



Mobiliteitsplan vervoerregio Brugge

# Visienota

## Visie 2030

Versie: 3 juni 2022



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken

# atelier \ demitro2

atelier\demitro2 is een samenwerking tussen Deloitte, MNT, Traject en O2 voor de vervoerregio's Aalst, Brugge, Oostende, Roeselare, Vlaamse Ardennen, Waasland en Westhoek. Tractebel is in onderaanneming van MNT.

**Deloitte.**

**MNT**  
MOBILITEIT IN ZICHT

 **TRAJECT**

**TRACTEBEL**  
ENGIE

**O2**

## LEESWIJZER

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Brugge is een proces in drie fasen. In de tweede fase – de synthesefase – bepalen we de doelstellingen en schetsen we het gewenste toekomstscenario. Dat doen we samen met de gemeenten en de regionale beleidsactoren, met input van burgers en stakeholders.

Het resultaat wordt gebundeld in de synthesesnota, die zal bestaan uit twee elementen: de visienota en de netwerken. De nota die hier voor ligt, is de visienota en geeft aan welke richting we uit willen als vervoerregio. In de volgende stap zal het strategische MER worden opgestart. Deze visienota zal als basis dienen voor het milieuonderzoek. Het is belangrijk om voor de verdere uitwerking van het RMP en dus ook het opmaken van het actieplan te kunnen terugvallen op een solide, gedragen basis. Aangezien de visienota aangeeft hoe de vervoerregio de mobiliteit in de toekomst ziet, vormt het dus ook de basis voor het actieplan.

Aanvullend aan deze nota is een begrippenlijst (bijlage 1) opgenomen die de hierna benoemde termen en concepten kadert in de context van deze visienota.

De visienota wordt voorgelegd aan de schepencolleges met als doel om de visienota goed te keuren op de vervoerregioraad van 27 juni 2022.

Dit document is opgemaakt door atelier\demitro2, in opdracht van Departement MOW.

# INHOUD

Leeswijzer .....	1
Inhoud .....	2
<b>1</b> Het proces.....	<b>4</b>
1.1 Vervoerregio Brugge	4
1.2 Planningsproces	6
<b>2</b> Onze doelen ambitieus vormgeven.....	<b>11</b>
2.1 Ambities	11
2.2 Strategische doelen	14
2.3 Operationele doelstellingen	16
<b>3</b> Visie per thema.....	<b>17</b>
3.1 Ruimte	17
3.2 Wegencategorisering	27
3.3 Fiets	35
3.4 Openbaar vervoer op lange termijn	43
3.5 Autoverkeer	49
3.6 Parkeren	54
3.7 Logistiek	58
3.8 Vrachtroutenetwerk	63
3.9 Veiligheid	69
3.10 Toegankelijkheid	72
<b>4</b> Korte verkenning van de thematische bouwstenen .....	<b>73</b>
4.1 Modelscenario's	73

4.2	Evaluatie	74
4.3	Resultaten	75
<b>5</b>	<b>Volgende stappen</b>	<b>76</b>
<b>Bijlage 1: Begrippenlijst</b>		<b>77</b>
<b>Bijlage 2: Operationele doelstellingen</b>		<b>78</b>
	Veilig	78
	Anders	82
	Groen	85
	Vlot	88
	Leefbaar	91
	Sociaal	93
	Slim	95
	Nabij	96
<b>Bijlage 3: Resultaten van de Afgetoetste oplossingsrichtingen</b>		<b>99</b>
	Fiets	99
	Openbaar vervoer op lange termijn	103
	Autoverkeer	103
	Vrachtverkeer	107
	Veiligheid	108
	Wegencategorisering	112
	Ruimte	112
	Parkeren	114
	Toegankelijkheid	117
<b>Bijlage 4: Collegebesluiten</b>		<b>120</b>

# 1 HET PROCES

## 1.1 Vervoerregio Brugge

### 1.1.1 Wie zijn we?

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's. Elke vervoerregio is een samenwerking tussen de verschillende gemeenten en de bovenlokale beleidsactoren om de mobiliteitsuitdagingen aan te pakken. Onze vervoerregio, vervoerregio Brugge, is een van de kleinste vervoerregio's met 9 gemeenten: Beernem, Blankenberge, Brugge, Damme, Jabbeke, Knokke-Heist, Oostkamp, Zedelgem en Zuienkerke.

In deze nota schrijven we onze visie neer die we als vervoerregio uitdragen. Als er in deze nota gesproken wordt over "wij", worden de leden van de vervoerregioraad, namelijk de 9 gemeenten, team MOW en de overige leden, bedoeld.



Figuur 1: Vervoerregio Brugge in detail

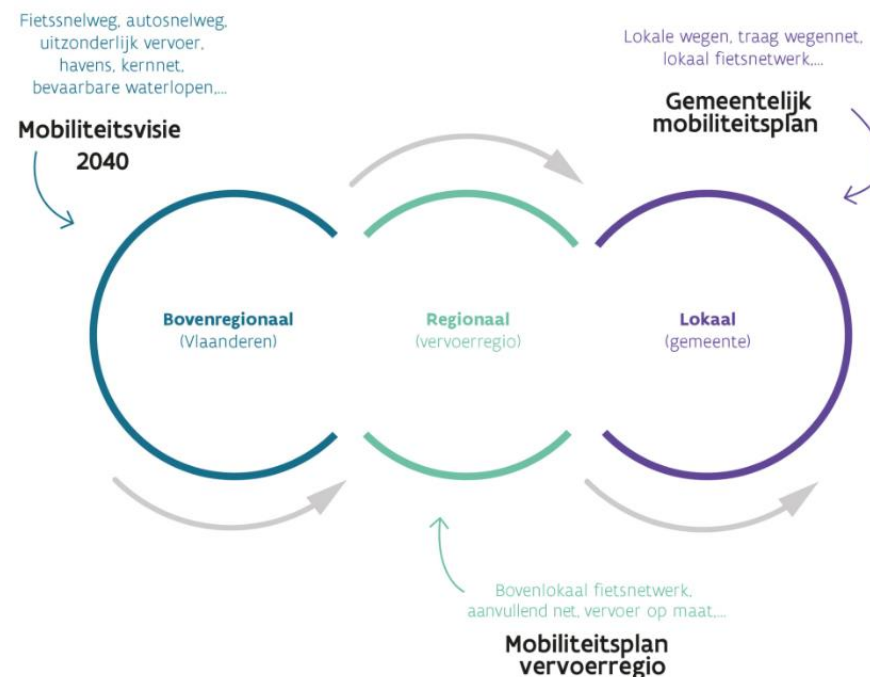
### 1.1.2 Wat doen we?

In dit regionaal mobiliteitsplan (RMP) leggen we onze globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. We doen hierin onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van onze regio, tekenen het openbaar vervoersnetwerk uit en stellen maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.

Naast het regionale mobiliteitsplan zijn er nog twee niveaus waarop gewerkt wordt aan een mobiliteitsvisie. Boven het RMP staat de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, die richting geeft voor het hele Vlaamse gewest. Onder het regionale mobiliteitsplan staat het lokaal mobiliteitsplan (niet verplicht), dat op niveau van één of meer gemeenten het vervoerskader invult.

Afhankelijk van de materie vervult de vervoerregio een verschillende rol. In het kader van de fiets heeft de vervoerregio bijvoorbeeld de bevoegdheid om te **beslissen** over het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Voor bijvoorbeeld het uitwerken van maatregelen in het kader van verkeersveiligheid zal de vervoerregio eerder een **ondersteunende, coördinerende** rol opnemen richting de lokale overheden, om te voorkomen dat problematieken die zich voordoen in een gemeente binnen de vervoerregio worden afgewenteld op de

andere gemeenten. Ten slotte kan de vervoerregio ook de hogere overheden adviseren rond bepaalde thema's waar ze zelf geen directe impact op heeft, zoals bijvoorbeeld de vergroening van het wagenpark.

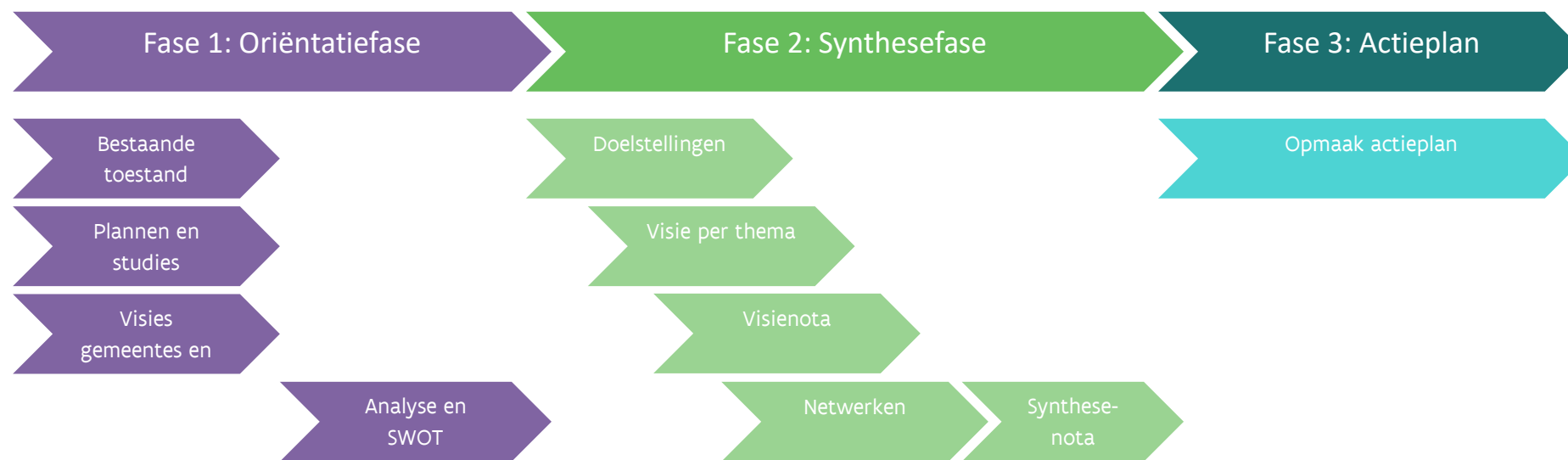


Figuur 2: Mobiliteit op 3 niveaus: bovenregionaal, regionaal en lokaal

## 1.2 Planningsproces

De verschillende actoren van de vervoerregio komen bijeen in ambtelijke werkgroepen en maken beslissingen in de vervoerregioraad. Elke vervoerregio heeft een korte-termijnplan opgesteld voor het openbaar vervoer en is nu bezig met het opstellen van een mobiliteitsplan. Dat mobiliteitsplan kijkt naar alle mobiliteitsaspecten op iets langere termijn (tijdshorizon 2030). De opmaak van het mobiliteitsplan gebeurt in drie fasen:

- Fase 1, oriëntatiefase: inventarisatie van de beleidscontext en bundeling van kansen en knelpunten
- Fase 2, synthesefase: bepalen van de doelen en verkennen van de toekomstvisie voor verschillende thema's en opmaak van netwerkkaarten per vervoersmodus
- Fase 3, beleidsplanfase: vertalen van de toekomstvisie naar een actieplan



Figuur 3: Processchema



### 1.2.1 Oriëntatiefase (afgerond in januari 2020)

In de eerste fase verzamelden we informatie over de planningscontext, kansen en knelpunten. Uit deze bundeling haalden we een SWOT-analyse (zie onderstaand voorbeeld, en de oriëntatienota voor meer detail).

<b>Sterkte:</b> tewerkstelling en bedrijvzones liggen voornamelijk geconcentreerd in Brugge. Ook de middelbare scholen liggen voornamelijk geclusterd in Brugge.	<b>Zwakte:</b> er is een hoge autoafhankelijkheid voor woon-werkverkeer en woon-schoolverplaatsingen in de regio. Deze autoafhankelijkheid is het sterkst in de meer landelijke gemeenten.
<b>Opportuniteit:</b> Sterke bediening van het treinstation Brugge en concentratie van verplaatsingen naar Brugge.	<b>Bedreiging:</b> de regio wordt doorkruist door tal van grote weg-, water- en spoorinfrastructuren die op zich zorgen voor barrières voor actieve verplaatsingen.

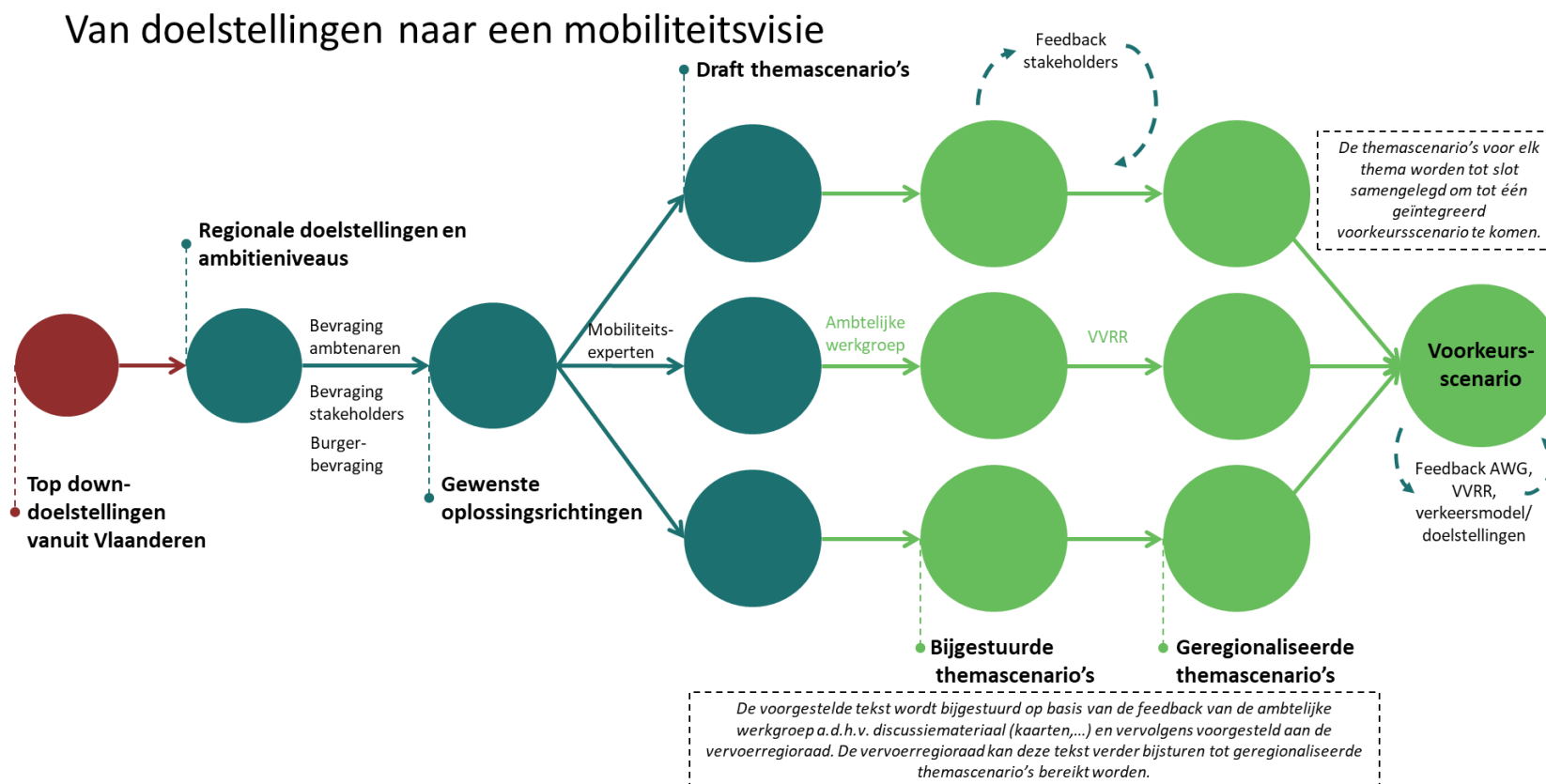
In de oriëntatiefase organiseerden we deze initiatieven voor informatie en dialoog:

- Een **projectgids** die voor iedereen het verhaal helder brengt
- Een **startmoment** met raadsleden en stakeholders
- **Peergroepsessies** om input te krijgen vanuit bepaalde doelgroepen
- Afstemming op de **ambtelijke werkgroepen**

De oriëntatienota werd goedgekeurd op de vervoerregioraad van januari 2020.

### 1.2.2 Synthefase (voorliggende nota)

In de synthefase willen we bepalen welke richting we uitgaan met de mobiliteit in onze regio. We leggen eerst de doelstellingen vast op basis van doelen op verschillende beleidsniveaus. Nadien verkennen we mogelijke oplossingsrichtingen in de verschillende mobiliteitsthema's. Deze laatste bundelen we tot een integraal mobiliteitsscenario.



Figuur 4 – Processchema synthefase

### 1.2.2.1 Doelstellingen in de synthesefase

Onze ambities en doelstellingen omschrijven we in hoofdstuk 2. Ze werden op twee manieren gevoed:

- **Bovenlokale input** halen we uit Vlaams Regeerakkoord, het Luchtbeleidsplan, het Vlaams Energie- en Klimaatplan, de Vlaamse Klimaatstrategie 2050, het Fietsbeleidsplan, het Decreet Basisbereikbaarheid, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vizier 2030, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, de Nota Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek, het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Compensatiedecreet, Provinciaal Structuurplan.
- **Lokale input** halen we uit lokale mobiliteitsplannen, lokale structuurplannen en burgemeestersconvenanten.

### 1.2.2.2 Scenario-opbouw in de synthesefase

Aan het einde van de synthesefase landden we met een scenario dat de visie van de toekomstige mobiliteit weergeeft. Om met vele partners tot zo een gedragen scenario te komen, hebben we ervoor gekozen om per thema de nodige invulling te verkennen. Aan de hand van de resultaten van de burgerbevraging, van bijhorend discussiemateriaal en van input uit de stakehoudersessies werd tijdens de AWG samen nagedacht hoe de doelstellingen die betrekking hebben op dit thema behaald kunnen worden. In samenspraak met Team MOW is de feedback verwerkt tot themateksten. De leidende principes kwamen aan bod op een vervoerregioraad. Finaal werd er geconvergeerd naar een gedragen visietekst per thema zoals opgenomen in hoofdstuk 3.

### 1.2.2.3 Participatie in de synthesefase

Om de nodige inzichten te verwerven organiseerden we deze initiatieven voor dialoog:

- **Burgerbevraging.** Er werden 5000 willekeurige burgers geselecteerd en aangeschreven om een bevraging in te vullen met de bedoeling om van 10% een ingevulde enquête te krijgen. Er werd een responsgraad van 12,3% gehaald met een ruimtelijke spreiding die binnen de aanvaardbare marges valt. Het ging om een online bevraging, waarbij eerst een aantal algemene vragen werden gesteld om de respondent te situeren en vervolgens een aantal thematische vragen vanuit de doelstellingen. De bevraging bestond uit een keuze uit beleidsacties, dilemma's, regionale ideeën en een vrij tekstveld.
- **Bevraging bij ambtenaren en stakeholders.** De ambtenaren (leden van de AWG) en stakeholders werden gevraagd om over 30 waaiers aan beleidsrichtingen te oordelen. Naast deze kwantitatieve analyse kregen de ambtenaren en stakeholders de kans om kwalitatieve opmerkingen en ideeën te geven. Deze waaiers aan beleidsrichtingen werden opgesteld op basis van de strategische en operationele doelstellingen vanuit de eerste stap. Op die manier werd er een eerste inschatting gemaakt voor het draagvlak van mogelijke beleidskeuzes en werd getracht het kompas in een eerste stadium helder te krijgen.
- **Gesprekken met stakeholders.** De resultaten van de bevragingen werden bij elkaar gelegd en gecombineerd met cijfer- en kaartmateriaal. Dat reikten we aan om in discussie te gaan met de stakeholders. De resultaten confronteerden we ook

met de doelstellingen om inzicht te krijgen in gedragen oplossingsrichtingen.

- **Gesprekken met ambtenaren.** De resultaten van de bevestigingen werden bij elkaar gelegd en gecombineerd met cijfer- en kaartmateriaal. Dat reikten we aan om in discussie te gaan met de ambtelijke werkgroep. De resultaten confronteerden we ook met de doelstellingen om inzicht te krijgen in gewenste oplossingsrichtingen.
- **Vervoerregioraad.** We houden de vervoerregioraad op de hoogte van het verloop van het traject. De raad bespreekt en valideert.

De resultaten van de afgetoetste oplossingsrichtingen zijn opgenomen in bijlage 3.

### 1.2.3 Beleidsplanfase (na afronding van visiefase)

In de volgende fase wordt de toekomstvisie uit dit document geconcretiseerd in een actieplan.



## 2 ONZE DOELEN AMBITIEUS VORMGEVEN

Vanuit acht ambities formuleren we evenveel strategische doelstellingen. Deze doelen zijn verder geconcretiseerd in operationele doelstellingen.

### 2.1 Ambities

Acht ambities vormen de kapstok van het regionaal mobiliteitsplan. Deze komen niet uit de lucht gevallen: het zijn strategische doelstellingen die voor heel Vlaanderen vastgesteld werden en die de basis vormen voor het Vlaams beleid. De doelstellingen zijn strategisch geschreven. Het is aan de vervoerregio om deze te vertalen naar uitvoerbare beleidslijnen, rekening houdend met de eigenheid van de regio. De uiteindelijke doorvertaling in concreet beleid gebeurt door alle partners die in de vervoerregioraad aan tafel zitten, elk binnen zijn bevoegdheden.

#### 2.1.1 Acht ambities



**Strategische doelstelling 1:** We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.



**Strategische doelstelling 2:** We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.



**Strategische doelstelling 3:** We dragen bij tot een duurzame mobiliteit en ruimtelijke ordening.



**Strategische doelstelling 4:** We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.



**Strategische doelstelling 5:** We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.



**Strategische doelstelling 6:** We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.



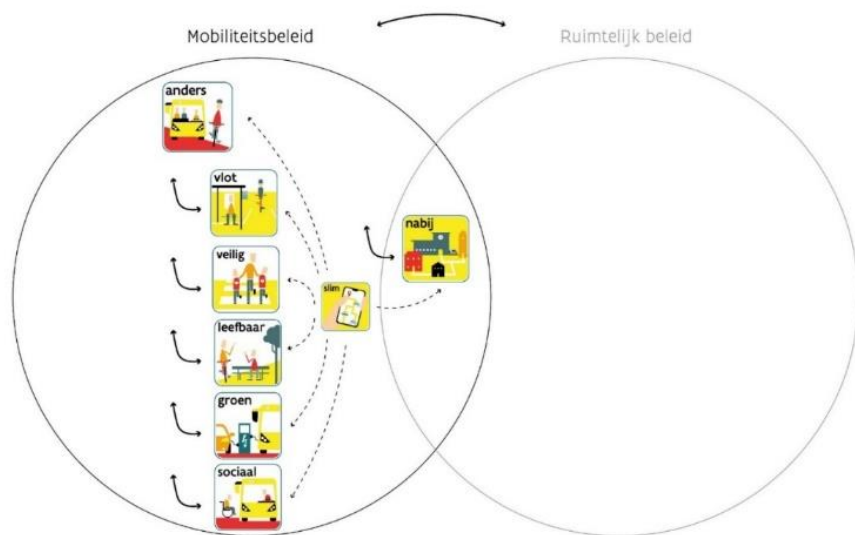
**Strategische doelstelling 7:** We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.



**Strategische doelstelling 8:** We zijn koploper op vlak van slimme systemen voor onze mobiliteit.

## 2.1.2 Onderlinge verhouding

De acht ambities verhouden zich niet allemaal op eenzelfde manier ten opzichte van elkaar, zoals weergegeven in Figuur 5.



Figuur 5: Verhoudingen tussen de acht ambities

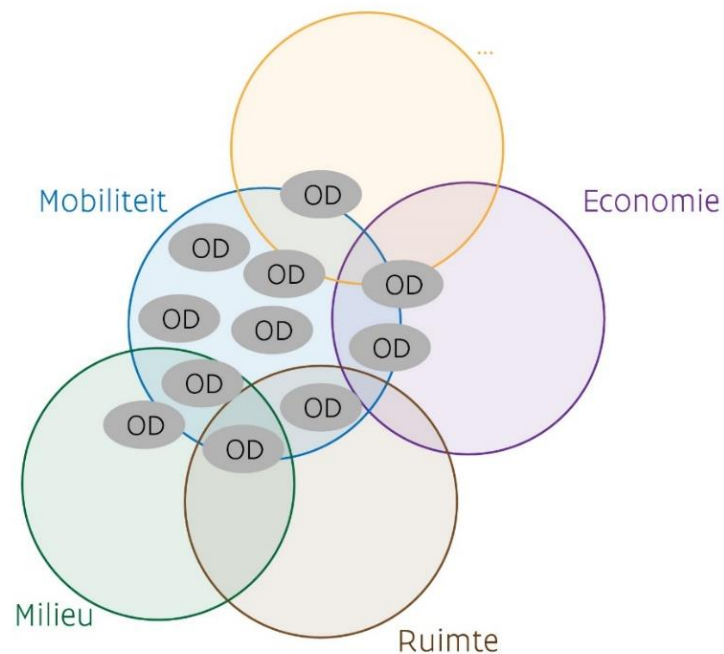
- “**ANDERS**” is een overkoepelende ambitie, die een belangrijke wisselwerking heeft met alle andere ambities. Een verschuiving van individuele autoverplaatsingen naar duurzame modi betekent minder druk op ons wegennet en dus een positieve invloed op de ambitie “**VLOT**”. Daarnaast levert “**ANDERS**” ook een bijdrage aan de ambities “**LEEFBAAR**”, “**GROEN**” en “**SOCIAAL**”.
- Daarnaast dient ook “**NABIJ**” naast de andere ambities gezien te worden. Er bestaat een belangrijke verwevenheid tussen het

mobilitieitsbeleid en het ruimtelijk beleid. De ambitie “**NABIJ**” vormt daarbij geen rechtstreekste doelstelling van het regionale mobiliteitsplan. Gezien de belangrijke wisselwerking tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid, wordt “**NABIJ**” wel als een volwaardige ambitie opgenomen. Er worden vanuit mobiliteitsoogpunt uitspraken gedaan over/advies gegeven aan het ruimtelijk beleid.

- De ambitie “**VEILIG**” is een streven dat door alle andere ambities heen fietst. Verkeersveiligheid is een zeer meetbare ambitie met als doel te komen tot een slachtoffervrij verkeerssysteem. Deze ambitie zal zijn doorwerking krijgen in tal van concrete projecten en vergt een doorgedreven aandacht bij de voorbereiding ervan.
- Tot slot is “**SLIM**” geen ambitie an sich. “**SLIM**” moet doordringen in de overige zeven ambities: we gaan op zoek naar slimme mobiliteitsoplossingen om onze ambities te bereiken.

### 2.1.3 Raakpunten met andere beleidsdomeinen

Daarnaast worden ook niet alle operationele doelstellingen die verderop besproken worden op eenzelfde manier behandeld. Mobiliteit heeft veel raakpunten met andere beleidsdomeinen, zoals milieu, economie, ruimte, enz. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen operationele doelstellingen die rechtstreeks een doelstelling vormen voor het regionaal mobiliteitsplan en de operationele doelstellingen waar mobiliteit betrekking tot heeft en het regionaal mobiliteitsplan uitspraken/advies over geeft zonder dat het een rechtstreekse doelstelling van het plan vormt.



Figuur 6: Raakpunten met andere beleidsdomeinen

## 2.2 Strategische doelen

De acht Vlaamse ambities worden vertaald naar de volgende strategische doelen waarnaar de vervoerregio in de toekomst streeft. De vervoerregio merkt op dat het regionaal mobiliteitsplan een planhorizon heeft van 2030. De streefdata die bij volgende doelen worden vermeld, zien we ook in deze context. Een uitgebreid overzicht van de verschillende operationele doelstellingen die vanuit de verschillende beleidskaders volgen, zijn opgenomen in bijlage 2.

### 2.2.1 Anders

Vlaanderen streeft ernaar dat minsten 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel gebeuren. Ook specifiek voor de vervoerregio Brugge wordt gevraagd om deze modal split te halen. Dit wil zeggen te voet, met de step of de fiets - al dan niet elektrisch - of als passagier in het openbaar vervoer of de auto. Ook ons goederenvervoer moet anders. We willen graag zien dat 30% ervan wordt verzorgd door het spoor en de binnenvaart. Ook zeehavens spelen een cruciale rol in de evolutie naar duurzame mobiliteit, waarbij er tegen 2030 een toename is van duurzame modi met 5% tot 10%.



### 2.2.2 Vlot

Geen welvaart zonder bereikbaarheid. Daarom investeren we onder meer in goed uitgeruste en herkenbare overstappunten tussen de verschillende vervoeropties, maar ook in goede fietsinfrastructuur. Dit betekent meer en betere fietspaden en -snelwegen en het wegwerken van



missing links in het fietsnetwerk. In de stad lopen de reistijden met fiets, bus en tram stilaan in op die met de wagen.

### 2.2.3 Nabij

We bouwen en ondernemen bij voorkeur vlakbij knooppunten van openbaar vervoer of op wandel- en fietsafstand van winkels en voorzieningen in het centrum. Logisch. Want hoe dichter je woont, hoe minder je je moet verplaatsen. We sparen daarmee de open ruimte en beperken de nood aan verplaatsingen. Ook de verkeersinfrastructuur zelf neemt minder ruimte in.



### 2.2.4 Veilig

Iedere dode in het verkeer is er één te veel. Daarom verminderen we het aantal verkeersslachtoffers zodat er tegen 2050 geen doden meer vallen. Ook het aantal gewonden neemt sterk af. We zoeken actief naar de onveilige plaatsen voor fietsers en werken die stelselmatig weg. De schoolomgevingen en zwarte punten pakken we bij voorrang aan. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over de veiligheid van straten en pleinen.



### 2.2.5 Leefbaar

Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over hun straten en pleinen. Ze zijn aantrekkelijk en praktisch. In de stedelijke centra gaan we voor een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen.





Goederen worden in de stadscentra van 2025 alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot.

### 2.2.6 Groen

Het aantal kilometers dat auto's afleggen op onze wegen daalt: - 15% tegen 2030. Het aantal vrachtwagenkilometers moet minder snel stijgen. Tegen 2050 stoot de transportsector helemaal niets meer uit. We schakelen massaal over op elektrisch en waterstof. Hiervoor worden overal laadpalen en tankpunten voorzien. De overheden geven nu al het goede voorbeeld, onder meer door alleen nog zero-emissiebussen aan te kopen.



### 2.2.7 Sociaal

Tegen 2030 moet het aantal mensen dat problemen ondervindt om zich te verplaatsen sterk gedaald zijn. Mobiliteit blijft bovendien betaalbaar voor iedereen. We maken de haltes voor het openbaar vervoer versneld toegankelijk voor iedereen. Mensen met een handicap die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer krijgen aan een sociaal tarief aangepast vervoer. Als vervoerregio willen we dat breed opentrekken en de mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken.



### 2.2.8 Slim

We bezorgen informatie over mobiliteit aangepast aan ieders behoefte. Slimme mobiliteit betekent ook dat GPS-operatoren ons zoveel mogelijk bannen uit de buurt van scholen. Informatie uit slimme wagens helpt ons om onveilige locaties te



vinden. Slimme verkeerslichten en verkeersborden bevorderen een goede doorstroming. Op lange termijn kijken we uit naar de zelfrijdende auto's en drones.

### Hoe kijken de burgers hier naar?

De burgers vinden veiligheid de belangrijkste ambitie en ook de ambtenaren willen hier de lat hoog leggen. De ambitie anders komt als tweede belangrijkste naar voren uit de burgerbevraging en ook de ambtenaren willen voor de alternatieve modi ambitieuzer zijn. Voor de burgers valt ook de groene ambitie binnen de top 3.

Er vallen geen doden of zwaargewonden meer in het verkeer.	100%
Mensen zullen massaal de fiets nemen, het openbaar vervoer gebruiken of te voet gaan waardoor de huidige verkeersproblemen verdwijnen.	85%
Het verkeer veroorzaakt geen vervuiling meer.	75%
Iedereen kan steeds overal naartoe met de auto zonder files.	65%
Auto's en vrachtwagens zorgen niet meer voor overlast.	55%
Mensen met een geestelijke of een lichamelijke beperking kunnen zich even vlot verplaatsen als iemand zonder beperking.	45%
De huidige verkeersproblemen worden opgelost door nieuwe uitvindingen zoals zelfrijdende auto's en leveringen per drone of robot.	35%

In vergelijking met het Vlaamse ambitieniveau toont de vervoerregio Brugge zich ambitieuzer als het gaat om het vermijden van doden in het verkeer, de aanpak van zwarte punten, de reistijdverhouding voor stads- en streekvervoer en het concurrentieel maken van de fiets in stedelijke gebieden.

## 2.3 Operationele doelstellingen

Ambities en strategische doelen zijn niet altijd even meetbaar of tijdsgebonden. Daarom vertalen we ze in concrete operationele doelstellingen die nadien ook opgevolgd of gemonitord kunnen worden. Deze vertaling kan worden teruggevonden in bijlage 2 (p. 77).



## 3 VISIE PER THEMA

*Hierna volgt de visie van de vervoerregio voor de verschillende mobiliteitsthema's.*

### 3.1 Ruimte

#### 3.1.1 Inleiding

##### 3.1.1.1 Ruimte in het regionaal mobiliteitsplan

Hoewel ruimte een volwaardige pijler is in het mobiliteitstransitieproces, heeft het thema een wat aparte plaats in het regionaal mobiliteitsplan. In tegenstelling tot de thema's openbaar vervoer, fiets, auto of logistiek, heeft een mobiliteitsplan immers niet de taak om een visie en acties uit te werken voor het thema ruimte. Evenwel hangen **ruimte en mobiliteit onlosmakelijk** met elkaar samen. De focus van de vervoerregio zal zich voornamelijk situeren op het stimuleren en adviseren.

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan verloopt parallel met de opmaak van het provinciaal beleidsplan ruimte en met heel wat lokale ruimtelijke beleidsplannen. Het sleutelwoord hierin is **wisselwerking**: er is geen plan dat als eerste komt en dicteert wat in de andere plannen hoort te staan. Afstemming tussen beide is noodzakelijk, vandaag en in de toekomst.

Wat het regionaal mobiliteitsplan wel expliciet wil doen, is op basis van de concepten en netwerken die er worden uitgedacht, een aantal **sterke conceptuele uitspraken vanuit mobiliteit** meegeven aan ruimtelijk beleid. Uiteraard moeten er ook andere perspectieven (energie,

woonbehoefte, erfgoed ...) meegenomen worden in het ruimtelijk beleid. In het RMP worden geen uitspraken gedaan over die andere perspectieven.

##### 3.1.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse regering de strategische visie van het **Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)** goed. Deze visie omvat een toekomstbeeld voor Vlaanderen en een overzicht van de strategische doelstellingen.

Eén van de belangrijkste principes in het BRV is dat ruimtelijke ontwikkeling zoveel mogelijk gekoppeld wordt aan huidige en toekomstige knooppunten van **collectieve vervoersstromen**, aan **fietsinfrastructuur** en aan bestaande concentraties van **voorzieningen**. Dit betekent dat het voorzieningenniveau én mate waarin kernen of steden geïntegreerd zijn in het collectief vervoerssysteem (= knooppuntwaarde) doorslaggevend zijn voor het bepalen van de **ontwikkelingskansen** van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen enerzijds en het potentieel voor **ruimtelijke rendementsverhoging** anderzijds.

De **knooppuntwaarde** wordt onder meer bepaald door de transportmodus (trein, metro, tram, bus ...), de frequentie van het vervoersaanbod, de vervoerscapaciteit, aansluitings- en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluiting op fiets- en wandelnetwerken.

Hoe gemakkelijker en directer iemand zich vanuit een plek naar andere plekken kan verplaatsen, hoe hoger de knooppuntwaarde.

Er kan met andere woorden gesteld worden dat plaatsen met een hoge knooppuntwaarde en/of met een hoog voorzieningenniveau zoveel mogelijk de ruimtevragen als gevolg van demografische groei opvangen. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern of stad kunnen doorheen de tijd veranderen door ander andere bijkomende collectieve vervoersmodi of door realisatie van additionele voorzieningen.

### 3.1.1.3 Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen

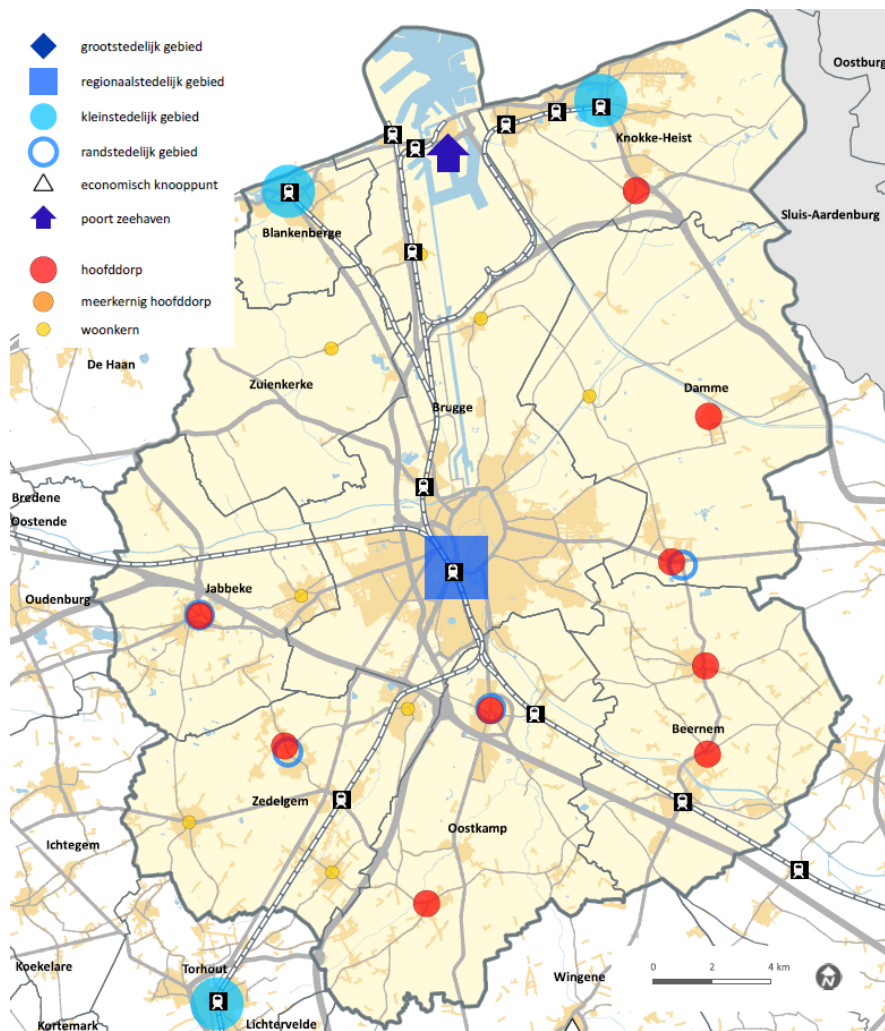
In het kader van de opmaak van de conceptnota van het **beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen** wordt, op basis van een aantal belangrijke uitdagingen voor de toekomst, een strategische visie geformuleerd. Deze strategische visie bepaalt de lange termijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. De conceptnota werd goedgekeurd door de deputatie op 17 maart 2022. Net als in het BRV worden er in het beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen ook ruimtelijke uitspraken gedaan die impact hebben op beleid inzake mobiliteit:

- Waar veel voorzieningen zijn, op goed ontsloten en bereikbare locaties, daar waar verschillende vervoersmodi samenkomen wordt volop ingezet op het **verhogen van het ruimtelijk rendement** door bijvoorbeeld **verdichting**. Het gaat hier bijvoorbeeld over de dorpen en steden die goed bereikbaar zijn binnen het netwerk van kernen, in tegenstelling tot andere minder goed bereikbare kernen, gehuchten of linten.

- **Nabijheid en bereikbaarheid** zijn de basiselementen die het netwerk van kernen vormgeven. In dit netwerk maken we zo min mogelijk verre verplaatsingen en als we ons verplaatsen, dan verplaatsen we ons zo veel mogelijk op een duurzame manier. De **basisvoorzieningen** moeten voldoende nabij zijn, zodat we ze vanuit de kern te voet of met de fiets kunnen bereiken. De bovenlokale voorzieningen moeten voldoende bereikbaar zijn met het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer of via alternatieve modi. Daarom is er ook een slim locatiebeleid nodig: om voorzieningen op de juiste (bereikbare) plek te voorzien, om op de juiste plek te verdichten ... Voorzieningen en activiteiten komen zo veel mogelijk **gebundeld** voor om de kritische massa te verhogen in functie van een efficiënte mobiliteit maar ook voor de kruisbestuiving tussen beide: kwalitatieve tussenruimte, gedeeld ruimtegebruik, warmtenetten, kennis ... Het vergt een aanpak naargelang het soort functie. De verschillende voorzieningen zijn steeds goed **bereikbaar met gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en met de fiets**. Daarom willen we in West-Vlaanderen de verbindingen tussen kernen hierop verder uitbouwen.

### 3.1.1.4 Stedelijke gebieden, hoofddorpen en woonkernen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn in onze vervoerregio Blankenberge, Brugge en Knokke-Heist geselecteerd als stedelijke gebieden: Brugge als regionaalstedelijk gebied en Knokke-Heist en Blankenberge als kleinstedelijke gebieden. Deze stedelijke gebieden zijn ruimtelijk afgebakend in Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen. In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen zijn in onze vervoerregio ook een aantal hoofddorpen en woonkernen geselecteerd. Deze zijn ruimtelijk niet verder afgebakend.



Figuur 7: Ruimtelijke structuur van de vervoerregio volgens RSV en het PRS

### 3.1.2 Wonen en mobiliteit

In vervoerregio Brugge heerst er een grote **autoafhankelijkheid** voor de woon-werkverplaatsingen en woon-schoolverplaatsingen. Vanuit mobiliteitsoogpunt vragen we dat het ruimtelijk beleid bij nieuwe (her)ontwikkelingen pro-actief inzet op **nabijheid**. Daarom vragen we aan het ruimtelijk beleid de ondersteuning om nieuwe woonontwikkelingen en herbestedingen naar woonfunctie aan een aantal voorwaarden te onderwerpen:

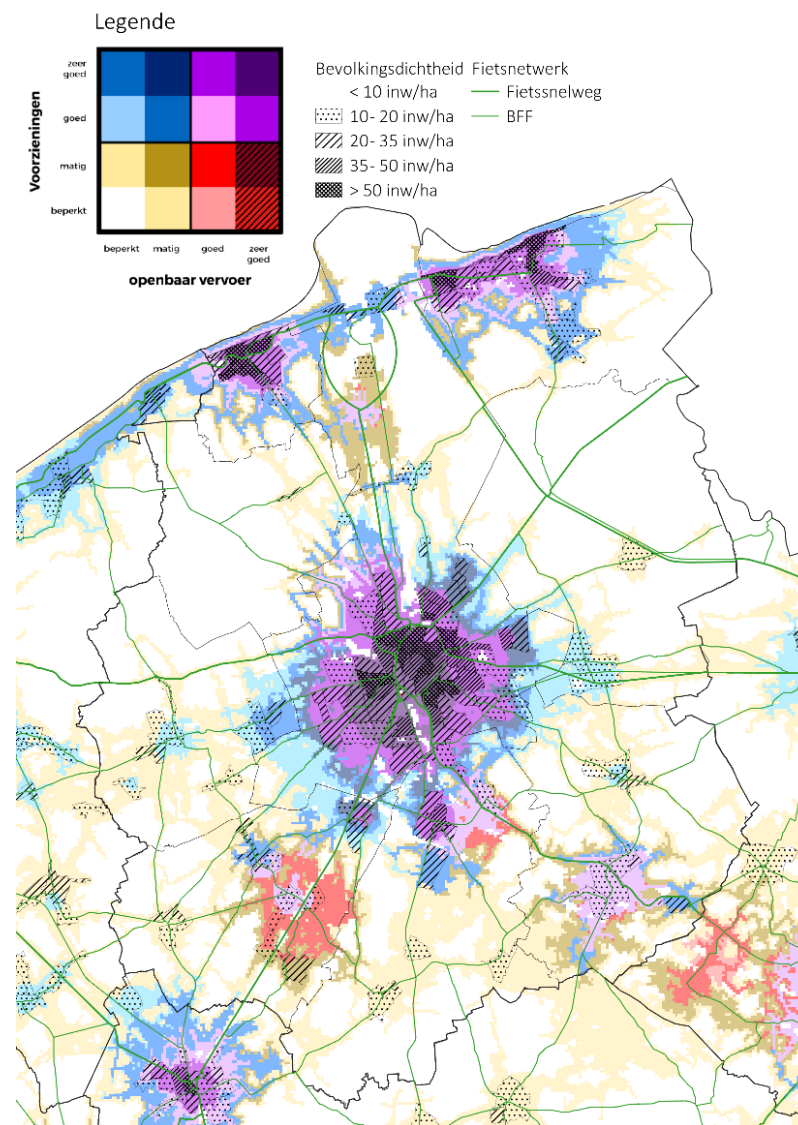
We raden het ruimtelijk beleid aan om nieuwe woongelegenheden zo veel mogelijk in te plannen rond strategische collectieve vervoerknooppunten en op plaatsen met een aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen. Hiervoor wordt best gefocust op de (regionaal- en klein-) **stedelijke gebieden** en de **hoofddorpen**, zoals aangeduid op Figuur 7. Daar kan kwalitatief verdicht worden op maat van het bebouwde weefsel, waarbij zo veel mogelijk een mix van woon- en andere functies wordt nagestreefd. Een correcte invulling van onder andere de indicatoren **knooppuntwaarde** en **voorzieningenniveau** uit de **mobiscore** op niveau van de vervoerregio kan dit verder ondersteunen. Dit geldt ook voor herbestedingen naar woonfunctie. Zo wordt vanuit mobiliteitsoogpunt gesuggereerd om bijvoorbeeld de conversie van een voormalige hoeve met landbouwfunctie naar een zuivere woonfunctie enkel te aanvaarden wanneer het zich op aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket aan basisvoorzieningen bevindt en een goede OV- en fietsbereikbaarheid kent, zoals weergegeven in Figuur 8. Zo wordt nabijheid gecreëerd, kunnen dagelijkse functionele verplaatsingen meer te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer gebeuren, en wordt de milieu-impact van mobiliteit gereduceerd. Tot slot moet hier ook aandacht voor zijn bij het **vernieuwen** van

bestaande ruimte. Er wordt ingezet op het vernieuwen en optimaliseren van de ruimte op locaties waar de OV- en fietsbereikbaarheid voldoende is. Bij het vernieuwen van bestaande publieke ruimte suggereren we om OV, fiets en te voet te bevoorstellen ten opzichte van de auto. Daarnaast vragen we om na te gaan of er voldoende functiemix aanwezig is, en of er ingezet moet worden op meer basisvoorzieningen. Op die manier worden woongebieden die nu op strategische locaties liggen, geoptimaliseerd, zowel qua dichtheid, als qua functiemix.

---

*Als vervoerregio vragen we om het ruimtelijk beleid nog meer af te stemmen op het mobiliteitsaanbod.*

---



Figuur 8: Bevolkingsdichtheid, knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, kernnet en aanvullend net (Basisbereikbaarheid korte termijn) en fietssnelwegen

We stimuleren het ruimtelijk beleid om bijkomende woningen en woonontwikkelingen<sup>1</sup> maximaal te realiseren op plaatsen waar vandaag al **een vlotte en veilige verbinding** voor **voetgangers** en **fietsers** naar de dichtstbijzijnde cluster van basisvoorzieningen beschikbaar is. Zo wordt de nood aan nieuwe infrastructuur beperkt en wordt prioriteit gegeven aan het afwerken van de huidige ontbrekende schakels in het **voetgangers- en fietsnetwerk**. Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem moet in vervoerregio Brugge immers dalen vanaf 2030 en wordt herleid tot 0 in 2050. Waar nieuwe mobiliteitsinfrastructuur om woonontwikkelingen bereikbaar te maken toch onvermijdelijk is, suggereren we dat de ontwikkelaar meebetaalt aan enerzijds de uitbouw van die infrastructuur en anderzijds de evenwaardige ontharding op een andere plaats.

Mocht er hiervoor een aantoonbare woningbehoefte zijn, is niet alleen de locatie van nieuwe woonontwikkelingen, maar ook de **dichtheid** ervan van belang. Tegen 2050 moet ter hoogte van strategische collectieve vervoerknooppunten de woondichtheid in de vervoerregio toenemen met 50% ten opzichte van 2050, rekening houdende met de ruimtelijke kenmerken van het gebied. Om in vervoerregio Brugge bij te dragen aan deze doelstelling, wordt er op zoek gegaan naar de **optimale dichtheid** voor elke locatie, waarbij gewaakt wordt op een goede mix van wonen en werken en een hoge leefkwaliteit. Via instrumenten van ruimtelijke ordening kan zo de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen verhoogd worden op plaatsen met een

gunstige openbaar vervoer- en fietsbereikbaarheid én een voldoende basisvoorzieningenniveau verhoogd, zonder dat dit ten koste gaat van de leefkwaliteit. Zo kan in de stedelijke gebieden en de hoofddorpen op een intelligente wijze de gewenste dichtheid van wonen en andere functies bekomen worden door te onderzoeken waar er met meerdere bouwlagen kan gewerkt worden. De gemeente kan hiervoor een ruimtelijke visie opmaken. Er wordt bovendien over gewaakt dat inbreidingsmaatregelen de ruimtelijke draagkracht van de gemeentes op vlak van mobiliteit niet overschrijden en dat de leefbaarheid in de centra niet in het gedrang komt.

Conform het BRV wordt de gemiddelde bijkomende ruimte-inname in de vervoerregio teruggedrongen tot 0 hectare in 2040, waarbij tegen 2025 de dagelijkse ruimte inname al beperkt wordt tot 3 ha/dag. Om deze ruimtelijke doelstelling te behalen, herhalen we het belang van **nabijheid**. Vanuit dit perspectief vragen we aan het ruimtelijk beleid om bij het voorzien van nieuwe ontwikkelingen in eerste instantie te kijken naar gebieden met een woonbestemming (zoals woonuitbreidingsgebieden) die zich niet in de **buitengebieden** van de regio met een beperkte toegang tot openbaar vervoer en een beperkte fietsbereikbaarheid bevinden. De voorkeur gaat uit naar nieuwe woonontwikkelingen op plaatsen met een betere OV- en fietsbereikbaarheid en een beter basisvoorzieningenniveau. Nieuwe lintbebouwing langs hoger gecategoriseerde wegen wordt niet meer getolereerd. Dit komt niet enkel het terugdringen van de bijkomende ruimte-inname ten goede, maar op vlak van mobiliteit ook de

---

<sup>1</sup> Het bestemmen van nieuwe woongebieden kan enkel bij geselecteerde kernen en indien er door de provincie West-Vlaanderen een woonprogrammatische toelating werd toegekend, zoals vastgelegd in het Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

verkeersveiligheid. We willen als vervoerregio met de ruimtelijke partners verkennen of we hiervoor een kader kunnen opbouwen. Aan de hogere overheden vragen we om het hiervoor alleszins niet verder te bemoeilijken, zoals het duurder maken van planschade).

Om het probleem van **vervoersarmoede** aan te pakken vragen we aan het ruimtelijke beleid om voldoende betaalbare woningen te voorzien op plaatsen die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

### 3.1.3 Tewerkstelling en mobiliteit

Het ruimtelijk beleid dient in de VVR Brugge in te zetten op strategische werklocaties. We moeten af van de te grote autoafhankelijkheid voor het **woon-werkverkeer**. Het fiets-DNA is aanwezig in de regio en dient verder versterkt te worden. Zo kan de **fiets** het verplaatsingsmiddel bij uitstek worden voor het woon-werkverkeer. Daarnaast adviseren we ook in de mate van het mogelijke in te zetten op het **OV** voor woon-werkverkeer. We moeten als vervoerregio Brugge het aantal autokilometers terugdringen met 15%. We zetten voor het woon-werkverkeer daarom in eerste plaats in op de fiets. Dit doen we enerzijds door **nabijheid** van wonen en werken zoveel mogelijk te garanderen en anderzijds in te zetten op een **mentaliteitsverandering** en **sensibilisering**.

Er wordt aangeraden om tewerkstellingspolen maximaal te ontwikkelen en te verdichten op locaties die worden gekenmerkt door zowel een mix aan functies, als door een goede bereikbaarheid met duurzame modi, zoals opgenomen in Figuur 9. Door tewerkstelling, wonen en voorzieningen ruimtelijk te combineren met voldoende aandacht voor de leefbaarheid, wordt een **befietsbare vervoerregio** gecreëerd. Deze mix wordt gerealiseerd door bij nieuwe ruimtelijke

ontwikkelingen voor de dienstensector nabijheid van wonen en werken als voorwaarde te nemen. Conform het RSV dienen nieuwe kantoorontwikkelingen maximaal in de stationsomgevingen te worden voorzien. Tewerkstellingsdichtheden dienen in evenwicht te zijn met de aanwezige woondichtheden. Dit draagt bij aan de doelstelling om de bedrijfsvloeroppervlakte tegen 2050 met minstens 30% te laten toenemen ten opzichte van 2015 op locaties met (een goede knooppuntwaarde en) een goed voorzieningenniveau. Het verdichten van bestaande tewerkstellingspolen gelegen op strategische locaties draagt bij tot het terugdringen van gemiddelde bijkomende ruimte-inname, zowel ruimte-inname algemeen, als ruimte-inname door transportinfrastructuur.

Wanneer tewerkstellingsdichtheid en woondichtheid niet hand in hand kunnen gaan door de specifieke sector, vraagt de VVR Brugge aan het ruimtelijk beleid om maximaal in te zetten op een verknoping van deze tewerkstellingspolen met het fietsnetwerk. Door de centrale ligging van tewerkstellings- en woonpool Brugge en de behapbare afstanden in de VVR wordt er zo maximaal ingezet op de fiets voor woon-werkverplaatsingen. Zo is de **haven van Zeebrugge** vandaag erg eenzijdig bereikbaar voor de auto. Zowel in het OV-netwerk als het fietsnetwerk zijn er belangrijke missing links om de haven vlot en veilig te bereiken met alternatieve vervoersmodi. De aanwezige barrières en het nauwelijks aanwezig zijn van veilige, conforme fietspaden in het havengebied zorgen ervoor dat de fiets geen evidente keuze is voor de woon-werkverplaatsing. Vervoerregio Brugge wil maximaal inzetten op het wegwerken van deze missing links, alsook op het optimaliseren van de bestaande fietsinfrastructuur. Door de centrale ligging van tewerkstellings- en woonpool Brugge en de behapbare afstanden in de VVR wordt er zo maximaal ingezet op de fiets voor woon-



werkverplaatsingen. Hierdoor willen we het aantal voertuigkilometers doen afnemen. De haven is een belangrijke tewerkstellingspool voor de vervoerregio, wat betekent dat er hier belangrijke winsten te behalen zijn om de doelstelling van heel wat minder voertuigkilometers te realiseren.

Naast het inzetten op fietsbereikbaarheid, is ook de bereikbaarheid met het **openbaar vervoer** van groot belang bij het ontwikkelen van nieuwe<sup>2</sup> of het verdichten van bestaande tewerkstellingspolen. Om nabijheid te creëren, suggereren we om zo veel als mogelijk werklocaties te ontwikkelen en te verdichten op plaatsen met een goede openbaar vervoer- en fietsbereikbaarheid en een voldoende pakket aan basisvoorzieningen. Vervoerregio Brugge wordt gekenmerkt door een goede treinbereikbaarheid. Voornamelijk de kustgemeenten en Brugge kennen een zeer goede treinbereikbaarheid. Daarnaast hebben heel wat andere gemeenten ook een treinstation. In de kustgemeenten draagt de Kusttram bij tot een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Als de opportuniteit zich hiertoe aandient, vragen we aan het ruimtelijk beleid om bedrijven die vanuit mobiliteitsoogpunt minder gunstig gelegen zijn te laten uitdoven. Deze kunnen dan een plaats krijgen op een nieuwe, meer strategisch gelegen locatie (zoals hierboven beschreven). Op die manier wordt de autoafhankelijkheid voor woon-werkverplaatsingen verder teruggedrongen en ondersteunen ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid elkaar.

---

<sup>2</sup> De provincie West-Vlaanderen staat in voor het aantonen van de behoefte hiertoe en onderzoekt hiervoor geschikte locaties op subregionaal niveau conform het RSV.

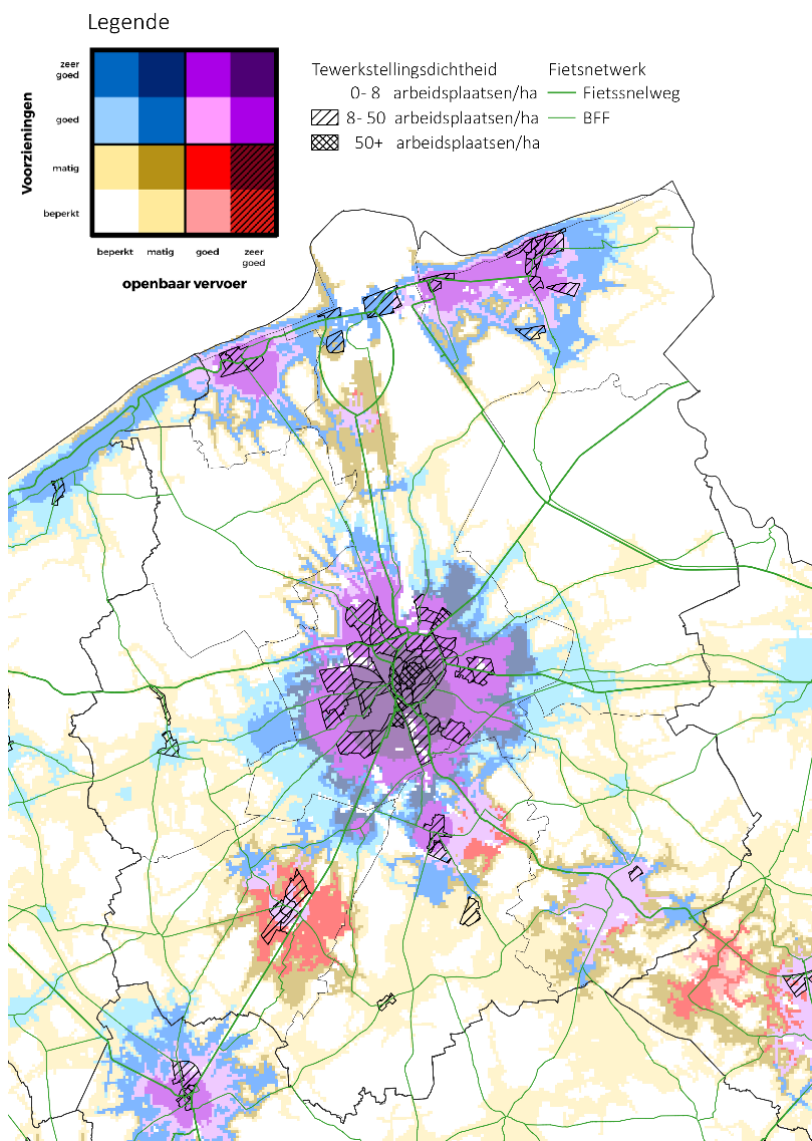
In vervoerregio Brugge moet het aandeel goederenvervoer via de weg sterk dalen en mogen de vrachtwagenkilometers nog maximum met 14% toenemen ten opzichte van 2015 (voor geheel Vlaanderen). Het aandeel spoor en (binnen)vaart in de modale verdeling dient toe te nemen tot 30% tegen 2030. Vervoerregio Brugge kan via de ruimtelijke ordening inzetten op nieuwe slimme locaties voor bedrijvzones nabij **spoorwegen** en **waterwegen**. Het thema logistiek gaat dieper in op de verschillende mogelijkheden hieromtrent in de vervoerregio en ook daarbuiten.

Wanneer een shift naar duurzame modi niet mogelijk is, is het aanbevolen dat nieuwe bedrijvzones zich alleen ontwikkelen langs het **vrachtroutenetwerk** om de hinder door vrachtverkeer zo veel mogelijk in te perken en tegelijk de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te blijven garanderen. Het aantal vrachtwagenkilometers wordt beperkt door gebruik te maken van de multimodale terminals. Een regionale visie op het goederenvervoer over de weg draagt bij tot de leefbaarheid in de kernen van onze steden en gemeenten, waarbij problemen zoals sluipverkeer niet langer verschoven worden van gemeente naar gemeente. Deze visie is verder uitgewerkt in het vrachtroutenetwerk.

---

*De hoge tewerkstellingsgraden bevinden zich niet steeds op de locaties met een hoge knooppuntwaarde en een goed voorzieningenniveau.*

---

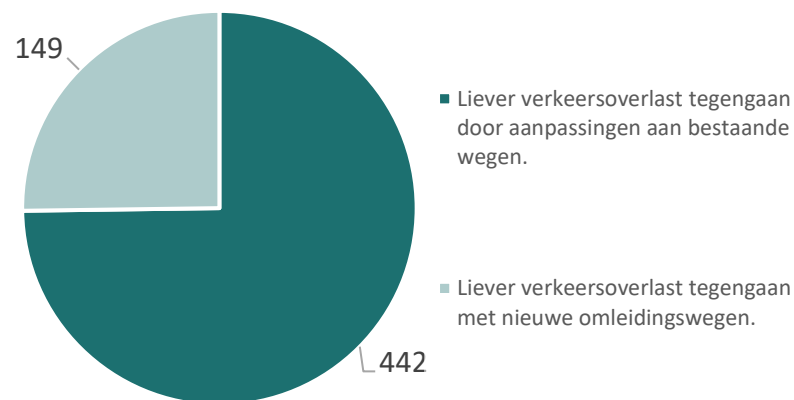


Figuur 9: Tewerkstellingsdichtheid, knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, kernnet en aanvullend net (Basisbereikbaarheid korte termijn) en fietssnelwegen

### 3.1.4 Transportinfrastructuur

#### 3.1.4.1 Fase 1: bedachtzaam omgaan met verharding en voorbereiden op ingrijpendere stappen in de toekomst door een screening.

De aanleg van nieuwe weginfrastuctuur blijft mogelijk in vervoerregio Brugge. Wel gaan we zuinig en bedachtzaam om met bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem. Nieuwe verharding kan nog, maar ondergaat een toetsing die nagaat of de verharding niet **overgedimensioneerd** is.



Figuur 10: Resultaten burgerbevraging

---

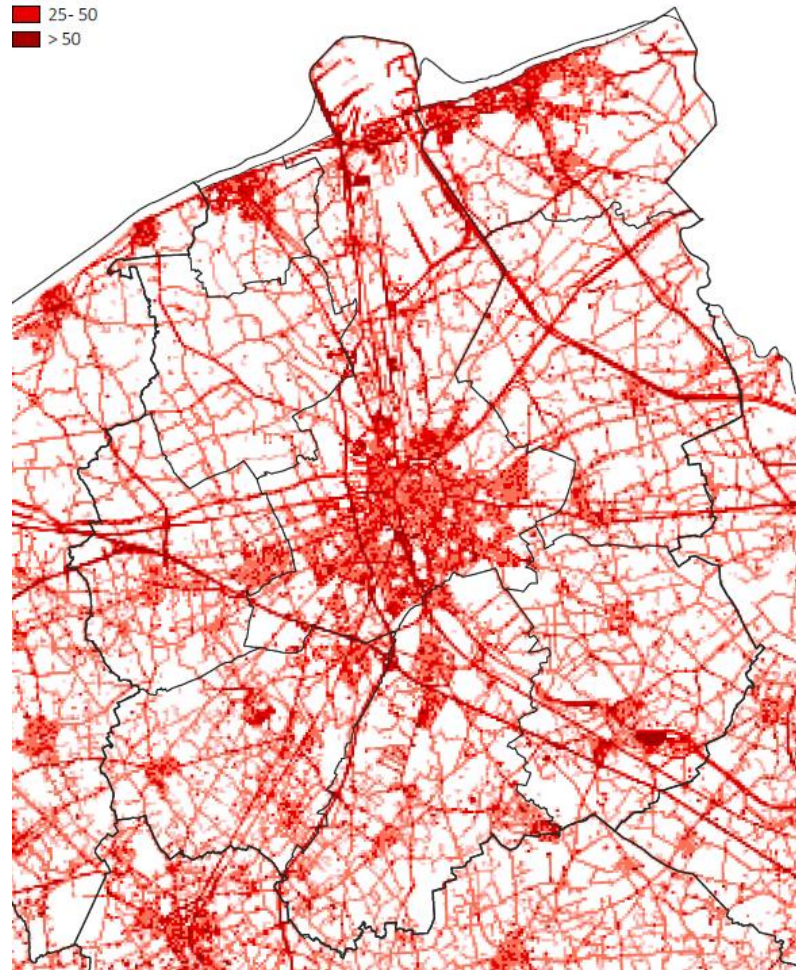
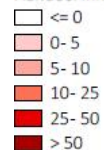
*Uit de burgerbevraging blijkt dat de meerderheid van de burgers niet pleit voor het aanleggen van nieuwe wegen als oplossing voor verkeersproblemen.*

---

We zien als vervoerregio meerwaarde in een potentiescan voor de (gemeentelijke) vervoersinfrastructuur om op zoek te gaan naar **onthardingspotenties**. De verschillende steden en gemeenten in de vervoerregio streven er ook naar om dit mee te nemen als reflex in toekomstige projecten. Daarnaast kan er geopteerd worden om ruimte van het gemotoriseerd verkeer waar mogelijk aan de fietser te geven (indien van toepassing). Zo dient er niet steeds nieuwe verharding aangelegd te worden om veilige fietsverbindingen te creëren.

#### Legende

Aandeel infrastructuur per hectare



Figuur 11: Aandeel infrastructuur per hectare. Op bepaalde locaties kan het aandeel infrastructuur per hectare hoog oplopen. Is dit overal noodzakelijk?

#### 3.1.4.2 **Fase 2: naar een dalend verloop in 2030**

Vlaanderen streeft ernaar om vanaf 2030 bijkomende verharding zo veel mogelijk te **compenseren** door waar nodig andere overmatige verharding weg te nemen. De vervoerregio's spelen hierin een cruciale rol. De vervoerregio Brugge kan nog steeds nieuwe projecten realiseren, maar de hoeveelheid bijkomende verharding kent wel al een dalend verloop. Bij realisatie van nieuwe projecten dient gezorgd te worden voor afdoende waterinfiltratie van het hemelwater naar de bodem, door bijvoorbeeld maximaal gebruik te maken van waterdoorlatende verharding of halfverharding.

De **wegencategorisering** biedt de mogelijkheid om op zoek te gaan naar wegen die onthard kunnen worden of afgeschaft worden. De infrastructuur van verharde oppervlakten die op termijn moeten verdwijnen wordt niet meer stelselmatig in goede staat gebracht. We ontharden en vergroenen vervolgens deze overgedimensioneerde wegen actief.

#### 3.1.4.3 **Fase 3: herleid tot 0 in 2050**

Er kan nog steeds transportinfrastructuur aangelegd worden, maar het is de Vlaamse ambitie dat de nieuw te verharde oppervlakte **volledig gecompenseerd** wordt door evenveel verharde oppervlakte weg te nemen. Daarnaast worden ook overgedimensioneerde wegen gedetecteerd: de ruimte wordt hier herverdeeld zodat er toekomstbestendig geïnvesteerd wordt in infrastructuur.

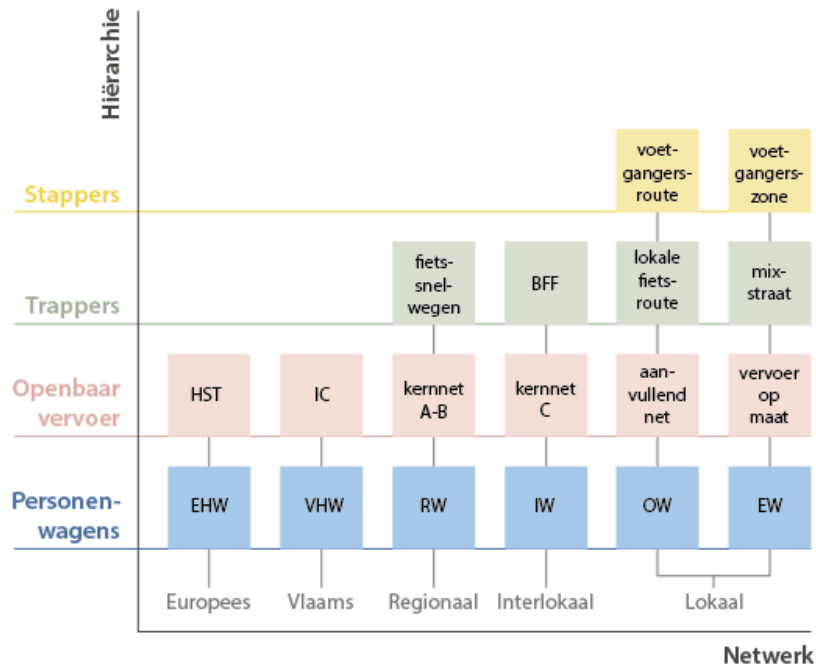
#### **Effect van maatregelen**

Uit een verkenning met het verkeersmodel blijkt dat we door in te grijpen in ons toekomstig ruimtelijk woonpatroon een beperkte modal shift kunnen bereiken. Hoofdstuk 4 gaat hier dieper op in.

## 3.2 Wegencategorisering

### 3.2.1 Multimodale benadering

Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering. De figuur toont de hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk. Tegelijkertijd positioneert de figuur ook de netwerkniveaus van andere vervoersmodi (voetgangers, fietsverkeer en openbaar vervoer) ten opzichte van het nieuw netwerkconcept om de multimodaliteit ervan te bekrachtigen. De regionale functie die bijvoorbeeld een regionale weg voor het auto- en vrachtverkeer vervult, staat op hetzelfde niveau als de functie van het kernnet A of B voor het openbaar vervoer en een fietssnelweg voor het fietsverkeer.



Figuur 12: Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk

In de inrichtingsprincipes wordt deze figuur samen met het STOP-principe gebruikt om bijvoorbeeld af te wegen welke modus er voorrang heeft of welke modus doorstromingsprioriteit krijgt. Op regionaal niveau wordt op basis van het STOP-principe prioriteit gegeven aan fietsverkeer op fietssnelwegen, vervolgens aan het openbaar vervoer kernnet A of B en tot slot het auto- en vrachtverkeer op regionale wegen. De inrichtingsprincipes zijn leidende principes. Puntoplossingen in een concreet ontwerp worden bij voorkeur ook steeds bekeken vanuit een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer.

### 3.2.2 Netwerkprincipes

#### 3.2.2.1 Een nieuwe wegingcategorisering

Het Vlaams wegingnetwerk is momenteel opgedeeld in verschillende wegingcategorieën: hoofdwegen, primaire wegen (type I en II), secundaire wegen (type I, II en III) en lokale wegen (type I, II en III).

De basis van die wegingcategorisering werd gelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), dat al dateert van 1997. Met de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt het RSV opgeheven. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegingcategorie.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid heeft met verschillende partners een evaluatie uitgevoerd van

de bestaande wegcategorisering. Er was nood aan een nieuw theoretisch model waarbinnen nieuwe beleidsontwikkelingen ingebed kunnen worden. Dat heeft geleid tot de studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (2019)'. Die studie is uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT nv en Patrick Maes.

In de studie is een nieuw netwerkconcept ontwikkeld: het robuust wegennet. Alle huidige wegcategorieën verdwijnen. Ze worden vervangen door 6 nieuwe categorieën die zijn onderverdeeld in 3 hiërarchische lagen of netwerkniveaus, met telkens 2 subniveaus: het hoofdwegennet bestaande uit Europese en Vlaamse hoofdwegen, het dragend netwerk bestaande uit regionale en interlokale wegen, en het lokale wegennet bestaande uit ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Oude wegcategorisering		Nieuwe wegcategorisering			
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur	Mazen
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW	Europese mazen
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW	Vlaamse mazen
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW	Regionale mazen
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW	Interlokale mazen
Secundaire wegen type II		Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW	
Secundaire wegen type III			Erftoegangswegen (EW)		
Lokale wegen type I					
Lokale wegen type II					
Lokale wegen type III					

Figuur 13: Oude en nieuwe wegcategorisering met netwerkniveaus en wegcategorieën

### 3.2.2.2 Netwerkstructuur

In de nieuwe wegcategorisering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het RSV en gewerkt met een netwerk van rasters. Voor het lokale wegennet wordt de boomstructuur behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer. Dankzij de rasterstructuur kan er een veel duidelijker onderscheid gemaakt worden tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en wegen met louter een ontsluitings- en erftoegangsfunctie (het lokale wegennet). Gevolg is onder meer dat het lokale wegennet beter kan worden afgeschermd van doorgaand verkeer: in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid, maar ook om hier maximaal in te zetten op de modal shift-doelstelling om tegen 2024 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel te maken.

#### Hoofdwegennet

De **Europese hoofdwegen** vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen tussen grote steden. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk.

De **Vlaamse hoofdwegen** zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen het raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk.

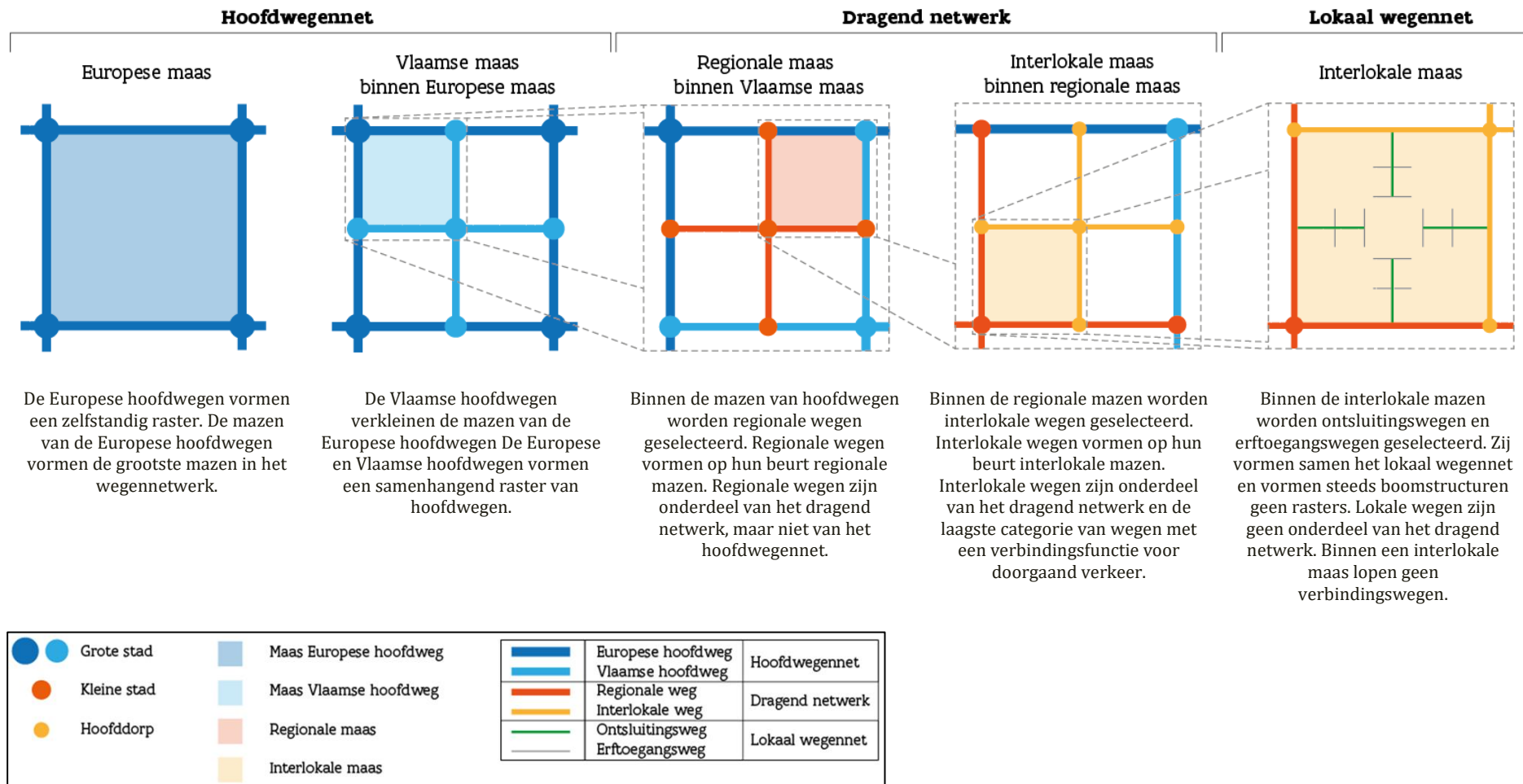
### Dragend netwerk

De **regionale wegen** verbinden kleine stedelijke gebieden met elkaar, met grote steden en met het hoofdwegennet. Ook ontsluiten ze de regionale logistieke knooppunten naar het hoofdwegennet. De regionale wegen vormen regionale mazen binnen de mazen van het hoofdwegennet.

De **interlokale wegen** verbinden hoofddorpen met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegennet. Ze ontsluiten ook belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Ze zijn de laagste categorie van rastervormige verbindingswegen: ze bakenen de interlokale mazen af waarbinnen alleen herkomst- en bestemmingsverkeer is toegelaten.

### Lokaal wegennet

De **lokale wegen** ontsluiten de gebieden binnen de interlokale mazen, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren, geen rasters. De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie voor doorgaand verkeer. Verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas mag deze maas niet doorsnijden, en moet steeds gebruik maken van de wegen van het dragend netwerk.





### 3.2.2.3 Een robuust wegennet

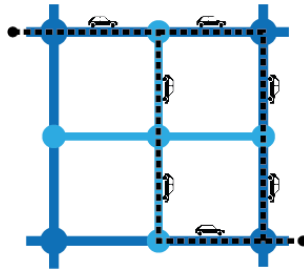
De nieuwe wegcategorisering heeft als doel om een robuust wegennet te realiseren. Robuustheid wordt gedefinieerd als “het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen.” Daarmee wordt bedoeld dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Dat moet leiden tot betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd. Het robuust wegennetwerk heeft 3 hoofddoelstellingen:

- De verschillende vervoersstromen beter afwikkelen;
- De doorstroming verbeteren;
- De verkeersveiligheid verhogen.

In het robuust wegennetwerk wordt daarom een onderscheid gemaakt tussen **reguliere situaties en verstoringen**. In reguliere situaties gebruikt doorgaand verkeer altijd maximaal de wegen van hoogste categorie. Bij verstoringen kan doorgaand verkeer ook gebruik maken van wegen van één categorie lager in het dragend netwerk. ‘Re-routing’ over lokale wegen is echter nooit mogelijk.

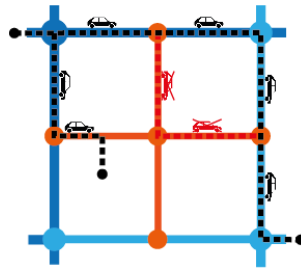
Reguliere situatie

Europese maas



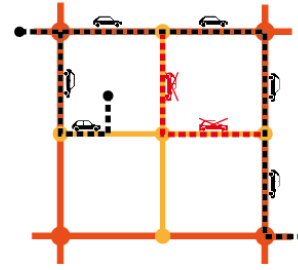
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen een samenhangend raster. Verkeer mag een maas van Europese hoofdwegen altijd doorsnijden via een Vlaamse hoofdweg

Vlaamse maas



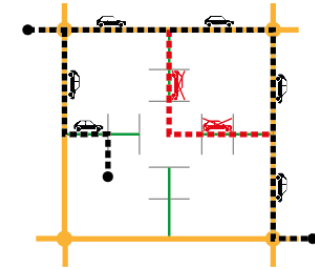
In een reguliere situatie mag verkeer een maas van Vlaamse hoofdwegen niet doorsnijden via regionale of lager geselecteerde wegen. De wegen binnen de maas van de Vlaamse hoofdwegen zijn alleen bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

Regionale maas



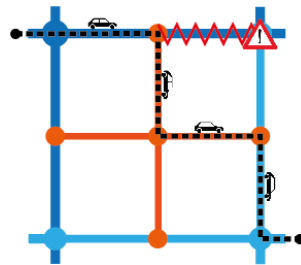
In een reguliere situatie mag verkeer een maas van regionale wegen niet doorsnijden via interlokale of lager geselecteerde wegen. De wegen binnen de regionale maas zijn alleen bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

Interlokale maas

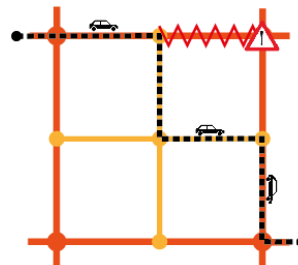


Verkeer mag en kan een maas van interlokale wegen nooit doorsnijden via lokale wegen. De wegen binnen de interlokale maas zijn alleen bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming binnen die interlokale maas.

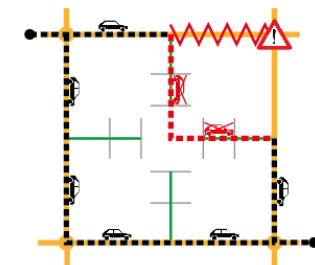
Verstorings



Bij verstoring op een Europese of Vlaamse hoofdweg mag verkeer ook gebruik maken van regionale wegen.



Bij verstoring op een regionale weg mag verkeer ook gebruik maken van interlokale wegen.



Bij verstoring op een interlokale weg mag en kan verkeer nooit gebruik maken van de lokale wegen om een interlokale maas te doorsnijden. Lokale wegen zijn immers geen onderdeel van het dragend netwerk en moeten altijd gevrijwaard blijven van doorgaand verkeer. Het verkeer moet een omweg nemen via een andere interlokale of hoger geselecteerde weg.

	Grote stad		Europese hoofdweg	Hoofdwegennet		Toegelaten route met herkomst en bestemming
	Kleine stad		Vlaamse hoofdweg			Niet-toegelaten route
			Regionale weg	Dragend netwerk		Verstoring
	Hoofddorp		Interlokale weg			
			Ontsluitingsweg	Lokaal wegennet		
			Erftoegangsweg			

### 3.2.2.4 Hoe wordt de nieuwe wegencategorisering vastgelegd?

Op 7 oktober 2020 zijn de 6 nieuwe wegencategorieën en de algemene principes van de nieuwe wegencategorisering goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Voor elke wegencategorie heeft één overheidsniveau de formele taak om een selectie te bepalen. Een andere overheid heeft altijd een adviserende rol.

- De Vlaamse Regering maakt een voorstel voor het hoofdwegennet. De vervoerregio's moeten hierop advies geven.
- De vervoerregio's formuleren een voorstel voor de selectie van het dragende netwerk bestaande uit de regionale en interlokale wegen. Ze doen dat binnen de krijtlijnen van hun regionale mobiliteitsplannen.
- De categorisering en de selectie van de wegen die behoren tot het hoofdwegennet en het dragende netwerk worden uiteindelijk verankerd in een Besluit van de Vlaamse Regering.
- De wegen die niet in het hoofdwegennet of het dragende netwerk ingeschaald worden, worden automatisch deel van het lokale wegennet. De selectiebevoegdheid ligt bij de gemeenten.

Via de selectie van een weg wordt een categorie toegekend aan een wegsegment. De categorie verwijst naar het functioneren van de weg in het (theoretische) model van de wegencategorisering. De categorie van een weg staat los van het eigenaarschap of het wegbeheer.

### 3.2.2.5 Selectiemethodiek

De wegencategorisering wordt als volgt geselecteerd door de vervoerregio:

- **Stap 1:** De studie deed een eerste voorstel voor de selectie van de hoofdwegen. Vlaanderen stelde aanpassingen aan deze selectie voor. Dit resulteerde in een ontwerp van het hoofdwegennet.
- **Stap 2:** Voor de selectie van het dragend netwerk werd enerzijds voor de regionale wegen ook een eerste voorstel in de studie gedaan. Hierop werden aanpassingen voorgesteld door de leden van team MOW. Vervolgens werd een vervolg-selectiemethodiek door Vlaanderen aangereikt, waarmee het consortium aan de slag ging. Hieruit volgde een aangepast voorstel voor de selectie van regionale wegen.
- **Stap 3:** Voor de selectie van de interlokale wegen als deel van het dragend netwerk anderzijds werd de selectiemethodiek, die werd aangereikt door Vlaanderen, geoptimaliseerd door het consortium en gehanteerd.
- **Stap 4:** Stappen 1, 2 en 3 resulteerden in een eerste werkkaart waarop alle wegen van het hoofdwegennet en dragend netwerk geselecteerd waren. Deze werkkaart werd voorgesteld aan de leden van de ambtelijke werkgroep in bilaterale sessies. Tijdens deze sessie konden de leden van de werkgroep enerzijds aanpassingen voorstellen aan de selecties uit stappen 1, 2 en 3. Anderzijds werden aanvullende selecties van zowel het hoofdwegennet als dragend netwerk geïnventariseerd.

- **Stap 5:** De input uit de bilaterale sessies wordt samengelegd en afgewogen om uiteindelijk te convergeren tot een coherent netwerk dat voldoet aan de netwerkprincipes<sup>3</sup>. Over het lokaal wegennet doet de vervoerregio geen uitspraken. Zowel de ontsluitingswegen als de erftoegangswegen vallen onder de bevoegdheid van de desbetreffende gemeentes.

### 3.2.3 Kwaliteitseisen

Voor het hoofdwegennet en het dragend netwerk zijn er twee brochures opgesteld die zullen fungeren als visiedocumenten voor de inrichting van het robuust wegennet<sup>4</sup>. We gaan hier voldoende pragmatisch mee om.

#### Effect van maatregelen

Uit een verkenning met het verkeersmodel blijkt dat we door een eventuele opschaling van wegen in de wegencategorisering geen of een beperkt negatieve modal shift bereiken. Hoofdstuk 4 gaat hier dieper op in.

---

<sup>3</sup> De exacte invulling van de wegencategorisering, net als het vrachtroutenetwerk en het fietsnetwerk, volgt in de volgende stap.

<sup>4</sup> Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen:  
[https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4\\_brochure\\_robuustwegennet\\_website%20%281%29.pdf](https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_website%20%281%29.pdf)

Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen:  
[https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4\\_brochure\\_robuustwegennet\\_RW\\_IW.pdf](https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_RW_IW.pdf)

## 3.3 Fiets

Voor het thema fiets wordt er verwezen naar reeds **bestaande kaders** voor de inrichting van fietsinfrastructuur, fietsoversteken enz. Hieronder zijn de belangrijkste kaders opgenomen, deze lijst is niet limitatief.

- Vademecum Fietsvoorzieningen (Vlaamse Overheid, 2017)
- Vademecum Vergevingsgezinde wegen – deel kwetsbare weggebruikers (Vlaamse Overheid, 2020)
- Advies “een duurzame breedte voor fietsinfrastructuur” (Fietsberaad, 2018)

### 3.3.1 Netwerk

Het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets) moet in onze regio toenemen. In de vervoerregio Brugge zijn de afstanden behapbaar en werd er een fijnmazig fietsnetwerk uitgetekend. Het bestaande hiërarchische fietsnetwerk hanteren we als vertrekpunt<sup>5</sup>.

- Fietsnelwegen om steden met elkaar te verbinden
- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) om regionale aantrekkingspolen te verbinden en ontsluiten
- Lokaal functioneel fietsroutenetwerk om lokale aantrekkingspolen aan te sluiten op het BFF

---

<sup>5</sup> De exacte invulling van het fietsnetwerk, net als het vrachtroutenetwerk en de wegencategorisering, volgt in de volgende stap.

Het BFF is als volgt opgesteld:

- Selectie van te verbinden **kernen** en **attractiepolen**:
  - Kernen (geaggregeerde statistische sectoren):
    - Minimum bevolkingsdichtheid van 4 inw./hectare + minimum 200 inwoners
    - Grote stedelijke gebieden: afzonderlijke kernen in functie van maximale maaswijdte fietsnetwerk van 3,5 km
  - Attractiepolen op schaal van de fiets: indien buiten kernen
    - Scholen: secundair en hoger onderwijs
    - Regionale bedrijventerreinen
    - Treinhaltes en andere belangrijke vervoerknooppunten
    - Regionale recreatiedomeinen
- **Potentiële fietsverplaatsingen** worden gedistilleerd: 10 km euclidische afstand of 13 km reële afstand

We streven naar de realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsnetwerk inclusief fietsnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden.

Gelet op de ambities om het fietsgebruik te verhogen, gaan we als vervoerregio op zoek naar **de zwakke schakels** in het netwerk. Zwakke

schakels kunnen zowel trajecten zijn die zeer slecht scoren qua inrichting, als onveilige schakels, alsook schakels waarvan de draagkracht vandaag wordt overstegen.

Een voorbeeld van een belangrijke schakel in het netwerk van de vervoerregio waarvan de draagkracht vandaag overstegen wordt is de fietsring rond het ei van Brugge. De stad Brugge werkte maatregelen uit voor een stadsfietsroute, waarbij het accent ligt op een verbeterde connectiviteit en integratie in het gehele fietsnetwerk. Zo zijn er mogelijk nog kansen voor een inpassing in het regionale fietsnetwerk.

Om functioneel fietsverkeer aan te moedigen verknopen we alle **bedrijventerreinen** die een regionale mobiliteitsvraag creëren met het BFF en/of fietssnelwegennet. De **haven van Zeebrugge** is een van de belangrijkste regionale tewerkstellingspolen in onze vervoerregio en verdient dus een goede ontsluiting met de fiets. Hiervoor werd een **masterplan fiets** opgesteld door de stad Brugge en het havenbestuur MBZ. Doorheen het havengebied van Zeebrugge is momenteel al een noord-zuidverbinding opgenomen als onderdeel van het BFF-netwerk. Op die manier wordt in de toekomst – met de komst van een nieuwe brug over het Verbindingsdok – ook doorgaand fietsverkeer door de haven gefaciliteerd. Een verdere integratie in het bovenlokale fietsnetwerk is aan de orde.

Verder gaan we na welke verbindingen er op bovenlokaal/regionaal niveau opgenomen kunnen worden. Om een goede fietsbereikbaarheid van bedrijventerreinen met een lokale mobiliteitsvraag te voorzien, kijken we naar lokale fietsroutes. Wat scholen betreft leggen we voor

middelbare scholen goede verbindingen aan naar het BFF en voor lagere scholen richten we op LFF.

### 3.3.2 Prioriteiten

Het hiërarchisch functioneel fietsnetwerk in de vervoerregio Brugge heeft een aantal **missing links** en **zwakke schakels**. Om slim te kunnen investeren voor het wegwerken van missing links en zwakke schakels in het fietsnetwerk krijgen verbindingen met een hoog verplaatsingspotentieel prioriteit. In eerste instantie kijken we als vervoerregio naar afstanden tussen 0 – 15 km. Om ons voor te bereiden op een toekomst met een groeiend aandeel elektrische fietsen en speed pedelecs kijken we vervolgens ook naar verplaatsingsafstanden tot 25 km. Lokaal kan dan ingezet worden op de verdere verfijning van het netwerk.

Anderzijds is ook veiligheid op het functioneel fietsnetwerk van prioritair belang. Op sommige verbindingen is de **veiligheid** van de fietser ondermaats. We willen alle onveilige schakels in het fietsnetwerk op termijn wegwerken. We kiezen ervoor om de missing links en zwakke schakels in de buurt van scholen weg te werken en gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten aan te pakken. Er gaat bijzondere aandacht naar conflicten tussen fietsers en **vrachtverkeer** of hogere wegcategorieën en deze worden systematisch aangepakt en weggewerkt.

---

*Het fietssnelwegennetwerk en BFF is nog niet volledig gerealiseerd. Onder andere op basis van vervoerspotentieel kan er prioriteit worden gegeven aan te realiseren assen.*

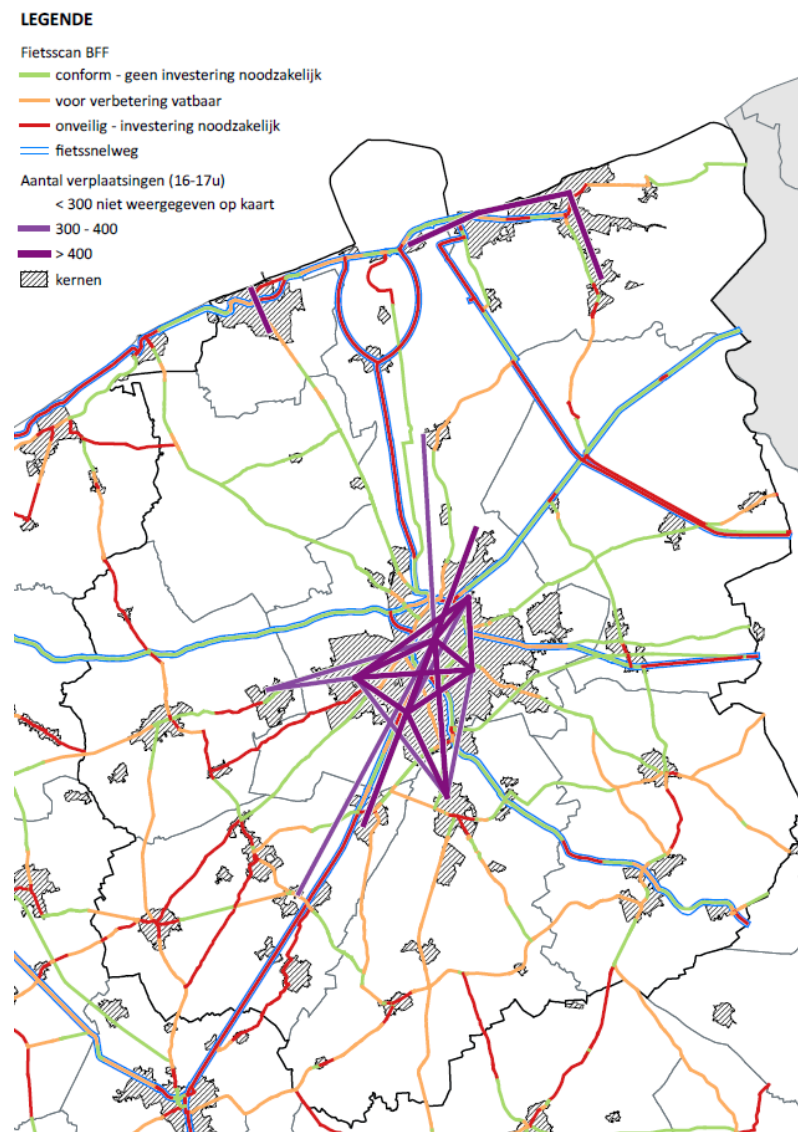
---

De prioriteit gaat uit naar congestiegevoelige en verstedelijkte gebieden. Er wordt echter ook gekeken naar het buitengebied en het havengebied. Daar is er een beperkter OV-aanbod, waardoor de fiets het duurzame verplaatsingsmiddel is waarop we willen inzetten, zowel als voor- of natransport als voor hoofdtransport.

Daarnaast zijn er ook prioriteiten vanuit haalbaarheid. Bij het wegwerken van missing links en oncomfortabele links moet er maximaal samengewerkt worden tussen de verschillende gemeenten en kijken we naar de regionale partners voor coördinatie. We vragen aan de Vlaamse overheid om de focus op fietspaden te verruimen naar **fietsverbindingen en ondersteuning voor beperktere maatregelen**, zoals fietsstraten, fietssuggestiestroken, campagnes, draagvlakverwerving ... De vervoerregio zou hiervan gebruik maken om via quickwins fietsverbindingen te realiseren zonder grote kosten. Dit kan eenvoudig door verbindingen autoluw of autovrij te maken. Voor deze projecten die veel budget vragen kijken we naar de verbindingen met het meeste vervoerspotentieel om eerst op te focussen.

We concluderen volgende prioritering voor de aanpak van het BFF en fietssnelwegen. Er wordt telkens voorrang gegeven aan aanpassingen met de hoogste verplaatsingspotentie. In eerste instantie wordt gekeken naar prioriteiten vanuit noodzaak omwille van volgende redenen:

- Fietspotentieel (zie Figuur 14)
- Onveiligheid nabij scholen, vrachtverkeer en in overige situaties. De hiërarchie is terug te vinden in alinea 3.9.2.



Figuur 14: Fietsscan bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 2020 (Bron: Provincie West-Vlaanderen) en fietspotentieel (aantal verplaatsingen met alle modi)

Bij het verder verfijnen van de prioriteiten kijken we naar de haalbaarheid en wordt ingezet op missing links en quickwins. In sommige gevallen bemoeilijken onteigeningen de uitvoering van dossiers. Daarom vragen we dat de Vlaamse Regering initiatief neemt om de onteigeningsprocedure te herbekijken.

### 3.3.3 Gamechangers

Om een alternatief te bieden voor de autokilometers die met 15% moeten dalen, hebben we behoefte aan enkele gamechangers die op korte termijn het fietsgebruik kunnen doen stijgen. Daarvoor zijn – bovenop de verschillende strategische projecten – verdere ingrepen aangewezen, zoals fix the mix, functietoekenningsplannen, ruimte van de auto aan de fiets geven, sluisverkeer uit landbouwwegen weren. Het gaat dan niet enkel over de voor de hand liggende korte fietsverplaatsingen, maar ook over langere e-bike en speed pedelec verplaatsingen.

Eén van de Vlaamse operationele doelstellingen stelt dat de fiets in stedelijke gebieden concurrentieel moet zijn met de auto. Dat wil zeggen dat de reistijd met de fiets nooit veel langer mag zijn dan met de auto. De vervoerregio Brugge is ambitieuzer: fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten minstens even snel of zelfs sneller zijn dan verplaatsingen met de auto. Daartoe vragen we aan de lokale overheden om het concept van **fix the mix**<sup>6</sup> toe te passen in de

**Fietsbeleid 2.0 als gamechanger voor de regio.** We gaan verder dan enkel veilige en kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur, en maken op de juiste locaties de keuze vóór de fiets. Het fix the mix concept van Fietsberaad wordt toegepast op lokaal niveau en gedragen op regionaal niveau.



Figuur 15: Fix the mix, bron: Fietsberaad

<sup>6</sup> Zie rapport "fix the mix", Fietsberaad, 2018. Fix the mix is een breed concept: mobiliteitskamers worden vastgesteld waar er zich geen doorgaand verkeer mag begeven en waar er maximaal gemengd verkeer wordt gefaciliteerd, waarbij de fietsers en voetgangers de belangrijkste gebruikers zijn binnen de mobiliteitskamer.



(ver)stedelijk(t)e gebieden, en bij uitbreiding de kernen van de vervoerregio Brugge.

Zoals reeds aangehaald in alinea 3.1.4 wordt aan het ruimtelijk beleid gevraagd om bedachtzaam om te gaan met verharding in functie van transportinfrastructuur. We detecteren wegen die **overgedimensioneerd** zijn voor (de functie die het dient te vervullen voor) het gemotoriseerd verkeer en een interessante fietsverbinding vormen. Hier wordt de ruimte herverdeeld ten voordele van de fietser. We geven de fietser de ruimte die hij/zij verdient. Op die manier wordt er toekomstbestendig geïnvesteerd in (fiets)infrastructuur, zodat er ruimte is voor zowel de gewone fietser, als de speed pedelec, de bakfiets ...

---

*De expresweg N377 in Jabbeke zou in het kader van overgedimensioneerde assen gedowngraded kunnen worden, zodat deze verbinding (deels) kan worden ingericht als fietsas. Daarnaast biedt dit profiel ook voldoende ruimte om in te zetten op natuurontwikkeling en te vergroenen.*

---

Het BFF duidt vaak de routes langs gewestwegen aan. Vaak zijn er echter alternatieve routes mogelijk om eenzelfde verbinding te maken. De alternatieve routes hebben een autoluwer karakter, waardoor het aangenaam fietsen is. Voor deze alternatieve routes wordt er voornamelijk gekeken naar **landbouwwegen** of oude verbindingswegen. We gaan na waar zulke trajecten zinvol zijn als hoogwaardige fietsverbinding om regionale verplaatsingen met e-bike en/of speed pedelec op een veilige en comfortabele manier plaats te geven zonder (te veel) autoverkeer. Landbouwwegen worden zo ingezet als functionele fietsverbindingen.

Voor landbouwwegen dient de oefening gemaakt te worden op welke landbouwwegen fietsverkeer en landbouwverkeer kunnen samengaan en op welke manier (fietspaden, gemengd verkeer, nodige ingrepen ...). Op die landbouwwegen nemen we maatregelen om het sluipverkeer te weren zoals tractorsluizen, snelheidsverlaging tot 30 km/u en kleine functionele doorsteken die de omrijfactor aanzienlijk inkorten. Om deze landbouwwegen als volwaardige fietsverbindingen te kunnen inzetten, moet er ook aandacht gaan naar de staat van deze wegen. Zo bevindt er zich regelmatig modder op landbouwwegen tijdens het oogstseizoen, ook hiertoe moeten maatregelen genomen worden. De landelijke wegen zijn dikwijls smal, terwijl landbouwvoertuigen steeds breder worden en fietsers en landbouwvoertuigen elkaar niet veilig kunnen kruisen. Waar mogelijk voorzien we uitwijkzones. Waar de landbouwwegen geen noodzakelijke functie meer vervullen voor het landbouwverkeer, weren we niet enkel het autoverkeer, maar ook het landbouwverkeer. De Vlaamse overheid heeft een nieuwe aanpak voor landelijke wegen opgemaakt in het functietoekenningsplan met het oog op veilige en goed uitgebouwde landelijke wegen. Dit instrument stelt de gemeenten in staat om het landelijk wegennet duurzaam te beheren.

### 3.3.4 Fietsveiligheid

Zo snel mogelijk 0 verkeersdoden: **vision zero** is het ultieme doel. Om dit te bereiken moeten we de onveilige schakels in het fietsnetwerk wegwerken. We plaatsen daarom de fiets en bij uitbreiding duurzame alternatieven centraal in het verkeersveiligheidsbeleid.

Vlaanderen wil de **schoolomgevingen** aan drukke gewestwegen verkeersveilig maken. Als vervoerregio sluiten we ons daarbij aan en doen we hetzelfde wat betreft schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen. We voorzien een veilig fietsnetwerk voor alle fietsers, ook voor jonge kinderen en ouderen. Het lokaal fietsnetwerk vormt hierbij de verdere verfijning van het BFF. Waar nodig passen we ook de schoolomgeving zelf aan volgens het ontvlechtigingsprincipe, zodat kinderen vanaf 10 jaar zelfstandig naar school kunnen fietsen. We weren zwaar verkeer in de schoolomgevingen, minstens tijdens de schoolspitsen. Het charter zwaar verkeer kan hiervoor een tool zijn.

We ontwerpen **vergevingsgezinde fietspaden**<sup>7</sup> zodat fietsen bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand kunnen komen. Daarnaast gaan we na of de staat van de fietspaden nog voldoende is om de veiligheid van de fietser te kunnen garanderen: wat is de staat van het asfalt? Zijn er putten in het wegdek van het fietspad? Bevinden er zich putdeksels op het fietspad? Als vervoerregio gaan we hiertoe ook proactief op zoek naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen om de knelpunten weg te werken. We organiseren lichtengeregelde kruispunten conflictvrij waar nodig en mogelijk, maar zonder het comfort voor de fietsers te verminderen.

<sup>7</sup> Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) – deel kwetsbare weggebruikers, AWV, 2020

*Een groot deel van de fietsongevallen gebeurt langs routes behorende tot het BFF en in stedelijke kernen.*



### 3.3.5 Flankerend beleid

Een aantal gemeentes zet reeds in op **flankerende maatregelen** via lokale of provinciale campagnes (vb. met belgerinkel naar de winkel, testkaravaan), maar ook regionale initiatieven zijn een optie. Inspirerende voorbeelden zijn de fietsbarometer of de fietsboxen en fietspompen langs fietssnelwegen in de provincie Antwerpen.



Figuur 17: Fietsboxen langs fietssnelweg in Antwerpen (links) en op cruciale plekken zoals stations in Brugge (rechts)

Analoog met laadpalen voor elektrische wagens, kan er een netwerk van fietspompen langs de belangrijkste fietsroutes in de regio worden uitgewerkt en uitgerold. Om iedereen te overtuigen van de voordelen van de fiets werken we op regionaal of provinciaal niveau samen om zinvolle campagnes op te zetten en groepsaankopen te doen die comfort verhogend werken voor de fietser.

De vervoerregio Brugge grijpt elke opportuniteit aan om de fiets(er) meer in de kijker te zetten. Voor specifieke evenementen wordt

gekeken naar voorbeelden zoals Utrecht heeft gedaan met zijn “Tour De Force Utrecht” toen de Tour de France er passeerde. Binnen deze context werkte de stad een aantal projecten uit, wat heeft gezorgd voor een versterking van het functioneel fietsgebruik.

De regio bekijkt de mogelijkheden voor de uitbreiding van **een fietsdeelsysteem**, in aanvulling van wat reeds is opgenomen in het korte termijn OV-plan. Ook evalueren we het belang van het inrichten van **P+B** en bekijken we hoe we dit verder moeten uitrollen.

### 3.3.6 Kwaliteitseisen

Zowel fietssnelwegen als BFF hebben veel verschillende gezichten: fietsstraten, fietspaden, jaagpaden, autoluwe wegen, aparte fietsbanen ... De kwaliteit van fietssnelwegen<sup>8</sup> wordt beoordeeld op basis van de breedte van de route, de afscheiding van het autoverkeer en de toegelaten snelheid van het autoverkeer om te voldoen aan de veiligheidsbehoefte van een fietser. De beoordeling gebeurt in 3 categorieën: lage, gemiddelde en hoge kwaliteit. De Fietsscan<sup>9</sup> brengt de staat en veiligheid van de bestaande fietsinfrastructuur in kaart. Het Vademecum Fietsvoorzieningen (Vlaamse Overheid, 2017) geeft aan aan welke kwaliteitseisen alle fietsvoorzieningen op en langs fietsnetwerken moeten voldoen. Fietsberaad geeft in haar advies<sup>10</sup> inzicht in welke breedte van fietsinfrastructuur in een bepaalde omgeving wenselijk is of op welke capaciteit een bepaald fietspad berekend is. Daarnaast geeft het advies ook aanbevelingen van nieuwe standaardbreedtes. De basisfilosofie hierbij luidt dat een comfortabel

<sup>8</sup> [www.fietssnelwegen.be](http://www.fietssnelwegen.be)

<sup>9</sup> [www.west-vlaanderen.be/sites/default/files/2021-02/fietsscan%202021.pdf](http://www.west-vlaanderen.be/sites/default/files/2021-02/fietsscan%202021.pdf)

<sup>10</sup> Een duurzame breedte voor fietsinfrastructuur (Fietsberaad, 2018)

fietspad zoveel als mogelijk toelaat om standaard met twee fietsers veilig én comfortabel naast elkaar te rijden.

### **Effect van maatregelen**

Uit een verkenning met het verkeersmodel blijkt dat we door te investeren in fiets een (beperkte) modal shift kunnen bereiken. Het effect is nog vele malen groter in combinatie met een kost/weerstand voor het autoverkeer. Hoofdstuk 4 gaat hier dieper op in.

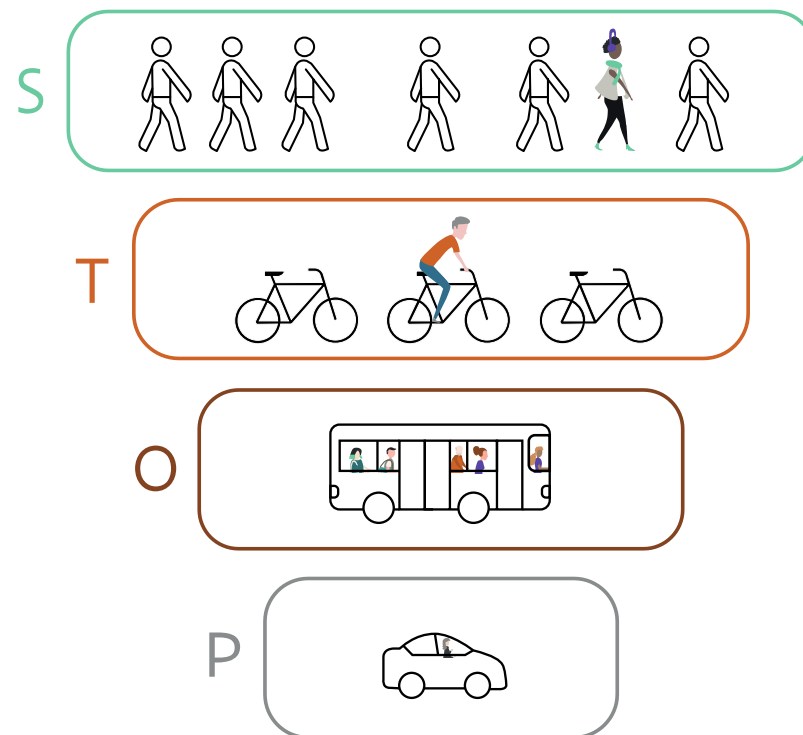
## 3.4 Openbaar vervoer op lange termijn

*Openbaar vervoer is de duurzame modus die mikt op het bereikbaar maken van de vervoerregio op plekken waar de fiets minder een rol kan spelen, zoals bij verplaatsingen op langere afstand. Het is een integraal en gelaagd net waarbij een goede werking van de knooppunten van essentieel belang is. Naar de toekomst toe werken we aan een vraaggericht netwerk dat de toekomstige vervoersvraag optimaal invult met een gepast en proportioneel aanbod. We gaan voor kwaliteit, waarbij naast een aantrekkelijk aanbod ook een goede doorstroming essentieel is*

### 3.4.1 Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer

Binnen het STOP-principe bevindt het openbaar vervoer zich tussen de duurzame fietsmodus en de niet-duurzame automodus. We richten ons dan ook op **concurrentie met de auto** om een **modale shift richting duurzame modi** te realiseren. Dat impliceert dat de kwaliteit van het aanbod (stiptheid, reistijd, comfort) voldoende goed moet zijn om autogebruikers te verleiden om de auto thuis te laten.

De **fiets** beschouwen we als een **complementaire modus**, wat betekent dat we geen overbodig aanbod willen creëren op relaties waar een deur-tot-deur verplaatsing met de fiets altijd sneller en aantrekkelijker zal zijn. De recente evolutie naar meer elektrisch fietsen impliceert dat het openbaar vervoer zich steeds meer zal moeten specialiseren in verplaatsingen op langere afstand met een hoogkwalitatief aanbod. Voor het **voor- en natransport** van en naar de halte wordt optimaal ingezet op die complementariteit met de (deel)fiets. Knooppunten en hoppinpunten zullen daarom steeds beter uitgebouwd moeten worden met kwalitatieve fietsenstallingen.



Figuur 18: Het STOP-principe

Daarnaast streven we ernaar om ook op andere vlakken het STOP-principe te hanteren. Bij de heraanleg van een straat kan deze volgorde bijvoorbeeld ook gehanteerd worden om de verschillende voorzieningen in te planten.

### 3.4.2 Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein, tram en bus

Het decreet basisbereikbaarheid legt het principe van een **vraaggericht investeringsbeleid** met een **optimale inzet van vervoers- en financiële middelen** op.<sup>11</sup> De grootte van de vervoersstroom op een bepaalde relatie dient overeen te komen met het aanbod op die verbinding. We willen geen overvolle bussen op de ene verbinding en lege op een andere, maar een aanbod dat zo goed mogelijk rekening houdt met de vervoersvraag. Daarom bieden we regulier openbaar vervoer alleen aan op de plekken en momenten dat er voldoende mensen van gebruik willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten zoals de Havenbus.

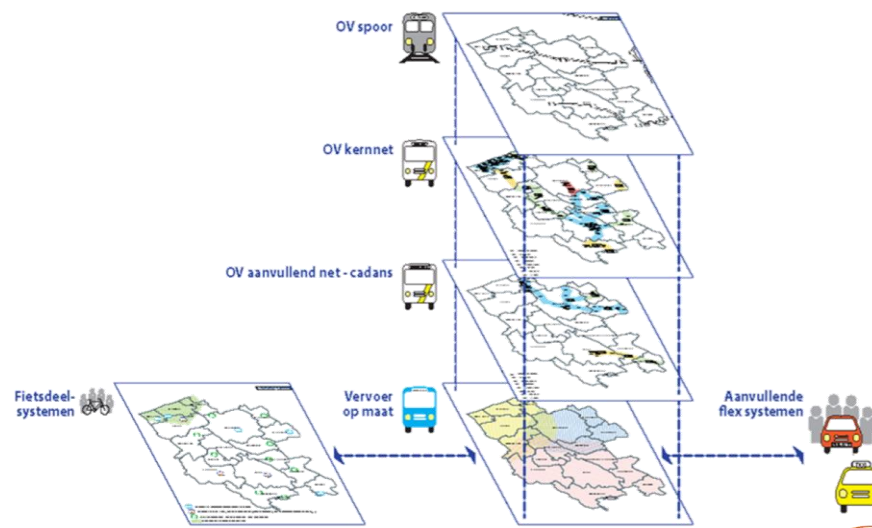
### 3.4.3 Openbaar vervoer als gelaagd en integraal systeem

Het openbaar vervoer in Vlaanderen is ingedeeld in vier hiërarchische lagen:

- Treinnet
- Kernnet
- Aanvullend net
- Vervoer op Maat

Het treinnet vormt de ruggengraat van het gehele systeem, waar kernnet en aanvullend net in de belangrijke treinstations (Brugge, Blankenberge, en Knokke) op aansluiten. Andere knooppunten zorgen

voor de afstemming tussen de verschillende lijnen van kernnet en aanvullend net en van het vervoer op maat of tussen het treinnet en de functionele lijnen of het vervoer op maat.



Op al deze knooppunten is het aanbod optimaal op elkaar afgestemd, met comfortabele overstap- en parkeermogelijkheden en korte wandelroutes tussen de modi en een breed aanbod aan andere mobiliteitsvoorzieningen zoals deelwagens, deelfietsen, etc. Zo werken we aan een integraal en multimodaal duurzaam vervoersnetwerk.

<sup>11</sup> Decreet Basisbereikbaarheid, art. 4 en 5

#### 3.4.4 Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen

Als we autogebruikers van achter het stuur willen halen, moeten we een aanbod creëren dat hen een aantrekkelijk alternatief biedt. We zetten daarom met het openbaar vervoer op de eerste plaats in op **verplaatsingen die te lang zijn om met de fiets maken**, zoals **langeafstands-verplaatsingen** vanuit de vervoerregio naar de grote steden zoals Brussel, Antwerpen en Gent. Treinstations zijn hiervoor de belangrijkste knooppunten.

Binnen de vervoerregio richten we ons op de grote vervoersstromen richting de **stedelijke kernen en tewerkstellingspolen** van Brugge en de Kust. Op deze verplaatsingen kunnen we met een hoogwaardig trein- of busaanbod, met o.a. een verknoping met de Kusttram, het verschil maken in de keuze voor een duurzame verplaatsing. Dit netwerk vormt ons kernnet.

Tenslotte zetten we op niveau van het aanvullend net ook in op de verbindingen tussen kernen die **meer dan een kwartiertje fietsen** uit elkaar liggen en waar voldoende verplaatsingen tussen zijn om een regulier busaanbod te verantwoorden, zonder een overaanbod te creëren. Daarnaast speelt het **stadsnet** van Brugge een rol binnen de agglomeratie om de dealkernen met elkaar te verbinden en de stedelijke attractiepolen te ontsluiten. Binnen vervoer op maat zullen de concepten zoals bijvoorbeeld de Havenbus gemonitord en waar nodig bijgestuurd of zelfs uitgebreid worden naargelang het gebruik en de noden.

#### 3.4.5 De link maken met de omliggende regio's

Gezien de nadruk voor het openbaar vervoer op verplaatsingen op langere afstand ligt, is het voor openbaar vervoer ook belangrijk om te kijken naar de **omliggende vervoerregio's** en het aanbod daarop af te stemmen.

In oostelijke richting is de verbinding met **Gent** van belang met de trein en bus. De verbinding met **Antwerpen** en **Brussel** en Brussels Airport Zaventem wordt gemaakt met het treinnet via Gent. Over de landsgrenzen heen richten we ons voornamelijk op Breskens met een rechtstreekse busverbinding.

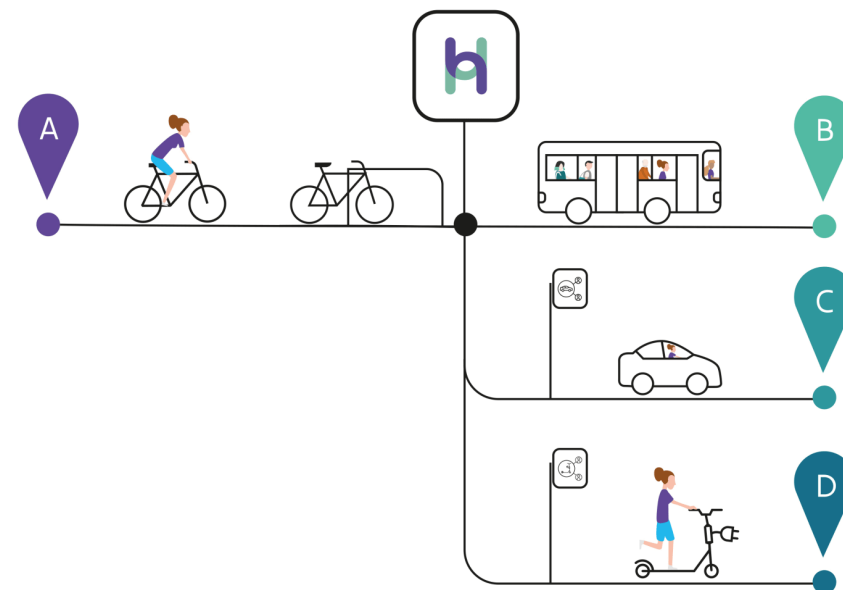
In het zuiden richten we ons op de verbinding met **Roeselare** en **Kortrijk** via het treinnet en met vervoerregio Midwest via de bus. Over de landsgrens heen vormt Rijsel ook een belangrijke treinverbinding (met overstap).

Aan de westkant richten we ons op het stedelijk gebied van **Oostende** via het spoornet en het busnetwerk en bij uitbreiding de rest van het stedelijk netwerk van de **Kust**.

#### 3.4.6 Knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit

De verschillende lagen en lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in knooppunten. Deze **knopen zijn hiërarchisch geordend** op basis van de hoppinlogica, van een grote interregionale knoop in Brugge tot lokale haltes in de kernen. Op een aantal punten spreken we ook van 'tijdsknopen' wanneer trein en bus aansluiting geven op elkaar en 'frequentieknopen' waar meerdere lijnen met hoge frequenties samenkomen.

**Hoppinpunten** gelegen aan belangrijke trein-, tram- en bushaltes zijn de plaatsen waar de overstap tussen de verschillende modi kan plaatsvinden. Op deze plekken transformeren we een simpele halte-omgeving tot een integraal, toegankelijk hoppinpunt met kwalitatieve perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit. Zo integreren we de verschillende modi op deze plekken en stemmen we het aanbod van de verschillende vervoerslagen en deelsystemen optimaal op elkaar af. **Binnen combimobiliteit fungeert het openbaar vervoer zo als een centrale spil** waarmee het hoofddeel van de verplaatsing gebeurt, terwijl voor- en natransport via andere modi kan gebeuren: te voet, met de eigen (plooi)fiets of auto, maar ook met deelfiets, -step en -auto. Combimobiliteit vergroot de actieradius van het openbaar vervoer en laat zo toe om snelle, sterke assen te creëren die de concurrentie met de wagen kunnen aangaan.



### 3.4.7 Doorstroming en Vf-factor OV-auto zijn de sleutels om autogebruikers te verleiden

Om de trein en tram, maar vooral de bus de concurrentie te laten aangaan met de auto, moeten we op de corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op **frequentie, amplitude, snelheid** en **betrouwbaarheid**. Op de belangrijkste corridors willen we de commerciële snelheid van de bus verhogen tot die (bijna) even snel is als de auto. Zo bieden we autogebruikers een aantrekkelijk alternatief aan. Naast snelheid is betrouwbaarheid ook essentieel. Doorstromingsproblemen waar de bus mee aanschuift met de auto zorgen niet alleen voor een tragere algemene snelheid maar ook voor vertragingen en afgeschafte ritten. Daarom moeten we slimme doorstromingsmaatregelen nemen om de betrouwbaarheid van het



openbaar vervoer te verbeteren, zodat pendelaars steeds op de trein, tram of bus kunnen rekenen om op tijd hun bestemming te bereiken.

### 3.4.8 Een integrale corridorbenadering bij de aanpak van doorstroming en versterking van het aanbod

Het netwerk opgebouwd volgens de principes basisbereikbaarheid heeft ingezet op het bundelen van de vervoersvragen. We kunnen er dus van uitgaan dat het een stabiel netwerk is, waarbij we op lange termijn kunnen inzetten op het verder versterken van dit netwerk. Door systematisch in te zetten op snelheid en doorstroming creëren we **assen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer**. Dit vraagt een integrale aanpak, waarbij we zowel het **aanbod** (frequentie, amplitude) als de **kwaliteit** (snelheid, doorstroming) verbeteren. Deze integrale benadering willen we uitrollen op de belangrijkste buslijnen met het hoogste potentieel in de regio, zodat we zo snel mogelijk de grootste impact kunnen hebben op de meeste reizigers. Zo werken we met alle partners samen aan een beter openbaar vervoer.

### 3.4.9 OV-aanbod versterken tijdens bepaalde periodes in functie van toerisme

Toerisme is een belangrijk aspect voor onze vervoerregio. Daarom zetten we tijdens toeristische periodes in op een **versterkt openbaar vervoer aanbod** naar toeristische attractiepolen/gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk. Op deze manier willen we ook voor toeristische en recreatieve verplaatsingen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren.

### 3.4.10 Versterking openbaar vervoer koppelen aan ruimtelijke ordening

Tot slot kan een verdere versterking van het openbaar vervoer ook bereikt worden door onze **ruimtelijke ordening** hier in de toekomst verder op te richten en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk te bundelen langs sterke OV-assen. Langs de andere kant kunnen toekomstige investeringen in het openbaar vervoer ook verder ingezet worden op het verbinden van zelfvoorzienende kernen met de omliggende steden waar dit nog niet het geval is. Dit in de veronderstelling dat hier een voldoende hoog OV-potentieel zit en dat ruimtelijke ontwikkelingen hier in de toekomst verder geconcentreerd worden wat het potentieel en de vervoersvraag verder verhoogd. Op die sterke OV-assen maken we ook voldoende ruimte voor infrastructuur (bijvoorbeeld sporen, haltes) en doorstroming (bijvoorbeeld lichtenregeling, gebundelde in- en uitritten, trambedding, busstroken) zodat het openbaar vervoer hier kwalitatief kan worden uitgebouwd.

### 3.4.11 Kwaliteitseisen

Om de doorstroming van het OV-netwerk te beoordelen houdt De Lijn rekening met 3 factoren:

- Commerciële snelheid: de reistijd inclusief het halteren aan de haltes gedeeld door de afstand
- Betrouwbaarheid: de verhouding tussen de gemiddelde reistijd en het 90-percentiel
- Efficiëntie: de verhouding tussen de gemiddelde reistijd in de snelste dalperiode en de gemiddelde reistijd in de spits

Binnen die beoordeling wordt een onderscheid gemaakt in ambitieniveau tussen stedelijke omgevingen en de andere gebieden. De

vooropgestelde streefdoelen op vlak van doorstroming bedragen voor zowel betrouwbaarheid als efficiëntie minstens 85%<sup>12</sup>. De commerciële snelheid is hierbij een inherent onderdeel van de betrouwbaarheids- en efficiëntiescores.

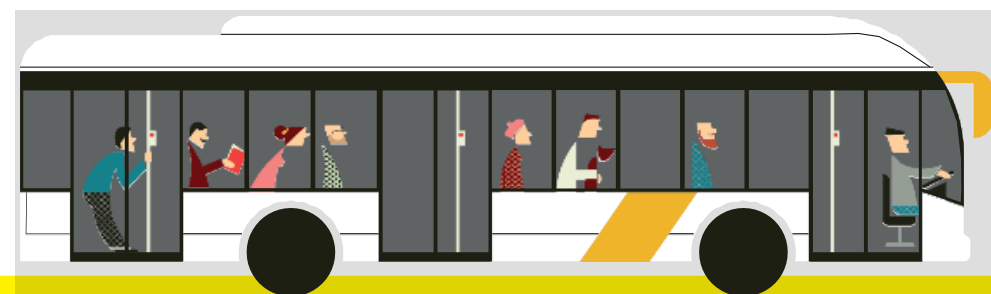
Voor het kernnet wordt een proactieve aanpak gehanteerd: de focus ligt op de vlotte doorstroming van het kernnet. Voor het aanvullend net wordt een eerder pragmatische aanpak gehanteerd als opportuniteiten zich aandienen.

### Effect van maatregelen

Uit een verkenning met het verkeersmodel blijkt dat we door te investeren in openbaar vervoer een (beperkte) modal shift kunnen bereiken. Het effect is nog vele malen groter in combinatie met een kost/weerstand voor het autoverkeer. Hoofdstuk 4 gaat hier dieper op in.

---

<sup>12</sup> Besluit Vlaamse regering 13/10/2020: "De streefwaarde voor betrouwbaarheid en efficiëntie bedraagt voor alle lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullende net 85% binnen de steden en bedraagt 90% buiten de steden."

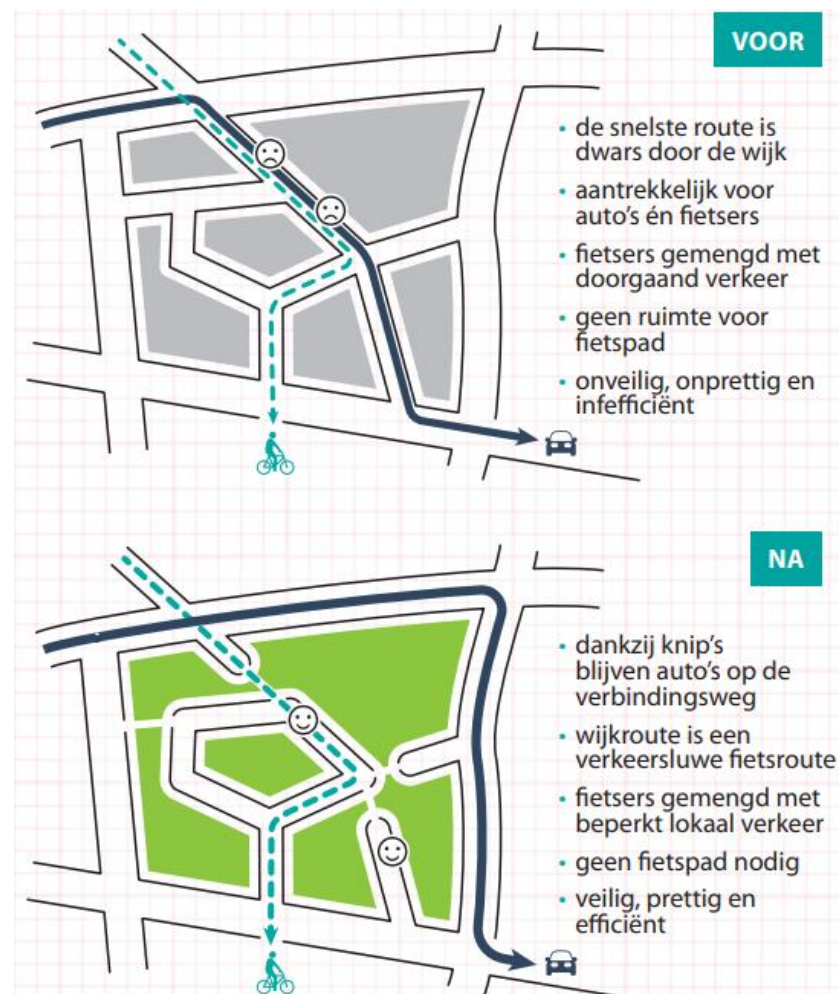


## 3.5 Autoverkeer

### 3.5.1 Minder autokilometers

Het aantal voertuigkilometers moet dalen met 15% tegen 2030. Dit vormt een grote uitdaging voor Vlaanderen en bijkomend voor de vervoerregio Brugge. Er dienen hiertoe verschillende maatregelen genomen te worden: verplaatsingen moeten vermeden worden/maximaal ingekort worden en het gebruik van duurzame modi moet aantrekkelijker gemaakt worden dan gebruik van de eigen wagen.

In eerste instantie zetten we in op het vermijden van verplaatsingen met niet-duurzame modi en het maximaal inkorten van verplaatsingen met duurzame modi, zodat dit het comfort ten goede komt. Nabijheid tussen wonen en werken is daarom een voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen. Vanuit mobiliteitsoogpunt zien we ook een meerwaarde in een mix van functies bij nieuwe ontwikkelingen zodat de lengte en duur van alle verplaatsingen kunnen afnemen.




Figuur 19: Kernmaatregelen van een fix the mix-wijk<sup>13</sup> (Bron: Fietsberaad)

<sup>13</sup> Een van de maatregelen in een fix the mix-wijk is een knip. Onder knips worden ook slimme filters verstaan.

In tweede instantie zetten we in op een betere concurrentiepositie voor de alternatieve vervoersmodi. We maken het gebruik van duurzame modi aantrekkelijker door hen meer voorrang te verlenen, zodat deze geen last hebben van files en vertragingen (het gevolg van een te hoog autogebruik). Ook ontmoedigen we het gebruik van de auto in het centrum en kernen van onze steden en gemeenten (bijvoorbeeld door het nemen van circulatiemaatregelen). In stedelijke gebieden en woonkernen wordt er ingezet op het fix the mix concept<sup>14</sup>. In het buitengebied werken we aan autoluwe mobiliteitskamers, onder meer door functies toe te kennen aan de landelijke wegen. Hiermee geven we verdere invulling aan de principes van de nieuwe wegencategorisering.

*Uit de burgerbevraging blijkt dat de burgers rekeningrijden zien als belangrijkste maatregel om het autogebruik in de vervoerregio Brugge terug te dringen. Uit de literatuur blijkt dat rekeningrijden een modal shift teweeg zou brengen.*

Hoe zou u ervoor zorgen dat minder mensen met de auto rijden voor de regio Brugge?

Belasting op het bezit van een auto vervangen door een belasting op het aantal gereden kilometers.		349
Op drukke invalswegen leggen we busbanen en fietspaden aan ten koste van parkeerstroken.		302
Niets doen en wachten tot mensen vanzelf de verkeersdrukte beu zijn.		77
Alle landelijke eenvakswegen sluiten voor niet plaatselijk autoverkeer.		73
Op autosnelwegen de derde rijstrook verbieden voor mensen die alleen in de auto zitten.		66
Parkeren duurder maken.		51
Duurdere benzine of diesel.		46

Figuur 20: Resultaten burgerbevraging

We maken de gebruiker bewuster van de verborgen kosten van autogebruik: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... We zetten in op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen. Dit kan onder andere gerealiseerd worden door het gebruik van een eigen auto duurder te maken. Rekeningrijden voor personenwagens kan het autogebruik verminderen en de modal

<sup>14</sup> Zie rapport "fix the mix", Fietsberaad, 2018. Fix the mix is een breed concept: mobiliteitskamers worden vastgesteld waar er zich geen doorgaand verkeer mag begeven en waar er maximaal gemengd verkeer wordt gefaciliteerd, waarbij de fietsers en voetgangers de belangrijkste gebruikers zijn binnen de mobiliteitskamer.

shift mee ondersteunen. Vanuit alle bevragingen en stakeholdersessies blijkt een sterke vraag naar een kilometerheffing. Op niveau van de vervoerregio lijkt het invoeren hiervan niet realistisch. Daarom wordt er gevraagd naar een maatregel op Vlaams niveau.

Tot slot vraagt de vervoerregio aan de federale overheid om **salariswagens en het extralegaal voordeel van bedrijfswagens** op termijn af te schaffen. De huidige fiscaliteit rond bedrijfswagens vormt namelijk een bedreiging voor het bekomen van een modal shift: een afbouw kan een sturend effect hebben op het autogebruik. Dit dient geflankeerd te worden door alternatieve en duurzame voordelen zoals een mobiliteitsbudget in functie van draagvlak.

#### **Effect van maatregelen**

Een verkenning van rekeningrijden met het verkeersmodel gebeurde in vroegere studies ([vlaanderen.be/kilometerheffing-voor-personenwagens](https://vlaanderen.be/kilometerheffing-voor-personenwagens)). Een nieuwe verkenning werd vooropgesteld om het effect op de vervoerregio's na te gaan.

### 3.5.2 Groenere autokilometers

De ultieme doelstelling is het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van mobiliteit. Sterker nog, tegen 2050 streven we naar een nuluitstoot van de Vlaamse transportsector, waarbij we zorgen dat zowel het goederenvervoer als het personenvervoer volledig emissievrij is.

Tegen 2030 daalt de uitstoot van transport met 23% ten opzichte van 2005. Tegen 2050 is de transportsector emissievrij. We suggereren vanuit de vervoerregio Brugge naar Vlaanderen toe om het gebruik van emissiearme voertuigen te bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen. Een gebiedsdekkende uitrol van laadpalen voor elektrische wagens door MOW is lopend over heel Vlaanderen. De verschillende gemeenten van de vervoerregio Brugge zijn reeds betrokken bij het CPT-initiatief<sup>15</sup>. Vanuit de vervoerregio kan dit Vlaams actieplan benut worden bij de uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen. We vragen Vlaanderen ook te investeren in groenere voertuigen voor het **openbaar vervoer**.

De federale overheid heeft beslist dat **salariswagens op fossiele brandstoffen** tegen 2026 hun fiscaal voordeel volledig verliezen, als hefboom voor de elektrificatie van het volledige Belgische wagenpark. Op die manier wordt er op een relatief korte termijn al een deel van het wagenpark vergroend.

We zijn geen voorstander om op lokaal of regionaal niveau met lage emissiezones te werken. We wensen, in lijn met de resultaten van de

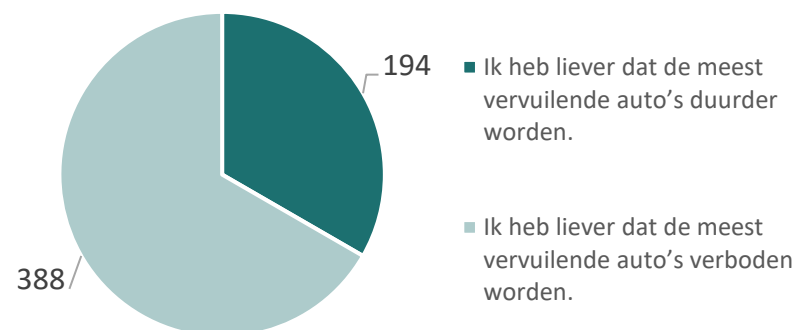
<sup>15</sup> Clean Power for Transport: onder de uitvoering van het Vlaamse Actieplan "Clean Power for Transport (CPT)" wordt een projectsubsidie verleend voor een aantal thema's via een jaarlijkse oproep, bijvoorbeeld voor laadinfrastructuur.

burgerbevraging, de Vlaamse plannen te ondersteunen voor het weren van vervuilende wagens tegen 2029 op het hele Vlaamse grondgebied. Niet iedereen heeft bovendien de mogelijkheid om een minder vervuilende wagen aan te schaffen: daarom moet er ook gelijktijdig op modal shift ingezet worden.

---

*Uit de burgerbevraging blijkt dat er bij de burgers meer draagvlak is om de meest vervuilende wagens te verbieden dan om de meest vervuilende wagens duurder te maken.*

---



Figuur 21: Resultaten burgerbevraging

Op lange termijn willen we verder gaan en vragen we aan Vlaanderen om maatregelen te treffen om naast salariswagens ook de eigen wagens op fossiele brandstoffen minder te bevoordelen en het aandeel af te bouwen. Zo bouwen we verder aan een **volledig emissiearm personenvervoer tegen 2050**.



## 3.6 Parkeren

### 3.6.1 Relatie tot thema ruimte-mobiliteit

In het thema ruimte, meer bepaald bij het thema transportinfrastructuur, gaat het over **bedachtzaam en zuinig omgaan met het bijkomende ruimtebeslag** gerelateerd aan het transportsysteem, waarbij we ook gaan ontharden waar mogelijk. Parkings en parkeerplaatsen behoren hier ook toe. We gaan in VVR Brugge op zoek naar parkeerinfrastructuur die deels kan onthard worden zodat steeds het minimum wordt verhard. Daarnaast gaan we ook op zoek naar welke mogelijkheden er zijn om parkings in halfverharding te voorzien (bijvoorbeeld de Brugse parking Waggelwater).

### 3.6.2 Regionale parkings

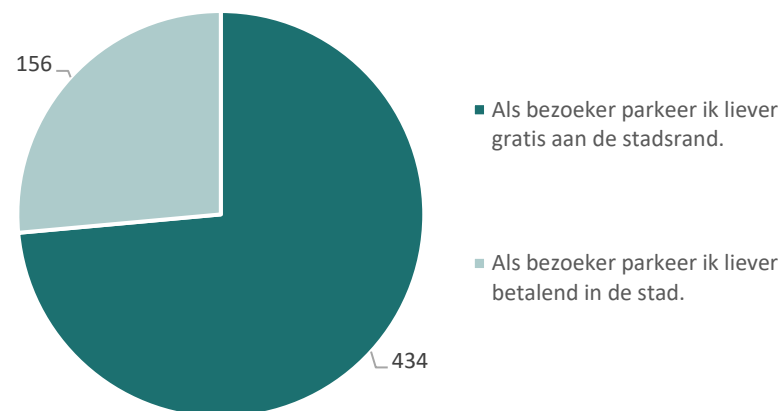
Voor het (toeristisch) verkeer naar de kust en het centrum van Brugge zetten we in op het aantrekkelijk maken van de combinatie van de wagen met alternatieve modi.

Voor de drie kustgemeenten opteren we voor een consistent parkeerverhaal dat voor elke kustbezoeker duidelijk is en zoekverkeer maximaal uitsluit. We gaan hierbij ook op zoek naar de mogelijkheden om bepaalde parkings een andere invulling te geven buiten het toeristische seizoen.

---

*Uit de burgerbevraging blijkt dat er bereidheid is om de auto aan de rand van de stad te parkeren.*

---



Figuur 22: Resultaten burgerbevraging

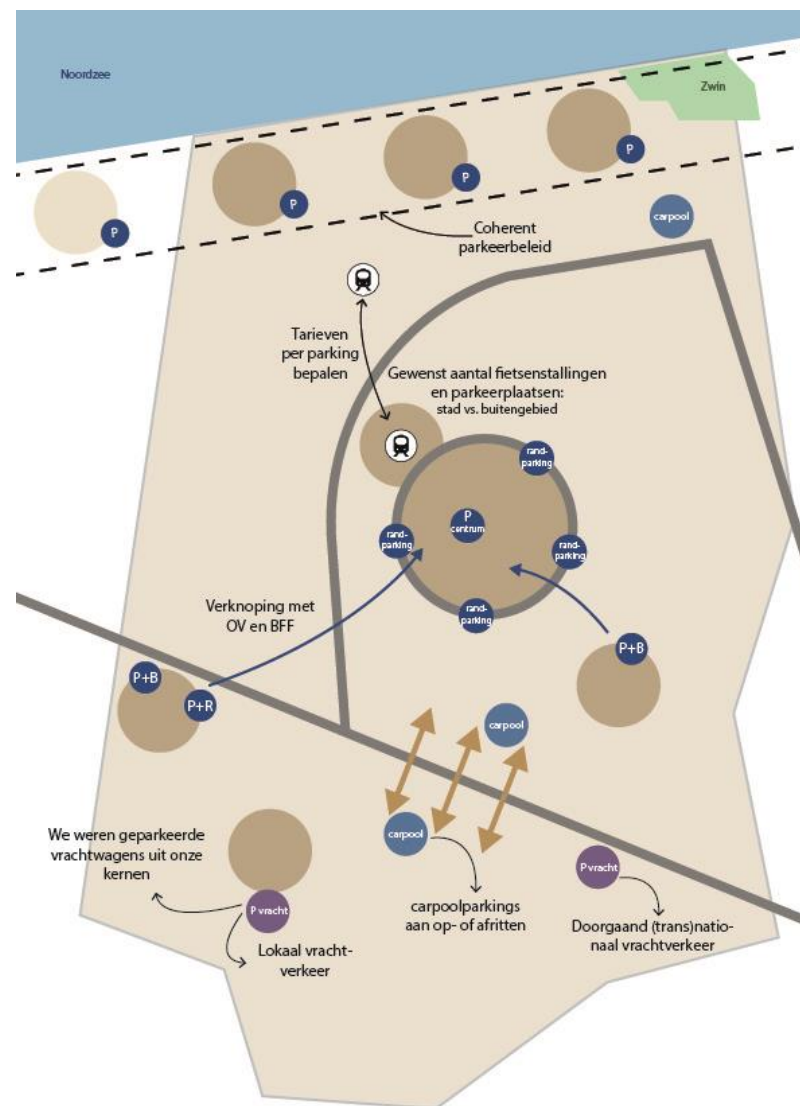
**Stationsparkings** zijn van belang op regionaal niveau. In de eerste plaats gaat het over een gewenst aantal fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen in functie van een vooropgestelde modal split per treinstation, waarbij rekening gehouden wordt met het aantrekkingsgebied. De fietsenstallingen zijn voldoende kwaliteitsvol en diefstalbestendig. De tarieven worden zo bepaald dat ze binnen de



regio het gewenste gedrag faciliteren: het betalend stationsparkeren in station A mag bijvoorbeeld niet voor negatieve effecten zorgen in station B. Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met ruimtelijke differentiatie: stedelijke gebieden vragen een andere aanpak dan buitengebieden en afstemming met het lokale parkeerbeleid is belangrijk. De NMBS hanteert een nationale strategie die op een gelijkaardige manier in heel België wordt toegepast. Er wordt wel steeds in overleg gegaan met de betrokken gemeenten op zoek naar maatregelen die de visie op regionaal niveau ondersteunen.

De ligging van de gemeenten rond de E40, de E403 en de A11 leent zich tot de aanleg van **carpoolparkings** aan op- en afritten. Hiervoor werd in het verleden een studie rond carpoolparkings uitgevoerd. We gaan verder met de uitrol van deze studie op het terrein: zowel het realiseren van nieuwe carpoolparkings als het vergroten van bestaande carpoolparkings. We bekijken of er in vervoerregio Brugge een update van de studie nodig is.

Voor bezoekers van verderaf bevinden zich op grotere afstand van het (stads)centrum **zowel P+R's als P+B's**. P+R's zijn idealiter gelegen op assen waarop frequente OV-verbindingen aanwezig zijn. Jabbeke toont dat dat ook over de gemeentegrenzen heen kan. De carpoolparking die daar voorzien wordt heeft betekenis als P+R van en naar het stadion van Club Brugge en toont aan dat dit een haalbare afstand is voor een P+R tot het (stads)centrum. We voorzien een goede verknoping met het OV en het BFF. We onderzoeken of het gewenst is om fietsdeelsystemen te voorzien. Daarnaast onderzoeken we of het aangewezen is bepaalde vormen van VOM te voorzien. We linken P+R en P+B verhaal aan de mobipunten in de vervoerregio Brugge. **Randparkings** bevinden zich op strategische locaties, waarvan het maximaal 10 minuten wandelen is tot het (stads)centrum. Zij spelen vooral een rol op lokaal niveau.



Figuur 23: Regionale principekaart parkeren

### 3.6.3 Vrachtwagenparkeren

Tegen 2030 moet het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten sterk gedaald zijn. Daarom wren we geparkeerde vrachtwagens uit onze woonkernen. We onderzoeken als vervoerregio welke oplossingen hiervoor mogelijk zijn. Door bedrijvzones bijvoorbeeld uit te rusten met faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs, bestaat de mogelijkheid om bestaande infrastructuur hiervoor geschikt te maken. We hebben een voorkeur voor gebundelde vrachtwagenparkings t.o.v. parkings langs wegen.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen lokale vrachtwagens en doorgaand vrachtverkeer. De lokale vrachtwagenchauffeur die 's nachts de vrachtwagen dient te parkeren is eerder een lokale aangelegenheid. Voor de lokale vrachtwagenchauffeurs kan er voornamelijk ingezet worden op bestaande infrastructuur op bedrijventerreinen. Doorgaand (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren, moet op een regionaal niveau aangepakt worden. Deze moeten vooral een plaats krijgen langs en/of nabij snelwegen. Gezien de belangrijke rol van de distributiesector worden zij hierbij betrokken. We vragen ook aan Vlaanderen hier een kader toe te bieden, gezien het om bovenregionaal vrachtverkeer gaat.

### 3.6.4 Toekomstgericht beleid via parkeerverordening

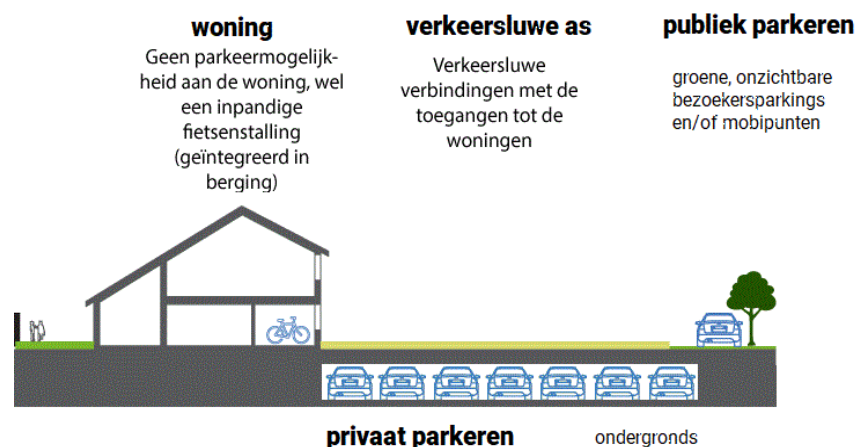
Het gebruik van de auto moet sterk afnemen in onze vervoerregio. Dat begint bij de auto aan de woning. We adviseren dat elke gemeente van de vervoerregio in zijn parkeerverordening opneemt dat een fietsenberging die vlotter bereikbaar is dan een autoparkeerplaats verplicht is. Bij grotere projecten wordt collectief parkeren nagestreefd en vertrekt de inrichting vanuit het hoofdzakelijk gebruik van zachte

vervoersmodi. Hierbij dient er een doordacht onderscheid gemaakt te worden tussen stedelijke gebieden en landelijke gebieden.

---

*Er is nood aan een regionale houvast inzake parkeernormen, rekening houdend met de specifieke ruimtelijke context. Een inspirerend voorbeeld hiervan is Immerzeel+ in Aalst: hier geldt een strenge parkeernorm in een duurzame wijk aan de rand van de stad.*

---



Figuur 24: Concept toekomstgericht beleid inzake parkeernormen

Daarnaast is het ook de bedoeling dat er zo veel mogelijk duurzame vervoersmodi gebruikt worden voor de woon-werkverplaatsing. Hiervoor kijken we naar de mogelijkheid om een parkeernorm met een maximaal aantal parkeerplaatsen op werklocaties op te leggen. Hier

wordt uiteraard ook rekening gehouden met de specifieke ruimtelijke context van de werklocaties: kantoorgebouwen aan een treinstation zijn vlotter bereikbaar met duurzame vervoersmodi dan de haven.

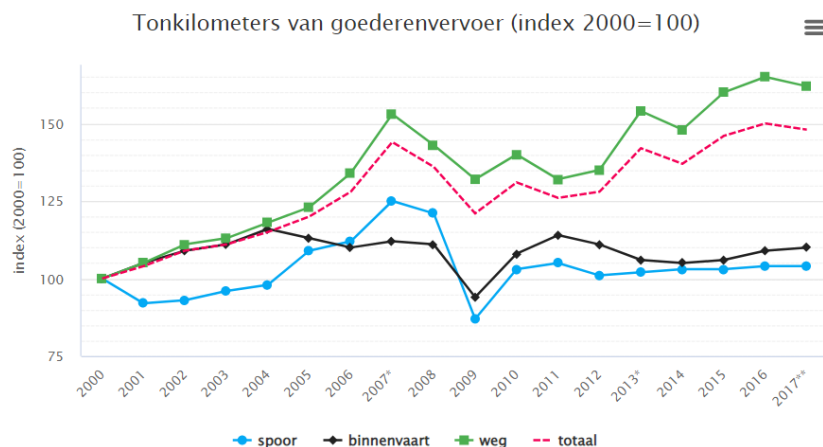
### **Effect van maatregelen**

Uit een verkenning met het verkeersmodel blijkt dat we door kosten te koppelen aan autoverplaatsingen een grote modal shift kunnen bereiken. Deze kost/weerstand wordt sterker in combinatie met investeringen in fiets en openbaar vervoer. Hoofdstuk 4 gaat hier dieper op in.

## 3.7 Logistiek

### 3.7.1 Modal shift goederenvervoer

De Vlaamse doelstellingen rond logistiek streven een **modal shift** na van het **logistiek transport over de weg naar water- en spoorwegen**. Het streefdoel is om tegen 2030 30% van het goederenvervoer over spoor of water te laten verlopen, mits flankerende maatregelen. Op heden bedraagt dit aandeel in Vlaanderen 19%. In de recente Rail Roadmap 2030 werd deze ambitie nog verder verscherpt naar een verdubbeling van het transportvolume over spoor en water, naar **38%** van het totale goederenvervoer.



Tabel 1: Evolutie tonkilometers goederenvervoer, 2000-2017 (Bron: Departement Omgeving)

In de afgelopen decennia zagen we in Vlaanderen een toename van het aantal tonkilometers goederenvervoer, maar nauwelijks een toename van het aandeel goederenvervoer over spoor en binnenvaart. Om de ambities waar te maken zijn dus acties nodig. Het gebruik van

binnenvaart en spoor moet toenemen door **infrastructuurwerken en verbeterde doorstroming**, door de ontwikkeling en ontsluiting van **logistieke knooppunten met goede overslagmogelijkheden** en het stimuleren van synchromodaliteit dankzij **technologische ontwikkelingen** die de informatiestromen en samenwerking tussen verschillende modi vergemakkelijken. Het bepalen van de prioriteiten in de infrastructuurwerken en van de meest logische locaties voor die knooppunten overschrijdt het niveau van de vervoerregio.

### 3.7.2 Logistiek in de vervoerregio

Onze vervoerregio wordt getypeerd door de aanwezigheid van de zeehavens. Deze belangrijke logistieke knoop voor de regio trekt grote vrachtstromen aan en maakt van de multimodale ontsluiting van deze logistieke knoop een onderwerp dat de grenzen van de vervoerregio overschrijdt.

Een reeks lopende of geplande maatregelen maken dat de haven zich verder kan ontwikkelen en vrachtstromen duurzaam kan afwikkelen. Om de economische toekomst van de haven te garanderen en de mobiliteit en leefbaarheid in Zeebrugge te verbeteren wordt werk gemaakt van een **nieuwe toegang tot de haven** van Zeebrugge.

Om overbodige wegtransporten te voorkomen, moet voldoende capaciteit voor goederen op het spoornetwerk worden voorzien en de binnenvaartrelatie met de havens van Gent en Antwerpen worden onderhouden. Dit is mogelijk via het Schipdonkkanaal, het kanaal Gent-Brugge of door middel van estuaire vaart. Ook **pijpleidingen tussen de havens** onderling kunnen massale stromen van de weg houden.

In de vervoerregio is er nood aan een **betere ontsluiting via het water**. Zo moet de waterlink Oostende – Brugge – Gent verder geoptimaliseerd

worden en zijn de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge op vandaag belangrijke knelpunten. Daarnaast biedt ook de estuaire vaart beperkte mogelijkheden, maar dit dient zeker te worden aangevuld met een hoogwaardige en moderne verbinding op het hoofdwaterwegennet. Betere **afspraken tussen verladers en logistieke dienstverleners** en digitalisering van info-uitwisseling kunnen de efficiëntie van de ontsluiting via het water helpen verbeteren.

De luchthaven van Oostende buiten onze vervoerregio biedt kansen voor de **complementariteit met de haven** van Zeebrugge. Zo kunnen vertragingen in de zeevaart bijvoorbeeld worden opgevangen door de luchthaven. Bovendien kan de luchthaven, die een snelle vervoersstroom faciliteert, een belangrijke schakel zijn in het nastreven van synchromodaliteit (kiezen voor de beste oplossing naargelang de noden).

Het **inzetten van de sporen van de kusttram voor stedelijke distributie** is een te onderzoeken piste. Daarbij dient in eerste instantie nagegaan te worden onder welke randvoorwaarden dit mogelijk is. Indien de randvoorwaarden het toelaten kan het zinvol zijn deze piste verder te onderzoeken.

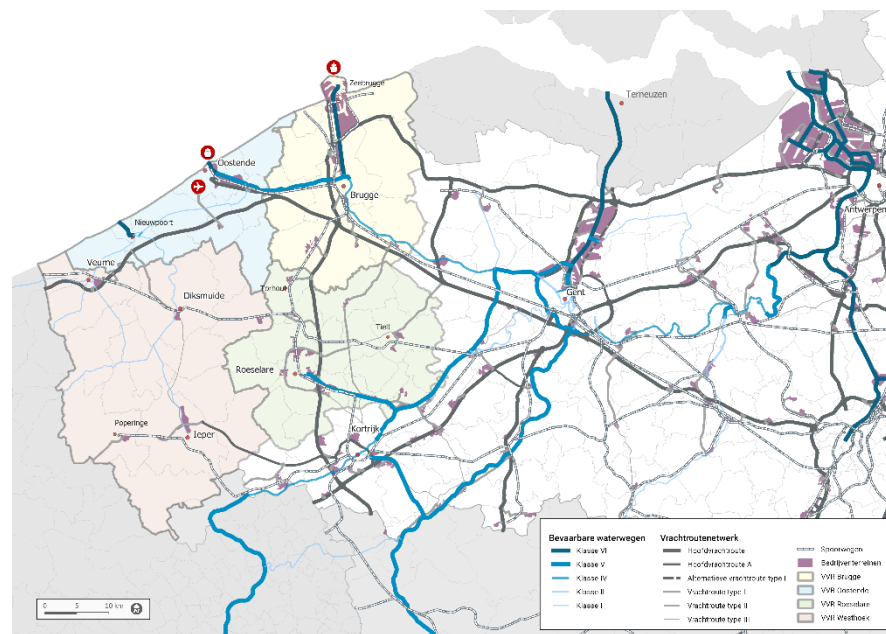


Figuur 25: Bevaarbare waterlopen, spoorwegen en bedrijventerreinen (Bron: NMBS & DVW)

### 3.7.3 Logistieke ingrepen buiten de vervoerregio

Logistiek speelt op een veel grotere schaal dan enkel onze vervoerregio: de logistieke stromen hebben meestal een herkomst of bestemming ver buiten onze vervoerregio. Dat maakt van de multimodale ontsluiting en de mogelijkheden tot modal shift een onderwerp dat de grenzen van de vervoerregio overschrijdt.

In een werksessie met een aantal belangrijke spelers en stakeholders uit het logistieke veld zochten we voor een aantal West-Vlaamse vervoerregio's naar **kansen en knelpunten** met het oog op de realisatie van de modal shift in het goederenvervoer. De vervoerregio vraagt om overkoepelend op Vlaams niveau te bepalen waar logische knopen komen, waar het logisch is om overslag te doen ... Vervolgens kunnen we als vervoerregio onderzoeken welke rol we zelf hierin kunnen spelen. De figuur geeft een overzicht van het aanwezige logistieke netwerk.



Figuur 26: Bestaand logistiek netwerk

Het waternetwerk biedt de meeste kansen als alternatief voor goederentransport over de weg. Een goede **ontsluiting van de haven van Zeebrugge** is daarom van cruciaal belang. De Vlaamse Waterweg realiseert momenteel langs het kanaal Gent-Brugge in de omgeving Woestijne in Aalter een logistiek knooppunt. Nog verder kan ook een stuk van de waterlink Gent – Antwerpen verder geoptimaliseerd worden (het stuk tussen sluis Merelbeke en Baasrode is CEMT klasse IV, net als link Oostende – Brugge – Gent). Daarnaast is er congestie op de binnenvaartzijde van de ontsluiting van de grote containerterminals in de haven van Antwerpen. De implicaties hiervan zijn ruimer dan het regionale niveau.

Om een modal shift van de vrachtwagen te realiseren is het van belang om verder in te zetten op de binnenvaart vanaf de haven van Zeebrugge. Via het kanaal Gent-Brugge, de Leie, het kanaal Roeselare-Leie en het kanaal Kortrijk-Bossuit is vrachtvervoer richting Noord-Frankrijk mogelijk. De geplande rivierterminal in Roeselare en een verdere uitbouw van de terminal in Wielsbeke kan het potentieel van de binnenvaart nog verder vergroten.

In West-Vlaanderen zijn veel bedrijven en bedrijventerreinen gelegen langsheen spoorlijnen. Toch worden deze spoorlijnen vandaag weinig gebruikt voor lokaal of doorgaand goederenvervoer, enerzijds wegens **capaciteitsgebrek op het spoornetwerk zelf**, anderzijds wegens de **hoge overslagkost voor (kleine) vrachtvolumes**.

Een oplossing voor het capaciteitsprobleem kan bestaan uit het aanleggen van **wijksporen** voor goederentreinen naar de havens in het noorden van Vlaanderen zoals de haven van Zeebrugge en omgekeerd. Een dergelijke **capaciteitsverhoging** biedt ook kansen voor de aan het spoor gelegen bedrijventerreinen.

Voor Infrabel zijn de grootste knelpunten de **hoge kosten voor overslag tussen de verschillende modi** en het gebrek aan **direct contact met de potentiële verladers**. Moet de aanleg van nieuwe spoor- of overslaginfrastructuur volgen uit een toename van de vraag naar goederenvervoer over het spoor, of zal de vraag naar meer goederenvervoer over het spoor volgen uit de aanleg van nieuwe infrastructuur?

Voor goederenvervoer over het spoor heeft vooral de bottleneck rond Gent een impact op de vervoerregio Brugge: Gent-Sint-Pieters voor

verkeer richting Brussel en het stuk tussen Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort voor verkeer richting de havens van Gent en Antwerpen.

#### 3.7.4 Trends en innovaties

Een aantal **technologische innovaties** kunnen bijkomend bijdragen aan het bewerkstelligen van een modal shift. Proefprojecten met onbemande ‘watertrucks’ tonen alvast het potentieel aan voor kleinschaligere logistieke stromen. De **onbemande vaart** wint ook algemeen aan belangstelling. Verschillende proefprojecten worden opgezet om het potentieel uit te testen.

Andere innovaties verkennen nieuwe horizonten, zoals het luchtruim. De Volodrone werd bijvoorbeeld ontworpen om **logistiek transport via de lucht** mogelijk te maken, voornamelijk in stedelijke context. In de toekomst kunnen ‘nieuwe’ logistieke transportmodi in overweging genomen worden.



Figuur 27: Volodrone (links, bron: Volocopter) en watertruck (rechts, bron: Watertruck+)

Op **lokaal niveau** bestaan tal van mogelijkheden om logistiek transport te faciliteren, maar tegelijk ook aan banden te leggen. Hierbij denken we aan het opleggen van leveruren in schoolomgevingen, kleine hubs aan

de randen van centra waarvan beleving eventueel ook met cargobikes mogelijk is ... De stad Mechelen onderzoekt in het Europese project Ulaads (<https://www.mechelen.be/ulaads>) de verdere mogelijkheden rond duurzame stedelijke logistiek. De TEN-T verordening stipuleert dat de stad Brugge ook een duurzaam stedelijk logistiek beleidsplan moet opmaken tegen 2030 (<https://omgeving.vlaanderen.be/european-urban-mobility-framework-emissieloze-stadslogistiek-verankerd>).



## 3.8 Vrachtroutenetwerk

### 3.8.1 Doel

In 2013 werd het ‘**Regionaal Vrachtroutenetwerk Vlaanderen**’ opgemaakt, maar dit netwerk werd nooit geformaliseerd of in de praktijk uitgerold. Het vertrok vanuit een selectie van regionale bedrijventerreinen op basis van oppervlakte en stuurgroepenoverleg en was geënt op de vorige wegencategorisering. De invoering van de nieuwe wegencategorisering biedt een kans om dit regionaal vrachtroutenetwerk te herzien, **aangepast aan de principes van de nieuwe wegecategorisering**. Het samenwerkingsmodel van de vervoerregio biedt dan weer de opportuniteit om de routes te verfijnen op schaal van de vervoerregio.

De doelstellingen en functies van het regionaal vrachtroutenetwerk blijven dezelfde:

- **Ontsluiten** van bedrijventerreinen met een regionale vervoersvraag en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer).
- Onderling **verbinden** van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten.
- **Kanaliseren** van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegenet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid).

- Kwetsbare gebieden (zoals kernen) **vrijwaren van hinder** door vrachtverkeer.

### 3.8.2 Netwerkstructuur

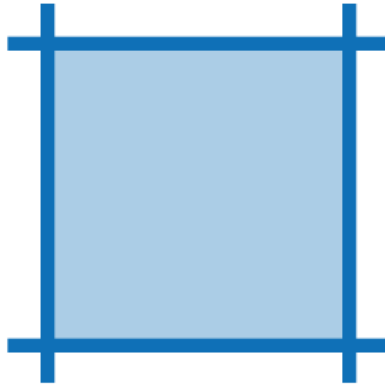
Het regionaal vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegencategorieën die door de vervoerregio worden geselecteerd.

- **Hoofdvrachtroutes** worden gevormd door de Europese en Vlaamse hoofdwegen.
- **Regionale vracht(geleidings)routes** worden gevormd door de meeste regionale wegen en een beperkt aantal interlokale wegen.
- **Aanrijroutes** worden gevormd door delen van regionale, interlokale en lokale wegen.

Aanvullend kunnen gemeenten het regionaal vrachtroutenetwerk nog verder uitbreiden met **lokale vrachtroutes**.

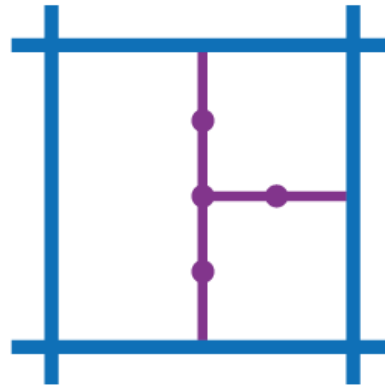
De structuur van het regionaal vrachtroutenetwerk volgt maximaal die van de nieuwe wegencategorisering: **rasters op de hogere wegencategorieën, boomstructuren op de lagere wegencategorieën**. Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vrachtroutes met een **verbindingsfunctie** (hoofd- en regionale vrachtroutes) en routes met louter een **bestemmingsfunctie** voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes).

## Hoofdvrachtroutes



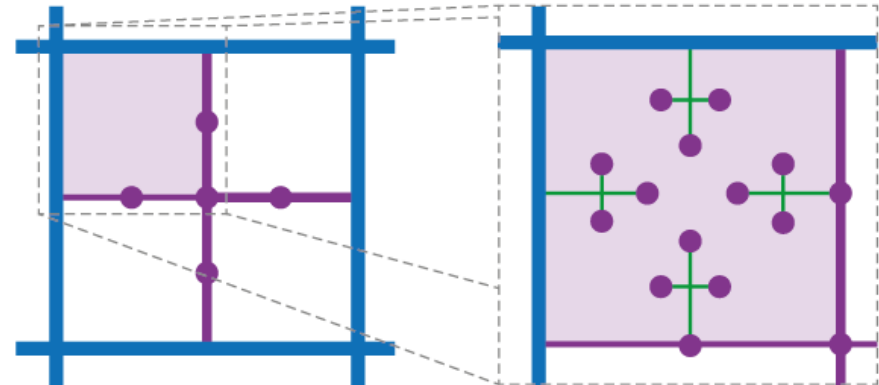
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen samen het hoofdvrachtrouten-netwerk. De hoofdvrachtroutes vormen een rastervormig netwerk. De mazen van de hoofdvrachtroutes vormen de grootste mazen in het vrachtrouten-netwerk.

## Regionale vrachtroutes



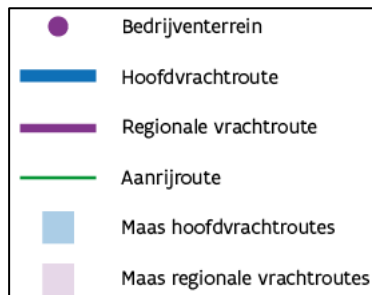
De regionale vrachtroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofdvrachtrouten-netwerk en verbinden bedrijventerreinen onderling. Ze verkleinen de mazen van het hoofdvrachtrouten-netwerk. De regionale vrachtroutes bestaan in eerste instantie uit regionale wegen maar niet alle regionale wegen moeten als vrachtroute worden geselecteerd.

## Aanrijroutes



Ook een beperkt aantal interlokale wegen wordt geselecteerd als regionale vrachtroute. De regionale vrachtroutes vormen samen de mazen van het regionaal vrachtrouten-netwerk.

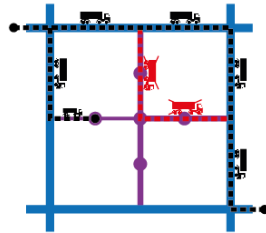
Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten-netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen rasters. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten-netwerk. Ze hebben louter een bestemmings-functie. Zowel regionale wegen, interlokale wegen als lokale wegen kunnen geselecteerd worden als aanrijroutes voor vrachtverkeer.



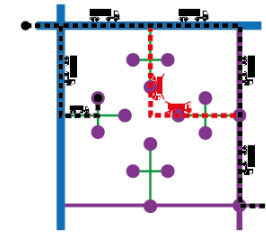
### 3.8.3 Naar een robuust vrachtroutenetwerk

Net als de nieuwe wegcategorisering moet het regionaal vrachtroutenetwerk een **robuust netwerk** worden. Dat betekent dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Dat leidt tot **betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd**. Daarom wordt opnieuw een onderscheid gemaakt tussen **reguliere situaties en verstoringen**. In reguliere situaties gebruikt doorgaand vrachtverkeer altijd maximaal de hoofdvrachtroutes. Bij verstoringen kan doorgaand vrachtverkeer ook gebruik maken van de regionale vrachtroutes om mazen van hoofdvrachtroutes te doorsnijden. 'Re-routing' over aanrijroutes of lokale vrachtroutes is echter nooit mogelijk, aangezien zij boomstructuren vormen.

Reguliere situatie

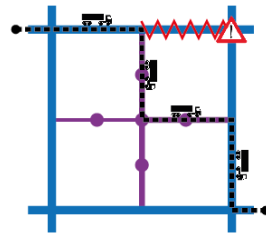


In een reguliere situatie mag vrachtverkeer een maas van hoofdvrachtroutes niet doorsnijden via regionale of lager geselecteerde vrachtroutes. De vrachtroutes binnen de maas van hoofdvrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

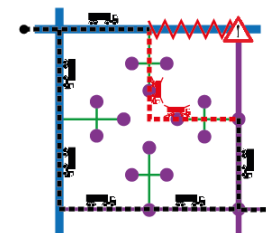


Vrachtverkeer mag en kan een maas van regionale vrachtroutes nooit doorsnijden via aanrijroutes of wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn. De aanrijroutes binnen de maas van regionale vrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

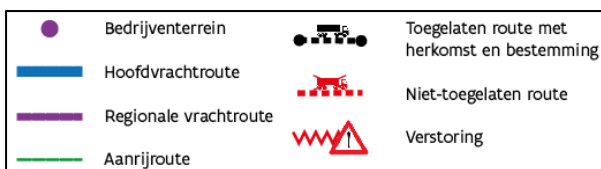
Verstoringen



Bij een verstoring op een hoofdvrachtroute mag vrachtverkeer ook gebruik maken van regionale vrachtroutes.



Bij verstoring op een regionale vrachtroute mag en kan vrachtverkeer nooit gebruik maken van aanrijroutes of wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn om een maas van regionale vrachtroutes te doorsnijden. Het vrachtverkeer moet een omweg nemen via een andere regionale of hoofdvrachtroute.



### 3.8.4 Selectiemethodiek

Het regionaal vrachtrouten netwerk werd als volgt geselecteerd door de vervoerregio:

- **Stap 1:** In een eerste stap werden alle Europese en Vlaamse hoofdwegen geselecteerd als hoofdvrachtroutes en werden alle regionale wegen geselecteerd als regionale vrachtroutes.
- **Stap 2:** De nog niet geselecteerde verbindende routes uit het ontwerp-vrachtrouten netwerk op interlokale wegen werden bijkomend als regionale vrachtroutes geselecteerd. De nog niet geselecteerde ontsluitende ('doodlopende') routes uit het ontwerp-vrachtrouten netwerk werden bijkomend als aanrijroutes geselecteerd. Dit resulteerde in een eerste werkkaart waarop alle in het ontwerp-vrachtrouten netwerk geselecteerde regionale bedrijventerreinen ontsloten waren.
- **Stap 3:** Deze werkkaart werd voorgelegd aan de leden van de ambtelijke werkgroep in bilaterale sessies. Tijdens deze bilaterales konden de leden van de werkgroep enerzijds aanpassingen voorstellen aan de selecties uit stap 2. Anderzijds werden aanvullende attractiepolen voor vrachtverkeer geïnventariseerd (belangrijke lokale bedrijventerreinen en individuele bedrijven met een bovenlokale impact, regionale bedrijventerreinen die nog niet geselecteerd waren in het ontwerp-vrachtrouten netwerk) en via aanrijroutes ontsloten naar de hoofd- en regionale vrachtroutes.

---

<sup>16</sup> Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen: [https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4\\_brochure\\_robuustwegennet\\_website%20%281%29.pdf](https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_website%20%281%29.pdf)

- **Stap 4:** De input uit de bilaterales werd verwerkt tot een coherent regionaal vrachtrouten netwerk dat voldoet aan de netwerkprincipes.

### 3.8.5 Kwaliteitseisen

Het regionaal vrachtrouten netwerk kent **geen eigen inrichtingsprincipes**, al hebben de inrichtingsprincipes van de wegencategorisering wel een invloed op het vrachtverkeer. De inrichtingsprincipes voor Europese en Vlaamse hoofdwegen stellen dat deze wegcategorieën ontworpen moeten zijn voor gemotoriseerd inclusief vrachtverkeer. Ook de regionale en interlokale wegen worden in principe gedimensioneerd op vrachtverkeer, onafhankelijk van hun rol in het vrachtrouten netwerk<sup>16</sup>.

Het vrachtrouten netwerk kan wel een bijkomende leidraad zijn om keuzes te maken bij het inrichten van de wegen. Zo kunnen op wegen die onderdeel zijn van het vrachtrouten netwerk geen **tonnagebepalingen** gehanteerd worden of **vrachtwerende maatregelen** genomen worden. Omgekeerd moeten dergelijke maatregelen principieel wel mogelijk zijn op wegen die geen onderdeel van het regionaal vrachtrouten netwerk zijn.

### 3.8.6 Kilometerheffing voor vrachtwagens

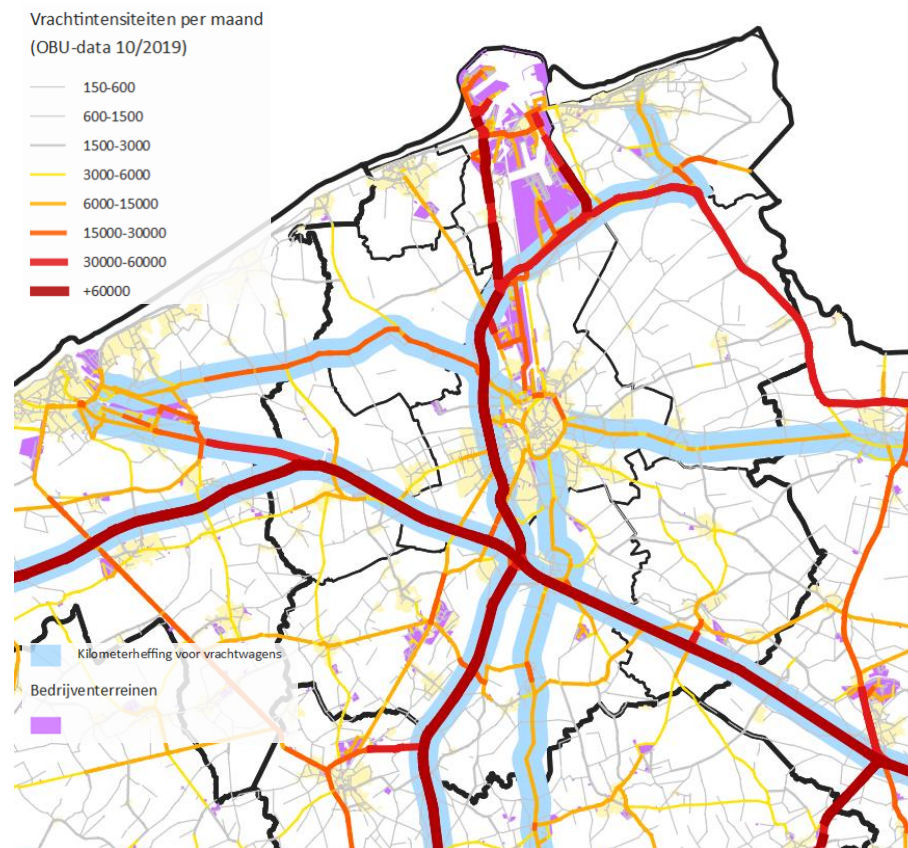
In 2016 werd een kilometerheffing ingevoerd voor vrachtwagens boven 3,5 ton. De kilometerheffing geldt op **alle autosnelwegen en een aantal gewestwegen van het onderliggend wegennet**, in het

Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen: [https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4\\_brochure\\_robuustwegennet\\_RW\\_IW.pdf](https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_RW_IW.pdf)

bijzonder wegen parallel met autosnelwegen om uitwijkgedrag te voorkomen. Er geldt een vast tarief per kilometer.

De selectie van wegen waarop de kilometerheffing voor vrachtwagens geldt, is **gedeeltelijk gerelateerd aan de vrachtintensiteiten**. In vervoerregio Brugge geldt bijvoorbeeld kilometerheffing voor vrachtwagens op de A11, N31, N50, E403, E40 en delen van de N49 en N9, maar niet op de N34, de N350 en het noordelijk deel van de N31. Er is evenmin een koppeling met het (ontwerp-) vrachtroutenetwerk: op sommige vrachtroutes geldt kilometerheffing, op andere niet en er wordt ook tol geheven op wegen die geen vrachtroutes zijn.

In de oriëntatiefase van het regionaal mobiliteitsplan werd vastgesteld dat de versnipperde maatregelen, zoals tonnagebepalingen, tolheffingen en slimme filters, voor vrachtwagens vandaag zorgen voor een verschuiving van het probleem **uitwijkgedrag naar wegen zonder maatregelen**. Dat zijn vaak lager gecategoriseerde wegen waar vrachtverkeer om verkeersveiligheids- of leefbaarheidsredenen ongewenst is.



Figuur 28: Vrachtintensiteiten op maandbasis volgens OBU-data, oktober 2019, in combinatie met huidige tolwegen voor vrachtwagens

Vervoerregio Brugge is daarom voorstander van een **sturende in plaats van een volgende kilometerheffing** voor vrachtwagens. In die zin zien we een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens niet enkel als een belasting van het type 'de gebruiker betaalt', maar ook als een instrument om het correct gebruik van het vrachtroutenetwerk af te dwingen, samen met bijvoorbeeld plaatselijke tonnagebepalingen. We

willen dat vrachtwagens gebruik maken van de routes aangeduid in ons regionaal vrachtroutenetwerk zodat ze niet rijden op plekken waar ze niet gewenst zijn, zoals in de kernen.

In de praktijk wenst vervoerregio Brugge op de hoogste categorieën van het vrachtroutenetwerk geen of weinig tol voor vrachtwagens te heffen, om het gebruik van deze wegen door vrachtwagens maximaal te stimuleren. **Hoe lager de categorie van het vrachtroutenetwerk, hoe hoger de tarieven:** de laagste categorieën van het vrachtroutenetwerk moeten immers slechts voor korte afstanden gebruikt worden door vrachtwagens, aan het begin of op het einde van hun traject. Doorgaand vrachtverkeer op lange afstanden moet immers

van de hogere categorieën gebruik maken. Op de wegen die geen deel uitmaken van het vrachtroutenetwerk kunnen ten slotte de hoogste tarieven gelden om vrachtverkeer maximaal te ontmoedigen, of kunnen **regionaal afgestemde tonnagebepalingen** ingevoerd worden.

$$\frac{\text{prijs}}{\text{km}}(\text{hoofdvrachtroute}) < \frac{\text{prijs}}{\text{km}}(\text{regionale vrachtroute}) < \frac{\text{prijs}}{\text{km}}(\text{aanrijroutes})$$

Op basis van bovenstaande visie zal in de volgende fase de finale netwerkkaart van het regionaal vrachtroutenetwerk worden opgemaakt.

## 3.9 Veiligheid

### 3.9.1 Inleiding

Vision Zero is duidelijk: tegen 2050 mogen er geen verkeersdoden meer vallen in onze vervoerregio. Het aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers moet ook met 20% dalen tegen 2030. Een slachtoffervrij vervoerssysteem is naast een van de 8 strategische doelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan ook de grootste wens van de burgers voor de mobiliteit van de toekomst in de vervoerregio Brugge.

Het thema verkeersveiligheid bouwen we op vanuit de 5 pijlers of 5 E's van verkeersveiligheid (Engineering, Enforcement, Education, Engagement en Evaluation) en de doelstellingen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, een vijfjaarlijks actieplan dat richting geeft aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021 - 2025 worden 9 overkoepelende doelstellingen als onderdeel van een veilig verkeerssysteem en 9 prioritaire aandachtspunten geformuleerd. De voornaamste focus ligt op het vermijden van ongevallen met actieve weggebruikers.

### 3.9.2 Infrastructuur en technologie

De huidige situatie wordt in de eerste plaats veiliger gemaakt door **onveilige situaties in de infrastructuur weg te werken**. Hierbij geven we prioriteit aan die locaties waar de onveiligheid het grootst is. Daarom werken we stelselmatig de gevaarlijke punten weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met **prioriteit voor zwarte punten voor fietsers**, aangezien veiligheid een topprioriteit voor fiets is, zoals reeds aangehaald in alinea 3.3.2. Voor vervoerregio Brugge mag

de methodiek van deze prioriteitenlijst en de definitie van zwarte punten verder worden aangescherpt ten opzichte van de huidige methodiek.

Onveilige schakels in het fietsnetwerk worden weggewerkt en schoolomgevingen, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, worden verkeersveilig ingericht. Op wegen met een belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer zetten we sterk in op het **ontvlechten** van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor langzame vervoerswijzen. Conflicten tussen gemotoriseerd en traag verkeer herleiden we tot een minimum. Daarnaast is er in vervoerregio Brugge veel draagvlak om **in de kernen en in schoolomgevingen het fix the mix-principe** toe te passen. Hier voeren we zones 30 in en weren we doorgaand autoverkeer zodat het mengen van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer mogelijk is op een veilige manier. Lokaal kan er ook worden ingezet op fietszones. Op wegen zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer buiten de bebouwde kom, zoals landbouwwegen, nemen we maatregelen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken (bijvoorbeeld snelheidsverlagingen, tractorsluizen of filters). Het is belangrijk dat de weginrichting steeds maximaal de toegelaten snelheid ondersteunt: een sterke koppeling tussen de nieuwe wegencategorisering en de inrichtingsprincipes is daarom essentieel.



Figuur 29: Kernmaatregelen van een fix the mix-wijk (Bron: Fietsberaad)

In onze vervoerregio hebben we bijzondere aandacht voor het veiliger bereikbaar maken van de haven Zeebrugge/Noord-Brugge voor actieve weggebruikers. Dit kan onder meer door het realiseren van conforme fietspaden.

We ontwikkelen **'vergevinggezinde wegen'**, ontworpen om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen. We passen ook informatietechnologie toe om verkeersgeleiding zo veilig mogelijk te maken, zoals slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer. Afhankelijk van de intensiteiten en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegencategorisering en het fietsnetwerk zetten we in op conflictvrije lichtenregelingen op kruispunten. We aanvaarden daarvoor langere wachttijden, zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor de fietsers. Waar het fietsnetwerk een belangrijke functie vervult, zorgen we dat de wachttijden voor fietsers minder lang zijn dan die voor auto's.

We stimuleren **technologie in individuele voertuigen** om de veiligheid te verhogen, zoals waarschuwingssystemen, systemen voor veilige afstand, adaptieve cruise control, automatisch remmen in gevaarsituaties,... Met gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens krijgen we daarnaast zicht op zogenaamde 'grijze punten': locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel onveilig is. Die pakken we preventief in plaats van reactief aan.

### 3.9.3 Regulering en handhaving

Als vervoerregio vinden we **politiecontroles op onveilig en asociaal gedrag in het verkeer** belangrijk. We denken daarbij aan onder andere **snelheid, alcohol, afleiding, asociaal, roekeloos rijgedrag en foutparkeren**.









---

*ISA, alcoholslot, nultolerantie voor alcohol en meer handhaving zijn oplossingsrichtingen die veel bijval krijgen van de burgers van de vervoerregio. Bij de stakeholders en de ambtenaren konden de eerste twee op minder draagvlak rekenen, maar voor alle andere oplossingsrichtingen is er een groot draagvlak.*

---



Hoe zou u ervoor zorgen dat er veel minder ongevallen gebeuren op onze wegen voor de regio Brugge?

Een slimme snelheidsbegrenzer in elke auto zodat nooit sneller kan gereden worden dan de maximaal toegelaten snelheid.	
Een alcoholslot in elke wagen waardoor wie meer gedronken heeft dan toegelaten, niet kan rijden.	
Een volledig verbod op alcohol voor wie een voertuig bestuurt.	
Meer politiecontroles op snelheid, alcohol, roekeloos rijgedrag, enz.	
Een nieuw rijexamen van zodra iemand vijf verkeersovertredingen begaat.	
Bloembakken, drempels en andere herinrichtingen om de snelheid van voertuigen te verlagen.	
Alle landelijke eenvakswegen gesloten voor niet plaatselijk autoverkeer.	
Niets doen en wachten tot mensen vanzelf hun rijgedrag aanpassen.	

Figuur 30: Resultaten burgerbevraging

### 3.9.4 Gedrag, beleid en monitoring

Naast regulering en handhaving zetten we ook sterk in op sensibilisering en educatie. Hierbij wordt verder gekeken dan enkel het gemotoriseerd verkeer, ook de fiets en alle duurzame alternatieven staan centraal in het verkeersveiligheidsbeleid. De kennis van de verkeersregels en vaardigheden, risicoperceptie en bewuste aandacht voor kwetsbare weggebruikers bij alle weggebruikers moet worden verhoogd, zodat elke weggebruiker zich comfortabel voelt en iedereen veilig kan deelnemen aan het verkeer.

Aan de hand van het SAVE-charter Steden en Gemeenten worden lokale besturen reeds aangespoord om een beter en veiliger mobiliteitsbeleid te voeren. Als vervoerregio vormen we een kader om hierin een overkoepelende en gecoördineerde aanpak van de gemeenten te ondersteunen en een verkeersveilige leefomgeving te creëren.

In de vervoerregio Brugge primeert de verkeersveiligheid ten opzichte van doorstroming. We streven naar een differentiatie van de autobereikbaarheid, waarbij in de kernen specifieke activiteiten en doelgroepen bereikbaar blijven. Vrachtverkeer wordt maximaal geweerd uit de kernen. Lokale bevoorrading in de kernen moet wel mogelijk blijven. Daarom wordt er gezocht naar oplossingen die inzetten op de veiligheid van en bereikbaarheid van de kernen voor fietsers en andere duurzame modi, zodat deze modi aantrekkelijker worden. Dit is een denkoefening die duidelijk maakt wat de visie van de gemeenten op langetermijn is.

In functie van de verkeersleefbaarheid is het van belang om voldoende aandacht te besteden aan (geluids)overlast ten gevolge van verkeer. Indien er langs drukke verkeersaders nieuwe ontwikkelingen komen, kijken we als vervoerregio naar de ontwikkelaar om hier de nodige hinderbeperkende en geluidswerende maatregelen te voorzien. Op die manier trachten we onder andere visuele hinder, geluidshinder en fijn stof te beperken.

### 3.10 Toegankelijkheid

Als vervoerregio zorgen we voor een sociaal, inclusief vervoerssysteem, waarbij **iedereen zich zelfstandig en op een veilige manier kan verplaatsen**, en dit binnen een gebiedsdekkend vervoerssysteem. Dit houdt in dat we zorgen voor een veilig fietsnetwerk voor jongeren en ouderen, ook richting scholen, en voldoende groentijd op lichtengeregelde voetgangersoversteken. Ons mobiliteitssysteem is toegankelijk voor alle leeftijden.

Mobiliteit moet **betalbaar zijn voor iedereen**. We garanderen betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer voor iedereen, door een sociaal tarief te voorzien of derde- betalerssystemen voor inkomenszwakke groepen.

Bushaltes moeten toegankelijk zijn voor iedereen. Het merendeel van de bushaltes is niet toegankelijk voor mensen met een motorische of visuele beperking. We zorgen ervoor dat het openbaar vervoer toegankelijk wordt voor iedereen: voor jongeren en ouderen, voor mensen met een functionele beperking, voor inkomenszwakke groepen. Toegankelijkheid speelt namelijk op verschillende niveaus: betaalbaarheid, zelfstandige verplaatsingen voor zo veel mogelijk mensen en infrastructuur.

We maken **halte-infrastructuur toegankelijk** voor personen met een motorische of visuele beperking, conform het vademecum Toegankelijk Publiek Domein van AWV, waarnaar vanuit het Masterplan Toegankelijkheid (Vlaamse Overheid, 2020) wordt verwezen. We maken haltes toegankelijk voor rolstoelgebruikers en voorzien informatiesystemen aangepast aan slechtzienden (cfr. auditieve signalisatie). Daarnaast zetten we ook maximaal in op visuele

signalisatie aan de haltes. We richten de overstaphaltes zo leesbaar mogelijk in. In eerste instantie geven we prioriteit aan haltes in de stedelijke gebieden en hoofddorpen langs het kernnet, vervolgens aan haltes op het aanvullend net. Daarnaast ligt de prioriteit voor het toegankelijk maken van haltes voor mensen met een beperking aan haltes die in de nabijheid zijn gelegen van bepaalde zorginstellingen, woonzorgcentra etc.

We vragen aan de hogere overheden om alle treinen en alle bussen te voorzien op personen met een motorische of visuele beperking. Dit betekent dat er nood is aan een standaard perronhoogte die wordt toegepast in elk treinstation/bushalte, dat er een laadhelling voorzien wordt op de treinen, dat de treinen en bussen worden ontworpen met voldoende brede gangpaden en toegangsdeuren tussen de perrons, en dat er voldoende rolstoelplaatsen voorzien worden in de treinstellen. Daarnaast vragen we om standaard visueel en auditief reizigersinformatie te voorzien in stations en de belangrijkste haltes.

## 4 KORTE VERKENNING VAN DE THEMATISCHE BOUWSTENEN

### 4.1 Modelscenario's

Op basis van de hiervoor genoemde bouwstenen hebben we in een eerste stap vier modelscenario's verkend. Een modelscenario is een ideaal scenario binnen een bepaald thema bedacht door (mobiliteits)experten. Het gaat hierbij om globale scenario's en niet om een afgeklopt consensusscenario. Het opstellen van deze modelscenario's geeft ons de mogelijkheid om **inzichten te krijgen in de effecten van een verregaande uitrol van bepaalde mobiliteitsthema's**. Daarnaast is ook **onderlinge vergelijking tussen de thema's** mogelijk om keuzes te maken voor het actieplan. Voor de vervoerregio Brugge hebben we volgende **modelscenario's** verkend:



**Fiets:** Alle fietssnelwegen en BFF-routes worden optimaal ingericht.



**Openbaar vervoer:** De frequentie van het trein- en kernnet wordt verhoogd. Nieuwe verbindingen en stations worden opgenomen. Tijdens de spits is er een betere doorstroming.



**Ruimte:** Nieuwe inwoners en nieuwe tewerkstelling situeert zich uitsluitend in zones met een gunstige modal split. Dit komt neer op een verschuiving ten opzichte van het referentiescenario (2030) van 2 800 inwoners (1%) en 3 500 nieuwe tewerkstellingsplaatsen (3%).



**Kosten:** Het autogebruik wordt ontmoedigd door het invoeren van kosten. Het kan gaan om parkeerkosten, terugdringen van parkeercapaciteit, effectieve circulatiemaatregelen, stadstol, ... Modelmatig wordt een kost toegekend bij de herkomst of bestemming in de meer verstedelijkte gebieden van West-Vlaanderen. Deze kost bestaat uit 3 tarieven: het hoge tarief bedraagt de huidige modelkost voor 1 uur parkeren in het centrum van Brugge, het middentarief bedraagt 66% van het hoge tarief en het lage tarief 33%.

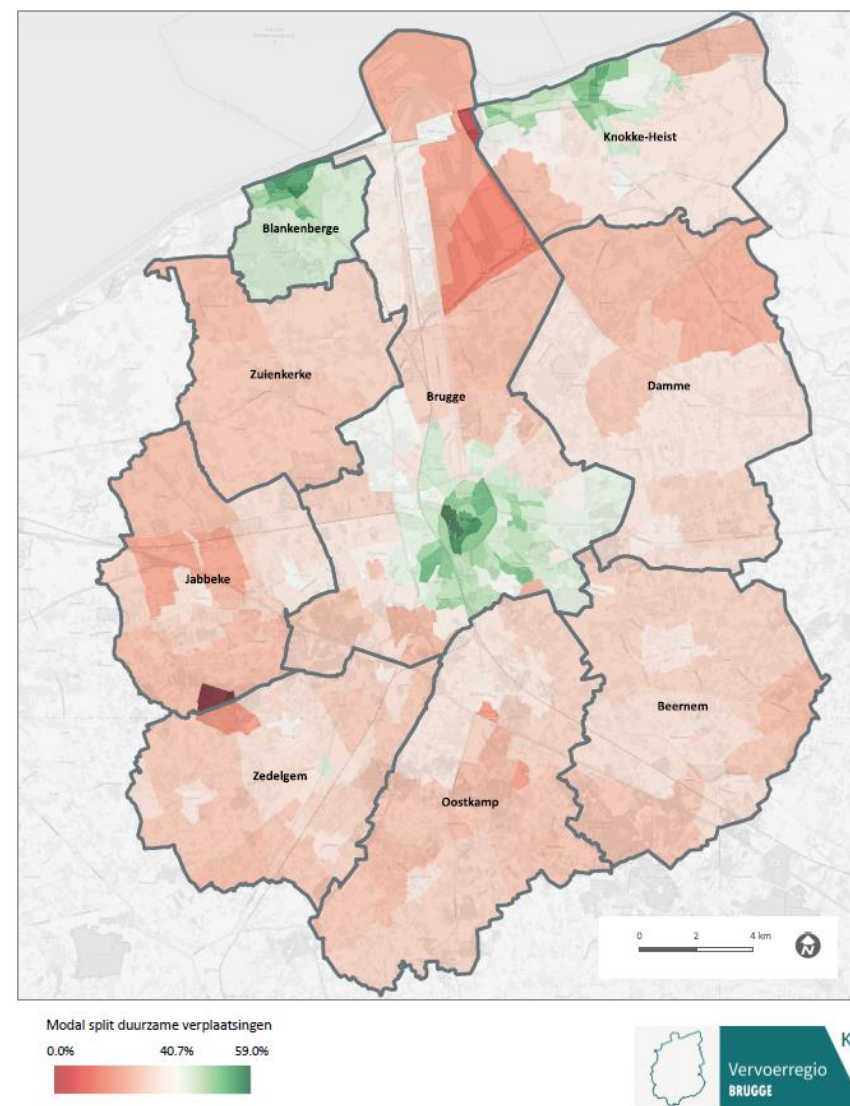


**Combinatie:** Bij combinatie van bovenstaande modelscenario's ontmoedigen we het autogebruik in combinatie met het aantrekkelijker maken van de duurzame modi.

## 4.2 Evaluatie

Per modelscenario evalueren we de **effecten** van het ideale scenario enerzijds **op de modal split**: we brengen het aandeel duurzame verplaatsingen in kaart ten opzichte van het aandeel niet-duurzame verplaatsingen. Anderzijds onderzoeken we ook de effecten **op het aantal voertuigkilometers**, afgelegd door zowel personen- als vrachtwagens, **en het aantal reizigerskilometers**, afgelegd door de passagiers per bus, tram, metro en trein.

De modelscenario's worden geëvalueerd door het doorrekenen van het **strategisch verkeersmodel West-Vlaanderen** voor het referentiejaar 2030. Dit is een vereenvoudiging van de werkelijkheid, maar geeft wel een inschatting van de effecten in grootteordes op basis van de input. De **referentiesituatie** waarmee de doorrekeningen worden vergeleken is het beslist beleid met de door de vervoerregio opgegeven ontwikkeling in 2030.

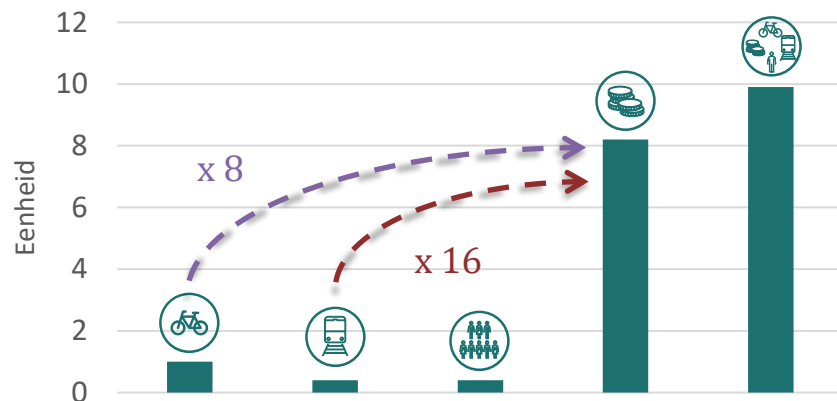


Figuur 31: Modal split duurzame verplaatsingen - referentie

## 4.3 Resultaten

### 4.3.1 Effecten op modal split

Het optimaliseren van fiets, openbaar vervoer en ruimte levert een positief effect op de modal split. Als we echter kosten toevoegen aan de autoverplaatsingen is het effect veel groter (x 8 t.o.v. fiets, x 16 t.o.v. openbaar vervoer). Het is daarom belangrijk om niet enkel in te zetten op het aantrekkelijker maken van de duurzame modi, maar ook op het minder aantrekkelijk maken van de autoverplaatsingen. Een combinatie van fiets, openbaar vervoer, ruimte en het minder aantrekkelijk maken van autoverplaatsingen levert dan ook het grootste positieve effect op de modal split op.

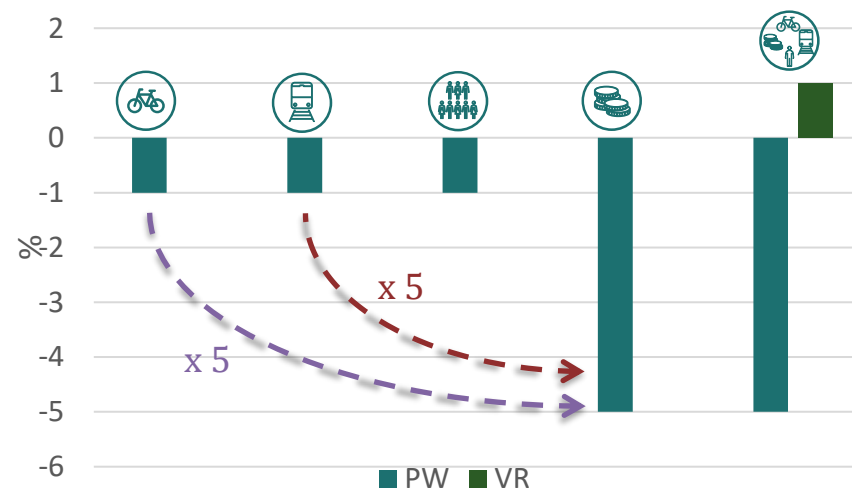


Figuur 32: Modal split

### 4.3.2 Effecten op voertuig- en reizigerskilometers

Het optimaliseren van fiets, openbaar vervoer en ruimte levert een vermindering op van het aantal voertuigkilometers. Als we echter kosten toevoegen aan de autoverplaatsingen is het effect veel groter (x 8 t.o.v. fiets en openbaar vervoer). Het is daarom belangrijk om niet enkel in te zetten op het aantrekkelijker maken van de duurzame modi, maar ook op het minder aantrekkelijk maken van de autoverplaatsingen.

Uit de resultaten blijkt echter dat het doen afnemen van het aantal autokilometers in onze vervoerregio met 15% doortastendere maatregelen vraagt.



Figuur 33: Voertuigkilometers (PW = personenwagens, VR = vrachtverkeer)

## 5 VOLGENDE STAPPEN

Dit is de finale versie van de visienota. Om deze volledig af te ronden wordt deze nog afgetoetst met de schepencolleges en gemeenteraden. Na deze nota volgt nog:

- Opmaak netwerkkaarten
- Opmaak actieplan
- Integratie MER

## BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST

<b>Stedelijke gebieden</b>	Alles wat binnen de afbakening regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden ligt (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen).
<b>Hoofddorp</b>	Een hoofddorp is een woonkern geselecteerd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen die minstens over een voldoende uitrustingsgraad beschikt.
<b>Woonkern</b>	Kleiner type kern geselecteerd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen.
<b>Buitengebied</b>	Alle gebieden die buiten de afgebakende stedelijke gebieden vallen. Het buitengebied omvat ook verschillende kernen zoals de hoofdorpen, woonkernen en overige kernen in het buitengebied (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen). Zie hiervoor ook kaart oriëntatienota p.63.
<b>Stadscentrum, binnenstad, stadskern, centrum, dorpscentrum, dorpskern, kern</b>	Kwalitatieve term om te verwijzen naar het deel van een stad/gemeente dat door de aanwezigheid van openbare voorzieningen de centrumfunctie vervult, meestal zonder strikte ruimtelijke afbakening.
<b>Attractiepool</b>	Kwalitatieve term om te verwijzen naar locaties of functies die belangrijke vervoersstromen genereren die waar te nemen zijn op een grotere schaal dan enkel de betreffende kern.

## BIJLAGE 2: OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Ambities en strategische doelen zijn niet altijd even meetbaar of tijdsgebonden. Daarom vertalen we ze in concrete operationele doelstellingen die nadien ook opgevolgd of gemonitord kunnen worden.

### Veilig

**Strategische doelstelling:** *Iedere dode in het verkeer is er één te veel. Daarom verminderen we het aantal verkeersslachtoffers zodat er tegen 2050 geen doden meer vallen. Ook het aantal gewonden neemt sterk af. We zoeken actief naar de onveilige plaatsen voor fietsers en werken die stelselmatig weg. De schoolomgevingen en zwarte punten pakken we bij voorrang aan. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over de veiligheid van straten en pleinen.*

### Vlaamse doelstellingen

- Vision Zero: 0 verkeersdoden als ultieme doel in 2050 *(bron: Verkeersveiligheidsplan, Vlaams regeerakkoord, Mobiliteitsplan Vlaanderen)*
  - 2050: 0 verkeersdoden
  - 2030: max 133 verkeersdoden (min 70% t.o.v. 2010)
  - 2020: max 200 verkeersdoden
- Letselongevallen *(bron: Verkeersveiligheidsplan, Mobiliteitsplan Vlaanderen)*
  - 2030: max 14 560 (min 50% t.o.v. 2010)
  - 2020: max 21 840



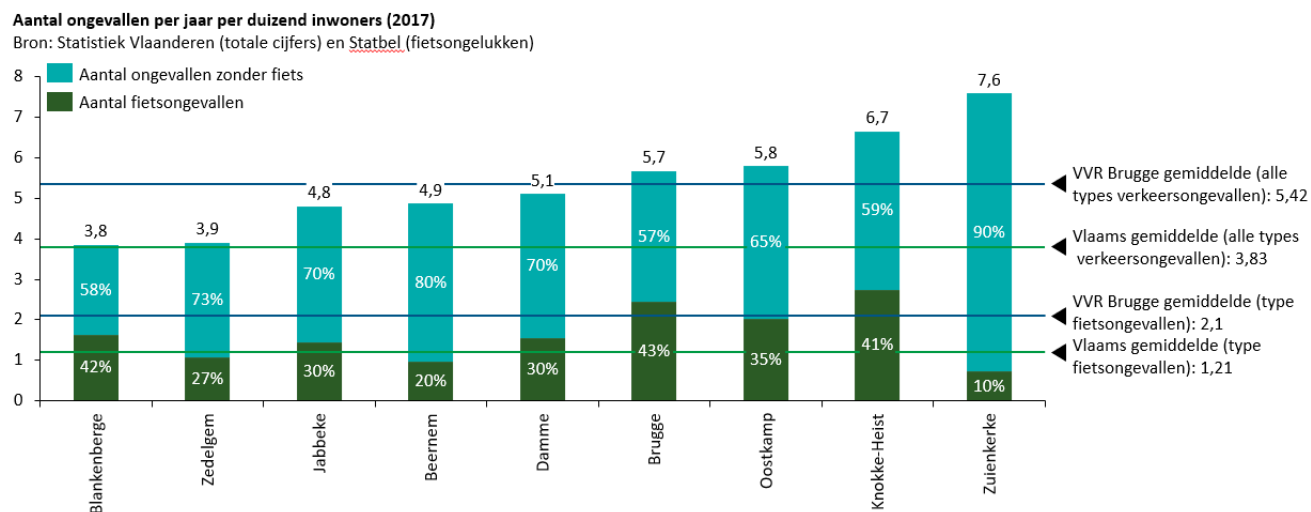
- Zwaargewonden (*bron: Verkeersveiligheidsplan*)
  - 2030: max 1000
  - 2020: max 1500 (min 71% t.o.v. 2010)
- Aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers is gedaald met 20% in 2030. (*bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen*) Lichtgewonden (*bron: Verkeersveiligheidsplan*)
  - 2030: 17 070
  - 2020: 25 600
- Doden en zwaargewonden bij niet-beschermden verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders) (*bron: Verkeersveiligheidsplan, Mobiliteitsplan Vlaanderen*) en bij jonge autobestuurders (18-24 jaar) (*bron: Verkeersveiligheidsplan*)
  - 2030: max 540, respectievelijk 80
  - 2020: max 1200, respectievelijk 165
- Doelen 2030: vier op vijf inwoners zijn tevreden over de veiligheid van straten en pleinen. (*bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen*)
- Wegwerken van de onveilige schakels in het fietsnetwerk. (*bron: Vlaams regeerakkoord*)
- Stelselmatig wegwerken van de gevaarlijke punten aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers. (*bron: Vlaams regeerakkoord*)
- Het verkeersveilig maken van schoolomgevingen aan drukke gewestwegen. Meteen trachten we ook de lokale besturen aan te moedigen om hetzelfde te doen voor wat betreft schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen. (*bron: Vlaams regeerakkoord*)

- Met gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens krijgen we daarnaast zicht op zogenaamde ‘grijze punten’: locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel onveilig is. Die pakken we preventief in plaats van reactief aan. (bron: Vlaams regeerakkoord)

## Waar staan we vandaag

In alle steden en gemeentes in de vervoerregio ligt het aantal ongevallen hoger dan het Vlaams gemiddelde. Ook het aantal fietsongevallen per 1000 inwoners ligt hoger in vervoerregio Brugge dan het Vlaams gemiddelde.

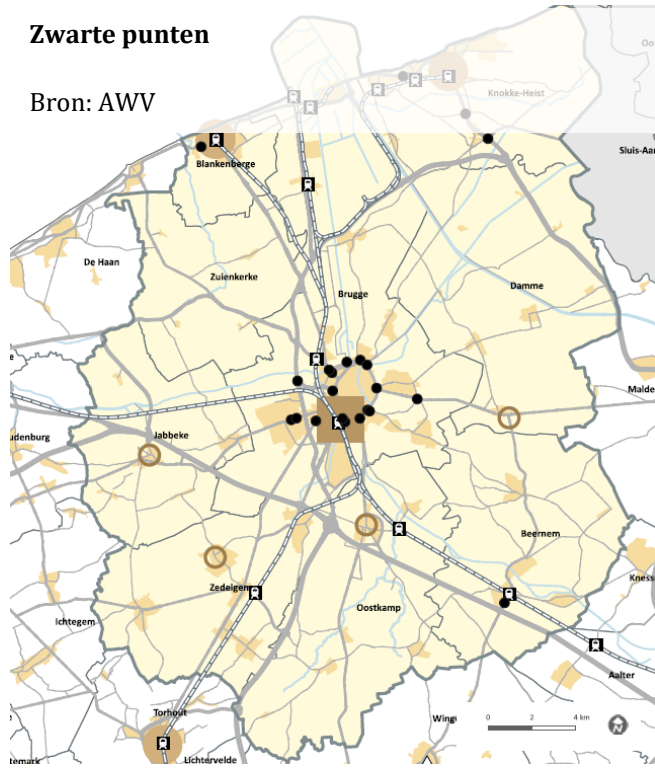
Ook op de kaart die het aantal verkeersongevallen met doden of gewonden per 1000 inwoners weergeeft, kleurt de regio erg donker.



Er bevinden zich in totaal 22 zwarte punten in de vervoerregio in de dynamische lijst van 2020 (AWV), van de in totaal 296 punten in Vlaanderen. De meeste zwarte punten bevinden zich in stad Brugge.

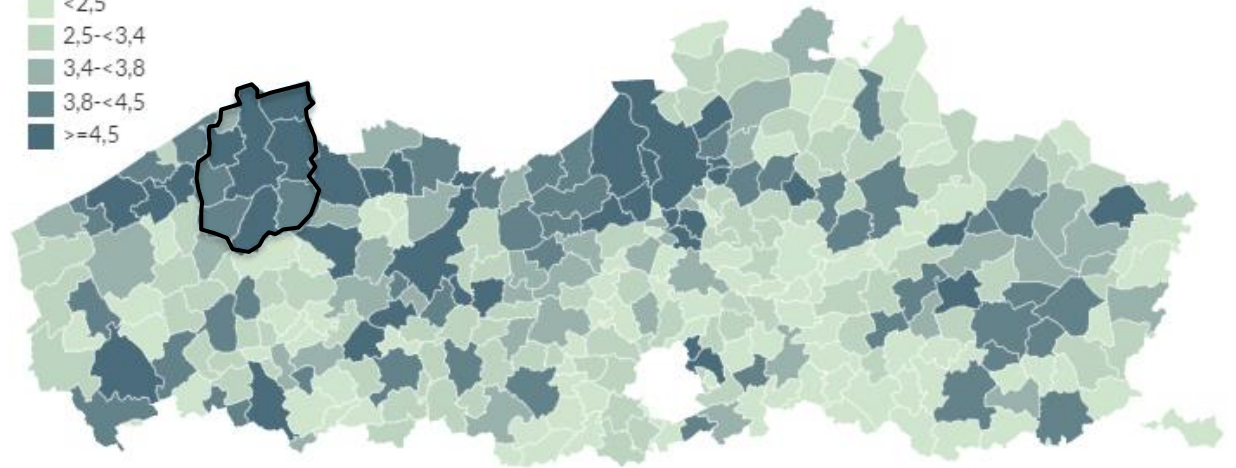
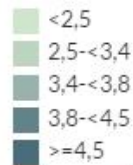
## Zwarte punten

Bron: AWW



## Aantal verkeersongevallen met doden of gewonden per 1000 inwoners

Bron: Statbel, bewerking Statistiek Vlaanderen (2018)



## Ambitieniveau vervoerregio

De vervoerregio heeft nog veel werk inzake verkeersveiligheid. De regio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen en ambieert hierbij deze sneller te realiseren. Verkeersdoden moeten zo snel mogelijk verleden tijd zijn. Ook de zwarte punten moeten zo snel mogelijk aangepakt worden:

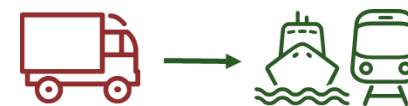
- Tegen 2030 moeten alle zwarte punten weggewerkt zijn.
- Tegen 2040 zijn er geen verkeersdoden meer in de regio.

## Anders

**Strategische doelstelling:** Vlaanderen streeft ernaar dat 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel gebeuren. Ook specifiek voor de vervoerregio Brugge wordt gevraagd om deze modal split te halen Dit wil zeggen te voet, met de step of de fiets - al dan niet elektrisch - of als passagier in het openbaar vervoer of de auto. Ook ons goederenvervoer moet anders. We willen graag zien dat 30% ervan wordt verzorgd door het spoor en de binnenvaart. Ook zeehavens spelen een cruciale rol in de evolutie naar duurzame mobiliteit, waarbij er tegen 2030 een toename is van duurzame modi met 5% tot 10%.

### Vlaamse doelstellingen

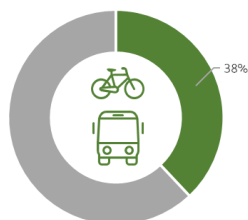
- Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speed pedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Voor de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%. (bron: Vlaams regeerakkoord)
- In het goederenvervoer realiseren we een verschuiving van 6.3 miljard tonkilometer van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg). (bron: Luchtbeleidsplan, Vlaams regeerakkoord)
- Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30% tegen 2030. (bron: Luchtbeleidsplan)
- In de verschillende zeehavens is er in 2030 een toename van duurzame modi met 5 tot 10% ten opzichte van 2013. (bron: Luchtbeleidsplan)



### Waar staan we vandaag

Aan het regionaal verkeersmodel hebben we gevraagd wat de huidige modal split en de momenteel verwachte modal split in 2030 voor verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de regio is. In de regio Brugge wordt het aandeel duurzame modi vandaag ingeschat op 38,1%.

Vervoerregio Brugge



Aan het regionaal verkeersmodel hebben we gevraagd wat de huidige modale verdeling goederenvervoer is en de momenteel verwachte modale verdeling goederenvervoer in 2030 voor de tonkilometers binnen de regio. In VVR Brugge bedraagt het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling goederenvervoer vandaag 23.1%. Het verwachte aandeel spoor en binnenvaart in 2030 daalt licht naar 22,5%. In Vlaanderen stijgt het tot 27,6%.

Modale aandelen per vervoerregio (in tonkm) - 2030						
Vervoerregio	Binnenvaart		Spoor		Wegvervoer	
	Relatief	Absoluut	Relatief	Absoluut	Relatief	Absoluut
Aalst	4.4%	73 632 637	6.5%	109 969 592	89.1%	1 501 962 220
Antwerpen	28.0%	4 143 585 831	8.3%	1 236 351 479	63.7%	9 436 570 080
<b>Brugge</b>	9.1%	212 779 510	13.4%	312 539 188	77.5%	1 805 414 485
Gent	17.7%	1 190 548 349	11.7%	789 872 125	70.6%	4 748 679 210
Kempen	16.4%	1 286 035 391	1.7%	135 787 984	81.9%	6 426 057 344
Kortrijk	6.6%	152 543 380	2.5%	57 604 051	90.9%	2 107 695 825
Leuven	0.1%	2 140 529	43.5%	662 889 270	56.4%	859 450 065
Limburg	28.5%	2 055 958 058	8.8%	633 990 649	62.7%	4 512 223 789
Mechelen	17.1%	211 541 760	32.6%	403 707 557	50.2%	621 304 930
Oostende	8.7%	20 728 790	2.6%	6 243 591	88.6%	210 400 568
Roeselare	10.5%	64 941 856	0.6%	3 848 331	88.9%	550 838 873
Vlaamse Ardennen	17.7%	118 626 728	8.7%	58 355 346	73.6%	492 821 077
Vlaamse Rand	3.9%	114 195 157	1.6%	46 913 387	94.5%	2 794 313 749
Waasland	4.4%	68 483 170	12.5%	191 646 827	83.1%	1 278 979 430
Westhoek	6.3%	22 469 928	0.2%	732 666	93.5%	335 702 318
Vlaanderen	18.7%	9 738 211 073	8.9%	4 650 452 045	72.4%	37 682 413 962

17

<sup>17</sup> Regionaal verkeersmodel

Aan het regionaal verkeersmodel hebben we gevraagd wat de huidige modale verdeling goederenvervoer is en de momenteel verwachte modale verdeling goederenvervoer in 2030 voor de tonkilometers binnen de regio. De vervoerregio Brugge vertegenwoordigt in 2017 4,5% van de totale tonkilometers in Vlaanderen. Volgens deze verhouding moet er in onze regio 284 253 399 tonkilometer verschoven worden naar alternatieve modi. Met de huidige inzichten bedraagt de verwachte toename 31 047 843 tonkilometer.

Uit het jaarverslag van de haven van Zeebrugge halen we onderstaande cijfers voor 2017 (links) en 2019 (rechts). Op deze tijd daalde het gebruik van de duurzame modi (schip en spoor) van 8 178 000 ton naar 7 355 000 ton (-9%)

#### 4. Modal split van het maritiem verkeer (in 1.000 ton)

	transhiment feeder	estuaire vaart	binnenvaart	spoor	weg	pijpleiding	totaal
ro/ro	220	27	0	336	14 380	0	14 963
containers	2 246	1 043	1	5 070	7 019	0	15 379
stukgoed	5	0	19	505	797	0	1 326
vloeibare bulk	1 606	1 094	0	0	499	935	4 134
vaste bulk	0	0	83	0	1 229	0	1 312
<b>totaal</b>	<b>4 077</b>	<b>2 164</b>	<b>103</b>	<b>5 911</b>	<b>23 924</b>	<b>935</b>	<b>37 114</b>
% totaal	11,0%	5,8%	0,3%	15,9%	64,5%	2,5%	
% inland	-	6,6%	0,3%	17,9%	72,4%	2,8%	

#### 4. Modal split van het maritiem verkeer (in 1.000 ton)

	transhiment feeder	estuaire vaart	binnenvaart	spoor	weg	pijpleiding	totaal
ro/ro	523	6	0	325	15 648	0	16 502
containers	4 697	971	0	4 160	6 414	0	16 242
stukgoed	5	1	36	514	341	0	897
vloeibare bulk	2 703	1 251	0	7	2 093	4 780	10 834
vaste bulk	0	0	84	0	1 242	0	1 326
<b>totaal</b>	<b>7 928</b>	<b>2 229</b>	<b>120</b>	<b>5 006</b>	<b>25 738</b>	<b>4 780</b>	<b>45 801</b>
% totaal	17,30%	4,90%	0,30%	10,90%	56,20%	10,40%	
% inland	-	5,90%	0,30%	13,20%	68,00%	12,60%	

### Ambitieniveau vervoerregio

Als vervoerregio onderschrijven we de Vlaamse doelstellingen:

- aandeel duurzame personenverplaatsingen van 43,8% in 2030
- verschuiving van 284 253 399 tonkilometers naar spoor of binnenvaart
- toename van duurzame modi in de haven van Zeebrugge met 5 tot 10% in 2030 ten opzichte van 2013

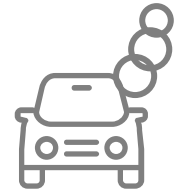
## Groen

**Strategische doelstelling:** Het aantal kilometers dat auto's afleggen op onze wegen daalt: - 15% tegen 2030. Het aantal vrachtwagenkilometers moet minder snel stijgen. Tegen 2050 stoot de transportsector helemaal niets meer uit. We schakelen massaal over op elektrisch en waterstof. Hiervoor worden overal laadpalen en tankpunten voorzien. De overheden geven nu al het goede voorbeeld, onder meer door alleen nog zero-emissiebusen aan te kopen.

### Vlaamse doelstellingen

- Het aantal voertuigkilometers over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard in 2030. Dat betekent een daling van 15% ten opzichte van 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens. *(bron: Luchtbeleidsplan, Beleidskader stedelijk logistiek)*
- Tegen 2050 streven we naar een nuluitstoot van de Vlaamse transportsector. Daartoe zorgen we dat het personenvervoer en het goederenvervoer volledig emissievrij is. *(bron: Vlaamse klimaatstrategie 2050)*
- We stimuleren het gebruik van lichte, voornamelijk elektrische voertuigen (door aanpassingen aan het openbaar domein) *(bron: Vlaams Energie- en klimaatplan)*
- We zetten toekomstgericht in op bijhorende laad/tankinfrastructuur, rekening houdende met de vraag naar -en de invoer van- voer- en vaartuigen op alternatieve brandstoffen. *(bron: Vlaams Energie- en klimaatplan, Beleidskader stedelijk logistiek)*
- We evalueren de uitrol van de (semi) publieke laad- en tankinfrastructuur en breiden de laad- en tankinfrastructuur gericht uit. Voor laadpalen wordt de nadruk gelegd op semipublieke snelladers. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- Tegen 2030 daalt de uitstoot van transport met 23% ten opzichte van 2005. *(bron: Vlaams Energie- en klimaatplan)*
- Het aandeel voer- en vaartuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen (elektriciteit, CNG, LNG, waterstof) neemt toe. *(bron: Beleidskader stedelijke logistiek)*

- Doelen 2030: broeikasgasemissies in de transportsector zijn met een zesde gedaald t.o.v. 2005; luchtverontreinigde verkeersemisies (fijn stof, Nox, VOS en koolstofoxiden) zijn gedaald zodat we voldoen aan de internationale doelstellingen *(bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen)*
- Vanaf 2030 zijn alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm, waarvan minstens de helft emissievrij. Het verminderen van de CO2-uitstoot van de mobiliteit is hierbij het ultieme doel. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- Doelen 2030: rond onze hoofdwegen en in stedelijke gebieden zijn alle knelpunten voor luchtkwaliteit weggewerkt. *(bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen)*
- Nieuwe aankoopprocedures laten enkel zero-emissiebussen toe. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*



### **Waar staan we vandaag**

Aan het regionaal verkeersmodel hebben we gevraagd hoeveel voertuigkilometers over de weg er vandaag gereden worden en hoeveel voertuigkilometers er momenteel worden verwacht in 2030 binnen de regio. Op Vlaams niveau wordt er een stijging van 8% verwacht, in de vervoerregio Brugge een stijging van 9%.

De transportsector is verantwoordelijk voor een groot deel van de uitstoot (CO2-equivalent) in Vlaanderen. Enkel de industrie- en energiesector doen het slechter.

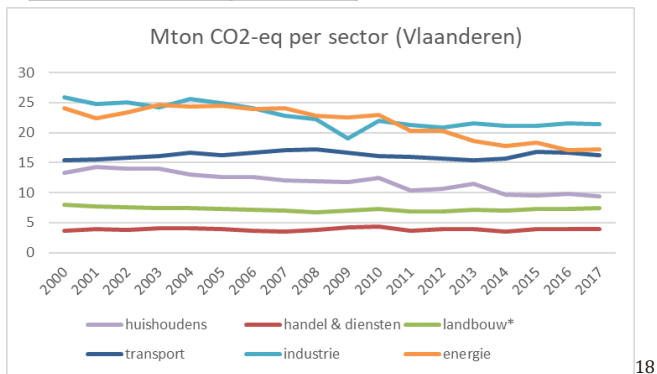
Er moet dus een andere weg ingeslagen worden.



BASIS-2017	TOTAAL MVT
BRUGGE	6 403 500
KORTRIJK	9 911 800
OOSTENDE	3 605 200
ROESELARE	6 062 100
WESTHOEK	5 981 300
WAASLAND	7 839 900
VLAAMSE RAND	20 257 600
MECHELEN	6 894 400
LIMBURG	24 139 700
LEUVEN	16 438 800
KEMPEN	13 947 300
GENT	21 853 200
VLAAMSE ARDENNEN	5 183 900
ANTWERPEN	27 394 600
AALST	7 396 600
<b>Totaal</b>	<b>183 309 900</b>

REF-2030	TOTAAL MVT
BRUGGE	6 995 400
KORTRIJK	9 217 500
OOSTENDE	3 601 800
ROESELARE	6 114 100
WESTHOEK	5 126 700
WAASLAND	8 594 300
VLAAMSE RAND	23 640 900
MECHELEN	8 050 500
LIMBURG	24 535 300
LEUVEN	18 062 100
KEMPEN	14 472 600
GENT	23 989 900
VLAAMSE ARDENNEN	5 628 900
ANTWERPEN	31 259 600
AALST	8 113 500
<b>Totaal</b>	<b>197 403 100</b>

Procentuele verschillen tov 2017	
BRUGGE	9%
KORTRIJK	-7%
OOSTENDE	0%
ROESELARE	1%
WESTHOEK	-14%
WAASLAND	10%
VLAAMSE RAND	17%
MECHELEN	17%
LIMBURG	2%
LEUVEN	10%
KEMPEN	4%
GENT	10%
VLAAMSE ARDENNEN	9%
ANTWERPEN	14%
AALST	10%
<b>Totaal</b>	<b>8%</b>



## Ambitieniveau vervoerregio

De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen.

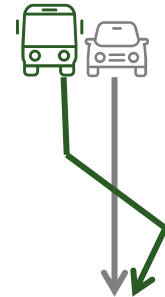
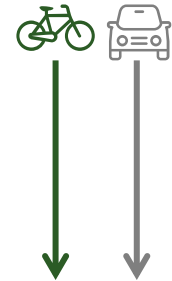
<sup>18</sup> MIRA op basis van VMM, VITO en Departement Omgeving, 2017

## Vlot

**Strategische doelstelling:** Geen welvaart zonder bereikbaarheid. Daarom investeren we onder meer in goed uitgeruste en herkenbare overstappunten tussen de verschillende vervoeropties, maar ook in goede fietsinfrastructuur. Dit betekent meer en betere fietspaden en -snelwegen en het wegwerken van missing links in het fietsnetwerk. In de stad lopen de reistijden met fiets, bus en tram stilaan in op die met de wagen.

### Vlaamse doelstellingen

- We gaan voor een gebiedsdekkend systeem van fietsdeelsystemen en kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan haltes en mobipunten. (bron: Vlaams regeerakkoord)
- Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met o.a.: dagelijkse verplaatsingen gebeuren gecombineerd, aantrekkelijke fiets- en voetgangersnetwerken, uitgerust met de nodige fietsvoorzieningen, (op de stedelijke verbindingssassen) een vlotte en veilige afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer dat in omvang sterk moet afnemen, op de hoofdassen van het kernnet primeert de doorstroming. (bron: Vlaams Energie- en klimaatplan)
- Voor verplaatsingen met stads- en streekvervoer (incl. voor- en natransport) bedraagt de Vf-factor <sup>19</sup>maximaal 1,5 tegen 2030. (bron: De Lijn)
- Verhogen van het gebruik van het stadsnet met 5% tegen 2025 en met 10% tegen 2030. (bron: De Lijn)
- Verdere uitbouw van het fietssnelwegennet en de onderliggende strategische fietsverbindingen op het BFF in congestiegevoelig gebied zijn prioritair te realiseren. Speciale aandacht gaat daarbij naar het wegwerken van missing links, oncomfortabele schakels en een verbetering van doorstroming, met aandacht voor integrale aanpak. (bron: Fietsbeleidsplan Vlaanderen, Vlaams regeerakkoord)
- Structurele verbetering van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. (bron: Vlaams Fietsbeleidsplan)



<sup>19</sup> Onder Vf-factor verstaan we de verhouding tussen de verplaatsingstijd per km van het openbaar vervoer ten opzichte van de verplaatsingstijd per km met de wagen.

- Vlamingen overtuigen voordelen van de fiets. *(bron: Vlaams Fietsbeleidsplan)*
- Doelen 2030: de reistijd is verbeterd in het treinverkeer, binnenvaart en goederenvervoer; in stedelijke gebieden zijn de reistijden met de fiets, bus en tram concurrentieel t.o.v. auto; de verschillende vervoersmodi sluiten goed op elkaar aan (combimobiliteit). *(bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen)*
- Combinatie van alternatieve modi met de wagen aantrekkelijk te maken zodat men minstens voor een deel van de reisweg een alternatief benut. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- De doelstelling is te komen tot een uniform en herkenbaar netwerk van mobipunten. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- Het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen. *(bron: Decreet Basisbereikbaarheid)*

## Waar staan we vandaag

Aan het regionaal verkeersmodel hebben we gevraagd wat de huidige Vf-factoren zijn en de momenteel verwachte Vf-factoren in 2030 voor verplaatsingen van en naar de 3 regionale steden. In de regio Brugge wordt wel een kleine verbetering verwacht tegen 2030. Met verwachte Vf-factoren tussen 2,18 en 2,59 in de spitsuren, zijn er nog heel wat bijkomende inspanningen nodig.

Steden	Uren	VF	
		2017	2030
Blankenberge	OSP	2.41	2.33
	ASP	2.27	2.18
Knokke	OSP	2.74	2.59
	ASP	2.35	2.22
Brugge	OSP	2.36	2.28
	ASP	2.63	2.54

\* De gerapporteerde verplaatsingstijden voor openbaar vervoer zijn inclusief voor- en natransport aan een snelheid tussen wandelen en fietsen

Aan het regionaal verkeersmodel hebben we gevraagd wat het huidig aantal reizigerskilometers is binnen de afbakening stedelijk gebied en het momenteel verwachte aantal reizigerskilometers in 2030 binnen datzelfde gebied. Nog zonder de invoering van het nieuwe ov-net wordt er al een stijging verwacht met 28% in de stedelijke gebieden van de vervoerregio Brugge. De vooropgestelde Vlaamse operationele doelstelling voor het gebruik van het stadsnet wordt zonder inspanningen reeds behaald.

BASIS-2017	Aantal km 8u	Aantal km 17u	spitsuren
BRUGGE	27 632	26 509	54 141
BLANKENBERGE	1 350	1 549	2 899
KNOKKE	1 309	963	2 272
Stedelijk gebied	30 291	29 021	59 312

REF-2030	Aantal km 8u	Aantal km 17u	spitsuren	
BRUGGE	37 173	31 613	68 786	
BLANKENBERGE	2 277	2 267	4 544	
KNOKKE	1 699	1 147	2 846	
Stedelijk gebied	41 149	35 027	76 176	28%

### Ambitieniveau vervoerregio

Als vervoerregio onderschrijven we de Vlaamse doelstellingen:

- We willen van de fiets een topprioriteit maken in onze regio.
- Een Vf van 1,3 zorgt voor een wezenlijke reizigersgroei op sterke relaties en assen. We leggen hier het ambitieniveau voor het kernnet. Daarnaast streven we een Vf van 1,5 na op het aanvullend en functioneel net.
- We streven een grotere stijging van het gebruik van het stadsnet tegen 2030. Zonder inspanningen wordt er reeds een stijging van 28% verwacht.
- Vlotte verplaatsingen met de auto kaderen we in de doelstellingen anders, veilig, leefbaar en groen.

## Leefbaar

**Strategische doelstelling:** Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over hun straten en pleinen. Ze zijn aantrekkelijk en praktisch. In de steden gaan we voor een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen. Goederen worden in de stad van 2025 alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot. Dat wil zeggen dat we overschakelen op elektrisch, op fietskoeriers...

### Vlaamse doelstellingen

- Stadscentra zijn emissiearm tegen 2025. Er is een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stedelijke centra. *(bron: Luchtbeleidsplan)*
- Doelen 2030: het aantal mensen dat ernstig hinder ondervinden van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten is sterk gedaald. *(bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen)*
- Doelen 2030: vier op vijf inwoners zijn tevreden over de uitstraling van straten en pleinen; vier op de vijf inwoners zijn tevreden over de gebruikswaarde van de pleinen. *(bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen)*
- Ten laatste in 2025 worden stadskernen enkel nog emissievrij bedient. *(bron: Vlaams regeerakkoord, Luchtbeleidsplan)*
- Ten laatste in 2025 gebeurt distributie in stadskernen enkel nog emissievrij. *(bron: Luchtbeleidsplan)*

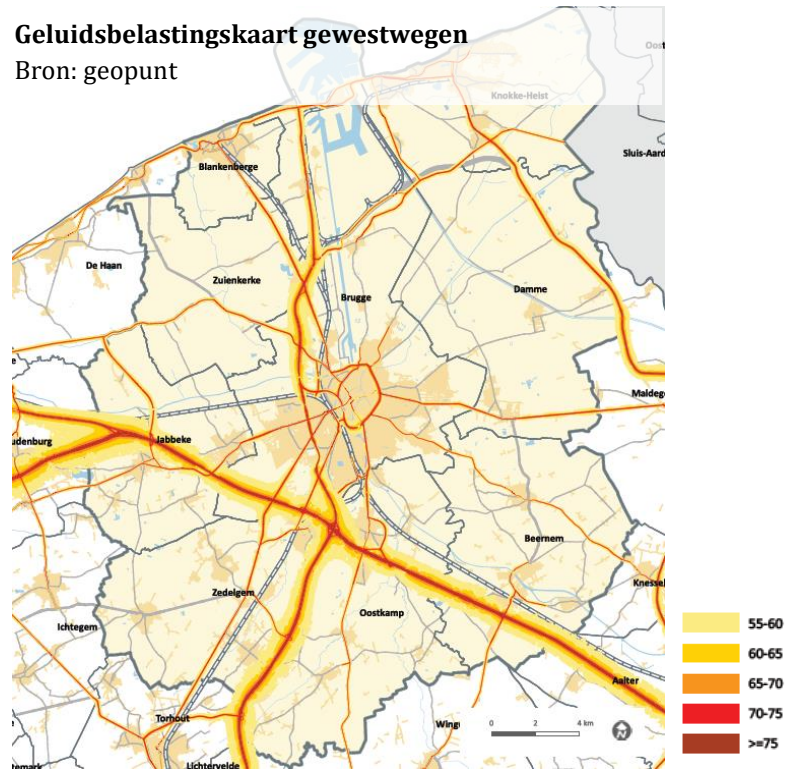


### Waar staan we vandaag

De E40, E403 en N31 zijn de gewestwegen in de regio die het meest omgevingslawaai veroorzaken.

## Geluidsbelastingskaart gewestwegen

Bron: geopunt



## Ambitieniveau vervoerregio

De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen.

## Sociaal

**Strategische doelstelling:** Tegen 2030 moet het aantal mensen dat problemen ondervindt om zich te verplaatsen sterk gedaald zijn. Mobiliteit blijft bovendien betaalbaar voor iedereen. We maken de haltes voor het openbaar vervoer versneld toegankelijk voor iedereen. Mensen met een handicap die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer krijgen aan een sociaal tarief aangepast vervoer.

### Vlaamse doelstellingen

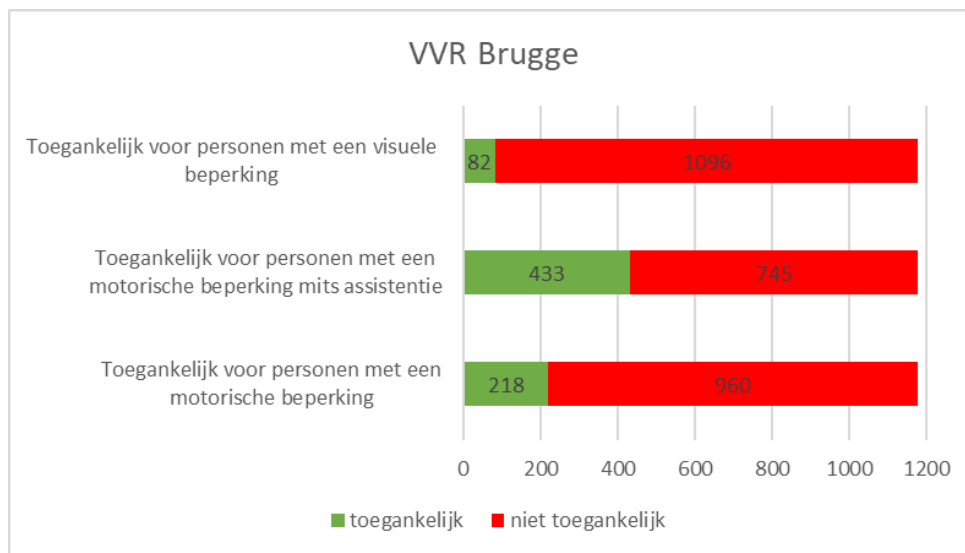
- De ruimtelijke ontwikkeling in wijken en dorpskernen versterkt de veiligheid en toegankelijkheid voor alle gebruikers van de bebouwde omgeving waaronder voetgangers, fietsers en mensen met een lichamelijke beperking. Dit gebeurt door bij de locatiekeuze van verkeer genererende activiteiten en de inrichting van de publieke ruimte hiermee rekening te houden en remediërende maatregelen te nemen, in evenwicht met een vlotte verkeersdoorstroming. *(bron: Compensatiedecreet)*
- Doelen 2030: aantal personen dat verplaatsingsproblemen ondervindt, is sterk gedaald; mobiliteit blijft betaalbaar voor inkomenszwakke groepen; kinderen, jongeren, ouderen en mensen met functiebeperkingen kunnen zich veel zelfstandiger verplaatsen. *(bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen)*
- Mensen met een beperking, in armoede, ouderen... moeten letterlijk en figuurlijk ergens kunnen geraken. Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Met basisbereikbaarheid zorgen we voor vraaggerichte mobiliteit aan een betaalbare prijs en een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen. We zorgen daarom voor een Masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur. We breiden het aantal meer mobiele lijnen gevoelig uit waarbij de haltes op gewestwegen versneld toegankelijk worden gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking en waarbij proactief wordt samengewerkt met de lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- Openbaar Aangepast Vervoer (OAV) aan een sociaal tarief voorzien voor personen met een handicap of ernstige beperkte mobiliteit wanneer die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer, waarbij de vervoerder financieel gecompenseerd wordt door de overheid. *(bron: Compensatiedecreet)*



- 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030, hierdoor kunnen ongeveer 70% van reizigers gebruik maken van een toegankelijke rit. *(bron: Masterplan toegankelijkheid)*
- 100% van de haltes opgenomen in een mobipunt zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Indien bij de inrichting van een mobipunt een nieuwe halte wordt voorzien, dan wordt deze meteen toegankelijk aangelegd. *(bron: Masterplan toegankelijkheid)*

## Waar staan we vandaag

In de regio zijn vandaag slechts 82 haltes toegankelijk voor personen met een visuele beperking. Voor personen met een motorische beperking zijn er 218 haltes toegankelijk, 433 haltes zijn toegankelijk mits assistentie. Er is nog veel werk in de vervoerregio.



## Ambitieniveau vervoerregio

De regio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen.



## Slim

**Strategische doelstelling:** *We bezorgen informatie over mobiliteit aangepast aan ieders behoefte. Slimme mobiliteit betekent ook dat GPS-operatoren ons zoveel mogelijk bannen uit de buurt van scholen. Informatie uit slimme wagens helpt ons om onveilige locaties te vinden. Slimme verkeerslichten en verkeersborden bevorderen een goede doorstroming. Op lange termijn kijken we uit naar de zelfrijdende auto's en drones.*

### Vlaamse doelstellingen

- De doelstelling is te komen tot een uniform en herkenbaar netwerk van mobipunten, ondersteund door online informatie (website en app), zichtbaar in het straatbeeld (herkenbaar, gebruiksvriendelijk, toegankelijk), waarbij (real time) gebruikersinformatie geboden wordt aan de reiziger. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- Met een goede uitwisseling van gegevens en open data kunnen gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen ontwikkeld worden. Op deze manier laten we diverse Mobility-as-a-Service spelers toe, die de innovatie stimuleren door de ontwikkeling van digitale en fysieke mobiliteitsoplossingen. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- Met gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens krijgen we daarnaast zicht op zogenaamde 'grijze punten': locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel onveilig is. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- Met GPS-operatoren en andere partners werken we een protocol uit waardoor locaties met veel kwetsbare weggebruikers, zoals scholen of sportclubs, maximaal worden vermeden in de routesuggesties. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- Investerings in slimme infrastructuur bereiden ons voor op de mobiliteit van de toekomst waarbij zelfrijdende voertuigen standaard worden en drones alom circuleren, 'futureproof' maken. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*
- We installeren meer dynamische verkeerslichten en -verkeersborden om verkeer beter te laten doorstromen en de uitstoot te beperken. De centrale verkeerscomputer heeft zijn nut bewezen en wordt verder uitgerold in heel Vlaanderen. Met private partners zetten we sterk in op big data en dynamisch verkeersmanagement om de doorstroming te bevorderen en de beschikbare digitale mobiliteitsinformatie verbinden we aan elkaar. *(bron: Vlaams regeerakkoord)*

## Nabij

**Strategische doelstelling:** *We bouwen en ondernemen bij voorkeur vlakbij knooppunten van openbaar vervoer of op wandel- en fietsafstand van winkels en voorzieningen in het centrum. Logisch. Want hoe dichter je woont, hoe minder je je moet verplaatsen. We sparen daarmee de open ruimte en beperken de nood aan verplaatsingen. Ook de verkeersinfrastructuur zelf neemt minder ruimte in.*

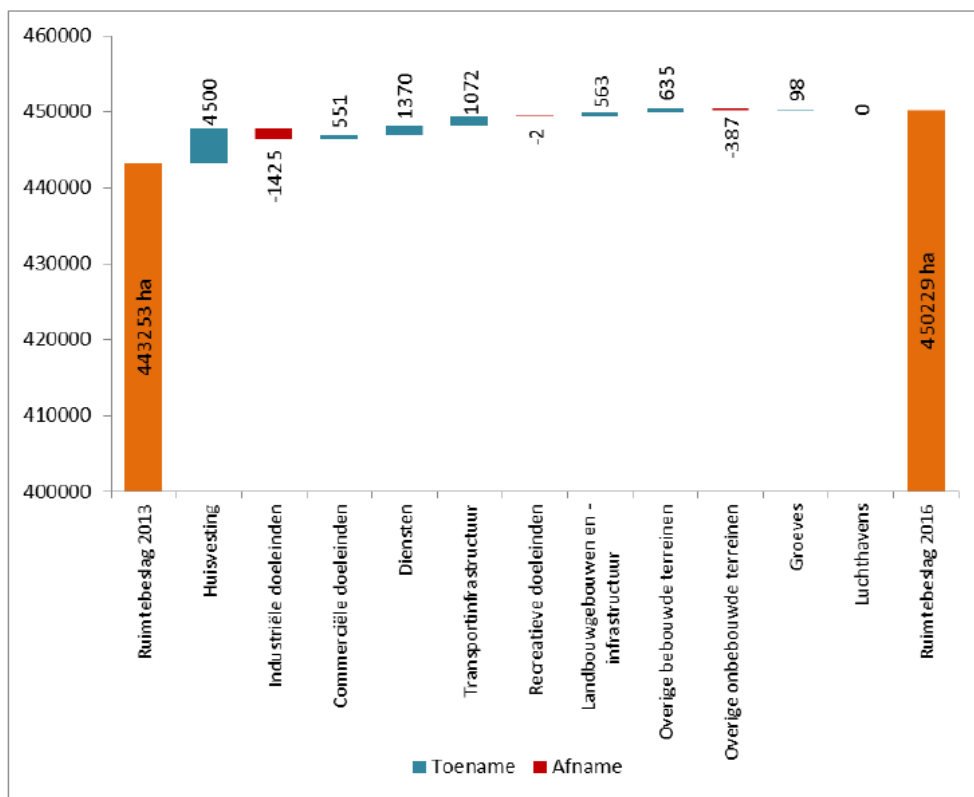
### Vlaamse doelstellingen

- Bijkomende ontwikkeling van woongelegenheden en ruimte voor ondernemerschap rond strategisch collectieve vervoerknooppunten. Toename woondichtheid met 50% tegen 2050 t.o.v. 2015 ter hoogte van strategisch collectieve vervoerknooppunten. *(bron: BRV)*
- De ontwikkeling van (bijkomende) woongelegenheden gebeurt op een aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen. *(bron: BRV)*
- De woondichtheid en het bedrijfsvloeroppervlak zullen op het geheel van plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) tegen 2050 met minstens 30% zijn gestegen ten opzichte van 2015. Dit gebeurt op maat van elk knooppunt. Het voorzieningenniveau en de knooppuntwaarde (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) zijn bepalend voor het na te streven ruimtelijk rendementsniveau. Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijke rendementsoverwegingen aangewezen is. *(bron: BRV)*
- Door middel van locatiebeleid kwalitatieve ruimte bieden voor stedelijke logistieke activiteiten zonder te sterke mobiliteitshinder. *(bron: Beleidskader stedelijke logistiek)*
- Het terugdringen van de gemiddelde bijkomende ruimte-inname van 6ha/dag (2013) tot 0 hectare in 2040, waarbij tegen 2025 de dagelijkse ruimte-inname beperkt is tot 3 ha/dag. Ruimtelijke uitbreidingen vormen op middellange termijn een uitzondering in de ruimtelijke ontwikkelingspraktijk tenzij redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. *(bron: BRV)*
- De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015. *(bron: BRV)*

- Een verdere groei van linten en verspreide bebouwing is niet aanvaardbaar. De dynamiek die uitgaat van bestaande verspreide bebouwing mag de draagkracht van de open ruimte niet overschrijden. Woon- en werkfuncties in bestaande bebouwing in openruimtebestemmingen kunnen enkel toegelaten worden als dat (1) de draagkracht van de open ruimte niet overschrijdt, (2) geen onaanvaardbare mobiliteitsdruk genereert en (3) geen noemenswaardige bijkomende verharding of ruimtebeslag tot gevolg heeft. *(bron: BRV)*
- Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem kent een dalend verloop in 2030 en is herleid tot 0 in 2050 *(bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen)*
- Een goede afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid is cruciaal *(bron: Vlaams regeerakkoord)*

## **Waar staan we vandaag**

Tussen 2013 en 2016 bedroeg de gemiddelde groeisnelheid van het ruimtebeslag ongeveer 6,4 ha/dag. Tegen 2025 moet dit op Vlaams niveau gereduceerd worden tot 3 ha/dag en tegen 2030 tot geen bijkomende ruimte-inname meer. Hoe valt dit te vertalen op regionaal niveau?



### Ambitieniveau vervoerregio

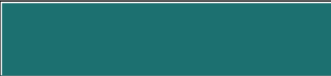






Als vervoerregio onderschrijven we de Vlaamse doelstellingen en zoeken we naar mogelijkheden voor afstemming met het ruimtelijk beleid.

## BIJLAGE 3: RESULTATEN VAN DE AFGETOETSTE OPLOSSINGSRICHTINGEN

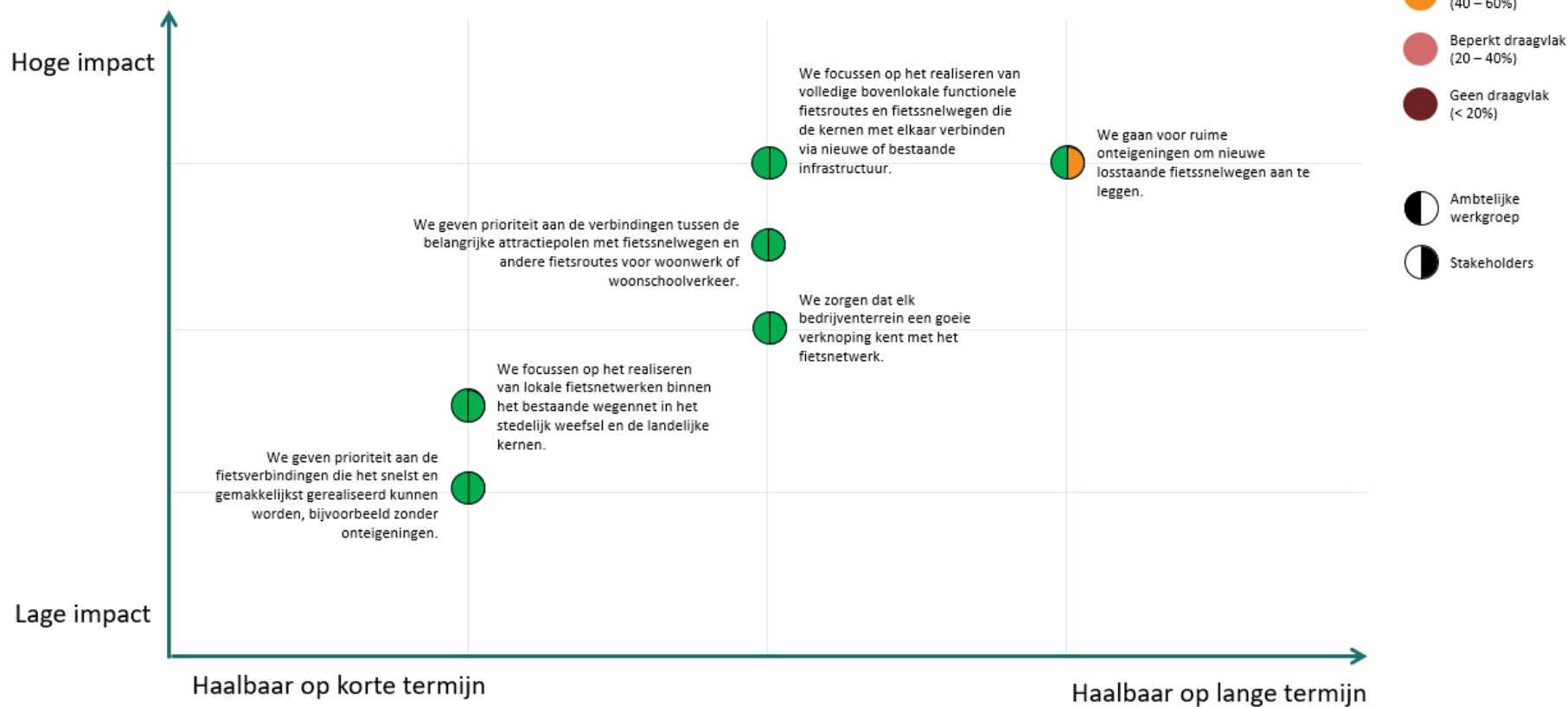
### Fiets

Bij de burgers, de stakeholders en de ambtenaren toetsten we alvast een aantal oplossingsrichtingen af. Er is veel bereidwilligheid om fietsmaatregelen te nemen. Vele burgers kiezen principieel voor fietspaden in plaats van parkeerstroken. Maatregelen die het autoverkeer verregaand inperken ten voordele van de fiets, liggen het moeilijkst. Hiervoor zal nog verdere draagvlakverwerving noodzakelijk zijn.

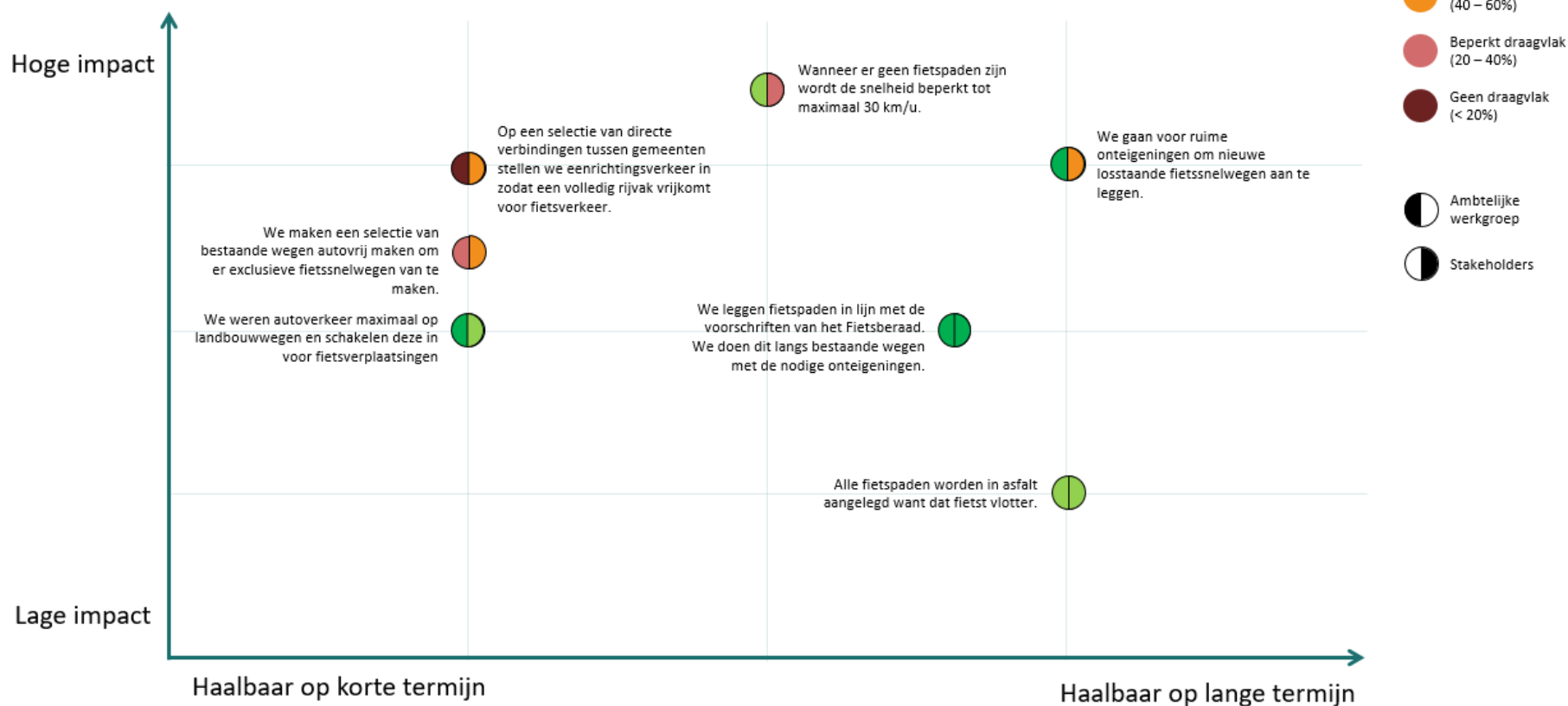
Hoe zou u ervoor zorgen dat minder mensen met de auto rijden voor de regio Brugge?

Belasting op het bezit van een auto vervangen door een belasting op het aantal gereden kilometers.		349
Op drukke invalswegen leggen we busbanen en fietspaden aan ten koste van parkeerstroken.		302
Niets doen en wachten tot mensen vanzelf de verkeersdrukte beu zijn.		77
Alle landelijke eenvoudige wegen sluiten voor niet plaatselijk autoverkeer.		73
Op autosnelwegen de derde rijstrook verbieden voor mensen die alleen in de auto zitten.		66
Parkeren duurder maken.		51
Duurdere benzine of diesel.		46

# Fiets - netwerk: matrix van oplossingsrichtingen



# Fiets – game changers: matrix van oplossingsrichtingen



# Fiets – veiligheid en omkaderende maatregelen












## Openbaar vervoer op lange termijn

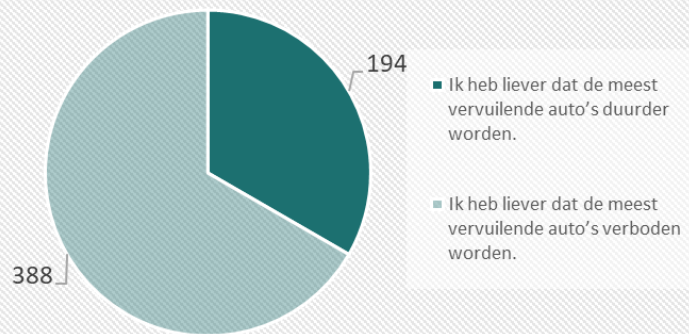
### Autoverkeer

Bij de burgers, de stakeholders en de ambtenaren toetsten we alvast een aantal oplossingsrichtingen af. Een verschuiving van de belasting op autobezit naar autogebruik zien de burgers als belangrijkste maatregel om meer mensen uit de auto te krijgen. Om vervuiling tegen te gaan, zien de burgers liever een verbod dan hogere kosten. De stakeholders en ambtenaren zien dat verbod nog niet meteen voor alle wagens op fossiele brandstoffen, behalve dan voor bedrijfswagens. Iedereen vraagt wel naar maatregelen op Vlaams niveau eerder dan op vervoerregio niveau.

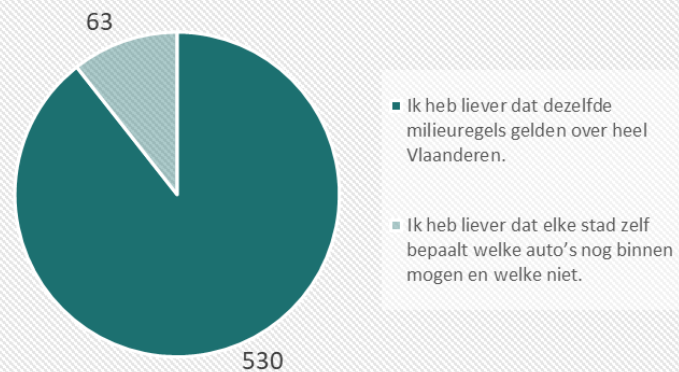
Hoe zou u ervoor zorgen dat minder mensen met de auto rijden voor de regio Brugge?

Belasting op het bezit van een auto vervangen door een belasting op het aantal gereden kilometers.		349
Op drukke invalswegen leggen we busbanen en fietspaden aan ten koste van parkeerstroken.		302
Niets doen en wachten tot mensen vanzelf de verkeersdrukte beu zijn.		77
Alle landelijke eenvakswegen sluiten voor niet plaatselijk autoverkeer.		73
Op autosnelwegen de derde rijstrook verbieden voor mensen die alleen in de auto zitten.		66
Parkeren duurder maken.		51
Duurdere benzine of diesel.		46

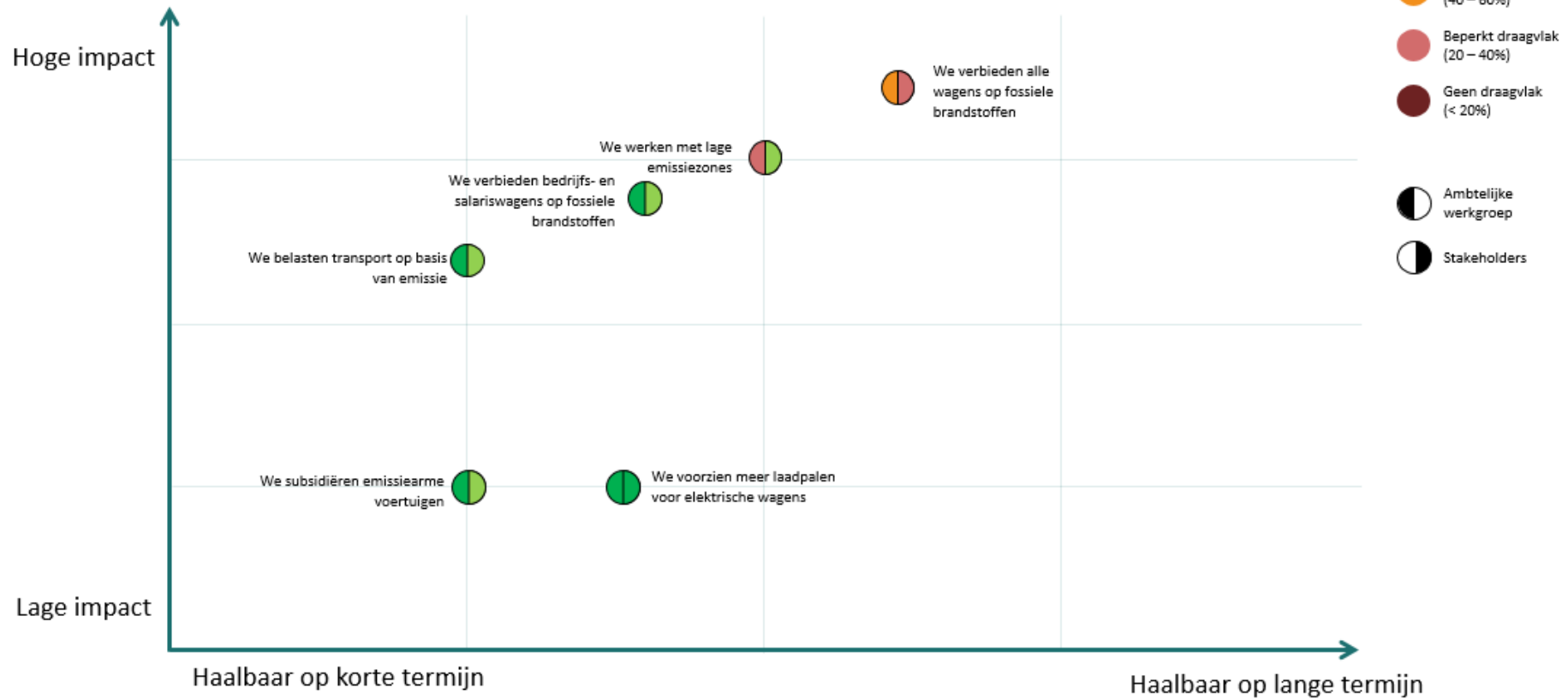
### Burgerbevraging: dilemma 9



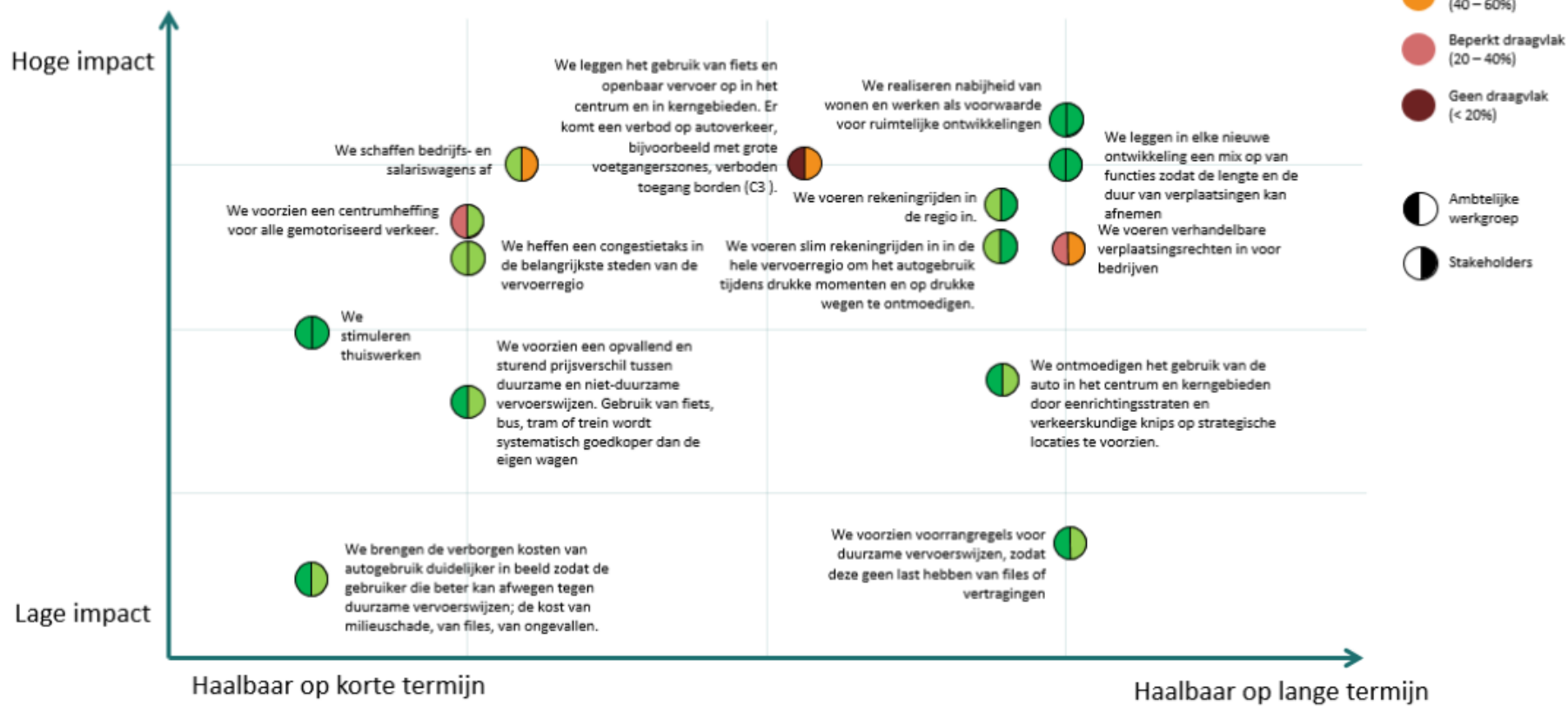
### Burgerbevraging: dilemma 10



# Auto: Groenere autokilometers: matrix van oplossingsrichtingen



# Auto: Minder autokilometers: matrix van oplossingsrichtingen




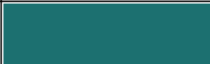






## Vrachtverkeer

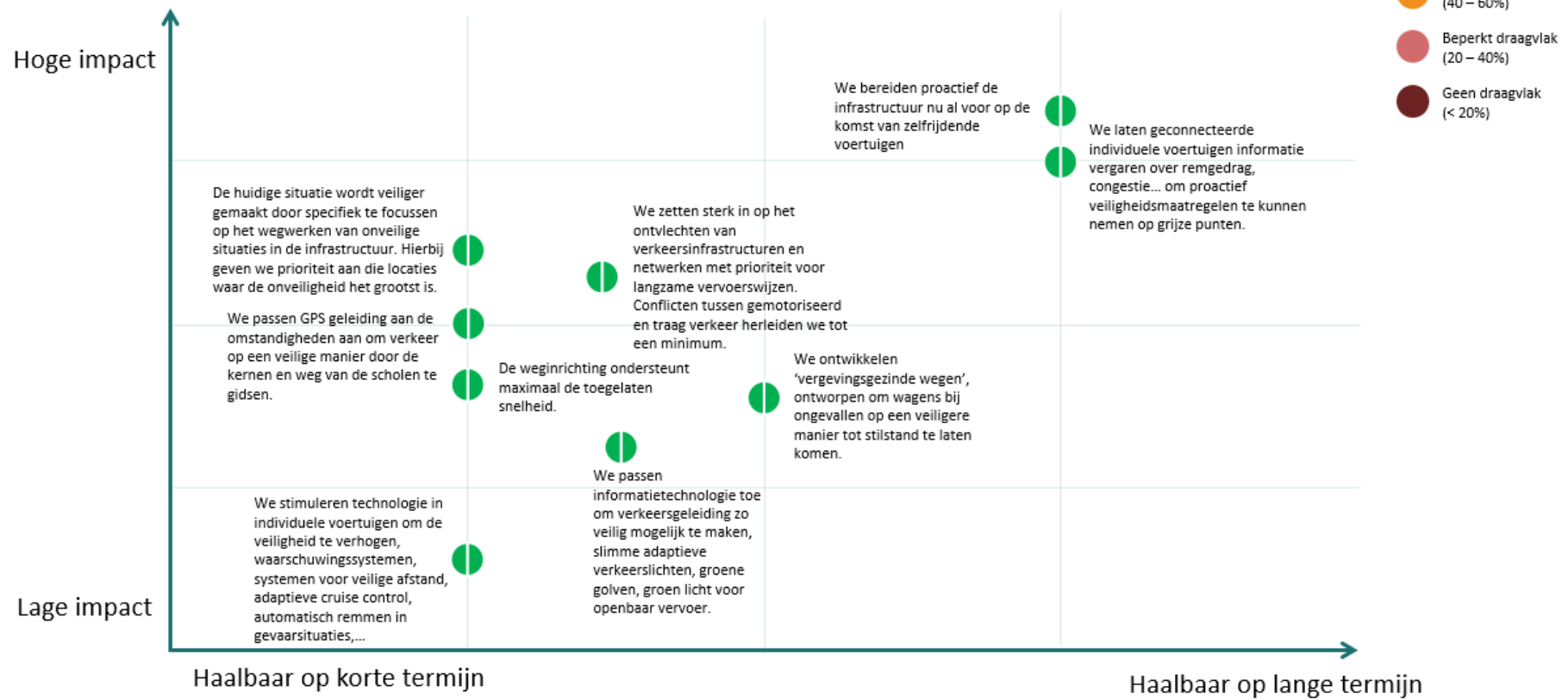
## Veiligheid

Bij de burgers, de stakeholders en de ambtenaren toetsten we alvast een aantal oplossingsrichtingen af. ISA, alcoholslot, nultolerantie voor alcohol en meer handhaving zijn oplossingsrichtingen die veel bijval krijgen van de burgers. Bij de stakeholders en de ambtenaren konden de eerste twee op minder draagvlak rekenen, maar voor alle andere oplossingsrichtingen is er een groot draagvlak.

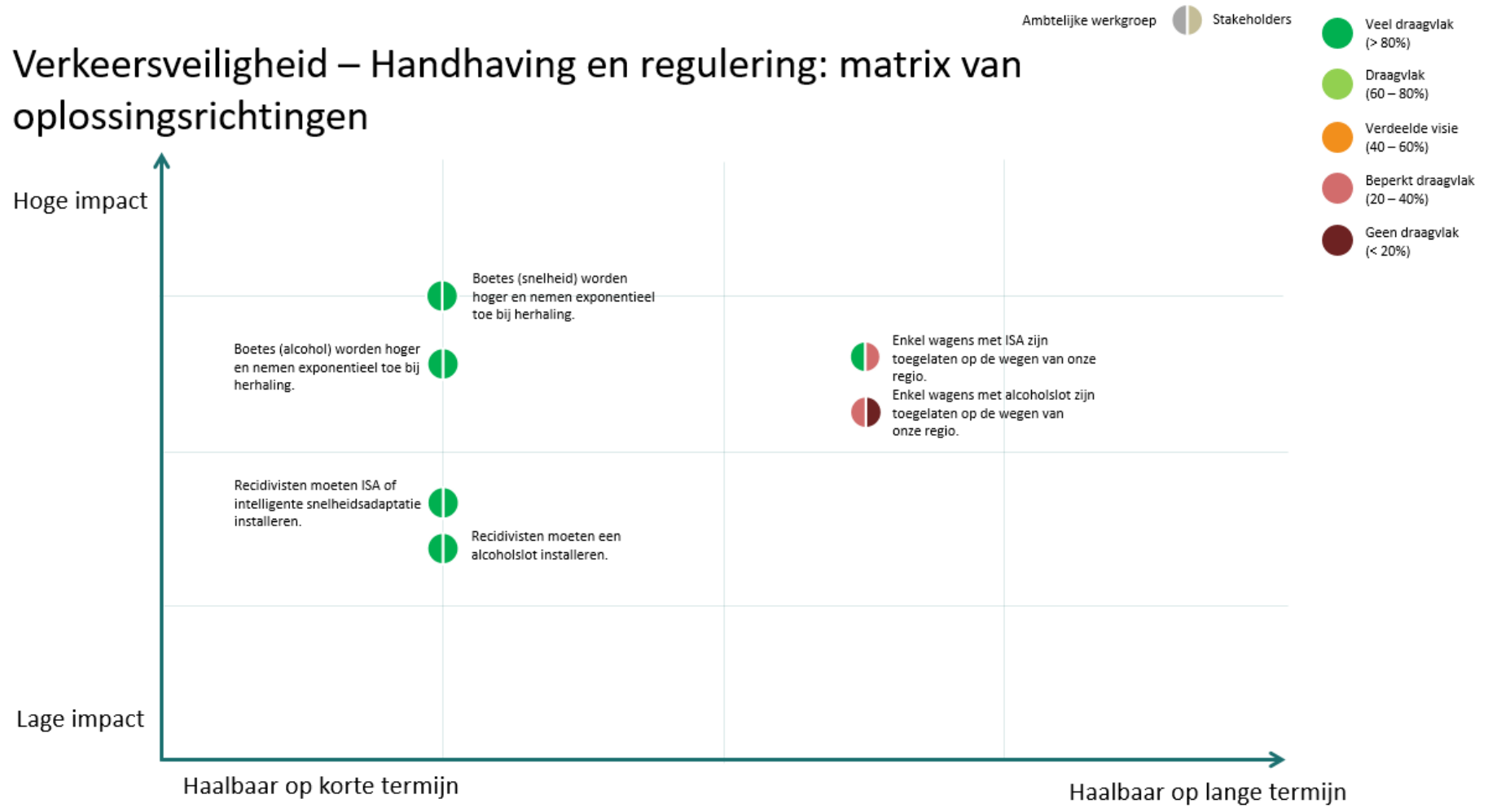
Hoe zou u ervoor zorgen dat er veel minder ongevallen gebeuren op onze wegen voor de regio Brugge?

Een slimme snelheidsbegrenzer in elke auto zodat nooit sneller kan gereden worden dan de maximaal toegelaten snelheid.	
Een alcoholslot in elke wagen waardoor wie meer gedronken heeft dan toegelaten, niet kan rijden.	
Een volledig verbod op alcohol voor wie een voertuig bestuurt.	
Meer politiecontroles op snelheid, alcohol, roekeloos rijgedrag, enz.	
Een nieuw rijexamen van zodra iemand vijf verkeersovertradingen begaat.	
Bloembakken, drempels en andere herinrichtingen om de snelheid van voertuigen te verlagen.	
Alle landelijke eenvakswegen gesloten voor niet plaatselijk autoverkeer.	
Niets doen en wachten tot mensen vanzelf hun rijgedrag aanpassen.	

# Verkeersveiligheid – Infrastructuur en technologie: matrix van oplossingsrichtingen

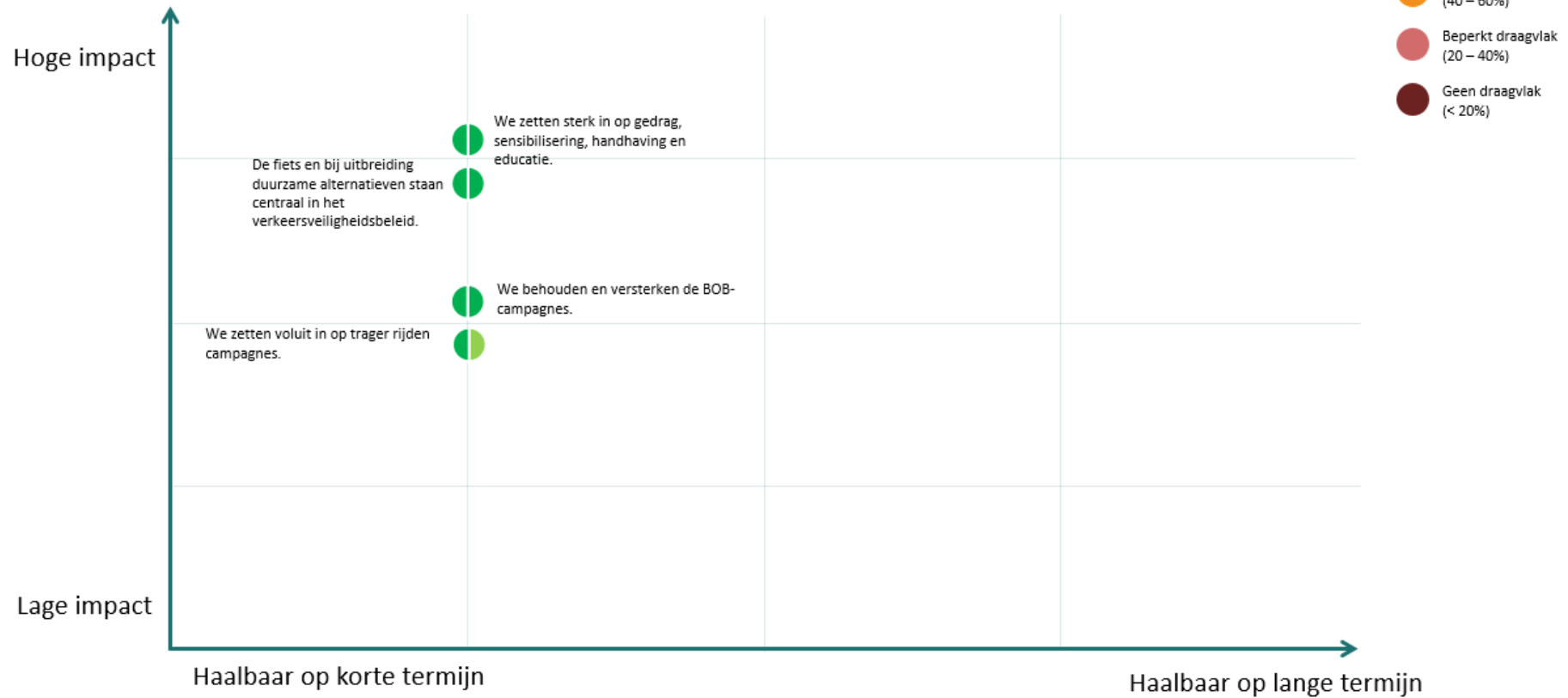


# Verkeersveiligheid – Handhaving en regulering: matrix van oplossingsrichtingen





# Verkeersveiligheid – Gedrag, beleid en evaluatie: matrix van oplossingsrichtingen

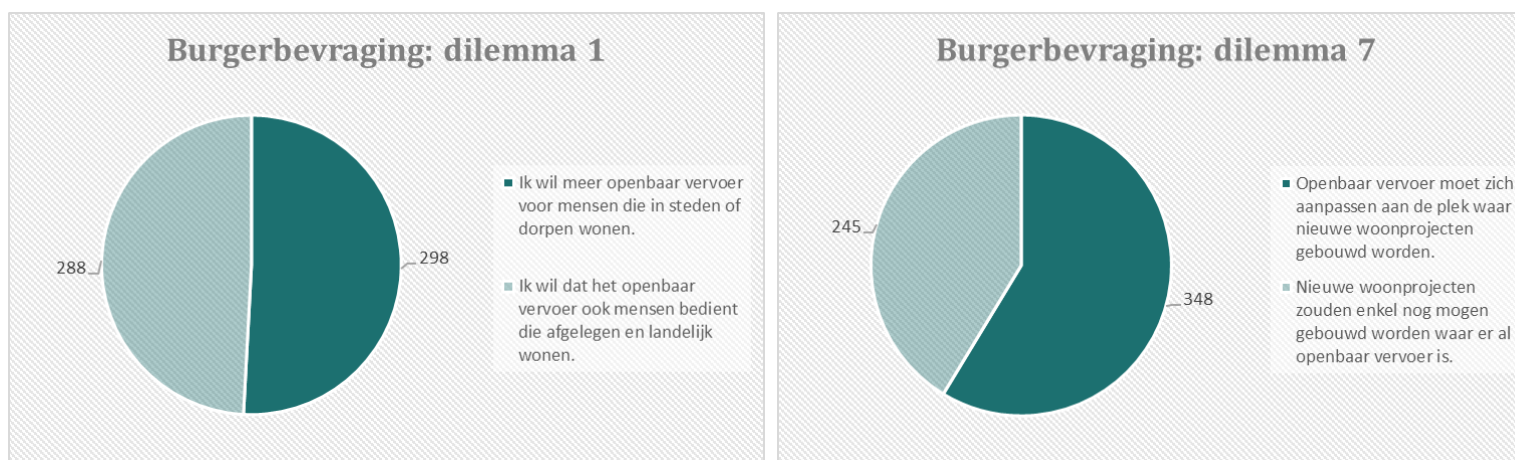


- Veel draagvlak (> 80%)
- Draagvlak (60 – 80%)
- Verdeelde visie (40 – 60%)
- Beperkt draagvlak (20 – 40%)
- Geen draagvlak (< 20%)

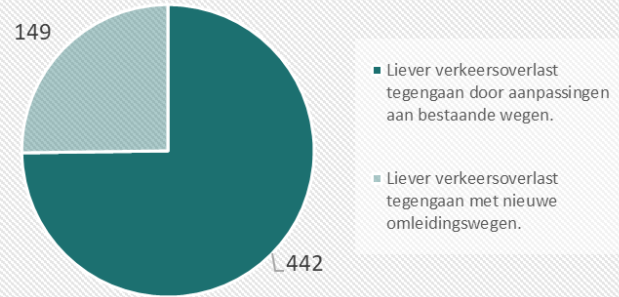
## Wegencategorisering

### Ruimte

Bij de burgers, de stakeholders en de ambtenaren toetsten we alvast een aantal oplossingsrichtingen af. Bij de burgers is er maar weinig enthousiasme voor nieuwe omleidingswegen en geeft men de voorkeur aan aanpassingen aan de bestaande wegen om overlast tegen te gaan. De koppeling met openbaar vervoer is een groter dilemma voor burgers, waarvoor nog meer draagvlakverwerving nodig kan zijn.

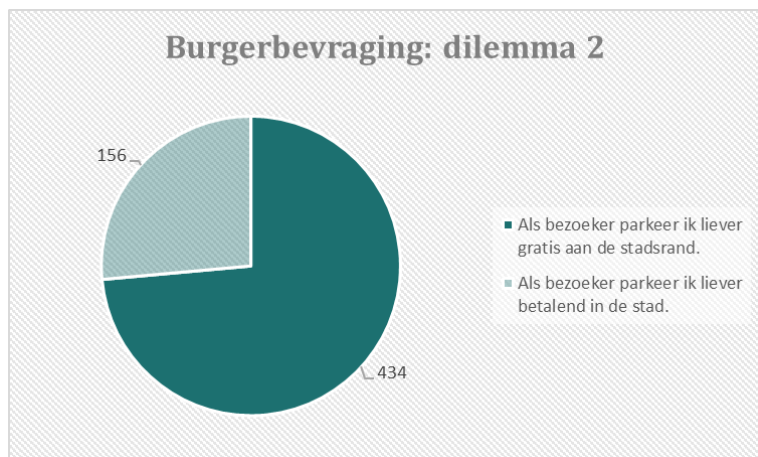


### Burgerbevraging: dilemma 8








## Parkeren

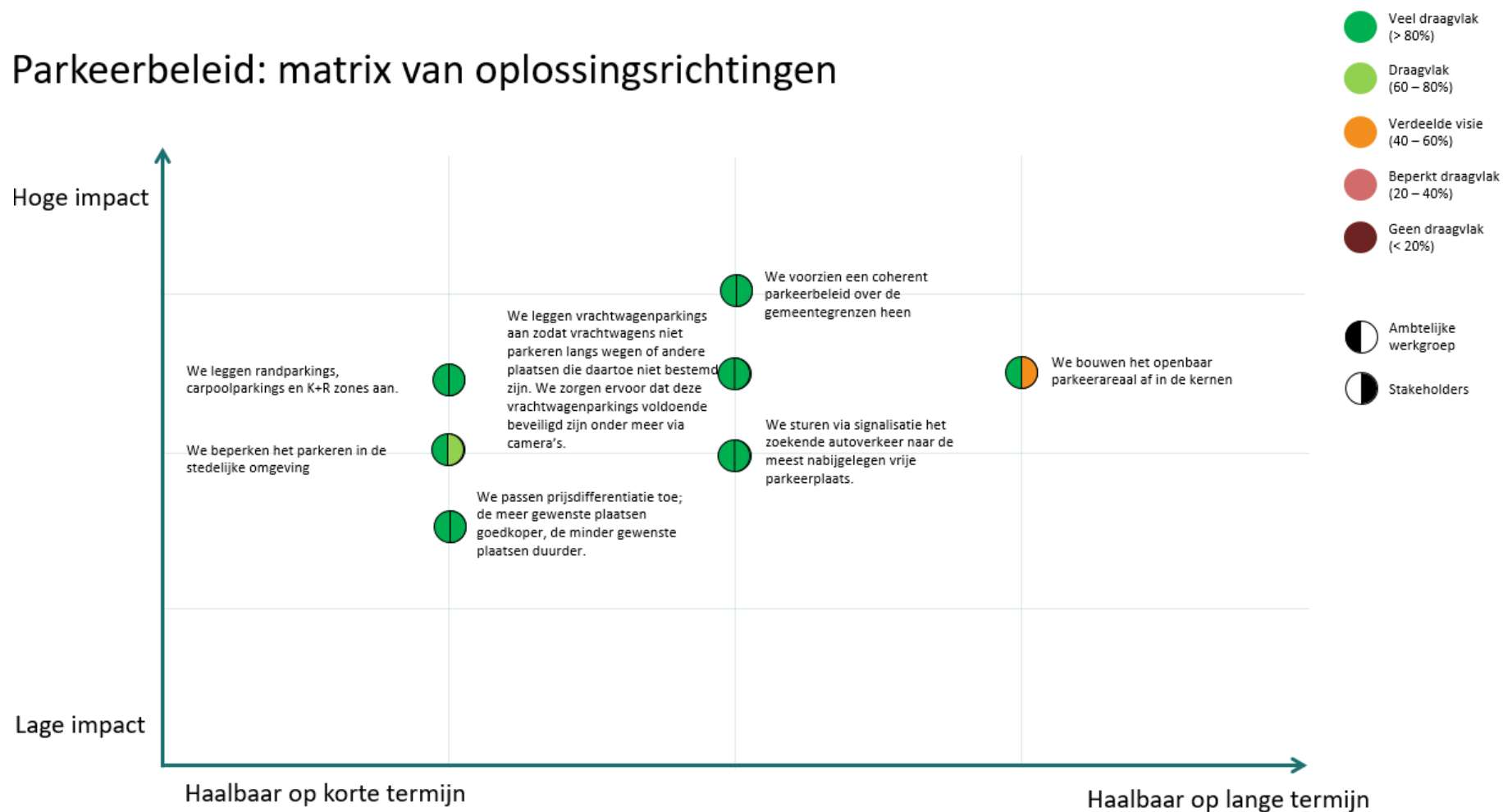
Bij de burgers, de stakeholders en de ambtenaren toetsten we alvast een aantal oplossingsrichtingen af. Om parkeren duurder te maken is er nog heel wat draagvlakverwerving bij de burgers nodig.



Hoe zou u ervoor zorgen dat minder mensen met de auto rijden voor de regio Brugge?

Belasting op het bezit van een auto vervangen door een belasting op het aantal gereden kilometers.		349
Op drukke invalswegen leggen we busbanen en fietspaden aan ten koste van parkeerstroken.		302
Niets doen en wachten tot mensen vanzelf de verkeersdrukte beu zijn.		77
Alle landelijke eenvakswegen sluiten voor niet plaatselijk autoverkeer.		73
Op autosnelwegen de derde rijstrook verbieden voor mensen die alleen in de auto zitten.		66
Parkeren duurder maken.		51
Duurdere benzine of diesel.		46

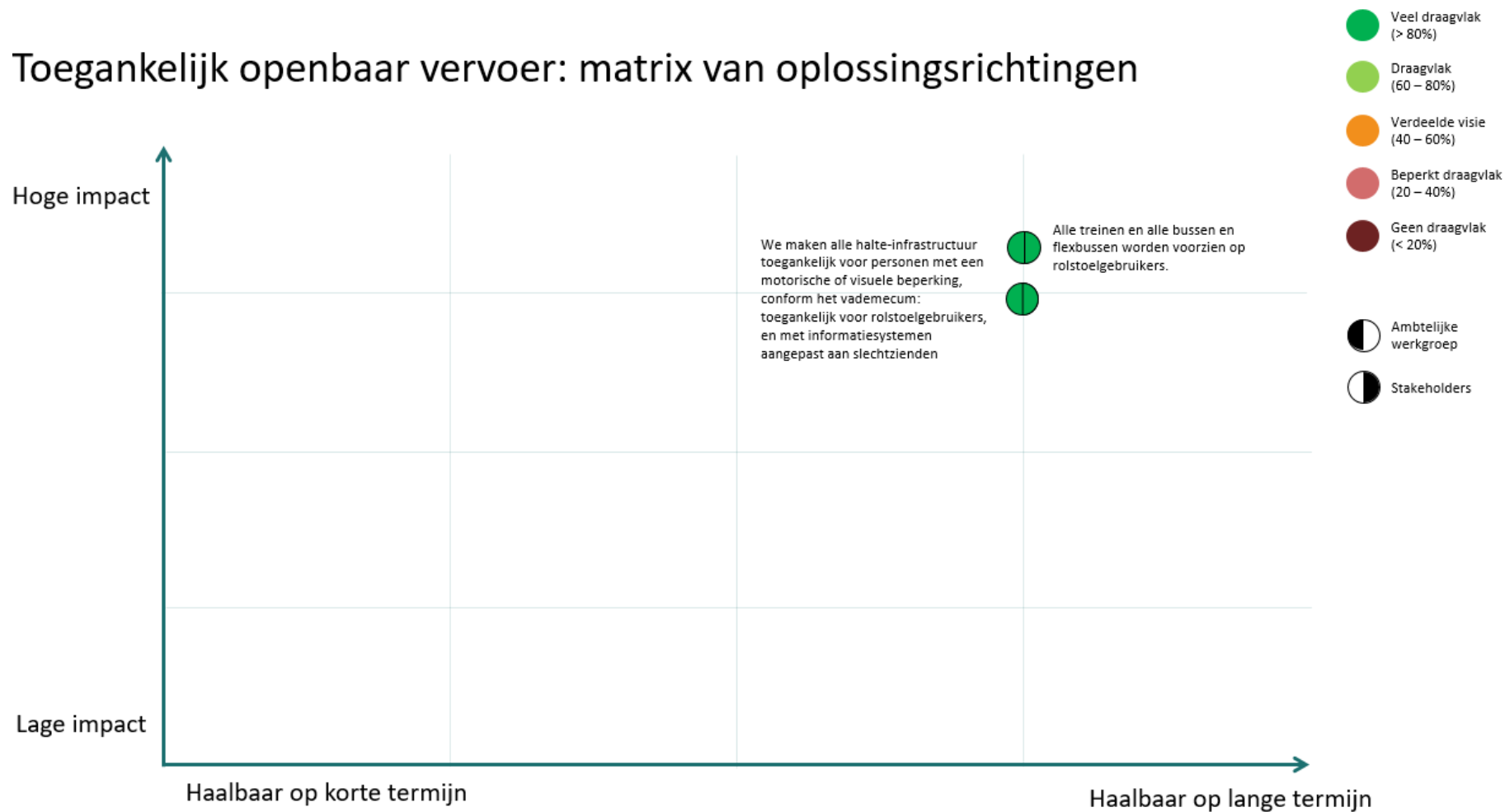
# Parkeerbeleid: matrix van oplossingsrichtingen



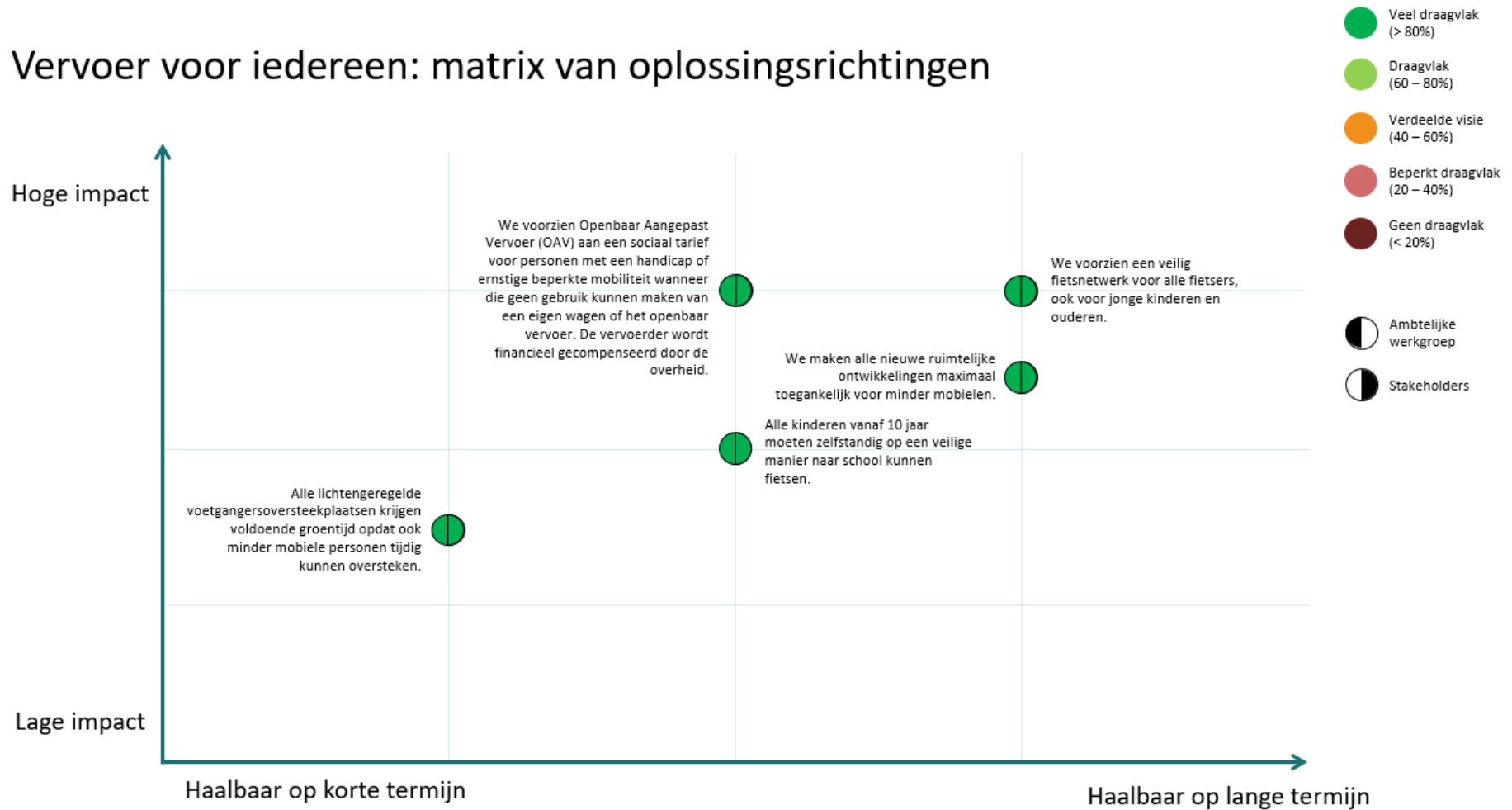
## Toegankelijkheid

Bij de stakeholders en de ambtenaren toetsten we alvast een aantal oplossingsrichtingen af. Ze kunnen allemaal rekenen op een groot draagvlak.

### Toegankelijk openbaar vervoer: matrix van oplossingsrichtingen

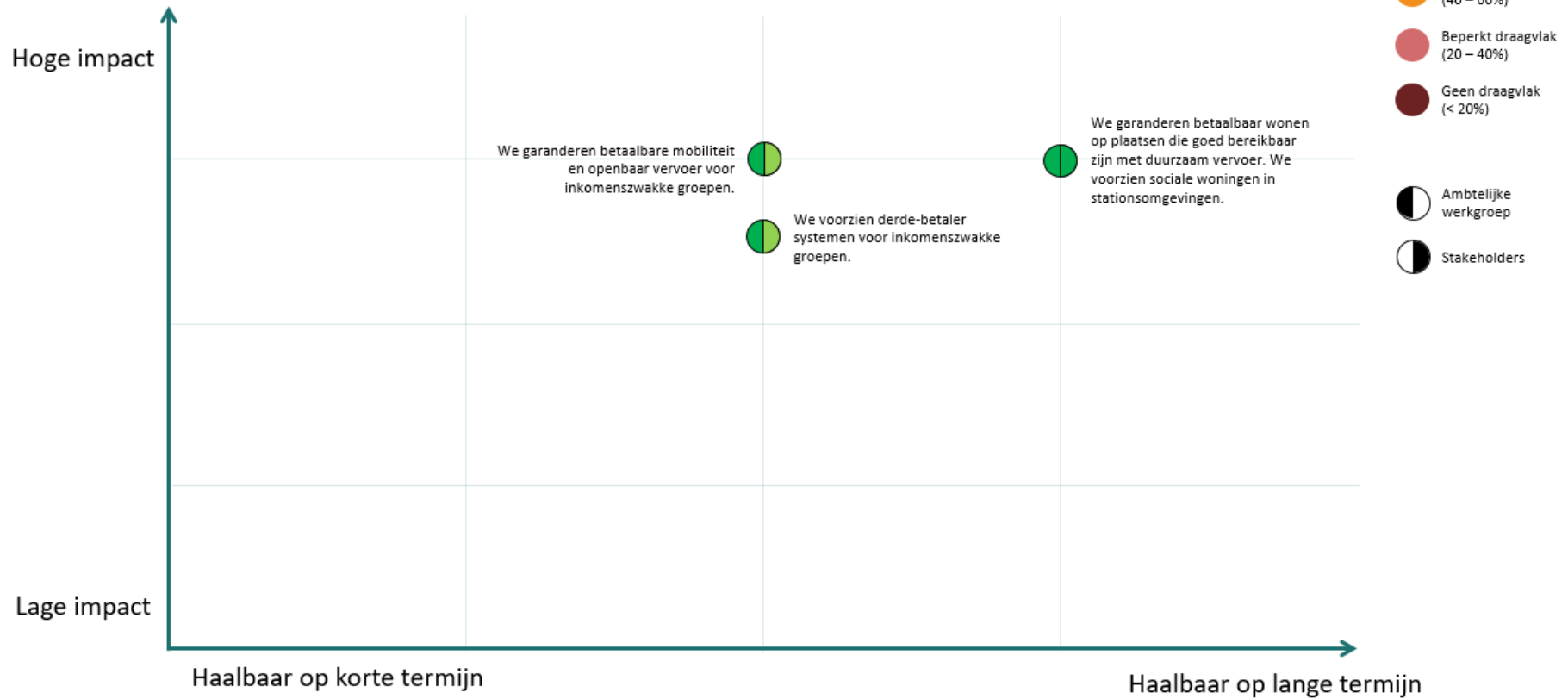


# Vervoer voor iedereen: matrix van oplossingsrichtingen





# Betaalbare mobiliteit: matrix van oplossingsrichtingen



## **BIJLAGE 4: COLLEGEBSLUITEN**

De gemeenten van de vervoerregioraad Brugge kregen de mogelijkheid nog feedback te formuleren op voorliggende visienota. Deze feedback is terug te vinden in de bijgevoegde collegebesluiten.

135      2022\_CBS\_02834      B-punt - Mobiliteit - Visienota 2030 (Regionaal Mobiliteitsplan - Vervoerregio Brugge) - advies ten gronde.

## Samenstelling:

### Aanwezig:

de heer Dirk De fauw, Burgemeester; de heer Mathijs Goderis, Schepen; mevrouw Mercedes Van Volcem, Schepen; de heer Franky Demon, Schepen; mevrouw Mieke Hoste, Schepen; de heer Jasper Pillen, Schepen; de heer Nico Blontrock, Schepen; mevrouw Minou Esquet, Schepen; de heer Pieter Marechal, Schepen; de heer Pablo Annys, Schepen; de heer Colin Beheydt

## Beschrijving

### Aanleiding en context

#### Situering Visienota

[ we citeren de tekst aangereikt door DMOW – het studieconsortium , nvda ]

De vervoerregio Brugge is momenteel bezig met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan, dat een kader zal geven aan het gewenste mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio. De opbouw van het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit vier fasen:

- Fase 1: inventarisatie en onderzoek
- Fase 2: opbouw strategische visie en operationele doelstellingen
- Fase 3: actieplan
- Fase 4: evaluatie en monitoring

Met de goedkeuring van de oriëntatienota in het voorjaar van 2020 werd de eerste fase afgerond. Sindsdien werd een intensief proces gevoerd, waarbij de vervoerregio met input van stakeholders en burgers een visie op de mobiliteit van de toekomst uitwerkte. Dit toekomstscenario omschrijft hoe de vervoerregio kijkt naar de mobiliteit in de regio in 2030, met een doorkijk tot 2050. Het resultaat van dit proces is de voorliggende visienota.

De visienota doet geen uitspraak over budgetten en verantwoordelijkheden. Daarnaast impliceert de visienota geen verschuiving van bevoegdheden. De visienota omschrijft wel het toekomstbeeld dat de steden, gemeenten, provincie en Vlaamse actoren vertegenwoordigd in de vervoerregio nastreven. Na afronding van het regionaal mobiliteitsplan, is het vervolgens de bedoeling dat elk van de actoren dit binnen zijn bevoegdheden verder vormgeeft. De visienota moet dan ook in deze zin worden gelezen.

#### Terugblik opmaak Visienota

De Visienota kent een omstandige voorgeschiedenis en werd reeds eerder besproken in zitting van 14 maart 2022 ("2022\_CBS\_00714 - B-punt - Mobiliteit - pre-advies onder voorbehoud op ontwerp "Visie voor 2030"). In opvolging volgde een intensief traject naar DMOW en het studieconsortium waarbij op basis van een bijkomend ambtelijk advies, twee bilaterale overlegmomenten en dit steeds in nauwe terugkoppeling met de collega's van Groep Brugge het eerdere ontwerp werd bijgestuurd. We verwijzen naar het verslag van de Vervoerregioraad dd 30 05 2022 voor een toelichting op hoofdlijnen van de gemaakte bijstellingen.

## **Motivering**

### Management samenvatting Visienota 2030

[ we citeren de tekst aangereikt door DMOW – het studieconsortium , nvda ]

De vervoerregio Brugge heeft de ambitie om in 2030 de mobiliteit anders, vlot, veilig, groen, sociaal en slim te organiseren. Daarnaast stelt de vervoerregio voorop om ook de nabijheid en leefbaarheid te verbeteren. Om dit te realiseren, zet de vervoerregio in op tien thematische bouwstenen:

1. ruimte,
2. wegencategorisering,
3. fiets,
4. openbaar vervoer,
5. autoverkeer,
6. parkeren,
7. logistiek
8. vrachtroutenetwerk,
9. veiligheid,
10. toegankelijkheid.

De eerste bouwsteen, **thema 'ruimte'**, houdt in dat de vervoerregio sterker wenst in te zetten op de relatie tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Het regionaal mobiliteitsplan heeft niet als doel om het ruimtelijk beleidsplan vorm te geven. Het wil wel belangrijke aandachtspunten meegeven aan het ruimtelijk beleid vanuit de invalshoek mobiliteit. De plek waar nieuwe ontwikkelingen worden voorzien, heeft namelijk een belangrijke impact op hoe de mobiliteit ernaar toe kan worden georganiseerd. Voor woongelegenheden betekent dit dat de vervoerregio aan het ruimtelijk beleid aanraadt om de focus vooral te leggen op strategische collectieve vervoerknooppunten, locaties met een goede OV-ontsluiting of locaties die op fiets- en wandelafstand liggen van een voldoende groot pakket aan basisvoorzieningen. Daarenboven is het aangewezen om daarbij ook aandacht te schenken aan de dichtheid van nieuwe woonontwikkelingen. Voor nieuwe tewerkstellingslocaties wordt aan het ruimtelijk beleid gevraagd om dit in de toekomst – waar de industrie dit toelaat – zoveel mogelijk te ontwikkelen op locaties die op hun beurt goed ontsloten zijn door openbaar vervoer, of die op fietsafstand liggen van een mix aan functies. Dit, gecombineerd met de nodige sensibilisering, moet de inwoners van de vervoerregio overtuigen om meer te vertrouwen op fiets en openbaar vervoer voor het woonwerkverkeer. Waar de industrie het niet toelaat om de werkgelegenheid in de buurt van bewoning te realiseren, is het opportuun om nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk te enten op de spoor- en waterwegen of op het vrachtroutenetwerk. Ook de transportinfrastructuur op zich is een element in dit thema. Daarbij stelt de vervoerregio voor om in de toekomst vooral in te zetten op het vermijden van overgedimensioneerde verharding, en waar mogelijk bestaande infrastructuur te ontharden.

Het tweede thema omvat de visie op de **wegencategorisering**, waarbij de eerdere studies rond het robuust wegennet de basis vormen. De nieuwe wegencategorisering gaat uit van een gelaagd netwerk, waarin ook wordt geduïd hoe de auto zich verhoudt t.o.v. de andere vervoerswijzen (bv. fiets, openbaar vervoer en voetgangers). De hoogste wegencategorieën, namelijk de Europese en Vlaamse Hoofdwegen, vormen samen het hoofdwegennet. Dit vormt een maasvormige structuur tussen grote steden, waarop het doorgaand verkeer gefaciliteerd wordt. Het dragende netwerk vormt de volgende laag, en bestaat uit regionale en interlokale wegen. De regionale wegen zijn vooral gericht op het verbinden van kleinstedelijke gebieden (met elkaar, grotere steden of het hoofdwegennet). De interlokale wegen functioneren op een iets lager niveau, en verbinden hoofddorpen en attractiepolen. Ook het dragend netwerk vormt een maasvormige structuur. Tot slot is er het lokale wegennet, dat bestaat uit ontsluitingswegen of erftoegangswegen en uitgaat van boomstructuren. Op dit niveau is het niet wenselijk om doorgaand verkeer te faciliteren doorheen de mazen gevormd door de interlokale wegen, en wordt de nadruk gelegd op het verkeer dat binnen de mazen een herkomst of bestemming heeft. De vervoerregio zal in de komende periode het dragend wegennet verder vormgeven, en ook een advies uitbrengen op het hoofdwegennet.

De **fiets** is een belangrijke modus voor de vervoerregio, en vormt de derde bouwsteen van de visie. Om het fietsgebruik in de vervoerregio te stimuleren, wenst de vervoerregio het fietsnetwerk verder aan te pakken. Enerzijds zal daarom worden gekeken waar het BFF eventueel nog moet worden bijgestuurd, anderzijds wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van specifieke stukken in het netwerk. Daarbij wordt de prioriteit geschonken aan assen met een belangrijk

fietspotentieel of het verbeteren van verbindingen met een beperkte veiligheid. Bij het verder verfijnen van deze prioriteiten, wordt ook gekeken naar de haalbaarheid, en wordt ingezet op het wegwerken van missing links en het realiseren van quick wins. Daarnaast vraagt de vervoerregio aan de Vlaamse overheid om de focus op fietspaden te verruimen naar fietsverbindingen en ondersteuning voor beperktere maatregelen, zoals fietsstraten, fietssuggestiestroken, campagnes en draagvlakverwerving. Waar opportuun, wordt gekeken naar het inzetten van landbouwwegen of oude verbindingswegen die een alternatief kunnen bieden voor routes die vanuit het BFF worden voorzien langs gewestwegen. Daarbij wordt uiteraard de nodige aandacht geschonken aan de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Om de verkeersveiligheid verder te verhogen, wordt in de toekomst verder ingezet op het ontwerpen van 'vergevingsgezinde fietspaden'. Gerichte campagnes en de verdere uitbreiding van een fietsdeelsysteem, moeten de burgers stimuleren om in de toekomst vaker op de fiets te springen.

De vervoerregio ontwierp reeds een nieuw **openbaar vervoer**netwerk, dat vanaf ca. juli 2023 in voegen zou treden. Daarnaast blikt de vervoerregio ook verder vooruit, naar wat er op langere termijn nog verder nodig is. Openbaar vervoer is de duurzame modus die mikt op het bereikbaar maken van de vervoerregio op plekken waar de fiets minder een rol kan spelen, zoals bij verplaatsingen op langere afstand. Het is een integraal en gelaagd net waarbij een goede werking van de knooppunten van essentieel belang is. Naar de toekomst toe werken we aan een vraaggericht netwerk dat de toekomstige vervoersvraag optimaal invult met een gepast en proportioneel aanbod. Binnen de vervoerregio wordt ingezet op kwaliteit, waarbij naast een aantrekkelijk aanbod ook een goede doorstroming essentieel is.

De vijfde bouwsteen van de visie gaat verder in op de **auto**. Daarbij wenst de vervoerregio enerzijds het aantal autokilometers terug te dringen, en anderzijds de resterende autokilometers te vergroenen. Door in te zetten op de nabijheid tussen wonen en werken en het realiseren van een mix van functies, kunnen verplaatsingen met de auto vermeden worden en worden ingekort. Het autogebruik op zich wordt verder gestuurd, waarbij er op niveau van de hogere overheden een aantal handvaten voorhanden zijn, zoals kilometerheffing en de fiscaliteit rond bedrijfswagens. Daarmee gecombineerd wordt in de toekomst meer ingezet op het 'fix the mix concept', om zo voorrang te geven aan de duurzame vervoersmiddelen en de concurrentiepositie ervan te verhogen. De resterende auto- en voertuigkilometers worden emissievrij gemaakt, door verder in te zetten op de uitrol van elektrische laadpalen. Aan Vlaanderen wordt gevraagd om verder te investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer.

Gekoppeld aan het autobeleid, zet de vervoerregio als zesde bouwsteen in op de regionale aspecten van het **parkeerbeleid**. Om zoekverkeer langs de kust te beperken, wordt gewerkt naar een consistent parkeer verhaal. Ook voor stationsparkings vraagt de vervoerregio om dit op regionaal niveau te bekijken: het betalend stationsparkeren in station A mag niet voor negatieve effecten zorgen in station B. De ligging van de gemeenten rond de E40, de E403 en de A11 leent zich tot de aanleg van carpoolparkings aan op- en afritten. Het vrachtwagenparkeren is eveneens een problematiek die de gemeenten overstijgt: daar wordt in het bijzonder een oplossing gezocht voor (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelwegen verlaat. Tot slot adviseert de vervoerregio dat de verschillende gemeenten aan de slag gaan met parkeerverordeningen, en daarbij de fietsenberging vlotter bereikbaar maakt dan de autoparkeerplaats.

**Logistiek** vormt het zevende thema binnen de visie. Hierbij streeft de vervoerregio ernaar om voor het logistieke transport een modal shift van de weg naar de water- en spoorwegen te realiseren. Binnen de vervoerregio vormt de haven van Zeebrugge een belangrijke logistieke knoop. De toegang tot de haven vormt dan ook een belangrijk aandachtspunt. Om die modal shift te realiseren, wordt ingezet op het spoor, maar is er ook nood aan een betere ontsluiting via het water. Transport via pijpleidingen tussen de havens kunnen voor specifieke goederenstromen eveneens een oplossing bieden. Het is echter belangrijk om op te merken dat logistiek een keten vormt en zich vaak op een grotere schaal afspeelt. Daardoor is het aangewezen om in te zetten op afspraken tussen verladers en logistieke dienstverleners; maar moet ook buiten de vervoerregio gekeken worden naar opportuniteiten en ontwikkelingen die daar leven. Daarbij zien we een complementariteit tussen de haven van Zeebrugge en de luchthaven van Oostende, en is ook het inzetten van de sporen van de kusttram een te onderzoeken piste voor stedelijke distributie. Langs het kanaal Gent – Brugge komt de omgeving Woestijne in Aalter naar voren als interessante locatie, waar De Vlaamse Waterweg een logistiek knooppunt realiseert. Via het kanaal Gent-Brugge, de Leie, het kanaal Roeselare-Leie en het kanaal Kortrijk-Bossuit is vrachtvervoer richting Noord-Frankrijk mogelijk. Ook de waterlink Gent – Antwerpen kan verder worden geoptimaliseerd, met potentieel positieve gevolgen voor de vervoerregio Brugge. Binnen de provincie West-

Vlaanderen kan de aanleg van wijksporen een oplossing bieden voor de capaciteitsproblemen op het spoornetwerk. Tot slot stelt de vervoerregio ook vast dat er binnen het domein van logistiek volop geïnnoveerd wordt, en dat dit bijkomend potentieel biedt naar de toekomst toe.

De vervoerregio formuleerde in het achtste thema een visie rond de opbouw en het functioneren van een **vrachtroutenetwerk**. Het is daarbij de bedoeling om – net als bij de wegcategorisering – naar een robuust netwerk te gaan. Dat betekent dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Binnen het netwerk worden vier categorieën gedefinieerd: hoofdvrachtroutes en regionale vracht(geleidings)routes die het doorgaand vrachtverkeer faciliteren en rasterstructuren vormen; aanrijroutes die specifieke bedrijventerreinen ontsluiten en boomstructuren vormen; en tot slot ook lokale vrachtroutes die op niveau van de steden en gemeenten kunnen worden gedefinieerd. Naar analogie met de wegcategorisering, wordt binnen het vrachtroutenetwerk dus ook een duidelijk onderscheid gemaakt tussen wegen met een verbindende functie en wegen met een bestemmingsfunctie. De vervoerregio is er daarenboven voorstander van om ook de tolheffing voor vrachtwagens hierop af te stemmen, en meer sturend te maken.

De negende bouwsteen van de visie is het thema **veiligheid**. Het is de ambitie van de vervoerregio om het aantal verkeersdoden terug te dringen. Enerzijds gebeurt dit door onveilige situaties weg te werken, zoals ook toegelicht binnen het thema fiets, waarbij de focus in eerste instantie ligt op de zwarte punten. Het ontvlechten van verkeersinfrastructuren, het toepassen van het 'fix the mix' principe (in het bijzonder langs scholen en in kernen) en het invoeren van zone 30's op specifieke locaties vormen mogelijke tools om dit te realiseren. Vergevingsgezinde wegen zijn niet alleen van belang voor de fietsers, maar kunnen ook voor automobilisten het aantal dodelijke ongevallen terugdringen. Het is daarenboven van belang dat de weginrichting steeds maximaal de toegelaten snelheid ondersteunt. De verkeersveiligheid krijgt daarbij de prioriteit t.o.v. doorstroming. Dit kan verder worden ondersteund door blijvend in te zetten op politiecontroles en handhaving. Anderzijds wordt ook ingezet op sensibilisering en educatie, om de verkeersveiligheid van alle modi te verhogen. Tot slot wordt bij het uitwerken van het vrachtroutenetwerk ook rekening gehouden met mogelijke conflicten, waarbij het vrachtverkeer maximaal wordt geweerd uit de kernen.

Het thema **toegankelijkheid** is het tiende en laatste thema in de visie. Binnen dit thema wordt gefocust op het creëren van een vervoerssysteem dat sociaal, inclusief en toegankelijk is voor iedereen. Dit houdt in dat we zorgen voor een veilig fietsnetwerk voor jongeren en ouderen, ook richting scholen, en voldoende groentijd op lichtengeregelde voetgangersoversteken. Derde betalersystemen bieden een oplossing voor het betaalbaar houden van mobiliteit. Voor personen met een beperkte mobiliteit zetten we in op het toegankelijk maken van de bushaltes, en vraagt de vervoerregio aan de relevante overheden om ook de treinen en bussen uit te rusten voor personen met een motorische of visuele beperking.

#### Reflectie vanuit dienst Mobiliteit – Voorstel van voorwaardelijk gunstig advies

De dienst Mobiliteit wenst DMOW, Deloitte, Traject en Mint te bedanken voor het afgelegde traject. De Visienota werd vanuit een constructief overleg bijgestuurd waardoor de initiële bekommernissen geuit door het stadsbestuur werden opgevangen. Zonder een exhaustief overzicht te wensen geven kan gewezen worden op o.m.

- Een verduidelijking naar de aard en ambitie van het voorliggend document in relatie tot de gemeentelijke bevoegdheden alsook in relatie tot het opzet van het regionaal mobiliteitsplan en de taakstelling van partners als lokale besturen, Vlaamse overheid, ... Dit was vooral belangrijk om geen misverstanden te creëren omtrent de taakstellingen van een lokaal bestuur naar o.m. het ruimtelijk beleid (cfr. taakstelling gevat in de VCRO), het parkeerbeleid alsook politioneel beleid (cfr. taakstelling lokale politie en de visievorming als gevat in zonale veiligheidsplannen).
- Een sterker signaal naar de ambitie inzake o.m. het fietsbeleid (met o.m. de erkenning van de rol die de FR30 Stadsfietsroute op stadsregionaal niveau kan spelen en de vraag voor een verruimd instrumentarium / toolbox, cfr. eerdere briefwisseling met DMOW en Minister Peeters als geruggensteund door VVSG en Fietsberaad) en het beleidsthema toegankelijkheid (met een verruiming naar "gebruikers van alle leeftijden" om zo de link te leggen naar o.m. de kindtoets)

In deze kan principieel akkoord gegaan worden met de Visienota.

Wel wensen we, dit voortbouwend uit eerdere adviezen, te wijzen op enkele bekommernissen welke voornamelijk te bewaken zijn in een volgende fase (en derhalve geen bezwaar vormen voor een goedkeuring van wat voorligt) :

- Inzake wegategorisering wensen we in lijn met eerdere adviezen (ambtelijk als vanuit het college) te wijzen op
  1. Het gegeven dat deze wegategorisering los staat van de huidige of het toekomstige eigendoms- of beheerscontext, dat de selectie inderdaad slechts uitspraken doet over de visievorming naar weghiërarchie (en geen prelude zijn van een toekomstig beheeroverdracht edm)
  2. Het gegeven dat pragmatisch met deze wegategorisering en bijhorende (door Vlaanderen geponeerde) inrichtingsprincipes dient omgegaan te worden (zie onze reflectie in het gekoppelde besluit)
  3. De uitdrukkelijke beleidswens van het stadsbestuur Brugge om de nieuwe wegategorisering te hanteren als hefboom voor een ambitieus investeringsprogramma voor de N31 ten Noorden van de knoop Blauwe Toren (cfr lopende gesprekken met de Vlaamse overheid).
- Inzake verkeersveiligheid wensen we nogmaals te pleiten om in dialoog te gaan met de lokale politiezones teneinde de synergie met de lokale zonale veiligheidsplannen te verkennen en zo mogelijks te vatten in het toekomstige Actieplan.
- Inzake logistiek
  1. treden we de conclusie uit de Vervoerregioraad (dd 30 05 2022) bij dat in te zetten is op een "betere ontsluiting via het water" echter we wensen, zie ook de bespreking op de raad en de feedback ten tijde van de Visienota als de Oriëntatienota, te wijzen op de complexiteit en derhalve de gevoeligheid van beleidsdossiers als de opwaardering van de binnenvaart. In deze is akkoord te gaan met de huidige verkennende – algemene verwoording maar dit vergt ongetwijfeld een blijvend aandachtspunt
  2. ondergeschikt aan wat voorligt : we vragen dat DMOW – de Vlaamse overheid bijkomende ondersteuning biedt aan steden als Brugge ter implementatie van de (in opmaak zijnde) TEN T verordening die o.m. inzake Sulp (actieplan inzake stedelijke emissievrije logistiek) een bijkomende taakstelling zal betekenen.

Ondergeschikt wensen we enkele kleinere opmerkingen te maken

- bij de opmaak van het Actieplan inzake domein "fietsen" is te vertrekken vanuit een geactualiseerd BFF-netwerk, cfr. recente (vraag tot) bijsturing vanuit het update Masterplan Fiets (cfr. eerdere briefwisseling met DMOW) als vanuit de FR30 Brugse Stadsfietsroute (het kaartje gevat in figuur 14 is in deze als gedateerd te bestempelen)
- inzake ontharding is in casu N377 met de grootste voorzichtigheid te werken (cfr. quote blz 47) gelet op het strategisch militair belang van deze weg (zie eerdere adviezen, in deze herhalen we onze vraag om in dialoog te treden met Defensie) – o.i. ware de casus van de ontharding N34 (cfr. plannen voor de realisatie F34) opportuener

Anticipatief aan het Actieplan wensen we bovenal een lans te breken om

- zeer ambitieus uit de hoek te komen inzake verkeersveiligheid (Vision Zero) als inzake fietsbeleid (cfr. onze geuite wens dat de Vervoerregio Brugge dé fiets-vervoerregio kan worden)
- de eerdere bekommernissen van het stadsbestuur ter harte te nemen naar o.m. het respecteren van de gemeentelijke autonomie - de taakstelling van een stad Brugge (denken we o.m. naar parkeren).

#### Reflectie vanuit Groep Brugge

We verwijzen naar de adviezen in bijlage [ merk op door het korte tijdsbeslag kon niet elke dienst een advies uitbrengen echter gelet op het omstandige voortraject vermoeden we dat de eerder genoteerde bekommernissen op hoofdlijnen vertaald werden in voorliggend bijgestuurde nota ]

#### Vooruitblik

De nota zal op de Vervoerregioraad dd 27 06 2022 ter validatie geagendeerd worden.

Vervolgens zal dit document ter kennisgeving voorgelegd worden aan de diverse gemeenteraden, vanuit DMOW zal hiertoe het initiatief voor een infomoment voor de gemeenteraadsleden van de diverse lokale besturen genomen worden.

In een volgende fase wordt het Actieplan opgemaakt.

#### **Rechtsgrond(en)**

Decreet Basisbereikbaarheid

## **Advies**

## **Strategische cel**

Gunstig advies

Advies programmaregisseur klimaat: de visienota 2030 bevat de noodzakelijke hefboomen om ook de lokale doelstellingen inzake klimaat te (helpen) realiseren. De lokale uitstoot van CO2 wordt voor 1/3 gerealiseerd door onze lokale mobiliteit. Om deze uitstoot te verminderen moet ingezet worden op (1) een ingrijpende modal shift richting voet, fiets, openbaar en gedeeld vervoer, (2) de elektrificatie van het resterende gemotoriseerd vervoer en (3) een klimaatvriendelijker stedelijke logistiek. Deze elementen zijn aanwezig in de visienota maar zal moeten omgezet worden in een concreet en ambitieus actieplan om de gestelde klimaatdoelen te realiseren. De stad Brugge heeft alle belang om hierbij een voortrekkersrol te nemen, gelet de sterke band tussen de lokale uitstoot en het in- en uitkomende verkeer uit de randgemeenten.

Advies toegankelijkheidsambtenaar: Toegankelijkheid van het aanbod is meegenomen in de visienota. Graag nog volgende noot: bij de verdere uitrol van het systeem van aangepast vervoer zijn we vragende partij voor een regionale dispatching en mogelijkheden voor regionale spelers om aan de vervoersnoden te kunnen voldoen.

## **Politie**

Gunstig advies

De lokale politie adviseert de voorliggende visienota 2030 gunstig. De visienota werd bijgestuurd ten opzichte van de voorgaande versie, zoals in ons pre-advies gevraagd. Voor de lokale politie gaat het in het bijzonder om paragraaf 3.9.3 'Regulering en handhaving' die deel uitmaakt van het hoofdstuk Veiligheid.

## **Jeugddienst**

Gunstig advies

Bij de opmaak van de actieplannen wordt er best vertrokken vanuit de noden en behoeften van de verschillende doelgroepen. Nu is de visie nog te gericht op infrastructuur, dit zou idealiter moeten evolueren naar een doelgroepsgerichte aanpak.

Als je vanuit de doelgroep kinderen vertrekt zal je vaak de noden en behoeften dekken van alle andere doelgroepen (waaronder senioren, mensen met een beperking, jongeren,...).

## **Omgevingsvergunning en planning**

Gunstig advies

Cluster Omgeving adviseert de nota gunstig. Het afgelegde traject heeft gezorgd voor een betere verhouding en meer synergie tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid.

## **Openbaar domein**

Gunstig advies

Cluster Openbaar Domein werd nauw betrokken in het ambtelijk voortraject, opmerkingen zijn mee opgenomen in de nota

## **Hoofdcoördinator**

In aanvraag

## **Armoedetoets**

### **Armoedetoets van toepassing**

Ja

### **Gevolgen**

Via o.m. het thema "toegankelijkheid" (in brede betekenis te begrijpen, cfr. Visienota in bijlage) wordt gewaakt over een sociale dimensie binnen het toekomstig Regionaal Mobiliteitsplan.

## **Besluit**

### **Artikel 1**



Het college geeft een principiële gunstig advies op de Visienota 2030 als deel van het Regionaal Mobiliteitsplan.

Het college maakt zich de aandachtspunten vanuit haar administratie eigen en geeft deze mee als aandachtspunten voor het vervolgtraject.

### **Gekoppelde besluiten**

- 2021\_CBS\_04982 - B-punt - Mobiliteit - advies op het ontwerp wegcategorisering.
- 2019\_CBS\_03547 - B-punt - Mobiliteit - decreet basisbereikbaarheid.
- 2022\_CBS\_00714 - B-punt - Mobiliteit - pre-advies onder voorbehoud op ontwerp "Visie voor 2030".
- 2020\_CBS\_00501 - B-punt - Mobiliteit - basisbereikbaarheid: oriëntatienota en proces - ter kennisname.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,  
Namens het College van Burgemeester en Schepenen

Colin Beheydt  
Algemeen directeur Stad en OCMW Brugge

Dirk De fauw  
Burgemeester

---

## Stad Blankenberge

### Uittreksel uit het notulenboek van het college van burgemeester en schepenen

Zitting van 24 juni 2022

---



#### Aanwezig:

Björn Prasse, voorzitter;  
Jurgen Content, Kathy Kamoen, Patrick M.M. De Meulenaere, Mitch De Geest, Annie De Pauw, schepenen;  
Peter Verheyden, algemeen directeur

#### Verontschuldigd/afwezig:

Patrick De Klerck, schepen

---

## STROM. Visienota 2030 Vervoerregio Brugge.

---

### Bevoegdheid, wetten en reglementen

Decreet Lokaal Bestuur.

### Aanleiding en context

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de VVR Brugge is een proces in drie fasen. In de tweede fase (eerste fase was de oriëntatiefase, nu de synthesefase) bepalen we de doelstellingen en schetsen we het gewenste toekomstscenario. De nota die nu voor ligt, is de visienota en geeft aan welke richting we uit willen als vervoerregio. In de volgende stap zal het strategische MER worden opgestart. Deze visienota zal als basis dienen voor het milieuonderzoek. Aangezien de visienota aangeeft hoe de vervoerregio de mobiliteit in de toekomst ziet, vormt het dus ook de basis voor het actieplan. De visienota wordt voorgelegd aan de schepencolleges met als doel om de visienota goed te keuren op de vervoerregioraad van 27 juni 2022 (nadien voor te leggen aan de GR binnen de VVR).

Hieronder zijn de voorgestelde aanpassingen van het college van burgemeester en schepenen vermeld.

### Verwijzingsdocumenten

#### *Opmerkingen:*

Algemeen: op meerdere plaatsen in de visienota wordt er gerefereerd naar de **burgerbevraging** die werd uitgevoerd. Er werden **5000 willekeurige vrijwilligers** aangeschreven met een responsgraad van **12,3% (615 respondenten)**. Wanneer er uit een populatie een steekproef wordt getrokken, dan dient deze een verkleinde afspiegeling te zijn van werkelijkheid (populatie). Alleen dan is er sprake van representativiteit. Dit valt hier te betwijfelen. Het is dan ook niet aangewezen zo frequent binnen de visienota naar deze steekproef te refereren (er wonen 260.000 mensen in de VVR Brugge).

#### Specifiek:

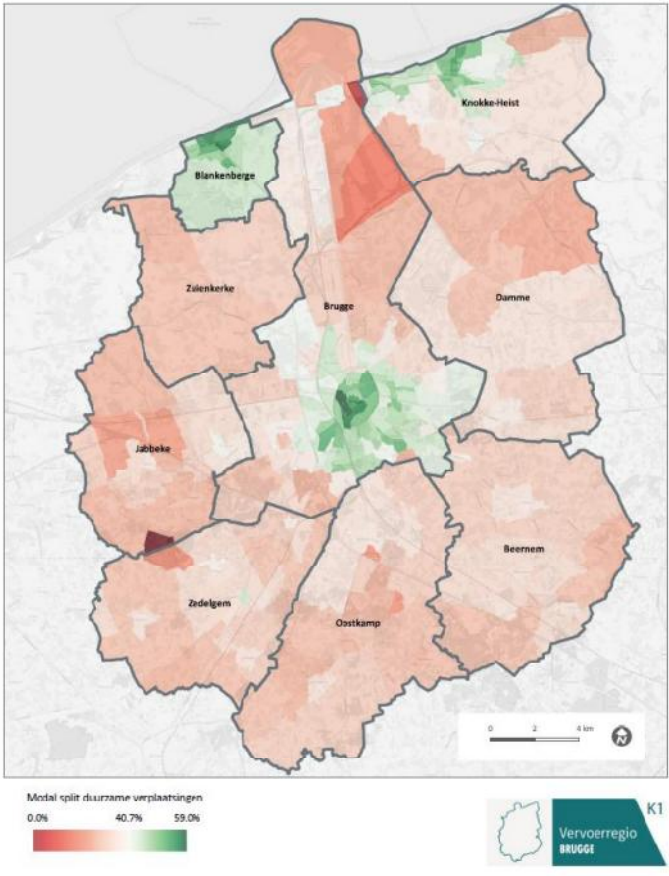
Pagina	Initiële tekst	Voorgestelde aanpassing
18	We schakelen massaal over op elektrisch en waterstof. Hiervoor worden overal laadpalen en tankpunten voorzien.	We schakelen massaal over op <b>alternatieve en duurzame brandstoffen</b> . Hiervoor worden onder andere voldoende laadpalen en tankpunten voorzien.
18	Mensen met een handicap die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer krijgen aan een sociaal tarief aangepast vervoer.	<b>Inkomenszwakkeren</b> die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer krijgen aan een sociaal tarief aangepast vervoer.

23	<p>...Hiervoor wordt best gefocust op de (regionaal- en klein-) stedelijke gebieden en de hoofddorpen. Daar kan kwalitatief verdicht worden op maat van het bebouwde weefsel, waarbij zo veel mogelijk een mix van woon- en andere functies wordt nagestreefd. Een correcte invulling van o.a. de indicatoren knooppuntwaarde en voorzieningenniveau uit de mobiscore op niveau van de vervoerregio kan dit verder ondersteunen.</p>	<p>Een correcte invulling van onder andere de indicatoren knooppuntwaarde en voorzieningenniveau uit de mobiscore op niveau van de vervoerregio kan dit verder ondersteunen.</p> <p>Dit wordt niet verder geduid in het document... De vraag stelt zich tevens indien een subjectief gegeven als de mobiscore hierbij dient vermeld te worden: <b>te schrappen</b>.</p>
23	<p>Dit geldt ook voor herbestemmingen naar woonfunctie. Zo wordt vanuit mobiliteitsoogpunt gesuggereerd om bijvoorbeeld de conversie van een voormalige hoeve met landbouwfunctie naar een zuivere woonfunctie enkel te aanvaarden wanneer het zich op aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket aan basisvoorzieningen bevindt en een goede OV- en fietsbereikbaarheid kent.</p>	<p><b>Schrappen.</b></p>
25	<p>Mocht er hiervoor een aantoonbare woningbehoefte zijn, is niet alleen de locatie van nieuwe woonontwikkelingen, maar ook de dichtheid ervan van belang. Tegen 2050 moet ter hoogte van strategische collectieve vervoerknooppunten de woondichtheid in de vervoerregio toenemen met 50% ten opzichte van 2050, rekening houdende met de ruimtelijke kenmerken van het gebied. Om in vervoerregio Brugge bij te dragen aan deze doelstelling, wordt er op zoek gegaan naar de optimale densiteit voor elke locatie, waarbij gewaakt wordt over goede mix van wonen en werken en een hoge leefkwaliteit. Via instrumenten van ruimtelijke ordening kan zo de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen verhoogd worden op plaatsen met een gunstige openbaar vervoer- en fietsbereikbaarheid én een voldoende basisvoorzieningenniveau verhoogd, zonder dat dit ten koste gaat van de leefkwaliteit. <b>Zo kan in de stedelijke gebieden en de hoofddorpen op een intelligente wijze de gewenste dichtheid van wonen en andere functies bekomen worden door te onderzoeken waar er met meerdere bouwlagen kan gewerkt worden. De gemeente kan hiervoor een ruimtelijke visie opmaken.</b> Er wordt bovendien over gewaakt dat inbreidingsmaatregelen de ruimtelijke draagkracht van de gemeentes op vlak van mobiliteit niet overschrijden en dat de leefbaarheid in de centra niet in het gedrang komt.</p>	<p>Tekstvoorstel over te maken aan Atelier Levier (gelaagdheidsnota)</p>
	<p>Conform het RSV dienen nieuwe kantoorontwikkelingen <b>maximaal in de stationsomgevingen</b> te worden voorzien. Tewerkstellingsdichtheden dienen in evenwicht te zijn met de aanwezige woondichtheden. Dit draagt bij aan de doelstelling om de bedrijfsvloeroppervlakte tegen 2050 met minstens 30% te laten</p>	<p>Tekst over te maken aan Atelier Levier (Gelaagdheidsnota).</p>

	toenemen ten opzichte van 2015 op locaties met (een goede knooppuntwaarde en) een goed voorzieningenniveau. Het verdichten van bestaande tewerkstellingspolen gelegen op strategische locaties draagt bij tot het terugdringen van gemiddelde bijkomende ruimte-inname, zowel ruimte-inname algemeen, als ruimte-inname door transportinfrastructuur.	
27	Door de centrale ligging van tewerkstellings- en woonpool Brugge en de behapbare afstanden in de VVR wordt er zo maximaal ingezet op de fiets voor woonwerkverplaatsingen. Hierdoor willen we het aantal voertuigkilometers doen afnemen. De haven is een belangrijke tewerkstellingspool voor de vervoerregio, wat betekent dat er hier belangrijke winsten te behalen zijn om de doelstelling van heel wat minder voertuigkilometers te realiseren.	<i>Hierbij moet specifiek verwezen worden naar de F 34 fietssnelweg tss Blankenberge en Brugge.</i>
27	In de kustgemeenten draagt de Kusttram bij tot een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.	<i>Bijkomend vermelden dat de doorstroming in de kustgemeenten geoptimaliseerd moet worden, waarbij waar mogelijk de drukste kruisingen ondergronds worden voorzien.</i>
27	Als de opportuniteit zich hiertoe aandient, vragen we aan het ruimtelijk beleid om bedrijven die vanuit mobiliteitsoogpunt minder gunstig gelegen <b>zijn te laten uitdoven</b> . Deze kunnen dan een plaats krijgen op een nieuwe, meer strategisch gelegen locatie (zoals hierboven beschreven). Op die manier wordt de autoafhankelijkheid voor woonwerkverplaatsingen verder teruggedrongen en ondersteunen ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid elkaar	<i>Gaan we hiermee akkoord ? indien wel: dan met compensaties voor de getroffen bedrijven...</i>
43	Om functioneel fietsverkeer aan te moedigen verknopen we alle bedrijventerreinen die een regionale mobiliteitsvraag creëren met het BFF en/of fietssnelwegennet. De haven van Zeebrugge is een van de belangrijkste regionale tewerkstellingspolen in onze vervoerregio en verdient dus een goede ontsluiting met de fiets.	Om functioneel fietsverkeer aan te moedigen verknopen we alle bedrijventerreinen die een regionale mobiliteitsvraag creëren met het BFF en/of fietssnelwegennet. De haven van Zeebrugge is een van de belangrijkste regionale tewerkstellingspolen in onze vervoerregio en verdient dus een goede ontsluiting met de fiets, <b>waarbij expliciet kan verwezen worden naar de F34 fietssnelweg.</b>
46	De vervoerregio Brugge is ambitieuzer: fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten minstens even snel of zelfs sneller zijn dan verplaatsingen met de auto. Daartoe vragen we aan de lokale overheden om het concept van fix the mix toe te passen in de (ver)stedelijk(t)e gebieden, en bij uitbreiding de kernen van de vervoerregio Brugge.	De vervoerregio Brugge is ambitieuzer: fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten minstens even snel of zelfs sneller zijn dan verplaatsingen met de auto. Daartoe vragen we aan de lokale overheden om het concept van fix the mix <b>waar mogelijk en na een grondige analyse</b> toe te passen in de (ver)stedelijk(t)e gebieden, en bij uitbreiding de kernen van de vervoerregio Brugge.  Fix the mix is een breed concept: mobiliteitskamers worden vastgesteld waar er zich geen doorgaand verkeer mag begeven en waar er maximaal gemengd verkeer wordt gefaciliteerd, waarbij de fietsers en voetgangers de belangrijkste gebruikers zijn binnen de mobiliteitskamer.
47	Landbouwwegen worden zo ingezet als	Landbouwwegen worden zo ingezet als functionele fietsverbindingen, <b>met respect voor de</b>

	functionele fietsverbindingen.	landbouwverplaatsingen.
47	De landelijke wegen zijn dikwijls smal, terwijl landbouwvoertuigen steeds breder worden en fietsers en landbouwvoertuigen elkaar niet veilig kunnen kruisen. Waar mogelijk voorzien we uitwijkzones.	De landelijke wegen zijn dikwijls smal, terwijl landbouwvoertuigen steeds breder worden en fietsers en landbouwvoertuigen elkaar niet veilig kunnen kruisen. <b>Uitwijkzones dienen voorzien te worden.</b>
48	We organiseren lichtengeregelde kruispunten conflictvrij waar nodig en mogelijk, maar zonder het comfort voor de fietsers te verminderen.	We organiseren lichtengeregelde kruispunten conflictvrij waar nodig en mogelijk, maar zonder het comfort voor de fietsers te verminderen <b>en een adequate doorstroming van het verkeer moet mogelijk blijven.</b>
51	We richten ons dan ook op concurrentie met de auto om een modale shift richting duurzame modi te realiseren.	<b>We stimuleren de modal split richting duurzame vervoersmodi.</b>
51	Voor het voor- en natransport van en naar de halte wordt optimaal ingezet op die complementariteit met de (deel)fiets.	Voor het voor- en natransport van en naar de halte wordt optimaal ingezet op die complementariteit met <b>duurzame (deel) modi.</b>
55	Toerisme is een belangrijk aspect voor onze vervoerregio. Daarom zetten we tijdens toeristische periodes in op een versterkt openbaar vervoer aanbod naar toeristische attractiepolen/gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk.	Toerisme is een belangrijk aspect voor onze vervoerregio. Daarom zetten we tijdens toeristische periodes in op een versterkt openbaar vervoer aanbod <b>van en</b> naar toeristische attractiepolen/gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk.
57	Nabijheid tussen wonen en werken is daarom een voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen.	Nabijheid tussen wonen, werken <b>en voorzieningen</b> is daarom een voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen.
59	Dit kan onder andere gerealiseerd worden door het gebruik van een eigen auto duurder te maken. Rekeningrijden voor personenwagens kan het autogebruik verminderen en de modal shift mee ondersteunen. Vanuit alle bevestigingen en stakeholdersessies blijkt een sterke vraag naar een kilometerheffing. Op niveau van de vervoerregio lijkt het invoeren hiervan niet realistisch. Daarom wordt er gevraagd naar een maatregel op Vlaams niveau.	<b>Aan de hogere overheden vragen we stimuleringsmaatregelen voor de shift naar duurzame modi te bewerkstelligen.</b>
59	Tot slot vraagt de vervoerregio aan de federale overheid om salariswagens en het extralegaal voordeel van bedrijfswagens op termijn af te schaffen. De huidige fiscaliteit rond bedrijfswagens vormt namelijk een bedreiging voor het bekomen van een modal shift: een afbouw kan een sturend effect hebben op het autogebruik. Dit dient geflankeerd te worden door alternatieve en duurzame voordelen zoals een mobiliteitsbudget in functie van draagvlak.	<b>Aan de hogere overheden (in de eerste plaats de federale) vragen we de extra -legale situatie van bedrijfswagens te herdenken in functie van duurzaamheid en de modal shift.</b>
61	Op lange termijn willen we verder gaan en vragen we aan Vlaanderen om maatregelen te treffen om naast salariswagens ook de eigen wagens op fossiele brandstoffen minder te bevoordelen en het aandeel af te bouwen.	Op lange termijn willen we verder gaan en vragen we aan Vlaanderen om maatregelen te treffen om naast salariswagens ook de eigen wagens op fossiele brandstoffen minder te bevoordelen en het aandeel af te bouwen. <b>Dit is pas mogelijk indien gelijktijdig volwaardige alternatieven worden voorzien.</b>
63	Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met ruimtelijke differentiatie: stedelijke gebieden vragen een andere aanpak dan buitengebieden en afstemming met het lokale parkeerbeleid is belangrijk	Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met ruimtelijke differentiatie: stedelijke <b>en toeristische</b> gebieden vragen een andere aanpak dan buitengebieden en afstemming met het lokale parkeerbeleid is belangrijk

63	Randparkings bevinden zich op strategische locaties, waarvan het maximaal 10 minuten wandelen is tot het (stads)centrum. Zij spelen vooral een rol op lokaal niveau.	Randparkings bevinden zich op strategische locaties, die gekoppeld worden aan duurzame "last mile" oplossingen voor de gebruiker, zodat het (stads)centrum snel, gemakkelijk en comfortabel kan bereikt worden.
65	Doorgaand (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren, moet op een regionaal niveau aangepakt worden	Doorgaand (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren, moet op een regionaal niveau aangepakt worden. Dit is zeker het geval voor de gemeenten rond de haven van Zeebrugge.
70	374 trends en innovaties	Ook concepten als "City Depot" vermelden
76	Dat zijn vaak lager gecategoriseerde wegen waar vrachtverkeer om verkeersveiligheids- of leefbaarheidsredenen ongewenst is.	Dat zijn vaak lager gecategoriseerde wegen waar vrachtverkeer om verkeersveiligheids-, leefbaarheids- of toeristische redenen ongewenst is.

	
Aanvulling	Bijkomend Hoppinpunt Parking Zuid

## Financieel

/

## Besluit

Enig artikel:

Het college van burgemeester gaat akkoord met de voorgestelde aanpassingen.

---


Gedaan in bovenvermelde zitting  
Namens het college van burgemeester en schepenen

(get) P. Verheyden  
algemeen directeur

(get) B. Prasse  
voorzitter


Voor eensluidend afschrift  
Blankenberge, 24/06/2022

Peter Verheyden  
algemeen directeur

 Elektronisch ondertekend op 27/06/2022  
door Peter Verheyden, Algemeen  
directeur



Patrick De Klerck  
de schepen

 Elektronisch ondertekend op 24/06/2022  
door Björn Prasse, Burgemeester

**uit het register van de beslissingen  
van het college van burgemeester en schepenen**

zitting 22 juni 2022

## 12. Regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Brugge - visienota

*Tegenwoordig: Joachim Coens: burgemeester;*

*Eveline Van Quekelberghe, Christoph De Sutter, Bart Desutter, Rik Strubbe: schepenen;*

*Filip Babylon: schepen/voorzitter bijzonder comité sociale dienst;*

*Kristof Schotsmans: algemeen directeur*

### Context

De vervoerregio Brugge is momenteel bezig met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan, dat een kader kan geven aan het gewenste mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio. De opbouw van het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit 4 fasen:

1. Inventarisatie en onderzoek
2. Opbouw strategische visie en operationele doelstellingen
3. Actieplan
4. Evaluatie en monitoring

Met de goedkeuring van de oriëntatienota in het voorjaar van 2020 werd de eerste fase afgerond.

Sindsdien werd een intensief proces gevoerd, waarbij de vervoerregio met input van stakeholders en burgers een visie op de mobiliteit van de toekomst uitwerkte. Dit toekomstscenario omschrijft hoe de vervoerregio kijkt naar de mobiliteit in de regio in 2030, met een doorkijk tot 2050. Het resultaat van dit proces is de voorliggende visienota.

De visienota doet geen uitspraak over budgetten en verantwoordelijkheden. Daarnaast impliceert visienota geen verschuiving van bevoegdheden. De visienota omschrijft wel het toekomstbeeld dat de steden, gemeenten, provincie en Vlaamse actoren vertegenwoordigd in de vervoerregio nastreven. Na afronding van het regionaal mobiliteitsplan, is het vervolgens de bedoeling dat elk van de actoren dit binnen zijn bevoegdheden verder vormgeeft. De nota moet dan ook in deze zin worden gelezen.

In wat volgt, wordt een samenvatting gegeven van de visie van de vervoerregio op de mobiliteit van de toekomst. Aangezien de samenvatting beknopter is dan de visienota op zich, kan deze niet alle nuances en detail weergeven. Voor bijkomende nuances, wordt verwezen naar de visienota in bijlage.

Voor de goedkeuringsprocedure van de visienota zijn volgende stappen voorzien:

- In de vervoerregioraad van 30 mei 2022 werden de voorstellen tot wijziging van de visienota besproken.
- Voor 27 juni 2022: bespreking van de visienota binnen de colleges om voldoende draagvlak te creëren (huidige nota).
- Vervoerregioraad 27 juni 2022: valideren van de visienota.
- Begin september 2022: toelichting aan de gemeenteraadsleden.



- Gemeenteraad september 2022: visienota ter kennisgeving.
- Vervoerregioraad oktober 2022: definitieve goedkeuring visienota.

## Vorige stappen of beslissingen

College 16 maart 2022: voorstel synthesenota van het regionaal mobiliteitsplan. We hadden geen opmerkingen op de visie.

## Juridische gronden

De Nieuwe Gemeentewet van 24 juni 1988.

Decreet lokaal bestuur van 22 december 2017.

Decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 22 december 2017.

## Huidige stap

Kennisneming van de visienota

### Samenvatting

De vervoerregio Brugge heeft de ambitie om in 2030 de mobiliteit anders, vlot, veilig, groen, sociaal en slim te organiseren. Daarnaast stelt de vervoerregio voorop om ook de nabijheid en leefbaarheid te verbeteren. Om dit te realiseren, zet de vervoerregio in op tien thematische bouwstenen:

#### 1. ruimte

De eerste bouwsteen, thema 'ruimte', houdt in dat de vervoerregio sterker wenst in te zetten op de relatie tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Het regionaal mobiliteitsplan heeft niet als doel om het ruimtelijk beleidsplan vorm te geven. Het wil wel belangrijke aandachtspunten meegeven aan het ruimtelijk beleid vanuit de invalshoek mobiliteit. De plek waar nieuwe ontwikkelingen worden voorzien, heeft namelijk een belangrijke impact op hoe de mobiliteit ernaar toe kan worden georganiseerd. Voor woongelegenheden betekent dit dat de vervoerregio aan het ruimtelijk beleid aanraadt om de focus vooral te leggen op strategische collectieve vervoerknooppunten, locaties met een goede OV-ontsluiting of locaties die op fiets- en wandelafstand liggen van een voldoende groot pakket aan basisvoorzieningen. Daarenboven is het aangewezen om daarbij ook aandacht te schenken aan de dichtheid van nieuwe woonontwikkelingen. Voor nieuwe tewerkstellingslocaties wordt aan het ruimtelijk beleid gevraagd om dit in de toekomst – waar de industrie dit toelaat – zoveel mogelijk te ontwikkelen op locaties die op hun beurt goed ontsloten zijn door openbaar vervoer, of die op fietsafstand liggen van een mix aan functies. Dit, gecombineerd met de nodige sensibilisering, moet de inwoners van de vervoerregio overtuigen om meer te vertrouwen op fiets en openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer. Waar de industrie het niet toelaat om de werkgelegenheid in de buurt van bewoning te realiseren, is het opportuun om nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk te enten op de spoor- en waterwegen, of op het vrachtroutenetwerk. Ook de transportinfrastructuur op zich is een element in dit thema. Daarbij stelt de vervoerregio voor om in de toekomst vooral in te zetten op het vermijden van overgedimensioneerde verharding, en waar mogelijk bestaande infrastructuur te ontharden.

#### 2. wegcategorisering

Het tweede thema omvat de visie op de wegcategorisering, waarbij de eerdere studies rond het robuust wegennet de basis vormen. De nieuwe wegcategorisering gaat uit van een gelaagd netwerk,

waarin ook wordt geduid hoe de auto zich verhoudt t.o.v. de andere vervoerswijzen (bv. fiets, openbaar vervoer en voetgangers). De hoogste wegcategorieën, namelijk de Europese en Vlaamse Hoofwegen, vormen samen het hoofdwegennet. Dit vormt een maasvormige structuur tussen grote steden, waarop het doorgaand verkeer gefaciliteerd wordt. Het dragende netwerk vormt de volgende laag, en bestaat uit regionale en interlokale wegen. De regionale wegen zijn vooral gericht op het verbinden van kleinstedelijke gebieden (met elkaar, grotere steden of het hoofdwegennet). De interlokale wegen functioneren op een iets lager niveau, en verbinden hoofddorpen en attractiepolen. Ook het dragend netwerk vormt een maasvormige structuur. Tot slot is er het lokale wegennet, dat bestaat uit ontsluitingswegen of erftoegangswegen en uitgaat van boomstructuren. Op dit niveau is het niet wenselijk om doorgaand verkeer te faciliteren doorheen de mazen gevormd door de interlokale wegen, en wordt de nadruk gelegd op het verkeer dat binnen de mazen een herkomst of bestemming heeft. De vervoerregio zal in de komende periode het dragend wegennet verder vormgeven, en ook een advies uitbrengen op het hoofdwegennet.

### 3. fiets

De fiets is een belangrijke modus voor de vervoerregio, en vormt de derde bouwsteen van de visie. Om het fietsgebruik in de vervoerregio te stimuleren, wenst de vervoerregio het fietsnetwerk verder aan te pakken. Enerzijds zal daarom worden gekeken waar het BFF eventueel nog moet worden bijgestuurd, anderzijds wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van specifieke stukken in het netwerk. Daarbij wordt de prioriteit geschonken aan assen met een belangrijk fietspotentieel of het verbeteren van verbindingen met een beperkte veiligheid. Bij het verder verfijnen van deze prioriteiten, wordt ook gekeken naar de haalbaarheid, en wordt ingezet op het wegwerken van missing links en het realiseren van quick wins. Daarnaast vraagt de vervoerregio aan de Vlaamse overheid om de focus op fietspaden te verruimen naar fietsverbindingen en ondersteuning voor beperktere maatregelen, zoals fietsstraten, fietssuggestiestroken, campagnes en draagvlakverwerving. Waar opportuun, wordt gekeken naar het inzetten van landbouwwegen of oude verbindingswegen die een alternatief kunnen bieden voor routes die vanuit het BFF worden voorzien langs gewestwegen. Daarbij wordt uiteraard de nodige aandacht geschonken aan de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Om de verkeersveiligheid verder te verhogen, wordt in de toekomst verder ingezet op het ontwerpen van 'vergevingsgezinde fietspaden'. Gerichte campagnes en de verdere uitbreiding van een fietsdeelsysteem, moeten de burgers stimuleren om in de toekomst vaker op de fiets te springen.

### 4. openbaar vervoer

De vervoerregio ontwierp reeds een nieuw openbaar vervoernetwerk, dat vanaf ca. juli 2023 in voegen zou treden. Daarnaast blijkt de vervoerregio ook verder vooruit, naar wat er op langere termijn nog verder nodig is. Openbaar vervoer is de duurzame modus die mikt op het bereikbaar maken van de vervoerregio op plekken waar de fiets minder een rol kan spelen, zoals bij verplaatsingen op langere afstand. Het is een integraal en gelaagd net waarbij een goede werking van de knooppunten van essentieel belang is. Naar de toekomst toe werken we aan een vraaggericht netwerk dat de toekomstige vervoersvraag optimaal invult met een gepast en proportioneel aanbod. Binnen de vervoerregio wordt ingezet op kwaliteit, waarbij naast een aantrekkelijk aanbod ook een goede doorstroming essentieel is.

### 5. autoverkeer

De vijfde bouwsteen van de visie gaat verder in op de auto. Daarbij wenst de vervoerregio enerzijds het aantal autokilometers terug te dringen, en anderzijds de resterende autokilometers te vergroenen.

Door in te zetten op de nabijheid tussen wonen en werken en het realiseren van een mix van functies, kunnen verplaatsingen met de auto vermeden worden en worden ingekort. Het autogebruik op zich wordt verder gestuurd, waarbij er op niveau van de hogere overheden een aantal handvaten voorhanden zijn, zoals kilometerheffing en de fiscaliteit rond bedrijfswagens. Daarmee gecombineerd wordt in de toekomst meer ingezet op het 'fix the mix concept', om zo voorrang te geven aan de duurzame vervoersmiddelen en de concurrentiepositie ervan te verhogen. De resterende auto- en voertuigkilometers worden emissievrij gemaakt, door verder in te zetten op de uitrol van elektrische laadpalen. Aan Vlaanderen wordt gevraagd om verder te investeren in groenere voertuigen voor het openbaar vervoer.

## 6. parkeren

Gekoppeld aan het autobeleid, zet de vervoerregio als zesde bouwsteen in op de regionale aspecten van het parkeerbeleid. Om zoekverkeer langs de kust te beperken, wordt gewerkt naar een consistent parkeerverhaal. Ook voor stationsparkings vraagt de vervoerregio om dit op regionaal niveau te bekijken: het betalend stationsparkeren in station A mag niet voor negatieve effecten zorgen in station B. De ligging van de gemeenten rond de E40, de E403 en de A11 leent zich tot de aanleg van carpoolparkings aan op- en afritten. Het vrachtwagenparkeren is eveneens een problematiek die de gemeenten overstijgt: daar wordt in het bijzonder een oplossing gezocht voor (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelwegen verlaat. Tot slot adviseert de vervoerregio dat de verschillende gemeenten aan de slag gaan met parkeerverordeningen, en daarbij de fietsenberging vlotter bereikbaar maakt dan de autoparkeerplaats.

## 7. logistiek

Logistiek vormt het zevende thema binnen de visie. Hierbij streeft de vervoerregio ernaar om voor het logistieke transport een modal shift van de weg naar de water- en spoorwegen te realiseren. Binnen de vervoerregio vormt de haven van Zeebrugge een belangrijke logistieke knoop. De toegang tot de haven vormt dan ook een belangrijk aandachtspunt. Om die modal shift te realiseren, wordt ingezet op het spoor, maar is er ook nood aan een betere ontsluiting via het water. Transport via pijpleidingen tussen de havens kunnen voor specifieke goederenstromen eveneens een oplossing bieden. Het is echter belangrijk om op te merken dat logistiek een keten vormt en zich vaak op een grotere schaal afspeelt. Daardoor is het aangewezen om in te zetten op afspraken tussen verladers en logistieke dienstverleners; maar moet ook buiten de vervoerregio gekeken worden naar opportuniteiten en ontwikkelingen die daar leven. Daarbij zien we een complementariteit tussen de haven van Zeebrugge en de luchthaven van Oostende, en is ook het inzetten van de sporen van de kusttram een te onderzoeken piste voor stedelijke distributie. Langs het kanaal Gent – Brugge komt de omgeving Woestijne in Aalter naar voren als interessante locatie, waar De Vlaamse Waterweg een logistiek knooppunt realiseert. Via het kanaal Gent-Brugge, de Leie, het kanaal Roeselare-Leie en het kanaal Kortrijk-Bossuit is vrachtvervoer richting Noord-Frankrijk mogelijk. Ook de waterlink Gent – Antwerpen kan verder worden geoptimaliseerd, met potentieel positieve gevolgen voor de vervoerregio Brugge. Binnen de provincie West-Vlaanderen kan de aanleg van wijksporen een oplossing bieden voor de capaciteitsproblemen op het spoornetwerk. Tot slot stelt de vervoerregio ook vast dat er binnen het domein van logistiek volop geïnnoveerd wordt, en dat dit bijkomend potentieel biedt naar de toekomst toe.

## 8. vrachtroutenetwerk

De vervoerregio formuleerde in het achtste thema een visie rond de opbouw en het functioneren van een vrachtroutenetwerk. Het is daarbij de bedoeling om – net als bij de wegcategorisering – naar een robuust netwerk te gaan. Dat betekent dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Binnen het netwerk worden vier categorieën gedefinieerd: hoofdvrachtroutes en regionale vracht(geleidings)routes die het doorgaand vrachtverkeer faciliteren en rasterstructuren vormen; aanrijroutes die specifieke bedrijventerreinen ontsluiten en boomstructuren vormen; en tot slot ook lokale vrachtroutes die op niveau van de steden en gemeenten kunnen worden gedefinieerd. Naar analogie met de wegcategorisering, wordt binnen het vrachtroutenetwerk dus ook een duidelijk onderscheid gemaakt tussen wegen met een verbindende functie en wegen met een bestemmingsfunctie. De vervoerregio is er daarenboven voorstander van om ook de tolheffing voor vrachtwagens hierop af te stemmen, en meer sturend te maken.

## 9. Veiligheid

De negende bouwsteen van de visie is het thema veiligheid. Het is de ambitie van de vervoerregio om het aantal verkeersdoden terug te dringen. Enerzijds gebeurt dit door onveilige situaties weg te werken, zoals ook toegelicht binnen het thema fiets, waarbij de focus in eerste instantie ligt op de zwarte punten. Het ontvlechten van verkeersinfrastructuren, het toepassen van het 'fix the mix' principe (in het bijzonder langs scholen en in kernen) en het invoeren van zone 30's op specifieke locaties vormen mogelijke tools om dit te realiseren. Vergevingsgezinde wegen zijn niet alleen van belang voor de fietsers, maar kunnen ook voor automobilisten het aantal dodelijke ongevallen terugdringen. Het is daarenboven van belang dat de weginrichting steeds maximaal de toegelaten snelheid ondersteunt. De verkeersveiligheid krijgt daarbij de prioriteit t.o.v. doorstroming. Dit kan verder worden ondersteund door blijvend in te zetten op politiecontroles en handhaving. Anderzijds wordt ook ingezet op sensibilisering en educatie, om de verkeersveiligheid van alle modi te verhogen. Tot slot wordt bij het uitwerken van het vrachtroutenetwerk ook rekening gehouden met mogelijke conflicten, waarbij het vrachtverkeer maximaal wordt geweerd uit de kernen.

## 10. toegankelijkheid

Het thema toegankelijkheid is het tiende en laatste thema in de visie. Binnen dit thema wordt gefocust op het creëren van een vervoerssysteem dat sociaal, inclusief en toegankelijk is voor iedereen. Dit houdt in dat we zorgen voor een veilig fietsnetwerk voor jongeren en ouderen, ook richting scholen, en voldoende groentijd op lichtengeregelde voetgangersoversteken. Derde betalersystemen bieden een oplossing voor het betaalbaar houden van mobiliteit. Voor personen met een beperkte mobiliteit zetten we in op het toegankelijk maken van de bushaltes, en vraagt de vervoerregio aan de relevante overheden om ook de treinen en bussen uit te rusten voor personen met een motorische of visuele beperking.

In de politieke vervoerregioraad van 27 juni 2022 zal deze visienota gevalideerd worden.

## **Besluit**

«Stemresultaat»

- We hebben geen inhoudelijke opmerkingen over de voorliggende visienota en geven het mandaat aan Joachim Coens en Frederik Noë om de nota te valideren op de politieke vervoerregioraad.

Wel willen we de bemerking meegeven dat dergelijke algemeen geformuleerde visieteksten het zeer moeilijk maken om concreet te zien welke impact dit kan hebben binnen de eigen gemeente. De kapstok wordt als te algemeen en te 'veraf' beschouwd, waardoor het moeilijk is om hier lokale besognes aan vast te haken.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Kristof Schotsmans  
algemeen directeur

Joachim Coens  
burgemeester

Voor eensluidend afschrift

[SIG01]

[SIG02]

Kristof Schotsmans  
algemeen directeur

Joachim Coens  
burgemeester

## **Opmerkingen visienota RMP Brugge | CBS 13/06/2022**

---

### Toelichting

De vervoerregio Brugge is momenteel bezig met de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan, dat een kader zal geven aan het gewenste mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio. De opbouw van het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit vier fasen:

Fase 1: inventarisatie en onderzoek

Fase 2: opbouw strategische visie en operationele doelstellingen

Fase 3: actieplan

Fase 4: evaluatie en monitoring

Met de goedkeuring van de oriëntatienota in het voorjaar van 2020 werd de eerste fase afgerond. Sindsdien werd een intensief proces gevoerd, waarbij de vervoerregio met input van stakeholders en burgers een visie op de mobiliteit van de toekomst uitwerkte. Dit toekomstscenario omschrijft hoe de vervoerregio kijkt naar de mobiliteit in de regio in 2030, met een doorkijk tot 2050.

Het resultaat van dit proces is de voorliggende visienota. De visienota doet geen uitspraak over budgetten en verantwoordelijkheden. Daarnaast impliceert de visienota geen verschuiving van bevoegdheden. De visienota omschrijft wel het toekomstbeeld dat de steden, gemeenten, provincie en Vlaamse actoren vertegenwoordigd in de vervoerregio nastreven. Na afronding van het regionaal mobiliteitsplan, is het vervolgens de bedoeling dat elk van de actoren dit binnen zijn bevoegdheden verder vormgeeft. De visienota moet dan ook in deze zin worden gelezen.

### Opmerkingen en aanvullingen

Het College van Burgemeester en Schepenen maakt volgende opmerkingen en bezorgt deze aan de VVR Brugge:

- Hoe zal dit (beleidsmatig) op het niveau van de regio afgedwongen/opgevolgd worden?
- Wie waakt erover dat de gemeentelijke/stedelijke beslissingen in lijn zijn met de regionale visie?
- Wat is de bewegingsvrijheid van de individuele gemeenten bij de implementatie?
- Wat als een stad/gemeente niet nakomt of een beslissing neemt die vrij haaks op de visie staat? Moet de vervoerregio dit dan goedkeuren als afwijking?

## Uittreksel uit de notulen van het schepencollege van Jabbeke, dd. 16 mei 2022



### Aanwezig :

**voorzitter/Burgemeester:** Frank Casteleyn

**Schepenen :** Geert Deprée, Claudia Coudeville, Chris Bourgeois, Wim Vandenberghe, Paul Storme,

**Algemeen Directeur:** Gabriël Acke

### Afwezig of verontschuldigd :

---

### **Betreft : Mobiliteit - Vervoerregio Brugge - visienota voor het regionaal mobiliteitsplan - bespreking schepencollege (Referte: I/ROL/2022/577475)**

Zoals in onderstaande mail aangekondigd, bezorg ik jullie in bijlage graag de visienota voor het regionaal mobiliteitsplan. Op de vervoerregioraad de op 3 mei zal doorgaan, zullen we de gewijzigde hoofdstukken duiden. In het bijzonder zal het daarbij gaan over de visies rond de thema's logistiek, vrachtrouten netwerk en wegencategorisering.

De goedkeuring van de visienota is voorzien op 30/05.

Het is bijgevolg de bedoeling om in de periode tussen 3 mei en 30 mei een finale bespreking in het schepencollege te voorzien, zoals reeds gecommuniceerd.

Eventuele opmerkingen en besluiten van het schepencollege kunnen aan ons bezorgd worden.

(visienota voor het regionaal mobiliteitsplan)

De visienota van het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit volgende hoofdstukken

1 Het proces

1.1 Vervoerregio Brugge

1.2 Planningsproces

2 Onze doelen ambitieus vormgeven

2.1 Ambities

2.2 Strategische doelen

2.3 Operationele doelstellingen

3 visie per thema

3.1 Ruimte

3.2 Wegencategorisering

3.3 Fiets

3.4 Openbaar vervoer op lange termijn

3.5 Autoverkeer

3.6 Parkeren

3.7 Logistiek

3.8 Vrachtroutenetwerk

3.9 Veiligheid

3.10 Toegankelijkheid

4 Korte verkenning van de thematische bouwstenen

4.1 Modelscenario's

4.2 Evaluatie

4.3 Resultaten

5 Volgende stappen

Bijlage 1: Operationele doelstellingen

Bijlage 2: Resultaten van de Afgetoetste oplossingsrichtingen

2.1 Ambities

Acht ambities vormen de kapstok van het regionaal mobiliteitsplan. Deze komen niet uit de lucht gevallen: het zijn strategische doelstellingen die voor heel Vlaanderen vastgesteld werden en die de basis vormen voor het Vlaams beleid. De doelstellingen zijn strategisch geschreven. Het is aan de vervoerregio om deze te vertalen naar uitvoerbare beleidslijnen, rekening houdend met de eigenheid van de regio. De uiteindelijke doorvertaling in concreet beleid gebeurt door alle partners die in de vervoerregioraad aan tafel zitten, elk binnen zijn bevoegdheden.

1)Strategische doelstelling 1: We laten meer en meer de wagen en de vrachtwagen aan de kant.

2)Strategische doelstelling 2: We houden onze steden, dorpen en economische knooppunten vlot bereikbaar.

3)Strategische doelstelling 3: We dragen bij tot een duurzame mobiliteit en ruimtelijke ordening.

4)Strategische doelstelling 4: We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.

5)Strategische doelstelling 5: We weren het drukke verkeer uit onze steden en dorpskernen.

- 
- 6) Strategische doelstelling 6: We verminderen de druk op het milieu en we verbruiken minder energie.  
7) Strategische doelstelling 7 We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.  
8) Strategische doelstelling 8 We zijn koploper op vlak van slimme systemen voor onze mobiliteit.

## 2.2 Strategische doelen

De acht ambities omschrijven we algemeen in de vorm van strategische doelen.

2.2.1 Veilig - Iedere dode in het verkeer is er één te veel.

2.3 Operationele doelstellingen - Ambitieniveau vervoerregio

De vervoerregio heeft nog veel werk inzake verkeersveiligheid. De regio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen en ambieert hierbij deze sneller te realiseren. Verkeersdoden moeten zo snel mogelijk verleden tijd zijn. Ook de zwarte punten moeten zo snel mogelijk aangepakt worden:

- Tegen 2030 moeten alle zwarte punten weggewerkt zijn.
- Tegen 2040 zijn er geen verkeersdoden meer in de regio.

2.2.2 Anders - Tegen 2024 doen we 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel. In de grote steden gaan we zelfs naar 50%.

2.3 Operationele doelstellingen - Ambitieniveau vervoerregio

Als vervoerregio onderschrijven we de Vlaamse doelstellingen:

- aandeel duurzame personenverplaatsingen van 43,8% in 2030
- verschuiving van 284 253 399 tonkilometers naar spoor of binnenvaart
- toename van duurzame modi in de haven van Zeebrugge met 5 tot 10% in 2030 ten opzichte van 2013

2.2.3 Groen - Het aantal kilometers dat auto's afleggen op onze wegen daalt

2.3 Operationele doelstellingen - Ambitieniveau vervoerregio

De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen.

2.2.4 Vlot - Geen welvaart zonder bereikbaarheid.

2.3 Operationele doelstellingen - Ambitieniveau vervoerregio

Als vervoerregio onderschrijven we de Vlaamse doelstellingen:

- We willen van de fiets een topprioriteit maken in onze regio.
- Een Vf van 1,3 zorgt voor een wezenlijke reizigersgroei op sterke relaties en assen. We leggen hier het ambitieniveau voor het kernnet. Daarnaast streven we een Vf van 1,5 na op het aanvullend en functioneel net.
- We streven een grotere stijging van het gebruik van het stadsnet tegen 2030. Zonder inspanningen wordt er reeds een stijging van 28% verwacht.
- Vlotte verplaatsingen met de auto kaderen we in de doelstellingen anders, veilig, leefbaar en groen.

2.2.5 Leefbaar - Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk.

2.3 Operationele doelstellingen - Ambitieniveau vervoerregio

De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen.

2.2.6 Sociaal - Tegen 2030 moet het aantal mensen dat problemen ondervindt om zich te verplaatsen sterk gedaald zijn.

2.3 Operationele doelstellingen - Ambitieniveau vervoerregio

De regio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen.

2.2.7 Slim - We bezorgen informatie over mobiliteit aangepast aan ieders behoefte.

2.3 Operationele doelstellingen

2.2.8 Nabij - We bouwen en ondernemen bij voorkeur vlakbij knooppunten van openbaar vervoer of op wandel- en fietsafstand van winkels en voorzieningen in het centrum.

2.3 Operationele doelstellingen - Ambitieniveau vervoerregio

Als vervoerregio onderschrijven we de Vlaamse doelstellingen en zoeken we naar mogelijkheden voor afstemming met het ruimtelijk beleid.

### **Besluit:**

Het schepencollege neemt kennis van de neerlegging van de visienota voor het regionaal mobiliteitsplan. Er wordt akkoord gegaan met de ambities, strategische doelen, de operationele doelstellingen en de visie van de vervoerregio voor de verschillende mobiliteitsthema's.

Er wordt voorgesteld in de visienota een extra punt op te nemen voor het uitzonderlijk vrachtverkeer. De gemeente krijgt jaarlijks aanvragen voor dit soort vrachtvervoer op lokale wegen. Deze wegen hebben ook nood aan een bijkomende leidraad bij het inrichten van deze wegen.

Het schepencollege staat achter het standpunt van de downgrading van de N377 in het kader van overgedimensioneerde assen, waarbij deze verbinding (deels) kan worden ingericht als fietsas en waarbij ook voldoende ruimte is om in te zetten op natuurontwikkeling en te vergroenen.



---

Met betrekking tot het voorzien van een bijkomende openbare parking aan Jabbeke-Oost wenst het schepencollege in deze stand van de procedure haar voorbehoud te laten wegens het ontbreken van initiatief voor de realisatie van het project Jabbeke-Oost.

**Aldus beslist door het schepencollege van 16 mei 2022**

**Gabriël Acke**  
**Algemeen directeur**

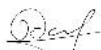
**Frank Casteleyn**  
**voorzitter/Burgemeester**

**Voor eensluidend afschrift**

**Gabriël Acke**  
**Algemeen Directeur**

**Frank Casteleyn**  
**Burgemeester**

Getekend door: Gabriël Acke (Signature)  
Getekend op: 2022-05-31 09:58:26 +02:0  
Reden: Ik keur dit document goed



Getekend door: Frank Casteleyn (Signatu  
Getekend op: 2022-05-31 08:38:14 +02:0  
Reden: Ik keur dit document goed

