
CONCLUSIE

De oriëntatienota vormt het startpunt voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Wat is de essentie van ons huidig mobiliteitssysteem? Wat leren we uit onze huidige ruimtelijke structuur en ons verplaatsingsgedrag? Wat zijn de voornaamste uitdagingen?

De conclusies zullen de basis vormen om samen met alle betrokkenen het gesprek over de toekomst van de mobiliteit in de regio Kortrijk te voeren.

De vervoerregio is onderhevig aan maatschappelijke, verkeerkundige en ruimtelijke trends. De situatie op vandaag zal, ook zonder vervoerregio, evolueren. Het is daarom van belang om kort op de bal te spelen en deze trends aan te grijpen als motoren van verandering. Voorgaande visies als REKOVER en Contrei formuleerden reeds strategieën en ambities die ruimte, mobiliteit en maatschappij koppelen om te bouwen aan een duurzame toekomst. We wensen met de vervoerregio Kortrijk hier samen verder aan te werken.

Wat met koning auto?

Door een doorgedreven en gestructureerde uitbouw van het wegennet is de autobereikbaarheid in de regio bijzonder hoog. Uit de reistijdsochronen (hoofdstuk 2.5) blijkt dat alle kernen in de vervoerregio binnen de 30 minuten bereikbaar zijn. Intensiteiten op de weg zijn hoog maar structurele congestie op de hoofdwegen blijft beperkt (congestieniveau 6%). De congestie bevindt zich vooral op de primaire en secundaire wegen en de R8 (congestieniveau 21%). Het sluipverkeer dat hierdoor wordt veroorzaakt zet op specifieke plaatsen druk op de leefkwaliteit.

Het gemak van de wagen

Onder andere door de beperkte structurele congesties is het nemen van de wagen in de vervoerregio Kortrijk een zeer aantrekkelijke oplossing. Dit blijkt ook uit de enquête bij de gemeenteraadsleden die in het voorjaar van 2020 werd afgenomen. Op de vraag waarom men toch de auto neemt ondanks het feit dat men graag een ander vervoersmiddel zou nemen voor woon-werkverplaatsingen antwoordde 43% van de raadsleden uit de regio dat de auto gewoon makkelijker is.

Het gemak van de auto weerspiegelt zich ook in het privé wagenbezit. Terwijl het wagenbezit in dichtbevolkte gebieden doorgaans relatief lager ligt, is het privé-wagenbezit in de dichtbevolkte vervoerregio Kortrijk hoger dan in de minder dicht bevolkte rest van West-Vlaanderen. Ook kende het aantal ingeschreven personenwagens tussen 2006 en 2017 in de regio een sterkere stijging (+12.6%) dan de rest van West-Vlaanderen en het Vlaamse gewest.

Economische groei en wegverkeer

De komende jaren wordt er in de regio een economische groei verwacht. Het risico is groot dat de hiermee samengaande

bijkomende intensiteiten op de weg congestie in de hand zullen werken en finaal ook op de hoofdwegen zullen leiden tot structurele files. Naast de toename van de tewerkstelling wordt tevens een daling van de bevolking op arbeidsleeftijd verwacht. Om de arbeidsplaatsen te vullen wordt over de grens naar Frankrijk gekeken. De pendelbeweging tussen Frankrijk en de regio Kortrijk – die nu al substantieel is – zal in aantal nog toenemen en het wegennet verder belasten.

Fijn stof, roet en stikstofoxiden

De laatste jaren wordt ook steeds meer de tol van autogebruik op het klimaat en onze leefomgeving duidelijk. De impact van fijn stof (PM 10 en PM 2.5), roet en stikstofoxiden (NOx) op de gezondheid wordt meer en beter in kaart gebracht en gecommuniceerd naar de buitenwereld. Het verkeer in Vlaanderen is verantwoordelijk voor 35% van de stikstofoxiden. Op Vlaams niveau heeft het Luchtbeleidsplan 2030 de ambitie om tegen 2030 het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan stikstofoxide te halveren. Om op niveau van de vervoerregio normen op te leggen, maatregelen te nemen en deze te monitoren zijn vandaag echter geen gegevens beschikbaar.

Modal split

De groeiende negatieve impact van het autoverkeer zowel op vlak van gezondheid als verkeersleefbaarheid heeft er toe geleid dat in het Vlaamse Regeerakkoord (2019-2024) werd opgenomen dat moet gestreefd worden naar een model split van 40/60 tegen 2024. De VVR Kortrijk heeft vandaag een aandeel van 34% duurzame modi. Een belangrijke opdracht voor de vervoerregio zal dan ook zijn om te bepalen of ze al dan niet ambitieuzer wil zijn dan Vlaanderen en op welke manier ze deze evolutie naar het gebruik van meer duurzame vervoersmiddelen in haar regio wil realiseren.

Impact op het ruimtegebruik

Kiezen voor de modal split bevat inherent een ruimtelijke opgave. In Vlaanderen, en dus ook de vervoerregio Kortrijk, is de ruimte voor infrastructuur afgebakend door onze ruimtelijke structuur. Straten kunnen bijvoorbeeld niet zomaar verbreed worden omdat woningen dan zouden moeten wijken. Bij herinrichting van wegen is het vaak niet mogelijk om een en-en verhaal te brengen: én het ruimtegebruik van de auto te behouden (voldoende rijstroken, parkeerstroken, ...) én nieuwe fiets-, bus- en wandelinfrastructuur toe te voegen. Ons ruimtegebruik moet actief in vraag gesteld worden.

Groeiende populariteit van de fiets

In Vlaanderen wordt er steeds meer gefietst. In 2015 stapte 76% van de volwassen Vlamingen weleens op de fiets, in 2018 is dat 83%. We fietsen ook langere afstanden, vooral omdat we vaker de fiets gebruiken voor woon-werkverkeer. De elektrische fiets speelt hierin een belangrijke rol. Het marktsegment van elektrische fietsen groeit jaar na jaar en was in 2018 goed voor een stijging van 14,6% t.o.v. 2017. Tijdens de coronacrisis lanceerde onderzoeksgroep Mobi in samenwerking met de Vrije Universiteit Brussel een enquête over woon-werk verkeer (<https://press.vub.ac.be/mobiliteit-na-covid-19-crisis>). Hieruit bleek dat wandelen en fietsen tijdens de coronacrisis terrein winnen. Vooral elektrisch fietsen werd naar voor geschoven als grote winnaar, ten koste van openbaar vervoer.

Een ambitieus fietsnetwerk

De voorbije jaren heeft de regio rond Kortrijk al veel inspanningen geleverd om het fietsen te promoten. In de Masterplannen fiets die door de provincie werden opgemaakt, werd een doordacht fietsnetwerk uitgewerkt dat reeds werd meegegenomen in het netwerk van fietssnelwegen en het BFF. De analyses in hoofdstuk 2

en 5 geven aan dat het uitgewerkte netwerk goed gebiedsdekkend is. Slechts een aantal plaatsen blijken uit de analyse nog een zeker potentieel te hebben voor extra fietsroutes, maar het gaat eerder om kleine aanvullingen.

Met de masterplannen zijn de krijtlijnen van een ambitieus fietsnetwerk voor de regio uitgetekend. Verschillende van de opgetekende routes zijn evenwel nog niet gerealiseerd. Een grote winst die de vervoerregio op vlak van fietsen zal kunnen maken is het volledig realiseren van het uitgetekende netwerk. De provincie West-Vlaanderen is hierbij zeer ambitieus. Ze wil bij het uitbouwen van het fietsnetwerk in de provincie een centrale rol spelen o.a. door het inrichten van een projectbureau en het aanwerven van mensen. De provincie stelt nu reeds een budget van 20 miljoen euro beschikbaar, maar dat is niet voldoende om haar doelstellingen te halen. Daarom wil ze aan Vlaanderen vragen om het aandeel subsidies (nu 50/50%) vanuit Vlaanderen te verhogen voor kunstwerken en fietssnelwegen.

Veilig op de fiets

Uit de demografische analyse is duidelijk geworden dat de leeftijdsgroep jonger dan 15 jaar gaat stijgen met 5,4%. Min

15-jarigen zijn voor verplaatsingen vaak afhankelijk van hun ouders. Door in te zetten op de fiets kan deze groep zich veilig verplaatsen zodat ettelijke autoritten kunnen worden uitgespaard. Hoewel de cijfers van fietsongevallen de laatste jaren stagneren in de vervoerregio (er bevinden zich 4 gevaarlijke punten in de regio; 3 in Kortrijk en 1 in Waregem) kwam de nood aan veilige fietspaden ook heel sterk naar voor in de participatiemomenten die georganiseerd werden in het kader van de vervoerregio, het GRUP K-R8 en complex project KBK. Ook uit de FietsScan van de provincie (hoofdstuk 2.3) blijkt dat nog heel wat fietspaden onveilig ingericht zijn of nog niet uitgevoerd. De realisatie van het fietsnetwerk conform de kwaliteitseisen is dan ook een tweede grote uitdaging voor de regio.

Fietsvoorzieningen

Om de aantrekkingskracht van de fiets nog verder te vergroten moet het fietsnetwerk uitgerust worden met de juiste fietsvoorzieningen zoals fietsenstallingen en fietsherstelplaatsen. Ook de opmars van de elektrische fiets is sterk afhankelijk van de juiste voorzieningen zoals beveiligde fietsparkings en publieke oplaadpunten. De uitbouw van mobipunten kan hierbij een belangrijke rol spelen.

Monitoring

Om het fietsgebruik beter te begrijpen en sneller te kunnen inspelen op lokale knelpunten is er nood aan meer informatie. Technologie (bijvoorbeeld fietstelpalen) stelt ons in staat om het fietsnetwerk optimaal en compleet te monitoren. Fietsberaad stelde eerder al voor om een vast netwerk van telpalen uit te rollen over heel Vlaanderen. Met dergelijk cijfermateriaal kan de effectiviteit van bepaalde acties nauwgezet opgevolgd worden.

Verschillende gebruikers

De opkomst van elektrisch fietsen en in het bijzonder speedpedelecs, de populariteit van bakfietsen en het toenemend aantal mensen op de step, stelt het fietsnet voor een nieuwe uitdaging. Er moet nagedacht worden over aangepaste infrastructuur en regelgeving. Momenteel stelt deze vernieuwing ons nog niet voor structurele problemen, maar om voorbereid te zijn op de toekomst is het belangrijk na te denken over hoe we al deze gebruikers van de fietspaden op een aangename en efficiënte manier kunnen laten samen fietsen.

Hindernissen voor het realiseren van een vlot en aantrekkelijk openbaar vervoer

Naast de fiets is ook het openbaar vervoer een duurzame modus. Een snel en goed functionerend basisnetwerk is evenwel noodzakelijk om de concurrentie met de wagen aan te kunnen gaan.

Uit het intensieve co-creatieproces dat in de werkgroep werd gevoerd in het kader van de opmaak van het Openbaar Vervoersplan 2021 zijn twee hindernissen naar voor gekomen voor het realiseren van een aantrekkelijk en efficiënt openbaar vervoersnet in de regio. Enerzijds staat het klassieke net nog niet volledig op punt om echt aantrekkelijk te zijn ter vervanging van de wagen. Eén van de uitgangspunten van basisbereikbaarheid nl. de combinatie van snelle kernnetlijnen met een goed uitgebouwd aanvullend net kan vandaag nog niet in zijn geheel gerealiseerd worden omdat er te weinig middelen zijn. Daarnaast is ook duidelijk geworden dat verder moet worden nagedacht over strategieën voor specifieke doelgroepen. Er zijn openingen om nog verder te gaan in het accuraat afstellen van het Openbaar Vervoersplan naar specifieke noden van elke gebruiker.

Meer middelen voor een sterk KN/AN

Het Nieuw Openbaar Vervoersplan 2021 hertekent het streek- en stadsnet van de regio en tracht een eenvoudig, gelaagd, vraaggericht en verknoopt OV-net te creëren.

Om te komen tot een efficiënt net zijn gemakkelijk leesbare en goed op elkaar aansluitende snelle verbindingen tussen stedelijke gebieden (IC-relaties & kernnet) en tragere ontsluitende lijnen (stoptreinen & aanvullend net) noodzakelijk. In de vervoerregio komt de Leielijn naar voor als belangrijke drager voor snelle verbindingen. Hierop werd dan ook sterk ingezet bij de uitwerking van het Openbaar Vervoersplan 2021. Daarnaast heeft het onderzoek in hoofdstuk 2 aangetoond dat er voldoende potentieel is voor tangentiële en regionale verbindingen op bovenlokaal en voorstedelijk niveau en één of meer stedelijke hoogwaardige busverbindingen.

Om de door Vlaanderen opgelegde modal split van 40/60 in de regio te halen, zal het OV-net de rol van sterke ruggengraat van het multimodaal mobiliteitsnetwerk moeten kunnen innemen. Verder werken aan de performantie van het netwerk, maar ook aan de kwaliteit, het comfort,

de doorstroming en de toegankelijkheid ervan is dan ook een absolute must om meer mensen aan te zetten om de overstap van de wagen naar combimobiliteit te maken. Vandaag zijn de middelen echter niet beschikbaar om dit basisnet reeds optimaal te laten functioneren.

Aandacht voor (nieuwe) doelgroepen

Uit het tot nu toe gelopen proces is duidelijk gebleken dat de vervoerregio Kortrijk begaan is met de bereikbaarheid van verschillende doelgroepen in de regio. Binnen de vervoerregio kampt dan ook 19% van de inwoners met vervoersarmoede. Toegankelijk openbaar vervoer wordt door deze bevolkingsgroep zelf naar voor geschoven als meest effectieve oplossing.

Uit de demografische analyse is bovendien gebleken dat er een groeiende nieuwe doelgroep ontstaat. Men verwacht dat de leeftijdscategorie 65+ tegen 2035 in de regio zal groeien met 33,2%. Ook de gemiddelde leeftijd binnen deze groep blijft stijgen. Vooral voor het oudste segment in deze groep is het nemen van de fiets of de wagen niet altijd een optie. Toegankelijkheid en eenvoudig gebruik van het openbaar vervoer is voor deze doelgroep dan ook een absolute noodzaak.

Bij de uitwerking van het Openbaar Ver-

voersplan 2021 in functie van Vervoer op Maat, ticketing en tarieven is meermaals naar voor gekomen dat in de nieuwe kijk op mobiliteit en het openbaar vervoer de bereikbaarheid van bestaande doelgroepen gegarandeerd moet worden en dat ze hun huidige voordelen moeten kunnen behouden. Ook tijdens de verschillende participatiemomenten is meermaals herhaald dat er in het nieuwe Openbaar Vervoersplan 2021 rekening moet worden gehouden met de noden van de verschillende doelgroepen.

Tegelijk werden tijdens de participatiemomenten ook andere oplossingen aangereikt om de 65-plussers actief te laten deelnemen aan het maatschappelijke leven zoals de bibbus en de winkelbus.

Ook werd gewezen op mogelijke samenwerking tussen verschillende doelgroepen zoals schoolgaande kinderen en minder mobiele. Doordat de nood aan verplaatsingen zich bij beide groepen rond dezelfde momenten stelt (de klassieke spitsuren) is dit evenwel niet zo evident.

Combimobiliteit en mobipunten

Twee basisprincipes van basisbereikbaarheid zijn het combineren van verschillende vervoersmiddelen in een gelaagd

vervoersnetwerk waarin verschillende vervoersmiddelen goed op elkaar zijn afgestemd. Voorbeelden van combimobiliteit zijn het nemen van de auto of de fiets om naar een trein- of bushalte te rijden om na een rit met bus of trein de reis te voet of met een deelfiets verder te zetten. Combimobiliteit waar de auto wordt gebruikt voor een deel van het traject is voor een aanzienlijke groep mensen in de regio de meest haalbare vorm van duurzame mobiliteit.

Om het combineren van vervoersmiddelen of de overstap tussen twee lijnen zodanig vlot te laten verlopen dat combimobiliteit de concurrentie met de wagen voor een grotere groep mensen aan kan, zijn twee zaken onontbeerlijk. In eerste instantie wil de Vlaamse overheid inzetten op de ontwikkeling van mobipunten. De uitbouw en vormgeving van mobipunten (een basisuitbouw met fietsenstalling en goed toegankelijke perrons, of juist de verknoping van mobiliteitsnetwerken combineren met het aanbieden van voorzieningen zoals fietsonderhoud, crèches, post, bank, e.d.) is enerzijds afhankelijk van de vier vervoersniveau's die Vlaanderen heeft onderscheiden en anderzijds van de ruimtelijk context.

Naast goed functionerende en aantrekkelijke mobipunten blijkt uit het co-creatietraject met de werkgroep voor de

opmaak van het Openbaar Vervoersplan 2021, dat ook ticket- en tariefintegratie noodzakelijk zullen zijn om van combimobiliteit een succesverhaal te kunnen maken. Hoewel een dergelijk geïntegreerd systeem noodzakelijk zal zijn, blijkt de praktische implementatie ervan op korte termijn evenwel moeilijk haalbaar. Een belangrijke vraag zal zijn wat de vervoerregio verder kan doen om combimobiliteit te ondersteunen.

Wat kan deelmobiliteit betekenen?

Het voorbije decennium is deelmobiliteit steeds meer op de voorgrond gekomen. Deelmobiliteit is een nieuw gegeven dat afhankelijk is van een voldoende uitgebouwd net van aanbodlocaties. Ideaal ontmoeten verschillende modi elkaar op deze aanbodlocaties en wordt overstapen meer dan tijdverlies.

Deelfietsen als voor- en natransport

Deelfietsen zijn nog niet overal in de vervoerregio ingeburgerd. Binnen de bevoegdheden van de vervoerregio liggen de grootste kansen met betrekking tot deelfietsen op het vlak van voor- en natransport. Op die manier vormen ze een belangrijke schakel in het in het ka-

der van combimobiliteit. Verknoping met het openbaar vervoer, treinstations en kernnetlijnen, en regionale bedrijventerreinen staat hierbij centraal. Mobipunten kunnen hier een sleutelrol opnemen. Door herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten te voorzien in heel Vlaanderen kan de drempel richting combimobiliteit verlaagd worden.

Autodelen

Autodelen is vandaag nog veeleer een niche in de vervoerregio Kortrijk. Het aanbod is het grootst in Kortrijk, maar ook in Harelbeke en Wevelgem heeft Cambio enkele standplaatsen. Over de impact van autodelen op het autogebruik is nog veel onduidelijkheid. Op zijn minst betekent de grotere inspanning die nodig is om een deelwagen te gebruiken (reserveren, wagen staat niet voor de deur,...) dat men twee keer zal nadenken vooraleer men de wagen neemt. Op die manier geeft het groeiend aantal autodeelplaatsen en autodelers aan dat een bepaalde groep mensen zich de laatste jaren bewuster is geworden van de impact van de auto op onze leefomgeving. Daarnaast hebben deelwagens vooral een impact op het ruimtegebruik. Doordat bepaalde mensen kiezen voor een deelwagen in plaats van een eigen wagen, zijn er minder wagens waarvoor parkeerplaats voorzien moet worden.

Vrachtvervoer in de regio Kortrijk

De vervoerregio Kortrijk beschikt reeds over een goed uitgewerkt multimodaal netwerk. De binnenvaartterminal (Avelgem Container Terminal AVCT) binnen de regio samen met de River Terminal Roeselare en River Terminal Wielsbeke net buiten de regio en de spoorterminal in Lauwe-Aalbeke-Rekkem (LAR) garanderen vandaag reeds de multimodale ontsluiting van de regio. Het overkoepelend netwerk van stakeholders ENES onderzoekt bovendien hoe het gebruik van de binnenvaart ruimtelijk-economisch gestimuleerd kan worden. Hoewel veel vrachtwagens zo van de baan worden gehouden, zal de vrachtwagen steeds blijven. Een eerste belangrijk aandachtspunt is dan de uitwerking van het kwalitatief vrachtroutenetwerk voor de regio. De vervoerregio kan op dit vlak een eerste aanzet geven maar de finale uitwerking moet in het groter geheel door Vlaanderen bekeken worden. Ook op het vrachtwagenparkeren moet gezamenlijk door Vlaanderen, de vervoerregio en de lokale besturen een visie worden uitgewerkt. Ten slotte vormt ook sluipverkeer als gevolg van rekeningrijden een belangrijk aandachtspunt.

We zien bovendien een aantal conflicten van het vrachtvervoer met personenver-

keer in onze vervoerregio. Op de spooras Gent-Kortrijk-Lille vormen personenvervoer en goederentransport communicerende vaten omwille van het beperkte aantal sporen. De NMBS onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor een bijkomend spoor. Daarnaast zijn jaagpaden vaak geschikte fietspaden en duiken zij ook in onze regio geregeld op binnen het fietssnelwegennetwerk en BFF. Dit levert echter meerdere conflictueuze situaties op wanneer zich langs die jaagpaden ook overslag situeert. Concrete oplossingen moeten in deze situatie nog verder onderzocht worden.

Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbonden

De afstand tussen wonen, werken, school, voorzieningen, enz. zal sterk onze vervoerswijzekeuze beïnvloeden. Ons minder verplaatsen en verplaatsingen korter maken heeft dan ook een grote impact op het verkeer. De coronacrisis bijvoorbeeld leerde velen dat thuiswerk een valabel alternatief is, dat een deel van het verkeer van de weg af haalt.

De voorbije 5 jaar werden in de vervoerregio twee grote studies uitgevoerd waarin expliciet werd uitgegaan van het verband tussen ons ruimtegebruik en de manier waarop we ons verplaatsen. Vanuit haar

visie op mobiliteit werkte Rekover vier strategieën uit die structurend zijn voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. In de ruimtelijke studie 'Contrei' werden daarnaast vijf doelstellingen voor de regio uitgewerkt waarvan er één aangeeft hoe een bepaald ruimtegebruik onze verplaatsingen kan beperken nl. de doelstelling 'een bereikbare en nabije regio'. Beide studies geven aan dat er in de regio reeds een sterk bewustzijn leeft over het onlosmakelijk verbonden zijn van mobiliteit en ruimte. Hiermee heeft de regio een stap voor op andere vervoerregio's waar dit inzicht soms nog minder goed ingeburgerd is.

Hoewel een regionaal mobiliteitsplan geen uitspraken kan doen over het ruimtelijk beleid zal het belangrijk zijn om keuzes op vlak van mobiliteit steeds af te toetsen aan de verschillende ruimtelijke doelstellingen die in de ruimtelijke visie 'Contrei' geformuleerd werden. Op basis hiervan kan immers gekozen worden om op bepaalde locaties juist wel of niet in te zetten op het verder uitwerken van zowel het openbaar vervoersnet, het fietsnetwerk, als het vrachtroutenetwerk en de bijhorende infrastructuur.

Mental shift

Op basis van het principe 'basismobiliteit' had iedere Vlaming tot voor kort op enkele honderden meters van zijn deur een bus- of tramhalte, ook als hier geen vraag naar was. Met de invoering van het decreet 'basisbereikbaarheid' introduceerde de Vlaamse overheid een nieuwe manier van kijken naar mobiliteit. Centraal hierbij zijn de werkelijke verplaatsingen die mensen maken en de vraag hoe we het aanbod van zowel trein, tram, bus, deelauto's en -fietsen daar zo goed mogelijk op kunnen afstellen. Voor burgemeesters, schepenen en raadsleden die jarenlang hun mobiliteitskeuzes hebben afgetoetst en naar de burger hebben overgebracht vanuit het principe basismobiliteit is dit een hele omslag in het denken. Ook de sterke link die gemaakt wordt met ons ruimtegebruik vraagt om onze manier van denken over mobiliteit in een breder kader te plaatsen.

De grootste mental shift moet evenwel gebeuren in de hoofden van iedereen. Om in de regio van 34% naar 40% of meer duurzame verplaatsingen te gaan, moeten heel wat mensen hun verplaatsingsgewoonten aanpassen. Daarvoor is het aanbieden van een efficiënt vervoersnet met bijhorende aantrekkelijke infrastructuur niet voldoende. Mensen moeten bewust gemaakt worden van de noodzaak

van verandering, ze moeten goed geïnformeerd worden over de mogelijkheden en moeten vooral ook gewezen worden op mogelijke positieve effecten van een andere manier van verplaatsen voor henzelf. Mensen moeten op verschillende manieren uitgenodigd worden om hun gedrag aan te passen. Afhankelijk van de keuzes die de vervoerregio maakt kan hiervoor zelfs ingezet worden op nudging, een motivatietechniek waarbij bij mensen 'subtiel worden gestimuleerd om zich op een gewenste wijze te gedragen'. Wat er vanuit de regio gedaan kan worden om deze mental shift bij zo veel mogelijk mensen te laten plaatsvinden zal een belangrijk thema vormen bij de verdere opmaak van het regionale mobiliteitsplan.

Samenwerking

In de vervoerregio Kortrijk is reeds heel wat gezamenlijk (studie)werk verricht om de mobiliteit in de juiste richting te sturen, rekening houdend met de sterke link met ruimte. Een pasklare oplossing is echter niet voorhanden die alle mobiliteitsvraagstukken in de regio in één keer oplost. Een regionale aanpak, waarin alle steden en gemeenten zich kunnen terugvinden zal noodzakelijk zijn. Hiervoor wordt het intensieve co-creatietraject dat binnen de werkgroep voor de opmaak van het Openbaar Vervoerplan 2021 werd

gevoerd, verder gezet. In de mate van het mogelijke moeten ook uiteenlopende actoren worden betrokken. Daarnaast moet voldoende aandacht gaan naar afstemming met de omliggende vervoerregio's.

Tegelijk ligt de vervoerregio binnen de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik. Deze werd opgericht om de samenwerking te verbeteren binnen het grensoverschrijdende gebied. Het vlot verplaatsen over de grenzen heen is een belangrijke doelstelling binnen de Eurometropool. Ook verplaatsingen naar Wallonië vormen voor bewoners van een aantal van de steden en gemeenten in de regio een dagelijkse werkelijkheid. Het organiseren van structureel overleg met zowel de Eurometropool als met het Waalse gewest en in het bijzonder de Waalse vervoersmaatschappij TEC, komt evenwel slechts moeizaam van de grond. Toch zal ook hierop moeten worden ingezet om de verplaatsingen in, van en naar de regio optimaal te organiseren.

