
ANALYSE

In de vorige hoofdstukken hebben we de netwerken en het mobiliteitsgedrag besproken. In onderstaande analyses toetsen we beide ten opzichte van elkaar af. We wegen aanbod en vraag en gaan na hoe goed de huidige vervoersnetwerken scoren. Zo detecteren we extra knelpunten en opportuniteiten. De belangrijkste resultaten van bovenstaande hoofdstukken en de analyses en conclusies uit in de regio reeds bestaande studies zijn opgenomen in enkele synthese kaarten.

5.1 MOBILITEIT EN RUIMTE

Ruimtelijke dynamiek beïnvloedt mobiliteit. Deze historische waarheid was al bekend bij de Romeinen. Denk maar aan de aanleg van heerwegen die nieuw veroverde gebieden moesten verbinden met Rome om veilige handelsroutes te creëren. Het omgekeerde is echter ook waar. Mobiliteit produceert ruimte. Goed bereikbare gebieden zijn aantrekkelijker om te wonen, werken, shoppen, ... Verder zijn gebouwen als stations, tankstations, fietsherstelplaatsen nevenproducten van een toegenomen (collectieve) mobiliteit.

Mobiliteit wordt nog maar recent gezien als een op zichzelf staand studiegebied. Niet zo heel lang geleden was mobiliteit het kleine broertje van ruimtelijkheid. Mobiliteitsstudies werden opgemaakt om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren en de bereikbaarheid te garanderen. Mobiliteit was historisch een 'dienend' vakgebied.

Het huidige ruimtegebruik, mede mogelijk gemaakt door de traditionele benadering van mobiliteit, botst echter op zijn limieten. Verspreide bebouwing en doorgedreven verdichting tonen de eindigheid van het Vlaamse grondgebied aan en leggen een grote last op mobiliteitsstructuren die al even meegaan. De gevolgen hiervan zijn toenemende congestie en verschromping van de open ruimte.

Tegenwoordig is een integrale afstemming tussen beide domeinen een must. Om zowel het Vlaamse landschap als de verkeerskundige situatie te ontlasten bestuderen we ze samen volgens een geïntegreerde aanpak.

Specifiek voor de vervoerregio Kortrijk valen de ruimtelijke structuren samen met de verkeerskundige. Dit fenomeen werd reeds beschreven in Regiovisie (Hoofdstuk 3.2) en komt ook in deze nota uitgebreid naar voor. Het bewerkstelligen van de modaal shift, een belangrijke ambitie van de vervoerregio, vergt een shift inzake mobiliteit én ruimtelijkheid. Elke analyse die in dit hoofdstuk gemaakt wordt heeft een tastbaar ruimtelijk aspect. Hiermee willen we in deze oriëntatienota de basis leggen voor een gezonde relatie tussen ruimte en mobiliteit bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan.

Naast het onlosmakelijke verweven zijn van ruimte en mobiliteit, maken ook de aspecten klimaat en leefbaarheid onderdeel van de noodzakelijke geïntegreerde aanpak voor het regionale mobiliteitsplan. Als het fietsnetwerk kan helpen om de uitbouw van het blauw-groene netwerk in de regio uit te bouwen, dan moeten we die kans grijpen. Inzetten op klimaat en leefbaarheid kan de ambitie van het regionaal vervoersplan, namelijk komen tot een geïntegreerd verhaal tus-

sen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling, nog kracht bij zittingen.

In dit hoofdstuk is geen alleenstaande analyse opgenomen tussen mobiliteit als geheel en ruimte. We nemen het aspect ruimte mee in de analyse van elke transportmodus. Op deze manier onderstrepen we het gelijktijdig landschap van de vervoerregio als troef en bekomen we een omvattende, geïntegreerde en duurzame oriëntatienota.

5.2 FIETS

Fietsnetwerk en vervoersstromen

Om de performantie van het fietsnetwerk te testen ten opzichte van de werkelijke vervoersvraag, toetsen we de gewenste netwerken van fietssnelwegen en BFF af met de vervoersrelaties uit hoofdstuk 3. Daarbij gaan we na of elke vervoersrelatie met een bepaald aantal verplaatsingen per dag voorzien is van een gepaste fietsverbinding in het huidige netwerk. Voor vervoersrelaties tussen deelgemeenten met een afstand tussen 5 en 30 km en een waarde hoger dan 1000 verplaatsingen per dag nemen we voor deze analyse aan dat deze het potentieel hebben voor een fietssnelweg. Herkomst-bestemmingsrelaties tussen deelgemeenten met een afstand tussen 5 en 30 km en een waarde tussen 500 en 1000 verplaatsingen per dag moeten - binnen het kader van deze analyse - gedekt worden door een BFF-route (of een fietssnelweg).

Deze analyse theoretische oefening en houdt geen rekening met de vooropgestelde maaswijdte van het fietssnelwegennet en BFF. Doelstelling is om de verbindingen te selecteren waarvoor op basis van de potentiële bijkomende verbindingen, of een opwaardering van de verbinding moet worden afgewogen. In de volgende fasen van het regionale mobiliteitsplan moet de vraag worden gesteld of deze wenselijk zijn.

Uit deze analyse komen verschillende relaties tussen deelgemeenten naar voor die niet verbonden zijn met een fietssnelweg, terwijl daar wel voldoende potentieel voor is volgens het totaal aantal verplaatsingen tussen de deelgemeenten. Sommige van deze relaties zijn reeds opgevangen in het bovenlokaal functioneel fietsroutennetwerk, andere kunnen als een missing link worden beschouwd in het gewenste fietsnetwerk, zoals Kortrijk naar Vichte; van Vichte naar Waregem, Harelbeke en Kortrijk en Waregem naar Ingooigem. Ook relaties met locaties buiten de vervoerregio werden geanalyseerd. Daaruit blijkt dat de verbindingen naar Moeskroen vanuit Zwevegem en naar Roeselare vanuit Wevegem; voldoende potentieel hebben voor een fietssnelweg en niet zijn opgevangen door het bovenlokaal functioneel fietsroutennetwerk.

De kaart op de volgende pagina visualiseert onder meer deze potentiële betenistvolle relaties voor het fietsnetwerk. Het gaat hierbij om een theoretische oefening waarbij niet al deze potentiële relaties zullen geselecteerd worden voor verdere uitwerking. Zo is het bijvoorbeeld niet langer mogelijk om de relatie tussen Roeselare en Menen te faciliteren langsheen de spoorwegbedding.

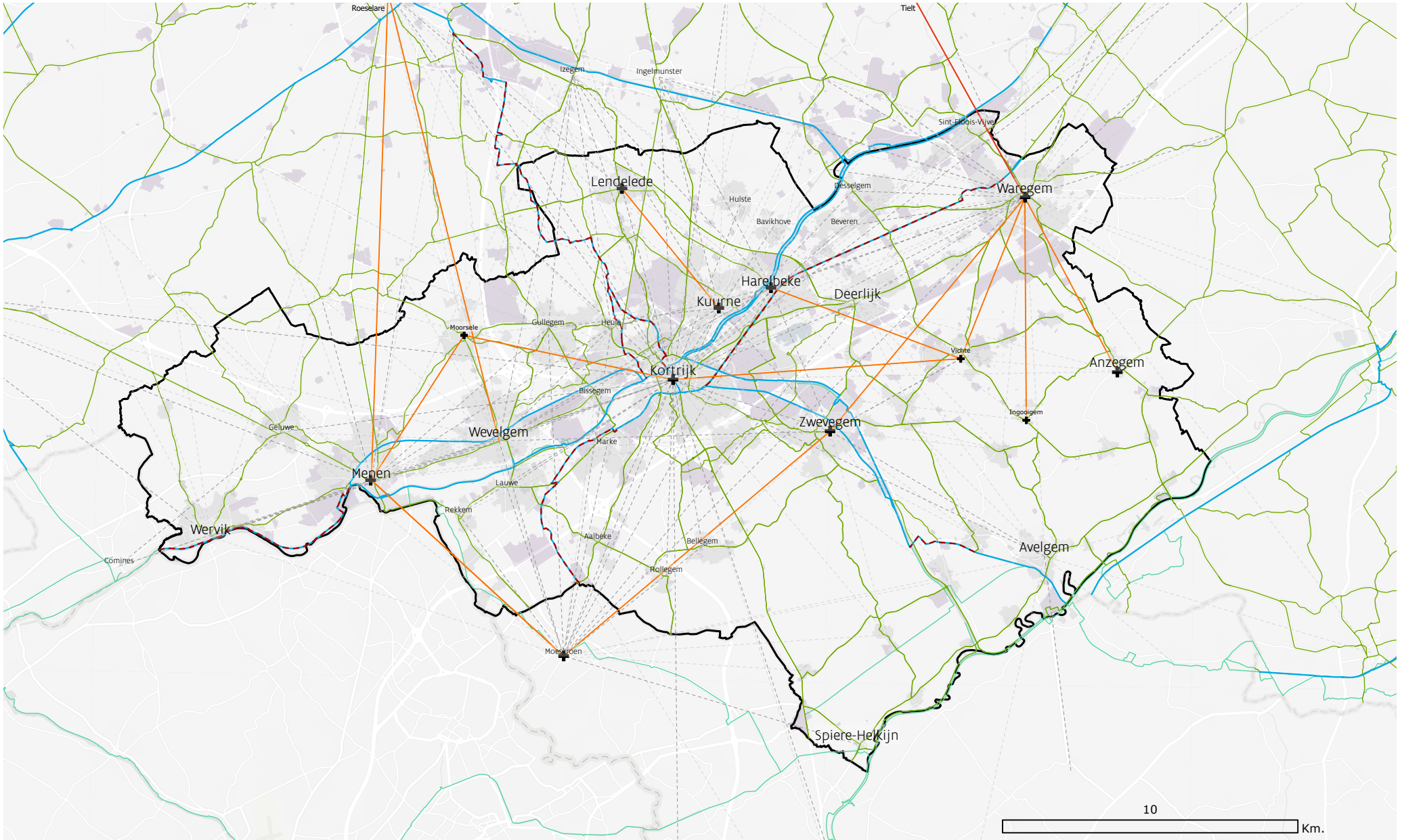
Omgekeerd geredeneerd zijn er in vervoerregio Kortrijk geen fietssnelwegen die

wel werden aangelegd of gepland maar in feite weinig onderbouwd worden door een voldoende sterke vervoersrelatie en vervoersvraag voor functionele verplaatsingen.

Ook voor het BFF kan deze analyse gemaakt worden. Het BFF covert bijna alle belangrijke vervoersrelaties tussen deelgemeenten zonder verbindingen te bevatten waarvoor de functionele vervoersvraag te laag is. Wel valt op dat de kernen van Hulste, Bavikhove en Beveren de enige zijn die niet over een directe aansluiting op het BFF beschikken. Voor de ontsluiting van Hulste en Bavikhove geeft Harelbeke aan dat een lokale fiets-as is geselecteerd in functie van deze ontsluiting. Verder is het BFF goed vervlochten met het fietssnelwegennet en beschikt het over een duidelijke verfijnende structuur van de maaswijdte van de fietssnelwegen zodat bijna de hele regio een goede aansluiting heeft op het functionele fietsnet.

Type fietsverbinding	Afstandsvereiste	Vereist aantal verplaatsingen
Fietssnelweg	5-30 km	> 1000
BFF	5-30 km	500-1000
Lokale fietsroute	0-5 km	Afhankelijk van locatie

Aftoetsingskader fietsnetwerk ten opzichte van netwerkrelaties



Aftoetsing van fietssnelwegen en BFF ten opzichte van HB-relaties

- | | | |
|--|---|--|
| Vervoerregio Kortrijk | Fietssnelweg - FOS | H/B-relaties: min. afstand 5km & waarden >1.000 |
| Kernen (RuRa) | Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) | H/B-relaties: min. afstand 5km & waarden tussen 500 - 1.000 |
| Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019) | RAVEL & Veloroutes (Wallonie) | Ontbrekende fietsverbinding hoofdgemeenten - opgevangen in BFF |
| Wateroppervlakte | Ongerealiseerde fietssnelwegen (FietsScan 2019) | Ontbrekende fietsverbinding hoofdgemeenten |

Fietsnetwerk, magneten en voorzieningen

Naast de analyse ten opzichte van de herkomst/bestemming-relaties (H/B-relaties), kunnen we de performantie van het fietsnetwerk ook testen door de fietsroutes te vergelijken met de magneten en voorzieningen uit hoofdstuk 3. Daarvoor gaan we voor elke magneet van een bepaalde categorie en voor elke voorziening van een bepaald niveau na of die voldoende dicht in de buurt van een gepaste fietsroute liggen. Voor magneten van categorie 1 tot en met 4 (met een ritproductie hoger dan 10.000) en voor voorzieningen van niveau I tot en met III (internationale, interregionale en regionale voorzieningen) nemen we voor deze analyse aan dat die zich 'minstens' binnen een afstand van 800 m van een fietssnelweg moeten bevinden. Magneten van categorie 5 en 6 (met een ritproductie van 1.000-10.000) en voorzieningen van niveau IV (bovenlokale voorzieningen) moeten - binnen het kader van deze analyse - binnen een afstand van 500 m van een BFF-route liggen of binnen een afstand van 800 m van een fietssnelweg.

Het valt op dat het fietsnet lang niet alle magneten en voorzieningen met een gepaste fietsroute bedekt. Opvallend is de concentratie aan belangrijke magneten en voorzieningen ter hoogte van Hoog-Kortrijk die gemist worden door het fietsnetwegennetwerk. Verder bevinden zich langs de Leie, over de hele regio maar

vooral ten noorden van de waterweg, magneten van categorie 3 die niet voldoende dicht bij een fietssnelweg liggen. Opdat het netwerk aan fietssnelwegen een voldoende grote maaswijdte zou hebben, is een bijkomende fietssnelweg parallel aan de Leie niet aan de orde. Ook voorzieningen zoals het recreatiedomein De Gavers, Gaverzicht en Molecule worden niet voldoende afgedekt. Daarnaast worden een aantal belangrijke voorzieningen en magneten niet voldoende gecoverd ten zuiden van Waregem, de opstart van een fietsverbinding tussen Waregem en Krusem biedt hier mogelijk soelaas. Magneten categorie 5 en voorzieningen niveau 4 komen sporadisch en verspreid voor op de kaart. Zij vallen buiten de vooropgestelde maaswijdte van het BFF.

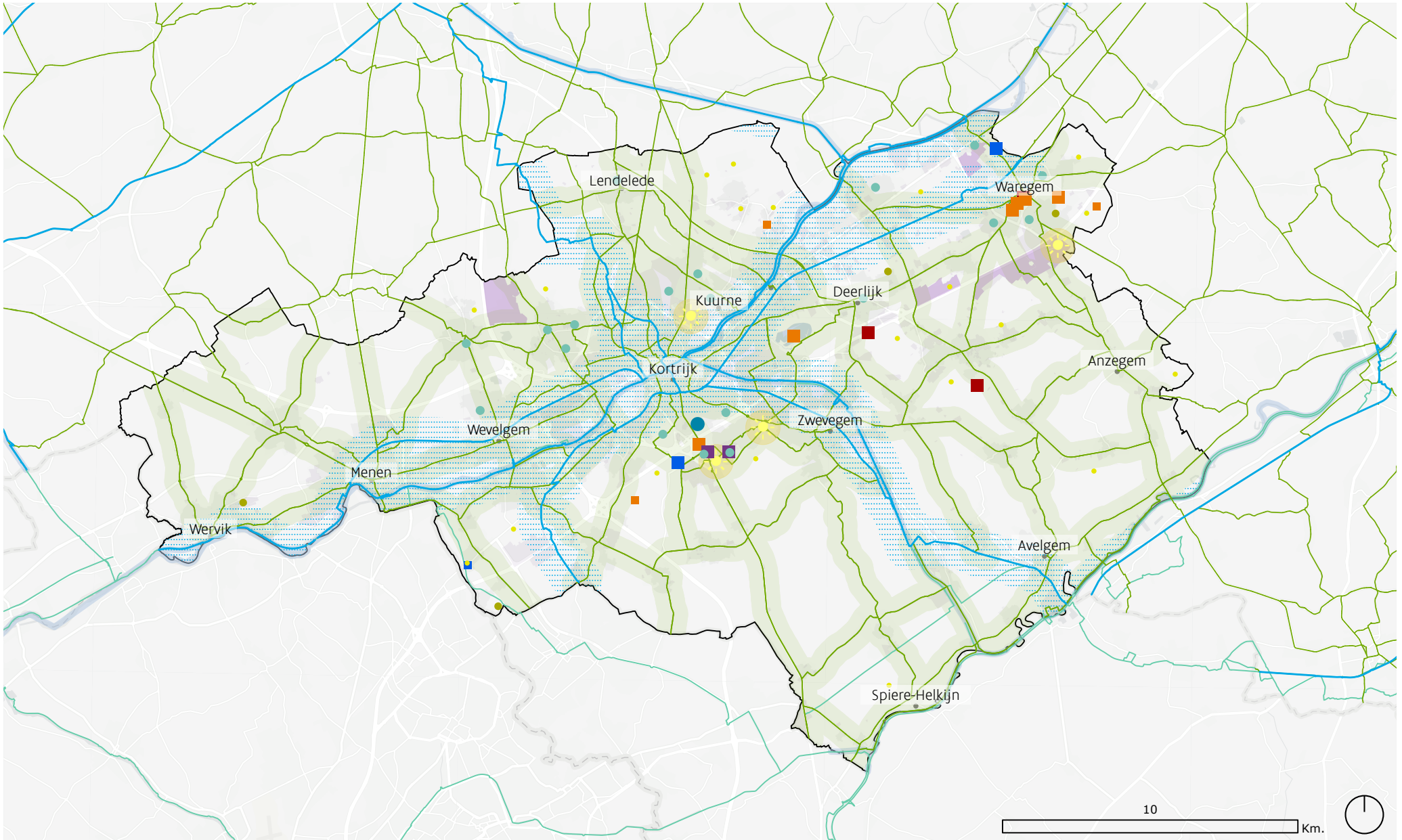
Naast deze aftoetsing met de magneten is er ook een toets gedaan of alle regionale bedrijventerreinen en de belangrijke ontwikkelingspolen gelegen zijn langsheen een fietssnelweg. Uit deze analyse komt ook, analoog als voor de analyse van de magneten, de ontwikkelingspool Hoog-Kortrijk naar voren. Daarnaast kan worden vastgesteld dat de regionale bedrijventerreinen Waregem Nijverheid-slaan/Vijverdam, Heule-Kuurne en Gulle-gem-Moorsele niet zijn gelegen langsheen een fietssnelweg.

Ook deze analyse is een theoretische oefening, bedoeld om mogelijke aandachtspunten in het wensnet naar voren te brengen.

Magnetencategorie en ritproductie	Vereiste fietsverbinding	Maximale afstand
1 (> 60.000)	Fietssnelweg	800 m
2 (40.000-60.000)	Fietssnelweg	800 m
3 (20.000-40.000)	Fietssnelweg	800 m
4 (10.000-20.000)	Fietssnelweg	800 m
5 (5.000-10.000)	BFF	800 m/ 500 m
6 (1.000-5.000)	BFF	800 m/ 500 m
7 (< 1.000)	Fietssnelweg/BFF/Lokale route	Afhankelijk van locatie

Voorzieningen-niveau	Vereiste fietsverbinding	Maximale afstand
I (internationaal)	Fietssnelweg	800 m
II (interregionaal)	Fietssnelweg	800 m
III (regionaal)	Fietssnelweg	800 m
IV (bovenlokaal)	Fietssnelweg/BFF	800 m/ 500 m
V (lokaal)	Fietssnelweg/BFF/Lokale route	Afhankelijk van locatie

Aftoetsingskader fietsnetwerk ten opzichte van voorzieningen



Kaart Fietsnetwerk magneten en voorzieningen



Uitgevoerde studies fiets en synthese

Ter synthese van de vorige analyses maken we een synthesekaart aan waarin we de knelpunten en opportuniteiten van het fietsnetwerk samenbundelen. Daarnaast maken we een kaart op die de recente studiehistoriek in de regio rond functionele fietsverplaatsingen weergeeft.

Uitgevoerde studies fiets

Masterplannen fiets

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 maakte de Provincie West-Vlaanderen reeds in 2015 het Masterplan Fiets interfluvium op voor het gebied tussen de Leie en de Schelde en in 2018 het Masterplan Fiets ten noorden van de Leie. Deze twee studies coveren samen de vervoerregio Kortrijk en werden opgemaakt in samenspraak met de betrokken gemeentes. In de masterplannen werd een wensbeeld opgemaakt van het fietssnelwegennet en het BFF en een lijst met prioritair te nemen acties om dit wensbeeld efficiënt te verwezenlijken. Zoals op de kaart te zien is werd voor het BFF gefocust op het verkleinen van de maaswijdte rond Kortrijk en verspreid in het interfluvium gebied. Voor de fietssnelwegen was de verbinding Kortrijk-Moeskroen cruciaal en werd het tracé van de verbinding Kortrijk-Roeselare geoptimaliseerd zodat deze uitgevoerd kan worden.

Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk

De stad Kortrijk maakte in 2019 de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk om op lokaal niveau de maaswijdte van het fietssnet nog verder te verfijnen. Deze lokale studie werd opgenomen omdat zij voor verschillende fietsverbindingen aantakt op het BFF en tangentiële verbindingen tussen de stad en deelgemeenten concreet maakt.

Fijnmazig en leesbaar netwerk

De resultaten van deze studies werden opgenomen op kaart op de volgende pagina. Hierop staat het fietssnet (zowel fietssnelwegen als BFF) in de toestand van voor de Masterplannen Fiets en de toevoegingen uit de Masterplannen Fiets en Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. De voorstellen uit de Masterplannen Fiets werden reeds opgenomen in het netwerk van de fietssnelwegen en het BFF.

Het huidig fietsnetwerk heeft een laag, gestructureerd en leesbaar karakter waardoor een effectieve fijnmazigheid tot stand komt die bijna de hele vervoerregio dekt. Het netwerk is aan de hand van verschillende studies opgebouwd rekening houdend met de vervoersvraag en gebiedskennis. Als dusdanig dekt het gewenste netwerk de regio behoorlijk af maar is er ook weinig ruimte of nood om fietssnelwegen of nieuwe BFF routes toe te voegen.

Synthese

Het belang van de fiets neemt toe

Zowel voor lokale verplaatsingen als voor verplaatsingen op lange afstand neemt het gebruik van de fiets sterk toe. Ook in het gebruik van de elektrische fiets zien we een verschuiving. De uitdaging van de toekomst is om deze stijging vast te houden en er voor te zorgen dat onze infrastructuur het stijgende aantal en het grotere verschil aan snelheden en groottes van de fietsen blijvend aankan. Ook de link tussen fiets en openbaar vervoer kan enkel versterkt worden door investeringen in comfortabele en diefstalveilige fietsparkeerinfrastructuur om de stijgende aantallen, maar ook stijgende waarde van elk individueel voertuig op te kunnen vangen.

Zoals de voorgaande analyses aantoonden is het huidige fietsnetwerk compatibel met de huidige vervoersvraag, op enkele te optimaliseren verbindingen en moeilijk bereikbare attractiepolen na. In plaats van het introduceren van nieuwe fietssnelwegen om de sterke vervoersrelaties op te vangen stellen we voor om de maaswijdte van het BFF strategisch te verkleinen door bepaalde verbindingen toe te voegen waar er voldoende potentieel is voor een fietssnelweg.

Knelpunten

Momenteel zijn er drie relaties met voldoende potentieel die geen vlotte fietsverbinding hebben. Voor deze locaties hebben we op kaart als potentiële bijkomende verbindingen aangeduid: Waregem - Ingooigem, Kortrijk - Vichte, en Kortrijk - Hoog-Kortrijk. Tussen Kortrijk en Hoog-Kortrijk is momenteel al een route in het BFF aanwezig. Toch blijkt dat deze onvoldoende beantwoord aan de vervoersvraag. De fietsinfrastructuur inrichten naar een intensiever gebruik kan volstaan. Verder zijn er in de vervoerregio enkele relaties aanwezig die wel een fietsverbinding hebben, maar waar omwegen de verbinding bemoeilijken. Ook deze werden op kaart aangeduid als potentieel bijkomende verbindingen: Zwevegem - Moeskroen (tussen Rollegem en de gewestelijke grens), Deerlijk - Vichte (tussen Deerlijk en kruispunt Breestraat x Vichtesteenweg), en Deerlijk - station Harelbeke (tussen station Harelbeke en kruispunt Deerlijksesteenweg x Ringlaan).

In hoofdstuk 2 zagen we ook dat de huidige fietsinfrastructuur niet overal voldoende breed en veilig ingericht is, sommige gewenste verbindingen zijn zelfs nog volledig te realiseren. De vervoerregio kampt met enkele gevaarlijke punten en hogere ongevallencijfers waarbij fietsers betrokken zijn. En het ontbreekt veelal aan kwaliteitsvolle voorzieningen voor

fietsers zoals goede stal- en herstelplaatsen. Om het zeer degelijke fietsnetwerk ten volle in gebruik te nemen en te werken naar de vooropgestelde modal split, is het noodzakelijk de functionele fietsverbindingen overal te realiseren. Dit kan gebeuren aan de hand van de lijst met prioritair te nemen acties uit de Masterplannen Fiets.

Verschillende instanties zijn vandaag verantwoordelijk voor het ontwerp en de aanleg van het fietsnetwerk en de fietspadinfrastructuur. Een overzichtelijke en doorgedreven aanpak leverde een efficiënt net op dat op enkele plaatsen nog geoptimaliseerd kan worden en verder gerealiseerd moet worden volgens de Masterplannen Fiets. De wens bij veel gemeenten om een echte fietsstad of -gemeente te worden kan ingelost worden wanneer het integrale net volledig en kwalitatief uitgerold kan worden.

Opporrtuniteiten

Elektrische fietsen maken het mogelijk om binnen het halfuur veel grotere afstanden te overbruggen en ook minder mobiele mensen op de fiets te krijgen. Bovendien kan de fiets een cruciale rol spelen binnen het kader van de combimobiliteit. Zo kan het een belangrijk vervoersmiddel zijn in het voor- en natransport naar een sterke

openbaar vervoerslijn zoals de treinverbinding Waregem-Gent vanuit een omliggende kern daar of naar Roeselare met de treinlijn uit Kortrijk vanuit een naburige gemeente. Ook belangrijke stambuslijnen kunnen hier een belangrijke rol in opnemen. Deze moeten dan wel optimaal aangesloten zijn op het fietsnet.

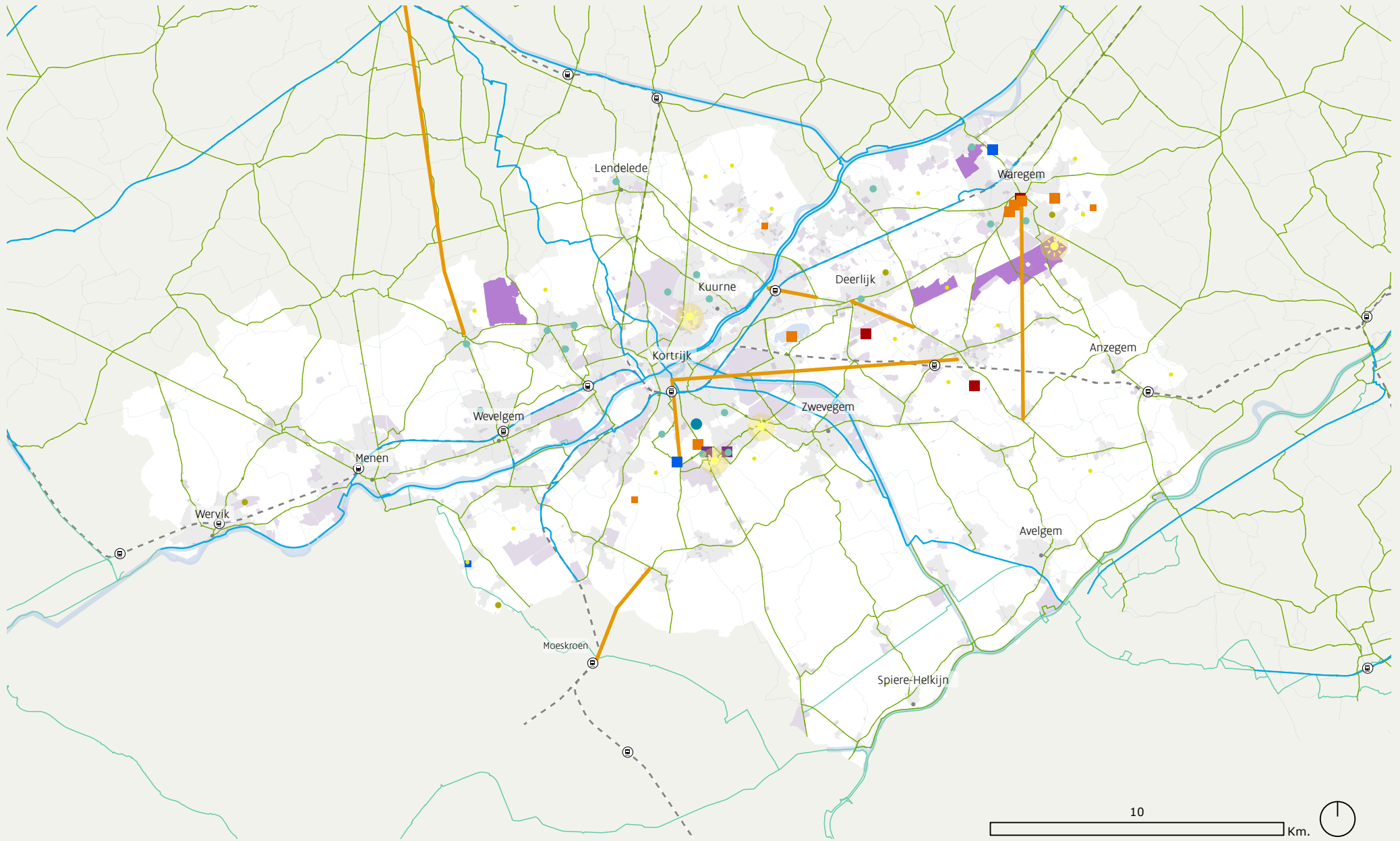
Een specifiek aandachtspunt voor de uitbouw van de fietsinfrastructuur moet worden gezien bij de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, en tewerkstellingspolen. Gezien werknemers gewoontereizigers zijn die veelal elke dag dezelfde verplaatsing maken, zal het inzetten op het verbeteren van deze routes een belangrijke impact kunnen hebben op modal shift.

Daarnaast moet er ook zeker aandacht zijn voor geplande toekomstige ontwikkelingen zoals Blauwpoort-Waregem en een nieuw regionaal bedrijventerrein in Menen-West. De vervoerskeuze is een beslissing die het beste te beïnvloeden is bij nieuwe verplaatsingen. Eens de reizigers een vervoersmiddel gewoon zijn is omschakelen naar een ander vervoersmiddel minder eenvoudig te stimuleren.



Kaart Uitgevoerde studies Fiets

- | | | |
|---|--|--|
| Vervoerregio Kortrijk | Station (NMBS) | RAVEL & Veloroutes (Wallonie) |
| Kernen (RuRa) | Spoorwegen | Toegevoegde fietssnelwegen uit Masterplannen Fiets |
| Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019) | Fietssnelwegen | Toegevoegde BFF uit Masterplannen Fiets |
| Wateroppervlakte | Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) | Prioritair te realiseren fietsroutes uit Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk |



Synthesekaart Fiets

- | | | | | |
|--|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▫ Vervoerregio Kortrijk ▫ Kernen (RuRa) ▫ Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019) ▫ Wateroppervlakte Ⓜ Station (NMBS) — Spoorwegen — Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) | <ul style="list-style-type: none"> — Fietsnelwegen — RAVEL & Veloroutes (Wallonie) — Recreatief fietsnetwerk | <p>Mageneten (cat. 1-4) buiten buffer FOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 10.000 - 20.000 ● 20.000 - 40.000 ● 40.000 - 60.000 ○ ≤60.000 ● Mageneten (cat. 5) buiten buffer FOS ● Mageneten (cat. 6) buiten buffer FOS | <p>Voorziening (cat. 1 - 3 buiten FOS)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Baanwinkels Kernwinkelgebied Shopping ■ Cultuur Expo Recreatie Sport ■ Hogescholen & universiteiten ■ Ziekenhuis | <p>Voorzieningen (cat. 4 buiten buffer FOS en BFF)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sport ■ Zorgvoorziening <p>Ontwikkelingspool buiten FOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ruimtelijke ontwikkelingspool ■ Regionaal bedrijventerreinen buiten FOS (Toestand 05/06/2019) — Te onderzoeken bijkomende verbindingen |
|--|---|--|--|--|

5.3 OPENBAAR VERVOER

Uitgevoerde studies: REKOVER en opmaak openbaar vervoerplan 2021

Net zoals we de performantie van het huidige fietsnetwerk in vorige sectie testen ten opzichte van de werkelijke vervoersvraag, kunnen we ook het openbaar vervoernetwerk aftoetsen aan de vervoersrelaties. Vanuit de opmaak van het openbaar vervoersplan 2021 en binnen de studie REKOVER is een uitvoerige analyse gemaakt van het bestaande en geplande openbaarvervoersnetwerk. Daarom lijkt een herhaling van deze analyses in deze nota ons niet relevant.

Op de kaart hiernaast (bestaande analyse OV-netwerk) zijn de gewenste verbindingen uit deze studies in beeld gebracht.

Uitbouwen performant regionaal spoorwegennet

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is in REKOVER een analyse gemaakt van het bestaande spoornetwerk.

Als sterktes van het spoornet komt het treinaanbod vanuit en naar het station van Kortrijk naar voor. Ook de verbinding naar Gent scoort goed: omwille van hoogwaardige spoorinfrastructuur en een rechtlijnig tracé is de reistijd beperkt. De zwaktes in het huidige treinaanbod zijn de verbindingen vanuit Kortrijk naar Brugge, Poperinge, Lille-Flandres en Brussel die te lang duren, de lage frequentie treinen op de as Kortrijk - Poperinge en

Kortrijk - Lille-Flandres, en het sterk verminderde treinaanbod in het weekend.

Op basis van deze analyse wordt voorgesteld om in te zetten in een verhoging van het treinaanbod, met minimaal 30' frequentie vanuit alle richtingen van en naar Kortrijk en een duidelijk onderscheid in de snelle IC-verbindingen en de tragere en meer ontsluitende L-treinen consequent te gebruiken.

Hierbij worden de opwaardering van de "Leielijn" Gent - Kortrijk - Poperinge en het voorzien van een snelle verbinding tussen Brugge en Kortrijk als de belangrijkste prioriteiten gezien.

Opwaarderen regionale verbindingen en vraag naar tangentiële verplaatsingen

Bij de opbouw van het kernnet en aanvullend net is duidelijk dat binnen een budgetneutraal kader niet aan alle vragen en wensen kan worden voldaan. Het openbaar vervoernetwerk is uitgewerkt volgens de principes van basisbereikbaarheid maar de verdere uitbouw van het openbaar vervoer in de regio is noodzakelijk om het basisprincipe van gelaagdheid in het netwerk en combimobiliteit optimaal te laten functioneren. Dit is noodzakelijk om de reizigers te stimuleren

duurzame verplaatsingskeuzes te maken.

Op de kaart hiernaast zijn de verplaatsingen weergegeven die vanuit de analyse van het openbaar vervoerplan 2021 voldoende verplaatsingsaanbod hebben voor het voorzien of opwaarderen van de relatie. Hierbij kan worden vastgesteld dat deze wensen het opwaarderen van de regionale verplaatsingen, zoals o.a. Kortrijk - Deerlijk - Waregem, Menen - Moeskroon en Menen - Roeselare omvatten. Daarnaast is er vanuit de regio een duidelijke vraag naar het uitbouwen van de tangentiële verplaatsingen en dit zowel op regionaal niveau, veelal gelinkt aan het station van Harelbeke, als op voorstedelijk niveau (Evolis, Hoog-Kortrijk - Marke - Bissegem).

Gezien de analyse van het openbaar vervoerplan steeds is gebeurd vanuit een budgetneutraal kader zijn deze wensen, uit de analyse van het OV-plan 2021, vergeleken met het wensbeeld van het busnetwerk in REKOVER. Hieruit blijkt dat een deel van de verbindingen reeds zijn opgenomen in het OV-plan 2021 en een deel reeds uit de onderzoeksvragen naar voren zijn gekomen. Gezien het budgetneutrale kader blijken echter ook enkele verbindingen, die in REKOVER waren geselecteerd als structurende verbindende streeklijnen, niet uit de prioriteiten van het openbaar vervoerplan 2021 naar

voren te zijn gekomen. Namelijk: Menen - Lille, Kortrijk - Spiere en Waregem - Avelegem - Spiere - Doornik. Deze zijn aanvullend aangegeven op volgende kaart.

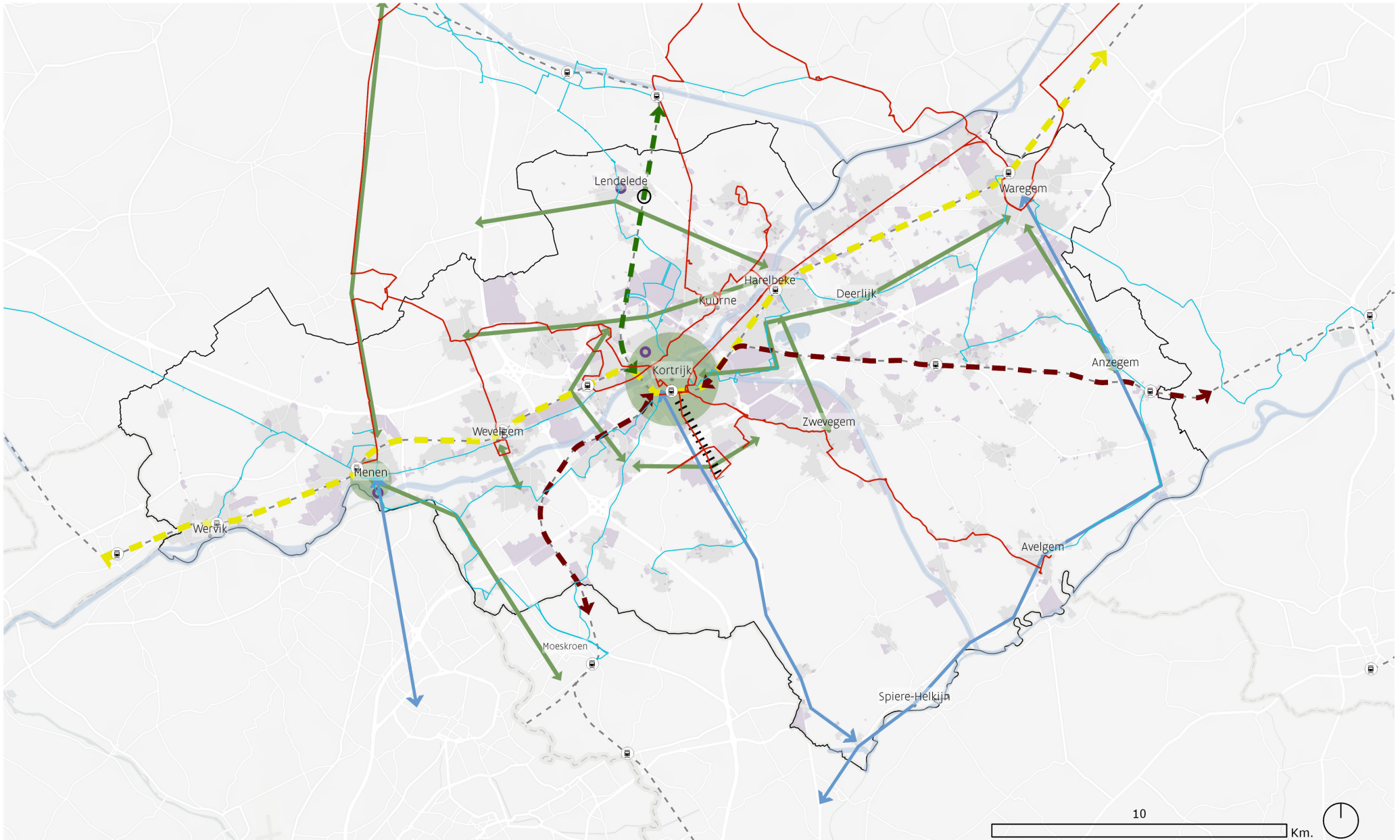
Uitbreiding stadsbediening

Door het bundelen van de stadslijnen en de kernnetlijnen in de stedelijke gebieden in het voorstel voor het openbaar vervoerplan 2021 worden de loopafstanden naar het OV-aanbod in de stedelijke gebieden langer dan op vandaag. Zo zijn de bediening van de Grote Markt en de Watermolenwijk van Kortrijk een aandachtspunt, evenals de omgeving rond het ziekenhuis AZ Delta te Menen, waar binnen een budgetneutraal kader geen bediening kan worden voorzien in het kernnet en aanvullend net.

HOV-verbinding

Al decennia is er de vraag om Hoog Kortrijk en centrum Kortrijk op een goede manier met elkaar te verbinden. De huidige buslijnen worden veel gebruikt maar er is onvoldoende capaciteit en comfort.

De stad Kortrijk heeft de ambitie om een hoogwaardige openbaar vervoerslijn uit te bouwen tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. De realisatie van deze HOV-as heeft veel potentie om het auto-gebruik en dus ook de files te doen dalen.



Bestaande analyse OV-netwerk

□ Vervoerregio Kortrijk

■ Kernen (RuRa)

■ Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)

■ Wateroppervlakte

Ⓜ Station (NMBS)

— Spoorwegen

Rekover (spoorvisie)

↔ Opwaarderen "Leielijn" (frequentie verhogen + onderscheid IC/stop-trein)

↔ Verhogen frequentie

↔ Voorzien snelle treinverbinding Kortrijk-Brugge & verhogen frequentie stop-trein

Rekover (busnet)

▬▬▬ Gewenste HOV-verbinding

↔ Opwaarderen tot verbindende streeklijn

OV-plan

— Kernnet

— Aanvullend net

Analyse OV-plan 2021

↔ Gewenst OV Verbindingen

● Magneet met te beperkte OV-bediening in OV-plan 2021 Moeskroen

● Gewenste centrumbus

Voornaamste knelpunten

Uit de belangrijkste knelpunten van het OV-netwerk die reeds in detail aan bod kwamen in hoofdstuk 2.4, merken we op dat een hoogwaardig en kwalitatief OV-netwerk voornamelijk gehinderd wordt door capaciteitsproblemen en doorstromingsknelpunten.

Capaciteitsproblemen

Het spoor netwerk binnen de vervoerregio wordt vandaag de dag veel gebruikt en dit zowel door reizigers als voor het goedertransport. Toch zijn er enkele aandachtspunten die het aanbod in de toekomst kunnen verbeteren met behulp van uitbreidingen in spoorinfrastructuur.

Zo is er een capaciteitsknelpunt tussen het station van Kortrijk en de Collegewijk Infrabel geeft aan dat mogelijke oplossingen worden onderzocht om deze flessenhals voor de toekomstige groei in reizigers- en goederenverkeer te kunnen wegwerken. Een denkpiste die Infrabel aangeeft is om over te gaan naar extra spoorinfrastructuur zodat de L 89 apart verderloopt tot het rooster van Kortrijk.

Ook het enkel spoor op lijn 69 tussen Komen en Poperinge houdt momenteel capaciteitsbeperkingen in.

Doorstromingsknelpunten

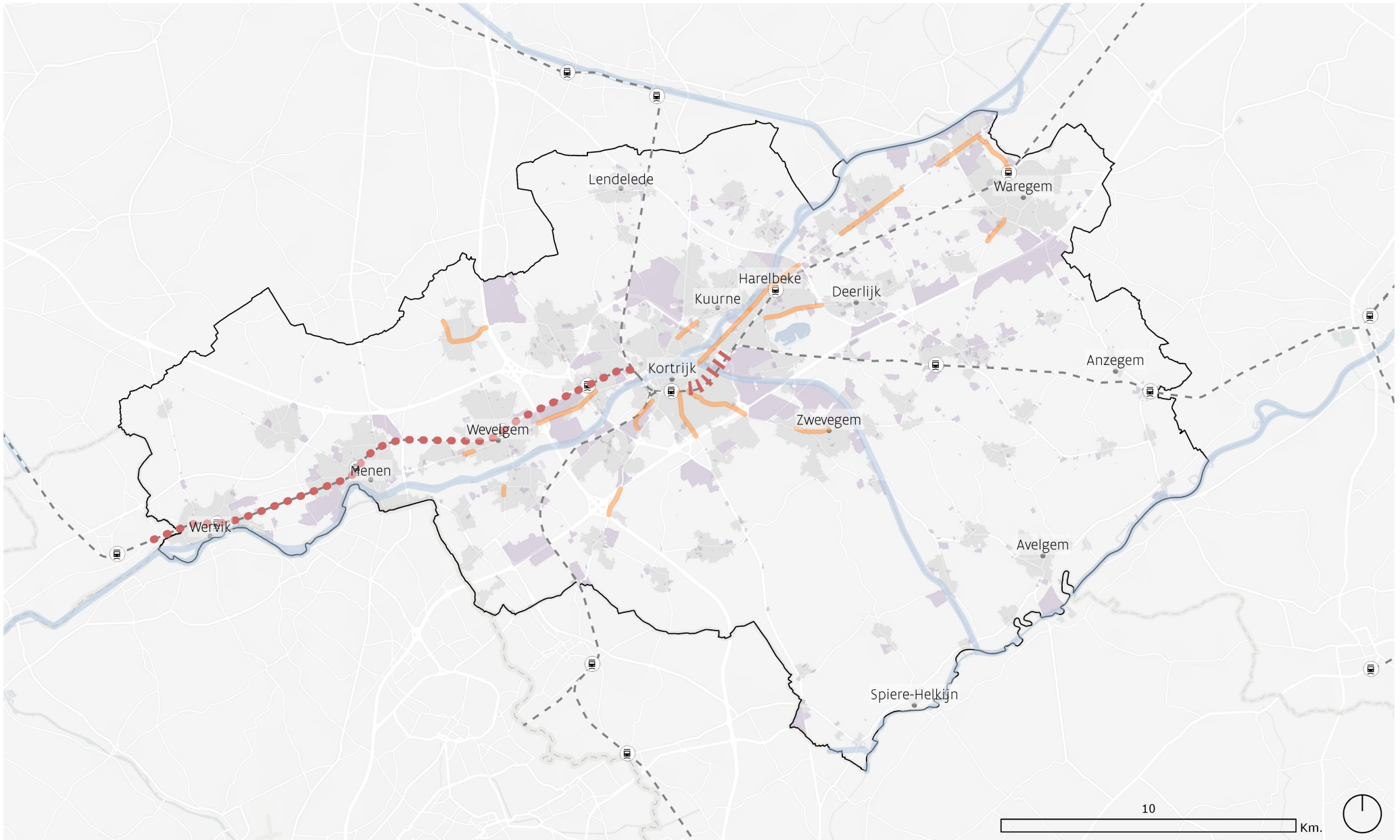
De Lijn heeft in haar Doorstromingsnota VVR Kortrijk een eerste inventarisatie gemaakt van doorstromingsknelpunten op het kernnet en aanvullend net. Deze knelpunten worden ook aangegeven op de kaart hiernaast.

De voornaamste doorstromingsproblemen doen zich vandaag voor aan de belangrijke invalswegen naar Kortrijk. Het gaat om de assen Zwevegestraat-Oudenaardsesteenweg (N8), Doorniksewijk-Doorniksesteenweg (N50), de Meensesteenweg-Kortrijkstraat (N8), en de Gentsesesteenweg-Kortrijksesteenweg (N43). Verder zijn er ook heel wat doorstromingsknelpunten in de centra van de steden Menen, Waregem en Kortrijk.

De Doorstromingsnota beschrijft de belangrijkste oorzaken van vertragingen, benoemt specifieke probleemlocaties en geeft mogelijke suggesties voor oplossingen. Al deze suggesties zijn erop gericht zowel de doorstroming van bussen en trams alsook de leefbaarheid te verbeteren.

Voor het kernnet geldt een pro-actieve aanpak en ligt de focus in eerste instantie op de vlotte doorstroming van het kernnet conform de hiërarchie van het netwerk en de leidende principes.

Het concreet aanpakken van deze doorstromingsknelpunten dient samen met de verschillende betrokken actoren te gebeuren. Concreet betekent dit dat de knelpunten dienen geprioriteerd te worden en toegewezen aan de uitvoerende actor.



Knelpunten openbaar vervoer

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Doorstormingsknelpunten trein
- Bottleneck capaciteit spoornet
- Capaciteitsbeperking door enkel spoor op lijn 69 tussen Komen en Poperinge

- Doorstormingsknelpunten (Bron: De Lijn)
- Doorstormingsknelpunten (Bron: De Lijn)



Synthese

Als samenvatting van de beschrijvingen en analyses in hoofdstukken 2.4 en 5.3 maken we een syntheseskaart waarin we de knelpunten en de opportuniteiten van het OV-netwerk samen bundelen.

Uitbouwen performant OV-netwerk

Zo zouden het verhogen van de frequentie op de "Leielijn" Gent - Kortrijk - Poperinge en het aanbieden van een snelle spoorverbinding tussen Kortrijk en Brugge de belangrijkste verbeteringen betekenen in het spooraanbod. Daarnaast is er de wens om minimaal een halfuur-bediening te voorzien vanuit alle stations in de vervoerregio naar het station van Kortrijk zodat het spoornet kan functioneren als hoofdstructuur van het kernnet.

Voor een goede performantie is het belangrijk dat er een duidelijk onderscheid is tussen de snelle IC-relaties tussen de stedelijke gebieden en de tragere ontsluitende stoptreinen.

Zo'n opwaardering van het OV-net betekent echter dat veelal onvermijdelijk infrastructuurinterventies nodig zijn. Een ware bottle-neck in de vervoerregio Kortrijk wordt gecreëerd door het spoortraject tussen de Collegewijk in Harelbeke en het station van Kortrijk. Hier komt het treinverkeer van de lijn 75 en 89 samen. Deze spoorlijnen worden goed gebruikt voor

zowel personenverkeer als goederenvervoer.

Uit de analyse in het Openbaar Vervoerplan 2021 zijn op basis van de huidige vervoersstromen tussen de kernen en attractiepolen verschillende relaties gedetecteerd die voldoende potentieel bezitten om het kernnet en aanvullend net, zoals uitgewerkt in het OV-plan 2021, verder uit te breiden. Zo heeft de verbinding Kortrijk - Deerlijk - Waregem belangrijke potenties voor een opwaardering naar een halfuurbediening op het volledige traject. Daarnaast heeft onderzoek aangegeven dat er voldoende potentieel is voor het voorzien van enkele tangentiële verbindingen, en dit zowel op regionaal als voorstedelijk niveau.

Het nieuwe busstreeknet uit het OV-plan en de gewenste spoorvisie bieden hoe dan ook perspectieven om op lange termijn te bouwen aan de verdere opwaardering van het OV-net in de regio. Zo kunnen potenties voor het station Lendeleda verzilverd worden en mogelijkheden voor gepast vortransport naar de kernnetlijnen (met fiets of VoM) verder worden onderzocht.

Ook het stadsnet kan een verbeteringslag op lange termijn maken door intensief werk te maken van de hoogwaardige busverbinding naar Hoog-Kortrijk en het voor-

zien van een ontsluitend stadsnet in de verschillende wijken.

Verbeteren doorstroming voor de uitbouw van een performant netwerk

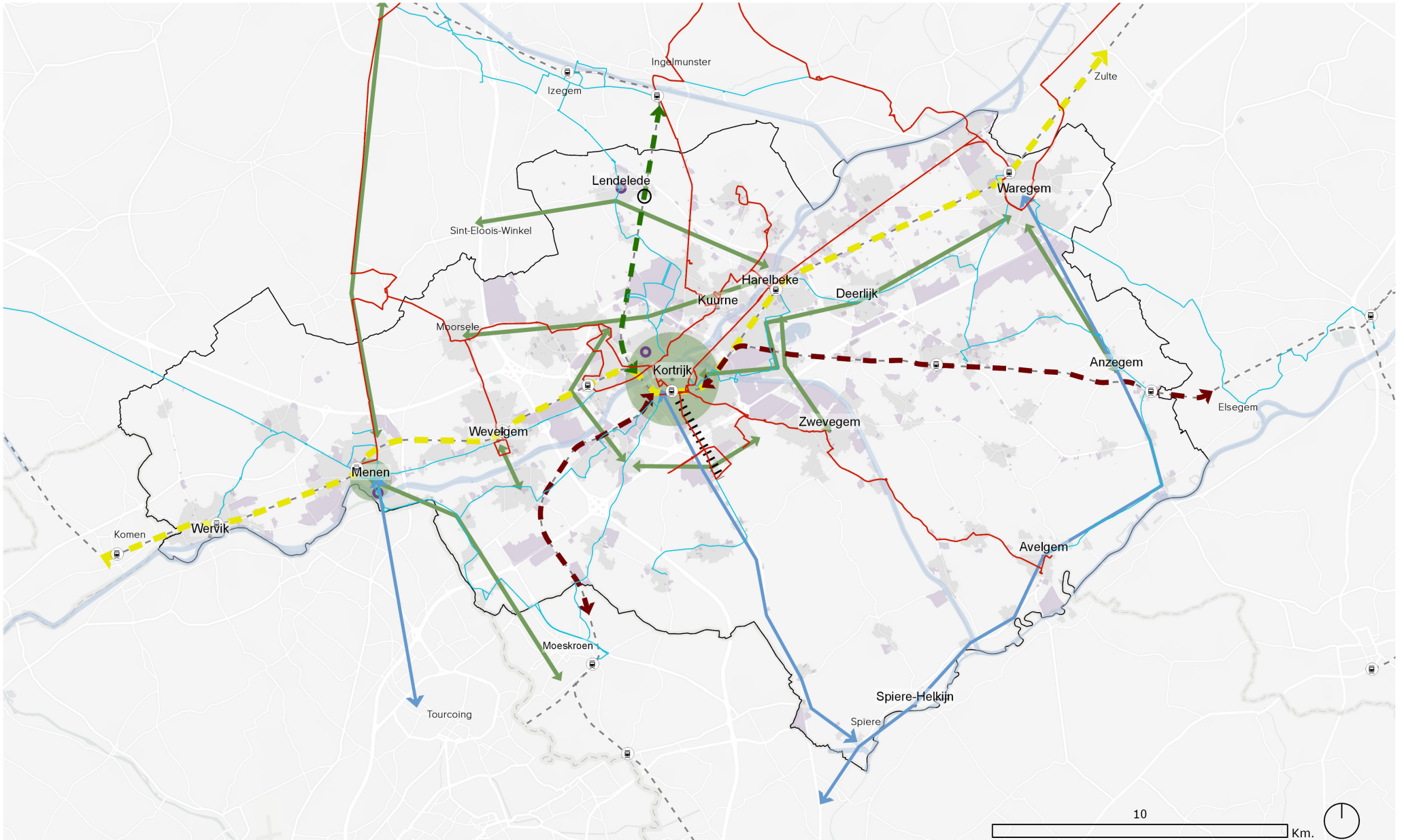
Het nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 hertekent het streek- en stadsnet van de regio en doet een poging om een eenvoudig, gelaagd, vraaggericht en verknoopt OV-netwerk te creëren. Desalniettemin zal het uiteindelijke succes van dit nieuwe net grotendeels afhangen van de mate waarin de doorstromingsknelpunten in de regio worden weggewerkt. Zolang bussen mee met de auto blijven aanschuiven in de file op de belangrijkste steenwegen in de regio, kan het nieuw Openbaar Vervoerplan geen volwaardig en aantrekkelijk OV-alternatief bieden voor de auto als vervoersmiddel voor eenieder's verplaatsingen.

Kwaliteit, comfort en toegankelijkheid als randvoorwaarde

Het OV-net zal op lange termijn meer dan ooit de rol van dé ruggengraat van het multimodaal mobiliteitsnetwerk moeten innemen. Verder werken aan de performantie van het netwerk, maar ook aan de

kwaliteit, het comfort en de toegankelijkheid ervan, is dan ook een absolute must. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid moet in de regio ook worden nagedacht over de inzet van emissieloze voertuigen op het OV-netwerk.

Voor gebruikers zijn een eenvoudig en attractief ticketing- en betaalsysteem om gebruik te maken van één of meerdere types openbaar vervoer erg belangrijk. De bedoeling moet zijn om met één vervoerbewijs reizigers hun volledige verplaatsing te kunnen laten maken, ongeacht het aantal modi of aantal aanbieders van vervoer- of deelsystemen die deel uitmaken van die verplaatsing. Daarvoor moeten verschillende vervoeraanbieders intensief samenwerken en moet er een goede centrale coördinatie opgestart worden om te komen tot zo'n geïntegreerd vervoerbewijs en een verdeelsleutel voor de tarieven.



Bestaande analyse OV-netwerk

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)

- Spoorwegen
- Rekover (spoorvisie)
 - ↔ Opwaarderen "Leielijn" (frequentie verhogen + onderscheid IC/stop-trein)
 - ↔ Verhogen frequentie
 - ↔ Voorzien snelle treinverbinding Kortrijk-Brugge & verhogen frequentie stop-trein

- Rekover (busnet)
 - Gewenste HOV-verbinding
 - ↔ Opwaarderen tot verbindende streeklijn
- OV-plan
 - Kernnet

- Aanvullend net
- Analyse OV-plan 2021
 - ↔ Gewenst OV Verbindingen
 - Magneet met te beperkte OV-bediening in OV-plan 2021
 - Gewenste centrumbus

5.4 AUTO

Impact autoverkeer

De knelpunten en opportuniteiten van het autonetwerk die in detail aan bod kwamen in hoofdstuk 2 worden hieronder nog eens overzichtelijk gebundeld.

Hinder

Geluidsoverlast valt hoofdzakelijk samen met de belangrijkste vervoersassen: de E17, E403, R8 en belangrijkste verbindingswegen (over het algemeen primaire wegen). Deze problematiek ontstaat voornamelijk bovenlokaal maar heeft een belangrijke lokale impact. Gezien vele kernen zich langsheen deze wegen bevinden, hebben deze te kampen met geluidsoverlast. In de beschrijving in hoofdstuk 2 zagen we dat ook luchtvervuiling sterk samenvalt met het hoger wegennet. Het is frappant hoeveel kernen doorsneden worden door een primaire of secundaire weg in de vervoerregio zoals aangeduid op de kaart hiernaast. Bijna alle kernen in de vervoerregio ondervinden meer last van geluidshinder en ongezonde luchtkwaliteit dan andere kernen. De concentratie aan kernen in de verstedelijkte band langs de Leie valt daardoor op, maar ook in het interfluvium gebied ondervinden veel kernen hierdoor last. De leefbaarheid wordt in deze kernen bedreigd. Verschillende woonwijken hebben te maken met ongewenst doorgaand verkeer of sluipverkeer. Dat vindt vooral tijdens de spitsuren plaats en wordt sterk beïnvloed door het

congestieniveau in de omgeving. File op de snelweg zorgt bijvoorbeeld al snel dat het nabijgelegen onderliggend wegennet meer (of te veel) verkeer moet slikken. Met name het vrachtverkeer duikt in verschillende kernen op, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Organische verkeersstromen leiden het verkeer door het centrum van gemeenten of woonkernen komen op het traject te liggen om kilometerheffing te ontwijken. Momenteel nemen lokale besturen geïsoleerde maatregelen waardoor de problematiek zich soms verplaatst, maar niet ten gronde wordt opgelost.

Doorstroming

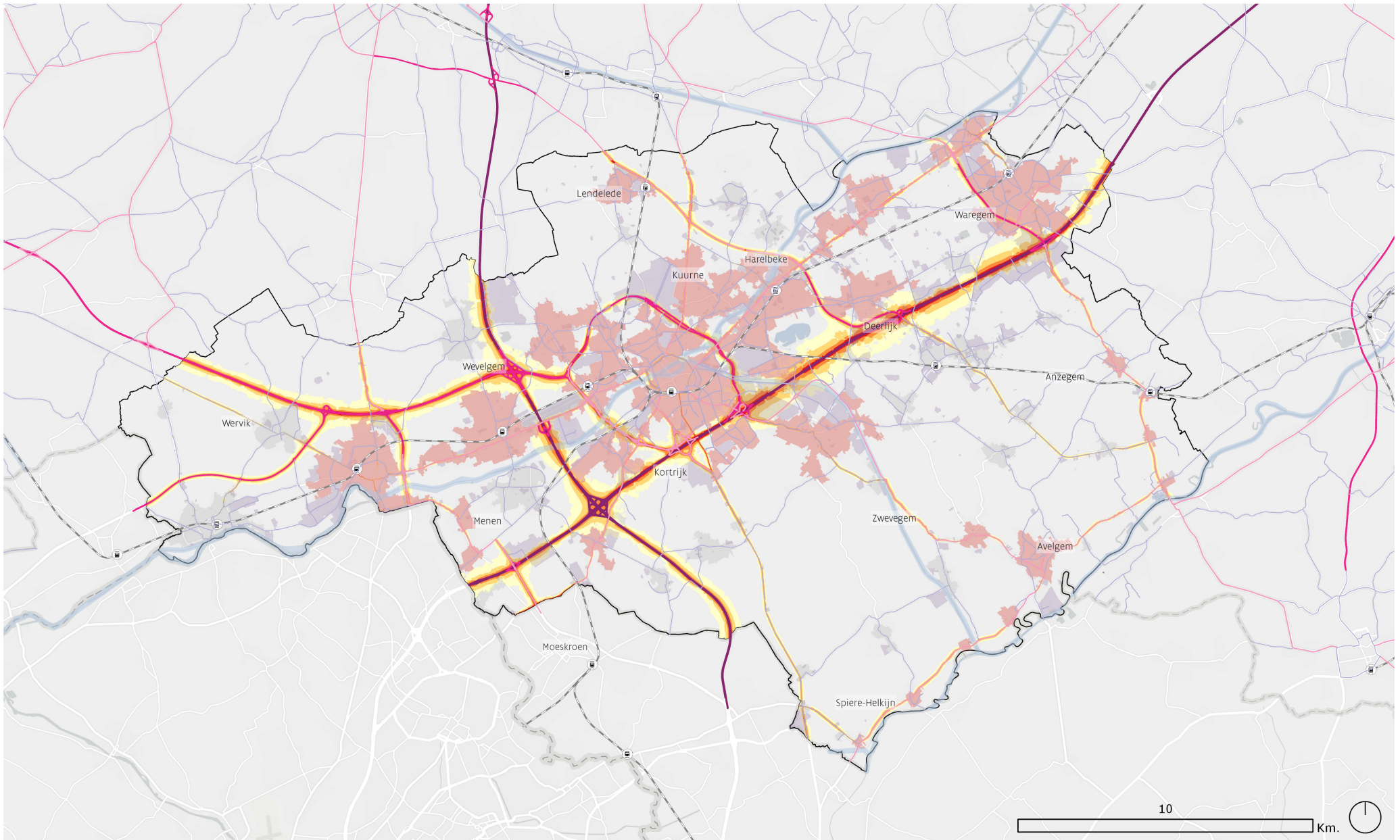
Twee hoofdwegen doorsnijden de Kortrijkse vervoerregio: de E17 en de E403. Deze snelwegen worden zeer intensief gebruikt. Globaal gezien is de congestie op het hoofdwegennet beperkt, op enkele knelpunten na zoals de verkeerswisselaar ter hoogte van Aalbeke. De congestie bevindt zich zoals we in hoofdstuk 2 zagen eerder op de primaire en secundaire wegen en de R8. De R8 is een oud zeer in de regio waarvoor momenteel het complex project K-R8 loopt. Overige knelpunten bevinden zich, niet verrassend, voornamelijk rond verknoppingen in het primaire of secundaire wegennet.

Ongevallen

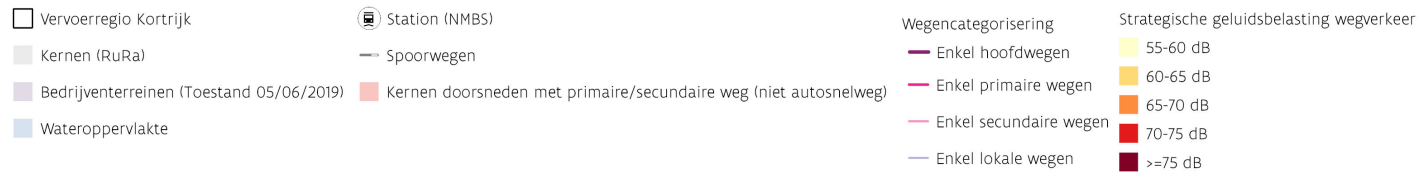
Het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid bracht de laatste jaren systematisch het aantal ongevallen in kaart. Daaronder vallen zowel de ongevallen met fietsers, voetgangers en bromfietzers als auto's onderling. Door telkens een verhogingsfactor toe te voegen volgens de aard en de ernst van het ongeval wordt een prioriteitscore aan elke ongevallocatie toegekend. Hoe hoger de prioriteitswaarde, hoe hoger de plaats komt te staan op de lijst van aan te pakken gevaarlijke punten. De locatie met de hoogste prioriteitswaarde is de verkeerswisselaar in Aalbeke, maar ook enkele locaties langs de R8 en R36 scoren slecht.

Deelauto's

Autodelen biedt potentieel om het auto-gebruik en -bezit verder te verminderen en het ruimte beslag van onze geparkeerde auto's in te perken. In het centrum van Kortrijk is het gebruik van deelauto's het hoogst. Elders in de regio komen autodeelpunten verspreid voor, en zijn vaak terug te vinden in de buurt van de stations van Wevelgem, Harelbeke en Waregem. In hoofdstuk 2 werden verschillende soorten autodeelplatformen aangeduid.



Kaart Impact wegverkeer op kernen



Uitgevoerde studies auto en synthese

Ter synthese van de verzamelde informatie maken we een synthesekaart aan waarin we de knelpunten en mogelijkheden van het autowegennet samenbinden. Daarnaast maken we een kaart op die de recente studiehistoriek en afgeronde projecten in de regio rond de autowegen weergeeft. [Deze kaarten geven een beeld van het wensbeeld uit de studies en zijn niet noodzakelijk beslist beleid.](#)

Wensbeelden uitgevoerde studies auto

We zagen in hoofdstuk 2 en 3 al hoe de Mobiliteitsstudie interfluvium en Regiovisie (Contrei) de positie van de auto in het algemeen en knelpunten in het wegennetwerk beschreven. De mobiliteitsstudie kaartte de doortocht van verschillende primaire, secundaire en andere verbindingswegen reeds aan alsook het gebruik van het wegennet. Hieruit kwamen kerntaken die in te veel overlast ondervonden en wegen waarbij het statuut niet overeenstemt met het gebruik. Verschillende voorstellen uit de studie om deze problematieken aan te pakken zijn aangeduid op de kaart op de volgende pagina.

In de Regiovisie werden enkele belangrijke knelpunten in het wegennet aangeduid. Zij situeren zich vooral op de belangrijkste verkeerswisselaars in de regio en de

R8. Ook mogelijkheden in de vorm van carpoolparkings werden naar voren geschoven en aangeduid op kaart. Momenteel zijn er in de vervoerregio nog een heel aantal projecten en studies (onder andere) over het wegennet die het lokale niveau overstijgen lopende of recent voltooid. De belangrijkste zijn: het GRUP K-R8, de verkeerswisselaar ter hoogte van Aalbeke, Kortrijk-West, complex project KBK en de N8 tussen Wevelgem en de R8. Er zal een studie opgezet worden over de paperclip en de noordelijke doortrekking van de R8 als deze knelpunten niet in het verder verloop van het complex project KBK meegenomen worden.

Dit reeds gebeurde studiewerk nemen we ook mee op de kaart op de volgende pagina. Het valt op dat de knelpunten uit eerder uitgevoerde studies momenteel opgenomen zijn in lopende projecten en studies.

Synthese

Het huidig wegennet is een historische troef waardoor de regio zich snel kon ontwikkelen en de individuele nabijheid een hoog niveau bereikte. Tegenwoordig dreigt de regio echter slachtoffer te worden van dit succesverhaal.

Knelpunten

Congestie manifesteert zich momenteel vooral rond grote verkeerswisselaars. Als het autogebruik blijft toenemen zal het wegennet verder dichtslibben, met een weinig toegankelijke regio tot gevolg.

Intensief gebruikte wegen - met of zonder congestie - tasten de leefbaarheid aan in onze kernen. Dit gaat op voor bijna alle kernen in de regio gezien deze historisch verder rond het wegennet zijn uitgegroeid. De hoge verkeersintensiteit zorgt voor hinder in de kernen en heeft een grote impact op de leefbaarheid daar. Sluipverkeer, dat congestie op het hoger wegennet probeert te vermijden, is in sommige wijken en kernen dagelijkse kost. Een regionale aanpak hiervoor is noodzakelijk.

Het privé wagenbezit is in de vervoerregio, net als de rest van Vlaanderen eerder hoog. Privé auto's worden weinig efficiënt gebruikt en staan vaak geparkeerd. Het ruimtegebruik van deze geparkeerde wa-

gens gaat ten koste van leefruimte en kan gezien worden als een negatief neveneffect van de autocultuur.

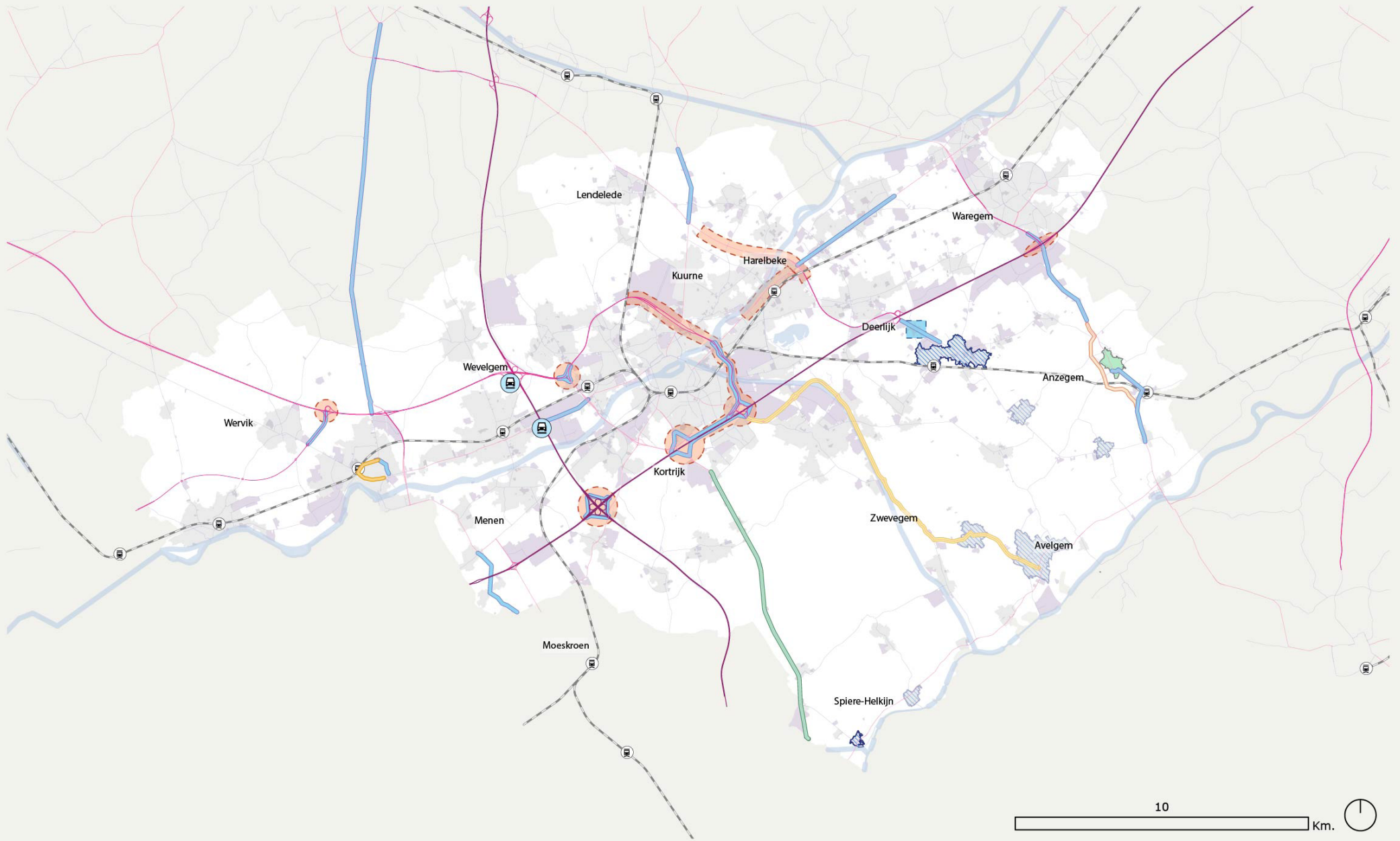
Opportunities

De klassieke oplossing voor congestie en sluipverkeer is extra infrastructuur: de aanleg van een omleidingsweg of bijkomende rijstroken. Dergelijke oplossingen zijn erg duur, nemen veel tijd in beslag en werken symptoom bestrijdend. Veelal wordt zelfs meer autoverkeer aangetrokken waardoor dezelfde problemen zich later weer manifesteren (op een andere locatie) en we nog auto-afhankelijker worden. De taak van wegbeheerders, die nu hun dicht netwerk nauwelijks kunnen onderhouden, zou nog zwaarder worden. Kunnen we in de vervoerregio op een andere, nieuwe en goedkopere manier omgaan met doortochten en sluipverkeer? Kunnen we de straten opnieuw aan de inwoners geven door meer ruimte te voorzien voor voetgangers en fietsers zonder te moeten wachten op extra infrastructuur?

Willen we autogebruik laten dalen dan is autodelen deel van de oplossing. Autodelen is aan een opmars bezig in de vervoerregio. Het grootste succes wordt in Kortrijk geboekt, maar ook in andere steden en gemeenten begint het fenomeen door te breken. Hoewel autodelen in de kleinere gemeenten een andere aanpak

vergt, waarbij bewustmaking, informatie en vertrouwdeheid centraal staan, lijkt het een belangrijke schakel te kunnen vormen in een duurzaam beleid.

Waarschijnlijk één van de belangrijkste acties voor het laten dalen van het autogebruik en verduurzamen van de verplaatsingen in de regio is het creëren van een mental shift. Het is de eerste, weliswaar vaak nog onbewuste, maar cruciale stap die aanzet geeft tot verandering.



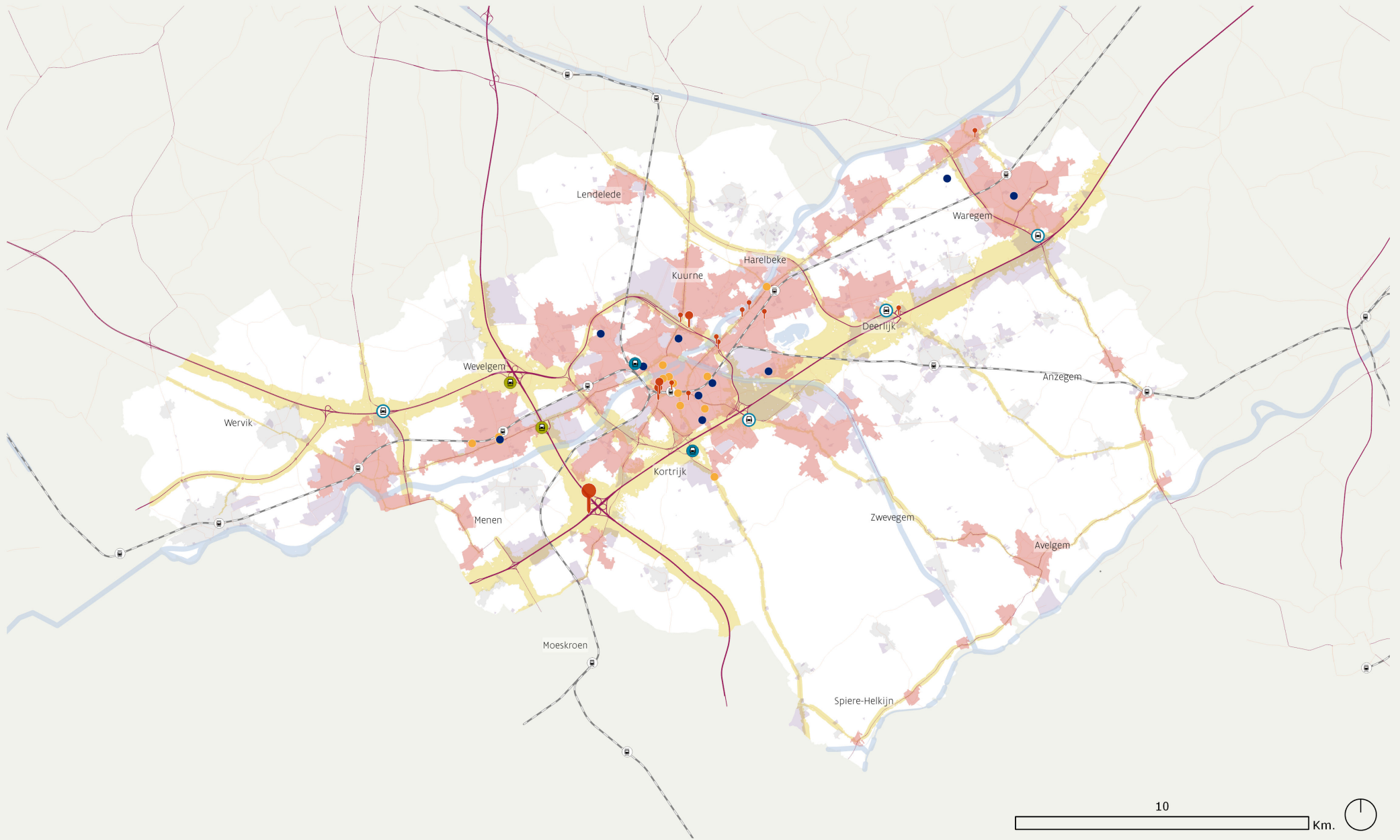
Kaart Gevoerde studies rond autoverkeer

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Wateroppervlakte
- Bedrijventerreinen

- Wegencategorisering
- Hoofdwegen
 - Primaire wegen
 - Secundaire wegen
 - Lokale wegen

- Knelpunt
- Veiligheidsprobleem
- Doortochtinrichting in kern nodig
- Reeds verbeterde doortochtinrichting
- ⊞ Voorstel carpoolparking
(Bron: Studie carpoolparkings West-Vlaanderen 2014)

- Onderzochte voorstellen bestaande studies
- Onderzocht voorstel Secundaire weg type II
 - Onderzocht voorstel overdragen wegbeheer
 - Onderzochte voorgestelde omleidingsweg
 - Lopende studies en projecten
 - Onderzocht voorstel hercategorisering weg



Synthesekaart Auto

- | | | | | |
|--|-----------------------------|-------------------------|-----------------------------|--|
| Vervoerregio Kortrijk | Wateroppervlakte | Spoorwegen | Geluidsbelasting wegverkeer | Geaggregeerde ongevallen: prioriteitswaarde |
| Kernen (RuRa) | Wegencategorisering | Station (NMBS) | Standplaatsen | 10 - 20 |
| Kernen met primaire/secundaire weg | Primaire & secundaire wegen | Carpoolparking | back-to-one | 20 - 30 |
| Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019) | Enkel lokale wegen | Park & Ride | peer-to-peer | 30 - 40 |
| | | Voorstel carpoolparking | | |

5.5 LOGISTIEK EN VRACHT

Goederennetwerk en vervoersstromen

In hoofdstuk 2 is het logistieke netwerk in detail beschreven. De belangrijkste sterktes en zwaktes worden hierbij kort herhaald.

Zeer sterk multimodaal netwerk en multimodale verknoping

Als ondernemende regio heeft de vervoerregio zeer veel aan het multimodale vrachtnetwerk te danken: de Leie, Schelde en aanwezige spoorinfrastructuur (bijvoorbeeld lijn 75 -Gent-Moeskroen-Rijssel) zorgen voor een goede verbinding met zowel de Vlaamse zeehavens als het Noord-Franse hinterland. Bovendien maakt het dat de regio zich economisch heeft kunnen ontwikkelen zonder in te boeten op bereikbaarheid. De aanwezigheid van meerdere multimodale knopen binnen de eigen regio zorgt dat het dense netwerk ook effectief toegankelijk is voor de bedrijven binnen de regio.

Bereikbare regio – specifieke doorstromingsknelpunten

Binnen de vervoerregio zijn er een aantal locaties te vinden waar de doorstroming minder vlot verloopt (vb. R8, knooppunt Aalbeke, op- en afrittencomplex in Waregem), maar de regio kent nog geen structurele files. Bovendien is voor elk van de vernoemde knelpunten een oplossing in de maak of in onderzoeksfase. Het vrachverkeer speelt op deze locaties telkens een grote rol op vlak van doorstroming.

Druk op verkeersleefbaarheid

De economische bedrijvigheid leidt natuurlijk wel tot vrachtverkeer dat hier en daar op de verkeersleefbaarheid drukt. Het gaat in de meeste gevallen om de overlast dat het verkeer op weg van of naar terminals en (regionale) bedrijventerreinen genereert. Hierbij denken we onder andere aan het vrachtverkeer doorheen de kern van Spiere-Helkijn, Avelgem en Moen in functie van het ontsluiten van de binnenvaartterminal AVCT, door Aalbeke in functie van kleiontginning en de kern van Anzegem, waar een omleidingsweg reeds lang op tafel ligt. Maar ook sluiproutes gelinkt aan het vermijden van de kilometerheffing zijn een aandachtspunt.

Nood aan meer afstemming

Fietssnelwegen of het BFF worden vaak langs lijninfrastructuren zoals kanalen en spoorlijnen gelegd. Ter hoogte van kaaimuren ontmoeten fiets- en vrachtstromen elkaar, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Binnen de vervoerregio's dient voldoende aandacht aan dit spanningsveld besteed te worden. Daarbij is het belangrijk te erkennen dat elke situatie anders is en er steeds gezocht dient te worden naar een oplossing op maat.

Uitgevoerde studies logistiek en synthese

Ter synthese maken we een synthesekaart aan waarin we de knelpunten en opportuniteiten bundelen. Daarnaast een kaart die de recente studiehistoriek in de regio rond de logistieke netwerken weergeeft.

Uitgevoerde studies

Ook voor logistiek is in eerder studiewerk binnen de vervoerregio Kortrijk nagedacht over potenties van het goederennetwerk. Binnen het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk wordt nagedacht over kansen langs het kanaal om overslagcentra te voorzien. In de Vlaamse studie 'Ontwikkelen van regionale logistieke knooppunten (RLK)' werden zoekzones aangeduid om deze logistieke knooppunten te ontwikkelen. Deze zones zijn terug te vinden op de kaart. Het is wel nodig om deze zones verder te onderzoeken en te onderbouwen vanuit ruimtelijke principes (bijvoorbeeld uit het BRV en de regiovisie) en mogelijke leidende principes vanuit de vervoerregio.

Ook de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is op kaart voorzien. [Momenteel loopt een onderzoek naar de potenties en draagkracht van de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Aan de hand van ontwerpend onderzoek wordt hierin enerzijds de uitbouw en opwaardering van de open en groene ruimte onderzocht. Tegelijk wordt de mogelijkheid tot](#)

[knooppuntontwikkeling en de ontwikkeling van de multimodaliteit in relatie tot een kwalitatief ruimtelijk rendement bekeken.](#)

De aanwezigheid van toegangspunten tot het multimodale netwerk is een absolute randvoorwaarde om tot een modal shift te kunnen komen. Belangrijk is om deze verschillende knopen slim te verbinden in een netwerk. Bij de wegontsluiting van de terminal dient erop toegezien te worden dat dit vrachtverkeer geen lokale overlast vormt voor de bewoners in de omgeving. Zo hebben de gemeentes Menen en Wevelgem bijvoorbeeld een vrachtwagensluis geplaatst om het zwaar verkeer uit het centrum te weren.

Synthese

De regio heeft duidelijk vele troeven op vlak van logistiek transport. In de toekomst zal de regio deze troeven nog sterker kunnen gaan uitspelen.

Knelpunten

De infrastructurele verbeteringen binnen het Seine-Scheldeproject zorgen dat grotere schepen de regio vlot zullen kunnen aandoen, waardoor de kostprijs per vervoerde ton verder kan dalen. Ook de opwaardering van het kanaal Bos-suit-Kortrijk (KBK) - momenteel nog in onderzoeksfase – biedt potentieel voor de regio. Niet alleen vormt een opgewaardeerd kanaal een vlotte verbinding tussen de Leie en Schelde voor schepen tot 3.000 ton. Samen met de opwaardering bekijkt men ook de mogelijke realisatie van een ROC (of SOC's). Deze bieden potentieel bijkomende overslagpunten voor de bedrijven binnen de regio.

Ook elders binnen de regio, in de omgeving van Werverik-Wevelgem-Menen identificeerde eerder onderzoek nog een potentieel interessante overslaglocatie. De ontwikkeling van de geplande River Terminal Roeselare, net over de grenzen van de vervoerregio, maakt het lijstje compleet. Verder onderzoek zal wel moeten uitwijzen hoe -vanuit markteconomisch standpunt – het uitbreidend netwerk van

terminals zichzelf kan versterken in plaats van dat er een kannibaliserend effect optreedt.

Naast infrastructurele verbeteringen, zet de (brede) regio ook op andere manieren in op multimodaliteit. Zowel binnen de eigen vervoerregio als over de (taal) grens zijn verschillende watergebonden bedrijventerreinen te vinden. Bovendien gaan publieke en private partijen actief in overleg binnen het Economisch Netwerk Seine-Schelde (ENES) om het gebruik van de binnenvaart te stimuleren. Dit doen ze door bestaande ruimtelijk-economische belemmeringen weg te werken, informatie te delen en in te zetten op innovatie. Eerder onderzoek toont aan dat er nog potentie is: ondanks de ideale omstandigheden (een uitgebreid netwerk, veel toegangspunten en een competitieve prijszetting) maakt op het merendeel van de bedrijventerreinen maximaal de helft van de bedrijven gebruik van de waterweg.

Bedreigingen

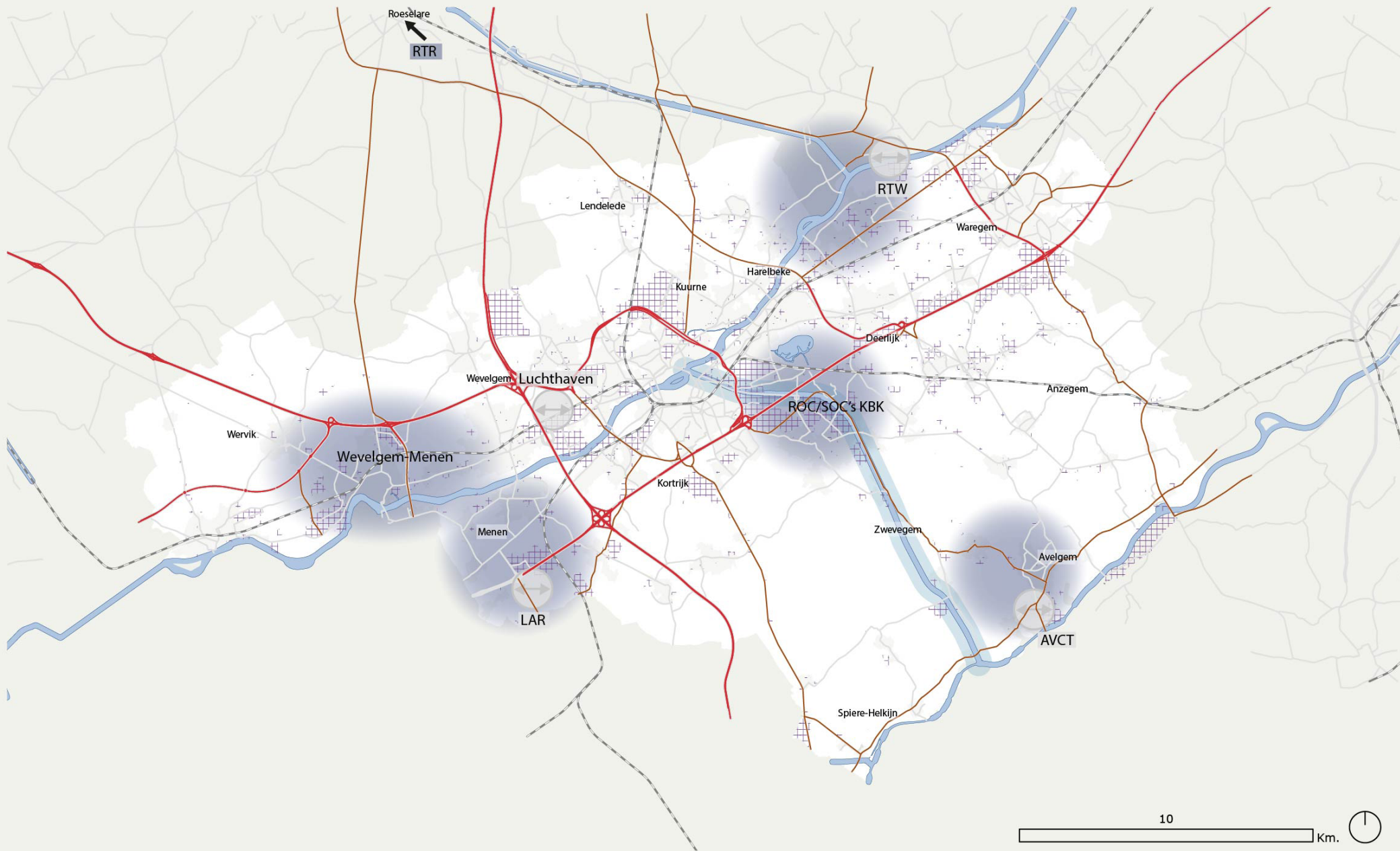
Om ook in de toekomst economische welvaart te kunnen blijven combineren met een goede bereikbaarheid en leefbaarheid, moet blijvend ingezet worden op de ontwikkeling van het netwerk, maar minstens evenzeer op een mental shift. Bundeling en verdichting van bedrijven(terreinen) rond de bestaande en mogelijk toekomstige multimodale knopen,

ligt hierbij mee aan de basis.

Ondanks alle inspanningen is het onmogelijk om alle economische functies binnen de vervoerregio multimodaal te ontsluiten. Vruchtverkeer over de weg zal steeds noodzakelijk blijven, zowel bij de ontsluiting van de multimodale terminals, bij de beleving van winkelcentra en baanwinkels, voor de ontsluiting van (onder meer) landbouwbedrijven als bij de beleving van stedelijke gebieden. Wel kan de vervoerregio actief op zoek gaan naar (innovatieve) oplossingen om de overlast voor de omwonenden te beperken. En daarbij haar steentje bijdragen aan de Vlaamse doelstellingen (vb. emissievrije stadsbeleving tegen 2025). Zo bieden zich kansen aan om op het niveau van de vervoerregio te komen tot een afgestemd beleid inzake routing, vrachtverboden en vrachtwagenparkeren. Hierbij is niet alleen afstemming tussen de lokale overheden binnen de vervoerregio zelf nodig. Om maximaal effect te hebben, is het belangrijk ook af te stemmen met de omliggende Vlaamse vervoerregio's en niet in het minst de Eurometropool Rijnse-Kortrijk-Doornik.

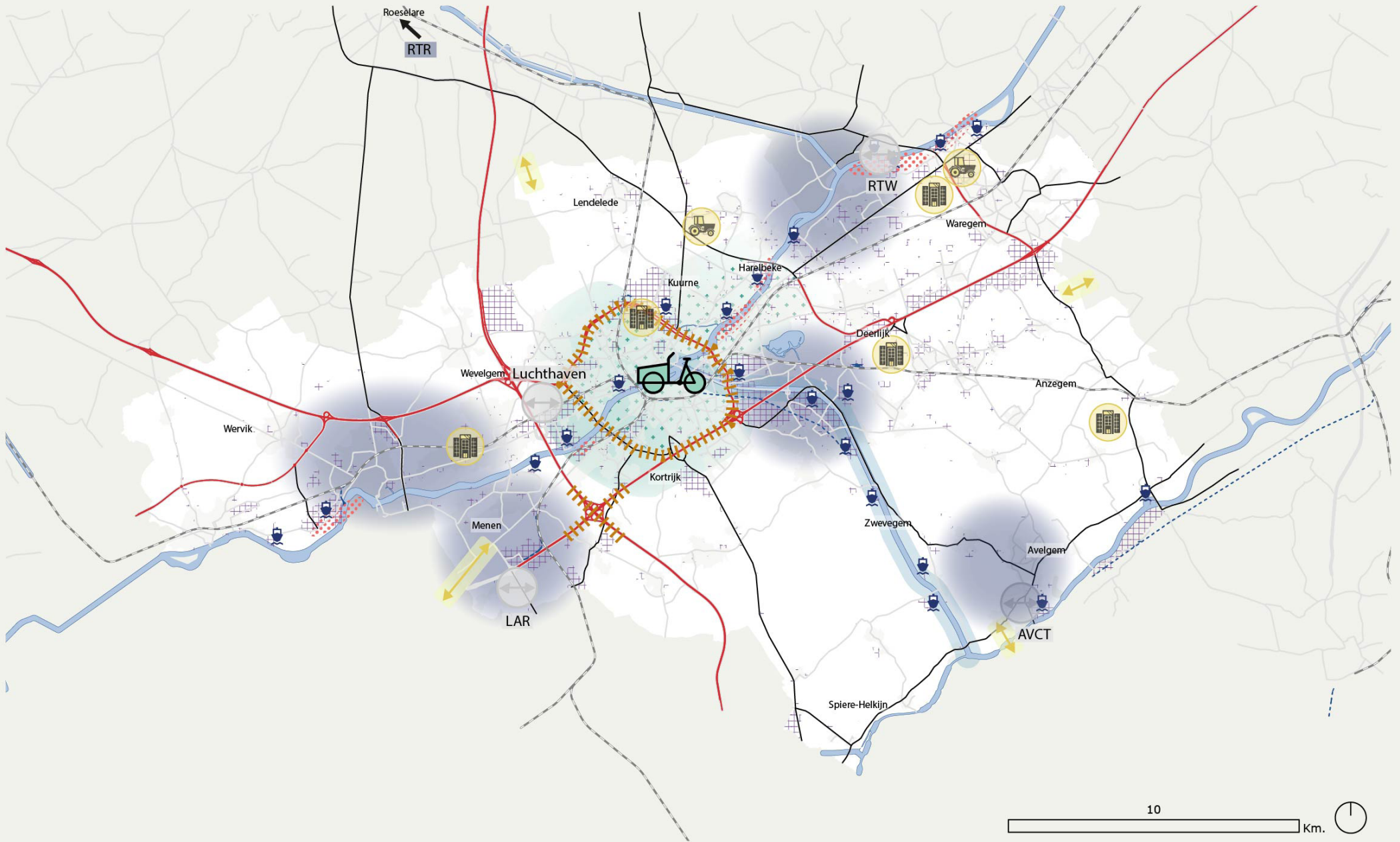
Tenslotte is het van groot belang om ook inhoudelijk het beleid rond vrachtvervoer en personenmobiliteit af te stemmen. In beide takken streeft men naar een modal shift. Zonder onderlinge afstemming kan het wel gebeuren dat maatregelen in het

ene veld nadelig zijn voor het andere (vb. fietsers ter hoogte van kaaimuur, prioriteitsbepaling bij toewijzing rijpaden aan passagierstreinen en vrachttreinen).



Kaart Uitgevoerde studies Logistiek

- | | | |
|--|--|--|
| Vervoerregio Kortrijk | Wateroppervlakte | Multimodaal knooppunt |
| Kernen (RuRa) | Primaire en secundaire wegen incl. vrachtwagenroutenetwerk | Zoekzones knooppunten (Regionale Logistieke Knooppunten/Complex project KBK, 2017) |
| Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019) | Vrachtwagenroutenetwerk | Opwaardering KBK |
| | Spoorwegen | |



Synthesekaart Logistiek

- | | | | | |
|--|------------------------------|---|---|-----------------------|
| Vervoerregio Kortrijk | Primaire en secundaire wegen | Verkeersleefbaarheid | Stromen uit de agro-industrie/winkelconcentraties | Multimodaal knooppunt |
| Kernen (RuRa) | Vrachtroutenetwerk | Sluipverkeer | Zoekzones Regionale Logistieke Knooppunten | Ongebruikte sporen |
| Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019) | Spoorwegen | Doorstroming | Stadsdistributie / last mile logistics | |
| Wateroppervlakte | Meer gebruik van binnenvaart | Samenwerking over lands/regiogrenzen heen | Opwaardering KBK | |
| | | Interferentie fiets - goederenoverslag | | |

5.6 KNOOPPUNTEN

Combimobiliteit

In het concept van basisbereikbaarheid wordt het openbaar vervoer op de assen met een groot potentieel versterkt. Ook de bereikbaarheid van deze assen wordt dus belangrijk. Om het volledige reistraject op een efficiënte manier af te leggen, moeten verschillende vervoersmogelijkheden naadloos op elkaar aansluiten. Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit noemen we combimobiliteit. Reizigers moeten gemakkelijk kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere, aan herkenbare vervoersknooppunten. Vervoersknooppunten ontstaan wanneer verschillende vervoerswijzen samenkomen op één locatie. Zo kunnen reizigers hun voor- of natraject afleggen met o.a. (deel)fietsen of steps, (deel)auto's of taxi's.

Kwalitatieve vervoersknooppunten hebben niet alleen een sterk mobiliteitsaanbod, maar hebben ook een aantrekkelijke, dense en diverse omgeving. Deze twee factoren worden vaak uitgedrukt in de knoop- en plaatswaarde van een locatie. De knoopwaarde is een indicatie van het mobiliteitsaanbod in de omgeving van het knooppunt. Het geeft weer hoe bereikbaar het knooppunt is met verschillende vervoerswijzen. De plaatswaarde is een graadmeter voor de kwaliteit van de omgeving en wordt opgebouwd met

indicatoren van nabijheid, intensiteit en functiemenging. In hoofdstuk 3 kwam de voorzieningen kaart aan bod van VITO die de plaatswaarde weergeeft.

Mobipunten

Een mobipunt kan op verschillende manieren omschreven worden. In de Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten wordt een potentieel mobipunt ruim omschreven: een punt waar overstap tussen verschillende vervoermodi of binnen één modus mogelijk is.

Alle vervoersknooppunten zijn dus mogelijke mobipunten. Wat maakt een vervoersknooppunt dan een mobipunt? Een mobipunt is voldoende uitgerust en op een kwalitatieve manier ingericht, zodat overstappen van de ene naar de andere vervoerwijze vlot en logisch verloopt.

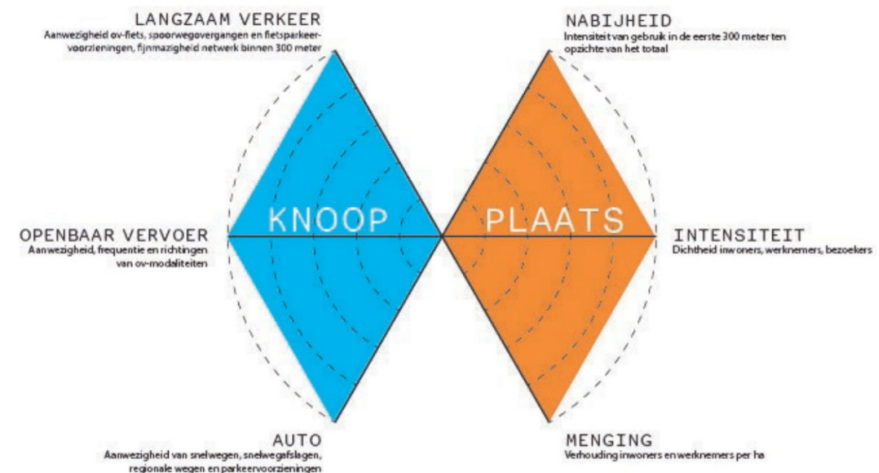
Het ontwikkelen van deze vervoersknooppunten moet een gevarieerd gebruik van de verschillende modi stimuleren en de complementariteit van de modi benadrukken. Zo wordt combimobiliteit aangemoedigd en wordt het transportsysteem als geheel beter benut.

Mobipunten zijn in Vlaanderen een relatief recent gegeven. In de Kortrijkse vervoerregio is er vandaag, volgens de site www.mobipunten.be één mobipunt ter

hoogte van de Imog site in Harelbeke. Dit zijn mobipunten die zijn ingericht volgens een herkenbare en uniforme beeldvorming zoals uitgewerkt door de organisaties Autodelen.net en Taxistop vzw. In praktijk zijn er echter verschillende mobiliteitsknooppunten die, ondanks nog niet te zijn ingericht als mobipunt, functioneren als multimodaal overstap-punt. Hierbij denken we bijvoorbeeld de verschillende stations in de regio.

Recent heeft Leiedal een proefproject opgestart over mobipunten. Hierin verkent

de intercommunale mogelijkheden naar het ontwerp van tijdelijke mobipunten, de uitbouw van een mobipunt ter hoogte van het Kennedypark in Kortrijk en Waalvest in Menen, de inplanting van lokale mobipunten en de rol van deelauto's binnen mobipunten.



Het Vlindermodel: visuele weergave van de knoop- en plaatswaarde van een vervoersknooppuntlocatie. (Bertoline, 1999)

Tussen mobiliteit en ruimte

De ruime definitie van een mobipunt creëert een breed spectrum aan mobipunten. Het type mobipunt zal daarbij de inrichting en het aanbod aan (mobiliteits) diensten bepalen. Het bepaalt ook door wie en hoe het mobipunt gebruikt zal worden.

Een essentiële vraag is hoe de verschillende types van mobipunten gecategoriseerd en gedefinieerd kunnen worden. Mobipunten kunnen gezien worden als interface tussen het vervoernetwerk en de ruimtelijke structuur. Het systeem van mobipunten wordt gevoed door het vervoersnetwerk én door de ruimtelijke context. Maar het werkt ook in de andere richting. Mobipunten oef-

nen ook invloed uit op het netwerk en de ruimtelijke context.

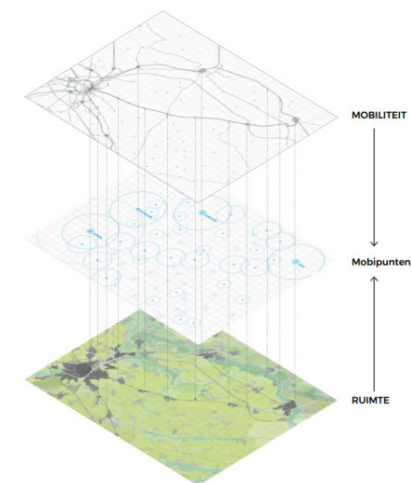
Willen we weten hoe een mobipunt functioneert, dan moeten we zijn plaats kennen in het netwerk én in de ruimtelijke structuur. Daarom gebruiken we volgende twee factoren om de typologie van een mobipunt te bepalen:

- het vervoersniveau van het mobipunt
- de afstemming mobiliteit/ruimte in het mobipunt

In de Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten onderscheidt men vier soorten vervoersniveaus (interregionaal, regionaal, lokaal en buurt) en acht soorten ruimtelijke contexten (stadskern, agglomeratie, grote kern, kleine kern, bedrijvenpool, bezoekerspool, perifeer gebied en ruraal gebied).

Om het vervoersniveau te bepalen wordt ook naar de wervingsradius en de bedieningsoppervlakte gekeken, zo ontstaat een duidelijke hiërarchie in het netwerk. Onderstaande matrix toont de 32 mogelijkheden die op die manier worden gecreëerd.

De kwaliteit van een mobipunt hangt af van de locatiekeuze, het mobiliteitsaanbod, het dienstenaanbod, de oriëntatie, de ruimtelijke integratie en de ontwikkelingskansen van de ruimtelijke en mobiliteitscontext. De locatie van een mobipunt is bepalend voor de vervoersvraag die door een mobipunt kan ingevuld worden. Het vervoerspotentieel van een mobipunt hangt af van de nabijheid van activiteiten aan een voldoende hoge dichtheid, en de positie van het mobipunt in het mobiliteitsnetwerk.



Mobipunten als interface tussen vervoersnetwerk en ruimtelijke structuur. (Bron: Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten)

	INTERREGIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL	BUURT
STADSKERN				
AGGLOMERATIE				
GROTE KERN				
KLEINE KERN				
BEDRIJVENPOOL				
BEZOEKERSPOOL				
PERIFEER GEBIED				
RURAAAL GEBIED				

Mobipuntenmatrix op basis van vervoersniveau (kolommen) en ruimtelijke context (rijen). (Bron: Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten)

Combimobiliteit in Vervoerregio Kortrijk

We onderscheiden in de huidige situatie verschillende soorten vervoersknooppunten en ruimtelijke knooppunten in onze vervoerregio: een interregionale, knoop, een regionale knoop, een lokale knoop, stadsregionale park-and-rides en carpool-parkings, recreatie domeinen, bedrijventerreinen en de ruimtelijke ontwikkelingspolen uit de Regiovisie.

Treinet als basis

Als basis voor indicatie van de vervoersknooppunten wordt sterk uitgegaan van het bestaande treinet. Binnen een beleid van duurzaamheid en combimobiliteit neemt de trein namelijk een belangrijke positie in. Als één van de parameters van combimobiliteit wordt de frequentie van bussen en trams in de buurt genomen (BTM-score, bron: stationsradar.ugent.be). Hiermee wordt aangegeven hoe sterk het station in kwestie is verbonden met ander openbaar vervoer. Deze gegevens zijn beschikbaar voor het huidige net, nog niet voor het nieuwe OV-plan. De BTM-frequentie dient hier dus enkel ter indicatie. Op basis van de BTM-frequentie kunnen we de stations in de regio opdelen in drie grootteordes: Kortrijk, vervolgens Waregem, Harelbeke en Menen, en daarna de resterende stations in de regio. Daarbij valt op dat de stations langs de Leielijn duidelijk meer gebruikt worden dan de stations in Anzegem en Vichte.

Voorzieningen en deelsystemen

Om over combimobiliteit te spreken is niet enkel openbaar vervoer van belang, maar moet ook het aanbod aan overige vervoersmodi toereikend zijn. Daarom bevat de kaart ook het bestaande aantal (fiets)parkeerplaatsen aan elk station.

Ook het aanbod 'back to one' deelfietsen (vooral nog enkel Blue-bikes) wordt weergegeven, al blijkt dit nog niet wijdverspreid in de regio. Enkel de stations van Kortrijk en Waregem bieden deze aan. Harelbeke geeft aan dat vanaf oktober er Blue-bikes aan het station worden voorzien. Het 'back-to-many' systeem Donkey bikes is in Kortrijk (en deelgemeenten) en Kuurne terug te vinden, dit gaat over een 200-tal fietsen. Deze vervangen de Mobit-fiets, welke een 'free floating' deelsysteem was.

Daarnaast is er in de regio, in samenwerking met Leiedal, verspreid over 15 locaties een testproject lopende van 1,5 jaar voor deelfietsen via een 'back-to-many-systeem'.

Het huidige aanbod aan deelwagens is vooral een stedelijk verhaal. Bovendien blijken de standplaatsen ook gelinkt aan dichte woon/werkgebieden in plaats van hoofdzakelijk aan mobiliteitsknooppunten.

Vervoersknooppunten

Op basis van deze gegevens zal bij de verdere opmaak van het regionaal mobiliteitsplan een vervoersknooppunten in de Kortrijkse vervoerregio worden aangeduid en gecategoriseerd. Hierbij kunnen we ons baseren op de 'Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten', de grote OV-knooppunten in de regio en de ruimtelijke ontwikkelingspolen zoals beschreven in de Regiovisie. Het regionaal mobiliteitsplan zal de vervoersknooppunten bepalen die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio om combimobiliteit en synchro-modaliteit te faciliteren.

Een mogelijke interregionale knoop kan worden gezien in het station van Kortrijk. Dit station functioneert momenteel al op een hoogwaardige manier en kan nog verder geoptimaliseerd worden op vlak van extra voorzieningen zoals deelfietsen of -wagens en afstemming met de dienstregeling van het openbaar vervoer. Waregem en Menen hebben het potentieel om uit te groeien tot een interregionale knoop maar kampen met een eigen problematiek: Waregem beschikt over een goede treinverbinding, deelfietsen en -auto's, maar heeft een minder goede afstemming met het onderliggend openbaar vervoersnet, Menen heeft een goede aansluiting op het onderliggend openbaar vervoersnet, maar mist dan weer diversiteit in andere voorzieningen. Ook de

rol van de overige stations moet worden onderzocht. Kunnen deze de rol opnemen van een regionale knoop?

Verder zijn op de kaart de bestaande kernen aangegeven. Bij de verdere uitwerking kan worden afgewogen of deze moeten worden geselecteerd als lokaal knooppunt. Deze zijn gebaseerd op het huidige netwerk en lokaliseren zich in het centrum van de kernen. Uiteraard zijn deze locaties te onderzoeken en evalueren wanneer het nieuw openbaar vervoersnetwerk wordt uitgerold. Meer opportune locaties, zoals hoofdhaltens van De Lijn, kunnen dan worden aangeduid. In het kader van Vervoer op Maat zullen mobilpunten een cruciale rol opnemen.

Vanuit de gewenste toekomstplannen zoals de HOV vanaf het station van Kortrijk en de continue groeiende ontwikkelingen moet ook de potentie van Hoog-Kortrijk als regionaal knooppunt worden bekeken.

Tegelijk zijn deze vervoersknooppunten af te stemmen met de ruimtelijke knooppunten in de vervoerregio. Op die manier gaat de realisatie van een programma van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen samen met investeringen in het collectief vervoerssysteem en fietsinfrastructuur.

Daarom werden de ruimtelijke ontwikkelingspolen Hoog-Kortrijk, Kortrijk-

Oost, Waregem-Zuid, de omgeving van de luchthaven Wevelgem-Kortrijk en Kortrijk-Noord afzonderlijk aangeduid. Tussen deze gebieden zijn er onderling grote verschillen qua bestaande functies, hiërarchie en toekomstige dynamiek maar ze worden vandaag wel geconfronteerd met gemeenschappelijke uitdagingen. Zoals eerder gesteld hebben deze ruimtelijke ontwikkelingspolen potenties om uitgebouwd te worden tot knooppunten of regionale mobipunten.

P&R's en Carpoolparkings

Naast de trein- en busstations zijn ook andere vormen van knooppunten mogelijk. Rond Kortrijk zijn twee stadsregionale P&R's terug te vinden. P&R's kunnen functioneren als mobiliteitsknooppunt op schaal van de stadsregio en ervoor zorgen dat bezoekers die met de wagen de binnenstad willen bereiken, een alternatief hebben. Het introduceren van P&R's biedt mogelijkheden voor het parkeerbeleid in stadscentra en stationsomgevingen. De werking van de huidige P&R's kan nog geoptimaliseerd worden. Langs het hoofdwegenet zijn er ook carpoolparkings terug te vinden, die de overstap van auto naar auto of fiets naar auto moeten faciliteren.

Daarnaast is er ook potentieel voor verschillende vervoerswijzen in het vortransport naar een sterke openbaar ver-

voerslijn. Zo worden vandaag verplaatsingen vanuit het Interfluvium richting Gent al vaak vanuit het station van Waregem. Het vortransport gebeurt dan vaak met de wagen of met de fiets. Vanuit Lendelede en Kuurne nemen mensen vaak de trein in Harelbeke richting Gent, de gratis parkeergelegenheid en kortere reistijd dan vanuit Kortrijk zijn hiervoor belangrijke aantrekkingsfactoren. Richting Oudenaarde biedt het station van Anzegem en Vichte potentieel voor de aangrenzende gemeenten. Ook stambuslijnen kunnen hier een belangrijke rol in opnemen. Deze moeten dan wel optimaal aangetakt zijn met het fietsnet of een vorm van collectief vervoer.

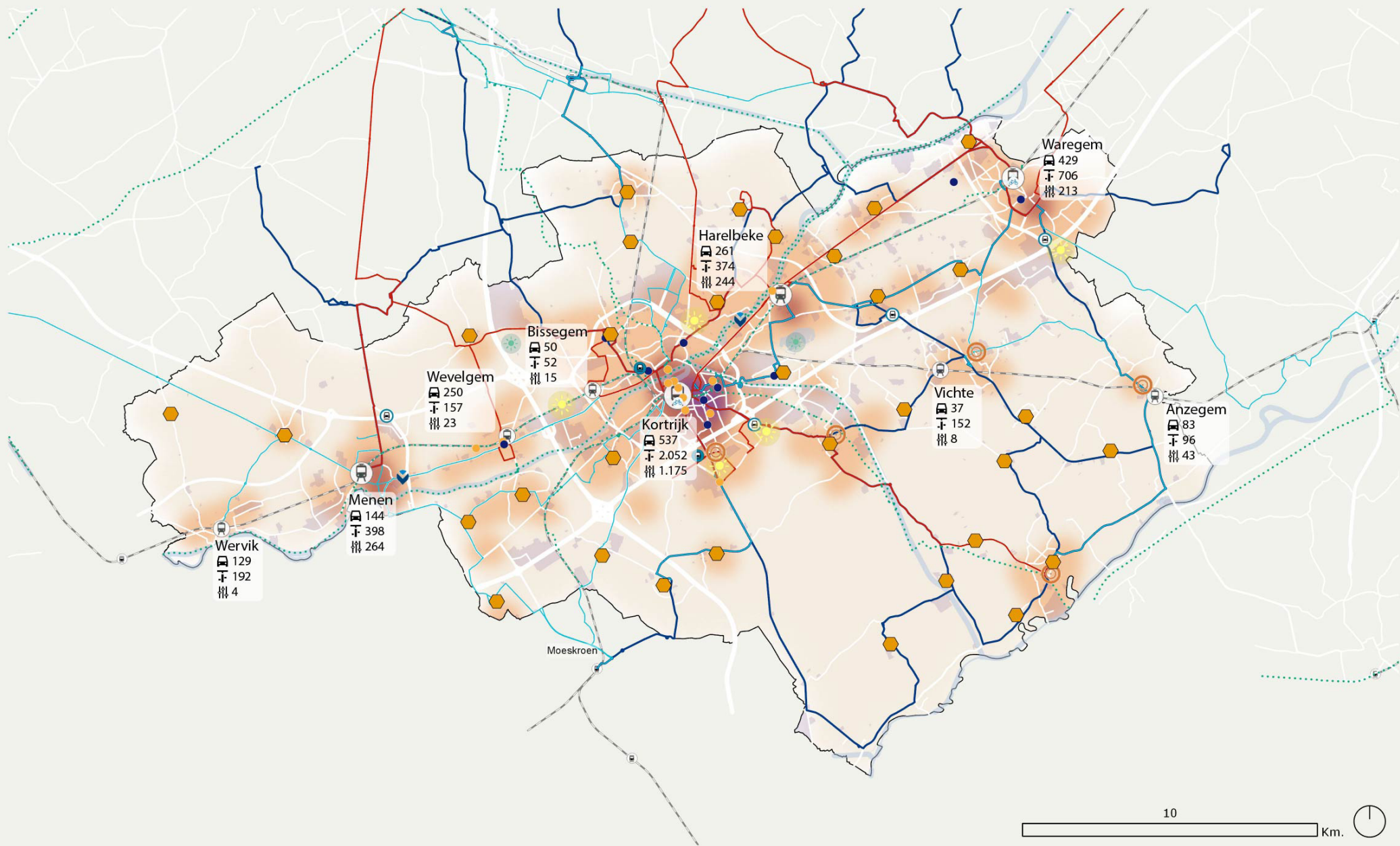
Kwalitatieve verknopingen

Een netwerk is natuurlijk meer dan enkel lijnen. Knooppunten of mobipunten moeten functioneren als ideale overstappunten. Hier moet vlot en eenvoudig kunnen worden overgestapt naar de meest geschikte vervoersmethode, om een afdoende alternatief voor de wagen te kunnen bieden. Bovendien volstaat het niet om een perfect mobipunt op te richten. De gebruikers moeten ook op een aangename manier tot het knooppunt kunnen geraken. Een afstemming van de verschillende modi is dus sterk aan de orde.

Het aanbod moet dus voldoende divers zijn, er moet vlot kunnen worden overge-

stapt én afgestemd worden op de noden van de gebruikers.

De idee van knooppunten heeft reeds ingang gevonden bij de gemeentes. Maar er wordt duidelijk geworsteld met het omzetten van visie in praktijk. Hoe en waar komen er best mobipunten, wat moet een mobipunt aanbieden? Hoe worden deze ingericht? Het is geen evidente opgave om de kwaliteitseisen, zowel functioneel als ruimtelijk, om te zetten in de praktijk.



Synthesekaart Knooppunten

- | | | | | | | | |
|--|----------------------|---------------------------|-----------------|--|-------------------|---|---------------------------------|
| Vervoerregio Kortrijk | Park & Ride | Standplaatsen | OV-plan | Station volgens BTM frequentie
(Bron: stationsradar UGent) | Mobibpunten | Aantal verplaatsingen per dag
(bron: verkeersmodel 4.2.1) | Stationsradar (U;Gent) |
| Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019) | Carpoolparking | back-to-one | Kernnet | Station volgens BTM-frequentie | Overstapknooppunt | Ritproductie 60000-40000 | Totaal autoparkeerplaatsen |
| Wateroppervlakte | Staanplaats Bluebike | peer-to-peer | Functioneel net | | Kernen | Ritproductie 40000-20000 | Totaal fietsparkeerplaatsen |
| Spoorwegen | | Ruimtelijke ontwikkelpool | Aanvullend net | | | Ritproductie 10000-5000 | BTM-Frequentie (Bus-Tram-Metro) |
| Fietssnelweg | | Recreatiepool | | | | Ritproductie <5000 | |

5.7 WAT HEBBEN WE GELEERD UIT DE PARTICIPATIEMOMENTEN

In de loop van de voorbije maanden werden naast het intensieve co-creatie-traject met de werkgroep ook een aantal participatiemomenten georganiseerd met mobiliteits- en maatschappelijke actoren. Deze hadden verschillende doelstellingen. Zo werd er o.a. samen nagedacht over aandachtspunten en opportuniteiten (mobiliteitsforum), gepolst naar het huidige mobiliteitsprofiel en de visie op het mobiliteitsbeleid (enquête raadleden), werd geluisterd naar mogelijke knelpunten en aandachtspunten bij het voorgestelde openbaar vervoernet (toelichting raadsleden en mobiliteitsateliers). Uit elk van deze participatiemomenten kwamen andere inzichten m.b.t mobiliteit in de regio naar voor.

Hieronder geven we voor de verschillende participatiemomenten de belangrijkste conclusies mee. De volledige verslagen zitten in de participatienota in bijlage 4. In hoofdstuk 6 worden deze inzichten afgetoetst aan de cijfers uit de voorgaande hoofdstukken. Verder vormen deze inzichten de basis voor de opmaak van de visie en de vertaling ervan in scenario's in de volgende fase.



Mobiliteitsforum

Op 4 februari organiseerde de vervoerregio een mobiliteitsforum voor een brede groep van mobiliteits- en maatschappelijke actoren. Enerzijds was de avond informerend. Doorheen een infomarkt en een aantal toelichtingen werden de aanwezigen ingewijd in de nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie en de link tussen ruimte en mobiliteit. Vanuit de ruimtelijke visie die voor de streek ontwikkeld werd, werden tijdens een eerdere werkgroep een aantal mobiliteitsdoelstellingen voor de regio geformuleerd. Doorheen verschillende workshops werd er op het mobiliteitsforum nagedacht over wat er nodig is om deze te realiseren.

Opvallend veel aandacht ging naar het delen van vervoersmiddelen (deelauto's op het werk, carpools, deelfietsen, delen van een buurtbakfiets, ...) en het samenwerken tussen verschillende actoren om mobiliteit beter en duurzamer te organiseren. Voorbeelden van dit laatste zijn o.a. het organiseren van fietspoolplekken waar jongeren die met de fiets naar school gaan elkaar kunnen ontmoeten om samen verder te rijden, een bus voor minder mobiele mensen om samen te gaan winkelen of het organiseren van overleg tussen bedrijven die het initiatief willen nemen om duurzame mobiliteit in hun bedrijf te organiseren.

Ook de fiets wordt zeer vaak aangehaald als duurzaam vervoersmiddel waar we meer op moeten inzetten. Elementen waarvoor aandacht gevraagd wordt zijn enerzijds veiligere en goed onderhouden fietspaden waarop ook rekening gehouden wordt met speedpedelecs, en anderzijds meer, veiligere en overdekte en goed gelegen fietsstallingen. Daarnaast wordt er ook voorgesteld om het fietsgebruik te stimuleren o.a. door de fiets op een aangepaste manier te promoten bij de verschillende doelgroepen, door fietsslessen te geven of door fietsen op een betaalbare manier aan te bieden aan maatschappelijk kwetsbare groepen.

Het openbaar vervoer zou meer succes hebben als het vaker zou rijden (hogere frequentie), als de verschillende netten en systemen goed op elkaar afgestemd zouden zijn en als bussen zouden rijden zonder al te veel tussenstops op de grote lijnen zodat ze op vlak van snelheid de concurrentie met de wagen beter aan kunnen gaan. Ook moet er voldoende parkeerplaats worden voorzien aan grote haltes (trein en bus). Daarnaast moet het openbaar vervoer klantvriendelijk worden georganiseerd: niet te duur, met aangepaste tickets voor doelgroepen, voor iedereen een geïntegreerd tarief en ticket over de verschillende modi heen, en betere, eenvoudige info en communicatie over de verschillende vervoersmogelijkheden.

Op vlak van functionele ritten voor scholieren wordt er vooral gedacht aan samenwerking tussen scholen onderling en samenwerking met doelgroepenvervoer.

Om files op de weg te vermijden worden glijdende uren en meer thuiswerk voorgesteld. Om het autogebruik vanuit de bedrijven aan te pakken wordt het werken met poolwagens voor werkverplaatsingen, en het afschaffen van bedrijfswagens voorgesteld. Op vlak van circulatie wordt gedacht aan het uitwerken van mobiliteitsrasters met hoofdwegen voor auto en groot vervoer gecombineerd met het knippen van sluiptwegen. Ook het inrichten van meer éénrichtingsstraten en een samenhangend parkeerbeleid moeten helpen om het autoverkeer te beperken.

Wat betreft het vrachtverkeer wordt gedacht aan specifieke vormen van stadsdistributie en wordt een voorstel gedaan om het aantal pakjescouriers op de weg te beperken (verbod om binnen de 24u pakjes te leveren & afschaffen gratis retourpakjes). Om in te zetten op goederenvervoer over water en watergebonden bedrijvigheid te faciliteren wordt aangegeven dat het belangrijk is om niet alleen betere infrastructuur te voorzien, maar ook om ondersteuning te krijgen bij het zoeken naar partners. Vervoersknooppunten waar verschillende modi samenkomen zijn al goed gekend.

Om goed te werken moeten vervoersknooppunten meerder functies bundelen (aanbieden van deelfietsen, deelwagens, voorzieningen, ...) en kan er best iemand aanwezig zijn die informatie verleent en mensen op weg helpt.

Ook over de link tussen ruimte en mobiliteit zijn er heel wat ideeën. Het zorgen van een voldoende aanbod van functies en voorzieningen waaronder ook scholen en buurtspeelpleinwerking ook in kleinere kernen maakt dat mensen zich minder ver moeten verplaatsen voor hun activiteiten en sneller de fiets zullen nemen. Er moet een beleid uitgewerkt worden dat kleine zaken ondersteunt wanneer ze in de kernen willen blijven.

Presentatie raadsleden

In de zomer van 2020 moet het openbaar vervoerplan 2021 in de vervoerregioraad worden goedgekeurd. In het kader hiervan organiseerde intercommunale Leiedal samen met de andere intercommunales een gezamenlijke infovergadering. Via 'teams' konden alle raadsleden een ingesproken presentatie beluisteren en reageren. Er kwam slechts één reactie met een aantal vragen ter verduidelijking van het voorliggende voorstel voor het openbaar vervoerplan 2021.

Enquête raadsleden

In samenwerking met de Vereniging voor Steden en Gemeenten organiseerde de vervoerregio een online enquête bij alle 335 raadsleden uit de regio. Hierin werd gepolst naar het mobiliteitsprofiel van de raadsleden en hun visie op het mobiliteitsbeleid. De enquête werd door 82 deelnemers ingevuld met ongeveer een gelijk aantal enquêtes ingevuld door mannen en vrouwen. De grootste groep was tussen de 45 en de 59 jaar oud, de rest was jonger (24%) of ouder (22%). Het doel van deze enquête was om de raadsleden te sensibiliseren en te laten nadenken over mobiliteit. Tegelijk konden er een aantal aandachtspunten uit afgeleid worden met het oog op het uitwerken van een regionaal mobiliteitsplan.

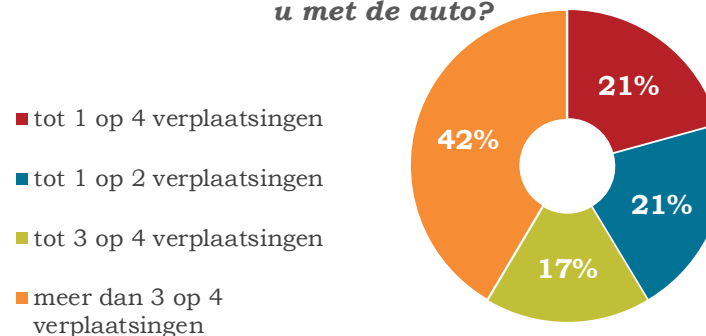
De auto blijft voor de raadsleden het dominante vervoermiddel voor allerlei persoonlijke, werk- en gezinsgerelateerde verplaatsingen. Van alle deelnemende raadsleden doet 42% minimaal 3 op 4 van alle verplaatsingen met de auto, 59% doet minimaal 2 op 4 van alle verplaatsingen met de auto. Iets meer dan 50% zou de auto echter graag minder gebruiken voor woon-werk en werkgerelateerde verplaatsingen. Argumenten om dat niet te doen zijn de langere verplaatsingstijd, het feit dat verschillende verplaatsingen gecombineerd moeten worden en het feit

dat de auto gewoon makkelijker is.

Het delen van vervoersmiddelen, wat tijdens het mobiliteitsforum vaak werd aangeduid als een belangrijk middel bij het streven naar duurzame mobiliteit, is bij de raadsleden weinig bekend. Slechts 18% heeft zelf ervaring met deelsystemen van auto's of fietsen en slechts 20% kent mensen die gebruik maken van het systeem. Het nieuwe regionale mobiliteitsbeleid zal volgens de bevroagde raadsleden vooral resulteren in meer fietsgebruik en betere en veiligere infrastructuur (49%). Om fietsen maximaal te stimuleren moet men volgens de raadsleden inzetten op onderhoud (77%), fietspaden en fietsroutes veiliger maken (65%) en meer (64%) en betere (60%) fietspaden. Ook meer veilige (47%) en goedgelegen (43%) fietsenstallingen kunnen helpen om het fietsgebruik te stimuleren. Wanneer gevraagd wordt naar de maximaal haalbare afstand met de fiets geeft 46% aan dat dit tussen 0-5 km ligt en 37% tussen 6-10 km. Voor elektrische fietsen is dit 6-10 km (22%) en 11-20 km (35%).

Belangrijke resultaten van het nieuwe regionale mobiliteitsbeleid in de vervoerregio Kortrijk worden ook verwacht op vlak van openbaar vervoer: 49% geeft aan te verwachten dat het nieuwe mobiliteitsbeleid zal resulteren in meer en beter openbaar vervoer met betrouw-

Welk aandeel van uw verplaatsingen doet u met de auto?



bare dienstverlening. 46% verwacht een betere afstemming van de verschillende vervoersmodi op elkaar (bv. door een mobipunt). Om het openbaar vervoer maximaal te stimuleren moet men volgens de raadsleden inzetten op hogere frequenties (61%), stiptheid (49%), mobipunten (47%) en 1 ticket per traject (46%) en het faciliteren van ticketintegratie (42%) en een duidelijke dienstregeling (42%). Mbt het openbaar vervoer werd gevraagd naar de maximaal haalbare afstand naar haltes. Deze verschil in stedelijk en landelijk gebied. In een stedelijke omgeving geeft 71% van de raadsleden aan dat de afstand tot een halte max 1 km mag zijn. Ook in een landelijke omgeving vindt nog 46% van de raadsleden dat de afstand tot een halte max 1 km mag zijn. 33% vindt 2 tot 3 km aanvaardbaar.

Mbt de principes basisbereikbaarheid konden de raadsleden aangeven aan welk van deze principes in de vervoerregio Kortrijk nog het meest werk was. Volgende principes werden door meer dan 40% van de deelnemende raadsleden aangeduid als principe waaraan in de regio nog veel werk was:

- Een gelaagd netwerk van vervoersmiddelen uitbouwen: het openbaar vervoer, het wegennet, fietsroutes en waterwegen samenvlechten tot een overzichtelijk netwerk (54%)
- Combineren van verschillende vervoersmiddelen: reizigers moeten gemakkelijk de overstap kunnen maken van het ene naar het andere vervoersmiddel (51%).
- Een betere verkeersveiligheid voor alle weggebruikers waarbij actief wordt ingezet op een goede mix van kortdate hand-

having, investeren in infrastructuur en verkeerseducatie (45%)

- Het aanbod en de inrichting van wegen en andere verkeersinfrastructuur zo organiseren dat de auto, de bus, de tram en de fiets een vlottere doorstroming krijgen (42%)
- Een regionale aanpak die de gemeentegrenzen overstijgt (40%)

Toelichting mobiliteits- en maatschappelijke actoren

De nieuwe visie op mobiliteit, de principes van basisbereikbaarheid en hoe die geresulteerd zijn in het nieuwe openbaar vervoerplan 2021 en het plan zelf werd tevens toegelicht aan bovenlokale, maatschappelijke en mobiliteitsactoren en aan iemand die het doelgroepenverkeer vertegenwoordigt. Ook hier kwamen een aantal aandachtspunten naar voor die in fase 2 kunnen worden meegenomen bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan.

Een belangrijk thema dat ook hier naar voor kwam is de nood aan voldoende veilige fietsstallingen aan haltes en mobipunten. Ook wordt gevraagd de verschillende fietsroutes goed op elkaar af te stemmen en op wel doordachte plaatsen goed ingerichte en aan de locatie aangepaste mobipunten te voorzien voor de overstap tussen fiets en openbaar vervoer.

Er is ook bezorgdheid rond de financiële kant van het nieuwe openbaar vervoerplan 2021 en het meekrijgen van (kwetsbare) groepen in het nieuwe mobiliteitsverhaal. Zo wordt gevraagd om de financiële voordelen waar doelgroepen nu van genieten bij het gebruik van het openbaar vervoer integraal te kunnen behouden. Ook moet worden nagedacht

over manieren om maatschappelijk kwetsbaren zowel financieel als op vlak van effectief gebruik te ondersteunen om gebruik te maken van meer duurzame vervoersmiddelen. Hierbij wordt o.a. gedacht aan extra subsidies voor het huren van deelfietsen of het voorzien van voldoende niet-digitale informatie.

Ten slotte wordt ook gewezen op het belang van een goede afstemming tussen de interregionale openbaar vervoernetwerken (bv. verbindingen richting Ieper, Tielt, Oudenaarde, Roeselare) en in aansluiting met de grensoverschrijdende verbindingen met Frankrijk en Wallonië die zeer belangrijk is met het oog op de verwachte toename van de grensarbeid.

Wat moet er volgens u gebeuren om fietsen maximaal te stimuleren?

