# Strategisch MER Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Kortrijk

## Nota inhoudsafbakening

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

antea group

# Colofon

## Opdracht

STRATEGISCH MER REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO KORTRIJK
Nota Inhoudsafbakening

## Opdrachtgever

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

## Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

## Identificatienummer

4686003015

## Projectmedewerkers

Paul Arts, MER-coördinator

Cedric Vervaet, MER-deskundige

Inge Van der Mueren, MER-deskundige

Koen Slabbaert, MER-deskundige

Tim Van den Branden, adviseur

| Datum | Auteurs | Status/ revisie | Vrijgave |
|---|---|---|---|
| september 2022 | Zie ‘projectmedewerkers’ | V5 | Paul Arts |

# Inhoudsopgave


| | | Blz |
|---|---|---|
| **1** | **INLEIDING** | **2** |
| 1.1 | Aanleiding en doel van dit document | 2 |
| 1.2 | M.e.r.-plicht voor regionale mobiliteitsplannen | 2 |
| 1.3 | Plaats van deze nota in het proces | 3 |
| 1.4 | Voorstelling van het team dat het strategisch MER opmaakt | 5 |
| **2** | **VOORSTELLING VAN HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN** | **6** |
| 2.1 | Plaats binnen het mobiliteitsbeleid | 6 |
| 2.1.1 | Relatie tussen vervoerregio en beleid op Vlaams en gemeentelijk niveau | 6 |
| 2.1.2 | Doelstellingen van het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau | 7 |
| 2.2 | Het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk op hoofdlijnen | 8 |
| 2.2.1 | Ambitie en doelstelling | 8 |
| 2.2.2 | Pijlers en bouwstenen | 9 |
| 2.2.3 | Onderzoeksscenario's | 13 |
| **3** | **METHODOLOGISCHE ELEMENTEN VAN DE MILIEUBEOORDELING** | **14** |
| 3.1 | Afbakenen van het studiebereik (scoping) | 14 |
| 3.1.1 | Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten | 15 |
| 3.1.2 | Onderzoeksmethode en indicatoren op hoofdlijnen | 15 |
| 3.2 | Diepgang van de milieubeoordeling | 17 |
| 3.3 | Receptorgerichte benadering | 18 |
| 3.4 | Definitie van de referentiesituatie | 18 |
| 3.5 | Te onderzoeken alternatieven | 19 |
| 3.6 | Gebruik strategische verkeersmodellen versie 4.2.2 – RMP | 20 |
| 3.6.1 | Algemene principes | 20 |
| 3.6.2 | Specifieke inzet in kader van het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk | 24 |
| 3.7 | Relatie met buurregio's / grensoverschrijdende effecten | 25 |
| **4** | **BESCHRIJVING VAN DE REFERENTIESITUATIE** | **27** |
| 4.1 | Actuele toestand | 27 |
| 4.2 | Autonome en gestuurde ontwikkelingen: ontwikkelingsscenario's | 29 |
| 4.2.1 | Beleidsplannen op Europees, federaal en Vlaams niveau | 29 |
| 4.2.2 | Globale evolutie van het mobiliteitssysteem (referentietoestand 2030) | 30 |
| **5** | **THEMA'S EN BEOORDELINGSKADER** | **33** |
| 5.1 | Thema Ruimte | 33 |
| 5.1.1 | Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio | 33 |
| 5.1.2 | Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader | 34 |
| 5.2 | Thema gezondheid | 36 |
| 5.2.1 | Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio | 36 |
| 5.2.2 | Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader | 39 |
| 5.3 | Thema biodiversiteit | 43 |
| 5.3.1 | Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio | 43 |
| 5.3.2 | Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader | 45 |
| 5.4 | Thema klimaat | 47 |
| 5.4.1 | Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio | 47 |
| 5.4.2 | Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader | 49 |
| **6** | **INSCHATTING OP HOOFDLIJNEN VAN DE MOGELIJKE EFFECTEN: QUICK SCAN** | **54** |
| 6.1 | Inleiding | 54 |

6.2 Criteria voor beoordeling 54
6.2.1 Doelgerichte beoordeling 54
6.2.2 Effectgerichte beoordeling 56
6.3 Quick scan scenario's 57
6.3.1 Doelgerichte beoordeling 57
6.3.2 Effectgerichte beoordeling 99
6.3.3 Conclusie quick scan 106

**7 BIJLAGEN 107**
7.1 Synthesetabel doelgerichte beoordeling 107
7.2 Beschrijving modelpakketten 111

# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding en doel van dit document

Het document dat voor u ligt is de Nota Inhoudsafbakening van het strategisch plan-MER dat zal opgesteld worden voor het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Kortrijk. Het opmaken en voorstellen van deze inhoudsafbakening is de eerste formele stap in de m.e.r.-procedure (zie verder, §1.3).

De Nota Inhoudsafbakening beschrijft kort de opzet en ambities van het Regionaal Mobiliteitsplan. Meer detail over het plan zelf is terug te vinden in de Visienota, die raadpleegbaar is op de website van de Vervoerregio: Vervoerregio Kortrijk | Vlaanderen.be

Deze Nota Inhoudsafbakening brengt de adviesinstanties op de hoogte van het voornemen om een strategisch plan-MER voor het RMP voor de vervoerregio Kortrijk op te stellen, en vormt ook een uitnodiging om mee te denken over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport, over de effecten die kunnen samenhangen met het plan, en over de manier waarop de effecten bestudeerd worden.

Het Regionaal Mobiliteitsplan zelf zal in de loop van de komende maanden verder vorm krijgen, in wisselwerking met het onderzoek naar de milieueffecten, en dus mee op basis van de reacties op deze Nota Inhoudsafbakening.

De Nota Inhoudsafbakening geeft op hoofdlijnen aan wat zal onderzocht worden in het plan-MER, en hoe dat zal gebeuren. Ze vormt daarbij, samen met de adviezen bij dit document, de basis voor richtlijnen die zullen opgesteld worden door het Team Mer.

Aangezien de opmaak van het RMP zelf getrapt verloopt, zal ook de milieubeoordeling verschillende fases doorlopen. Naarmate het RMP concreter wordt kunnen ook de inzichten over wat moet onderzocht worden in het plan-MER evolueren.

Deze Nota Inhoudsafbakening bevat tevens een eerste stap van de milieubeoordeling zelf, nl. een **quick scan van de onderzoeksscenario's** (zie §6). Het betreft een eerste inschatting op hoofdlijnen van de onderzoeksscenario's die worden onderzocht zoals weergegeven in de Visienota. In een volgende fase van het m.e.r.-proces wordt dan het voorlopig beleidsplan onderworpen aan een meer gedetailleerde milieubeoordeling.

## 1.2 M.e.r.-plicht voor regionale mobiliteitsplannen

Op 20 november 2020 keurde de Vlaamse Regering het besluit goed dat de nadere regels vastlegt voor de procedure en inhoud betreffende de regionale mobiliteitsplannen. Bij de voorbereiding van deze regelgeving werd afgetoetst in welke mate de richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's ook van toepassing kan zijn voor de regionale mobiliteitsplannen. Er is daarbij aangegeven hoe de milieubeoordeling afgestemd wordt op het mobiliteitsplanproces.

Vele stappen van het planproces voor de mobiliteitsplannen hebben immers een vergelijkbare finaliteit als deze voor de milieueffectrapportage. Er is een voortdurende afstemming vereist. Ook voor de doorwerking van de resultaten van het plan-MER zijn voor een regionaal mobiliteitsplan vaak dezelfde partijen betrokken. De gezamenlijke verantwoordelijkheid en de unieke samenwerking in de vervoerregioraad verantwoorden ook een specifieke aanpak, waarbij een maximale doorwerking van de milieueffectrapportage wordt nagestreefd.

De integratie van de procedure van de milieueffectbeoordeling in het proces doet geen afbreuk aan het strategisch karakter van het plan en vereist niet dat eventuele maatregelen in het actieplan nu verder zouden moeten worden gespecifieerd of uitgebreid. Maar ook op strategisch niveau kan de omschrijving van bepaalde maatregelen in het actieplan van die aard zijn dat mogelijke gevolgen voor het milieu in beeld kunnen komen. Daarnaast zouden bepaalde keuzes rond de uitvoering van projecten op bindende wijze kunnen gekoppeld worden aan de keuzes die zijn vastgelegd in het regionaal mobiliteitsplan, wat een impact kan hebben op de scope van een eventuele project-MER. Ook kan op voorhand niet worden uitgesloten dat de maatregelen omschreven in het regionaal mobiliteitsplan geen significante gevolgen kunnen hebben voor bepaalde SBZ-gebieden zodat een passende beoordeling dient te worden opgemaakt. Het plan-MER geeft informatie en een beoordeling over de milieueffecten die de beleidskeuzes en het actieplan in het regionaal mobiliteitsplan mee bepalen. Voor de nadere uitwerking in navolgende (uitvoerings)plannen of projecten kan verder gesteund worden op de relevante elementen van de uitgevoerde milieueffectrapportage die bepaalde randvoorwaarden kan vastleggen voor deze opeenvolgende besluitvormingen ervan, zoals bijvoorbeeld het komen tot een aantal relevante alternatieven.

De Europese richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's gaat uit van het basisprincipe dat milieueffectbeoordeling een belangrijk instrument is voor de integratie van milieuoverwegingen in de voorbereiding en goedkeuring van bepaalde plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, omdat zij garandeert dat reeds tijdens de voorbereiding en vóór de vaststelling van die plannen en programma's met de effecten van de uitvoering daarvan rekening wordt gehouden. De procedurele afstemming kan aldus leiden tot een optimale doorwerking van de planmilieueffectrapportage in het regionaal mobiliteitsplan zodat milieuoverwegingen worden geïntegreerd in het plan en ongewenste milieueffecten die zich zouden kunnen stellen tijdens de uitvoering van het plan kunnen worden voorkomen in plaats van op dat moment te moeten voorzien in herstel.

In die zin worden de RMP's tijdens de opmaak onderworpen aan een milieueffectbeoordeling en kan op basis van de informatie uit deze effectenbeoordeling het betreffende beleidsplan, waar mogelijk, tijdens de ontwerpfase nog bijgestuurd worden. Ook bij de opmaak van het actieplan zal, voor zover er nog een keuze tussen verschillende alternatieven moet worden gemaakt, informatie uit de milieueffectbeoordeling kunnen bijdragen in de te nemen beslissing en verantwoording ervan.

## 1.3 Plaats van deze nota in het proces

Het doel van de strategische milieueffectrapportage (EU-richtlijn 2001/42/EG) bestaat erin om (1) het planningsproces voor mobiliteitsplannen te helpen ontwikkelen door milieuaspecten mee te betrekken in het proces en zo tot meer duurzame oplossingen te komen en een optimale milieubescherming na te streven, (2) deze processen te helpen stroomlijnen naar gestructureerde, en in veel gevallen getrapte besluitvormingen, en (3) te helpen om draagvlak te krijgen bij alle betrokken actoren voor deze beslissingen. In die zin is een strategische plan-milieueffectrapportage eerder een proces, dan wel een rapport (het plan-MER).

Op die manier wordt de milieueffectrapportage ook als zinvol gepercipieerd en als een verrijking bij het opmaken van de duurzame regionale mobiliteitsplannen. Daarom is de integratie van de milieueffectrapportage in het planningsproces zelf de meest efficiënte weg om milieuaspecten mee te nemen in het planningsproces, zoals beschreven in het uitvoeringsbesluit (november 2020). De rapportage zelf (het plan-MER) omschrijft dan de specifieke milieueffectbeoordelingen voor de verschillende fasen van het planningsproces. Deze rapportage mag deel uitmaken van het planningsrapport, op voorwaarde dat de plan-MER-delen herkenbaar zijn. De volledige inhoud van het plan-MER is afgestemd op het planningsproces.

De scope en inhoud van een strategische plan-milieueffectrapportage in deze regionale mobiliteitsplannen verschilt substantieel van het klassieke project-MER die gebeurt voor o.a. de omgevingsvergunning. De resultaten van een RMP zijn een beleidsvisie op langere termijn (beleidsscenario met beleidskeuzes) voor alle verkeersmodi. Een milieueffectbeoordeling hiervoor zal meer op kwalitatieve basis gebeuren en ook effecten op langere termijn moeten beoordelen.

De strategische milieueffectbeoordeling volgt het gehele planningsproces en de voorziene opmaakfasen.

Conform het decreet Basisbereikbaarheid wordt het regionaal mobiliteitsplan uitgewerkt in 3 fases :

- Fase 1: inventarisatie en onderzoek: In de eerste fase wordt een inventaris en een synthese gemaakt van de planningscontext (bestaande toestand, verplaatsingsstromen, attractiepolen, plannen en studies, en visies van stakeholders) en worden eventuele verdere onderzoeken uitgevoerd. Er wordt een analyse gemaakt van de ervaren of te verwachten mobiliteitsproblemen en -kansen. In een eerste fase wordt een omgevingsanalyse, een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen en een inschatting van de mobiliteitsbehoeften opgemaakt. De omgevingsanalyse heeft o.m. betrekking op de huidige infrastructuren en de aangeboden mobiliteitsdiensten. Het resultaat is een **oriëntatienota** die een stand van zaken weergeeft van de problemen en de gewenste oplossingsrichtingen voor het mobiliteitsbeleid. De oriëntatienota voor de Vervoerregio Kortrijk werd goedgekeurd door de Vervoerregioraad op 2/10/2020 en is terug te vinden op de website van de Vervoerregio Kortrijk.

- Fase 2: opbouw strategische visie en operationele doelstellingen: Het onderzoek in vorige fase heeft geleid tot verschillende bouwstenen. Deze moeten nog worden geïntegreerd in één samenhangende strategische visie . In de tweede fase worden vooreerst de operationele doelstellingen betreffende de mobiliteitsontwikkeling geformuleerd. Vervolgens wordt in één of meerdere ontwikkelingsscenario's de gewenste mobiliteitsontwikkeling omschreven, te beschouwen als een verkenning van de redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatieven, die t.o.v. mekaar worden afgewogen (fase 2a – visievorming) en waarbij finaal een voorlopig beleidsscenario wordt bepaald (fase 2b – synthese). Tenslotte wordt aangegeven in hoeverre de gewenste mobiliteitsontwikkeling is afgestemd op andere beleidsplannen. Het resultaat is **een strategische langetermijnvisie** voor de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. De operationele beleidsdoelstellingen omschrijven hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is. De visienota voor de Vervoerregio Kortrijk werd goedgekeurd door de Vervoerregioraad op 18/02/2022 en is terug te vinden op de website van de Vervoerregio Kortrijk. De opmaak van het voorlopig beleidsscenario is momenteel lopende en zal daarbij ook rekening houden met de ontvangen reacties en adviezen op voorliggende Nota Inhoudsafbakening.

- Fase 3: actieplan: In de derde fase wordt het eerder gekozen "voorlopig" beleidsscenario verder uitgewerkt. Het beleidsplan spreekt zich uit over het gewenste openbaar vervoernetwerk, het fietsroutenetwerk, het privaat gemotoriseerd verkeer, het logistieke netwerk, de infrastructuur over de diverse modi heen,… én over de diverse onderlinge verknopingsvormen. Hoewel het RMP geen aanzet tot ruimtelijk plan is en vanuit die hoedanigheid een (aanzet tot) ruimtelijk locatiebeleid via het RMP niet nagestreefd wordt, kan het RMP wel wijzen op de samenhang van bepaalde keuzes en verwijzen naar een ruimtelijk beleid of visie, zoals bv. het BRV of het provinciaal beleidsplan ruimte van West-Vlaanderen. Tevens komt het flankerend beleid aan bod, waarbij wordt ingezet op

initiatieven om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden, innoveren om nog effectiever te zijn, of (beter) samenwerken om (nog) meer te bereiken. Het beleidsplan wordt geconcretiseerd in een **actieplan**. Verder worden eventuele voorstellen tot wijziging van andere beleidsplannen, en voorstellen tot monitoring en evaluatie in het mobiliteitsplan opgenomen. Relevante elementen uit het participatietraject worden meegenomen en/of verwerkt. Het resultaat is een actieplan met maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing.

Voorafgaand aan het eigenlijke MER worden eventuele milieueffecten reeds in overweging genomen tijdens de getrapte besluitvorming van het planningsproces. In het proces wordt eerst op basis van een kwalitatieve beoordeling van mobiliteitsdoelstellingen, potentiële milieueffecten en aftoetsing met diverse maatschappelijke doelstellingen (economisch, milieu, klimaat, ruimte, welzijn, gezondheid…) een specifiek duurzaam scenario (of beleidskeuze) geselecteerd. Deze keuze wordt dan verder in het proces in detail uitgewerkt naar een "voorlopig" beleidsscenario, dat op zijn beurt aan een milieubeoordeling conform de MER-procedure wordt onderworpen.

Deze Nota Inhoudsafbakening vormt de eerste stap in de milieubeoordeling van het Regionale Mobiliteitsplan en is gericht op het in beeld brengen van de te verwachten milieueffecten (hoofdstuk 5) en het uitvoeren van een quick-scan van de onderzoeksscenario's die werden ontwikkeld (hoofdstuk 6). Ze vormt mee de onderbouwing voor de keuze voor het voorlopig beleidsscenario dat in de volgende fase verder geconcretiseerd zal worden.

## 1.4 Voorstelling van het team dat het strategisch MER opmaakt

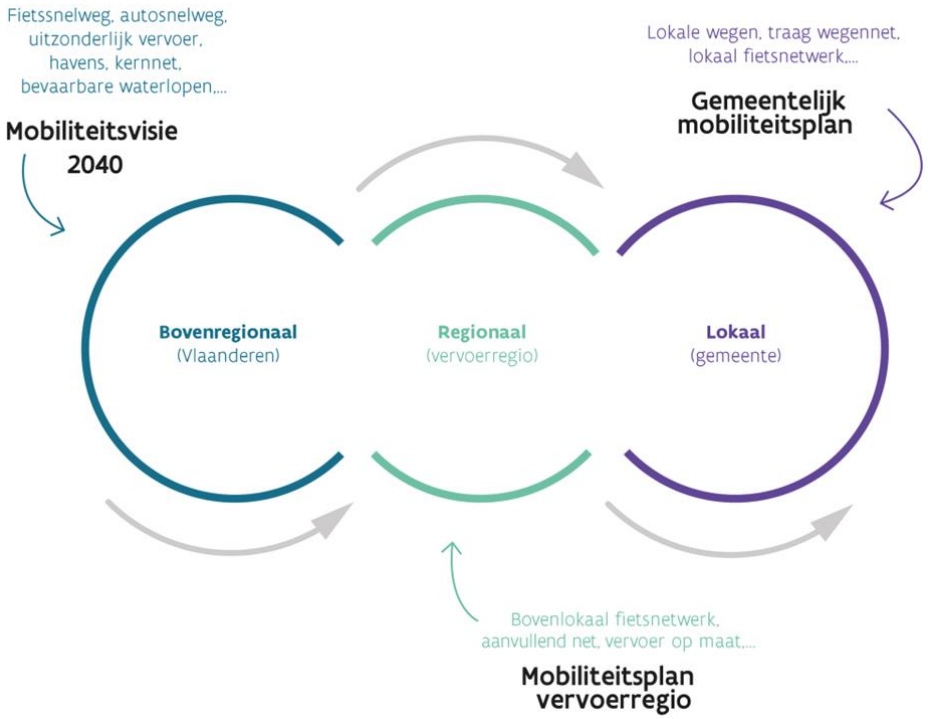
Het plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk wordt in opdracht van het Departement MOW opgemaakt door een MER-coördinator en een team van MER-deskundigen. Paul Arts, erkend MER-coördinator (erkenningsnummer GOP/ERK/MERCO/2019/00004) en erkend MER-deskundige voor de disciplines Mens-Ruimtelijke aspecten en Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zal als MER-coördinator voor dit plan-MER optreden.

Daarnaast werken erkend deskundigen en medewerkers mee aan het onderzoek: Cedric Vervaet, (landschap, klimaat), Inge Van der Mueren (bodem, water), Sofie Claerbout (biodiversiteit), Koen Slabbaert (mobiliteit) en Tim Van den Branden (ondersteuning). Paul Arts zal als coördinator tevens aspecten omtrent gezondheid, lucht en geluid opnemen.

# 2 VOORSTELLING VAN HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

## 2.1 Plaats binnen het mobiliteitsbeleid

### 2.1.1 Relatie tussen vervoerregio en beleid op Vlaams en gemeentelijk niveau




*Figuur 2-1: Relatie tussen vervoerregio en beleid op Vlaams en gemeentelijk niveau*

De Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 is een visietekst over waar Vlaanderen naartoe wil met mobiliteit tegen het jaar 2040. Ze bevat een aantal duidelijke perspectieven voor mobiliteit in de toekomst, complementaire beleidsprioriteiten en hefbomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om de transitie naar een meer duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Deze visietekst dient als kader voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen de komende 20 jaar en dit zowel op Vlaams niveau als op niveau van de vervoerregio's en de lokale besturen. Volgens het decreet basismobiliteit is Vlaanderen bevoegd voor het kernnet openbaar vervoer, het hoofdwegennet, de fietssnelwegen, de Vlaamse spoorstrategie, het transport over water en de pijpleidingen. Vlaanderen is tevens bevoegd voor de knooppunten die horen bij dit netwerk.

De gemeenten van hun kant zijn bevoegd voor lokale wegen II en III, lokale verbindingen voor fietsers en voetgangers, het netwerk trage wegen en het parkeerbeleid. Zij zijn tevens bevoegd voor de lokale mobipunten en buurtmobipunten.

Volgens het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid gebeurt de afstemming van het mobiliteitsbeleid in relatie tot basisbereikbaarheid voor alle betrokken actoren op Vlaams en lokaal niveau maximaal op het niveau van de vervoerregio. Dat neemt niet weg dat het voor een gemeente of groep van gemeenten belangrijk kan zijn om voor een aantal lokale uitdagingen op het grondgebied van de gemeente of in het grensgebied van buurgemeenten een antwoord te bieden via

een planmatige aanpak. Daarom kan het naar omstandigheden zinvol zijn dat gemeenten een lokaal mobiliteitsplan opmaken dat zowel operationele doelstellingen en prioriteiten kan vaststellen op intergemeentelijk als op gemeentelijk niveau. Voor zover er geen conflicten met de hogere mobiliteitsplannen ontstaan, kan dit planningsniveau bijgevolg nog steeds een meerwaarde blijven hebben.

Overigens hebben ook de provincies bevoegdheden op vlak van mobiliteit. Zo kunnen voor de provincie West-Vlaanderen de aanleg van fietspaden en campagnes zoals de Testkaravaan[1] genoemd worden.

### 2.1.2 Doelstellingen van het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau

De mobiliteitsvisie 2040 formuleert 4 perspectieven voor 2050

- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050
- Er zijn geen vervoersemissies meer in 2050
- Er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050
- De materiaal voetafdruk vermindert met 60% tegen 2050

Dit impliceert dat op vlak van personenmobiliteit duurzame mobiliteitsoplossingen voor iedereen in 2050 binnen handbereik zijn. Op vlak van goederenvervoer impliceert dit dat er wordt ingezet op competitieve duurzame logistieke oplossingen.

Om deze perspectieven en praktische invulling voor een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit in Vlaanderen waar te maken, worden twaalf beleidsprioriteiten naar voren geschoven die ondergebracht worden in vier complementaire beleidsthema's.

BELEIDSTHEMA 1: KNOOPPUNTEN EN NETWERKEN – 'GEÏNTEGREERDE EN GEKOPPELDE NETWERKEN VOOR EEN BETERE MOBILITEIT

1. ontwikkelen van een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem voor optimale bereikbaarheid

2. actief systeemmanagement toepassen

3. een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering

BELEIDSTHEMA 2: DATASTRATEGIE EN DIGITALISERING– 'HET VERWELKOMEN VAN DATA EN VOORUITSTREVENDE DIGITALE TECHNOLOGIE VOOR EEN BETERE MOBILITEIT'

4. delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier

5. sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit

6. een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing

BELEIDSTHEMA 3: AANBODZIJDE – 'GEZOND FUNCTIONEREN VAN DE AANBODZIJDE'

7. komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod

[1] De testkaravaan is een campagne waarbij bedrijven en inwoners van gemeenten gedurende 2 weken duurzame vervoermiddelen zoals elektrische fietsen, vouwfietsen, speedpedelecs, elektrische bakfietsen en fietskarren, maar ook probeerpassen voor de trein, bus en Blue Bike, kunnen uitproberen. Deze campagne gaat verder dan woon-werkverkeer. Allerlei verplaatsingen (ook recreatief) komen in aanmerking voor de test.

8. komen tot een gelijk speelveld tussen de modi

9. verduurzamen van het vervoersaanbod en de netwerken

BELEIDSTHEMA 4: VRAAGGEDRAG – 'EEN DUURZAAM, VEILIG, EN EFFICIËNT GEBRUIK VAN HET MOBILITEITSSYSTEEM'

10. verhogen van de bereidheid om te veranderen

11. belonen van gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag

12. sturen op basis van een integrale afweging

De uitwerking ervan dient in sterke mate samen met de vervoerregio's te gebeuren.

## 2.2 Het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk op hoofdlijnen

Zoals vermeld in hoofdstuk 1.3 werd op 18 februari 2022 de Visienota voor de Vervoerregio Kortrijk goedgekeurd door de Vervoerregioraad. Deze nota is het resultaat van fase 1 en 2a en bevat dus nog geen definitieve keuzes, maar geeft de richting aan waarin wordt uitgegaan.

### 2.2.1 Ambitie en doelstelling

Deze Visienota vertrekt vanuit de stelling dat betere mobiliteit geen doel op zich is. Goede mobiliteit is één (van de) middel(len) om brede maatschappelijke ambities te verwezenlijken. Deze brede maatschappelijke ambities werden in de regio Kortrijk uitgewerkt in 'Contrei. Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde'. De regio ambieert om een klimaatneutrale, ruimteneutrale, leefbare, onbegrensde en bereikbare en nabije regio te zijn.

*Figuur 2-2: maatschappelijke ambities regiovisie Contrei (Visienota RMP Kortrijk, 2022)*

De ambities voor de regio zoals die werden uitgewerkt in de regiovisie Contrei werden in de Visienota vertaald in vijf heldere mobiliteitsdoelstellingen voor de vervoerregio Kortrijk. Aan deze doelstellingen zijn in de Visienota, waar mogelijk, ook targets verbonden die aangeven hoe ver de Vervoerregio Kortrijk tegen 2030 wil staan, met ook een doorkijk naar 2050.

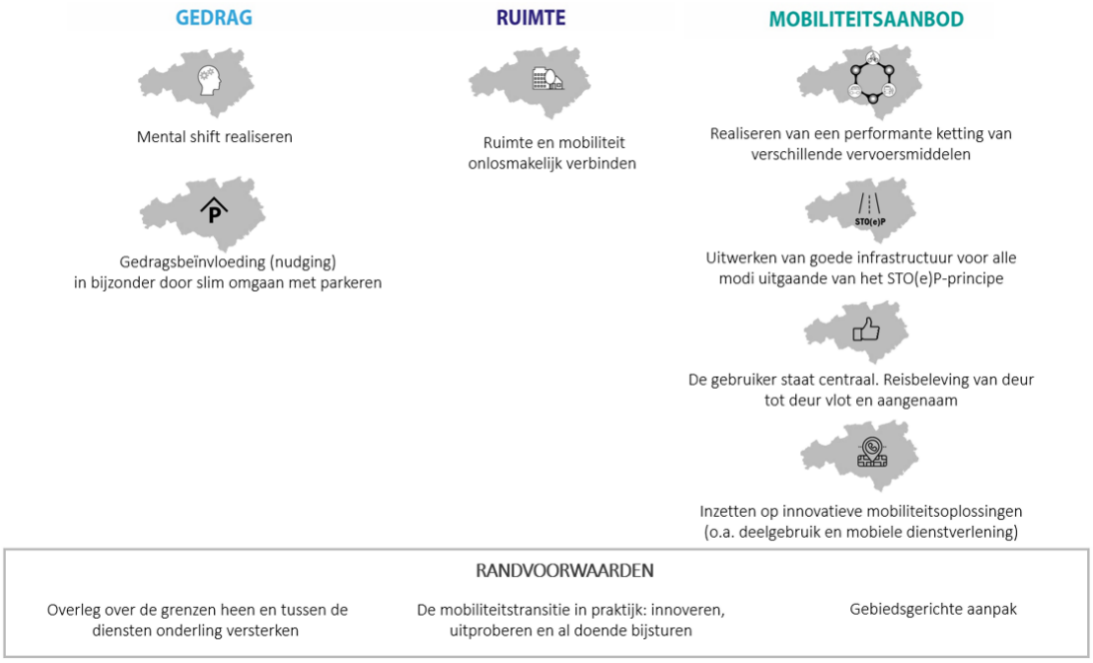
*Figuur 2-3: mobiliteitsdoelstellingen vervoerregio Kortrijk (Visienota RMP Kortrijk, 2022)*

### 2.2.2 Pijlers en bouwstenen

Om deze doelstellingen en targets te realiseren is een integrale aanpak nodig. Om op grote schaal de manier waarop we ons verplaatsen te veranderen moet er dan ook gewerkt worden op vlak van drie pijlers:

- Actief ondersteunen van gedragsverandering (GEDRAG).
- Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbinden (RUIMTE).
- Naar een beter en omgevingsvriendelijker mobiliteitsaanbod (MOBILITEITSAANBOD).

De Visienota geeft de basisfilosofie weer hoe de regio de mobiliteitstransitie ziet. Deze omvat volgende leidende principes.




*Figuur 2-4: leidende principes per pijler (Visienota RMP Kortrijk, 2022)*

Per pijler staat in de Visienota ook waar de Vervoerregio naar toe wilt en zijn de krachtlijnen van de visie uitgezet. Waarna deze in de Visienota zijn vertaald naar bouwstenen en werkhypothesekaarten die de mogelijkheden aangeven hoe deze visie vertaald wordt in de regio en op welke wijze de doelstellingen kunnen bereikt worden.

Hieronder worden deze bouwstenen per pijler en mobiliteitsnet opgesomd. Voor meer duiding over de concrete inhoud van de verschillende bouwstenen verwijzen we naar de Visienota zelf.

**Bouwstenen "Gedrag"**

- G1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering
- G2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen
- G3: Doelgroepengericht intermediairen en ambassadeurs aantrekken
- G4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden
- G5: (Vracht)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen
- G6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers
- G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer
- G8: Stimuleren van verduurzamen stromen werfverkeer
- G9: Regionale gedifferentieerde parkeerstrategie
- G10: Streven naar daling van aantal autoparkeerplaatsen
- G11: tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren

**Bouwstenen "Ruimte"**

- R1: Reeds vroeg in het planningsproces mobiliteit en ruimte samen bekijken ifv de langetermijnvisie
- R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de vervoersknopen en in het bijzonder stationsomgevingen
- R3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid
- R4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken
- R5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede (multimodale) bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie
- R6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid
- R7: Naast slim verdichten ontluchten waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen
- R8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik

**Bouwstenen "Mobiliteitsaanbod - fiets"**

- F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen
- F2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen
- F3: Uitrollen van het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)
- F4: Vlotte aansluiting en verknoping van de fietsvoorzieningen op de verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes
- F5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen
- F6: Fietsvriendelijke Mix-wijken: autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30km/u en zonder doorgaand autoverkeer
- F7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio
- F8: comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies en in het straatbeeld voorzien
- F9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/... door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte

**Bouwstenen "Mobiliteitsaanbod - openbaar vervoer"**

- OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen
- OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen
- OV3: (Her-)openen bijkomende treinstations
- OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen
- OV5: Het uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen
- OV6: Uitbouwen voorstadsnet

- OV7: Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken
- OV8: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen
- OV9: Verhogen frequentie aanvullend net
- OV 10: Versterken VOM binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM
- OV 11: Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VoM
- OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie

**Bouwstenen "Mobiliteitsaanbod - wegennet"**

- W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet
- W2: Optimalisatie van het dragend netwerk
- W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer
- W4: realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk
- W5: Een netwerk van deelwagens in een multimodaal bereikbare regio
- W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings
- W7: Snelheidsdaling op hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones

**Bouwstenen "Mobiliteitsaanbod - waterwegennet"**

- WW1: realisatie opwaardering KBK
- WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publieke) kaaimuren
- WW3: afstemming met rederijen rond free time

**Bouwstenen "Mobiliteitsaanbod – mobipunten (Hoppinpunten)"**

- MP1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem
- MP2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan stations Menen en Harelbeke
- MP3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen
- MP4: Uitbouwen van regionale P&R
- MP5: uitbouwen van lokale mobipunten
- MP6: uitbouwen van buurt mobipunten
- MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op de (regionale) mobipunten en omgekeerd
- MP8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (mobipunten)

**Bouwstenen "Mobiliteitsaanbod - logistiek"**

- LK1: Bestendigen bestaande logistieke knopen
- LK2: ontwikkeling ROC(s) of SOC's langs KBK
- LK3: verdere ontwikkelen regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR)
- LK4: Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen

- LK5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen

**Bouwstenen "Mobiliteitsaanbod – modusonafhankelijk"**

- M1 Uitbouwen innovatieve mobiliteitssystemen
- M2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken
- M3 Vergroenen voertuigenpark
- M4 Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen
- M5 Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen
- M6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet
- M7: Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening

### 2.2.3 Onderzoeksscenario's

Met behulp van bovenstaande bouwstenen zijn in de Visienota 3 onderzoeksscenario's samengesteld die verder onderzocht worden op hun impact. Op basis daarvan zal in de verdere fase van het planproces dan een voorkeurscenario samengesteld worden dat mee de basis zal vormen van het uiteindelijke beleidsplan.

**Basisscenario**

Het basisscenario omvat de maatregelen die **reeds in planvorming** zijn, evenals de in de regio **bestaande regionale visies** waaronder het openbaarvervoersnetwerk uit Rekover, het gewenste fietsnetwerk uit het Masterplan fiets en de ruimtelijke visie uit de regiovisie.

Dit scenario kan worden beschouwd als het **minimale scenario** dat een vertaling is van maatregelen waar reeds een gedragen visie rond is in de regio.

**Transitiescenario**

Enkel inzetten op stimuleren van duurzame modi betekent niet automatisch minder autoverplaatsingen. **Ook maatregelen die zorgen voor minder autoverkeer, zijn noodzakelijk**. Daarnaast zijn vanuit het aftoetsen van de hoeken van de kamer **verfijningen en optimalisaties voorgesteld voor de duurzame netwerken**. Naast ruimte en de mobiliteitsnetwerken is ook het **blijvend inzetten op gedragsverandering** cruciaal.

Het transitiescenario zet maximaal in op de 5 doelstellingen die de regio heeft geformuleerd (zie ook §2.2.1) maar binnen deze 5 doelstellingen kan een wrijving worden gezien tussen de doelstelling verkeersleefbaarheid versus inzetten op modal shift voor vrachtverkeer.

Het streven naar een modal shift voor vrachtverplaatsingen zal naar verwachting op grote schaal een positief effect betekenen voor de verkeersleefbaarheid. In de regio is echter veel overslag van goederen naar water en spoor aanwezig. Het sterker inzetten op een modale shift zal lokaal extra vrachtbewegingen betekenen naar die overslagpunten. Dit kan een negatieve impact hebben op de leefkwaliteit op deze locaties.

Vanuit deze insteek is in de Visienota gekozen om te werken met 2 varianten binnen dit transitiescenario.

Transitiescenario met focus op leefbaarheid

Mobiliteitstransitie met een focus op modal shift voor personenvervoer door naast nabijheid ook in te zetten op **ontraden van niet duurzame verplaatsingen,** nog verder **versterken van duurzame alternatieven** en inzetten op blijvende **gedragsverandering.** En dit met aandacht voor de **leefkwaliteit. Voor goederenvervoer** inzetten op modal shift, maar niet ten koste van verkeersleefbaarheid op lokaal niveau.

Transitiescenario met focus op vracht

Mobiliteitstransitie met naast inzet op een modal shift voor personenvervoer, ook **volop inzetten op een modal shift voor goederenvervoer.** Dit kan gepaard gaan met **bijkomende vrachtbewegingen op lokaal niveau** i.f.v. voor- en natransport over de weg. Hieraan gekoppeld het voorzien van maatregelen i.f.v. leefkwaliteit.

Voor meer informatie omtrent de inhoud van het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk wordt verwezen naar de **Visienota** op de website van de Vervoerregio Kortrijk.

# 3 METHODOLOGISCHE ELEMENTEN VAN DE MILIEUBEOORDELING

## 3.1 Afbakenen van het studiebereik (scoping)

In zijn meest algemene vorm betekent scoping 'het afbakenen van het bereik van de milieueffectrapportage'. Dit houdt onder meer het identificeren in van de milieueffecten die 'mogelijk aanzienlijk' zijn, en die dus in het MER moeten bestudeerd worden. Tijdens de scopingsfase wordt ook vastgelegd welke beoordelings- en significantiecriteria zullen gebruikt worden om de effecten uit te drukken, welke onderzoeksmethodes zullen ingezet worden, en wat de nagestreefde diepgang en detailniveau is. Scoping moet ervoor zorgen dat de milieubeoordeling focust op wat echt van belang is en zo bijdraagt tot een onderbouwde besluitvorming met betrekking tot de regionale mobiliteitsplannen.

Het 'bereik' van de milieueffectrapportage wordt meestal ook gezien in termen van tijd, ruimte en mogelijke alternatieven. De scopingsoefening zal dus ook het volgende omvatten:

- het vastleggen van de te bestuderen alternatieven (scenario's)
- het vastleggen van het referentiejaar
- het vastleggen van die elementen van de autonome en gestuurde ontwikkeling die in de milieubeoordeling zullen worden meegenomen
- het afbakenen van het plan
- het afbakenen van het studiegebied en eventueel van aandachtspunten binnen dit studiegebied

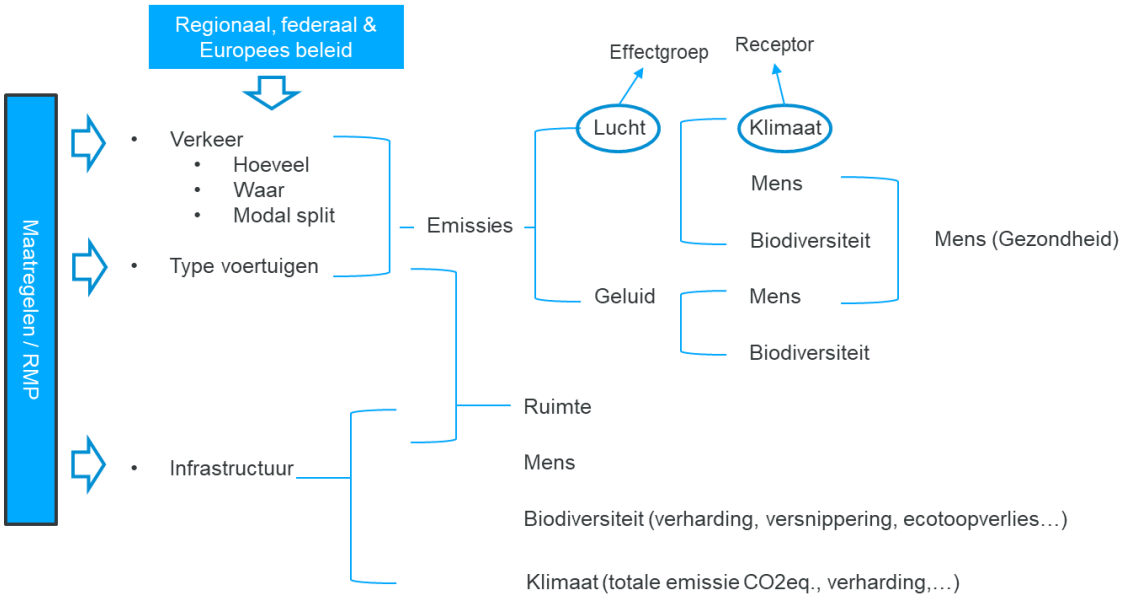
Het afbakenen van het studiebereik heeft in essentie betrekking op enerzijds wat we gaan bestuderen (welke impacts zijn relevant?) en anderzijds hoe we dat gaan doen (welke methodes gebruiken we?).

### 3.1.1 Elementen van het plan en bijhorende mogelijke effecten

Onderstaande figuur geeft op hoofdlijnen weer hoe de relatie wordt gelegd tussen de vervoersmodi en maatregelen die aan bod komen in de milieubeoordeling, en de ermee corresponderende mogelijke impact.

In eerste instantie worden de maatregelen opgedeeld naar de modus waarop ze betrekking hebben (auto, openbaar vervoer, fiets, voetgangers). Voor elke maatregel kan worden ingeschat wat de impact is op de verkeersstromen (waar komt het verkeer voor, hoeveel verkeer, wat is de modale verdeling). Voor deze inschatting kan gebruik gemaakt worden van een verkeersmodel (zie verder, §3.6). Samen met het type voertuigen bepalen de verkeersstromen hoeveel emissies het verkeer veroorzaakt en waar die voorkomen. Onder emissies verstaan we zowel lucht- als geluidsemissies. Deze emissies hebben op hun beurt een impact op de receptoren biodiversiteit, gezondheid en klimaat.

Binnen een RMP kunnen ook infrastructurele aspecten globaal aan bod komen (bv. de aanleg van een ringweg als mogelijk instrument om kernen te ontlasten). Omdat de exacte locatie niet steeds gekend is en er vaak ook afzonderlijke planningsprocessen hiervoor lopen, is het niet aangewezen en ook moeilijk om de impact op bv. bodem, water of erfgoed in detail na te gaan. Toch kan, op basis van de kenmerken van de infrastructuur en de omgeving waarin die wordt voorzien, een ruwe inschatting gemaakt worden van de impact op zowel gezondheid, biodiversiteit, klimaat als ruimte.




*Figuur 3-1: Relatie tussen de vervoersmodi en maatregelen die aan bod komen in de milieubeoordeling, en de ermee corresponderende mogelijke impact*

### 3.1.2 Onderzoeksmethode en indicatoren op hoofdlijnen

Gezien het strategische karakter van het onderzoek brengen de we voornaamste potentiële effecten van het plan dan ook in beeld op basis van een beknopt aantal duidelijke en beleidsmatig relevante criteria. Verderop in deze nota inhoudsafbakening worden deze criteria voor elk van de te onderzoeken thema's nader beschreven.

Om inzicht te verwerven in de wijze waarop de voorgestelde maatregelen in het RMP de mobiliteit op hoofdlijnen beïnvloeden wordt onder meer gebruik gemaakt van een **multimodaal verkeersmodel**. De modellering laat toe om een inschatting te maken van de impact die sommige bouwstenen uit het plan zullen hebben op effecten die direct toe te wijzen zijn aan de verkeersstromen, met name de emissies naar lucht en geluid. Een meer gedetailleerde beschrijving van het model is terug te vinden in §3.6.

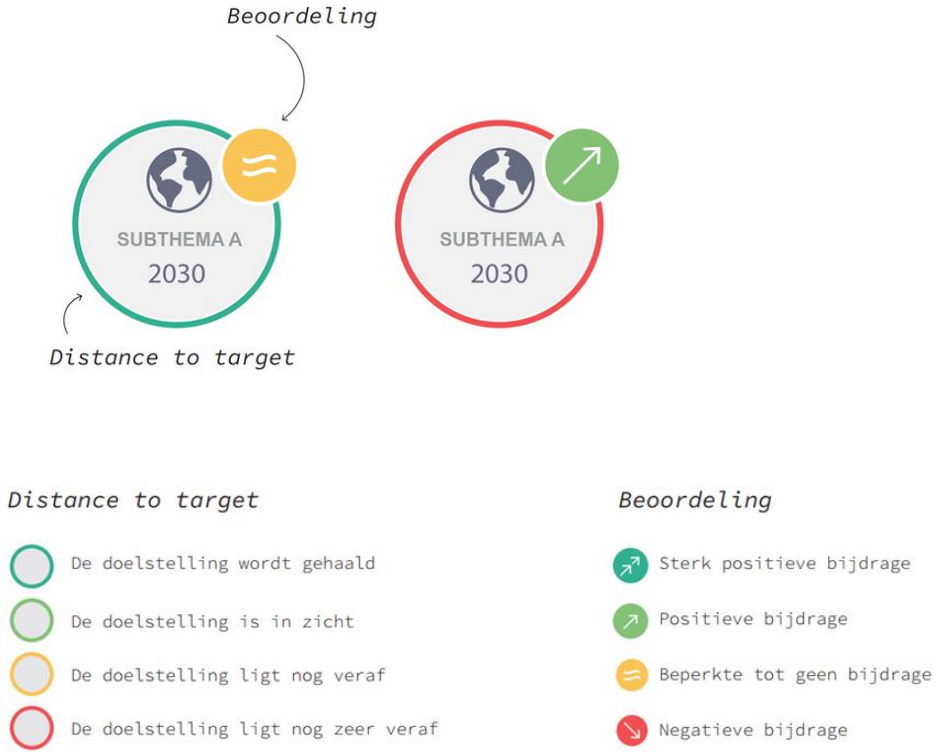
Omwille van het strategische karakter van het MER worden momenteel **geen lucht- en geluidsmodelleringen** voorzien. De insteek is dat modelleren enkel nuttig is indien het mogelijk is en indien het een meerwaarde heeft, bv. in functie van onderscheidende effecten tussen scenario's. In fase van de quick scan biedt lucht- en geluidsmodellering echter geen meerwaarde, gezien het om 'extreme scenario's' gaat waarbij een modellering niet nodig is om de (relatieve) onderscheidende effecten tussen de scenario's in beeld te brengen. Als 'proxy' wordt gebruik gemaakt van de wijzigingen in voertuigaantallen tussen de referentiesituatie en het planscenario (zie §6.2.2). Bij het be-mer-en van het beleidsscenario waar bij voorkeur ook 'absolute effecten' in beeld gebracht worden, zou modellering eventueel een meerwaarde kunnen betekenen. Echter hierbij dienen volgende overwegingen gemaakt te worden:

- De scope van het (strategische) plan leent zich niet tot gebiedsdekkende lucht- of geluidsmodellering.
- Lokale vereenvoudigde luchtmodelleringen op secties met nieuwe weginfrastructuur; op secties met extra rijstroken of op secties waar uit het verkeersmodel belangrijke verkeerstoenames blijken, zijn in theorie mogelijk (met het model IMPACT), maar de conclusies zullen weinig verschillen van de conclusies die je kan trekken o.b.v. de mobiliteitsdoorrekeningen zelf.
- Eveneens is de waarde/nauwkeurigheid van de mobiliteitsmodelleringen op regionale schaal niet van die aard om verder op te gaan modelleren. Gezien de vele aannames die inherent zijn aan het strategische niveau is de nauwkeurigheid van de modelleringen te gering om verder op te modelleren. Relatieve beoordelingen zijn wel perfect mogelijk o.b.v. de mobiliteitsmodelleringen.
- Gezien de planhorizon (2030 >>> 2050) kan aangenomen worden dat bron- en overdrachtsmaatregelen an sich al een grote (positieve) impact zullen hebben t.a.v. lucht- en geluidsemissies.
- De geluidsimpact van een frequentieverhoging van openbaar vervoer (trein) kan perfect (semi)kwalitatief (dus zonder geluidsmodel) ingeschat worden.

Bovenstaande overwegingen leiden er toe dat in kader van de be-mer-ing van het RMP voor de Vervoerregio Kortrijk tot nader order geen rekening gehouden is met het aanwenden van lucht- en geluidsmodellen.

De beoordeling wordt voor elk van de beleidslijnen, ambities, maatregelen of acties samengevat met een icoon, zoals weergegeven in onderstaande figuur. De kleur van de grote ring geeft daarbij de nog af te leggen weg ("distance to target") voor de beleidsdoelstellingen van het subthema weer. Het gaat hierbij om de nog af te leggen weg zonder rekening te houden met de impact van het RMP. De kleur en het symbool van de kleine bol geven een indicatie van het belang van het effect van het beleidskader op het thema. Deze combinatie laat toe enerzijds aan te geven op welke punten het RMP goed of minder goed scoort, maar zet tegelijk deze score af tegen de nog af te leggen weg (via acties op verschillende bestuursniveaus) vooraleer de doelstellingen bereikt zijn.

Een positieve bijdrage van het RMP betekent dus niet in alle gevallen dat het bereiken van de doelstelling substantieel dichterbij komt, juist omdat het bereiken van die doelstelling van tal van andere autonome en beleidsgestuurde evoluties kan afhangen. We doen dan ook geen uitspraak over de nog af te leggen weg na realisatie van het RMP. Het is echter duidelijk dat bij een aanzienlijke 'distance to target' en een relatief beperkte (positieve) bijdrage van het plan de nog af te leggen afstand niet veel zal verminderen. Is het doel in zicht en de (positieve) bijdrage van het RMP aanzienlijk, dan kan er uiteraard wel van uitgegaan worden dat de nog af te leggen afstand substantieel zal verkleinen bij implementatie van het plan. Mutatis mutandis geldt bovenstaande ook voor de negatieve effecten.




*Figuur 3-2: Beoordelingskader i.k.v. strategische milieubeoordeling van de regionale mobiliteitsplannen*

## 3.2 Diepgang van de milieubeoordeling

De beoordeling die in het kader van het plan-MER bij het Regionale Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk zal gemaakt worden is een strategische effectbeoordeling. Dit houdt in dat ze gericht is op het maken van strategische keuzes zoals die in het regionale mobiliteitsplan naar voor komen. Dit houdt ook in dat in het milieueffectrapport in de eerste plaats gebruik gemaakt zal worden van bestaande gegevens, dat de effectbeschrijving en -beoordeling overwegend kwalitatief zal zijn. Waar mogelijk worden deze kwalitatieve beoordelingen aangevuld met kwantitatieve gegevens op basis van de verkeersmodelleringen:

- Verkeersleefbaarheid: wijzigingen in voertuigkm's tussen de referentietoestand en het beleidsscenario in relatie tot de bevolkingsdichtheid per statistische sector (per kern) en desgevallend tevens per type weg (zodat een onderscheid kan gemaakt worden in uitspraken op bovenlokaal versus onderliggend niveau);
- Impact op SBZ en VEN-gebied: geluidsverstoring o.b.v. voertuigkm's i.r.t. doorsnijding SBZ en VEN + buffer van 500m;
- Emissies stikstof en $CO_2$: wijziging in voertuigkm's x emissiefactoren voor transportmodi.

## 3.3 Receptorgerichte benadering

Omwille van de aard van de te onderzoeken maatregelen wordt geopteerd voor een receptorgerichte benadering. De structuur van de meeste MER's volgt de indeling per thema of discipline (bv. Lucht, Bodem, Biodiversiteit, …) die ook de basis vormt voor het erkenningssysteem van MER-deskundigen in Vlaanderen. Dit betekent dat elke discipline in een MER een apart en op zichzelf staand geheel vormt (al dan niet verspreid over verschillende hoofdstukken), waarbij op hoofdlijnen telkens dezelfde onderdelen aan bod komen.

De receptorbenadering stelt hier tegenover dat de beoordeling van de effecten van een ingreep slechts kan gebeuren op het niveau van de zogenaamde receptordisciplines: Ruimte, Biodiversiteit en Gezondheid. Binnen de andere ('abiotische') disciplines gebeurt wel een effectbepaling, maar die staat ten dienste van de geïntegreerde effectbeoordeling binnen de genoemde receptordisciplines. Gezien het hoge abstractieniveau van de RMP's is het vaak moeilijk om effecten op abiotische disciplines zoals water en bodem te benoemen. Daarom wordt in dit MER gekozen om te vertrekken vanuit de receptoren. Daarnaast komt ook 'klimaat' als discipline expliciet aan bod.

## 3.4 Definitie van de referentiesituatie

In kader van de milieubeoordeling wordt het regionaal mobiliteitsplan voor een aantal aspecten getoetst ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is normaal gezien de situatie in het jaar 2030 (het zichtjaar van het verkeersmodel) met een doorkijk naar de lange termijn. De referentiesituatie is de toestand in het referentiejaar zonder uitvoering van het RMP, maar rekening houdend met autonome en gestuurde ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn bv. klimaatverandering of demografie, gestuurde ontwikkelingen zijn bv. veranderingen in de mobiliteitsnetwerken die buiten de RMP's worden beslist (bv. op Vlaams niveau) of belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. De autonome en gestuurde ontwikkelingen die in rekening worden gebracht maken deel uit van het ontwikkelingsscenario. Het verkeersmodel houdt rekening met beide types ontwikkelingen. Ook voor effecten die niet verder bouwen op het verkeermodel zijn deze ontwikkelingen van belang (bv. mens-ruimte of biodiversiteit).

Het inschatten van toekomstige evoluties blijft een moeilijke zaak, zeker wanneer ze zich voordoen op een wat langere termijn. Daarom wordt voor de aspecten die te maken hebben met de fysieke context (biodiversiteit, ruimte) in eerste instantie vertrokken van de actuele situatie, aangevuld met ontwikkelingen die een grote mate van zekerheid kennen (bv. een goedgekeurd RUP, reeds vergunde projecten,…).

Hoe dan ook is het wel belangrijk een beeld te hebben van de te verwachten toekomstige evoluties, omdat die mee het relatieve belang van de impact van het mobiliteitsplan bepalen. We denken daarbij bijvoorbeeld aan de beleidsopties op het Vlaamse niveau met betrekking tot het kernnet of beslissingen aangaande het treinverkeer. In het RMP wordt nadrukkelijk gekeken naar de interactie tussen de verschillende beleidsniveaus. Daarbij wordt niet enkel gekeken naar de impact van mobiliteitsplannen die elders worden ontwikkeld, maar worden eveneens aanbevelingen gedaan voor deze plannen.

Een belangrijk aspect hierin zijn plannen die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel de strategische visie van het beleidsplan ruimte Vlaanderen reeds is gekend, is het veelal onduidelijk wat de exacte gevolgen op het terrein zijn. In de mate van het mogelijke zullen ruimtelijke evoluties en hun gevolgen op het RMP worden ingeschat. Daarnaast kunnen de principes van het BRV ook gebuikt worden om keuzes binnen het RMP af te toetsen.

De referentiesituatie wordt nader toegelicht in hoofdstuk 0.

## 3.5 Te onderzoeken alternatieven

Het onderzoek van alternatieven en varianten is een vast onderdeel van een MER en wordt voorgeschreven in de regelgeving. In de mate dat dit relevant is komen ook binnen de beoordeling van het RMP meerdere alternatieven of scenario's aan bod (in de Visienota "onderzoeksscenario's" genoemd).

Zij worden getoetst in de eerste stap van de milieubeoordeling die in deze nota inhoudsafbakening aan bod komt, in casu de 'quick scan' (zie hoofdstuk 6).

Het is echter belangrijk om deze alternatieve scenario's correct te interpreteren. De scenario's die in de quick scan worden beoordeeld zijn geen volwaardige alternatieven in de zin van het woord waaruit door de bevoegde overheid 'een keuze zal gemaakt worden', maar combinaties van bouwstenen in functie van het samenstellen van het uiteindelijk beleidsscenario.

Een zorgvuldig en interactief proces zal hierbij leiden tot een weloverwogen antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van voorliggend plan. Dit proces, waarbij gaandeweg keuzes worden vastgelegd, geschiedt in dialoog met alle stakeholders en in samenwerking met de nodige experten.

De beoordeling van alternatieven of scenario's in de quick scan heeft bijgevolg louter tot doel om bij te dragen tot een onderbouwde totstandkoming van een duurzaam beleidsscenario, naast o.a. de input die komt uit de resultaten van de verkeersmodellering én het overleg- en participatietraject met de leden van de Vervoerregioraad. Daardoor is er ook geen sprake van het wegschrijven van redelijke alternatieven door in het MER zelf maar één beleidsscenario (het uitgewerkte RMP, vertaald naar maatregelen) te beoordelen.

Zoals vermeld in §2.2.3 worden in de Visienota volgende "onderzoeksscenario's" naar voor geschoven:

- een basisscenario,
- een transitiescenario met focus op leefbaarheid,
- een transitiescenario met focus op vracht.

Meer informatie over de inhoud en opbouw van deze onderzoeksscenario's is terug te vinden in de Visienota.

## 3.6 Gebruik strategische verkeersmodellen versie 4.2.2 – RMP

### 3.6.1 Algemene principes

Voor het inschatten van de milieueffecten vertrekt het MER van doorrekeningen met het Regionaal Verkeersmodel West-Vlaanderen (versie 4.2.2 – RMP). Deze doorrekeningen vertrekken van een geactualiseerd referentiescenario in 2030. De toekomstprojecten (ruimtelijke ontwikkelingen en netwerkaanpassingen) die opgenomen zijn in het oorspronkelijk referentiescenario 2030 van het Regionaal Verkeersmodel werden hiervoor geactualiseerd en gevalideerd door de leden van de vervoerregio.

Dit referentiescenario kan beschouwd worden als een "trendscenario", waarbij bestaande gedrags- en verplaatsingspatronen doorgetrokken worden naar 2030. Er wordt dus van uitgegaan dat er op korte termijn geen grote wijzigingen zullen optreden in het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen. Wel kunnen bepaalde beleidsmaatregelen die dat mobiliteitsgedrag beïnvloeden, in een scenario opgenomen en geëvalueerd worden.

Er wordt afhankelijk van de discipline gerapporteerd op etmaalniveau of op uurbasis voor de spitsperiodes (6u-9u en 15u-18u).

Het vraagmodel rekent inherent voor de 24 aparte uren van een volledig etmaal. Het netwerkmodel dat de routekeuze, toedeling en kostenberekening uitvoert voor de diverse modi, kan naar keuze voor alle of een selectie van uren van de dag uitgevoerd worden. Meestal wordt het netwerkmodel slechts voor een selectie van uren uitgevoerd. De resultaten hiervan worden samengeteld en indien nodig opgehoogd naar waarden voor het volledige etmaal en verschillende perioden doorheen de dag indien relevant.

In functie van de verschillende disciplines worden resultaten aangeleverd op uurbasis (voor de ochtend- en avondspitsperiode) en voor etmaal en dagdelen (ochtendspits, dalperiode, avondspits, avond, nacht). Voor elk scenario is er informatie beschikbaar over de verkeersvolumes voor autoverkeer, vrachtwagens en openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein). Daarnaast worden voor deze modi ook voertuigkilometers (auto en vracht) of reizigerskilometers (openbaar vervoer) weergegeven. Voor het personenverkeer wordt ook een verdeling gegeven wat betreft modal split, waarbij fietsers en voetgangers ook worden meegenomen. Deze worden echter niet toegedeeld op het netwerk.

De algemene kenmerken van het verkeersmodel worden verder in detail gedocumenteerd op de website van de Vlaamse Overheid, Departement MOW (https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen).

Het Regionaal Verkeersmodel (rvm) is een belangrijk instrument dat ervoor zorgt dat we verschillende effecten (van de scenario's) van het regionale mobiliteitsplan kunnen kwantificeren. Gegeven de ruimtelijke en planologische focus op de vervoerregio's zelf worden de rvm's primair ingezet om inzicht te verkrijgen in de effecten van een veranderend modale keuze of routekeuze als gevolg van plaatselijke aanbods- en een aantal beleidsmaatregelen. Maatregelen met een impact die de vervoerregio's overstijgen worden opgepikt door het strategisch personenmodel Vlaanderen om zo consistentie over regio's heen te garanderen.

Het is dan ook belangrijk om oog te hebben voor de beperkingen van dit model omwille van deze keuze. We geven daarom een overzicht van de aandachtspunten waarmee moet worden rekening gehouden bij het interpreteren van de resultaten:

- De mobiliteitsvraag zal veranderen omwille van de maatregelen aanwezig in de scenario's. We verwachten hierbij effecten op vlak van:

- veranderende routekeuze;
- verschuivingen in de tijd van bestaande verplaatsingen;
- modale verschuivingen tussen autoverkeer, openbaar vervoer, fiets of te voet;
- verandering van de herkomst-bestemmingsparen van de verplaatsingen;
- de generatie van nieuwe verplaatsingen door personen die voorheen geen verplaatsing maakten (de zogenaamde latente vraag).

De verschuivingen in de tijd van de verplaatsingen, de verandering van de herkomst-bestemmingsparen en de generatie van nieuwe verplaatsingen zijn drie effecten die niet met het Regionaal Verkeersmodel ingeschat worden. Het model gaat er immers vanuit dat de tijdstipkeuze, en de totale verplaatsingsvraag per herkomst-bestemmingspaar gesommeerd over de verschillende vervoersmodi ongewijzigd blijven ten opzichte van het referentiescenario.

Indien er verwacht wordt dat deze effecten meegenomen moeten worden, zal eerst het strategisch personenmodel Vlaanderen doorgerekend moeten worden en vervolgens het regionaal verkeersmodel. Dit betekent dat indien gewenst alle effecten wel degelijk door de vierde generatie strategische verkeersmodellen kunnen opgevangen worden (via het strategisch personenmodel Vlaanderen), alleen zorgt dit voor een verdubbeling van de totale doorlooptijd, en in het kader van de superstrakke timing van de regionale mobiliteitsplannen was dit daarom geen optie in de meeste regio's.

- De modelresultaten zijn enkel betrouwbaar binnen het studiegebied en het invloedsgebied errond. Er mogen dus enkel uitspraken gedaan worden binnen de Vervoerregio zelf of in relatie met het gebied net buiten de Vervoerregio.
- De modelresultaten zijn te beschouwen op regionale schaal: omwille van de detaillering van de modelzones en het netwerk zijn de resultaten op het lokale niveau, dat wil zeggen verkeersvolumes op de laagste categorieën van wegen, minder betrouwbaar. Op regionale wegen en het hoger wegennet kan er wel in meer detail naar de verkeersvolumes worden gekeken. Bovendien is het een strategisch verkeersmodel met een toedeling met capaciteitsrestrictie wat wil zeggen dat de reistijden indicatief zijn en er geen uitspraken gedaan kunnen worden over de filelengte.
- De lijnen van het openbaar vervoer hebben geen capaciteitsbeperkingen; er wordt uitgegaan van de dienstregelingen, en aangenomen dat de capaciteit van de voertuigen als het ware meegroeit met de vraag waardoor er geen congestiekosten op het voertuig optreden en alle reizigers die dat willen mee kunnen rijden. Op zich is dit voor het doorrekenen van scenario's van het regionaal mobiliteitsplan juist interessant, aangezien we op deze manier kunnen inschatten wat de vraag is op een bepaalde OV-as, zonder dat deze kan worden ingeperkt door het modeleren van een te beperkte capaciteit.
- De reistijden in het openbaar vervoer zijn onafhankelijk van netwerkcondities, zoals files. Het openbaar vervoer rijdt in het model volgens een vaste frequentie en dienstregeling. Indien er files zouden optreden en deze een effect zouden hebben op de reistijd van het OV (wat bv. relevant is wanneer de voertuigen niet volledig in een eigen baan rijden), dan stijgen in werkelijkheid de tijdskosten voor de OV-gebruikers, waardoor het OV minder aantrekkelijk wordt dan zonder files. Soms is er dus nog bijkomend flankerend beleid nodig om ervoor te zorgen dat de commerciële snelheid die in het model wordt voorzien, ook in realiteit haalbaar wordt. De structurele files die in de huidige toestand reeds bestaan, worden impliciet wel

meegenomen omdat deze zoveel mogelijk verwerkt zijn in de huidige dienstregelingen van De Lijn.

- In het model hangt de vraag naar de verplaatsingen per fiets en te voet af van de afstand van de verbindingen en de gemiddelde snelheid, berekend in functie van het wegtype en de urbanisatiegraad van het wegvak. Deze snelheid wordt doorheen de scenario's constant gehouden indien wegtype en urbanisatiegraad ongewijzigd blijven. Men kan echter verwachten dat de vraag naar deze vervoersmiddelen ook beïnvloed wordt door de kwaliteit en de veiligheid van de verbindingen. Verkeersveiligheid en de staat van fietspaden (en of er al dan niet een fietspad is) wordt niet meegenomen in de strategische verkeersmodellen. Fietsers krijgen wel een hogere snelheid indien ze op een fietsostrade (dat is een ander wegtype) rijden, wat wel zorgt voor potentieel hogere modal split cijfers indien er extra fietsostrades opgenomen worden in scenario's. Maar voor andere maatregelen die de kwaliteit en veiligheid van de fiets- en voetgangersinfrastructuur verbeteren, impliceert dit dat de modale verschuiving naar de fiets en te voet onderschat worden.

- Het voor- en natransport van het openbaar vervoer, dat dikwijls met de fiets of te voet wordt afgelegd maar ook soms met de auto gebeurt, wordt niet bij de betreffende vervoermiddelen gerapporteerd, maar bij het openbaar vervoer. Een mogelijke modale verschuiving bij dat voor- en natransport is dus niet zichtbaar.

- De overstap tussen auto en OV gebeurt enkel op punten die als P+R's zijn gedefinieerd. P+R wordt in het vraagmodel meegenomen als alternatief voor een directe autoverplaatsing. Deze worden door het P+R-model behandeld wanneer ze ook daadwerkelijk een autoverplaatsing maken. Hiernaast wordt ook de OV-verplaatsing weergegeven op het netwerk.

- Deelmobiliteit zoals deelwagens en deelfietsen (al dan niet elektrisch) wordt niet gemodelleerd, evenmin als vervoer op maat of belbussen. Het effect van deze maatregel zit dus niet vervat in de modelresultaten.

- Vrachtwagens zitten vervat in het model, maar er wordt binnen een scenario geen nieuwe modale verschuiving berekend tussen andere modi van transport zoals binnenvaart en spoor. Hierdoor blijft het aantal vrachtwagens gelijk aan het aantal in het referentiescenario, en kan er enkel uitspraak worden gedaan over mogelijke wijzigingen wat betreft routekeuze van vrachtwagens. Over binnenvaart en spoor of andere logistieke oplossingen worden geen uitspraken gedaan. Indien er a.h.v. de maatregelen een modale verschuiving tussen modi als goederenvervoer per spoor of binnenvaart verwacht worden, is eerst een doorrekening met het strategisch vrachtmodel nodig, en daarna pas een doorrekening met het regionaal verkeersmodel. Dit verdubbelt de totale doorlooptijd van de doorrekeningen.

- Het regionaal verkeersmodel neemt geen grensoverschrijdende verplaatsingen (overschrijding van de grens met het buitenland) mee met andere modi dan de auto. En de grensoverschrijdende verplaatsingen met de auto zijn gedateerd. Daarom kunnen effecten op het aantal verplaatsingen van en naar het buitenland met bv. het openbaar vervoer niet berekend worden met het regionaal verkeersmodel.

- Voor de nevenverplaatsingen wordt er verondersteld dat de bestemming daarvan zich ofwel op de route, ofwel in de zone van de bestemming van de hoofdverplaatsing bevindt als deze gebeurt met een andere modus dan de auto. Bv dat je onderweg van station naar huis nog langs een bakker passeert, maar daarvoor slechts verwaarloosbaar omrijdt. Hierdoor worden deze nevenverplaatsingen met andere modi dan de auto niet toegedeeld. Om het model eenvoudiger te maken, werden deze bovendien in het vraagmodel niet meegenomen. Dit

betekent dat er met de auto wel nevenverplaatsingen worden gerapporteerd in het aantal verplaatsingen, en met andere modi niet. Dit betekent dat er minder verplaatsingen gerapporteerd zullen worden indien er een shift is naar meer duurzame modi, hoewel dat in realiteit misschien niet het geval is. In het aantal tours zien we die beperking niet.

### 3.6.2 Specifieke inzet in kader van het Regionaal Mobiliteitsplan Kortrijk

Zoals hoger beschreven is het niet mogelijk om alle bouwstenen uit de onderzoeksscenario's door te rekenen met het Regionaal Verkeersmodel. Met bouwstenen die wel gemodelleerd kunnen worden, werden zogenaamde "modelpakketpakketten" samengesteld.

Deze modelpakketten kunnen dan vergeleken worden met elkaar en met het referentiescenario 2030.

Onderstaande figuur geeft een samenvatting hoe de modelpakketten zijn samengesteld. Voor meer duiding over de daarin vermelde aspecten verwijzen we door naar de Visienota op de website van de Vervoerregio Kortrijk.

Modelpakket A stemt grotendeels overeen met de modelleerbare bouwstenen van het basisscenario.

Modelpakket C stemt grotendeels overeen met de modelleerbare bouwstenen uit het transitie-scenario met focus op leefbaarheid.

Modelpakket B stemt niet overeen met een onderzoeksscenario. Het dient louter om een beter inzicht te krijgen in de bijdrage van bepaalde bouwstenen uit modelpakket C.

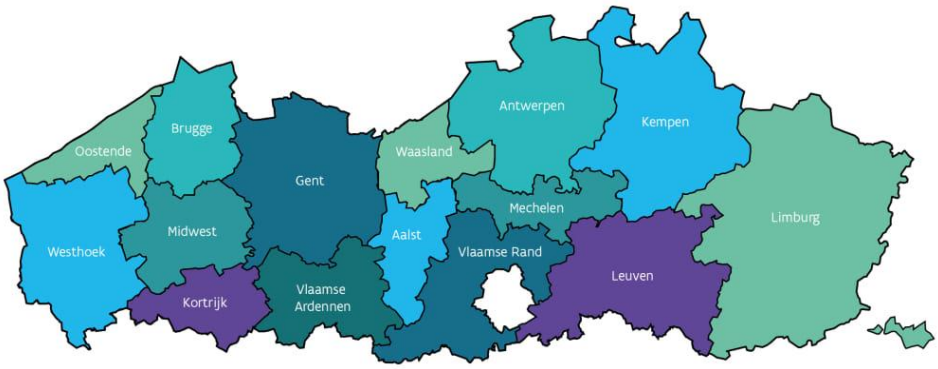
Voor het transitiescenario met focus op vracht werd geen modelpakket uitgewerkt omdat, zoals hoger vermeld, geen modale verschuivingen tussen andere modi van goederentransport berekend worden met het model (zie ook §3.6.1).

| **Referentiescenario 2030**<br>*regionaal verkeersmodel West-Vlaanderen (WVL) versie 4.2.2-RMP* | | |
|---|---|---|
| BAU 2030 - beslist beleid | | |
| Wegennet: herinrichting complex A19-R8, Herinrichting Belgiek te Deerlijk, De vlecht E17 x N382 te Waregem | | |
| Ruimtelijke ontwikkelingen: doorgegeven projecten tewerkstelling en wonen - verwachte evolutie bevolking en tewerkstelling | | |
| **Pakket A**<br>*Basisscenario* | **Pakket B**<br>*Enkel fiets en OV volgens transitiescenario focus leefbaarheid* | **Pakket C**<br>*Transitiescenario focus leefbaarheid* |
| Masterplan Fiets | Werkhypothese fiets | Werkhypothese fiets |
| OV-netwerk Rekover (werkhypothese 1) | OV-netwerk werkhypothese 2 (andere routes verbindende buslijnen, uitbreiding stedelijke HOV, aansluiting metro Tourcoing, bijkomende ontsluitende verbindingen naast regionale verbindende buslijnen) | OV-netwerk werkhypothese 2 (andere routes verbindende buslijnen, uitbreiding stedelijke HOV, aansluiting metro Tourcoing, bijkomende ontsluitende verbindingen naast regionale verbindende buslijnen) |
| Uitbouw mobipunten en P&R | Uitbouw mobipunten en P&R | Uitbouw mobipunten en P&R |
| Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet | Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet | Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet |
| | | Transitiegericht parkeerbeleid |
| | | Toepassing inrichtingsprincipes dragende wegennet |
| | | Vrijwaren interlokale mazen van doorgaand verkeer |

*Figuur 3-3: synthese samenstelling modelpakketten*

## 3.7 Relatie met buurregio's / grensoverschrijdende effecten

De Vervoerregio Kortrijk grenst aan de vervoerregio's Westhoek, Midwest, Gent en Vlaamse Ardennen (zie Figuur 3-4).




*Figuur 3-4: de 15 Vlaamse Vervoerregio's*

Daarnaast grenst de Vervoerregio Kortrijk eveneens aan de Waalse provincie Henegouwen en aan het Franse departement Nord (arrondissement Rijsel).

In elk onderzoeksscenario zijn grensoverschrijdende effecten te verwachten, want alle scenario's bevatten volgende bouwstenen die duidelijk mee gericht zijn op grensoverschrijdende verplaatsingen:

- F4: vlotte aansluiting en verknoping van de fietsvoorzieningen op de verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes
- WW1: realisatie opwaardering KBK
- LK2: ontwikkeling ROC(s) of SOC's langs KBK.
- LK3: verdere ontwikkelen regionale logistieke knopen (AVCT, RTW,LAR)

De twee transitiescenario's bevatten ook nog de bouwsteen OV7 (Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken).

Waar mogelijk zal (op kwalitatieve wijze) in het MER inzicht gegeven worden in de bijdrage van de vervoerregio aan de relevante beslissingen van de Eurometropool inzake mobiliteit en luchtkwaliteit en de ambities en doelstellingen die hierin zijn opgenomen, o.a.:

- Goedkeuring op 29/03/2019 van de kaderbeslissing betreffende het strategische engagement van de Eurometropool voor de bescherming van de luchtkwaliteit in het grensoverschrijdende leefgebied.
- Beslissing van 05/12/2019 van de partners van de Eurometropool over het aanbevelingskader duurzame grensoverschrijdende mobiliteit.
- Protocol van 16/09/2020 betreffende de organisatie van het gecoördineerde beheer van grensoverschrijdende luchtvervuiling op grondgebied van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik.
- Op 19/11/2018 werden twee intentieverklaringen inzake mobiliteit ondertekend die de bereidheid van de Franse en Belgische regering, maar ook van de Région Hauts de France, Wallonië en Vlaanderen, de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik en West-Vlaanderen/Flandre-

Dunkerque-Côte d'Opale weerspiegelen om beter samen te werken op vlak van grensoverschrijdende verplaatsingen.

# 4 BESCHRIJVING VAN DE REFERENTIESITUATIE

## 4.1 Actuele toestand

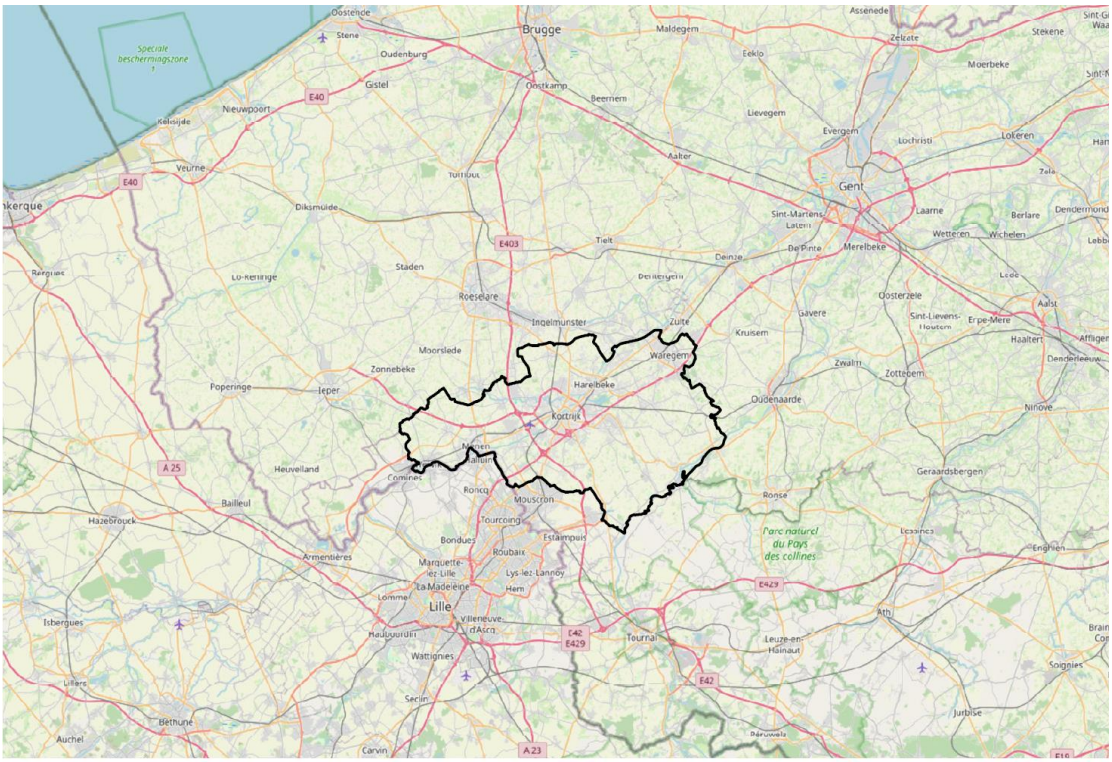
Hierna volgt een korte beschrijving van de demografische en mobiliteitskenmerken van de vervoerregio op hoofdlijnen. Voor meer detail wordt verwezen naar de **Oriëntatienota** op de website van de Vervoerregio Kortrijk. Voor een beschrijving van de voornaamste kenmerken, bestaande en gekende milieuproblemen per milieuthema (ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat) wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

**Situering**

De vervoerregio Kortrijk omvat 13 gemeenten en bestrijkt ongeveer ca. 400 km².

*Figuur 4-1: afbakening vervoerregio Kortrijk (bron: Visienota, VVR Kortrijk, 2022).*

Vervoerregio Kortrijk grenst aan vier andere vervoerregio's in Vlaanderen: Westhoek, Midwest, Gent en Vlaamse Ardennen. In het zuiden, aan de Schelde, grenst de vervoerregio aan Wallonië, met name provincie Henegouw. In het westen grenst de vervoerregio Kortrijk aan het Franse departement Nord (arrondissement Rijsel).




*Figuur 4-2: situering vervoerregio Kortrijk in de ruime regio (bron: Oriëntatienota, VVR Kortrijk, 2022).*

**Mobiliteitsaanbod**

De densiteit van de Kortrijkse vervoerregio zorgt voor een substantieel aanbod aan interregionale mobiliteitsinfrastructuur. Verschillende hoofdwegen, spoorlijnen en waterwegen doorkruisen en komen samen in de regio.

Zo vormt het station van Kortrijk bijvoorbeeld een belangrijke schakel in de ruggengraat van het spoor op Vlaams niveau. De spoorlijn komende van Brugge en de spoorlijn komende van Gent komen samen in Kortrijk en lopen vervolgens verder richting het HST-knooppunt Rijsel. De noord-zuidgerichte E403 en de oost-westelijke as van de E17 komen eveneens samen in Kortrijk. De Schelde en de Leie, twee parallelle waterwegen, worden met elkaar verbonden door het kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK). Het fietssnelwegennetwerk vormt de ruggengraat van het regionale netwerk voor fietsers en heeft een kamstructuur: een duidelijke oost-west as langsheen de Leie en de spoorlijn Kortrijk-Waregem, met verschillende aantakkingen naar het noorden en zuiden.

**Mobiliteitsvraag**

In 2017 telde de vervoerregio iets meer dan 306.000 inwoners. Het gaat dus om een compacte regio die dicht bevolkt is. De werkzaamheidsgraad bedroeg in 2016 in de vervoerregio Kortrijk 69,8%, wat betekent dat bijna 70% van de bevolking tussen 15 en 64 aan het werk was. Dat is hoger dan de werkzaamheidsgraad van 67,2% in het Vlaams Gewest.

Zowel voor lokale verplaatsingen als voor verplaatsingen op middellange afstanden neemt de afgelopen jaren het gebruik van de fiets sterk toe. Toch kende vooral de mobiliteit op de wegen een groei. In West-Vlaanderen is het totaal aantal gepresteerde voertuigkilometers op snelwegen in de periode 2015-2017 gestegen met +6,6%. De toename van de mobiliteit over de weg is groter bij het personenvervoer (+7,0%) dan bij het goederenvervoer (+4,6%).

Toch kent de regio – ondanks haar sterke economische ontwikkeling - geen structurele files. Enkel de R8, het knooppunt van de E17 en E403 in Aalbeke en het op- en afrittencomplex van de E17 met de N382 in Waregem kennen doorstromingsproblemen.

Het aantal verkeersslachtoffers ligt in de Kortrijkse vervoerregio dan weer hoger dan gemiddeld. In 2018 werden 1.125 ongevallen met letsel geregistreerd, waarvan 19 met een dodelijke afloop. Dit komt neer op 3,7 ongevallen per 1.000 inwoners. Dit is net iets hoger dan voor Vlaanderen met 3,6 per 1.000 inwoners.

## 4.2 Autonome en gestuurde ontwikkelingen: ontwikkelingsscenario's

Een ontwikkelingsscenario is een beschrijving van de veronderstelde gezamenlijke evolutie (autonoom en gestuurd) van een set omgevingsvariabelen binnen het studiegebied. Een ontwikkelingsscenario bestaat dus uit een combinatie van een set van verschillende autonome en gestuurde ontwikkelingen die relevant kunnen zijn voor de uitkomst van het MER en die bepalen hoe een toekomstige referentiesituatie er uit ziet. Zo'n ontwikkelingsscenario geeft dus aan hoe de plan- of planomgeving evolueert los van de invloed van het plan.

### 4.2.1 Beleidsplannen op Europees, federaal en Vlaams niveau

De mobiliteitsontwikkeling binnen een vervoerregio kan niet los gedacht worden van beslissingen die op Europees, federaal of Vlaams niveau worden genomen. Elk van deze beleidsdomeinen is immers bevoegd voor aspecten van het omgevingsbeleid die een belangrijke impact kunnen hebben op de resultaten van het plan-MER. In wat volgt wordt kort ingegaan op de belangrijkste beleidsmatige ontwikkelingen en hun impact op het plan-MER.

**Europese emissienormen voor voertuigen**
De euronorm van een auto (of euro emissieklasse of euroklasse) bepaalt de uitstootklasse van voertuigen die zich in landen binnen de Europese Unie op de weg begeven. De waarden worden weergegeven in g/km. Bij de euronorm wordt ook onderscheid gemaakt tussen een personenwagen en vrachtwagens, alsook tussen diesel en benzine. Op basis van de datum van de eerste inschrijving van een wagen wordt de norm bepaald. De emissienormen zullen in de komende jaren verder worden verstrengd. Waarschijnlijk komt er een nieuwe norm in 2025. Momenteel is niet duidelijk hoe die norm er uit zal zien.

**Spoorbeleid**
De laatste beheerscontracten tussen de Belgische Staat en Infrabel enerzijds en tussen de Belgische Staat en de NMBS anderzijds werden in 2008 afgesloten voor een periode van vijf jaar. Deze werden verlengd en gewijzigd door vier bijvoegsels aan elk contract en vervolgens, op basis van artikel 5, §3, derde lid, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, verlengd bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract gelden.

Het regeerakkoord Decroo voorziet in het afsluiten van nieuwe beheerscontracten met Infrabel en met de NMBS voor een periode van tien jaar.

Voordat over toekomstige contracten wordt onderhandeld, is het aan de Staat om de hoofdlijnen van de komende onderhandelingen te bepalen. Hiervoor werden voorafgaande specificaties van de doelstellingen, het voorwerp en de reikwijdte van het contract met resp. NMBS en Infrabel opgesteld. Het is momenteel dus niet duidelijk wat de krachtlijnen van het toekomstige spoorbeleid zijn en hoe die de mobiliteitsontwikkeling in de regio's zullen beïnvloeden, zowel wat betreft personenvervoer als vracht.

Meer info: zie https://mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/financiering/beheerscontracten

**Projecten De Vlaamse Waterweg**

De Vlaamse Waterweg werkt aan een aantal grote projecten om de binnenvaart te versterken. Er wordt ingezet op het verhogen van de capaciteit op belangrijke verbindingen. Zo wordt bv. de verbinding tussen de Seine en de Schelde opgewaardeerd. Op die manier zullen schepen met een groter laadvermogen gebruik kunnen maken van de waterwegen die het Seine- en Scheldebekken met elkaar verbinden. De realisatie van dit project kan de shift naar binnenvaart in de regio bevorderen.

### 4.2.2 Globale evolutie van het mobiliteitssysteem (referentietoestand 2030)

**Socio-economische evolutie**

Hoofdstuk 4 van de Oriëntatienota (zie website Vervoerregio Kortrijk) beschrijft de te verwachten trends en ontwikkelingen in de vervoerregio Kortrijk. Volgens prognoses van de Studiedienst van de Vlaamse Regering zal de bevolking in de vervoerregio Kortrijk in de periode 2017-2035 met circa 16.600 personen toenemen. Kijken we naar de prognoses van de groei in de verschillende leeftijdscategorieën dan zien we dat vooral de groep van inwoners jonger dan 15 jaar (+ 5,4%) en de 65-plussers (+33,2%) tegen 2035 zal groeien. Het aantal private huishoudens zal in de periode 2017-2035 weliswaar met +7,6% toenemen in de vervoerregio Kortrijk (130.271 in 2017 naar 140.120 in 2035) maar tegelijk worden de huishoudens kleiner.

De vergrijzing van de bevolking zal zich de komende decennia steeds meer laten voelen. De effecten hiervan vertalen zich o.a. in een toename van de zorgnoden en in een voelbare daling van de potentiële beroepsbevolking. In 2017 telde de potentiële beroepsbevolking van Zuid-West-Vlaanderen 193.579 personen. Volgens de prognoses zal de potentiële beroepsbevolking in Zuid-West-Vlaanderen met 1,9% afnemen tegen 2027 en met 3,7 tegen 2035.

De tewerkstellingsgroei en dalende werkloosheid in Zuid-West-Vlaanderen zullen de komende jaren worden gecombineerd met een afname van de bevolking op arbeidsleeftijd. Dat is een gevolg van de demografische context, waarbij de uitstroom van pensioengerechtigde werknemers niet volledig zal worden opgevangen door de instroom van jonge arbeidskrachten.

*Merk op: ook het Regionale Verkeersmodel gebruikt prognoses van het Federaal Planbureau (FPB) en de Studiedienst van de Vlaamse Regering (SVR) om de socio-economische toestand in 2030 in beeld te brengen. Deze voorspellen eerder een dalende trend i.p.v. de hoger vermelde toename. De in het verkeersmodel gehanteerde prognoses zijn echter ouder[2] - en in functie van het RMP dus minder relevant - dan de prognoses die vermeld zijn in de Oriëntatienota van het Regionaal Mobiliteitsplan. Vermits de milieueffecten van het RMP enkel getoetst worden ten aanzien van Referentiesituatie 2030 en niet ten opzichte van basistoestand 2017 heeft het verder ook geen meerwaarde om hier in kader van deze Nota Inhoudsafbakening verder op in te gaan.*

**Mobiliteitsaanbod**

Het mobiliteitsaanbod in de referentiesituatie in 2030 is uiteraard geen “stand still” van de huidige situatie. Er moet bij de effectbespreking rekening gehouden worden met een aantal netwerkaanpassingen waarvan verwacht wordt dat deze tegen het prognosejaar gerealiseerd zijn (beslist beleid).

[2] De ontwikkeling van de modelmodule met de socio-economische prognoses (Population Simulator) dateert van voor 2017. Voor mee info, zie website van de Vlaamse overheid – departement Mobiliteit en Openbare werken (https://www.departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen).

De infrastructuurprojecten die in het referentiescenario 2030 van het Regionaal Verkeersmodel zitten, zijn verkregen van AWV. De projecten rond openbaar vervoer zijn verkregen van de NMBS en De Lijn. De voornaamste aanpassingen in de vervoerregio Kortrijk zijn:

- herinrichting complex A19-R8 in Kortrijk (de “Trompet”)
- herinrichting kruispunt “Belgiek” in Deerlijk
- aanpassing complex E17-N382 in Waregem (realisatie de “vlecht”)

*Merk op: het jaartal 2030 is relatief. De effectieve realisatiedatum is mogelijk iets later dan 2030. In die zin is het beter te spreken over een toekomstscenario gegeven bepaalde ontwikkelingen, dan al te strikt te focussen op het jaar 2030.*

**Gebruik**

Mede gelet de verwachte socio-economische evolutie wordt verwacht dat de totale vervoersvraag in de toekomst zal blijven toenemen en, bij ongewijzigd beleid, met name ook het aantal afgelegde voertuigkilometers over de weg. Daarbij zien we een trend die duidt op spitsverbreding. Deze tendens is een belangrijk aandachtspunt voor de regio, die op vandaag nog een goede bereikbaarheid kent, maar naar de toekomst toe slachtoffer kan worden van toenemende congestie.

#### 4.2.2.1 *Onzekerheden met mogelijke impact op de beoordelingen in het MER (ontwikkelingen niet meegenomen in het verkeersmodel)*

**Prijsniveau**
De wijze waarop mobiliteit zich ontwikkelt en de modal split worden deels beïnvloed door de kostprijs van de verschillende modi. Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan evolutie van de energieprijzen. Daarnaast kan een beleid m.b.t. tolheffing voor vrachtverkeer of de invoering van rekeningrijden een invloed hebben op de resultaten van het plan-MER. Als uitgangspunt wordt aangenomen dat er geen verschuivingen inzake prijsniveaus plaatsvinden tussen de verschillende modi.

**Vergroening voertuigvloot**
Vanuit het beleid op Europees en Vlaams niveau wordt ingezet op een algemene vergroening van de voertuigvloot. De richtlijn ‘Clean Power for Transport’ (CPT) zet op Europees niveau de lijnen uit. De Visienota CPT van de Vlaamse regering voorziet volgende evolutie van het voertuigenpark.

| | | Marktaandeel | | | | Totale vloot |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | *2020* | 2025 | 2030 | 2035 (2038 voor bestelwagens) | 2030 |
| **Personenwagens** | Zero-emissie | *4,1%* | 20% | 50% | 100% | 14% / 500.000 |
| | PHEV | *8,6%* | 10% | 20% | 0% | 8% / 280.000 |
| | CNG | *0,7%* | 10% | 10% | 0% | 6% / 210.000 |
| **Bromfietsen** | Zero-emissie | *~12%* | 100% | 100% | 100% | 79% |
| **Motorfietsen** | Zero-emissie | *~2%* | 10% | 20% | ? | 11% |
| **Bestelwagens** | Zero-emissie | *~0,6%* | 11% | 30% | 100% | 10% |
| | PHEV | *~0,5%* | 7% | 14% | 0% | 5% |
| | CNG | *~1,0%* | 10% | 20% | 0% | 9% |
| **Vrachtwagens** | Zero-emissie | *< 0,1%* | 0% | 5% (~30% voor vrachtwagens zonder oplegger) | ? | ~1% |
| | LNG/CNG | *~5%* | 5% | 15% | ? | 6% |
| **Openbare bussen** | Zero-emissie | ? | 50% | ? | 100% | ? |
| | PHEV | ? | 20% | ? | 0% | ? |
| **Andere bussen** | Zero-emissie | ? | 5% | ? | 10% | 3% |
| | PHEV | ? | 10% | ? | 20% | 7% |
| | CNG | ? | 10% | ? | 20% | 7% |
| **Binnenvaart** | Zero-emissie | ? | ? | ? | ? | ? |
| | LNG | ? | ? | ? | ? | ? |

*Figuur 4-3: evolutie van het aandeel van de verschillende vervoersmodi op basis van de visienota CPT van de Vlaamse Regering*

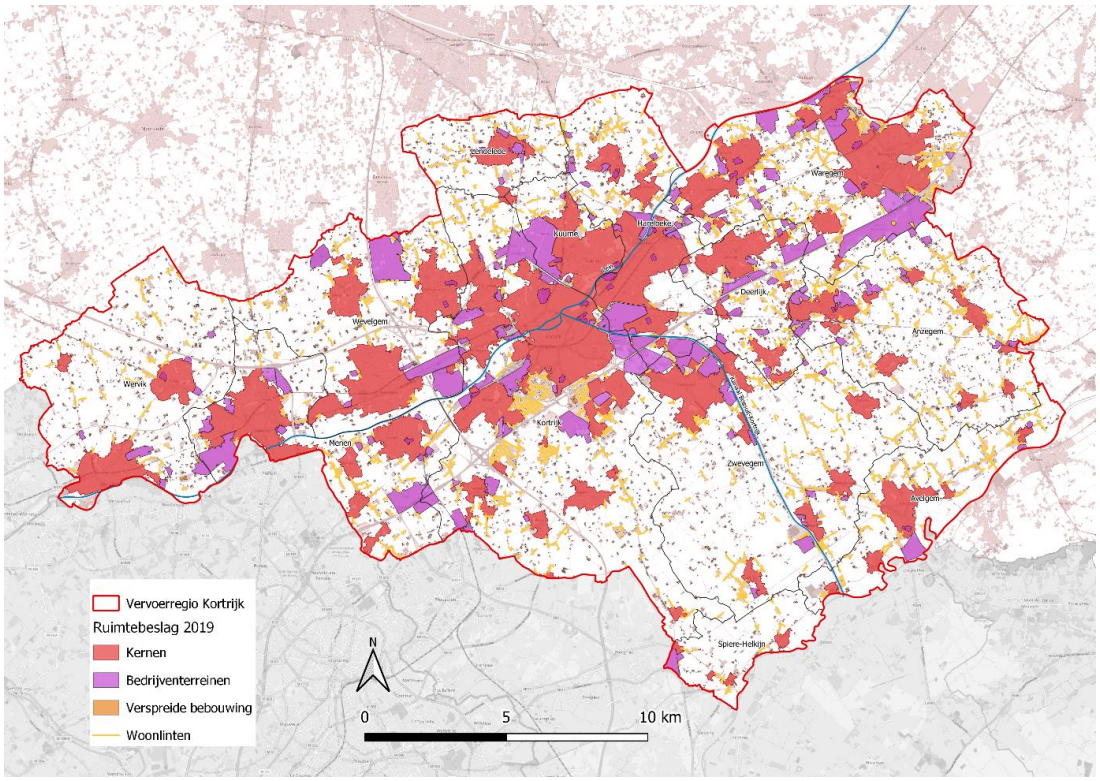
Momenteel is niet duidelijk in hoeverre deze ambities ook werkelijk zullen worden gehaald en wat de impact is op bv. globale verkeersstromen en de bijhorende emissies. Vooral met betrekking tot luchtemissies leidt dit tot belangrijke onzekerheden, zeker wanneer tevens rekening wordt gehouden met de steeds strengere emissienormen voor voertuigen op fossiele brandstoffen.

# 5 THEMA'S EN BEOORDELINGSKADER

## 5.1 Thema Ruimte

### 5.1.1 Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio

Het **ruimtebeslag**[3] in de vervoerregio Kortrijk is het grootste in het noorden, in de omgeving van Kortrijk en langs belangrijke infrastructuurassen zoals de Leie en de E17 (figuur 4-18). Het merendeel van dit ruimtebeslag wordt gevormd door bewoningskernen en verspreide bedrijventerreinen tussenin deze kernen. Het zuidelijke deel van de vervoerregio wordt gekenmerkt door veel kleinere en meer verspreide bewoningskernen. De meest bedrijventerreinen bevinden zich dan ook in het noordelijke deel van de vervoerregio. De tussenliggende open ruimte wordt gekenmerkt door woonlinten die verbindingen vormen tussen de bewoningskernen en verspreide bebouwing die hoofdzakelijk uit landbouwinfrastructuur bestaat. De grootste aaneengesloten open ruimte is bijgevolg gelegen in het zuidelijke deel van de regio dat gekenmerkt wordt door ruraal landgebruik. Het noordelijk deel wordt gekenmerkt door de bebouwing en infrastructuurontwikkelingen die aansluiten op de Eurometropool Lille-Kortrijk.

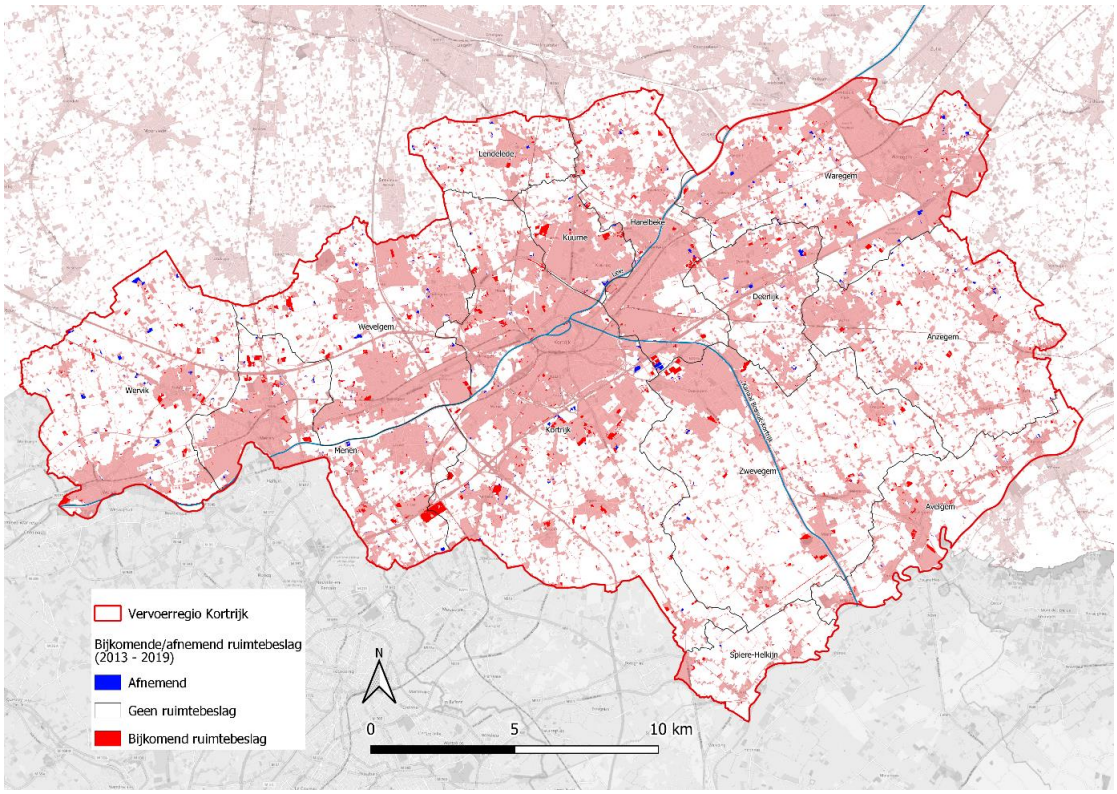



*Figuur 5-1: Ruimtebeslag 2019 in de vervoerregio Kortrijk (databron: Ruimtemonitor.be)*

Tussen 2013 en 2019 nam het ruimtebeslag in de vervoerregio Kortrijk toe van respectievelijk 41,5% tot 42,6% van het totale grondgebied. Dit is aanzienlijk hoger dan de gemiddelde ruimtebeslag per gemeente in Vlaanderen (33%), maar is te verklaren door de aanwezigheid van het stedelijk gebied

[3] Ruimtebeslag is de ruimte die we innemen door onze nederzettingen: huisvesting, commerciële doeleinden. Binnen dit ruimtebeslag komen 'verharde' en 'niet verharde' zones voor. Verharding en gebouwen zijn artificiële bedekkingen van de bodem zoals bv. woningen en wegen. Niet-verhard ruimtebeslag zijn bv. parken, tuinen, recreatieterreinen en sportvelden, golfterreinen,… (bron: Ruimterapport Vlaanderen 2021, hoofdstuk 1 Kernbegrippen en ruimtelijke typologieën).

van Kortrijk. Het bijkomende ruimtebeslag tussen 2013 en 2019 is hoofdzakelijk gelegen in de omgeving van de kernen en omvat veelal extra bewoning of uitbreiding van industrieterreinen (figuur 4-19). Toenames in ruimtebeslag van verspreide bebouwing overal in de vervoerregio is te wijten aan extra ruimtebeslag binnen de categorie landbouw en bebouwing langsheen de woonlinten. Dat komt voornamelijk door bijkomende gebouwen en infrastructuur van agrarische bedrijven en functiewijzigingen met bijkomend ruimtebeslag. De meeste toename is echter zichtbaar in het noordelijke deel van de regio.




*Figuur 5-2: Evolutie in ruimtebeslag 2013-2019 in de vervoerregio Kortrijk (databron: Ruimtemonitor.be)*

### 5.1.2 Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader

#### 5.1.2.1 *Beleidsambities 2030*

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

- Tegen 2030 wordt het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag teruggedrongen tot maximaal 2 ha/dag.

Regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen

- In de regio wordt gestreefd naar een ontharding van ca. 550 ha of 18 m² per inwoner tegen 2040 om te dalen onder het Vlaams gemiddelde. Dit zou een ontharding vragen van 6% van de huidige verharding in de regio (2015). Tegen 2025 wenst men reeds 30 ha onthard te hebben, in de jaren die daar op volgen hoopt men op grotere schaal te kunnen ontharden.

Vlaams Luchtbeleidsplan

- Aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO2-concentratie hoger is dan 20 µg/m³ halveert t.o.v. 2016.

Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030

- Minstens 50% van bevolking woont op goed gelegen locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013.
- Minstens 60% van tewerkstellingsplaatsen op goed bereikbare locaties, i.e. +5% t.o.v. 2013.

Beleidsnota Onroerend Erfgoed 2019-2024

- Het onroerend erfgoed zal nog meer ingezet worden als troef. Het in stand houden van erfgoed door er een kwaliteitsvol hedendaags gebruik aan te geven is meer dan ooit een beleidsthema. We willen innovatieve, kwalitatieve nieuwe tijdslagen toevoegen aan ons erfgoed.

#### 5.1.2.2 *Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk*

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

- Terugdringen van het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag tot 0 ha/dag tegen 2040 hangt samen met het bereiken van onderstaande doelstellingen:
    - De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2050 met 50 % toe ten opzichte van 2015
    - Het bedrijfsoppervlak op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat zal jaarlijks stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling
    - Bijkomende economische activiteiten worden georganiseerd rond locaties met een hoge knooppuntwaarde
    - 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 ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is
- De verhardingsgraad binnen de bestemming gedomineerd door ruimtebeslag is tegen 2050 gestabiliseerd en bij voorkeur teruggedrongen ten opzichte van 2015. De verharding neemt na 2050 niet meer toe.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit).

#### 5.1.2.3 *Toetsingskader*

*Tabel 5-1: toetsingskader voor het thema Ruimte*

| Subthema | Indicatoren |
|---|---|
| Ruimtebeslag | - Mate waarin de omvang van transportinfrastructuur afneemt |

| Subthema | Indicatoren |
|---|---|
| | - Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen<br>- Mate waarin binnen bestaand ruimtebeslag ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien |
| Ruimtelijke samenhang | - Mate waarin ruimtelijke eenheden worden ontsnipperd/ versnipperd<br>- Mate van doelgerichte ontwikkeling en verdichting[4] rond knooppunten van het openbaar vervoer (zgn. 'Transit Oriented Development' of TOD[5])<br>- Mate van stimulering fietsgebruik door het ontwikkelen van fietsinfrastructuur (zgn. 'Bicycle Oriented Development'[6]), |
| Ruimtelijke kwaliteit | - Wijziging van verhardingsgraad binnen ruimte voor verkeers- en vervoersinfrastructuur<br>- Wijziging van ruimtelijke kernkwaliteiten (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving) |

## 5.2 Thema gezondheid

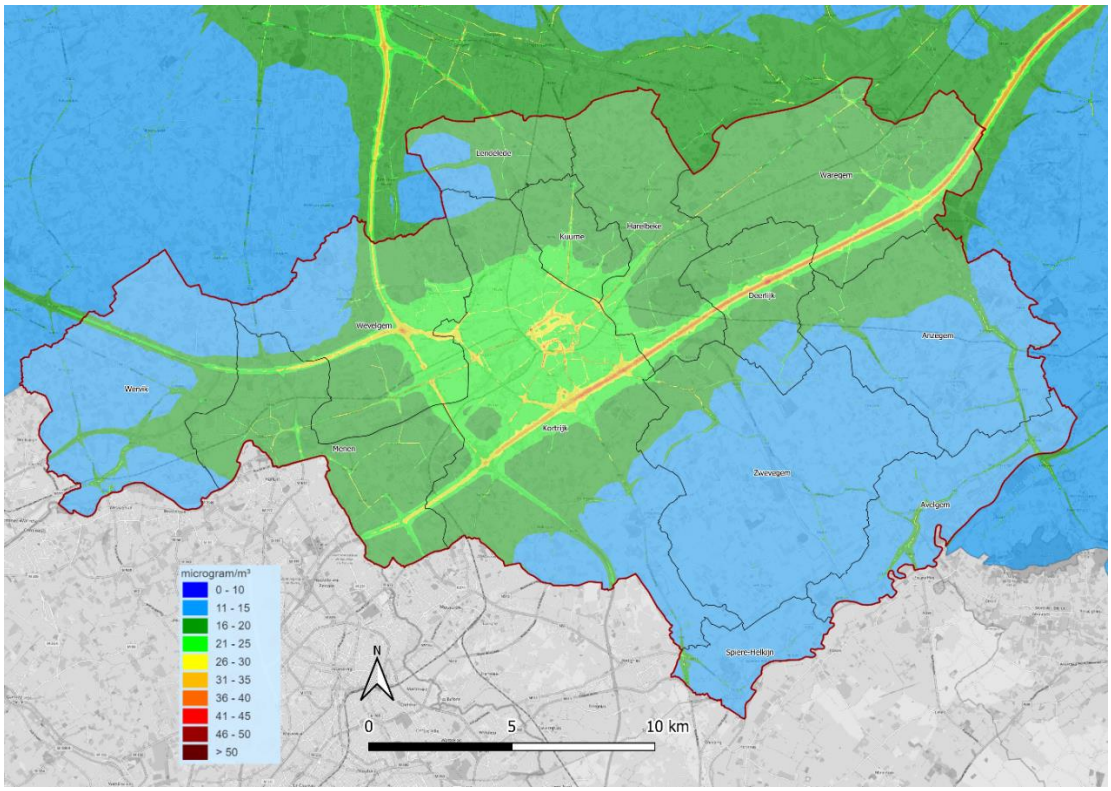
### 5.2.1 Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio

De **luchtkwaliteit** in de vervoerregio is over het algemeen goed voor zowel de parameters NO2, fijn stof (PM10 en PM2,5) en Ozon (VMM, 2019). Zowel de EU als WHO normen worden steeds gehaald. De enige uitzondering hierop zijn zeer lokale normoverschrijdingen voor de parameter NO2 in de buurt van de hoofdwegen en centrum Kortrijk. Zeker in de nabijheid van de E17, E403 en A19 zijn er normoverschrijdingen. Het algemene patroon van de hoogste NO2 concentraties volgt eveneens het patroon van de uitgebreide verstedelijking en infrastructuur in het noordelijke deel van de regio (figuur 4-20). Ook voor de parameter PM10 is duidelijk zichtbaar dat het noordelijke deel van de regio een slechtere luchtkwaliteit heeft dan het zuidelijke deel (figuur 4).

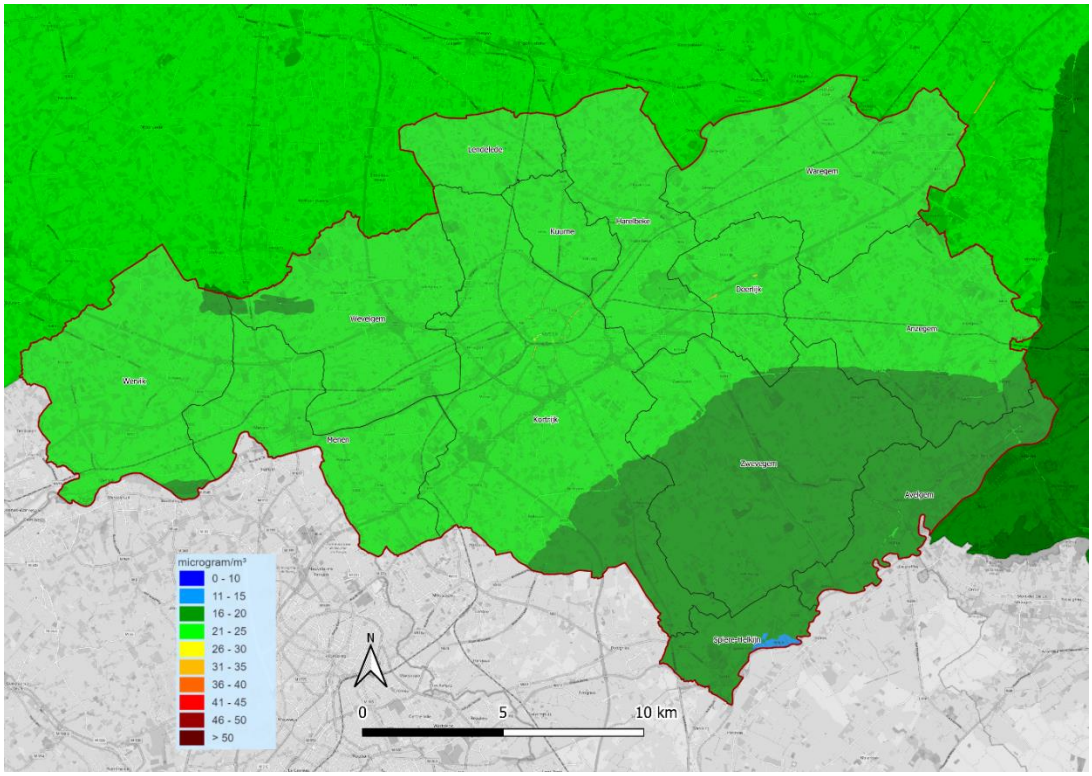
[4] Binnen de bestaande bebouwde ruimte de onbebouwde delen bijkomend bebouwen of bouwen in hogere dichtheden als manier om te komen tot een beter of intensiever gebruik van de ruimte.

[5] Met betrekking tot 'Transit Oriented Development' moet de nuancering gemaakt worden dat er vooral rekening gehouden moet worden met de 'juiste locaties'. Het principe is als algemeen principe geschikt binnen bestaand ruimtebeslag. Maar niet omgekeerd, de aanwezigheid van een OV-knooppunt mag geen aanleiding vormen voor ruimtebeslag in open ruimte.

[6] Met betrekking tot 'Bicycle Oriented Development' moet de nuancering gemaakt worden dat er vooral rekening gehouden moet worden met de 'juiste locaties'. Het principe is als algemeen principe geschikt binnen bestaand ruimtebeslag. Maar niet omgekeerd, de aanwezigheid van een fietsknooppunt mag geen aanleiding vormen voor ruimtebeslag in open ruimte.

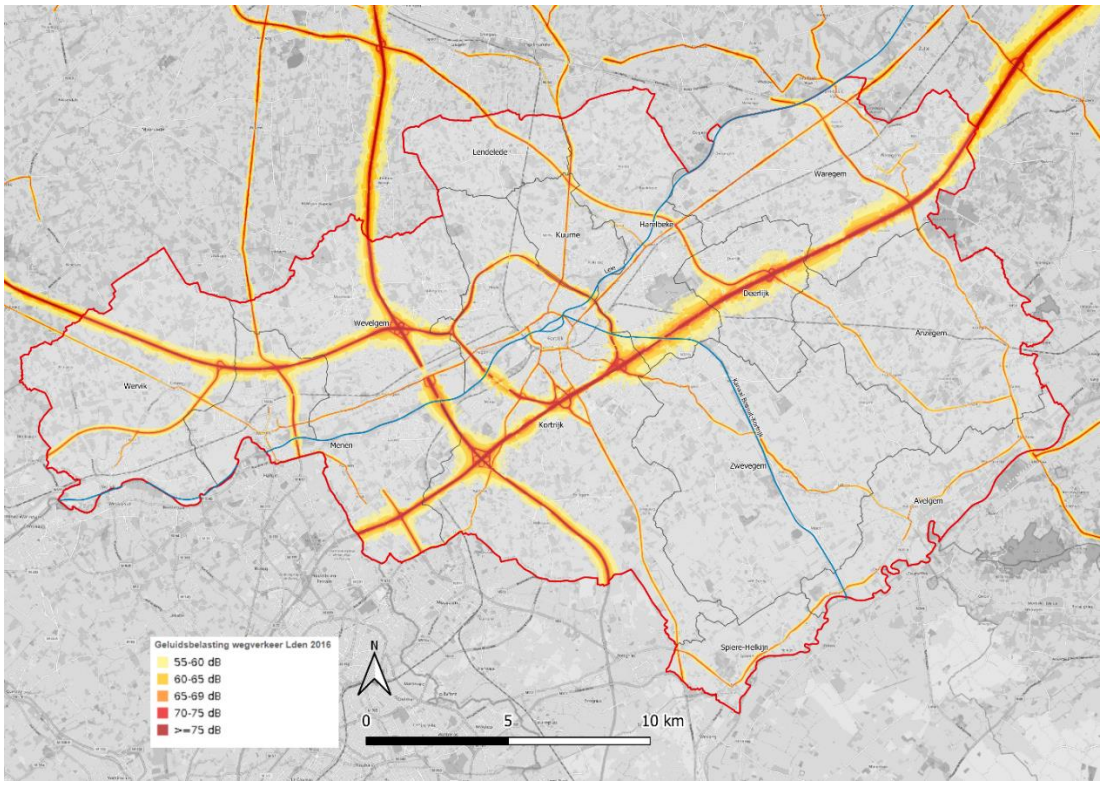



*Figuur 4-20: Luchtkwaliteit parameter NO2 in 2019 (VMM)*

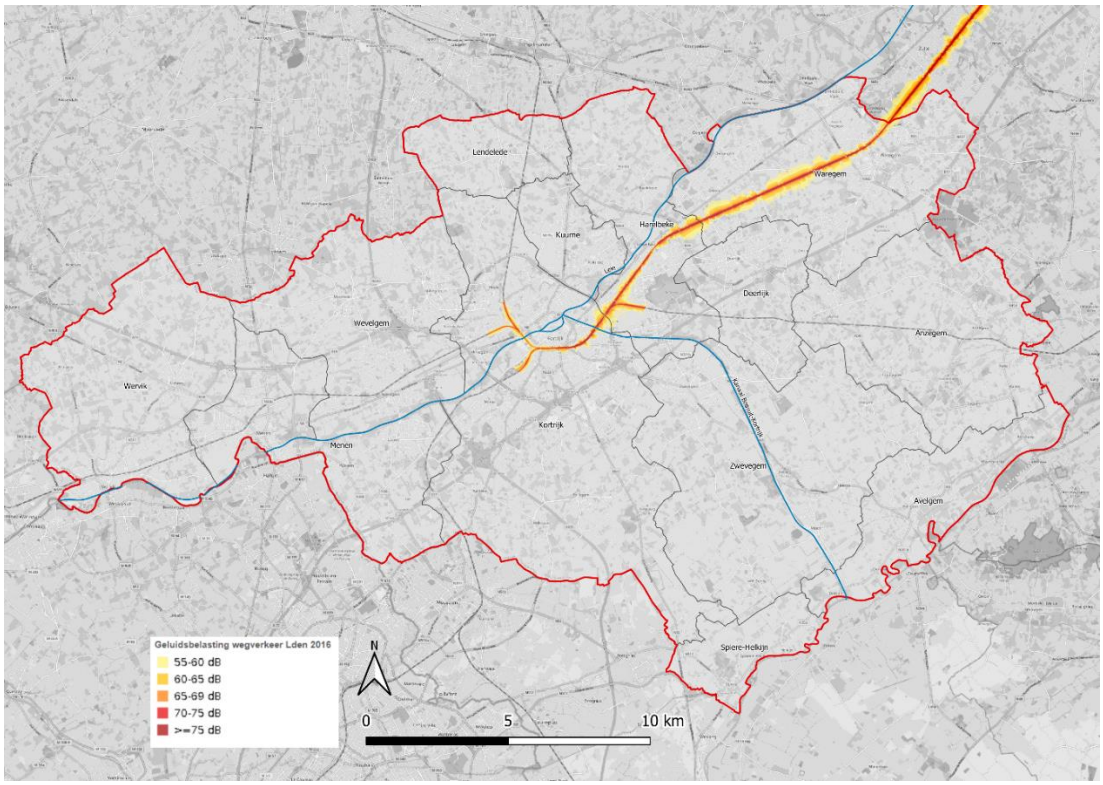



*Figuur 4-21: Luchtkwaliteit parameter PM10 in 2019 (VMM)*

De E17, E403 en A19 zorgen in hun nabije omgeving voor aanzienlijke geluidsbelasting. Op ruimere afstand neemt deze geluidsbelasting geleidelijk af, maar zeker in de nabijheid van grote knooppunten in het infrastructuurnetwerk is er een matige tot slechte geluidsbelasting aanzienlijk tot groot (figuur 4-22). Hetzelfde geldt in beperktere mate voor de N-wegen in de vervoerregio. Ook hier valt opnieuw het verschil op tussen het noordelijke en zuidelijk deel van de vervoerregio. De geluidsbelasting door het spoorverkeer is niet volledig gekarteerd, maar is wel het hoogste op de as Gent-Kortrijk door het frequente treinverkeer. Andere spoorlijnen zoals bijvoorbeeld Kortrijk-Ieper en Kortrijk-Moeskroen veroorzaken een beperktere geluidsbelasting die lager is dan die van de autosnelwegen (figuur 4-23). Merk wel op dat deze kaarten enkel de impact van de belangrijkste wegen (meer dan 3 miljoen voertuigbewegingen per jaar) en spoorwegen (meer dan 30.000 treinpassages per jaar) weergeven.




*Figuur 4-22: Geluidsbelasting door wegverkeer in 2018 (Databron: Geopunt)*




*Figuur 4-23: Geluidsbelasting door spoorverkeer in 2018 (Databron: Geopunt)*

### 5.2.2 Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader

#### 5.2.2.1 *Beleidsambities 2030*

**Geluid**

De WGO-richtlijn geluid bevat aanbevolen grenswaarden die bepaald zijn op basis het geluidniveau waarbij 10% van de mensen 'ernstig gehinderd' is. Omdat de hindergevoeligheid voor weg- en spoorverkeer niet hetzelfde is, zijn voor beide afzonderlijke richtwaarden opgesteld:

| WGO-normen geluid (2018) | Lden | Lnight |
|---|---|---|
| Weglawaai | 53 dB(A) | 45 dB(A) |
| Spoorlawaai | 54 dB(A) | 44 dB(A) |

**Lucht**

Tegen 2030 willen de Vlaamse overheid de gezondheidsimpact van luchtverontreiniging halveren ten opzichte van 2005. Op korte termijn (zo snel mogelijk) is het doel van dit luchtbeleidsplan om nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden te overschrijden en er voor te zorgen dat de emissieplafonds voor 2020 behaald worden.

De focus van het actieplan 2030 ligt op het verder verminderen van de concentraties van NO2 en PM2,5[7].

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste streefdoelen:

[7] Tevens op het verminderen van de vermestende depositie, maar dit wordt onder het thema “biodiversiteit” meegenomen.

- Halvering van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreinigingen: Aantal vroegtijdige sterfgevallen door langdurige blootstelling aan fijn stof (PM2,5) als indicator. In 2005 waren er in Vlaanderen 6040 vroegtijdige sterfgevallen toe te schrijven aan de blootstelling aan PM2,5 ->Doelstelling: 50% t.o.v. 2005;
- aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO2-concentratie hoger is dan de gezondheidskundige advieswaarde (20 µg/m³) in elke gemeente te halveren ten opzichte van 2016.

**Verkeersveiligheid**

Afname van 50% t.o.v. 2019 inzake verkeersdoden, verkeersongevallen met zwaargewonden, letselongevallen, dode en zwaargewonde fietsers, dode en zwaargewonde voetgangers, doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders. (Vlaams Verkeersveiligheidsplan).

Een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen verbindt woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen en speelt zo optimaal in op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

#### 5.2.2.2 *Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk*

**Geluid**

De Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingskaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. De richtlijn omgevingslawaai bepaalt dat de maatregelen die worden opgenomen in het geluidsactieplan, in de eerste plaats gericht moeten zijn op de prioritaire problemen. Dit zijn problemen die worden vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten op grond van een overschrijding van een relevante 'grenswaarde' of andere door de lidstaten gekozen criteria. In de geluidsactieplanen is deze eis doorvertaald als een 'plandrempel'.

Het uiteindelijke doel van het huidige beleid rond geluidshinder is dat de leefbaarheid van de bevolking verhoogt, de hinderbeleving verbetert en dat gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan hoge geluidsniveaus dalen en daarmee ook de maatschappelijke kosten ervan. De geluidsactieplannen bevatten en verduidelijken de verantwoordelijkheden en engagementen van de verschillende betrokken instanties. De maatregelen hebben de afgelopen jaren op de prioritaire plaatsen voor een verbetering gezorgd maar de geluidbelasting kan in de komende jaren blijven toenemen, vooral samenhangend met een toenemende mobiliteit en drukker wordende steden. Uitbreiding van het vliegverkeer en een toename van het goederentreinverkeer zullen eveneens zorgen voor meer geluidshinder. Het bestaande beleid zet in op verbetering en het oplossen van knelpunten maar specifiek in en rond de steden kan de geluidsdruk verder toenemen.

Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid cf Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai[8] drastisch terug te dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat de geluidskwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners. Meer nog, de ambitie is er om een

[8] In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingskaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen- en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaai te beheersen en worden periodiek geëvalueerd en zo nodig aangepast. Deze geluidsactieplannen vertalen zich eveneens in een visie op korte en lange termijn.

leefomgeving te creëren die een positieve invloed heeft op de gezondheid en die gezond gedrag stimuleert. Het beleid rond omgevingslawaai moet zich richten op drie sporen, nl.

- het oplossen van bestaande knelpunten,
- het voorkomen van nieuwe knelpunten
- het vrijwaren van zones met een goede geluidskwaliteit.

**Lucht**

Op 25 oktober 2019 heeft de Vlaamse Regering het luchtbeleidsplan 2030 definitief goedgekeurd. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het plan is opgesteld in uitvoering van artikel 23 van de Europese richtlijn 2008/50/EG en in uitvoering van de Europese richtlijn 2016/2284.

Luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer wordt tegen 2050 drastisch terug gedrongen. Het streven is dat luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt (Vlaams Luchtbeleidsplan).

Tegen 2050 zijn er geen vervoersemissies meer (Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040).

**Verkeersveiligheid**

Tegen 2050 wordt gestreefd naar 0 verkeersdoden of verkeersongevallen met zwaargewonden over alle modi (i.e. het zogenaamde vision zero).Het aantal letselongevallen moet tegen 2050 met 87,5% dalen t.o.v. 2019 (Vlaams Verkeersveiligheidsplan).

#### 5.2.2.3 *Toetsingskader*

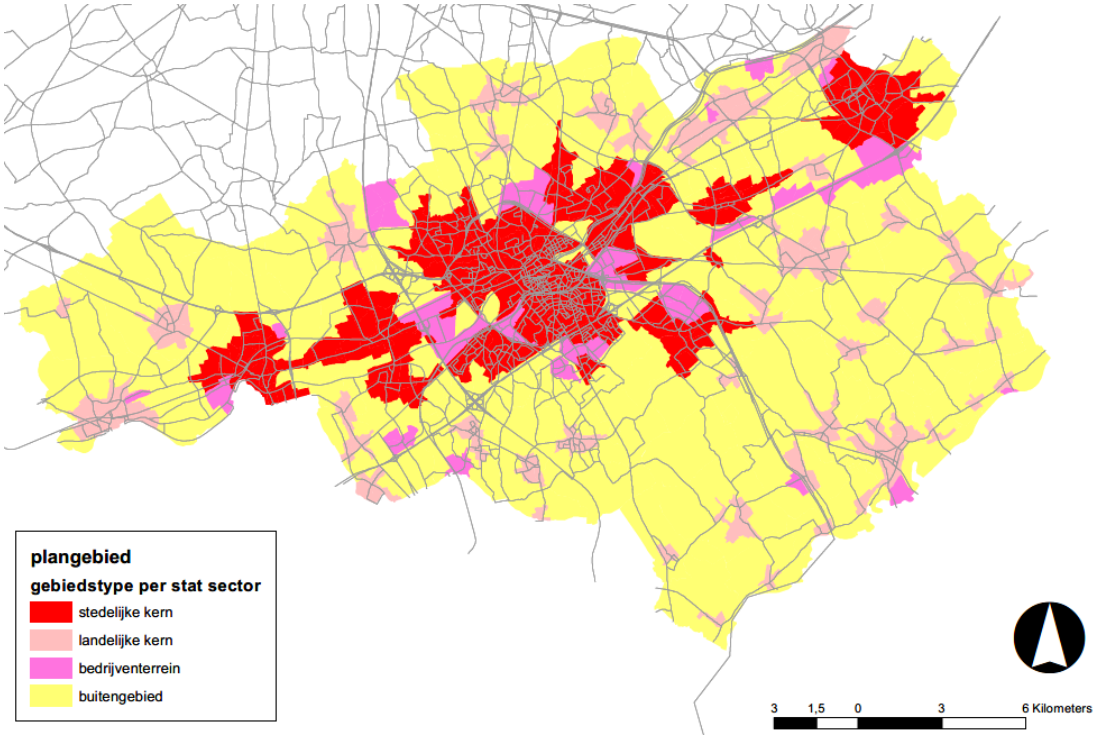
*Tabel 5-2: toetsingskader voor het thema gezondheid*

| Subthema | Indicatoren |
|---|---|
| Geluid | - Wijziging snelheid en verkeersvolume (voertuigkilometers) wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen (onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h)<br>- Wijziging snelheid en verkeersvolume (voertuigkilometers) vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (met aandacht voor onderscheid wegvakken met dominant rolgeluid (> 30 km/h) / wegvakken met dominant motorgeluid (≤ 30 km/h) en elektrificatieritme)<br>- Mate waarin spoorverkeer toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen |
| Lucht | - Globale wijziging voertuigkilometers<br>- Wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) wegverkeer in sterk bebouwde omgevingen en streetcanyons (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad)<br>- Wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) vrachtverkeer in sterk bebouwde omgevingen (rekening houdend met vermoedelijke ontwikkeling elektrificatiegraad)<br>- Mate waarin binnenvaart toe-/afneemt in sterk bebouwde omgevingen |
| Verkeersveiligheid | - Wijziging van kwaliteit verkeersinfrastructuur en kruisingen (conflictvrij / ongelijkvloers)<br>- Mate waarin verkeersstromen worden gescheiden en ontvlecht<br>- Wijziging snelheid en verkeersvolume (voertuigkilometers) weg- en vrachtverkeer in omgevingen met groot aantal kwetsbare weggebruikers |
| Fysiek, sociaal en mentaal welzijn | - Mate waarin het plan een actieve levensstijl bevordert (verplaatsingen te voet of per fiets).<br>- Sociale rechtvaardigheid<br>- Sociale cohesie<br>- Link met groen-blauwe netwerken<br>- Toegankelijkheid |

De gezondheidsindicatoren worden zoals gezegd berekend op basis van de (wijziging in) voertuig-kilometers per wegsegment (intensiteit per etmaal x lengte), afgeleid uit het verkeersmodel. De voertuigkilometers worden berekend per statistische sector en verder gedifferentieerd:

- Onderscheid tussen personen- en vrachtverkeer

- Onderscheid naar gebiedstype (stedelijke kern, landelijke kern, bedrijventerrein en landelijk gebied)[9] >> zie onderstaande figuur
- Onderscheid tussen autowegen en andere wegen




*Figuur 5-3 Gebiedstype op niveau statistische sector (wegennet referentiesituatie)*

De berekende voertuigkilometers worden enerzijds "bruto" geaggregeerd op een hoger schaalniveau (gemeente, provincie), maar anderzijds ook "gewogen" op basis van de bevolkingsdichtheid per sector, aangezien wegen in dichtbevolkt gebied ten aanzien van gezondheid logischerwijs zwaarder doorwegen dan wegen door open ruimte/dunbevolkt gebied (alhoewel deze laatste door hun doorgaand grotere lengte meer voertuigkilometers genereren).

## 5.3 Thema biodiversiteit

### 5.3.1 Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio

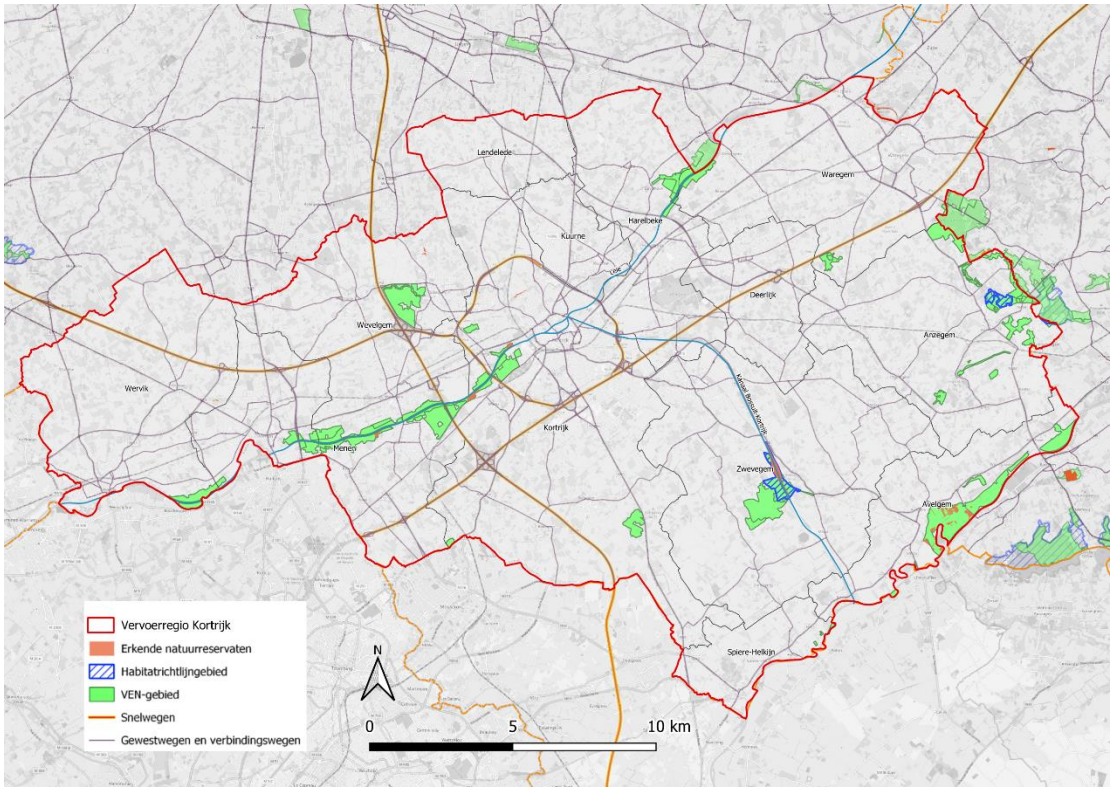
Binnen de vervoerregio zijn er twee deelgebieden van het Habitatrichtlijngebied 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen' (BE2300007) gelegen (figuur 4-24). Het ene bevindt zich in de gemeente Zwevegem langsheen het kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK). Op deze plek doorsnijdt het KBK het topografische reliëf. Het andere is oostelijker gelegen in de gemeente Anzegem nabij de grens met Wortegem-Petegem. Het meeste westelijke deelgebied strekt zich parallel

[9] "Gemengde" statistische sectoren worden toegewezen aan het meest voorkomend gebiedstype; dorpen en gehuchten worden als kern beschouwd vanaf een bevolking van ca. 500 inwoners en een bevolkingsdichtheid van minstens ca. 1000 inwoners/km²). Een kern wordt als "stedelijk" beschouwd indien gelegen binnen de afbakening van de regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden.

langsheen KBK uit. Dit is vooral van belang voor ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van en langsheen het KBK.

Daarnaast bevinden er zich verschillende gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) in de vervoerregio. Deze bevinden zich hoofdzakelijk langsheen de Leie - zowel stroomopwaarts als -afwaarts -, het KBK, de Scheldevallei in Avelgem en langs de oostelijke gemeentegrens van Anzegem. Ook dit is van belang voor ruimtelijke ontwikkelingen langsheen de belangrijkste waterlopen in de vervoerregio. Daarnaast zijn er enkele verspreide VEN-gebieden binnen de regio die hoofdzakelijk bosgebieden omvatten. Ter hoogte van Moen aan het KBK is namelijk het VEN-gebied 'Vaarttaluds Moen en Orveytbos' gelegen. Ten westen daarvan ligt het VEN-gebied 'Het Bellegembos' langs de N50. In het zuiden van de regio, in Avelgem ligt het VEN-gebied 'De West-Vlaamse Scheldevallei'. In het oostelijke deel van de vervoerregio, nabij Anzegem, liggen twee VEN-gebieden: 'De Spitaalsbossen' en 'Landbouw-, natuur- en bosgebieden Bouvelobos, Hemsrode en steilrand van Moregem'. Nabij Vichte en vlak naast de E17 autosnelweg ligt het VEN-gebied 'De Vallei van de Kasselrijbeek'. Tussen Kortrijk en Wervik en nabij Harelbeke liggen verscheidene VEN-gebieden die deel uitmaken van 'West-Vlaamse Leievallei' en nabij Gullegem ligt het natuurwervingsgebied 'Bergelen' aan de Heulebeek.

De opvallende verspreiding van waardevolle natuurgebieden langsheen de belangrijkste waterlopen binnen de vervoerregio is een extra aandachtspunt voor wanneer er nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gepland worden in de nabijheid van een SBZ of VEN-gebied. Naast nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gaat het ook over de mogelijke aanleg van nieuwe infrastructuur, zie bv. de goedgekeurde startnota voor het GRUP N8 Avelgem-Zwevegem (VR 15/7/2022).




*Figuur 4-24: Beschermde en waardevolle natuurgebieden binnen de vervoerregio (databron: Geopunt)*

### 5.3.2 Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader

#### 5.3.2.1 *Beleidsambities 2030*

- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen Realiseren van overige 60% (28.600 ha) groene bestemming waarvan 6.800 ha bosgebied.
- Realiseren van 4.500 ha extra groene bestemming als alternatief voor aanduiding NVWG.

Luchtbeleidsplan 2030

- 30% oppervlakte ecosystemen waar draagkracht voor vermesting of verzuring wordt overschreden t.o.v. 2005.
- Terugdringen aandeel oppervlakte natuur (tot < 61%) waar vermesting wordt overschreden.
- Terugdringen aandeel oppervlakte natuur (tot < 46%) waar verzuring wordt overschreden.
- Onderling beter verbinden van natuurkernen.

Vlaams doelstellingenkader Vizier 2030

- Tegen 2030 zijn de ecosystemen en hun diensten en biodiversiteit minstens behouden, is de aftakeling van de natuurlijke leefgebieden ingeperkt en zijn met uitsterven bedreigde soorten beschermd.

Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG)

- De Kaderrichtlijn Water heeft als doel (1) de verbetering van de waterkwaliteit en het bekomen van goede ecologische toestand van de waterlichamen; (2) het veiligstellen van de watervoorraden; en (3) de effecten van droogte en overstromingen verminderen. De kaderrichtlijn Water beoogt 'goede toestand' van de aangeduide watersystemen (oppervlakte- en grondwateren) tegen 2027.
  Ter uitvoering van de kaderrichtlijn water maakt elke lidstaat om de zes jaar voor elk stroomgebiedsdistrict een stroomgebiedsbeheerplan op.

Overstromingsrichtlijn (2007/60/EG)

- De Overstromingsrichtlijn heeft tot doel "de risico's op overstromingen beter in te schatten en maatregelen te nemen om negatieve effecten van overstromingen op zowel de gezondheid van de mens, het milieu, het cultureel erfgoed en de economische bedrijvigheid te beperken".

Europese biodiversiteitsstrategie 2020

- Wat betreft de ambities op Vlaams niveau wordt er gerefereerd naar het rapport van INBO 'Natuurindicatoren 2018'10. Dit rapport geeft een overzicht van natuurindicatoren die op basis van een aantal criteria als prioritair op te volgen indicatoren worden beschouwd. Deze indicatoren verwijzen naar doelstellingen van het Vlaamse natuur- en bosbeleid, het Pact 2020 en de Europese Biodiversiteitsstrategie 2020 of Forest Europe.
- De Europese biodiversiteitsstrategie 2020 voorziet de instandhouding en versterking van de Vlaamse natuur en ecosysteemdiensten. Hiertoe moet er in Vlaanderen meer ruimte worden voorzien voor natuur, moeten natuurkernen onderling beter verbonden worden, en moet de achteruitgang van de populaties rode lijstsoorten worden stopgezet.

---

[10] Demolder, Heidi, et al. (2018) Natuurindicatoren 2018, Toestand van de natuur in Vlaanderen. Cijfers voor het beleid. Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2018 (1).
(https://pureportal.inbo.be/portal/files/15958735/Demolder_etal_2018_Natuurindicatoren2018_versie_feb2019.pdf)

Vanuit het Vlaams luchtkwaliteitsplan zijn er twee doelen die rechtstreeks aan biodiversiteit gerelateerd zijn:

- Tegen 2030 willen we de oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermesting of verzuring wordt overschreden met een derde terugdringen ten opzichte van 2005.
- In 2030 willen we de kritische last voor vermesting terugdringen zodat die in minder dan 61 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt, de kritische last voor verzuring willen we terugdringen zodat die in minder dan 46 % van de oppervlakte natuur in Vlaanderen nog overschreden wordt.

#### 5.3.2.2 *Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk*

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

- Maximaal ingericht fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en tov 2015.
- Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 tov 2015.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit).

Vlaams Luchtbeleidsplan

- Luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer, drastisch terugdringen. Het streven is dat luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt.

Richtlijn 2002/49/EG het omgevingslawaai[11]

- Tegen 2050 wenst de Vlaamse overheid het omgevingslawaai drastisch terug te dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat de geluidskwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners. Meer nog, de ambitie is er om een leefomgeving te creëren die een positieve invloed heeft op de gezondheid en die gezond gedrag stimuleert. Het beleid rond omgevingslawaai moet zich richten op drie sporen, nl.
    - het oplossen van bestaande knelpunten,
    - het voorkomen van nieuwe knelpunten
    - het vrijwaren van zones met een goede geluidskwaliteit.

Regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen

[11] In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingskaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen- en spoorwegen, voor de omgeving van de nationale luchthaven en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaai te beheersen en worden periodiek geëvalueerd en zo nodig aangepast. Deze geluidsactieplannen vertalen zich eveneens in een visie op korte en lange termijn.

- In de regio wordt gestreefd naar een ontharding van ca. 550 ha of 18 m² per inwoner tegen 2040 om te dalen onder het Vlaams gemiddelde. Dit zou een ontharding vragen van 6% van de huidige verharding in de regio (2015). Tegen 2025 wenst men reeds 30 ha onthard te hebben, in de jaren die daar op volgen hoopt men op grotere schaal te kunnen ontharden.

#### 5.3.2.3 *Toetsingskader*

*Tabel 5-3: toetsingskader voor het thema biodiversiteit*

| Subthema | Indicatoren |
|---|---|
| Habitatverlies en versnippering/ontsnippering | - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk<br>- Wijzigingen aan de (barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) |
| Licht- en geluidshinder t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | - wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) t.h.v. Natura 2000 en VEN<br>- Wijziging in snelheid t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden |
| Luchtverontreiniging t.g.v. weg- en spoorverkeer ter hoogte van waardevolle habitats | - wijziging verkeersvolume (voertuigkilometers) t.h.v. Natura 2000 en VEN<br>- Wijziging in snelheid t.h.v. Natura 2000 en VEN-gebieden |

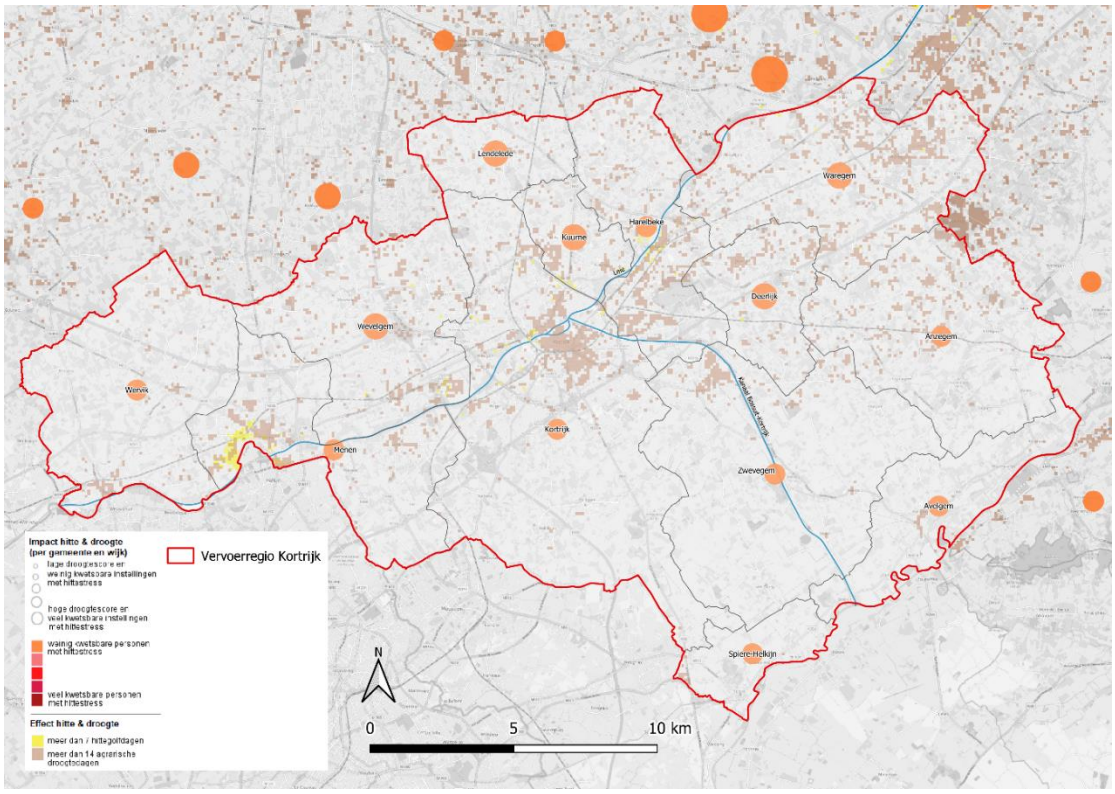
Bij de berekening van de voertuigkilometers wordt een onderscheid gemaakt tussen wegsegmenten die DOOR SBZ of VEN lopen en wegsegmenten die binnen een buffer van 500m rond SBZ of VEN passeren. De eerste categorie heeft uiteraard een grotere potentiële impact inzake geluidsverstoring en eutrofiëring (stikstofdepositie) dan de tweede categorie.

## 5.4 Thema klimaat

### 5.4.1 Voornaamste kenmerken van het thema binnen de vervoerregio

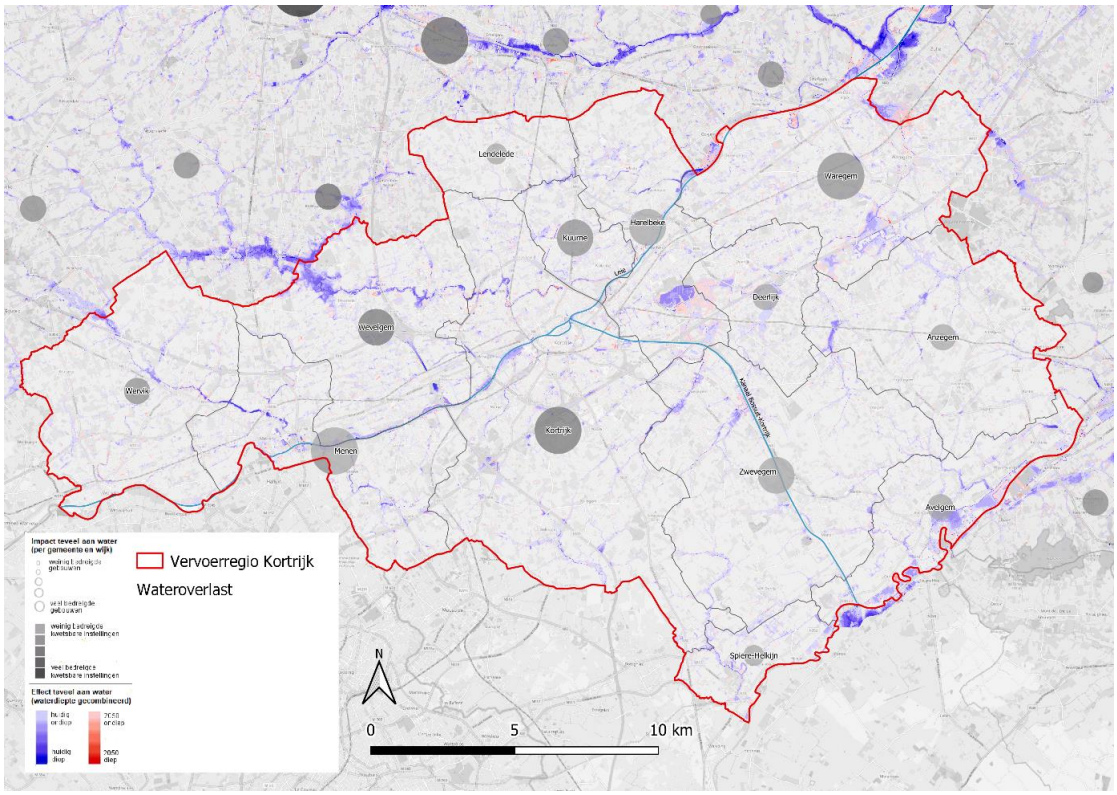
**De hitte- en droogtestress** binnen het huidige klimaat is niet gelijk verdeeld binnen de vervoerregio. De gebieden met het meeste hittegolfdagen zijn degenen met het meeste ruimtebeslag en voornamelijk verharding. Dit valt het meeste op in de bebouwde kernen en industriegebieden in de Leievallei. Vooral het centrum van Kortrijk, het industrieterrein van Menen en dat van Harelbeke zijn in het huidige klimaat het meest gevoelige voor hittestress (figuur 4-25). Dat komt door het zogenaamde *Urban Heat Island effect*. In de meer landelijke gebieden met een grotere open ruimte in het zuiden van de vervoerregio is de impact van hitte- en droogtestress het laagste.

Het patroon van het aantal voor hittestress kwetsbare personen hangt samen met de bevolkingsverdeling tussen de gemeenten in het algemeen, maar eveneens met de verdeling van bepaalde demografische groepen zoals bv. bejaarden. Deze verdeling is vrij gelijkmatige over de hele vervoerregio.




*Figuur 4-25: Huidige toestand hitte en droogte-impact binnen de vervoerregio (2022) (Klimaatportaal VMM)*

**Wateroverlast** als gevolg van fluviale (rivier)overstromingen is in het huidige klimaat beperkt tot kleine gebieden langsheen de Leie- en Scheldevallei (figuur 4-26). Wateroverlast als gevolg van afstromend hemelwater (pluviaal) komt echter veel meer verspreid voor in de vervoerregio. Het gaat dan voornamelijk over de lager gelegen gebieden in beekvalleien. Zo valt de Heulebeek in Wevelgem op door een grote verspreiding van matig diepe tot diepe overstromingen in de ruime omgeving van de beek. Dit heeft vooral impact op de infrastructuur die de beekvalleien doorkruist, maar ook op bedreigde gebouwen in de directe omgeving. Ook andere laaggelegen valleitjes of depressies zorgen voor een lokale concentratie van afstromend hemelwater en overlast voor omliggende gebouwen. De gemeenten met het meeste aantal bedreigde gebouwen bij wateroverlast bevinden zich in de Leievallei. Kortrijk en Wevelgem hebben daarbij het grootste aantal bedreigde instellingen (scholen, -zorginstellingen, …). De aangroei van de waterdiepte in overstromingsgevoelige gebieden onder de gemodelleerde klimaatomstandigheden van 2050 versterkt gedeeltelijk de dreiging van wateroverlast voor de bestaande hotspots en zorgt voor de uitbreiding van lokale hotspots die gevoelig zijn voor waterconcentraties. Ook plaatsen met veel verharding zoals stedelijke kernen, bedrijfsterreinen, parkings en grote infrastructuuroppervlakken zorgen voor een versterking van de hemelwaterafstroming die wateroverlast kan veroorzaken.




*Figuur 4-26: Huidige en toekomstige toestand (2050) van potentiële wateroverlast binnen de vervoerregio (2022) (Klimaatportaal VMM)*

### 5.4.2 Relevante beleidsdoelstellingen en bijhorend toetsingskader

#### 5.4.2.1 *Beleidsambities 2030*

Green Deal (Europese Klimaatwet):

- Minstens 55% netto reductie in totale broeikasgasemissies (CO2eq) t.o.v. 1990. Voor Vlaanderen zou zich dit vertalen in een reductie met 47% tegenover 2005 (cfr. voorstel voor aangepaste Effort Sharing Regulation).
- Voortdurende vooruitgang boeken om het adaptatievermogen te vergroten, de veerkracht te vergroten en de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen (Europese Klimaatwet (Green deal)).
- Klimaatadaptatie slimmer, sneller en systemischer maken (EU Adaptatietstrategie (Green deal)).

Vanuit het Fit for 55-pakket

- Netto 310 miljoen ton CO2equivalenten aan broeikasgassen uit de atmosfeer verwijderen in de LULUCF-sector voor de periode 2026-2030 (Fit for 55). Bijlage IIa bij het voorstel tot aanpassing van de LULUCF-verordening voorziet voor België een netto reductie van 1.352 kt CO2-equivalent in 2030.

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen:

- Realiseren van overige 60% (28.600 ha) groene bestemming waarvan 6.800 ha bosgebied.
- Realiseren van 4.500 ha extra groene bestemming als alternatief voor aanduiding Natuurverwevingsgebied (NVWG).
- Onderling beter verbinden van natuurkernen.

Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 + Visienota bijkomende maatregelen (VR 2021):

- 35% netto reductie in niet-ETS broeikasgasemissies (CO2equivalenten) t.o.v. 2005 (Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030)
- Aanvullend werd bovenop alles wat in het Vlaams Energie- en Klimaatplan reeds is voorzien, op 5/11/2021 beslist om een extra pakket aan maatregelen te formuleren, waardoor de ambitie kan worden opgeschroefd naar een reductie van -40% (in plaats van 35% zoals voorzien in het oorspronkelijke VEKP) ten opzichte van 2005 (Visienota bijkomende maatregelen). Binnen de sector transport zijn o.a. voorzien:
    - een verdere inzet op modal shift naar zacht weggebruik en combimobiliteit
    - vergroening van personen- en bestelwagens door uitfasering van de aankoop van fossiele verbrandingsmotoren vanaf 1/1/2029
    - een verhoging van het aanbod (semi-)publieke laadpunten (100.000 (semi-)publieke laadequivalenten tegen 2030) en aanscherping van de 'werf Mobiliteit in het Lokaal Energie en Klimaat Pact' (met het oog op 1 miljoen elektrische wagens tegen 2030)
    - vergroening van het goederenvervoer en van het openbaar vervoer (o.a. emissievrije bussen)
- Geen netto afname van koolstofvoorraden vastgelegd in diverse vormen van landgebruik t.o.v. 2021 (i.e. "no-debit rule") (Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030).

Vlaams Energie- en Klimaatplan:

- 1. Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag
    - (a) Het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag;
    - (b) De verhardingsgraad binnen het bestaande en het bijkomende ruimtebeslag doen afnemen respectievelijk beperken;
    - (c) Het inrichten en beheren van niet-verhard ruimtebeslag met oog op verhoogde koolstofopslag.
- 2. Verhoogde koolstofopslag in bos en natuur
    - (a) Voorkomen van ontbossing en verlies van lang liggende graslanden

- (b) Verhoogde opslag door aanleg van bijkomend bos en natuur
- (c) Bosbeheer
- (d) Verhoogde opslag door integraal waterbeheer, inrichting en vernatting

Burgemeesterconvenant 2030

- De 13 steden en gemeenten uit Zuid-West-Vlaanderen engageren zich voor het Burgemeestersconvenant 2030, waarmee ze aantonen structurele maatregelen te willen nemen die op lange termijn een grote impact hebben op het klimaat en de CO2 met 40% reduceren tegen 2030. De prioritaire thema's binnen het Burgemeestersconvenant betreffen mobiliteit, energie en adaptatie.

#### 5.4.2.2 *Beleidsambities 2040 en verdere doorkijk*

Green deal

- Klimaatneutraal zijn in 2050 (met engagement voor netto negatieve emissies na 2050) (Europese Klimaatwet).
- Klimaatbestendig zijn in 2050 (EU Adaptatietstrategie).

Fit for 55

- Scope van de verordening uitbreiden zodat ook de broeikasgasemissies afkomstig van de landbouwsector erdoor gevat worden (waarbij alle broeikasgasemissies door landgebruik, bosbouw en landbouw samen tegen 2035 in evenwicht worden gebracht met verwijderingen uit deze drie sectoren).

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

- Tegen 2050 is het fijnmazig netwerk van groenblauwe aders dwars doorheen de open en bebouwde ruimte maximaal ingericht, zodat de ruimte klimaatbestendig en meer leefbaar is. Dit betekent een substantiële vermeerdering van het aandeel wateroppervlakte en groen in open ruimte en steden en dorpen ten opzichte van 2015.
- Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos met minstens 1/5 tov 2015.
- De ruimte biedt in 2050 een palet van leefomgevingen in sterke steden en dorpen. Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit).

Vlaamse Klimaatstrategie 2050

- 85% netto reductie in niet-ETS broeikasgasemissies (CO2e) t.o.v. 2005 (met ambitie om te evolueren naar volledige klimaatneutraliteit)- In de transportsector wordt een volledig emissievrij personen -en goederenvervoer voorzien tegen 2050.
- Blijvende stijging of stabilisatie op een hoog niveau van het koolstofgehalte in landbouwbodems en maximalisatie van koolstofopslag in natuur- en bosgebieden rekening houdend met het gewenste natuurdoeltype.
- Een klimaatadaptieve ruimte, samenleving, gebouwen, (mobiliteits)infrastructuur, industrie en landbouw.

Klimaatmanifest regio Zuid-West-Vlaanderen: Klimaatneutraliteit tegen 2050 is de doelstelling van Intercommunale Leiedal en de 13 steden en gemeenten van Zuid-West-Vlaanderen. Binnen het strategische project ZeroRegio werkte Leiedal hiertoe een aantal prioritaire klimaatacties uit, die op korte en langere termijn gerealiseerd moeten worden. Die denkoefening mondde uit in het Klimaatmanifest, dat de aanzet vormt voor realisaties die gedragen worden door zowel de inwoners van de regio, als door landbouwers, natuur- en andere verenigingen en beleidsmakers op lokaal, interlokaal en bovenlokaal niveau. De ambities en doelstellingen betreffen:

- Kwalitatief ontwikkelen van het blauw-groene netwerk
    - Ruimte voor water
    - Meer divers groen
    - Slim ontharden
- Versterken van kernen en stedelijk netwerk
    - transformatie van het woonpatrimonium
    - toekomstbestendig KMO-landschap
    - sterke alternatieven voor de auto
- Activeren van productieve landschappen
    - Naar een CO2-arm energiesysteem
    - Landouw in evolutie
    - Ecosysteemdiensten herstellen

Regionale onthardingsstrategie Zuid-West-Vlaanderen

- In de regio wordt gestreefd naar een ontharding van ca. 550 ha of 18 m² per inwoner tegen 2040 om te dalen onder het Vlaams gemiddelde. Dit zou een ontharding vragen van 6% van de huidige verharding in de regio (2015). Tegen 2025 wenst men reeds 30 ha onthard te hebben, in de jaren die daar op volgen hoopt men op grotere schaal te kunnen ontharden.

#### 5.4.2.3 *Toetsingskader*

*Tabel 5-4: toetsingskader voor het thema klimaat*

| Subthema | Indicatoren |
|---|---|
| Klimaatmitigatie | - Mate waarin broeikasgasemissies afnemen als gevolg van het plan. |
| Klimaatadaptatie | - Mate waarin het plan bijdraagt aan een vergroting van de klimaatrobuustheid van de omgeving en van haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering, op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast. |

# 6 INSCHATTING OP HOOFDLIJNEN VAN DE MOGELIJKE EFFECTEN: QUICK SCAN

## 6.1 Inleiding

Voorliggend hoofdstuk betreft een 1ste stap in de milieubeoordeling van het regionaal mobiliteitsplan voor vervoerregio Kortrijk, namelijk een eerste afweging op hoofdlijnen van de beschouwde scenario's/bouwstenen als onderbouwing van de synthesenota.

Deze quick scan heeft geen officieel statuut, maar door deze op te nemen in de voorliggende nota inhoudsafbakening, wordt er impliciet wel een formele status aan gegeven.

## 6.2 Criteria voor beoordeling

Deze eerste afweging op hoofdlijnen is tweeledig en bestaat enerzijds uit een doelgerichte beoordeling en anderzijds een effectgerichte beoordeling.

De beoordeling geschiedt t.a.v. 4 thema's: ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat. Het thema mobiliteit wordt hierbij an sich niet als thema beschouwd, aangezien het mobiliteitsplan zelf tot doel heeft mobiliteitsgerelateerde doelstellingen te verwezenlijken, en het vanuit deze optiek te veel een doelstellingenbeoordeling van het plan zou zijn (evaluatie mobiliteitsdoelstellingen), en geen milieubeoordeling.

### 6.2.1 Doelgerichte beoordeling

Per thema (ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat) wordt beoordeeld in welke mate de bouwstenen van de verschillende onderzoeksscenario's bijdragen tot realisatie van aan de betreffende thema's gerelateerde regionale, gewestelijke, landelijke, Europese of zelfs mondiale doelstellingen: is er via het RMP een positieve of negatieve bijdrage en hoe sterk is deze?

De betreffende doelstellingen kunnen zowel kwalitatief als kwantitatief zijn:

- Thema ruimte
    - Terugdringen ruimtebeslag en verhardingsgraad
    - Locatiebeleid i.f.v. voorzieningen[12]- en knooppuntwaarde[13]
    - Woondichtheid op bewandelbare afstand rond strategische collectieve vervoersknopen
    - Tewerkstelling op goed bereikbare locaties
    - Bijkomende economische activiteiten rond locaties met een hoge knooppuntwaarde
- Thema gezondheid:

[12] De voorzieningenwaarde is een indicator voor de mate waarin er voldoende voorzieningen van elke schaal (basis, regionaal, metropolitaan) aanwezig zijn nabij een plaats. Basisvoorzieningen zijn bv. een basisschool, huisarts, apotheek, buurtwinkel. Regionale voorzieningen zijn bv. middelbare school, algemeen ziekenhuis, zwembad, administratief centrum). Metropolitane voorzieningen zijn bv. universiteit, gespecialiseerd ziekenhuis, grootschalige concertzaal).

[13] De knooppuntwaarde is een indicator voor de bereikbaarheid van een locatie met meerdere vervoersmodi, zoals het openbaar vervoer (bediening van het trein-, tram- en busnet), de auto en de fiets.

- Voldoen aan WHO normen voor weg- en spoorlawaai (max. 10% van de mensen 'ernstig gehinderd')
- Voldoen aan doelstellingen luchtbeleidsplan (m.b.t. concentraties van NO2, fijn stof)
- Voldoen aan doelstellingen verkeersveiligheid
- Voldoen aan doelstellingen fysiek en mentaal welzijn
  - Actieve verplaatsingen
  - Sociale cohesie
  - Toegankelijkheid
  - Link met groen-blauwe netwerken

- Thema biodiversiteit:
  - Terugdringen hoeveelheid oppervlakte natuur waar vermesting en verzuring wordt overschreden.
  - Onderling beter verbinden van natuurkernen.
  - Instandhouding en versterking van de Vlaamse natuur en ecosysteemdiensten.
  - Fijnmazig netwerk van groenblauwe aders doorheen de open en bebouwde ruimte.
  - Terugdringen verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos.
- Thema klimaat:
  - Reductie broeikasgasemissies
  - Vergroten adaptatievermogen en veerkracht t.a.v. klimaatverandering
  - Verminderen van kwetsbaarheid t.a.v. klimaatverandering
  - Geen netto afname van koolstofvoorraden vastgelegd in diverse vormen van landgebruik
    - Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, ontharding en beheer van niet-verhard ruimtebeslag
    - Verhoogde koolstofopslag in bos en natuur

Om de bijdrage van het plan aan het realiseren van de doelstelling te duiden wordt met volgende kleurschaal gewerkt:

| Bijdrage tot de doelstelling | |
|---|---|
| | contraproductief |
| | beperkte bijdrage |
| | matige bijdrage |
| | sterke bijdrage |
| | geen bijdrage |

De doelgerichte beoordeling is dus een kwalitatieve oefening.

De doelgerichte beoordeling is niet hetzelfde als een doelstellingenbeoordeling. Het zijn dus niet de strategische en operationele doelen van de regio zelf die worden beoordeeld (zijn deze realistisch,

ambitieus,….?) maar wel de mate waartoe bijgedragen wordt mits het plan aan het realiseren van de algemene beleidsdoelstellingen op vlak van de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat. De (mobiliteits)doelstellingen van het plan zelf kunnen immers pas achteraf geëvalueerd worden en gaan trouwens ook ruimer dan louter milieudoelstellingen (het gaat bv. om 'harde' mobiliteitsdoelen, maar ook sociale doelen,…).

### 6.2.2 Effectgerichte beoordeling

Voor de effectgerichte beoordeling, dewelke een meer kwantitatieve oefening is, wordt gebruik gemaakt van de resultaten van de verkeersmodellering van de twee modelpaketten die opgebouwd zijn met de (modelleerbare) bouwstenen die het dichtst aansluiten bij het basisscenario en bij het transitiescenario met focus op leefbaarheid (zie ook §0).

Als indicator wordt meer bepaald gekeken naar de wijzigingen in voertuigaantallen (zogenaamde 'personenauto-equivalenten' (pae) per etmaal t.o.v. de referentietoestand 2030 (cfr. verkeersmodel).

Dit laat toe om een (kwalitatieve) inschatting te maken van de impact van het plan (per modelpakket) op de lucht- en geluidskwaliteit. De meeteenheid 'pae' (personenauto-equivalent) uit de discipline mobiliteit houdt rekening met het feit dat een vrachtwagen meer fysieke ruimte op de weg inneemt dan een personenwagen, en is hiermee een goede proxy voor de mate waarin dat vrachtwagens 'milieu-ruimte' innemen ten gevolge van hun aandeel inzake geluids- en luchtemissie t.o.v. personen- en bestelwagens. Daaruit blijkt dat een vrachtwagen – althans bij normale snelheid – minder luchtemissies genereert dan 2 personenwagens, maar anderzijds wel meer geluidsemissies. De parameter 'pae' vormt hiermee een goede intermediair tussen luchtemissies (1 vw < 2 pw) en geluidsemissies (1 vw > 2 pw). Dit zijn benaderende verhoudingen, die gebaseerd zijn op emissiewaarden die gebruikt worden in geluids- en luchtmodellering. Het betreft sowieso gemiddelden, aangezien de reële emissie-verhouding tussen vracht- en personenwagens afhangt van de individuele voertuigkenmerken, de snelheid, het wegtype, het rijgedrag,…, maar voor de doelstelling van deze quick scan – het indicatief detecteren van al dan niet relevante verschillen tussen aan verkeersimpact gerelateerde milieu-impact (lucht en geluid als proxy's voor 'leefbaarheid') tussen de referentiesituatie en de 'geplande toestand' (per scenario) – volstaan deze algemene aannames.

Hiertoe zijn per modelpakket kaarten aangemaakt die een overlay vormen van de verschillen in pae's/etmaal tussen het respectievelijke modelpakket en de referentietoestand, met de ligging van de **woonkernen** enerzijds (kwalitatieve beoordeling impact op leefbaarheid) en met **Habitatrichtlijn- en VEN-gebied** anderzijds (kwalitatieve beoordeling impact op natuur). Deze berekening levert per modelpakket twee verschilkaarten op t.o.v. de referentietoestand: één met de **absolute verschillen** (aantal pae/etmaal meer of minder per wegsegment) en één met de **relatieve (procentuele) verschillen**:

- Voor wat betreft de impact gerelateerd aan **luchtkwaliteit** is het **absoluut verschil** in pae /etmaal bepalend, aangezien de verkeersemissies evenredig zijn/toenemen met het aantal voertuigen. Er bestaan geen vaste grenswaarden op dit vlak, maar de ervaring leert dat een toe- of afname met enkele duizenden pae/etmaal in zgn. 'street canyons' én met >10.000 pae/etmaal in open gebied nodig is voor een significante wijziging van de $NO_2$-concentratie (> +/-1% van de Vlaremnorm).
- Voor **geluid** is niet alleen het absoluut maar ook het **relatief verschil** in pae bepalend. Om cfr. het significantiekader geluid een significante geluidswijziging (vanaf +/- 1 dB(A)) te kunnen hebben, is een verschil in pae van +25%, resp. -20% per wegsegment nodig. Maar indien dit relatief verschil niet gepaard gaat met grote absolute verschillen, zal het reëel effect, bij cumulatie van de bijdrage van alle wegsegmenten, beduidend kleiner zijn. Daarom is het relatief verschil enkel in beeld gebracht voor wegsegmenten met meer dan 1.000 pae/etmaal in de referentietoestand.

Uiteindelijk werden dus volgende kaarten geproduceerd:

- Met overdruk van woonkernen:
    - absoluut verschil in pae's voor wat betreft de impact gerelateerd aan luchtkwaliteit
    - relatief verschil in pae's voor wat betreft de impact gerelateerd aan geluidskwaliteit (in %, met klassegrenzen afgestemd op significantie voor geluid, enkel voor wegsegmenten met meer dan 1.000 pae/etmaal/richting in de referentietoestand).
- Met overdruk van HRL- en VEN-gebied:
    - absoluut verschil in pae's voor een kwalitatieve beoordeling van de impact van de scenario's op natuur (proxy voor stikstofemissies)
    - relatief verschil in pae's voor wat betreft de impact gerelateerd aan geluidskwaliteit

De (kwalitatieve) beoordeling van de absolute of relatieve verschillen in pae/etmaal tussen de referentietoestand en de geplande toestand (per modelpakket) gebeurt op hoofdlijnen, en zeker niet voor elk individueel wegsegment afzonderlijk. Er moet immers ook rekening gehouden worden met de "overgevoeligheid" van verkeersmodellen op lokale wegen. Er wordt vooral gelet op grotere zones of clusters van relevante verschillen.

## 6.3 Quick scan scenario's

### 6.3.1 Doelgerichte beoordeling

Bij de doelgerichte beoordeling wordt het RMP afgetoetst op basis van de doelstellingen met de onderzochte impact. Er wordt dus per scenario nagegaan wat de bijdrage van de verschillende bouwstenen is aan de doelstellingen van de betrokken beleidsdomeinen:

- Ruimte
- Gezondheid
- Biodiversiteit
- Klimaat

De beoordeling is een kwalitatieve oefening waarbij gescoord wordt volgens de mate waarin wordt bijgedragen aan elk van de vier beleidsdomeinen (contraproductief, geen bijdrage, beperkte bijdrage, matige bijdrage en sterke bijdrage).

#### 6.3.1.1 *Basisscenario*

##### 6.3.1.1.1 Pijler Gedrag

- **G1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering:** Deze maatregel kan een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag en heeft bijgevolg een matige bijdrage tot de ruimte-, gezondheids-, biodiversiteits- en klimaatdoelen.
- **G2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen:** Ook deze maatregel kan een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag en heeft bijgevolg een matige bijdrage tot de ruimte-, gezondheids-, biodiversiteits- en klimaatdoelen.
- **G3: Doelgroepengerichte intermediairen en ambassadeurs aantrekken:** Ook deze maatregel kan een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag en levert bijgevolg een matige bijdrage tot de ruimte-, gezondheids-, biodiversiteits- en klimaatdoelen.
- **G4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden:** De Provincie West-Vlaanderen kan positieve resultaten voorleggen van modal shift bij werknemers van bedrijven die de "testkaravaan" hebben ondergaan. Dit illustreert dat dit type maatregelen een bijdrage kan leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag. Echter omdat dit over heel gerichte acties gaat, wordt er verwacht dat dit zich minder sterk zal uiten in het daadwerkelijke gedrag van weggebruikers op niveau van de volledige vervoerregio. Bovendien wordt deze maatregel slechts gedeeltelijk opgenomen in het basisscenario. Daarom levert deze maatregel een eerder beperkte bijdrage aan de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer:** Deze maatregel kan een merkbare bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag door telewerk en duurzame verplaatsingen te stimuleren. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de ruimte- en biodiversiteitsdoelen tot sterke bijdrage aan gezondheids- en klimaatdoelen.
- **G8: Stimuleren stromen werfverkeer verduurzamen:** Hoewel deze maatregel ook een relatief beperkte bijdrage kan leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag, wordt er verwacht dat dit zich minder zal uiten in het daadwerkelijke gedrag van werfverkeer, gezien de aard van het transport. Daarom levert deze maatregel een eerder beperkte bijdrage aan de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **G11: Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren (maximaal stallen op privéterrein en voorzien van gecentraliseerde parkeerplaatsen):** Lokaal kan deze maatregel leiden tot een efficiënter ruimtegebruik en kan deze maatregel een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag, maar gelet de beperkte inzet van de maatregel in het basisscenario levert een verandering in het beleid rond vrachtwagenparkeren globaal slechts een eerder beperkte bijdrage aan de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat.

| BOUWSTENEN | THEMA'S BASISCENARIO | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pijler GEDRAG | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| G1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering | | | | |
| G2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen | | | | |
| G3: Doelgroepengericht intermediairen en ambassadeurs aantrekken | | | | |
| G4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden | | | | |
| ~~G5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen (bv: kilometerheffing, mobiliteitsbudget, compensatie extra kosten modal shift bij vracht, …)~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| ~~G6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers~~ | niet van toepassing | niet van toepassing | niet van toepassing | niet van toepassing |

| BOUWSTENEN | THEMA'S BASISCENARIO | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pijler GEDRAG | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| | in dit scenario | in dit scenario | in dit scenario | in dit scenario |
| G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer | | | | |
| G8: Stimuleren stromen werfverkeer verduurzamen (charter bouwsector, sturen dmv vergunningen) | | | | |
| ~~G9: Regionale parkeerstrategie - afspraken over gedifferentieerde parkeertarieven maken~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| ~~G10: Streven naar daling van het aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat)~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| G11: Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren (maximaal stallen op privéterrein en voorzien van gecentraliseerde parkeerplaatsen | | | | |

#### 6.3.1.1.2 Pijler Ruimte

- **R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen:** Kwalitatieve verdichting op plaatsen met een zeer belangrijke knooppuntwaarde zoals stationsomgeving, komt de ruimtelijke doelstellingen zeker ten goede. Zeker langs de Leieas die al reeds een grootschalig ruimtebeslag kent, komt deze maatregel de ruimtelijke doelstellingen ten goede. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Ook voor de drie andere thema's is er een matige bijdrage omdat het verkorten van de verplaatsingsafstand een stimulans kan zijn voor het maken van actieve verplaatsingen die zowel gezondheid als klimaat ten goede komen. Daarnaast kan slim verdichten in de reeds bebouwde omgeving de meer landelijke gebieden met belangrijke natuurwaarden sparen van extra ruimtebeslag.

- **R3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid:** Deze maatregel ligt in de lijn van het principe van transit oriented development waarbij kernen met een sterke knooppuntwaarde en voorzieningenniveau verder worden uitgebouwd, wat het aantal verre verplaatsingen van inwoners sterk kan doen verminderen en het aantal actieve verplaatsingen of met OV juist stimuleert. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Ook voor de drie andere thema's is er een matige bijdrage door het mogelijke stimuleren van actieve verplaatsingen die zowel gezondheid als klimaat ten goede komen. Daarnaast kan slim verdichten in de reeds bebouwde omgeving de meer landelijke gebieden met belangrijke natuurwaarden sparen van extra ruimtebeslag.

- **R4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken:** Ook deze maatregel voorziet in het doordacht ontwikkelen van regionale ontwikkelingspolen, maar omdat het om grootschalige bijkomende programma's gaat op goed bereikbare doch nog steeds eerder autogerichte locaties, zal het effect veel minder tastbaar zijn dan bij maatregel R2. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan het thema ruimte en slechts een beperkte bijdrage aan de thema's gezondheid, biodiversiteit en klimaat.

- **R5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede multimodale bereikbaarheid en regionale herstructureringsstrategie:** Kwalitatieve verdichting en ruimte voor onderneming op plaatsen met een goede multimodale bereikbaarheid komt de ruimtelijke doelstellingen ten goede. Zeker in combinatie met een regionale herstructureringsstrategie kunnen deze plekken beter ontwikkeld worden met het oog op transit oriented development. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Ook voor de drie andere thema's is er een matige bijdrage door het mogelijke stimuleren van kortere en mogelijks meer actieve verplaatsingen naar plaatsen met compacte ondernemingskernen die zowel gezondheid als klimaat ten goede komen. Daarnaast kan slim verdichten in de reeds bebouwde omgeving de meer landelijke gebieden met belangrijke natuurwaarden sparen van extra ruimtebeslag.
- **R6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid:** Meer inzetten op watergebonden bedrijvigheid kan het aantal verplaatsingen op de weg mogelijks doen dalen en zorgen voor een efficiënter ruimtegebruik in de industriegebieden die nu al langsheen de Leieas gelegen zijn. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan het thema ruimte en eerder een beperkte bijdrage aan de thema's gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **R8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen:** Wanneer de bijkomende infrastructuur die voorzien wordt in het mobiliteitsplan efficiënter ingepland wordt, kan dat de toename van ruimtegebruik gelinkt aan verkeersinfrastructuur in de vervoerregio in zekere mate beperken. Daarnaast stimuleert het prioritaire gebruik door duurzame vervoersmiddelen het aantal actieve verplaatsingen en het gebruik van voertuigen die veel minder of geen broeikasuitstoot hebben. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan thema ruimte en een matige bijdrage aan de thema's klimaat, gezondheid en biodiversiteit.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S BASISCENARIO** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pijler RUIMTE | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| ~~R1: Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen samen bekijken ifv de langetermijnvisie~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen | | | | |
| R3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid | | | | |
| R4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken | | | | |
| R5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede multimodale bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie | | | | |
| R6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid | | | | |
| ~~R7: Naast slim verdichten ook ontluchten waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| R8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik | | | | |

#### 6.3.1.1.3 Pijler mobiliteitsaanbod - Fiets

- **F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen:** Een toename en verbetering van de hoogwaardige bovenlokale fietsinfrastructuur stimuleert in belangrijke mate actieve verplaatsingen en bijgevolg het fysieke en mentale welzijn, daardoor heeft deze maatregel een sterke bijdrage voor gezondheid. Een sterke toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen, dat zorgt ook voor een sterke bijdrage voor klimaat. Nieuwe fietsinfra wordt hoofdzakelijk gebundeld met andere reeds bestaande infra (vb. spoor- en waterwegen). Er is geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F3: Uitrollen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF):** De uitrol van hoogwaardige bovenlokale fietsinfrastructuur stimuleert actieve verplaatsingen en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen. Omdat de maatregel grotendeels beperkt blijft tot een upgrade van het bestaande netwerk is de impact kleiner dan van fietssnelwegen, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F4: Vlotte aansluiting en verknoping v/d fietsvoorzieningen op verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes:** Een toename en verbetering van de hoogwaardige fietsinfrastructuur stimuleert de actieve verplaatsingen nog meer en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen. De impact is echter kleiner dan van fietssnelwegen, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen:** Een toename en verbetering van de hoogwaardige fietsinfrastructuur stimuleert de actieve verplaatsingen nog meer en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen. De impact is echter kleiner dan van fietssnelwegen, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio:** Een groter en beter toegankelijker aanbod van deelfietsen kan, vooral in de stedelijke kernen, leiden tot meer actieve pendelverplaatsingen met de fiets of voor recreatieve verplaatsingen in de directe omgeving. Afhankelijk van de plaats waar en de manier waarop de deelfietsen voorzien worden kan deze maatregel een matige bijdrage leveren aan alle vier thema's.
- **F8: Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies in het straatbeeld voorzien:** Vanuit goed ingerichte mobipunten (met bijvoorbeeld comfortabele fietsenstallingen) kan de fiets een belangrijke rol spelen in het voor- en natransport van de belangrijke bestemmingen in de vervoerregio. Daarom levert ook deze maatregel een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **F9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/… door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte:** Door de gebruiksruimte van actieve en korte verplaatsingen te verbeteren, kunnen zeker korte pendelverplaatsingen sterk gestimuleerd worden. Deze toename stimuleert actieve verplaatsingen en bijgevolg het fysieke en mentale welzijn, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen, dat zorgt ook voor een matige bijdrage voor klimaat, ruimte en biodiversiteit.

| BOUWSTENEN | THEMA'S BASISCENARIO | | | |
|---|---|---|---|---|
| FIETS | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat |
| F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen | | | | |
| ~~F2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| F3: Uitrollen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) | | | | |
| F4: Vlotte aansluiting en verknoping v/d fietsvoorzieningen op verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes | | | | |
| F5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen | | | | |
| ~~F6: Fietsvriendelijke mobiliteitskamers (autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30 km/u en zonder doorgaand autoverkeer)~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| F7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio | | | | |
| F8: Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies in het straatbeeld voorzien | | | | |
| F9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/… door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte | | | | |

#### 6.3.1.1.4 Pijler mobiliteitsaanbod - Openbaar Vervoer

- **OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen:** Een verbetering van het treinaanbod in de grotere woonkernen met een belangrijke treinhalte, zal vooral op langere afstand (dus met impact op de voertuigkilometers) de pendelverplaatsingen met trein stimuleren naar andere stedelijke gebieden met een IC-verbinding. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema's ruimte, biodiversiteit en klimaat. Aan het thema gezondheid is er een beperkte bijdrage, gezien de mogelijke negatieve impact op geluid (bijkomend spoorverkeerslawaai).
- **OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen:** Ook een verdere uitbreiding van het lokale treinnet en -aanbod kan treinverplaatsingen binnenin de vervoerregio aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Ook hier kan de trein dus een betrouwbaarder vervoermiddel worden. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV3: (Her-)openen van bijkomende treinstations:** Ook een verdere uitbreiding van het lokale treinnet en -aanbod kan lokaal treinverplaatsingen binnenin de vervoerregio aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Op andere locatie langs diezelfde L-lijnen verhoogt dan wel de reistijd. Specifiek omvat deze bouwsteen enkel heropening van station Lendelede. Bijgevolg levert deze maatregel een beperkte bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen:** Ook het uitrollen van hoogwaardige verbindende buslijnen tussen de kernen kan een belangrijk alternatief worden voor regionale verplaatsingen waar geen treinverbindingen aanwezig zijn. Met name op middellange verplaatsingen is het transitiepotentieel hoog in vergelijking met andere OV-bouwstenen. Omdat de maatregel in het basisscenario minder uitgewerkt is dan in de transitiescenario's wordt de bijdrage als matig gescoord voor alle vier thema's.

- **OV5: Uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen:** het uitrollen van hoogwaardige verbindende buslijnen naar de belangrijkste regionale ontwikkelingspolen kan een belangrijk alternatief worden voor regionale pendelverplaatsingen waar geen treinverbindingen aanwezig zijn. Daarnaast stimuleert het ook het ruimtelijke principe van transit oriented development in deze regionale ontwikkelingspolen. Het transitiepotentieel wordt groter geraamd dan voor trein. Doch omdat in het basisscenario enkel op HOV naar Hoog-Kortrijk wordt ingezet geven we in dit scenario aan deze maatregel dezelfde impactscore als aan de voorgaande OV-maatregelen, met een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV6: Uitbouwen voorstadsnet:** Deze maatregel zal de kernen binnen de stedelijke band van Kortrijk ontsluiten naar het stadscentrum en biedt potenties voor het verbinden van de belangrijke ontwikkelingspolen in Groot-Kortrijk met omringende stations. Ook dit kan OV-verplaatsingen binnenin de vervoerregio aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Het transitiepotentieel wordt groter geraamd dan voor trein. Doch omdat in het basisscenario enkel op HOV naar Hoog-Kortrijk wordt ingezet geven we in dit scenario aan deze maatregel dezelfde impactscore als aan de voorgaande OV-maatregelen, met een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV8: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen:** Deze maatregel voorziet in het verkleinen van de maaswijdte in de centra van de (klein)stedelijke gebieden en verhoogt de bediening via centrumbussen. Een verdere uitbreiding van het lokale busnet en -aanbod kan verplaatsingen met het OV binnenin de vervoerregio naar de centrumsteden aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV9: Verhogen frequentie AN:** Een verdere uitbreiding van het lokale busnet en -aanbod kan verplaatsingen met het OV binnenin de vervoerregio naar de centrumsteden aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. We geven deze maatregel echter wel een lagere impactscore doordat ze in het basisscenario niet in volledige mate uitgevoerd wordt, maar toch levert de maatregel nog een beperkte bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie:** Deze maatregel zet in op een verbeterde concurrentiepositie t.o.v. de wagen en kan bijgevolg de busverplaatsingen een betrouwbaarder alternatief maken. Dit kan op z'n beurt het autoverkeer doen afnemen in de vervoerregio. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.

| BOUWSTENEN | THEMA'S BASISCENARIO | | | |
|---|---|---|---|---|
| OPENBAAR VERVOER | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat |
| OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen | | | | |
| OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen | | | | |
| OV3: (Her-)openen van bijkomende treinstations | | | | |
| OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen | | | | |
| OV5: Uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen | | | | |
| OV6: Uitbouwen voorstadsnet | | | | |
| ~~OV7: Uitbouwen metro Lille-Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| OV8: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen | | | | |
| OV9: Verhogen frequentie AN | | | | |
| ~~OV10: Versterken Vervoer op Maat (VOM) binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| ~~OV11: Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VOM~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie | | | | |

#### 6.3.1.1.5 Pijler mobiliteitsaanbod - Wegennet

- **W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet:** Deze maatregel is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwikkelen van de verschillende vervoersstromen, het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Dit zorgt voor een beperkte bijdrage aan gezondheid vanwege de doelstellingen van verkeersveiligheid. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt verder niet tot een daling van het autogebruik of van de voertuigkilometers. Een robuuster wegennetwerk komt anderzijds wel de intermodale verknoping van dat netwerk ten goede en dat kan vervolgens het ruimtelijk locatiebeleid ten aanzien van deze intermodale nopen faciliteren. Doch verbeteringen aan het hoofdweggennet gaan vaak ook gepaard met wat extra ruimtebeslag. Bijgevolg heeft deze maatregel een beperkte impact op gezondheid en geen impact op ruimte, biodiversiteit en klimaat.
- **W2: Optimalisatie van het dragend net:** Deze maatregel is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwikkelen van de verschillende vervoersstromen, het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Dit zorgt voor een beperkte bijdrage aan gezondheid vanwege de doelstellingen van verkeersveiligheid. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt niet tot een daling van het autogebruik of van de voertuigkilometers in het algemeen, maar wel tot een daling van de voertuigkilometers doorheen woonwijken. Een robuuster wegennetwerk komt anderzijds ook de intermodale verknoping van dat netwerk ten goede en dat kan vervolgens het ruimtelijk locatiebeleid ten aanzien van deze intermodale knopen faciliteren. Doch verbeteringen aan het dragend net gaan in dit scenario ook expliciet gepaard met extra ruimtebeslag (o.a. rondweg Anzegem). Bijgevolg heeft deze maatregel een matige bijdrage t.a.v. de realisatie van beleidsdoelstellingen binnen het beleidsdomein gezondheid (vnl. inzake verkeersveiligheid, niet op vlak van lucht- en

geluidskwaliteit), is er geen bijdrage op vlak van biodiversiteit en klimaat en werkt de maatregel eerder contraproductief op vlak van ruimtelijk beleid.

- In de quick-scan wordt opgemerkt dat aan de optimalisatie van het dragend net (Bouwsteen GW2) louter een negatieve impact wordt toegekend aan het thema 'Ruimte', terwijl optimalisatie ook ontharding kan betekenen, wat uiteraard wel als iets positief kan beschouwd worden. Daarnaast wordt enkel aan het thema Gezondheid een matige impact toegeschreven. Daarentegen kan deze optimalisatie ook niet los gezien worden van bouwstenen G10 (daling parkeerplaatsen), F3 en F4 (uitbouw fietsnetwerken), F8 (installatie fietsenstallingen), OV12 (verbeteren doorstroming OV). De vraag is dan ook om de voorgestelde beoordeling in de quick-scan te herbekijken.

- **W4: Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk:** Dit regionaal gedragen vrachtroutenetwerk voorziet in verschillende kwaliteitseisen zoals woonzones ontzien, waar mogelijk ontvlechting met doorgaand verkeer, minimaliseren omrijfactoren en knopen en bedrijventerreinen zo eenvoudig mogelijk naar het hogere wegennet ontsluiten. Het geheel hiervan verbetert de ruimtelijke inrichting van wegen die bedrijventerreinen ontsluiten, het verbetert de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in woonzones en kan de lengte en duur van vrachtverplaatsingen verminderen. We geven deze maatregel echter wel een lagere impactscore doordat ze in het basisscenario niet in volledige mate uitgevoerd wordt, maar toch levert de maatregel nog een beperkte bijdrage aan alle vier thema's.
- **W5: Een netwerk van deelwagens in een multimodaal bereikbare regio:** een deel van particuliere wagens kan zo ingewisseld worden voor deelauto's en hierdoor zullen mensen eerder nadenken vooraleer ze de auto nemen en op het openbaar domein komt meer ruimte vrij omdat minder parkeerplaats nodig is. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema's gezondheid, biodiversiteit en klimaat en een beperkte bijdrage aan het thema ruimte.
- **W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings:** Carpoolen stimuleren betekent meer personen in minder wagens en dat kan vervolgens minder ritten en minder uitstoot betekenen. Het transitiepotentieel is wel eerder beperkt. Uitbreiden van parkings betekent ook extra ruimte-inname. Deze maatregel levert bijgevolg een beperkte bijdrage aan de thema's gezondheid en klimaat, geen bijdrage aan biodiversiteit en wordt contraproductief beoordeeld ten aanzien van ruimte.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S BASISCENARIO** | | | |
|---|---|---|---|---|
| WEGENNET | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet | | | | |
| W2: Optimalisatie van het dragend net | | | | |
| ~~W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| W4: Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk | | | | |
| W5: Een netwerk van deelwagen in een multimodaal bereikbare regio | | | | |
| W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings | | | | |
| ~~W7: Verlagen maximumsnelheid op het hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |

#### 6.3.1.1.6 Pijler mobiliteitsaanbod - Waterwegennet

- **WW1: Realisatie opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK):** Deze maatregel kan het vrachttransport via de waterwegen verder stimuleren waardoor het vrachtverkeer op de weg kan afnemen. Daarnaast kan het stimuleren om bestaande of voormalige ruimtelijke ontwikkelingen langsheen KBK opnieuw te gebruiken, wat ruimtebeslag door bijkomende infrastructuur of bedrijventerreinen elders kan beperken. Deze maatregel levert bijgevolg een sterke bijdrage aan het thema ruimte en een matige bijdrage aan de thema's gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publieke) kaaimuren:** Ook deze maatregel kan stimuleren tot een shift van vrachttransport via de weg naar het water en om bestaande of voormalige ruimtelijke ontwikkelingen langsheen KBK, Leie of Schelde opnieuw te gebruiken, wat ruimtebeslag door bijkomende infrastructuur of bedrijventerreinen elders kan beperken, maar we verwachten de werking hiervan in veel mindere mate dan WW1, mede omdat het gebruik van publieke kades meer "ad hoc"-gericht is. Een aandachtspunt is wel de mogelijke interferentie met bouwsteen F1 (uitrol fietssnelwegen). Daarom is de bijdrage van deze maatregel afgezwakt t.o.v. WW1, namelijk een matige bijdrage tot het thema ruimte en een beperkte bijdrage voor de drie overige thema's.

| BOUWSTENEN | THEMA'S BASISCENARIO | | | |
|---|---|---|---|---|
| WATERWEGENNET | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat |
| WW1: Realisatie opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) | | | | |
| WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publiek) kaaimuren | | | | |
| ~~WW3: Afstemming met rederijen rond free time~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |

#### 6.3.1.1.7 Pijler mobiliteitsaanbod - Mobipunten

- **MP1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem** Uitbouw van mobipunten met een uitgebreid aanbod van zowel OV, fiets, deelvoertuigen als faciliterende services zoals kwalitatieve halteaccommodatie, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en pakketautomaten moet combimobiliteit in belangrijke mate stimuleren. Dit maakt het gebruik van duurzame verplaatsingsmiddelen aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een kwalitatieve ruimtelijke inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan station Menen en Harelbeke:** Uitbouw van mobipunten met een uitgebreid aanbod van zowel OV, fiets, deelvoertuigen als faciliterende services zoals kwalitatieve halteaccommodatie, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en pakketautomaten moet combimobiliteit in belangrijke mate stimuleren. Dit maakt het gebruik van duurzame verplaatsingsmiddelen aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een kwalitatieve ruimtelijke inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.

- **MP3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen:** De OV haltes worden hier verder uitgebouwd als multimodale mobipunten met kwalitatieve halteaccommodatie, overstap- en parkeergelegenheden. Dit maakt het gebruik van het HOV aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een kwalitatieve ruimtelijke inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP4: Uitbouwen van regionale P&R:** De uitbouw van regionale P+R stimuleert het aantal verplaatsingen met OV naar de (klein)stedelijke kernen binnen de vervoerregio en kan het autoverkeer binnen deze kernen laten afnemen, wat de verkeersleefbaarheid ten goede komt en het aantal verplaatsingen van de rand van de kernen tot de centra laat afnemen ten voordelen van meer OV verplaatsingen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP5: Uitbouwen van lokale mobipunten:** De OV haltes worden hier verder uitgebouwd als multimodale mobipunten met kwalitatieve halteaccommodatie, overstap- en parkeergelegenheden. Dit maakt het gebruik van het OV aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een ruimtelijk inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP6: Uitbouwen van buurt mobipunten:** idem als MP5.
- **MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) mobipunten en omgekeerd:** Deze maatregel ligt in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand om bepaalde voorzieningen te bereiken en kan dus leiden tot een toename van korte actieve verplaatsingen of verplaatsingen met het OV naar verdere bestemmingen. Daarnaast zorgt het ook voor een inperking van de toename van het ruimtebeslag op plaatsen met een slechte knooppuntwaarde. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (de mobipunten):** Idem als MP7.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S BASISCENARIO** | | | |
|---|---|---|---|---|
| MOBIPUNTEN | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| MP1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem | | | | |
| MP2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan station Menen en Harelbeke | | | | |
| MP3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen | | | | |
| MP4: Uitbouwen van regionale P&R | | | | |
| MP5: Uitbouwen van lokale mobipunten | | | | |
| MP6: Uitbouwen van buurt mobipunten | | | | |
| MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) mobipunten en omgekeerd | | | | |
| MP8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (de mobipunten) | | | | |

#### 6.3.1.1.8 Pijler mobiliteitsaanbod - Logistieke knopen

- **LK1: Bestendigen bestaande logistieke knopen:** Deze maatregel gaat uitdrukkelijk over bestendigen van wat er is en niet over verder ontwikkelen. Daarom is er geen bijdrage aan de vier thema's.
- **LK2: Ontwikkeling Regionale overslag centra ROC(s) of Specifieke overslagcentra SOC's langs KBK:** Ook deze maatregel ligt in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand van vrachtverkeer om bepaalde voorzieningen te bereiken. Deze specifieke maatregel kan echter de doelstellingen binnen het thema ruimte afzwakken en biodiversiteit afzwakken door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langsheen het KBK en daarom is er slechts een beperkte bijdrage aan ruimte en biodiversiteit. Aan gezondheid en klimaat is er een matige bijdrage.
- **LK3: Verder ontwikkelen bestaande regionale logistieke knopen (RTW, LAR):** deze maatregel ligt in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand van vrachtverkeer om bepaalde voorzieningen te bereiken. Deze specifieke maatregel kan echter de doelstellingen binnen het thema ruimte afzwakken door uitbreidend ruimtebeslag en daarom is er slechts een beperkte bijdrage aan ruimte. Aan gezondheid, biodiversiteit en klimaat is er een matige bijdrage.
- **LK5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen:** Deze maatregel zou kunnen leiden tot een uitbreiding van ruimtebeslag in de vervoerregio door bijkomende weginfrastructuur. Bijgevolg is deze maatregel eerder contraproductief naar het thema ruimte en wordt ook geen bijdrage verwacht geleverd t.a.v. de realisatie van naar het thema biodiversiteitsdoelstellingen. De maatregel levert wel een matige beperkte bijdrage aan de doelstellingen van de beleidsthema's gezondheid en klimaat door mogelijks verkorte en efficiëntere routes voor vrachtverkeer van het hogere wegennet naar de logistieke knopen en/of het vermijden van woonwijken wat bevorderlijk is voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in die wijken. Anderzijds kan er ter hoogte van de nieuwe infrastructuur een impact zijn op vlak van lucht en geluid.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S BASISCENARIO** | | | |
|---|---|---|---|---|
| LOGISTIEK KNOPEN | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| LK1: Bestendigen bestaande logistieke knopen | | | | |
| LK2: Ontwikkeling Regionale overslag centra ROC(s) of Specifieke overslagcentra SOC's langs KBK | | | | |
| LK3: Verder ontwikkelen bestaande regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR) | | | | |
| ~~LK4: Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| LK5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen | | | | |

#### 6.3.1.1.9 Pijler mobiliteitsaanbod - Mobiliteitsnetwerk algemeen

- **M1: Uitbouwen van innovatieve mobiliteitssystemen:** Door open te staan voor de meest innovatieve mobiliteitsoplossingen kunnen allerlei nieuwe technologieën of mobiliteitsexperimenten toegepast worden in de vervoerregio. Voorbeelden zijn innovatie deelsystemen met duurzame transportmodi of autonome shuttles. Gezien de abstracte aard, maar innovatie focus van deze maatregel worden alles thema's hier met een matige bijdrage gescoord.
- **M2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,…):** Deze laagdrempeligheid verkleint de vervoersarmoede en zorgt ervoor dat duurzame vervoersmodi zo eenvoudig mogelijk ter beschikken worden gebracht aan de gebruikers. Dit kan bijgevolg zorgen voor een stimulatie van het aantal duurzame verplaatsingen, ten koste van verplaatsingen met de auto. Gezien de abstracte aard, maar innovatie focus van deze maatregel worden alle thema's hier met een matige bijdrage gescoord.
- **M3: Vergroenen voertuigenpark:** Deze maatregel volgt de Vlaamse doelstelling om vergroening toe te passen op alle voertuigcategorieën en dat distributie met voertuigen in de stadscentra vanaf 2025 enkel nog emissieloos zou mogen gebeuren. Hierdoor levert deze maatregel een sterke bijdrage aan de thema's gezondheid en klimaat en een matige bijdrage aan ruimte en biodiversiteit.
- **M4: Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen:** Bij deze maatregel wordt ingezet op de shift naar meer milieuvriendelijke voertuigen door het voorzien van toegankelijke, veilige en gebruiksvriendelijke laadvoorzieningen in de regio voor zowel personenwagens, deelvoertuigen als vrachtvervoer. Bijgevolg levert de maatregel een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **M6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor-en wegennet:** Bij deze maatregel voorziet in geluidswerende maatregelen zoals afscherming, type wegbedekking, uitbreiding van groenvoorzieningen in de openbare ruimte, enz. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan de thema's gezondheid, klimaat en biodiversiteit en een eerder matige bijdrage aan het thema ruimte.
- **M7: Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening:** Voorbeelden bij deze maatregel zijn bvb. de bibbus en de marktbus waardoor mensen minder verplaatsingen zouden moeten maken naar bepaalde diensten en voorzieningen. Dit komt vooral de gezondheid van mensen met beperkte fysieke mobiliteit ten goede. Deze maatregel levert echter niet zo'n sterke bijdrage aan de vier thema's als bovenstaande maatregelen en daarom is er slechts een beperkte bijdrage.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S BASISCENARIO** | | | |
|---|---|---|---|---|
| MOBILITEITSNETWERK ALGEMEEN | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| M1: Uitbouwen van innovatieve mobiliteitssystemen | | | | |
| M2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,…) | | | | |
| M3: Vergroenen voertuigenpark | | | | |
| M4: Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen | | | | |
| ~~M5: Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| M6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet | | | | |
| M7: Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening | | | | |

#### 6.3.1.2 *Transitiescenario met focus op leefbaarheid*

##### 6.3.1.2.1 Pijler Gedrag

- **G1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering:** Deze maatregel kan een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag en heeft bijgevolg een matige bijdrage tot de ruimte-, gezondheids-, biodiversiteits- en klimaatdoelen.
- **G2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen:** Ook deze maatregel kan een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag en heeft bijgevolg een matige bijdrage tot de ruimte-, gezondheids-, biodiversiteits- en klimaatdoelen.
- **G3: Doelgroepengerichte intermediairen en ambassadeurs aantrekken:** Ook deze maatregel kan een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag en levert bijgevolg een matige bijdrage tot de ruimte-, gezondheids-, biodiversiteits- en klimaatdoelen.
- **G4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden:** De Provincie West-Vlaanderen kan positieve resultaten voorleggen van modal shift bij werknemers van bedrijven die de "testkaravaan" hebben ondergaan. Dit illustreert dat dit type maatregelen een bijdrage kan leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag. Echter omdat dit over heel gerichte acties gaat, wordt er verwacht dat dit zich minder sterk zal uiten in het daadwerkelijke gedrag van weggebruikers op niveau van de volledige vervoerregio. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **G5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen (bv: kilometerheffing, mobiliteitsbudget, compensatie extra kosten modal shift bij vracht, …):** Deze maatregel kan hoofdzakelijk het gebruik van auto's ontraden en van vrachtwagens, in het bijzonder ook voor ritten op lange afstand. Daarnaast kan ook het gebruik van gemotoriseerde voertuigen relatief sterk dalen en kan de modal shift in de vervoerregio versterkt worden. De bijdrage van deze maatregel uit zich echter minder voor de thema's ruimte en biodiversiteit, maar wel meer bij de thema's gezondheid en klimaat. Deze maatregel wordt slechts gedeeltelijk toegepast in dit scenario en wordt de bijdrage slechts beperkt gescoord voor ruimt en biodiversiteit en matig voor klimaat en gezondheid.
- **G6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers:** Een afname van het autoverkeer in de woonkernen heeft een positieve impact op de doelstellingen voor verkeersveiligheid en luchtkwaliteit, waardoor deze maatregel een sterke bijdrage levert aan gezondheid en klimaat. De bijdrage aan de thema's ruimte en biodiversiteit is matig.
- **G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer:** Deze maatregel kan een merkbare bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag door telewerk en duurzame verplaatsingen te stimuleren. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de ruimte- en biodiversiteitsdoelen tot sterke bijdrage aan gezondheids- en klimaatdoelen.
- **G8: Stimuleren stromen werfverkeer verduurzamen:** Hoewel deze maatregel ook een relatief beperkte bijdrage kan leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag, wordt er verwacht dat dit zich minder zal uiten in het daadwerkelijke gedrag van werfverkeer, gezien de aard van het transport. De maatregel wordt in dit scenario echter wel volledig toegepast en daarom krijgt ze een betere scoring dan in het basisscenario. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en een sterke bijdrage aan het thema klimaat.

- **G9: Regionale parkeerstrategie - afspraken over gedifferentieerde parkeertarieven maken:** Deze maatregel kan het parkeren in kostbare openbare ruimte in de stadscentra sterk ontmoedigen en bijgevolg ook het aantal autoverplaatsingen naar deze centra sterk ontmoedigen. Dit kan de modal shift in de vervoerregio in belangrijke mate stimuleren. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan ruimte en biodiversiteit en sterke bijdrage aan gezondheid en klimaat.
- **G10: Streven naar daling van het aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat):** Deze maatregel kan het aantal parkeerplaatsen in kostbare openbare ruimte in de stadscentra doen afnemen waardoor er meer ruimte komt voor andere activiteiten op plaatsen met een hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau. Tevens wordt hiermee de verhardingsgraad ingeperkt en is er een impact op de waterhuishouding, indien de vrijgekomen ruimte wordt aangewend voor groenzones, hetgeen op zijn beurt een impact heeft op het klimaat. Daarnaast kan het autoverplaatsingen naar de stadscentra ontmoedigen. In plaats daarvan zullen actieve verplaatsingswijzen een verhoogd gebruik kennen. Samen daarmee zal ook de afname in vervuiling en verkeersdruk een impact hebben op de gezondheid. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **G11: Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren (maximaal stallen op privéterrein en voorzien van gecentraliseerde parkeerplaatsen):** Lokaal kan deze maatregel leiden tot een efficiënter ruimtegebruik en kan deze maatregel een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag maar een verandering in het beleid rond vrachtwagenparkeren lijkt wel minder effectief om bepaalde doelstellingen in de thema's te behalen. Echter, doordat de maatregel in dit scenario wel volledig wordt toegepast in de vervoerregio (in tegenstelling tot het basisscenario) wordt er een matige bijdrage geleverd aan de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pijler GEDRAG | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| G1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering | | | | |
| G2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen | | | | |
| G3: Doelgroepengericht intermediairen en ambassadeurs aantrekken | | | | |
| G4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden | | | | |
| G5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen (bv: kilometerheffing, mobiliteitsbudget, compensatie extra kosten modal shift bij vracht, …) | | | | |
| G6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers | | | | |
| G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer | | | | |
| G8: Stimuleren stromen werfverkeer verduurzamen (charter bouwsector, sturen dmv vergunningen) | | | | |
| G9: Regionale parkeerstrategie - afspraken over gedifferentieerde parkeertarieven maken | | | | |
| G10: Streven naar daling van het aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat) | | | | |
| G11: Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren (maximaal stallen op privéterrein en voorzien van gecentraliseerde parkeerplaatsen | | | | |

#### 6.3.1.2.2 Pijler Ruimte

- **R1: Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen samen bekijken ifv de langetermijnvisie:** Deze maatregel implementeert een doordacht ruimtelijk beleid dat veel doelstellingen binnen het thema ruimte haalt. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. De bijdrage aan de drie overige thema's is minder krachtig, maar nog steeds matig.
- **R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen:** Kwalitatieve verdichting op plaatsen met een zeer belangrijke knooppuntwaarde zoals stationsomgeving, komt de ruimtelijke doelstellingen zeker ten goede. Zeker langs de Leieas die al reeds een grootschalig ruimtebeslag kent, komt deze maatregel de ruimtelijke doelstellingen ten goede. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Ook voor de drie andere thema's is er een matige bijdrage omdat het verkorten van de verplaatsingsafstand een stimulans kan zijn voor het maken van actieve verplaatsingen die zowel gezondheid als klimaat ten goede komen. Daarnaast kan slim verdichten in de reeds bebouwde omgeving de meer landelijke gebieden met belangrijke natuurwaarden sparen van extra ruimtebeslag.
- **R3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid:** Deze maatregel ligt in de lijn van het principe van transit oriented development waarbij kernen met een sterke knooppuntwaarde en voorzieningenniveau verder worden uitgebouwd, wat het aantal verre verplaatsingen van inwoners sterk kan doen verminderen en het aantal actieve verplaatsingen of met OV juist stimuleert. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Ook voor de drie andere thema's is er een matige bijdrage door het mogelijke stimuleren van actieve verplaatsingen die zowel gezondheid als klimaat ten goede komen. Daarnaast kan slim verdichten in de reeds bebouwde omgeving de meer landelijke gebieden met belangrijke natuurwaarden sparen van extra ruimtebeslag.
- **R4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken:** Ook deze maatregel voorziet in het doordacht ontwikkelen van regionale ontwikkelingspolen, maar omdat het om grootschalige bijkomende programma's gaat op goed bereikbare doch nog steeds eerder autogerichte locaties, zal het effect veel minder tastbaar zijn dan bij maatregel R2. Ze wordt evenwel volledig toegepast in dit scenario (in tegenstelling tot het basisscenario) en bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **R5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede multimodale bereikbaarheid en regionale herstructureringsstrategie:** Kwalitatieve verdichting en ruimte voor onderneming op plaatsen met een goede multimodale bereikbaarheid komt de ruimtelijke doelstellingen ten goede. Zeker in combinatie met een regionale herstructureringsstrategie kunnen deze plekken beter ontwikkeld worden met het oog op transit oriented development. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Ook voor de drie andere thema's is er een matige bijdrage door het mogelijke stimuleren van kortere en mogelijks meer actieve verplaatsingen naar plaatsen met compacte ondernemingskernen die zowel gezondheid als klimaat ten goede komen. Daarnaast kan slim verdichten in de reeds bebouwde omgeving de meer landelijke gebieden met belangrijke natuurwaarden sparen van extra ruimtebeslag.
- **R6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid:** Meer inzetten op watergebonden bedrijvigheid kan het aantal verplaatsingen op de weg mogelijks doen dalen en zorgen voor een efficiënter ruimtegebruik in de industriegebieden die nu al langsheen de Leieas gelegen zijn. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan het thema ruimte en eerder een beperkte bijdrage aan de thema's gezondheid, biodiversiteit en klimaat.

- **R7: Naast slim verdichten ook ontluchten waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen:** een afname van de verspreide bebouwing of herinrichting van wegen in landelijke gebieden kan de verharding, de nutsleidingen en de inefficiënte verplaatsingen doen afnemen. Daarnaast kan het open of natuurlijke karakter in deze gebieden versterkt worden door de toenemen aaneengesloten open ruimte. Bijgevolg levert deze maatregel een sterke bijdrage tot de thema's ruimte en biodiversiteit. Een lokale afname van verplaatsingen via gemotoriseerd verkeer kan bovendien zorgen voor een betere luchtkwaliteit. Ook de samenhang van groene gebieden kan versterkt worden op deze manier. Daarom levert deze maatregel ook bijkomend een matige bijdrage aan gezondheid en klimaat.

- **R8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen:** Wanneer de bijkomende infrastructuur die voorzien wordt in het mobiliteitsplan efficiënter ingepland wordt, kan dat de toename van ruimtegebruik gelinkt aan verkeersinfrastructuur in de vervoerregio in zekere mate beperken. Daarnaast stimuleert het prioritaire gebruik door duurzame vervoersmiddelen het aantal actieve verplaatsingen en het gebruik van voertuigen die veel minder of geen broeikasuitstoot hebben. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan thema ruimte en een matige bijdrage aan de thema's klimaat, gezondheid en biodiversiteit.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pijler RUIMTE | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| R1: Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen samen bekijken ifv de langetermijnvisie | | | | |
| R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen | | | | |
| R3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid | | | | |
| R4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken | | | | |
| R5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede multimodale bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie | | | | |
| R6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid | | | | |
| R7: Naast slim verdichten ook ontluchten waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen | | | | |
| R8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik | | | | |

#### 6.3.1.2.3 Pijler mobiliteitsaanbod - Fiets

- **F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen:** Een toename en verbetering van de hoogwaardige bovenlokale fietsinfrastructuur stimuleert in belangrijke mate actieve verplaatsingen en bijgevolg het fysieke en mentale welzijn, daardoor heeft deze maatregel een sterke bijdrage voor gezondheid. Een sterke toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen, dat zorgt ook voor een sterke bijdrage voor klimaat. Nieuwe fietsinfra wordt hoofdzakelijk gebundeld met andere reeds bestaande infra (vb. spoor- en waterwegen). Er is geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen:** Een extra toename van de hoogwaardige fietsinfrastructuur stimuleert de actieve verplaatsingen nog meer en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid. Meer goede verbonden fietssnelwegen kan ook het pendelen met de fiets verder stimuleren. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen, dat zorgt ook voor een matige bijdrage voor klimaat, ruimte en biodiversiteit

- **F3: Uitrollen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF):** De uitrol van hoogwaardige bovenlokale fietsinfrastructuur stimuleert actieve verplaatsingen en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen. Omdat de maatregel grotendeels beperkt blijft tot een upgrade van het bestaande netwerk is de impact kleiner dan van fietssnelwegen, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F4: Vlotte aansluiting en verknoping v/d fietsvoorzieningen op verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes:** Een toename en verbetering van de hoogwaardige fietsinfrastructuur stimuleert de actieve verplaatsingen nog meer en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen. De impact is echter kleiner dan van fietssnelwegen, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen:** Een toename en verbetering van de hoogwaardige fietsinfrastructuur stimuleert de actieve verplaatsingen nog meer en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen. De impact is echter kleiner dan van fietssnelwegen, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.

- **F6: Fietsvriendelijke mobiliteitskamers (autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30 km/u en zonder doorgaand autoverkeer):** Door het doorgaand verkeer in de woonkernen te weren, is er potentieel voor ander ruimtegebruik binnen de kernen zoals verbeterde en hoogwaardige fietsinfrastructuur. Daarnaast kan ook een afname van het gemotoriseerde verkeer in deze fietsvriendelijke mobiliteitskamers de verkeersveiligheid te goede komen en de luchtkwaliteit en het weglawaai verbeteren. Daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor de vier thema's.
- **F7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio:** Een groter en beter toegankelijker aanbod van deelfietsen kan, vooral in de stedelijke kernen, leiden tot meer actieve pendelverplaatsingen met de fiets of voor recreatieve verplaatsingen in de directe omgeving. Afhankelijk van de plaats waar en de manier waarop de deelfietsen voorzien worden kan deze maatregel een matige bijdrage leveren aan alle vier thema's.

- **F8: Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies in het straatbeeld voorzien:** Vanuit goed ingerichte mobipunten (met bijvoorbeeld comfortabele fietsenstallingen) kan de fiets een belangrijke rol spelen in het voor- en natransport van de belangrijke bestemmingen in de vervoerregio. Daarom levert ook deze maatregel een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **F9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/… door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte:** Door de gebruiksruimte van actieve en korte verplaatsingen te verbeteren, kunnen zeker korte pendelverplaatsingen sterk gestimuleerd worden. Deze toename stimuleert actieve verplaatsingen en bijgevolg het fysieke en mentale welzijn, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen, dat zorgt ook voor een matige bijdrage voor klimaat, ruimte en biodiversiteit.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | |
|---|---|---|---|---|
| FIETS | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat |
| F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen | | | | |
| F2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen | | | | |
| F3: Uitrollen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) | | | | |
| F4: Vlotte aansluiting en verknoping v/d fietsvoorzieningen op verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes | | | | |
| F5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen | | | | |
| F6: Fietsvriendelijke mobiliteitskamers (autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30 km/u en zonder doorgaand autoverkeer) | | | | |
| F7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio | | | | |
| F8: Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies in het straatbeeld voorzien | | | | |
| F9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/… door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte | | | | |

#### 6.3.1.2.4 Pijler mobiliteitsaanbod - Openbaar vervoer

- **OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen:** Een verbetering van het treinaanbod in de grotere woonkernen met een belangrijke treinhalte, zal vooral op langere afstand (dus met impact op de voertuigkilometers) de pendelverplaatsingen met trein stimuleren naar andere stedelijke gebieden met een IC-verbinding. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema's ruimte, biodiversiteit en klimaat. Aan het thema gezondheid is er een beperkte bijdrage, gezien de mogelijke negatieve impact op geluid (bijkomend spoorverkeerslawaai).

- **OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen:** Ook een verdere uitbreiding van het lokale treinnet en -aanbod kan treinverplaatsingen binnenin de vervoerregio aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Ook hier kan de trein dus een betrouwbaarder vervoermiddel worden. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV3: (Her-)openen van bijkomende treinstations:** Ook een verdere uitbreiding van het lokale treinnet en -aanbod kan lokaal treinverplaatsingen binnenin de vervoerregio aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Op andere locatie langs diezelfde L-lijnen verhoogt dan wel de reistijd. Specifiek omvat deze bouwsteen enkel heropening van station Lendelede. Bijgevolg levert deze maatregel een beperkte bijdrage aan alle vier thema's.

- **OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen:** Ook het uitrollen van hoogwaardige verbindende buslijnen tussen de kernen kan een belangrijk alternatief worden voor regionale verplaatsingen waar geen treinverbindingen aanwezig zijn. Met name op middellange verplaatsingen is het transitiepotentieel hoog in vergelijking met andere OV-bouwstenen. Daarom scoren we deze maatregel met een sterke bijdrage voor gezondheid en klimaat en een matige bijdrage voor de overige thema's.**OV5: Uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen:** het uitrollen van hoogwaardige verbindende buslijnen naar de belangrijkste regionale ontwikkelingspolen kan een belangrijk alternatief worden voor regionale pendelverplaatsingen waar geen treinverbindingen aanwezig zijn. Daarnaast stimuleert het ook het ruimtelijke principe van transit oriented development in deze regionale ontwikkelingspolen. Het transitiepotentieel wordt groter geraamd dan voor trein. We geven deze maatregel daarom een hogere impactscore dan de voorgaande OV-maatregelen, met een sterke bijdrage voor gezondheid en klimaat en een matige bijdrage voor de overige thema's.

- **OV6: Uitbouwen voorstadsnet:** Deze maatregel zal de kernen binnen de stedelijke band van Kortrijk ontsluiten naar het stadscentrum en biedt potenties voor het verbinden van de belangrijke ontwikkelingspolen in Groot-Kortrijk met omringende stations. Ook dit kan OV-verplaatsingen binnenin de vervoerregio aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Het transitiepotentieel wordt groter geraamd dan voor trein. We geven deze maatregel daarom een hogere impactscore dan de voorgaande OV-maatregelen, met een sterke bijdrage voor gezondheid en klimaat en een matige bijdrage voor de overige thema's.

- **OV7: Uitbouwen metro Lille-Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken:** Deze maatregel kan het aantal grensoverschrijdende pendelverplaatsingen met het OV stimuleren in beperkte mate en daardoor het wegverkeer op de autosnelweg en grensoverschrijdende verbindingswegen licht doen afnemen. Bijgevolg levert deze maatregel een beperkte bijdrage aan de vier thema's.
- **OV8: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen:** Deze maatregel voorziet in het verkleinen van de maaswijdte in de centra van de (klein)stedelijke gebieden en verhoogt de bediening via centrumbussen. Een verdere uitbreiding van het lokale busnet en -aanbod kan verplaatsingen met het OV binnenin de vervoerregio naar de centrumsteden aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV9: Verhogen frequentie AN:** Een verdere uitbreiding van het lokale busnet en -aanbod kan verplaatsingen met het OV binnenin de vervoerregio naar de centrumsteden aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. We geven deze maatregel echter wel een hogere impactscore dan het basisscenario omdat deze nu wel volledig uitgevoerd wordt, met een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV10: Versterken Vervoer op Maat (VOM) binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM:** Deze maatregel voorziet in specifieke OV verbindingen en meer afgelegen woonzones die moeilijk op te vangen zijn met het klassieke OV. Dit kan zorgen voor een licht stimulatie van het gebruik van het OV en op bepaalde plaatsen het autogebruik laten dalen. Het verkleint ook mee de vervoersarmoede. Gezien de beperkte aard van de maatregel is de bijdrage aan de vier thema's eerder beperkt.
- **OV11: Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VOM:** idem als OV10.

- **OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie:** Deze maatregel zet in op een verbeterde concurrentiepositie t.o.v. de wagen en kan bijgevolg de busverplaatsingen een betrouwbaarder alternatief maken. Dit kan op z'n beurt het autoverkeer doen afnemen in de vervoerregio. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan gezondheid en klimaat. Waar dit een meerwaarde voor de doorstroming betekent, kan deze maatregel ook busbanen omvatten. In voorkomend geval zullen die hoofdzakelijk ingericht worden op plaatsen met andere reeds bestaande weginfrastructuur. Er is geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit, maar ook geen betekenisvolle negatieve impact op deze thema's.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | |
|---|---|---|---|---|
| OPENBAAR VERVOER | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen | | | | |
| OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen | | | | |
| OV3: (Her-)openen van bijkomende treinstations | | | | |
| OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen | | | | |
| OV5: Uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen | | | | |
| OV6: Uitbouwen voorstadsnet | | | | |
| OV7: Uitbouwen metro Lille-Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken | | | | |
| OV8: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen | | | | |
| OV9: Verhogen frequentie AN | | | | |
| OV10: Versterken Vervoer op Maat (VOM) binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM | | | | |
| OV11: Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VOM | | | | |
| OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie | | | | |

#### 6.3.1.2.5 Pijler mobiliteitsaanbod - Wegennet

- **W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet:** Deze maatregel is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwikkelen van de verschillende vervoersstromen, het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Dit zorgt voor een beperkte bijdrage aan gezondheid vanwege de doelstellingen van verkeersveiligheid. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt verder niet tot een daling van het autogebruik of van de voertuigkilometers. Een robuuster wegennetwerk komt anderzijds wel de intermodale verknoping van dat netwerk ten goede en dat kan vervolgens het ruimtelijk locatiebeleid ten aanzien van deze intermodale nopen faciliteren. Doch verbeteringen aan het hoofdweggennet gaan vaak ook gepaard met wat extra ruimtebeslag. Bijgevolg heeft deze maatregel een beperkte impact op gezondheid en geen impact op ruimte, biodiversiteit en klimaat.

- **W2: Optimalisatie van het dragend net:** Deze maatregel is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwikkelen van de verschillende vervoersstromen, het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Dit zorgt voor een beperkte bijdrage aan gezondheid vanwege de doelstellingen van verkeersveiligheid. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt niet tot een daling van het autogebruik of van de voertuigkilometers in het algemeen, maar wel tot een daling van de voertuigkilometers doorheen woonwijken. Een robuuster wegennetwerk komt anderzijds ook de intermodale verknoping van dat netwerk ten goede en dat kan vervolgens het ruimtelijk locatiebeleid ten aanzien van deze intermodale knopen faciliteren. Doch verbeteringen aan het dragend net gaan in dit scenario ook expliciet gepaard met extra ruimtebeslag (o.a. rondweg Anzegem). Bijgevolg heeft deze maatregel een matige bijdrage t.a.v. de realisatie van beleidsdoelstellingen binnen het beleidsdomein gezondheid (vnl. inzake verkeersveiligheid, niet op vlak van lucht- en geluidskwaliteit), is er geen bijdrage op vlak van biodiversiteit en klimaat en werkt de maatregel eerder contraproductief op vlak van ruimtelijk beleid.
- **W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer:** Door het oneigenlijke gebruik van de verbindende wegen in het meer landelijke gebied af te bouwen en geschikter te maken voor autoluw verkeer, kan de verkeersveiligheid in deze gebieden verhoogd worden. Daarnaast kan het ook de verkeersleefbaarheid nabij de interlokale mazen verbeteren (minder geluidsbelasting of verbeterde luchtkwaliteit) en eventueel een verdere verharding binnen het landbouwgebied tegengaan. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt niet tot een daling van het autogebruik of van de voertuigkilometers in het algemeen, maar wel tot een daling van de voertuigkilometers doorheen woonwijken. Daarom heeft deze maatregel “slechts” een matige bijdrage voor alle vier thema’s: ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **W4: Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk:** Dit regionaal gedragen vrachtroutenetwerk voorziet in verschillende kwaliteitseisen zoals woonzones ontzien, waar mogelijk ontvlechting met doorgaand verkeer, minimaliseren omrijfactoren en knopen en bedrijventerreinen zo eenvoudig mogelijk naar het hogere wegennet ontsluiten. Het geheel hiervan verbetert de ruimtelijke inrichting van wegen die bedrijventerreinen ontsluiten, het verbetert de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in woonzones en kan de lengte en duur van vrachtverplaatsingen verminderen. Omdat in tegenstelling tot het basiscenario nu ook handhavingsmaatregelen zijn opgenomen, scoren we deze maatregel als een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en een beperkte bijdrage voor de andere thema’s.
- **W5: Een netwerk van deelwagens in een multimodaal bereikbare regio:** een deel van particuliere wagens kan zo ingewisseld worden voor deelauto’s en hierdoor zullen mensen eerder nadenken vooraleer ze de auto nemen en op het openbaar domein komt meer ruimte vrij omdat minder parkeerplaats nodig is. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema’s gezondheid, biodiversiteit en klimaat en een beperkte bijdrage aan het thema ruimte.
- **W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings:** Carpoolen stimuleren betekent meer personen in minder wagens en dat kan vervolgens minder ritten en minder uitstoot betekenen. Het transitiepotentieel is wel eerder beperkt. Uitbreiden van parkings betekent ook extra ruimte-inname. Deze maatregel levert bijgevolg een beperkte bijdrage aan de thema’s gezondheid en klimaat, geen bijdrage aan biodiversiteit en wordt contraproductief beoordeeld ten aanzien van ruimte.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | |
|---|---|---|---|---|
| WEGENNET | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet | | | | |
| W2: Optimalisatie van het dragend net | | | | |
| W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer | | | | |
| W4: Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk | | | | |
| W5: Een netwerk van deelwagen in een multimodaal bereikbare regio | | | | |
| W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings | | | | |
| ~~W7: Verlagen maximumsnelheid op het hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |

#### 6.3.1.2.6 Pijler mobiliteitsaanbod - Waterwegennet

- **WW1: Realisatie opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK):** Deze maatregel kan het vrachttransport via de waterwegen verder stimuleren waardoor het vrachtverkeer op de weg kan afnemen. Daarnaast kan het stimuleren om bestaande of voormalige ruimtelijke ontwikkelingen langsheen KBK opnieuw te gebruiken, wat ruimtebeslag door bijkomende infrastructuur of bedrijventerreinen elders kan beperken. Deze maatregel levert bijgevolg een sterke bijdrage aan het thema ruimte en een matige bijdrage aan de thema's gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publieke) kaaimuren:** Ook deze maatregel kan stimuleren tot een shift van vrachttransport via de weg naar het water en om bestaande of voormalige ruimtelijke ontwikkelingen langsheen KBK, Leie of Schelde opnieuw te gebruiken, wat ruimtebeslag door bijkomende infrastructuur of bedrijventerreinen elders kan beperken, maar we verwachten de werking hiervan in veel mindere mate dan WW1, mede omdat het gebruik van publieke kades meer "ad hoc"-gericht is. Een aandachtspunt is wel de mogelijke interferentie met bouwsteen F1 (uitrol fietssnelwegen). Daarom is de bijdrage van deze maatregel afgezwakt t.o.v. WW1, namelijk een matige bijdrage tot het thema ruimte en een beperkte bijdrage voor de drie overige thema's.
- **WW3: Afstemming met rederijen rond free time:** Geen bijdrage.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | |
|---|---|---|---|---|
| WATERWEGENNET | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| WW1: Realisatie opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) | | | | |
| WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publiek) kaaimuren | | | | |
| WW3: Afstemming met rederijen rond free time | | | | |

#### 6.3.1.2.7 Pijler mobiliteitsaanbod - Mobipunten

- **MP1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem:** Uitbouw van mobipunten met een uitgebreid aanbod van zowel OV, fiets, deelvoertuigen als faciliterende services zoals kwalitatieve halteaccommodatie, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en pakketautomaten moet combimobiliteit in belangrijke mate stimuleren. Dit maakt het gebruik van duurzame verplaatsingsmiddelen aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een kwalitatieve ruimtelijke inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan station Menen en Harelbeke:** Uitbouw van mobipunten met een uitgebreid aanbod van zowel OV, fiets, deelvoertuigen als faciliterende services zoals kwalitatieve halteaccommodatie, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en pakketautomaten moet combimobiliteit in belangrijke mate stimuleren. Dit maakt het gebruik van duurzame verplaatsingsmiddelen aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een kwalitatieve ruimtelijke inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen:** De OV haltes worden hier verder uitgebouwd als multimodale mobipunten met kwalitatieve halteaccommodatie, overstap- en parkeergelegenheden. Dit maakt het gebruik van het HOV aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een kwalitatieve ruimtelijke inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP4: Uitbouwen van regionale P&R:** De uitbouw van regionale P+R stimuleert het aantal verplaatsingen met OV naar de (klein)stedelijke kernen binnen de vervoerregio en kan het autoverkeer binnen deze kernen laten afnemen, wat de verkeersleefbaarheid ten goede komt en het aantal verplaatsingen van de rand van de kernen tot de centra laat afnemen ten voordelen van meer OV verplaatsingen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP5: Uitbouwen van lokale mobipunten:** De OV haltes worden hier verder uitgebouwd als multimodale mobipunten met kwalitatieve halteaccommodatie, overstap- en parkeergelegenheden. Dit maakt het gebruik van het OV aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een ruimtelijk inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP6: Uitbouwen van buurt mobipunten:** idem als MP5.
- **MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) mobipunten en omgekeerd:** Deze maatregel ligt in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand om bepaalde voorzieningen te bereiken en kan dus leiden tot een toename van korte actieve verplaatsingen of verplaatsingen met het OV naar verdere bestemmingen. Daarnaast zorgt het ook voor een inperking van de toename van het ruimtebeslag op plaatsen met een slechte knooppuntwaarde. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (de mobipunten):** Idem als MP7.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | |
|---|---|---|---|---|
| MOBIPUNTEN | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat |
| MP1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem | | | | |
| MP2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan station Menen en Harelbeke | | | | |
| MP3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen | | | | |
| MP4: Uitbouwen van regionale P&R | | | | |
| MP5: Uitbouwen van lokale mobipunten | | | | |
| MP6: Uitbouwen van buurt mobipunten | | | | |
| MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) mobipunten en omgekeerd | | | | |
| MP8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (de mobipunten) | | | | |

#### 6.3.1.2.8 Pijler mobiliteitsaanbod - Logistieke knopen

- **LK1: Bestendigen bestaande logistieke knopen:** Deze maatregel gaat uitdrukkelijk over bestendigen van wat er is en niet over verder ontwikkelen. Daarom is er geen bijdrage aan de vier thema's.
- **LK2: Ontwikkeling Regionale overslag centra ROC(s) of Specifieke overslagcentra SOC's langs KBK:** Ook deze maatregel ligt in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand van vrachtverkeer om bepaalde voorzieningen te bereiken. Deze specifieke maatregel kan echter de doelstellingen binnen het thema ruimte afzwakken en biodiversiteit afzwakken door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langsheen het KBK en daarom is er slechts een beperkte bijdrage aan ruimte en biodiversiteit. Aan gezondheid en klimaat is er een matige bijdrage.
- **LK3: Verder ontwikkelen bestaande regionale logistieke knopen (RTW, LAR):** deze maatregel ligt in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand van vrachtverkeer om bepaalde voorzieningen te bereiken. Deze specifieke maatregel kan echter de doelstellingen binnen het thema ruimte afzwakken door uitbreidend ruimtebeslag en daarom is er slechts een beperkte bijdrage aan ruimte. Aan gezondheid, biodiversiteit en klimaat is er een matige bijdrage.
- **LK5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen:** Deze maatregel zou kunnen leiden tot een uitbreiding van ruimtebeslag in de vervoerregio door bijkomende weginfrastructuur. Bijgevolg is deze maatregel eerder contraproductief naar het thema ruimte en wordt ook geen bijdrage geleverd t.a.v. de realisatie van biodiversiteitsdoelstellingen. De maatregel levert wel een beperkte bijdrage aan de doelstellingen van de beleidsthema's gezondheid en klimaat door mogelijks verkorte en efficiëntere routes voor vrachtverkeer van het hogere wegennet naar de logistieke knopen en/of het vermijden van woonwijken wat bevorderlijk is voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in die wijken. Anderzijds kan er ter hoogte van de nieuwe infrastructuur een impact zijn op vlak van lucht en geluid.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | |
|---|---|---|---|---|
| LOGISTIEK KNOPEN | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| LK1: Bestendigen bestaande logistieke knopen | | | | |
| LK2: Ontwikkeling Regionale overslag centra ROC(s) of Specifieke overslagcentra SOC's langs KBK | | | | |
| LK3: Verder ontwikkelen bestaande regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR) | | | | |
| ~~LK4: Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |
| LK5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen | | | | |

#### 6.3.1.2.9 Pijler mobiliteitsaanbod - Mobiliteitsnetwerk algemeen

- **M1: Uitbouwen van innovatieve mobiliteitssystemen:** Door open te staan voor de meest innovatieve mobiliteitsoplossingen kunnen allerlei nieuwe technologieën of mobiliteitsexperimenten toegepast worden in de vervoerregio. Voorbeelden zijn innovatie deelsystemen met duurzame transportmodi of autonome shuttles. Gezien de abstracte aard, maar innovatie focus van deze maatregel worden alles thema's hier met een matige bijdrage gescoord.
- **M2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,…):** Deze laagdrempeligheid verkleint de vervoersarmoede en zorgt ervoor dat duurzame vervoersmodi zo eenvoudig mogelijk ter beschikken worden gebracht aan de gebruikers. Dit kan bijgevolg zorgen voor een stimulatie van het aantal duurzame verplaatsingen, ten koste van verplaatsingen met de auto. Gezien de abstracte aard, maar innovatie focus van deze maatregel worden alle thema's hier met een matige bijdrage gescoord.
- **M3: Vergroenen voertuigenpark:** Deze maatregel volgt de Vlaamse doelstelling om vergroening toe te passen op alle voertuigcategorieën en dat distributie met voertuigen in de stadscentra vanaf 2025 enkel nog emissieloos zou mogen gebeuren. Hierdoor levert deze maatregel een sterke bijdrage aan de thema's gezondheid en klimaat en een matige bijdrage aan ruimte en biodiversiteit.
- **M4: Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen:** Bij deze maatregel wordt ingezet op de shift naar meer milieuvriendelijke voertuigen door het voorzien van toegankelijke, veilige en gebruiksvriendelijke laadvoorzieningen in de regio voor zowel personenwagens, deelvoertuigen als vrachtvervoer. Bijgevolg levert de maatregel een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **M5: Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen:** Het weren van de meer vervuilende voertuigen binnen de stedelijke centra kan het gebruik van de meest vervuilende wagens sterk doen afnemen en zo het gebruik van de minder vervuilende alternatieven stimuleren, althans in de stedelijke omgeving. Daarom wordt deze maatregel hoofdzakelijk beoordeeld voor de stedelijke centra binnen de vervoerregio. Met een sterke bijdrage voor de thema's gezondheid en klimaat door de mogelijke sterke verbetering van de luchtkwaliteit in de stadscentra en een matige bijdrage voor de thema's ruimte en biodiversiteit.
- **M6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor-en wegennet:** Bij deze maatregel voorziet in geluidswerende maatregelen zoals afscherming, type wegbedekking, uitbreiding van groenvoorzieningen in de openbare ruimte, enz. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan de thema's gezondheid, klimaat en biodiversiteit en een eerder matige bijdrage aan het thema ruimte.

- **M7: Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening:** Voorbeelden bij deze maatregel zijn bvb. de bibbus en de marktbus waardoor mensen minder verplaatsingen zouden moeten maken naar bepaalde diensten en voorzieningen. Dit komt vooral de gezondheid van mensen met beperkte fysieke mobiliteit ten goede. Deze maatregel levert echter niet zo'n sterke bijdrage aan de vier thema's als bovenstaande maatregelen en daarom is er slechts een beperkte bijdrage.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID** | | | |
|---|---|---|---|---|
| MOBILITEITSNETWERK ALGEMEEN | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| M1: Uitbouwen van innovatieve mobiliteitssystemen | | | | |
| M2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,…) | | | | |
| M3: Vergroenen voertuigenpark | | | | |
| M4: Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen | | | | |
| M5: Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen | | | | |
| M6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet | | | | |
| M7: Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening | | | | |

#### 6.3.1.3 *Transitiescenario met focus op vracht*

##### 6.3.1.3.1 Pijler Gedrag

- **G1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering:** Deze maatregel kan een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag en heeft bijgevolg een matige bijdrage tot de ruimte-, gezondheids-, biodiversiteits- en klimaatdoelen.
- **G2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen:** Ook deze maatregel kan een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag en heeft bijgevolg een matige bijdrage tot de ruimte-, gezondheids-, biodiversiteits- en klimaatdoelen.
- **G3: Doelgroepengerichte intermediairen en ambassadeurs aantrekken:** Ook deze maatregel kan een relatief beperkte bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag en levert bijgevolg een matige bijdrage tot de ruimte-, gezondheids-, biodiversiteits- en klimaatdoelen.
- **G4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden:** De Provincie West-Vlaanderen kan positieve resultaten voorleggen van modal shift bij werknemers van bedrijven die de "testkaravaan" hebben ondergaan. Dit illustreert dat dit type maatregelen een bijdrage kan leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag. Echter omdat dit over heel gerichte acties gaat, wordt er verwacht dat dit zich minder sterk zal uiten in het daadwerkelijke gedrag van weggebruikers op niveau van de volledige vervoerregio. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **G5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen (bv: kilometerheffing, mobiliteitsbudget, compensatie extra kosten modal shift bij vracht, …):** Deze maatregel kan hoofdzakelijk het gebruik van auto's ontraden en van vrachtwagens, in het bijzonder ook voor ritten op lange afstand. Daarnaast kan ook het gebruik van gemotoriseerde voertuigen relatief sterk dalen en kan de modal shift in de vervoerregio versterkt worden. Gezien de focus van dit transitiescenario op duurzaam en vlot vrachtverkeer in de vervoerregio, wordt er een hogere scoring toegepast op de bijdrage dan in transitiescenario met focus op leefbaarheid. De bijdrage van deze maatregel uit zich iets minder voor de thema's ruimte en biodiversiteit, maar ze worden hier wel als matig gescoord, de bijdrage aan de thema's gezondheid en klimaat is juist sterk.
- **G6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers:** Een afname van het autoverkeer in de woonkernen heeft een positieve impact op de doelstellingen voor verkeersveiligheid en luchtkwaliteit, waardoor deze maatregel een sterke bijdrage levert aan gezondheid en klimaat. De bijdrage aan de thema's ruimte en biodiversiteit is matig.
- **G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer:** Deze maatregel kan een merkbare bijdrage leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag door telewerk en duurzame verplaatsingen te stimuleren. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de ruimte- en biodiversiteitsdoelen tot sterke bijdrage aan gezondheids- en klimaatdoelen.
- **G8: Stimuleren stromen werfverkeer verduurzamen:** Hoewel deze maatregel ook een relatief beperkte bijdrage kan leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag, wordt er verwacht dat dit zich minder zal uiten in het daadwerkelijke gedrag van werfverkeer, gezien de aard van het transport. De maatregel wordt in dit scenario echter wel volledig toegepast en daarom krijgt ze een betere scoring dan in het basisscenario. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en een sterke bijdrage aan het thema klimaat.

- **G9: Regionale parkeerstrategie - afspraken over gedifferentieerde parkeertarieven maken:** Deze maatregel kan het parkeren in kostbare openbare ruimte in de stadscentra sterk ontmoedigen en bijgevolg ook het aantal autoverplaatsingen naar deze centra sterk ontmoedigen. Dit kan de modal shift in de vervoerregio in belangrijke mate stimuleren. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan ruimte en biodiversiteit en sterke bijdrage aan gezondheid en klimaat.
- **G10: Streven naar daling van het aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat):** Deze maatregel kan het aantal parkeerplaatsen in kostbare openbare ruimte in de stadscentra doen afnemen waardoor er meer ruimte komt voor andere activiteiten op plaatsen met een hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau. Tevens wordt hiermee de verhardingsgraad ingeperkt en is er een impact op de waterhuishouding, indien de vrijgekomen ruimte wordt aangewend voor groenzones, hetgeen op zijn beurt een impact heeft op het klimaat. Daarnaast kan het autoverplaatsingen naar de stadscentra ontmoedigen. In plaats daarvan zullen actieve verplaatsingswijzen een verhoogd gebruik kennen. Samen daarmee zal ook de afname in vervuiling en verkeersdruk een impact hebben op de gezondheid. Daarom levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **G11: Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren (maximaal stallen op privéterrein en voorzien van gecentraliseerde parkeerplaatsen):** Ook hier kan deze maatregel ook een relatief beperkte bijdrage kan leveren aan gewijzigd mobiliteitsgedrag, maar een verandering in het beleid rond vrachtwagenparkeren lijkt wel minder effectief om bepaalde doelstellingen in de thema's te behalen. Echter, doordat de maatregel in dit scenario wel volledig wordt toegepast in de vervoerregio (in tegenstelling tot het basisscenario) wordt er een matige bijdrage geleverd aan de thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pijler GEDRAG | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| G1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering | | | | |
| G2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen | | | | |
| G3: Doelgroepengericht intermediairen en ambassadeurs aantrekken | | | | |
| G4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden | | | | |
| G5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen (bv: kilometerheffing, mobiliteitsbudget, compensatie extra kosten modal shift bij vracht, …) | | | | |
| G6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers | | | | |
| G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer | | | | |
| G8: Stimuleren stromen werfverkeer verduurzamen (charter bouwsector, sturen dmv vergunningen) | | | | |
| G9: Regionale parkeerstrategie - afspraken over gedifferentieerde parkeertarieven maken | | | | |
| G10: Streven naar daling van het aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat) | | | | |
| G11: Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren (maximaal stallen op privéterrein en voorzien van gecentraliseerde parkeerplaatsen | | | | |

#### 6.3.1.3.2 Pijler Ruimte

- **R1: Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen samen bekijken ifv de langetermijnvisie:** Deze maatregel implementeert een doordacht ruimtelijk beleid dat veel doelstellingen binnen het thema ruimte haalt. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. De bijdrage aan de drie overige thema's is minder krachtig, maar nog steeds matig.
- **R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen:** Kwalitatieve verdichting op plaatsen met een zeer belangrijke knooppuntwaarde zoals stationsomgeving, komt de ruimtelijke doelstellingen zeker ten goede. Zeker langs de Leieas die al reeds een grootschalig ruimtebeslag kent, komt deze maatregel de ruimtelijke doelstellingen ten goede. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Ook voor de drie andere thema's is er een matige bijdrage omdat het verkorten van de verplaatsingsafstand een stimulans kan zijn voor het maken van actieve verplaatsingen die zowel gezondheid als klimaat ten goede komen. Daarnaast kan slim verdichten in de reeds bebouwde omgeving de meer landelijke gebieden met belangrijke natuurwaarden sparen van extra ruimtebeslag.
- **R3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid:** Deze maatregel ligt in de lijn van het principe van transit oriented development waarbij kernen met een sterke knooppuntwaarde en voorzieningenniveau verder worden uitgebouwd, wat het aantal verre verplaatsingen van inwoners sterk kan doen verminderen en het aantal actieve verplaatsingen of met OV juist stimuleert. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Ook voor de drie andere thema's is er een matige bijdrage door het mogelijke stimuleren van actieve verplaatsingen die zowel gezondheid als klimaat ten goede komen. Daarnaast kan slim verdichten in de reeds bebouwde omgeving de meer landelijke gebieden met belangrijke natuurwaarden sparen van extra ruimtebeslag.
- **R4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken:** Ook deze maatregel voorziet in het doordacht ontwikkelen van regionale ontwikkelingspolen, maar omdat het om grootschalige bijkomende programma's gaat op goed bereikbare doch nog steeds eerder autogerichte locaties, zal het effect veel minder tastbaar zijn dan bij maatregel R2. Ze wordt evenwel volledig toegepast in dit scenario (in tegenstelling tot het basisscenario) en bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **R5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede multimodale bereikbaarheid en regionale herstructureringsstrategie:** Kwalitatieve verdichting en ruimte voor onderneming op plaatsen met een goede multimodale bereikbaarheid komt de ruimtelijke doelstellingen ten goede. Zeker in combinatie met een regionale herstructureringsstrategie kunnen deze plekken beter ontwikkeld worden met het oog op transit oriented development. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte. Ook voor de drie andere thema's is er een matige bijdrage door het mogelijke stimuleren van kortere en mogelijks meer actieve verplaatsingen naar plaatsen met compacte ondernemingskernen die zowel gezondheid als klimaat ten goede komen. Daarnaast kan slim verdichten in de reeds bebouwde omgeving de meer landelijke gebieden met belangrijke natuurwaarden sparen van extra ruimtebeslag.
- **R6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid:** Meer inzetten op watergebonden bedrijvigheid kan het aantal verplaatsingen op de weg mogelijks doen dalen en zorgen voor een efficiënter ruimtegebruik in de industriegebieden die nu al langsheen de Leieas gelegen zijn. Deze maatregel wordt het meeste uitgewerkt in dit scenario en daardoor krijgt ze hier een hogere scoring. Bijgevolg levert deze maatregel een sterke bijdrage aan het thema ruimte en een matige bijdrage aan de thema's gezondheid, biodiversiteit en klimaat.

- **R7: Naast slim verdichten ook ontluchten waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen:** een afname van de verspreide bebouwing of herinrichting van wegen in landelijke gebieden kan de verharding, de nutsleidingen en de inefficiënte verplaatsingen doen afnemen. Daarnaast kan het open of natuurlijke karakter in deze gebieden versterkt worden door de toenemen aaneengesloten open ruimte. Bijgevolg levert deze maatregel een sterke bijdrage tot de thema's ruimte en biodiversiteit. Een lokale afname van verplaatsingen via gemotoriseerd verkeer kan bovendien zorgen voor een betere luchtkwaliteit. Ook de samenhang van groene gebieden kan versterkt worden op deze manier. Daarom levert deze maatregel ook bijkomend een matige bijdrage aan gezondheid en klimaat.

- **R8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen:** Wanneer de bijkomende infrastructuur die voorzien wordt in het mobiliteitsplan efficiënter ingepland wordt, kan dat de toename van ruimtegebruik gelinkt aan verkeersinfrastructuur in de vervoerregio in zekere mate beperken. Daarnaast stimuleert het prioritaire gebruik door duurzame vervoersmiddelen het aantal actieve verplaatsingen en het gebruik van voertuigen die veel minder of geen broeikasuitstoot hebben. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan thema ruimte en een matige bijdrage aan de thema's klimaat, gezondheid en biodiversiteit.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Pijler RUIMTE | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| R1: Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen samen bekijken ifv de langetermijnvisie | | | | |
| R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen | | | | |
| R3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid | | | | |
| R4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken | | | | |
| R5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede multimodale bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie | | | | |
| R6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid | | | | |
| R7: Naast slim verdichten ook ontluchten waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen | | | | |
| R8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik | | | | |

#### 6.3.1.3.3 Pijler mobiliteitsaanbod - Fiets

- **F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen:** Een toename en verbetering van de hoogwaardige bovenlokale fietsinfrastructuur stimuleert in belangrijke mate actieve verplaatsingen en bijgevolg het fysieke en mentale welzijn, daardoor heeft deze maatregel een sterke bijdrage voor gezondheid. Een sterke toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen, dat zorgt ook voor een sterke bijdrage voor klimaat. Nieuwe fietsinfra wordt hoofdzakelijk gebundeld met andere reeds bestaande infra (vb. spoor- en waterwegen). Er is geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen:** Een extra toename van de hoogwaardige fietsinfrastructuur stimuleert de actieve verplaatsingen nog meer en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid. Meer goede verbonden fietssnelwegen kan ook het pendelen met de fiets verder stimuleren. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen, dat zorgt ook voor een matige bijdrage voor klimaat, ruimte en biodiversiteit

- **F3: Uitrollen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF):** De uitrol van hoogwaardige bovenlokale fietsinfrastructuur stimuleert actieve verplaatsingen en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen. Omdat de maatregel grotendeels beperkt blijft tot een upgrade van het bestaande netwerk is de impact kleiner dan van fietssnelwegen, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F4: Vlotte aansluiting en verknoping v/d fietsvoorzieningen op verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes:** Een toename en verbetering van de hoogwaardige fietsinfrastructuur stimuleert de actieve verplaatsingen nog meer en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen. De impact is echter kleiner dan van fietssnelwegen, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.
- **F5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen:** Een toename en verbetering van de hoogwaardige fietsinfrastructuur stimuleert de actieve verplaatsingen nog meer en bijgevolg ook het fysieke en mentale welzijn. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen. De impact is echter kleiner dan van fietssnelwegen, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit.

- **F6: Fietsvriendelijke mobiliteitskamers (autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30 km/u en zonder doorgaand autoverkeer):** Door het doorgaand verkeer in de woonkernen te weren, is er potentieel voor ander ruimtegebruik binnen de kernen zoals verbeterde en hoogwaardige fietsinfrastructuur. Daarnaast kan ook een afname van het gemotoriseerde verkeer in deze fietsvriendelijke mobiliteitskamers de verkeersveiligheid te goede komen en de luchtkwaliteit en het weglawaai verbeteren. Daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor de vier thema's.
- **F7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio:** Een groter en beter toegankelijker aanbod van deelfietsen kan, vooral in de stedelijke kernen, leiden tot meer actieve pendelverplaatsingen met de fiets of voor recreatieve verplaatsingen in de directe omgeving. Afhankelijk van de plaats waar en de manier waarop de deelfietsen voorzien worden kan deze maatregel een matige bijdrage leveren aan alle vier thema's.

- **F8: Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies in het straatbeeld voorzien:** Vanuit goed ingerichte mobipunten (met bijvoorbeeld comfortabele fietsenstallingen) kan de fiets een belangrijke rol spelen in het voor- en natransport van de belangrijke bestemmingen in de vervoerregio. Daarom levert ook deze maatregel een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **F9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/… door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte:** Door de gebruiksruimte van actieve en korte verplaatsingen te verbeteren, kunnen zeker korte pendelverplaatsingen sterk gestimuleerd worden. Deze toename stimuleert actieve verplaatsingen en bijgevolg het fysieke en mentale welzijn, daardoor heeft deze maatregel een matige bijdrage voor gezondheid. Een toename van het aantal actieve verplaatsingen kan bovendien een reductie in broeikasgasemissies betekenen, dat zorgt ook voor een matige bijdrage voor klimaat, ruimte en biodiversiteit.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|
| FIETS | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat |
| F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen | | | | |
| F2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen | | | | |
| F3: Uitrollen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) | | | | |
| F4: Vlotte aansluiting en verknoping v/d fietsvoorzieningen op verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes | | | | |
| F5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen | | | | |
| F6: Fietsvriendelijke mobiliteitskamers (autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30 km/u en zonder doorgaand autoverkeer) | | | | |
| F7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio | | | | |
| F8: Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies in het straatbeeld voorzien | | | | |
| F9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/… door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte | | | | |

#### 6.3.1.3.4 Pijler mobiliteitsaanbod - Openbaar vervoer

- **OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen:** Een verbetering van het treinaanbod in de grotere woonkernen met een belangrijke treinhalte, zal vooral op langere afstand (dus met impact op de voertuigkilometers) de pendelverplaatsingen met trein stimuleren naar andere stedelijke gebieden met een IC-verbinding. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema's ruimte, biodiversiteit en klimaat. Aan het thema gezondheid is er een beperkte bijdrage, gezien de mogelijke negatieve impact op geluid (bijkomend spoorverkeerslawaai)..

- **OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen:** Ook een verdere uitbreiding van het lokale treinnet en -aanbod kan treinverplaatsingen binnenin de vervoerregio aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Ook hier kan de trein dus een betrouwbaarder vervoermiddel worden. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV3: (Her-)openen van bijkomende treinstations:** Ook een verdere uitbreiding van het lokale treinnet en -aanbod kan lokaal treinverplaatsingen binnenin de vervoerregio aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Op andere locatie langs diezelfde L-lijnen verhoogt dan wel de reistijd. Specifiek omvat deze bouwsteen enkel heropening van station Lendelede. Bijgevolg levert deze maatregel een beperkte bijdrage aan alle vier thema's.

- **OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen:** Ook het uitrollen van hoogwaardige verbindende buslijnen tussen de kernen kan een belangrijk alternatief worden voor regionale verplaatsingen waar geen treinverbindingen aanwezig zijn. Met name op middellange verplaatsingen is het transitiepotentieel hoog in vergelijking met andere OV-bouwstenen. Daarom scoren we deze maatregel met een sterke bijdrage voor gezondheid en klimaat en een matige bijdrage voor de overige thema's.**OV5: Uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen:** het uitrollen van hoogwaardige verbindende buslijnen naar de belangrijkste regionale ontwikkelingspolen kan een belangrijk alternatief worden voor regionale pendelverplaatsingen waar geen treinverbindingen aanwezig zijn. Daarnaast stimuleert het ook het ruimtelijke principe van transit oriented development in deze regionale ontwikkelingspolen. Het transitiepotentieel wordt groter geraamd dan voor trein. We geven deze maatregel daarom een hogere impactscore dan de voorgaande OV-maatregelen, met een sterke bijdrage voor gezondheid en klimaat en een matige bijdrage voor de overige thema's.
- **OV6: Uitbouwen voorstadsnet:** Deze maatregel zal de kernen binnen de stedelijke band van Kortrijk ontsluiten naar het stadscentrum en biedt potenties voor het verbinden van de belangrijke ontwikkelingspolen in Groot-Kortrijk met omringende stations. Ook dit kan OV-verplaatsingen binnenin de vervoerregio aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Het transitiepotentieel wordt groter geraamd dan voor trein. We geven deze maatregel daarom een hogere impactscore dan de voorgaande OV-maatregelen, met een sterke bijdrage voor gezondheid en klimaat en een matige bijdrage voor de overige thema's.

- **OV7: Uitbouwen metro Lille-Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken:** Deze maatregel kan het aantal grensoverschrijdende pendelverplaatsingen met het OV stimuleren in beperkte mate en daardoor het wegverkeer op de autosnelweg en grensoverschrijdende verbindingswegen licht doen afnemen. Bijgevolg levert deze maatregel een beperkte bijdrage aan de vier thema's.
- **OV8: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen:** Deze maatregel voorziet in het verkleinen van de maaswijdte in de centra van de (klein)stedelijke gebieden en verhoogt de bediening via centrumbussen. Een verdere uitbreiding van het lokale busnet en -aanbod kan verplaatsingen met het OV binnenin de vervoerregio naar de centrumsteden aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan alle vier thema's.
- **OV9: Verhogen frequentie AN:** Een verdere uitbreiding van het lokale busnet en -aanbod kan verplaatsingen met het OV binnenin de vervoerregio naar de centrumsteden aantrekkelijker maken voor pendelaars die nu de auto aanwenden voor hun verplaatsing. We geven deze maatregel echter wel een hogere impactscore dan het basisscenario omdat deze nu wel volledig uitgevoerd wordt, met een matige bijdrage aan alle vier thema's.**OV10: Versterken Vervoer op Maat (VOM) binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM:** Deze maatregel voorziet in specifieke OV verbindingen en meer afgelegen woonzones die moeilijk op te vangen zijn met het klassieke OV. Dit kan zorgen voor een licht stimulatie van het gebruik van het OV en op bepaalde plaatsen het autogebruik laten dalen. Het verkleint ook mee de vervoersarmoede. Gezien de beperkte aard van de maatregel is de bijdrage aan de vier thema's eerder beperkt.
- **OV11: Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VOM:** idem als OV10.

- **OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie:** Deze maatregel zet in op een verbeterde concurrentiepositie t.o.v. de wagen en kan bijgevolg de busverplaatsingen een betrouwbaarder alternatief maken. Dit kan op z'n beurt het autoverkeer doen afnemen in de vervoerregio. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan gezondheid en klimaat. Waar dit een meerwaarde voor de doorstroming betekent, kan deze maatregel ook busbanen omvatten. In voorkomend geval zullen die hoofdzakelijk ingericht worden op plaatsen met andere reeds bestaande weginfrastructuur. Er is geen bijdrage voor ruimte en biodiversiteit, maar ook geen betekenisvolle negatieve impact op deze thema's.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|
| OPENBAAR VERVOER | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen | | | | |
| OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen | | | | |
| OV3: (Her-)openen van bijkomende treinstations | | | | |
| OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen | | | | |
| OV5: Uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen | | | | |
| OV6: Uitbouwen voorstadsnet | | | | |
| OV7: Uitbouwen metro Lille-Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken | | | | |
| OV8: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen | | | | |
| OV9: Verhogen frequentie AN | | | | |
| OV10: Versterken Vervoer op Maat (VOM) binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM | | | | |
| OV11: Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VOM | | | | |
| OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie | | | | |

#### 6.3.1.3.5 Pijler mobiliteitsaanbod - Wegennet

- **W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet:** Deze maatregel is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwikkelen van de verschillende vervoersstromen, het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Dit zorgt voor een beperkte bijdrage aan gezondheid vanwege de doelstellingen van verkeersveiligheid. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt verder niet tot een daling van het autogebruik of van de voertuigkilometers. Een robuuster wegennetwerk komt anderzijds wel de intermodale verknoping van dat netwerk ten goede en dat kan vervolgens het ruimtelijk locatiebeleid ten aanzien van deze intermodale nopen faciliteren. Doch verbeteringen aan het hoofdweggennet gaan vaak ook gepaard met wat extra ruimtebeslag. Bijgevolg heeft deze maatregel een beperkte impact op gezondheid en geen impact op ruimte, biodiversiteit en klimaat.

- **W2: Optimalisatie van het dragend net:** Deze maatregel is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwikkelen van de verschillende vervoersstromen, het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid. Dit zorgt voor een beperkte bijdrage aan gezondheid vanwege de doelstellingen van verkeersveiligheid. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt niet tot een daling van het autogebruik of van de voertuigkilometers in het algemeen, maar wel tot een daling van de voertuigkilometers doorheen woonwijken. Een robuuster wegennetwerk komt anderzijds ook de intermodale verknoping van dat netwerk ten goede en dat kan vervolgens het ruimtelijk locatiebeleid ten aanzien van deze intermodale knopen faciliteren. Doch verbeteringen aan het dragend net gaan in dit scenario ook expliciet gepaard met extra ruimtebeslag (o.a. rondweg Anzegem). Bijgevolg heeft deze maatregel een matige bijdrage t.a.v. de realisatie van beleidsdoelstellingen binnen het beleidsdomein gezondheid (vnl. inzake verkeersveiligheid, niet op vlak van lucht- en geluidskwaliteit), is er geen bijdrage op vlak van biodiversiteit en klimaat en werkt de maatregel eerder contraproductief op vlak van ruimtelijk beleid.
- **W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer:** Door het oneigenlijke gebruik van de verbindende wegen in het meer landelijke gebied af te bouwen en geschikter te maken voor autoluw verkeer, kan de verkeersveiligheid in deze gebieden verhoogd worden. Daarnaast kan het ook de verkeersleefbaarheid nabij de interlokale mazen verbeteren (minder geluidsbelasting of verbeterde luchtkwaliteit) en eventueel een verdere verharding binnen het landbouwgebied tegengaan. Het ontradende effect om gebruik te maken van het onderliggende net leidt niet tot een daling van het autogebruik of van de voertuigkilometers in het algemeen, maar wel tot een daling van de voertuigkilometers doorheen woonwijken. Daarom heeft deze maatregel “slechts” een matige bijdrage voor alle vier thema’s: ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **W4: Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk:** Dit regionaal gedragen vrachtroutenetwerk voorziet in verschillende kwaliteitseisen zoals woonzones ontzien, waar mogelijk ontvlechting met doorgaand verkeer, minimaliseren omrijfactoren en knopen en bedrijventerreinen zo eenvoudig mogelijk naar het hogere wegennet ontsluiten. Het geheel hiervan verbetert de ruimtelijke inrichting van wegen die bedrijventerreinen ontsluiten, het verbetert de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in woonzones en kan de lengte en duur van vrachtverplaatsingen verminderen. Omdat in tegenstelling tot het basiscenario nu ook handhavingsmaatregelen zijn opgenomen, scoren we deze maatregel als een matige bijdrage voor gezondheid en klimaat en een beperkte bijdrage voor de andere thema’s.**W5: Een netwerk van deelwagens in een multimodaal bereikbare regio:** een deel van particuliere wagens kan zo ingewisseld worden voor deelauto’s en hierdoor zullen mensen eerder nadenken vooraleer ze de auto nemen en op het openbaar domein komt meer ruimte vrij omdat minder parkeerplaats nodig is. Bijgevolg levert deze maatregel een matige bijdrage aan de thema’s gezondheid, biodiversiteit en klimaat en een beperkte bijdrage aan het thema ruimte.
- **W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings:** Carpoolen stimuleren betekent meer personen in minder wagens en dat kan vervolgens minder ritten en minder uitstoot betekenen. Het transitiepotentieel is wel eerder beperkt. Uitbreiden van parkings betekent ook extra ruimte-inname. Deze maatregel levert bijgevolg een beperkte bijdrage aan de thema’s gezondheid en klimaat, geen bijdrage aan biodiversiteit en wordt contraproductief beoordeeld ten aanzien van ruimte.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|
| WEGENNET | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet | | | | |
| W2: Optimalisatie van het dragend net | | | | |
| W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer | | | | |
| W4: Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk | | | | |
| W5: Een netwerk van deelwagen in een multimodaal bereikbare regio | | | | |
| W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings | | | | |
| ~~W7: Verlagen maximumsnelheid op het hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones~~ | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario | niet van toepassing in dit scenario |

#### 6.3.1.3.6 Pijler mobiliteitsaanbod - Waterwegennet

- **WW1: Realisatie opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK):** Deze maatregel kan het vrachttransport via de waterwegen verder stimuleren waardoor het vrachtverkeer op de weg kan afnemen. Daarnaast kan het stimuleren om bestaande of voormalige ruimtelijke ontwikkelingen langsheen KBK opnieuw te gebruiken, wat ruimtebeslag door bijkomende infrastructuur of bedrijventerreinen elders kan beperken. Deze maatregel levert bijgevolg een sterke bijdrage aan het thema ruimte en een matige bijdrage aan de thema's gezondheid, biodiversiteit en klimaat.
- **WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publieke) kaaimuren:** Ook deze maatregel kan stimuleren tot een shift van vrachttransport via de weg naar het water en om bestaande of voormalige ruimtelijke ontwikkelingen langsheen KBK, Leie of Schelde opnieuw te gebruiken. Anders dan in vorige scenario's wordt in dit scenario wel intensiever ingezet op deze maatregel en zal het eerder "ad hoc"-gebruik dat vandaag eigen is aan publieke kades een meer structureel karakter kunnen krijgen en in principe dus ook meer dan andere scenario's lokaal vrachtverkeer doen shiften van de weg naar water wat een reductie van kilometers over de weg meebrengt. Wat beperking van ruimtebeslag door bijkomende infrastructuur of bedrijventerreinen elders betreft, verwachten we desondanks dat de doorwerking hiervan in mindere mate zal zijn dan WW1. Een intensiever gebruik van de kades vergroot anderzijds ook de kans op mogelijke interferentie met bouwsteen F1 (uitrol fietssnelwegen). Daarom is de bijdrage van deze maatregel afgezwakt t.o.v. WW1 voor ruimte en biodiversiteit, namelijk een matige bijdrage tot het thema ruimte en een beperkte bijdrage voor biodiversiteit.
- **WW3: Afstemming met rederijen rond free time:** Geen bijdrage.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|
| WATERWEGENNET | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| WW1: Realisatie opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) | | | | |
| WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publiek) kaaimuren | | | | |
| WW3: Afstemming met rederijen rond free time | | | | |

#### 6.3.1.3.7 Pijler mobiliteitsaanbod - Mobipunten

- **MP1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem:** Uitbouw van mobipunten met een uitgebreid aanbod van zowel OV, fiets, deelvoertuigen als faciliterende services zoals kwalitatieve halteaccommodatie, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en pakketautomaten moet combimobiliteit in belangrijke mate stimuleren. Dit maakt het gebruik van duurzame verplaatsingsmiddelen aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een kwalitatieve ruimtelijke inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan station Menen en Harelbeke:** Uitbouw van mobipunten met een uitgebreid aanbod van zowel OV, fiets, deelvoertuigen als faciliterende services zoals kwalitatieve halteaccommodatie, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en pakketautomaten moet combimobiliteit in belangrijke mate stimuleren. Dit maakt het gebruik van duurzame verplaatsingsmiddelen aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een kwalitatieve ruimtelijke inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen:** De OV haltes worden hier verder uitgebouwd als multimodale mobipunten met kwalitatieve halteaccommodatie, overstap- en parkeergelegenheden. Dit maakt het gebruik van het HOV aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een kwalitatieve ruimtelijke inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP4: Uitbouwen van regionale P&R:** De uitbouw van regionale P+R stimuleert het aantal verplaatsingen met OV naar de (klein)stedelijke kernen binnen de vervoerregio en kan het autoverkeer binnen deze kernen laten afnemen, wat de verkeersleefbaarheid ten goede komt en het aantal verplaatsingen van de rand van de kernen tot de centra laat afnemen ten voordelen van meer OV verplaatsingen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP5: Uitbouwen van lokale mobipunten:** De OV haltes worden hier verder uitgebouwd als multimodale mobipunten met kwalitatieve halteaccommodatie, overstap- en parkeergelegenheden. Dit maakt het gebruik van het OV aantrekkelijker en eenvoudiger, wat het aantal verplaatsingen met privé gemotoriseerd verkeer kan laten afnemen. Daarnaast betreft dit ook een ruimtelijk inrichting op plekken met een hoge knooppuntwaarde en rond strategische collectieve vervoersknopen. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP6: Uitbouwen van buurt mobipunten:** idem als MP5.
- **MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) mobipunten en omgekeerd:** Deze maatregel ligt in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand om bepaalde voorzieningen te bereiken en kan dus leiden tot een toename van korte actieve verplaatsingen of verplaatsingen met het OV naar verdere bestemmingen. Daarnaast zorgt het ook voor een inperking van de toename van het ruimtebeslag op plaatsen met een slechte knooppuntwaarde. Daarom is er een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **MP8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (de mobipunten):** Idem als MP7.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|
| MOBIPUNTEN | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat |
| MP1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem | | | | |
| MP2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan station Menen en Harelbeke | | | | |
| MP3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen | | | | |
| MP4: Uitbouwen van regionale P&R | | | | |
| MP5: Uitbouwen van lokale mobipunten | | | | |
| MP6: Uitbouwen van buurt mobipunten | | | | |
| MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) mobipunten en omgekeerd | | | | |
| MP8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (de mobipunten) | | | | |

#### 6.3.1.3.8 Pijler mobiliteitsaanbod - Logistieke knopen

- **LK1: Bestendigen bestaande logistieke knopen:** Deze maatregel gaat uitdrukkelijk over bestendigen van wat er is en niet over verder ontwikkelen. Daarom is er geen bijdrage aan de vier thema's.
- **LK2: Ontwikkeling Regionale overslag centra ROC(s) of Specifieke overslagcentra SOC's langs KBK:** Ook deze maatregel ligt in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand van vrachtverkeer om bepaalde voorzieningen te bereiken. Deze specifieke maatregel kan echter de doelstellingen binnen het thema ruimte afzwakken en biodiversiteit afzwakken door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langsheen het KBK en daarom is er slechts een beperkte bijdrage aan ruimte en biodiversiteit. Aan gezondheid en klimaat is er een matige bijdrage.
- **LK3: Verder ontwikkelen bestaande regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR):** deze maatregel ligt in de lijn van het transit oriented development; waarbij er meer intense ruimtelijke ontwikkelingen worden doorgevoerd in de directe omgeving van belangrijke knooppunten. Dit zorgt voor een afname in de verplaatsingsafstand van vrachtverkeer om bepaalde voorzieningen te bereiken. Deze specifieke maatregel kan echter de doelstellingen binnen het thema ruimte afzwakken door uitbreidend ruimtebeslag en daarom is er slechts een beperkte bijdrage aan ruimte. Aan gezondheid, biodiversiteit en klimaat is er een matige bijdrage.
- **LK4: Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen:** Deze maatregel heeft als voornaamste doelstelling om tot een efficiënter vrachttransport met vlotte doorgang te komen in de vervoerregio. Omdat deze maatregel grotendeels de bestendiging van een bestaande situatie omvat, levert deze maatregel slechts een eerder beperkte bijdrage aan alle vier thema's.
- **LK5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen:** Deze maatregel zou kunnen leiden tot een uitbreiding van ruimtebeslag in de vervoerregio door bijkomende weginfrastructuur. Bijgevolg is deze maatregel eerder contraproductief naar het thema ruimte en wordt ook geen bijdrage geleverd t.a.v. de realisatie van biodiversiteitsdoelstellingen. De maatregel levert wel een beperkte bijdrage aan de doelstellingen van de beleidsthema's gezondheid en klimaat door mogelijks verkorte en efficiëntere routes voor vrachtverkeer van het hogere wegennet naar de logistieke knopen en/of het vermijden van woonwijken wat bevorderlijk is voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in die wijken. Anderzijds kan er ter hoogte van de nieuwe infrastructuur een impact zijn op vlak van lucht en geluid.

| BOUWSTENEN | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|
| LOGISTIEK KNOPEN | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| LK1: Bestendigen bestaande logistieke knopen | | | | |
| LK2: Ontwikkeling Regionale overslag centra ROC(s) of Specifieke overslagcentra SOC's langs KBK | | | | |
| LK3: Verder ontwikkelen bestaande regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR) | | | | |
| LK4: Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen | | | | |
| LK5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen | | | | |

#### 6.3.1.3.9 Pijler mobiliteitsaanbod - Mobiliteitsnetwerk algemeen

- **M1: Uitbouwen van innovatieve mobiliteitssystemen:** Door open te staan voor de meest innovatieve mobiliteitsoplossingen kunnen allerlei nieuwe technologieën of mobiliteitsexperimenten toegepast worden in de vervoerregio. Voorbeelden zijn innovatie deelsystemen met duurzame transportmodi of autonome shuttles. Gezien de abstracte aard, maar innovatie focus van deze maatregel worden alles thema's hier met een matige bijdrage gescoord.
- **M2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,…):** Deze laagdrempeligheid verkleint de vervoersarmoede en zorgt ervoor dat duurzame vervoersmodi zo eenvoudig mogelijk ter beschikken worden gebracht aan de gebruikers. Dit kan bijgevolg zorgen voor een stimulatie van het aantal duurzame verplaatsingen, ten koste van verplaatsingen met de auto. Gezien de abstracte aard, maar innovatie focus van deze maatregel worden alle thema's hier met een matige bijdrage gescoord.
- **M3: Vergroenen voertuigenpark:** Deze maatregel volgt de Vlaamse doelstelling om vergroening toe te passen op alle voertuigcategorieën en dat distributie met voertuigen in de stadscentra vanaf 2025 enkel nog emissieloos zou mogen gebeuren. Hierdoor levert deze maatregel een sterke bijdrage aan de thema's gezondheid en klimaat en een matige bijdrage aan ruimte en biodiversiteit.
- **M4: Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen:** Bij deze maatregel wordt ingezet op de shift naar meer milieuvriendelijke voertuigen door het voorzien van toegankelijke, veilige en gebruiksvriendelijke laadvoorzieningen in de regio voor zowel personenwagens, deelvoertuigen als vrachtvervoer. Bijgevolg levert de maatregel een matige bijdrage aan de vier thema's.
- **M5: Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen:** Het weren van de meer vervuilende voertuigen binnen de stedelijke centra kan het gebruik van de meest vervuilende wagens sterk doen afnemen en zo het gebruik van de minder vervuilende alternatieven stimuleren, althans in de stedelijke omgeving. Daarom wordt deze maatregel hoofdzakelijk beoordeeld voor de stedelijke centra binnen de vervoerregio. Met een sterke bijdrage voor de thema's gezondheid en klimaat door de mogelijke sterke verbetering van de luchtkwaliteit in de stadscentra en een matige bijdrage voor de thema's ruimte en biodiversiteit.
- **M6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor-en wegennet:** Bij deze maatregel voorziet in geluidswerende maatregelen zoals afscherming, type wegbedekking, uitbreiding van groenvoorzieningen in de openbare ruimte, enz. Daarom levert deze maatregel een sterke bijdrage aan de thema's gezondheid, klimaat en biodiversiteit en een eerder matige bijdrage aan het thema ruimte.

- **M7: Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening:** Voorbeelden bij deze maatregel zijn bvb. de bibbus en de marktbus waardoor mensen minder verplaatsingen zouden moeten maken naar bepaalde diensten en voorzieningen. Dit komt vooral de gezondheid van mensen met beperkte fysieke mobiliteit ten goede. Deze maatregel levert echter niet zo'n sterke bijdrage aan de vier thema's als bovenstaande maatregelen en daarom is er slechts een beperkte bijdrage.

| **BOUWSTENEN** | **THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT** | | | |
|---|---|---|---|---|
| MOBILITEITSNETWERK ALGEMEEN | **Ruimte** | **Gezondheid** | **Biodiversiteit** | **Klimaat** |
| M1: Uitbouwen van innovatieve mobiliteitssystemen | | | | |
| M2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,…) | | | | |
| M3: Vergroenen voertuigenpark | | | | |
| M4: Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen | | | | |
| M5: Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen | | | | |
| M6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet | | | | |
| M7: Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening | | | | |

### 6.3.2 Effectgerichte beoordeling

Opmerking: de kaarten geven enkel verschillen weer voor de wegsegmenten met exact dezelfde codes voor begin en eindpunt in zowel de referentiesituatie 2030 als in het modelpakket (MP) in kwestie. Wegen die in het modelpakket zijn gesplitst of gewijzigd, waardoor hun begin- of eindpunt niet meer overeenstemt met de referentiesituatie, zijn weergegeven met "geen link". Hetzelfde geldt uiteraard ook voor volledig nieuwe wegsegmenten (b.v. omleidingswegen) die voorzien worden in een bepaald modelpakket. De beperkte link-aanpassingen aan de bestaande wegen gaan meestal niet gepaard met belangrijke verschuivingen van verkeer en daaraan gekoppelde potentieel significante impact op nabijgelegen bewoning of natuur. Dat is uiteraard wel het geval bij nieuwe (omleidings)wegen.

#### 6.3.2.1 *Effecten op leefbaarheid (woonkernen)*

**Modelpakket A**

Modelpakket A (MP1) zorgt in het grootste deel van de vervoersregio niet voor relevante verschuivingen van verkeer t.o.v. de referentiesituatie (< +/-500 pae/etmaal). Belangrijke verkeerstoenames zijn we in drie zones:

- Het oostelijk en noordelijk deel van de R8; dit leidt tot een verkeersafname op het zuidelijk en westelijk deel van diezelfde R8, evenals op delen van de E17 en de E403, en op een aantal lokale assen binnen en buiten de ring. Lokaal zijn er ook enkele wegen met verkeerstoename in Kuurne, maar globaal lijkt het effect op de leefbaarheid in het stedelijk gebied van Kortrijk positief te zijn.
- Op de N58 in Menen, die gepaard gaat met een verkeersafname op de N32b en de N362 in het centrum. Ook dit is positief ten aanzien van leefbaarheid.
- Op de nieuwe omleidingsweg van Anzegem, gepaard gaand met een aanzienlijke verkeers-afname op de doortocht van de N382 en de N494, uiteraard ook met positieve leefbaarheids-effecten tot gevolg.

In het centrum van Wevelgem wordt verkeer verschoven naar een zeer lokale (bestaande) omleiding.

**Modelpakket C**

De modelresultaten van modelpakket C (MP3) verschillen fundamenteel van die van MP1. MP3 bevat immers diverse drastische verkeerswerende of -ontradende maatregelen in doortochten door woonkernen, die voor grote verkeersverschuivingen zorgen in en rond de betreffende kernen. Het gaat daarbij zowel over infrastructurele maatregelen, als over flankerend beleid zoals parkeerkost.

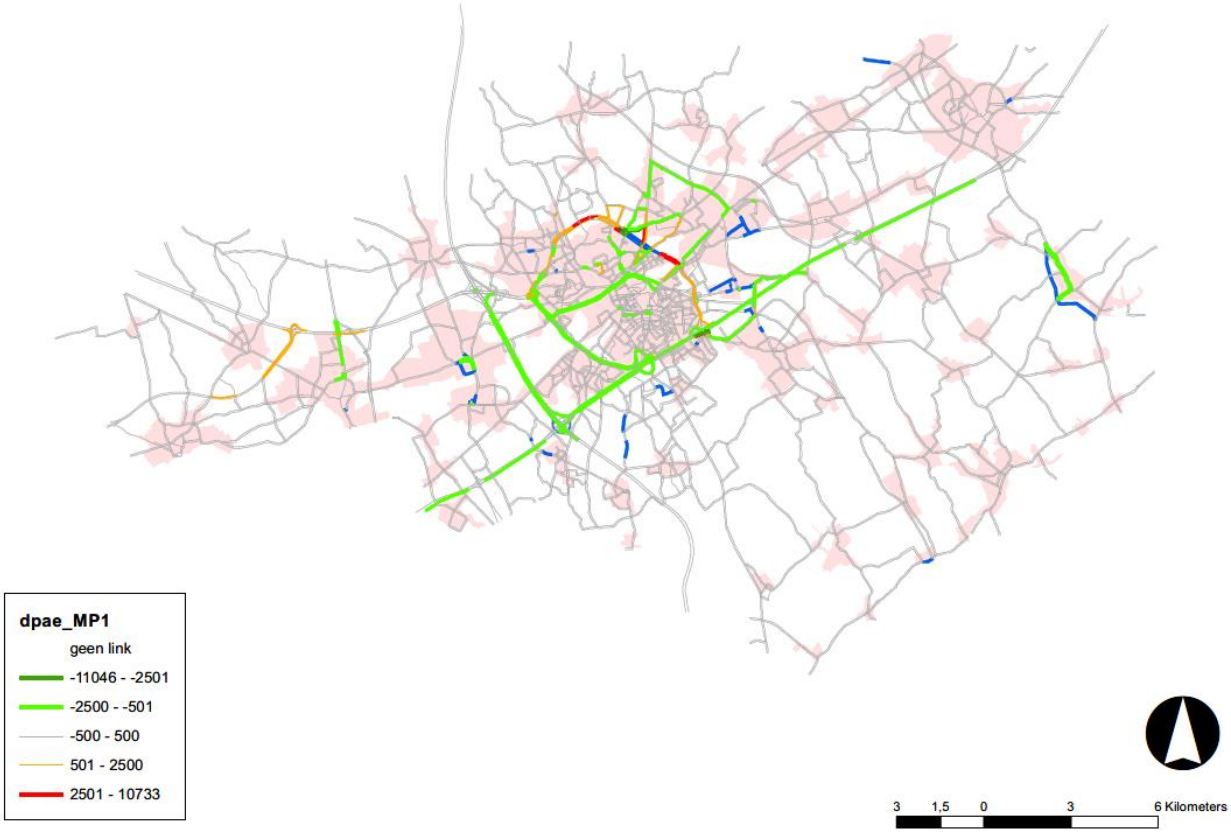
In heel wat kernen zijn de effecten van de maatregelen onverdeeld positief (Geluwe, Aalbeke, Beveren, Sint-Eloois-Vijve, Anzegem, Avelgem, Vichte, Ingooigem, Tiegem, Kooigem, Spiere). In andere kernen, inclusief de stedelijke gebieden van Kortrijk, Waregem en Menen, is het effectbeeld gemengd, met een sterke ontlasting van meerdere assen, maar ook met relevante toenames op andere assen. En dan zijn er ook enkele woonkernen die vooral negatieve effecten ondervinden van de doorgerekende maatregelen van MP3 (Zwevegem, Sint-Lodewijk, Gijzelbrechtegem, Otegem).

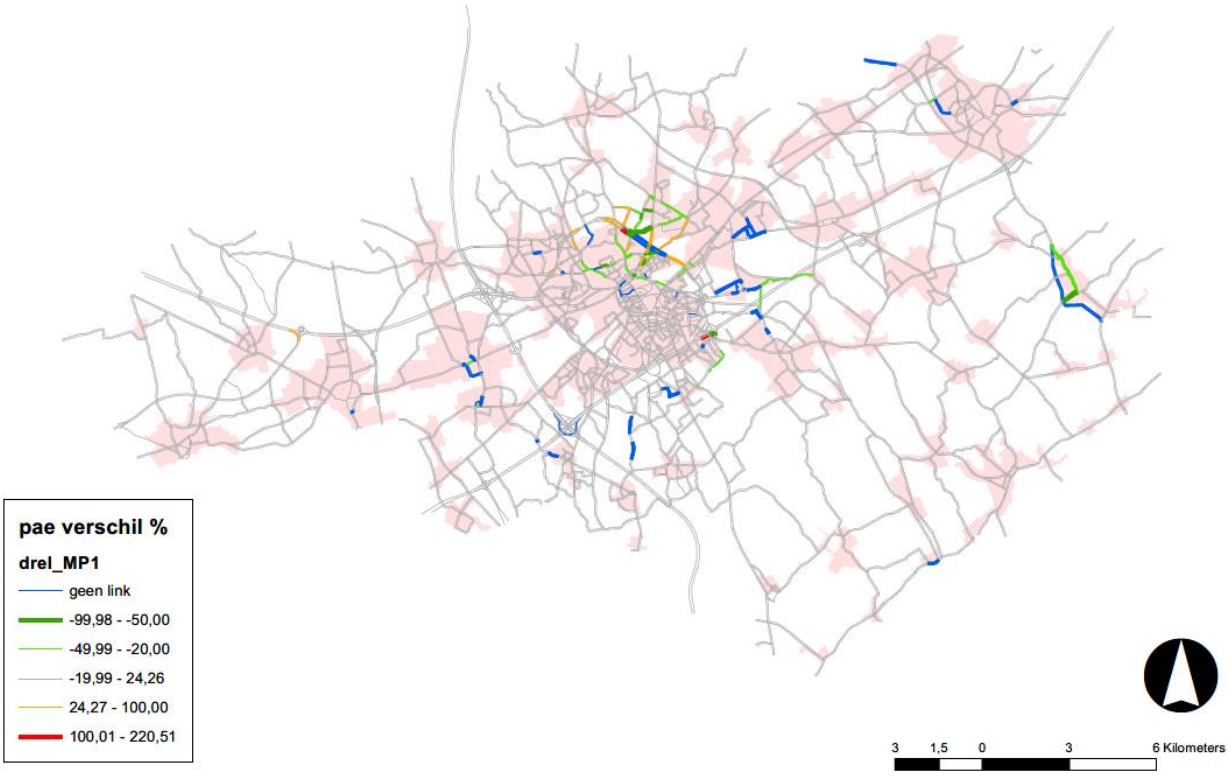
Voor Sint-Lodewijk, Gijzelbrechtegem en Otegem strookt dit duidelijk niet met de visie. We zien dit resultaat dus vooral als een indicator dat louter werken op het snelheidsregime wellicht onvoldoende zal zijn en er dus best wordt ingezet op bijkomende maatregelen om doorgaand verkeer te weren.

Voor Zwevegem is de situatie meer genuanceerd. Buiten het centrum strookt het resultaat op zich wel met de wegencategorisering zoals opgenomen in dit modelpakket (N8 als voornaamste drager van verkeer). Voor de passage van de N8 doorheen het centrum strookt het resultaat daarentegen niet met de visie, want trekt de N8 verkeer weg van de N391 terwijl de N391 hier juist geselecteerd is als

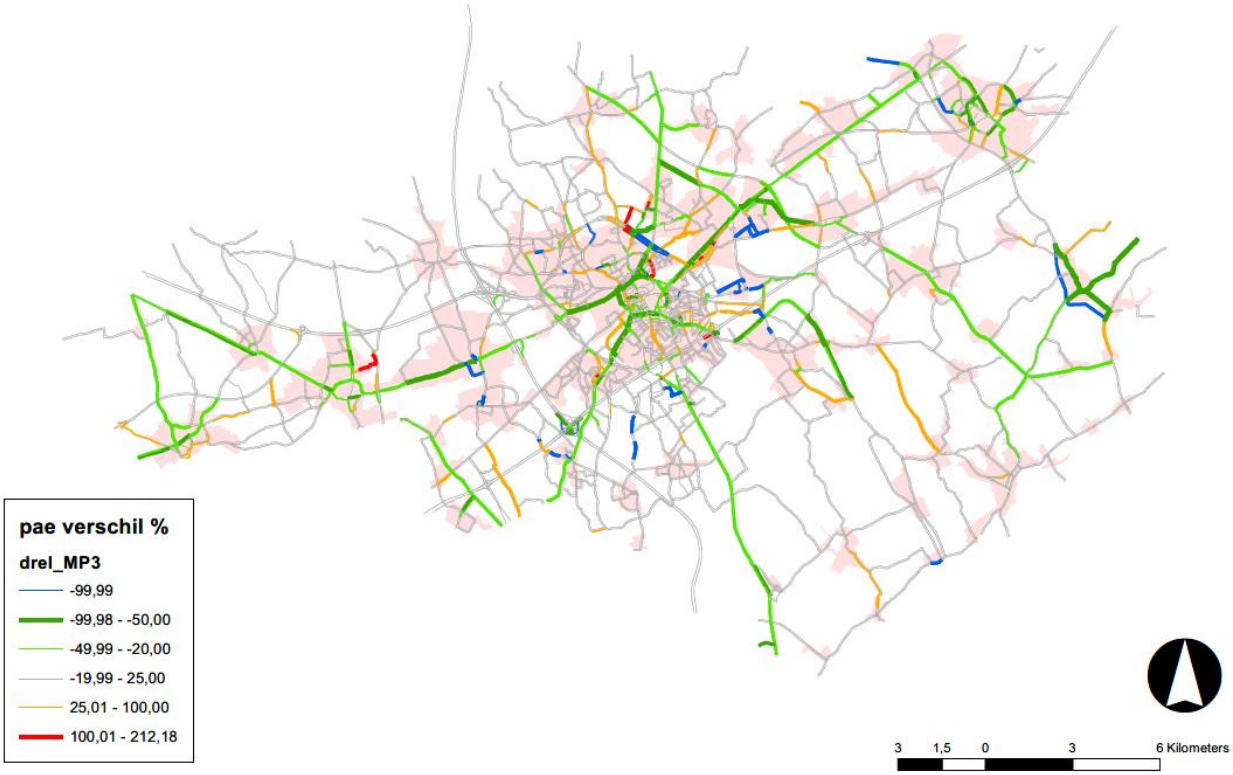
drager van doorgaand autoverkeer om zo het centrum van Zwevegem te ontlasten en meer kansen te geven voor OV en fiets. Ook hier is dit een indicator dat louter werken op het snelheidsregime wellicht onvoldoende zal zijn en er dus best wordt ingezet op bijkomende maatregelen om doorgaand verkeer uit het centrum te weren.

*Figuur 6-1 MP1 – Absolute en relatieve verschillen t.o.v. referentie (2030) met overlay woonkernen*




pae verschil %
drel_MP1
geen link
-99,98 - -50,00
-49,99 - -20,00
-19,99 - 24,26
24,27 - 100,00
100,01 - 220,51
3 1,5 0 3 6 Kilometers

*Figuur 6-2  MP3 – Absolute en relatieve verschillen t.o.v. referentie (2030) met overlay woonkernen*



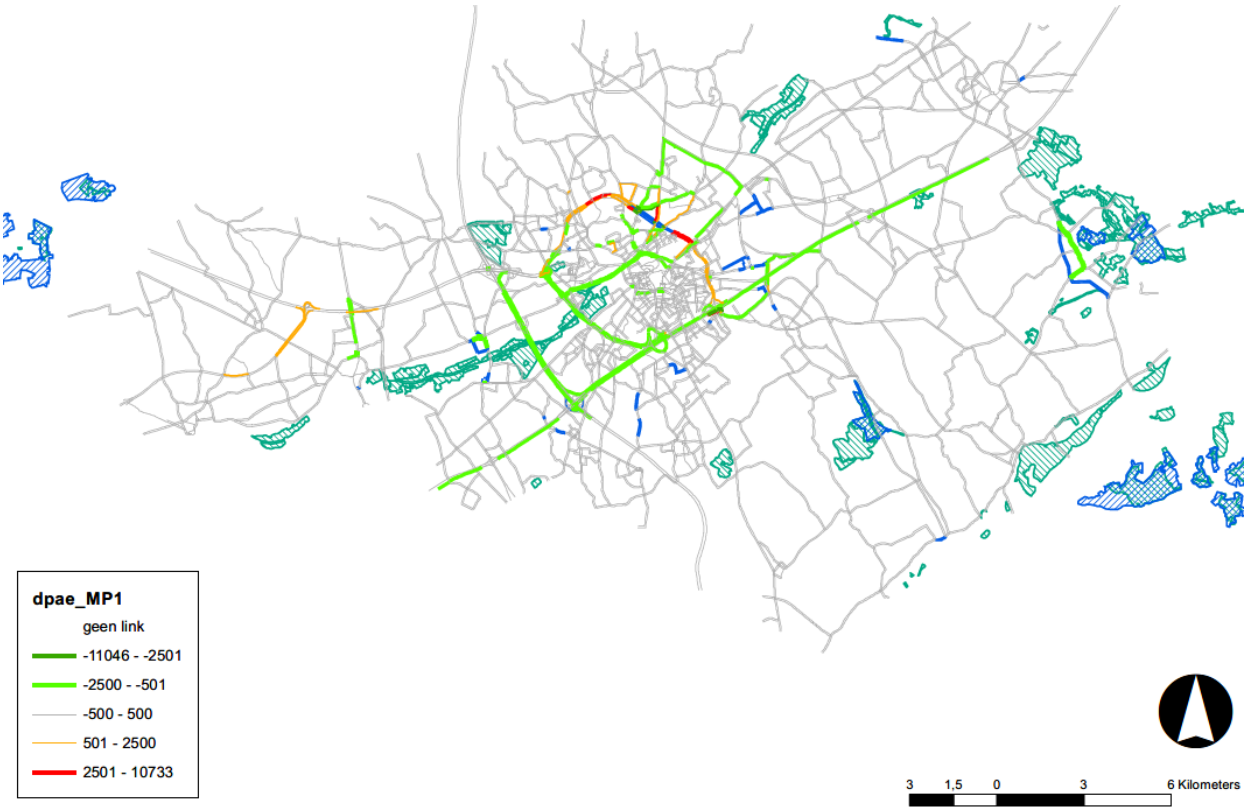
*Figuur 6-3 MP3 – Absolute verschillen t.o.v. MP1, met overlay woonkernen*

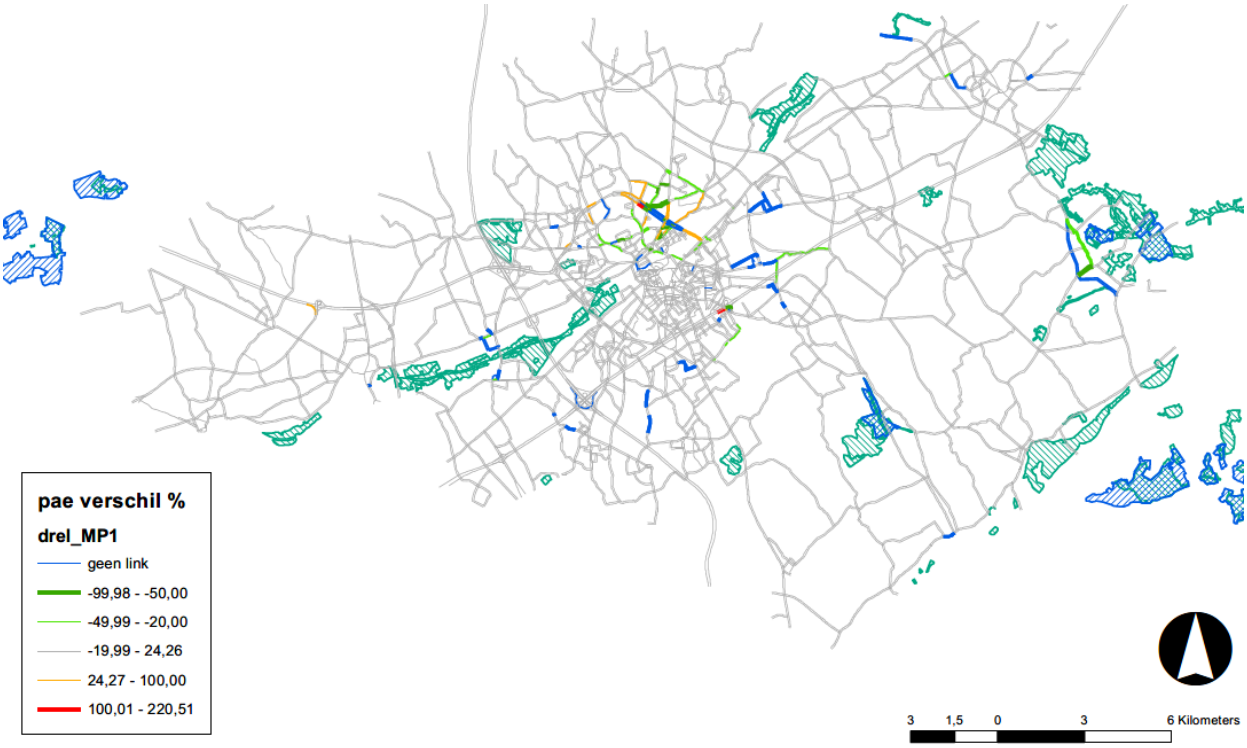
### 6.3.2.2 *Effecten op natuur*

De relevante verkeersverschuivingen van modelpakket **MP1** doen zich doorgaans niet voor op wegen in de nabijheid van habitatrichtlijn- of VEN-gebied. En waar er wel een relevante wijziging is, is het effect positief (afname van verkeer): in de Leievallei t.h.v. de R8 en de E403 tussen Kortrijk en Wevelgem, in de vallei van de Kasselrijbeek t.h.v. de E17 in Waregem, en in domein Hemsrode nabij de sterk ontlaste N382 in Anzegem.

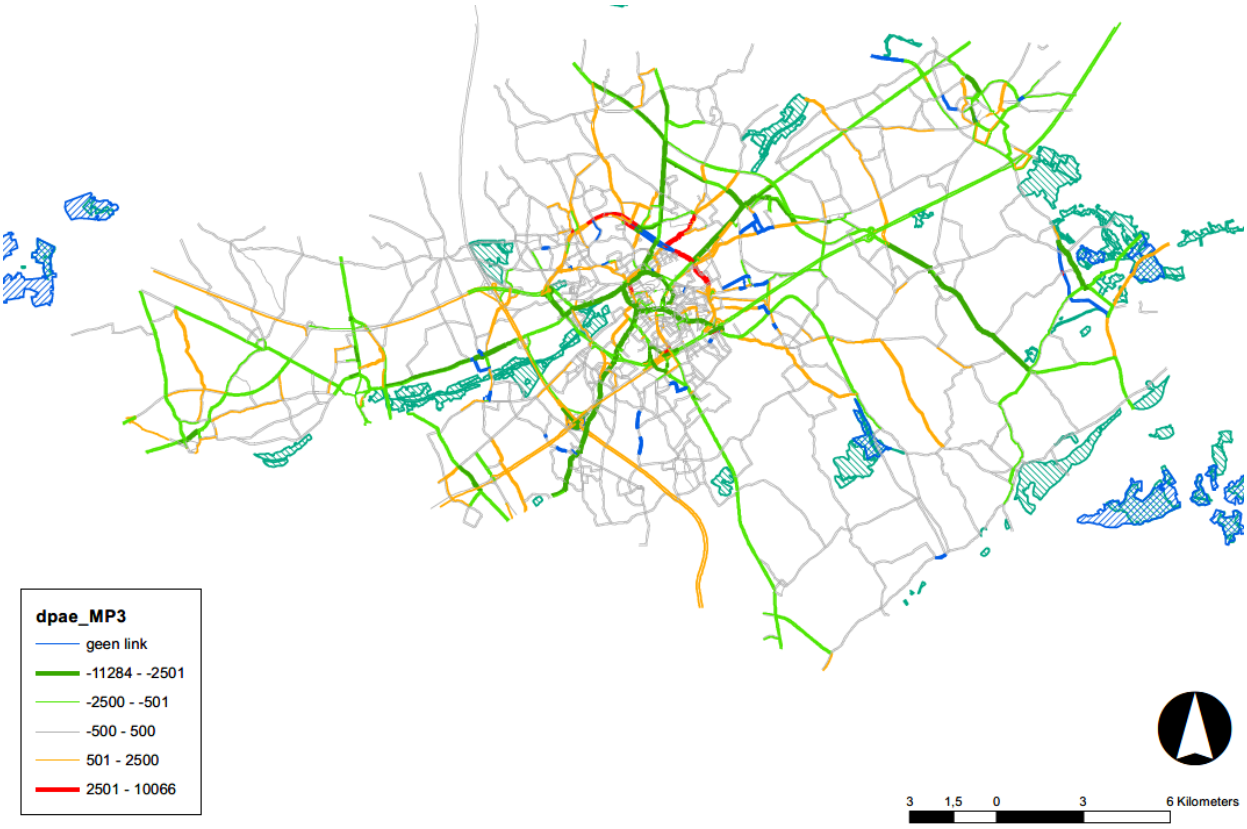
Modelpakket **MP3** heeft door de veel grotere verkeersverschuivingen als gevolg van de voorziene maatregelen in de doortochten ook potentieel veel meer impact op beschermde natuurgebieden. In de meeste gevallen gaat het om positieve effecten, o.m. op de Kasselrijbeek en op domein Hemsrode, waar de positieve effecten van MP1 versterkt worden. In de Leievallei is dat ook het geval t.h.v. de R8, maar t.h.v. de E403 en de as Wevelgem-Lauwe is er een (beperkte) verkeerstoename. De potentieel meest negatieve impact op natuur komt voor t.h.v. het Bouvelobos in Wortegem (dus net buiten de vervoersregio gelegen).

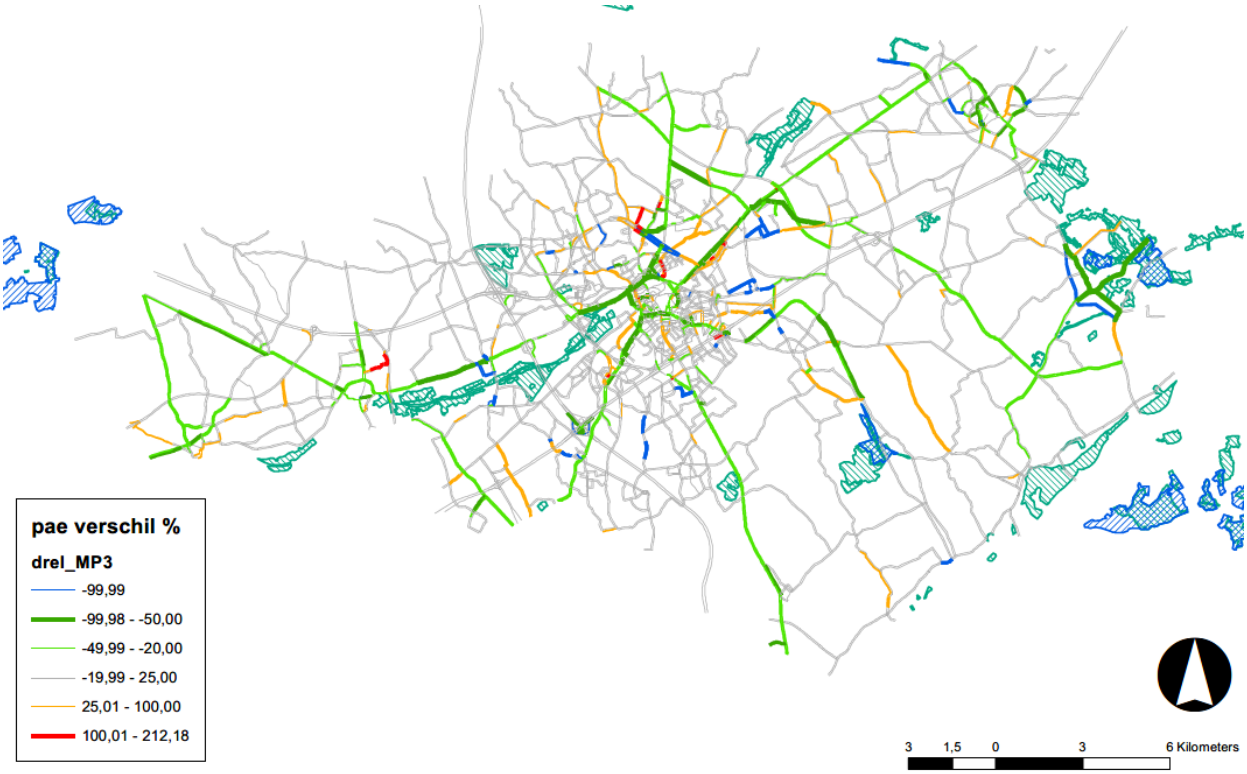
*Figuur 6-4 MP1 – Absolute en relatieve verschillen t.o.v. referentie (2030) met overlay HRL- en VEN-gebieden (resp. blauw en groen)*



*Figuur 6-5 MP3 – Absolute en relatieve verschillen t.o.v. referentie (2030) met overlay HRL- en VEN-gebieden (resp. blauw en groen)*



### 6.3.3 Conclusie quick scan

Uit de kwalitatieve doelgerichte beoordeling van de scenario's kunnen grosso modo volgende conclusies getrokken:

- Elk van de drie scenario's draagt mee bij aan de milieudoelstellingen de relevant zijn voor de verschillende receptoren (ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat). De mate waarin de scenario's aan deze milieudoelstellingen bijdragen is evenredig met de inspanningen die geleverd worden om een duurzame modal shift te maken. De transitiescenario's dragen hierdoor veel sterker bij dan het basisscenario.

- Bouwstenen die naar verwachting de sterkste milieubijdrage leveren zijn deze die gericht zijn op gedragsverandering, parkeerbeleid, expliciete reductie van emissie en op de uitrol van hoogwaardige fietsverbindingen en OV-lijnen (vooral bus en HOV). Ook inzet op mobipunten en op logistieke knopen en kades dragen bij aan de modal shift en worden gunstig beoordeeld.

- Bijkomende weginfrastructuur is op vlak milieueffecten minder eenduidig. Optimalisatie van vooral het hoofdwegennet en dragende wegennet en van vrachtroutes zorgt enerzijds voor een daling van het aantal voertuigkilometers doorheen woonkernen, wat goed is voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in die kernen. Maar anderzijds neemt het totaal aantal voertuigkilometers niet af en zorgt extra weginfrastructuur ook niet tot een gunstige impact op vlak van ruimtelijke impact of biodiversiteit.

Vooral dit laatste aspect komt ook expliciet tot uiting uit de effectgerichte evaluatie:

- Modelpakket A leunt het dichts aan bij het basisscenario en leidt slechts op een beperkt aantal plaatsen tot een betekenisvolle verschuiving van intensiteiten vanuit de lokale woonkernen naar het dragende wegennet.

- Modelpakket C, dat eerder aanleunt bij het transitiescenario met focus op leefbaarheid zorgt door de extra verkeerswerende en ontradende maatregelen (zowel infrastructureel als flankerend) voor een veel sterkere impact. De vastgestelde reroutingeffecten zijn echter niet eenduidig positief.

  Specifiek voor Sint-Lodewijk, Gijzelbrechtegem en Otegem wordt op basis van de effect-gerichte beoordeling een toename van intensiteiten verwacht die niet strookt met de visie. Dit resultaat is vooral te beschouwen als indicator dat louter werken op het snelheidsregime (zoals doorgerekend in het regionaal verkeersmodel) wellicht onvoldoende zal zijn en er dus best wordt ingezet op bijkomende maatregelen om doorgaand verkeer te weren.

  Voor Zwevegem is de situatie meer genuanceerd. Buiten het centrum strookt het resultaat op zich wel met de wegencategorisering zoals opgenomen in dit modelpakket (N8 als voornaamste drager van verkeer). Voor de passage van de N8 doorheen het centrum strookt het resultaat daarentegen niet met de visie. Volgens de modelresultaten trekt de N8 verkeer weg van de N391 terwijl de N391 hier juist geselecteerd is als drager van doorgaand autoverkeer om zo het centrum van Zwevegem te ontlasten en meer kansen te geven voor OV en fiets. Ook hier is dit een indicator dat louter werken op het snelheidsregime wellicht onvoldoende zal zijn en er dus best wordt ingezet op bijkomende maatregelen om doorgaand verkeer uit het centrum te weren.

- In modelpakket C zijn er ook enkele aandachtspunten voor het verdere milieueffecten-onderzoek op vlak van biodiversiteit. In de Leievallei is er t.h.v. de E403 en de as Wevelgem-Lauwe een (beperkte) verkeerstoename en ook t.h.v. het Bouvelobos in Wortegem (dus net buiten de vervoersregio gelegen) is een toename te verwachten.

# 7 BIJLAGEN

## 7.1 Synthesetabel doelgerichte beoordeling

| BOUWSTENEN | THEMA'S BASISCENARIO | | | | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pijler GEDRAG | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat | Ruimte | Gezondheid | Biodiversiteit | Klimaat |
| G1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering | | | | | | | | | | | | |
| G2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen | | | | | | | | | | | | |
| G3: Doelgroepengericht intermediairen en ambassadeurs aantrekken | | | | | | | | | | | | |
| G4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden | | | | | | | | | | | | |
| G5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen (bv: kilometerheffing, mobiliteitsbudget, compensatie extra kosten modal shift bij vracht, …) | | | | | | | | | | | | |
| G6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers | | | | | | | | | | | | |
| G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer | | | | | | | | | | | | |
| G8: Stimuleren stromen werfverkeer verduurzamen (charter bouwsector, sturen dmv vergunningen) | | | | | | | | | | | | |
| G9: Regionale parkeerstrategie - afspraken over gedifferentieerde parkeertarieven maken | | | | | | | | | | | | |
| G10: Streven naar daling van het aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat) | | | | | | | | | | | | |
| G11: Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren (maximaal stallen op privéterrein en voorzien van gecentraliseerde parkeerplaatsen | | | | | | | | | | | | |
| Pijler RUIMTE | Rui | Gez | Bio | Kli | Rui | Gez | Bio | Kli | Rui | Gez | Bio | Kli |
| R1: Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen samen bekijken ifv de langetermijnvisie | | | | | | | | | | | | |
| R2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen | | | | | | | | | | | | |
| R3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid | | | | | | | | | | | | |
| R4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken | | | | | | | | | | | | |
| R5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede multimodale bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie | | | | | | | | | | | | |
| R6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid | | | | | | | | | | | | |

| BOUWSTENEN | THEMA'S BASISCENARIO | | | | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| R7: Naast slim verdichten ook ontluchten waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen | | | | | | | | | | | | |
| R8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik | | | | | | | | | | | | |
| FIETS | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** |
| F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen | | | | | | | | | | | | |
| F2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen | | | | | | | | | | | | |
| F3: Uitrollen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) | | | | | | | | | | | | |
| F4: Vlotte aansluiting en verknoping v/d fietsvoorzieningen op verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes | | | | | | | | | | | | |
| F5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen | | | | | | | | | | | | |
| F6: Fietsvriendelijke mobiliteitskamers (autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30 km/u en zonder doorgaand autoverkeer) | | | | | | | | | | | | |
| F7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio | | | | | | | | | | | | |
| F8: Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies in het straatbeeld voorzien | | | | | | | | | | | | |
| F9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/… door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte | | | | | | | | | | | | |
| OPENBAAR VERVOER | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** |
| OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen | | | | | | | | | | | | |
| OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen | | | | | | | | | | | | |
| OV3: (Her-)openen van bijkomende treinstations | | | | | | | | | | | | |
| OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen | | | | | | | | | | | | |
| OV5: Uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen | | | | | | | | | | | | |
| OV6: Uitbouwen voorstadsnet | | | | | | | | | | | | |
| OV7: Uitbouwen metro Lille-Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken | | | | | | | | | | | | |
| OV8: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen | | | | | | | | | | | | |

| BOUWSTENEN | THEMA'S BASISCENARIO | | | | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OV9: Verhogen frequentie AN | | | | | | | | | | | | |
| OV10: Versterken Vervoer op Maat (VOM) binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM | | | | | | | | | | | | |
| OV11: Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VOM | | | | | | | | | | | | |
| OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie | | | | | | | | | | | | |
| WEGENNET | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** |
| W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet | | | | | | | | | | | | |
| W2: Optimalisatie van het dragend net | | | | | | | | | | | | |
| W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer | | | | | | | | | | | | |
| W4: Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk | | | | | | | | | | | | |
| W5: Een netwerk van deelwagen in een multimodaal bereikbare regio | | | | | | | | | | | | |
| W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings | | | | | | | | | | | | |
| ~~W7: Verlagen maximumsnelheid op het hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones~~ | | | | | | | | | | | | |
| WATERWEGENNET | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** |
| WW1: Realisatie opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) | | | | | | | | | | | | |
| WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publiek) kaaimuren | | | | | | | | | | | | |
| WW3: Afstemming met rederijen rond free time | | | | | | | | | | | | |
| MOBIPUNTEN | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** |
| MP1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem | | | | | | | | | | | | |

| BOUWSTENEN | THEMA'S BASISCENARIO | | | | THEMA'S TRANSITIESCENARIO LEEFBAARHEID | | | | THEMA'S TRANSITIESCENARIO VRACHT | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MP2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan station Menen en Harelbeke | | | | | | | | | | | | |
| MP3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen | | | | | | | | | | | | |
| MP4: Uitbouwen van regionale P&R | | | | | | | | | | | | |
| MP5: Uitbouwen van lokale mobipunten | | | | | | | | | | | | |
| MP6: Uitbouwen van buurt mobipunten | | | | | | | | | | | | |
| MP7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op (regionale) mobipunten en omgekeerd | | | | | | | | | | | | |
| MP8: Verdichten in de omgeving van multimodeal knooppunten (de mobipunten) | | | | | | | | | | | | |
| LOGISTIEK KNOPEN | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** |
| LK1: Bestendigen bestaande logistieke knopen | | | | | | | | | | | | |
| LK2: Ontwikkeling Regionale overslag centra ROC(s) of Specifieke overslagcentra SOC's langs KBK | | | | | | | | | | | | |
| LK3: Verder ontwikkelen bestaande regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR) | | | | | | | | | | | | |
| LK4: Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen | | | | | | | | | | | | |
| LK5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen | | | | | | | | | | | | |
| MOBILITEITSNETWERK ALGEMEEN | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** | **Rui** | **Gez** | **Bio** | **Kli** |
| M1: Uitbouwen van innovatieve mobiliteitssystemen | | | | | | | | | | | | |
| M2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,…) | | | | | | | | | | | | |
| M3: Vergroenen voertuigenpark | | | | | | | | | | | | |
| M4: Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen | | | | | | | | | | | | |
| M5: Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen | | | | | | | | | | | | |
| M6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor-en wegennet | | | | | | | | | | | | |
| M7: Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening | | | | | | | | | | | | |

## 7.2 Beschrijving modelpakketten

**© Antea Group 2022**

**Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.**