SYNTHESENOTA

VERVOERREGIO KORTRIJK

De opmaak van het regionale mobiliteitsplan bestaat uit verschillende fases. Volgend op de oriëntatienota bundelt de synthesenota de doelen voor de regio, de gewenste netwerken welke resulteren in het voorlopige beleidsscenario 2030 welke de Vervoerregio Kortrijk weerhoudt en zal uitdragen.

Goedgekeurd vervoerregioraad van 12 december 2022

COLOFON

Titel: Draft synthesenota Vervoerregio Kortrijk

Versie 1_1
Datum: 12/12/2022

Vervoerregio Kortrijk:
Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Lendelede, Menen, Spiere-Helkijn, Waregem, Wervik, Wevelgem en Zwevegem

Auteurs: Sweco, BUUR, Rebel Group, Goudappel Coffeng, The New Drive, APPM, Levuur

Verantwoordelijke uitgever:
Vlaamse Overheid
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

INHOUDSTAFEL

1. Situering en proces ... 8
1.1. Situering ... 9
1.2. Proces regionaal mobiliteitsplan ... 11
1.3. Leeswijzer ... 14
2. Samen vooruit: ambities en doelstellingen ... 15
2.1. Contrei: Ambities en ruimtelijke krachtlijnen voor de regio ... 16
2.2. Mobiliteitsdoelstellingen voor 2030 met doorkijk op lange termijn ... 17
2.2.1. VITAAL: meer duurzame en actieve verplaatsingen ... 18
2.2.2. VLOT: kortere en snellere verplaatsingen ... 19
2.2.3. VERKEERSLEEFBAAR: veilig, gezond en aangenaam ... 20
2.2.4. VOOR IEDEREEN: voorzieningen bereikbaar op maat van elke doelgroep ... 21
2.2.5. VRACHT: Stijgend aandeel goederenvervoer over spoor en water ... 22
2.3. Targets voor doelstellingen ... 23
2.3.1. Modal Shift personenvervoer ... 24
2.3.2. Modal Shift vrachtverkeer ... 25
2.3.3. gereden VoertuigkilometerS niet duurzame modi ... 26
2.3.4. Verkeersongevallen ... 27
2.3.5. Bijkomend ruimtebeslag ... 28
2.3.6. Toegankelijkheid haltes ... 29
2.3.7. Verdere uitwerking van de regiospecifieke targets ... 29
3. Naar een mobiliteitstransitie ... 30
3.1. Nood aan een integrale aanpak ... 31
3.2. Gedifferentieerde aanpak ... 33
3.3. Samenwerken als sleutel tot succes ... 36
3.4. De mobiliteitstransitie in praktijk: innoveren, uitproberen en- al doende - bijsturen ... 37

4. Leidende principes voor een toekomstgerichte mobiliteitsaanpak ... 38
4.1. Basis voor toekomstgerichte mobiliteitstransitie ... 39
4.2. Actief ondersteunen van gedragsverandering ... 40
4.3. Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbonden ... 41
4.4. Naar een beter en omgevingsvriendelijker mobiliteitsaanbod ... 42
5. Thematische visies en bouwstenen ... 49
5.1. Actief ondersteunen van gedragsverandering ... 51
5.1.1. Waar willen we naar toe? ... 52
5.1.2. Hoe willen we dit bereiken? ... 60
5.2. Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbinden ... 62
5.2.1. Waar willen we naartoe ... 63
5.2.2. Hoe willen we dit bereiken? ... 69
5.3. Fiets ... 70
5.3.1. Waar willen we naartoe? ... 71
5.3.2. Hoe willen we dat bereiken? ... 75
5.4. Openbaar vervoer en spoor ... 78
5.4.1. Waar willen we naar toe? ... 79
5.4.2. Hoe willen we dit bereiken? ... 85
5.5. Wegennet ... 91
5.5.1. Waar willen we naar toe? ... 92
5.5.2. Hoe willen we dit bereiken? ... 102
5.6. Waterwegennet ... 108
5.6.1. Waar willen we naartoe ... 109
5.6.2. Hoe willen we dat bereiken? ... 110
5.7. Mobipunten (Hoppinpunten) ... 112
5.7.1. Waar willen we naartoe? ... 114
5.7.2. Hoe willen we dat bereiken? ... 120

5.8. Logistieke knooppunten 123
5.8.1. Waar willen we naartoe? 124
5.8.2. Hoe willen we dat bereiken? 126
5.9. Overkoepelende bouwstenen voor alle mobiliteitsnetten 128
6. Vervolgstappen proces RMP 129

1. SITUERING EN PROCES

De opmaak van het regionale mobiliteitsplan bestaat uit verschillende fases. Volgend op de oriëntatienota en de visienota bundelt de synthesenota de doelen voor de regio, de gewenste netwerken welke resulteren in het voorlopige beleidsscenario 2030 welke de Vervoerregio Kortrijk weerhoudt en zal uitdragen.

1.1. SITUERING

DE VERVOERREGIO KORTRIJK

In 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's.

Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan gemeentegrensoverschrijdende mobiliteitsuitdagingen.

De vervoerregio Kortrijk omvat 13 gemeenten en bestrijkt ongeveer ca. 400 km². In 2017 telde de vervoerregio iets meer dan 306.000 inwoners. Het gaat om een compacte regio die dicht bevolkt is. 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. Daarnaast bedroeg de werkzaamheids- graad in Zuid-West-Vlaanderen in 2016 bijna 70% van de bevolking wat duidelijk hoger is dan de werkzaamheidsgraad van 67,2% in het Vlaams Gewest.

DECREET BASISBEREIKBAARHEID

De opmaak van deze nota kadert in de uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid. Dit decreet beschrijft de rol van de vervoerregio's en de mobiliteitsplanning in Vlaanderen. Het beschrijft op welke manier mobiliteit de komende jaren in Vlaanderen zal worden vormgegeven. Waar we vroeger vertrokken van het concept 'basismobiliteit', is nu 'basisbereikbaarheid' de leidraad. Het regionaal mobiliteitsplan zal de principes van basisbereikbaarheid toepassen op de Vervoerregio Kortrijk. Basisbereikbaarheid vertrekt van volgende doelen:

1. het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
2. combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken;
3. alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat, inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer, te capteren, te integreren en de exploitatievoorwaarden te vereenvoudigen;
4. een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren.

Verder gaat basisbereikbaarheid hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van planvorming, financiering, investeringen, onderhoud en exploitatie. De nota houdt rekening met beleidsdocumenten op hogere niveaus en andere beleidsdomeinen.

ROL VAN DE VERVOERREGIO OP 5 SCHAALNIVEAU'S

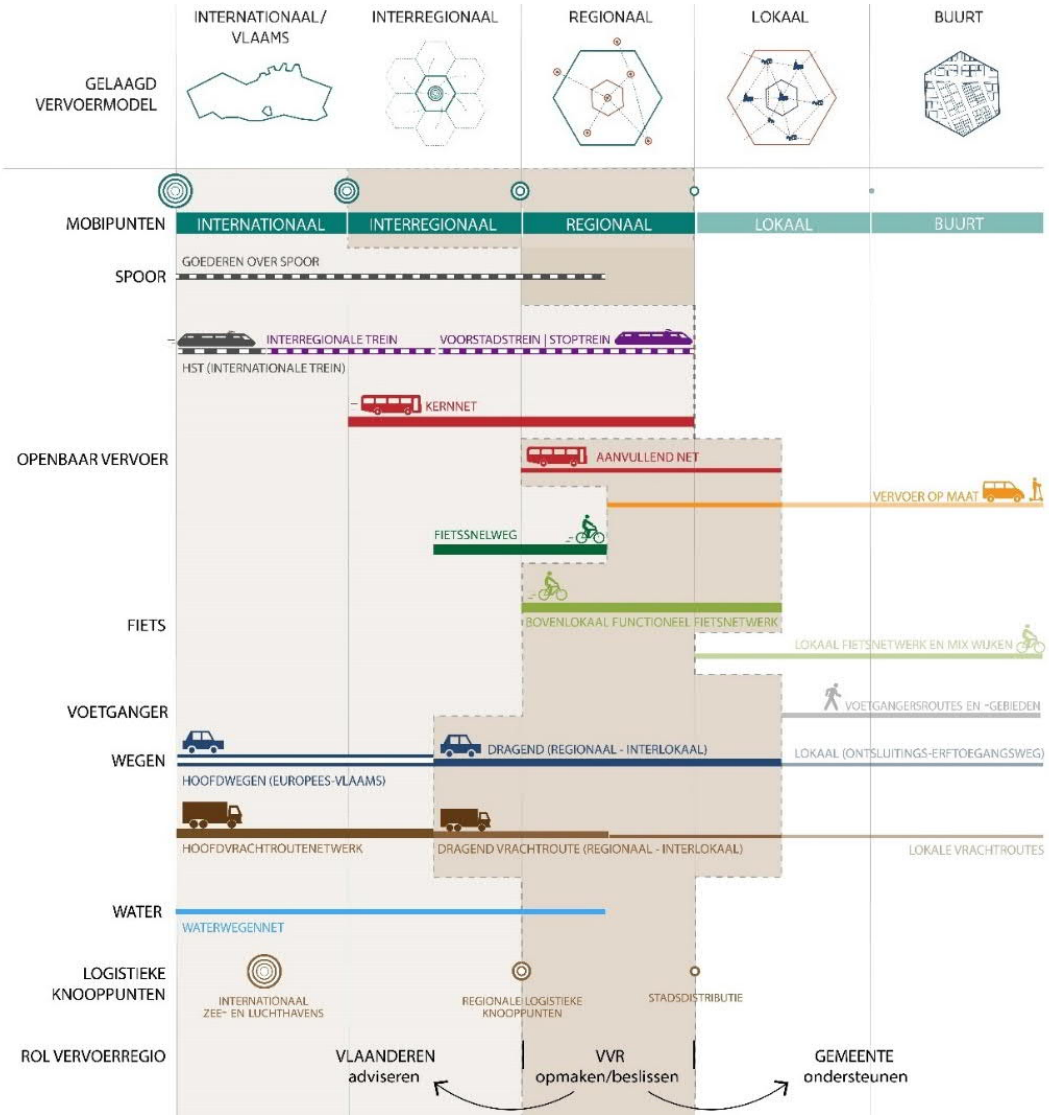
De vervoerregio's zijn nieuwe instellingen die nog volop bezig zijn met het afbakenen van hun bevoegdheden. Volgende schema geeft aan over welke thema's de vervoerregio moet beslissen (donkerste bruin), over welke thema's ze Vlaanderen kan adviseren (beige) en bij welke thema's ze de lokale besturen kan ondersteunen.

Met betrekking tot de mobipunten ligt de taak voor de vervoerregio bij de knooppunten tussen het internationale en het interregionale, het interregionale en het regionale en het regionale en lokale.

Met betrekking tot de mobipunten ligt de focus vanuit de vervoerregio op de interregionale en regionale mobipunten. Het uitwerken van de lokale en buurtmobipunten vormt een taak voor de gemeenten waar de vervoerregio een adviserende en coördinerende rol in heeft.

Het treinnet (zowel voor personenvervoer als voor vracht), het hoofdwegennet, de fietssnelwegen, het waterwegennetwerk en het kernnet zijn materie voor een hogere overheid. Het uitwerken van het aanvullend net en het vervoer op maat vormen dan weer de kern van de taak van de vervoerregio's. Op vlak van de fiets ligt de focus van de vervoerregio's op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk.

Zowel wat betreft het personenvervoer als het vrachtverkeer moeten de vervoerregio's zich uitspreken over het dragende netwerk dat wordt onderverdeeld in het regionale en interlokale (vrachtroute)netwerk. Aansluitend deelt de vervoerregio de bevoegdheid om locaties aan te duiden voor de ontwikkeling van regionale logistieke knooppunten met Vlaanderen. Waar Vlaanderen erover waakt dat een bijkomend logistiek knooppunt het multimodale netwerk versterkt in plaats van verzwakt, buigt de vervoerregio zich over de concrete inplanting van de knoop op het terrein.



Het gelaagde mobiliteitsaanbod en de rol van de VVR

1.2. PROCES REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

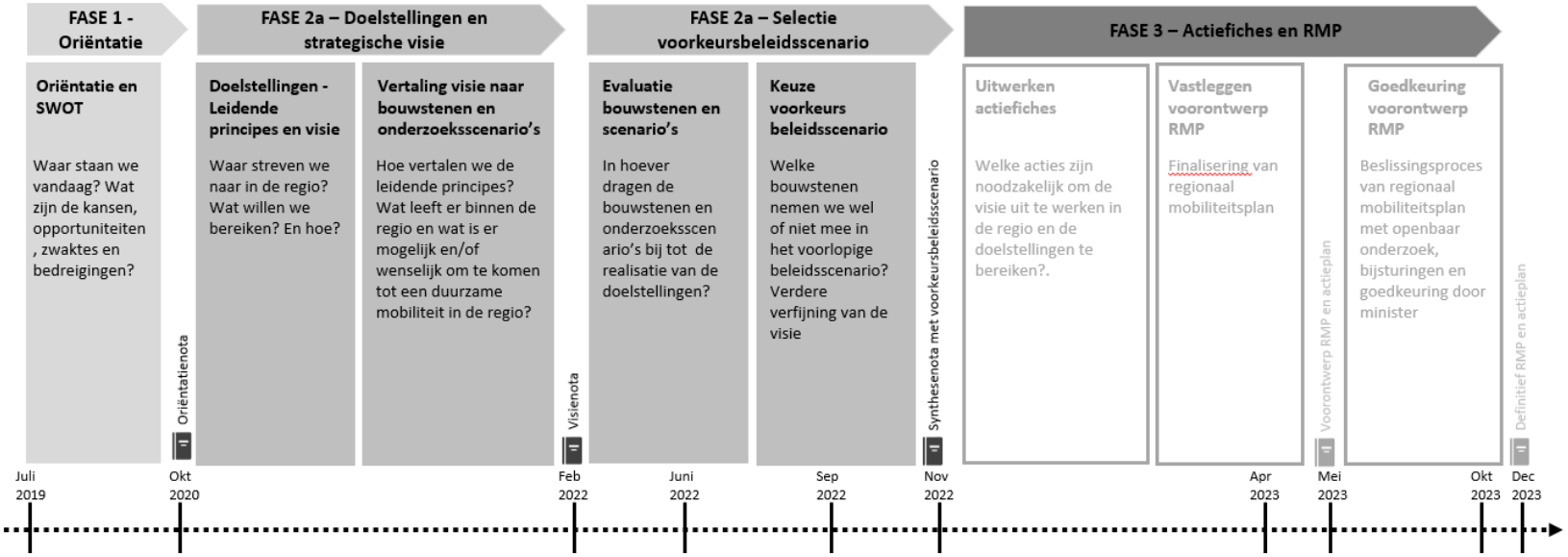
EEN REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

Het regionaal mobiliteitsplan legt de mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. De link met het ruimtelijk beleid is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan. In de vervoerregio Kortrijk vertrekken we bij het uitwerken van het regionale mobiliteitsplan dan ook vanuit de visie en krachtlijnen die werden geformuleerd in de ruimtelijke visie voor de regio (Regiovisie - Contrei, 2018). Op die manier verzekeren we de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan waarin mobiliteit en ruimte onlosmakelijk met elkaar verbonden worden. De input uit de strategische visie wordt aangevuld en geactualiseerd met recente inzichten uit de strategische projecten. Voor het richtjaar 2030 wordt een beleidsscenario uitgewerkt met de focus op de bevoegdheden van de leden van de vervoerregio, maar ook richtlijnen voor andere beleidsniveaus en -domeinen.

OPMAAK IN DRIE FASEN

Op basis van de Europese SUMP-richtlijnen wordt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan (RMP) in drie fasen vormgegeven. Deze SUMP-richtlijnen zijn opgemaakt door de Europese Commissie (EC) en bieden het kader voor de uitwerking van duurzame mobiliteitsplannen.

De eerste fase, de oriënteringsfase, werd beschreven in de oriëntatienota en goedgekeurd door de Vervoerregioraad (2 oktober 2020). De nota beschrijft waar we vandaag staan, en geeft een beeld van de kansen, opportuniteiten, zwaktes en bedreigingen. De tweede fase, de synthesefase bestaat uit de opbouw van de strategische visie, doelen, targets en bouwstenen om via een aantal onderzoeksscenario's te landen met één beleidsscenario. De visienota vormde het fundament van deze fase en beschrijft de afgewogen mogelijkheden tot de opmaak van een aantal onderzoeksscenario's. Deze worden vervolgens ten opzichte van elkaar afgewogen om in deze synthesenota te resulteren in een voorkeursscenario; het beleidsscenario. Dit vormt de basis om in de derde fase over te gaan tot de opmaak van het actieplan.



SYNTHESENOTA: EINDRESULTAAT FASE 2

Om te komen tot het beleidsscenario werden een aantal stappen doorlopen. Dit gebeurde doorheen een breed participatief proces. Hieronder beschrijven we hoe de verschillende actoren doorheen de opmaak van deze synthesenota betrokken werden.

Doelstellingen en leidende principes

Een eerste stap was het uitwerken van strategische doelstellingen voor de regio. Hiervoor werd vertrokken van de **'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde'** (Contrei, 2018) Voor het regionaal mobiliteitsplan hebben we deze visie, vertrekkende van de principes basisbereikbaarheid, in het najaar van 2019 in een werksessie met de ambtelijke werkgroep vertaald in vijf doelstellingen en een aantal leidende principes op vlak van mobiliteit voor de regio. De vijf mobiliteitsdoelstellingen werden afgetoetst bij een grote groep actoren tijdens het mobiliteitsforum van 4 februari 2020. Aanvullend vond ook een bevraging van de gemeenteraadsleden plaats in de regio. Hieruit konden ook een aantal accenten op vlak van mobiliteit gehaald worden. Aansluitend bij de doelstellingen werden een aantal leidende principes geformuleerd die een eerste algemene richting aangeven over hoe we deze doelstellingen in de regio willen realiseren. Deze leidende principes werden in september 2020 tijdens de ambtelijke werkgroep opnieuw afgetoetst en verfijnd.

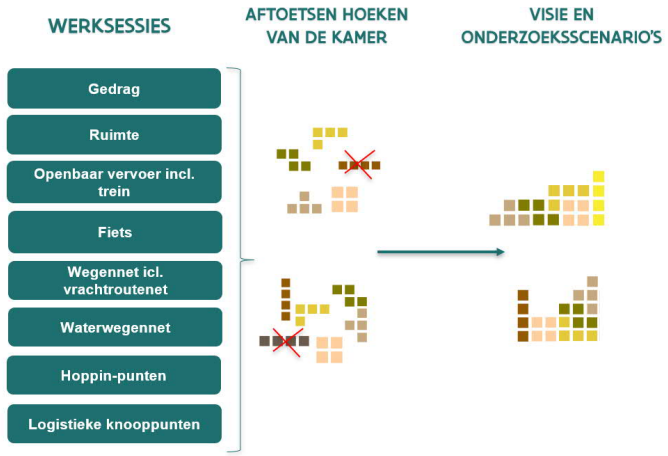
Strategische doelstellingen vertalen in concrete targets

Om ons toekomstig beleid af te toetsen en te evalueren worden onze strategische doelstellingen vertaald in concrete targets en indicatoren. Hiervoor gaan we uit van de doelstellingen op Vlaams niveau. Het uitwerken van deze targets gebeurde vanuit het studiebureau en werd tijdens een bilateraal overleg afgetoetst bij de bovenlokale partners provincie West-Vlaanderen, Departement Omgeving en intercommunale Leiedal. Verdere afstemming op Vlaams niveau in functie van "referentiecijfers" is nog noodzakelijk.

Opbouw visie vanuit aftoetsen van de hoeken van de kamer

Om vanuit een open blik te komen tot één of meer kansrijke scenario's voor het realiseren van de voor de regio geformuleerde strategische mobiliteitsdoelstellingen werden verschillende werksessies georganiseerd. Tijdens deze werksessies werden, vertrekkende vanuit de reeds ver uitgewerkte bestaande visies, voor verschillende thema's de hoeken van de kamer afgetoetst. Op deze werksessies werden niet alleen de leden van de ambtelijke werkgroep uitgenodigd, maar werden ook telkens in functie van het onderwerp een aantal externe actoren (bovenlokale mobiliteitsactoren uit middenveld, onderwijs, …) uitgenodigd. In totaal namen 57 externe actoren deel aan de verschillende werksessies. Om ook de burger te betrekken bij het uitwerken van de bouwstenen werd rond de jaarwisseling van 2020-2021 in alle steden en gemeenten een oproep gedaan om deel te nemen aan een digitale bevraging. Hierin werd gepolst naar ideeën over ontbrekende verbindingen op vlak van fiets, openbaar vervoer of het wegverkeer, en naar manieren om mensen in verschillende situaties aan te moedigen om meer de fiets of het openbaar vervoer te nemen.

De input die werd verzameld doorheen de verschillende werksessies werd vertaald naar een visie en bijhorende bouwstenen. Deze zijn samen met de werkgroep verder verfijnd en samengebracht tot enkele onderzoeksscenario's. In het najaar van 2021 werden de visie, de bouwstenen en onderzoeksscenario's in overleg met de werkgroep uitgeschreven in de **visienota**. Deze visienota is ontwikkeld op basis van de bestaande visies en de output uit de verschillende participatieve momenten en bevat de visie op de toekomstige mobiliteit in de Vervoerregio Kortrijk en mogelijke onderzoekscenario's om deze visie te realiseren.



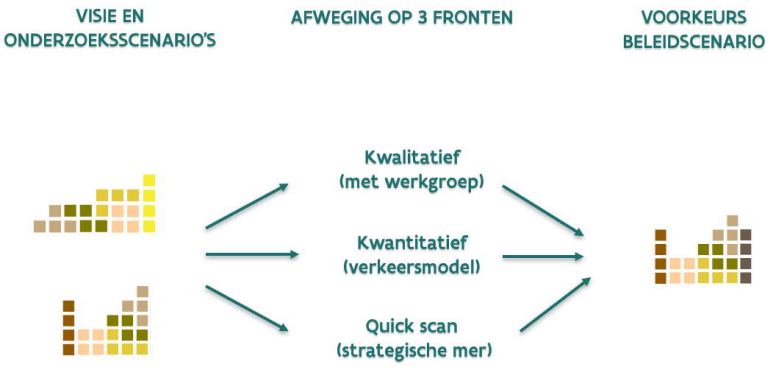
Synthesenota - eindresultaat van onderzoeksproces en keuze voorkeursbeleidsscenario

Om van deze onderzoeksscenario's en bijhorende bouwstenen te komen tot een beleidsscenario wordt een **afweging gedaan op 3 fronten.** Een kwalitatieve beoordeling van de scenario's samen met de werkgroep, een kwantitatieve beoordeling op basis van doorrekeningen met het verkeersmodel en een eerste quick scan van de onderzoeksscenario's in het proces van de strategische mer.

Ook om van visienota naar beleidsscenario te gaan, werd opnieuw worden ingezet op intensief overleg, zowel met de ambtelijke werkgroep als met de externe actoren. Vanuit de inzichten uit het onderzoek is samen met de werkgroep in enkele overlegmomenten het voorkeursbeleidsscenario verder uitgewerkt. Dit is afgetoetst en verfijnd op een mobiliteitsatelier met de reeds in de vorige fase betrokken bovenlokale actoren.

De voorkeurs beleidsvisie is uitgeschreven in deze synthesenota.

In bijlage 4 is het uitgevoerde onderzoek opgenomen om samen met de werkgroep te komen van enkele onderzoeksscenario's naar de uiteindelijke beleidsvisie (onderzoeksrapport).



1.3. LEESWIJZER

De nota is opgedeeld in 6 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 legt de basis voor de strategische visie voor de vervoerregio Kortrijk. Het uitgangspunt hiervoor zijn de vijf ambities voor de regio zoals deze geformuleerd werden in de ruimtelijke visie 'Contrei'. Deze werden vertaald in 5 doelstellingen op vlak van mobiliteit. Aan deze doelstellingen verbinden we een aantal duidelijke targets richting 2030, met een doorkijk naar 2050. Deze toetsen we af aan de Vlaamse en regionale doelen en targets.

De ambitieuze doelstellingen die de regio zichzelf stelt, vragen om een doorgedreven mobiliteitstransitie. Hoofdstuk 3 geeft de basisfilosofie weer van de geïntegreerde aanpak voor de mobiliteitstransitie.

Uitgaande van de principes van basisbereikbaarheid werden door de werkgroep m.b.t. het mobiliteitsaanbod voor de regio een aantal leidende principes geformuleerd. Deze worden door de vervoerregio Kortrijk als een algemene leidraad gehanteerd bij het uitwerken van een visie op de organisatie en uitwerking van de verschillende mode en is beschreven in hoofdstuk 4.

Om de mobiliteitstransitie te realiseren moeten we inzetten op alle drie de pijlers. In hoofdstuk 5 beschrijven we per pijler (gedrag/ruimte) en/of netwerk (mobiliteitsaanbod) waar we vandaag staan, waar we naar toe willen (visie) en hoe we dit willen bereiken (bouwstenen en netwerk).

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de volgende stappen binnen dit geïntegreerde proces voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan.

2. SAMEN VOORUIT: AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

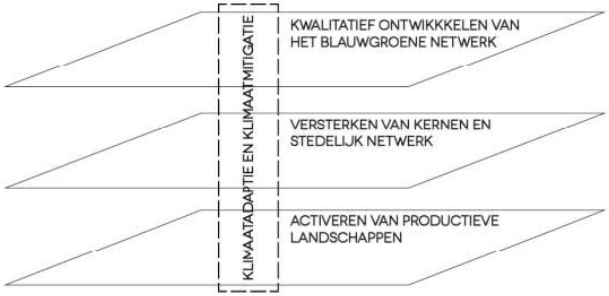
Het mobiliteitsplan wordt de leidraad voor de mobiliteit in Vervoerregio Kortrijk. Vooraleer wordt beslist wat de regio wil doen, wordt vastgelegd waar de regio naartoe wil. Het uitgangspunt hiervoor zijn de vijf ambities voor de regio zoals deze geformuleerd werden in de ruimtelijke visie 'Contrei'. Deze werden in een co-creatief proces onderzocht en vertaald in 5 doelstellingen op vlak van mobiliteit. Aan deze doelstellingen verbinden we een aantal duidelijke targets richting 2030, met een doorkijk naar 2050.

2.1. CONTREI: AMBITIES EN RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN VOOR DE REGIO

Betere mobiliteit is geen doel op zich. Goede mobiliteit is één (van de) middel(len) om brede maatschappelijke ambities te verwezenlijken. Deze brede maatschappelijke ambities werden in de vervoerregio 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.

- Een **klimaatneutrale regio** is een regio die aangepast is aan de gevolgen van het gewijzigde klimaat en die haar eigen bijdrage tot de klimaatverandering herleidt tot nul.
- Ruimtelijke ordening ging tot nu toe grotendeels uit van het idee dat stedenbouw gebaseerd is op het programma van toevoegen en bijbouwen. In een **ruimteneutrale regio** wordt het bijkomende ruimtebeslag herleid tot 0 ha.
- Op vlak van bereikbaarheid bevindt de regio zich op een kantelmoment. De vlotte auto bereikbaarheid is steeds een van haar belangrijke socio-economische troeven geweest. Voor **een bereikbare en nabije regio** wordt ingezet op twee principes. Enerzijds een transitie naar duurzame mobiliteit en anderzijds het verkorten van het aantal verplaatsingen zodat deze in eenzelfde tijd met de fiets of te voet kunnen worden afgelegd door een slimme ruimtelijke ordening.
- Vanuit de doelstelling een **leefbare regio** te zijn wil de regio binnen het ruimtelijk beleid alle mogelijke maatregelen opnemen om een leefbare regio te zijn en te blijven op elk gebied: om te wonen, te werken, te ondernemen, te creëren, te sporten, te ontspannen…
- De regio Zuid-West-Vlaanderen grenst aan Frankrijk en Wallonië. Ook in Vlaanderen moeten de territoriale grenzen in denken en handelen overschreden worden om een **onbegrensde regio** te zijn.

De vijf ambities worden gekoppeld aan drie ruimtelijke krachtlijnen die de basis vormen voor de ruimtelijke visie en die geënt zijn op de regionale armaturen van water-, spoor- en weginfrastructuur en de fysische structuur. De eerste krachtlijn is het kwalitatief ontwikkelen van het blauwgroene netwerk. Een volgende krachtlijn omvat het versterken van kernen en stedelijke netwerken. De laatste krachtlijn wenst productieve landschappen te activeren. Omdat klimaat invloed zal hebben op alle facetten van ons dagelijks leven, en bijgevolg op de verschillende krachtlijnen, gebruiken we deze als bril om dwars door de verschillende krachtlijnen heen te kijken.



3 krachtlijnen, uit 'Contrei. Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde' (2018)

2.2. MOBILITEITSDOELSTELLINGEN VOOR 2030 MET DOORKIJK OP LANGE TERMIJN

De ambities voor de regio zoals die werden uitgewerkt in de gebiedsvisie Contrei werden samen met de werkgroep vertaald in **vijf heldere mobiliteitsdoelstellingen** voor de vervoerregio Kortrijk. De doelen geven in grote lijnen aan **WAT** we in de regio willen realiseren

Aan deze doelstellingen is getracht targets te verbinden die aangeven hoe ver we tegen 2030 willen staan. Tegelijk dienen deze targets om onze scenario's tegen af te toetsen. De moeilijkheid bestaat erin om goede én meetbare targets te vinden voor alle mobiliteitsdoelstellingen die op niveau van de vervoerregio beschikbaar zijn of in de toekomst kunnen worden verzameld. Gezien de op vandaag beperkt beschikbare data op niveau van de vervoerregio is dit niet altijd mogelijk Daarnaast is het moeilijk om targets/richtwaarden voor 2030/2050 voor elke doelstelling in te schatten zonder inzicht te hebben op een nulmeting en trend voor de vervoerregio.

De evaluatie van deze doelstellingen gebeurt door middel van **kernindicatoren of KPI's** (Kritieke prestatie indicatoren). Er wordt na de lancering van het regionaal mobiliteitsplan ingezet op een monitoringsprogramma dat deze targets aan de hand van de KPI's zal opvolgen. Per doelstelling worden mogelijke kernindicatoren aangegeven (al dan niet reeds beschikbaar).

2.2.1. VITAAL: MEER DUURZAME EN ACTIEVE VERPLAATSINGEN

Wat omvat de doelstelling VITAAL?

Vandaag gebeuren de meeste verplaatsingen alleen met de wagen. Hierdoor slibben onze wegen dicht en geraken we niet meer op tijd op onze bestemming. Vlaanderen heeft echter te weinig ruimte om dit altijd op te lossen met bijkomende wegen. Waar wegen zijn is verkeer. Meer wegen leiden al snel tot meet auto's en vrachtwagens. Op termijn vult elke strook extra asfalt zich opnieuw met auto's. Het resultaat is meer ruimtebeslag en hogere kosten om al die infrastructuur te onderhouden. Dit is in strijd met doelstellingen die inzetten op ontharding, beperken geluidsoverlast, etc.

Daarom willen we mensen aanzetten om **meer gebruik te maken van de fiets, de voeten en het openbaar vervoer**. Ook **combinaties**, zoals een deel met de wagen en een deel met het openbaar vervoer zijn een grote stap naar een mobiliteit die ook in de toekomst nog werkt. En als we meer bewegen om ons te verplaatsen is dat nog goed voor onze gezondheid ook.

Link met Vlaamse en regionale targets

Deze targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze doelstelling Vitaal.

- Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. (Vlaams Regeerakkoord)
- In het woon-werkverkeer neemt het aandeel duurzame modi toe tot minstens 40%. (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Het aantal kilometer over de weg in Vlaanderen daalt tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (i.e. -12% ten opzichte van 2015) (Vlaams Luchtbeleidsplan). Dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens (Vlaams Energie- en Klimaatplan)

Daarnaast heeft de regio in het **Burgemeestersconvenant 2030** in 2020 de doelstelling aangegeven om het aantal voertuigkilometers in de regio terug te brengen met **20% tegen 2050**.

2.2.2. VLOT: KORTERE EN SNELLERE VERPLAATSINGEN

Wat omvat de doelstelling VLOT?

Om ons ook in de toekomst vlot te kunnen verplaatsen willen we ernaar streven om het aantal verplaatsingen met **niet duurzame modi te laten dalen** én indien mogelijk **korter** te maken.

Een toekomstbestendige mobiliteit hangt dan ook sterk samen met doordachte locaties voor woningen, bedrijven, scholen, ziekenhuizen, sport, cultuur en andere functies. **Intelligent locatiebeleid van ruimtelijke ontwikkelingen** leidt tot kortere en meer gebundelde verplaatsingen. Ruimtelijke ordening creëert duurzame en efficiënte mobiliteit. Een geïntegreerde aanpak en goede afstemming met het ruimtelijk beleid is hierdoor vanuit het regionaal mobiliteitsplan belangrijk.

Daarnaast willen we de noodzakelijke verplaatsingen **beter en sneller** laten verlopen. Daarvoor is goede infrastructuur noodzakelijk, betrouwbare en vlotte doorstroming en goed afgestemde overstappen. Tegelijk zorgen minder mensen op de weg ervoor dat noodzakelijke verplaatsingen vlotter kunnen gaan.

Ten slotte willen we onnodige verplaatsingen zoveel mogelijk vermijden. Dat kan bijvoorbeeld door meer thuis te werken, maar ook door goederenstromen op een slimme manier te bundelen.

Link met Vlaamse en regionale targets

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze ambitie 'VLOT':

- Er is vlotte en naadloze mobiliteit in 2050 (Vlaams Mobiliteitsplan 2040)
- Meer dan de helft van de bevolking woont op goed gelegen locaties (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Meer dan 60% van de tewerkstellingsplaatsen ligt op goed bereikbare locaties (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Belangrijke maatschappelijke functies en voorzieningen zijn voor iedereen op een vlotte en veilige manier bereikbaar met duurzame (collectieve) vervoermiddelen of een combinatie ervan (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen (strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- In de **doorstromingsnota van De Lijn** zijn volgende doelstellingen vooropgesteld voor de doorstroming van het openbaar vervoer: een betrouwbaarheid van 80% of meer en een efficiëntie van 80% of meer.

2.2.3. VERKEERSLEEFBAAR: VEILIG, GEZOND EN AANGENAAM

Wat omvat de doelstelling VERKEERSLEEFBAAR?

De manier waarop we ons met z'n allen verplaatsen heeft een grote impact op onze **levenskwaliteit**.

Zo zorgt de aanwezigheid van steeds meer auto's en vrachtwagens op de weg vaak voor onveilige situaties. We willen gaan voor een **verkeersveilige regio voor alle weggebruikers.**

Bovendien zorgen (vracht)wagens voor geluidsoverlast, is de uitstoot van CO2 slecht voor het milieu en de uitstoot van fijn stof slecht voor onze gezondheid. De **negatieve impact van het verkeer op lucht, geluid en klimaat moet worden beperkt.**

Aangenaam en slim ingerichte straten, wegen en pleinen met voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers zorgen ervoor dat meer mensen ook te voet of met de fiets veilig en comfortabel de weg op kunnen. **Meer fietsers en voetgangers** in plaats van wagens helpt om de files te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. De regio wil streven naar een **goede balans tussen verharding, groen en water**

Link met Vlaamse en regionale targets

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze doelstelling 'Verkeersleefbaar:'

- Het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in 2050 is gelijk aan 0 (Vlaams Verkeersveiligheidsplan).
- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050 (Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040)
- Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. (Vlaams Regeerakkoord)
- In het woon-werkverkeer neemt het aandeel duurzame modi toe tot minstens 40%. (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Het aantal kilometer over de weg daalt tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (i.e. -12% ten opzichte van 2015) (Vlaams Luchtbeleidsplan). Dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- In het goederenvervoer wordt een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorwegnet) gerealiseerd. Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30% (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Er zijn geen vervoersemissies meer in 2050 (Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040)
- De totale broeikasgasuitstoot in de niet ETS-sectoren daalt met 35% in 2030 t.o.v. 2005. In de transportsector de broeikasgasuitstoot met 23% in 2030 ten opzichte van 2005. De uitstoot van transport is maximaalCO2-eq in 2030 en van wegverkeer maximaal 10 Mton CO2-eq (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Er wordt zo snel mogelijk altijd en overal de NO2 jaargrenswaarde gehaald van 40µg/m³. En de 'gezondheidsimpact' (aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO2-concentratie hoger is dan 20 µg/m³ ten opzichte van 2016) wordt gehalveerd tegen 2030. (Vlaams Luchtbeleidplan)
- Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tot 0 ha/dag tegen 2040 (strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- 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. (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Een palet van leefomgevingen gebaseerd op 8 kernkwaliteiten (landschap, bebouwde ruimte, open ruimte, groenblauwe netwerken, gezondheid, basisvoorzieningen, beweging en toegankelijkheid. (strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)

Daarnaast heeft de regio in het **Burgemeestersconvenant 2030** in 2020 de doelstelling aangegeven om tegen 2030 de CO^2 met 40% te reduceren.

En is in de **regionale onthardingsstrategie** doelstelling aangegeven om de verhardingsvoet voor de regio tegen 2040 te laten dalen naar **minder dan 284m² per inwoner.** Dit komt neer op een daling van 6% van de huidige (referentiedatum 2015) tegen 2040..

2.2.4. **VOOR IEDEREEN**: VOORZIENINGEN BEREIKBAAR OP MAAT VAN ELKE DOELGROEP

Wat omvat de doelstelling VOOR IEDEREEN?

Samen streven we ernaar om van de regio Kortrijk een **toegankelijke en inclusieve regio** te maken. Met name voor zij die zich niet zomaar onafhankelijk kunnen verplaatsen zoals ouderen, andersvaliden, kansarmen, schoolgaande jeugd of zij die niet de financiële mogelijkheid hebben om een individuele wagen te bezitten. Zo moet **iedereen gelijkwaardig** kunnen deelnemen aan ons mobiliteitssysteem.

We verbeteren het openbaar vervoer door enerzijds de bestaande infrastructuur beter in te richten en **toegankelijk** te maken.

Onze publieke ruimte wordt **ingericht op maat van kinderen en ouderen.** Zo moeten er voldoende brede voetgangersruimte voorzien worden alsook tactiele geleiding, vlot toegankelijke oversteken, etc.

Anderzijds kunnen we afgelegen gebieden met een hoge auto-afhankelijkheid bereikbaar maken voor het openbaar vervoer met alternatieve initiatieven in functie van voorkomen van vervoersarmoede. **Vervoer op maat** zal een belangrijke rol opnemen om deze unieke verplaatsingen te ondersteunen.

Link met Vlaamse en regionale targets

Deze doelstellingen en targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze ambitie 'Inclusief':

- Belangrijke maatschappelijke functies en voorzieningen zijn voor iedereen op een vlotte en veilige manier bereikbaar met duurzame (collectieve) vervoermiddelen of een combinatie ervan (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- We zorgen voor een masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor toegankelijk maken van halte-infrastructuur. Het aantal meer mobiele lijnen wordt gevoelig uitgebreid. Hierbij worden de haltes op gewestwegen versneld toegankelijk gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking. Ook wordt er proactief samengewerkt met lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien (Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024)
- De strategische doelstelling uit de beleidsnota werd aan de hand van de vooropgestelde streefwaarden vertaald naar ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van de Vlaamse halte-infrastructuur (Masterplan Toegankelijkheid.
    - 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030.
        - Bestaande haltes zijn minimaal toegankelijk, mits assistentie.
        - Nieuw (her)aangelegde haltes zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische beperking en voor blinden en slechtzienden.
    - 100% van de haltes opgenomen in een mobipunt zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Indien bij de inrichting van een mobipunt een nieuwe halte wordt voorzien, dan wordt deze meteen toegankelijk aangelegd.
    - Door 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net tegen 2030 toegankelijk aan te leggen kunnen ongeveer 70% van de reizigers gebruik maken van een toegankelijke rit.

2.2.5. VRACHT: STIJGEND AANDEEL GOEDERENVERVOER OVER SPOOR EN WATER

Wat omvat de doelstelling VRACHT?

Het vlot vervoer van goederen is een belangrijke economische uitdaging voor Vlaanderen. De kosten ingevolge files en de milieu-uitdagingen maken dat het goederenverkeer door andere vervoersmiddelen dan het vervoer over de weg moeten worden opgevangen. Hierbij kan mobiliteit de economie versterken op een duurzame manier.

Daarom willen we **meer gebruik duurzame vervoersmiddelen voor goederentransport.** Voor grote hoeveelheden en lange afstanden vormen de binnenvaart en het vervoer per trein een interessante oplossing voor het toenemende fileprobleem op onze wegen. Maar ook voor het vervoer van kleinere hoeveelheden worden alternatieven gezocht voor de (vracht)wagen. Goed uitgebouwde overslagpunten stimuleren logistiek vervoer via duurzame vervoerswijzen (water, spoor, pijpleidingen, fiets).

Mobiliteit versterkt onze economie op een duurzame manier. **De economie groeit op duurzame en bereikbare locaties.**

Foto

Vlaamse en regionale doelen en targets

Deze targets vanuit de Vlaamse Overheid kunnen we linken aan onze doelstelling Vracht.

- Het aantal kilometer over de weg in Vlaanderen daalt tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (i.e. -12% ten opzichte van 2015) (Vlaams Luchtbeleidsplan). Dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- In het goederenvervoer wordt een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorwegnet) gerealiseerd. Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30% (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
- Het aantal gereden voertuigkilometers in 2030 zwaar vervoer mag in de VVR Kortrijk maximaal 0,4 miljard zijn (departement Omgeving/VMM).

2.3. TARGETS VOOR DOELSTELLINGEN

Verschillende targets van het Vlaams beleidsniveau zijn te koppelen aan de regionale ambities. Om het toekomstig beleid daarnaast ook te kunnen aftoetsen, willen we deze ambities en strategische doelstellingen eveneens vertalen naar enkele targets voor de regio.

De doelstellingen zijn stuk voor stuk relevant en belangrijk, maar ze zijn niet allen even meetbaar en daarom moeilijk te vertalen naar concrete targets. Daarom kiezen we ervoor om te focussen op een beperkt aantal goed onderbouwde targets. Dat betekent uiteraard niet dat de moeilijk meetbare ambities of doelstellingen minder belangrijk zijn en niet even zeer moeten worden nagestreefd of bewaakt.

De targets voor Vervoerregio Kortrijk worden gevoed door doelstellingen op hogere niveaus (zie de Vlaamse doelen en targets hierboven) en doelstellingen op het lokaal niveau (bv. gemeentelijke klimaatplannen). De vervoerregio is immers mee verantwoordelijk in het behalen van deze doelstellingen van andere beleidsniveaus.

De operationele doelstellingen kunnen, eens het regionaal mobiliteitsplan in voege is, opgevolgd worden met een monitoringprogramma. Zo kunnen ze zorgen voor een geloofwaardig en coherent overheidsbeleid. Een belangrijke opgave is het effectief meten van deze indicatoren op vervoerregioniveau, vandaag en in de toekomst. In **bijlage 1** is voor elke doelstelling een eerste aanzet gegeven van mogelijke kernindicatoren voor monitoring en evaluatie, zowel reeds bestaande als gewenste. Verdere afstemming op Vlaams niveau voor selectie van kernindicatoren is noodzakelijk.

Foto Leiedal

2.3.1. MODAL SHIFT PERSONENVERVOER

Verschillende van onze mobiliteitsdoelstellingen kunnen (expliciet of impliciet) gerelateerd worden aan de 'modal shift' (de wijziging van de vervoerswijzekeuze**) Een mental shift om te komen tot een modal shift** naar meer duurzame vervoerswijzen werd bovendien tijdens de participatiemomenten steevast naar voren geschoven als dé belangrijkste doelstelling voor onze vervoerregio. We moeten de mensen doen nadenken over hun verplaatsingsgedrag.

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

Cijfers over het huidige verplaatsingsgedrag op niveau van de Kortrijkse vervoerregio waren tot voor kort niet beschikbaar. Om leemte in verplaatsingsdata op te vangen is door Vlaanderen op vervoerregioniveau het aandeel duurzame modi berekend op **basis van de provinciale verkeersmodellen**. Hierbij is het aandeel duurzame modi als volgt bepaald: het totaal aantal verplaatsingen (van woonplaats naar school, naar werk, naar huis, bijvoorbeeld zijn drie verplaatsingen), voor alle motieven (niet enkel woonwerk/ school maar ook recreatief, sociaal, etc.), voor een volledig etmaal van een gemiddelde werkdag met herkomst en/ of bestemming in het gebied. Bij deze berekening zijn kinderen als niet-duurzame autopassagiers beschouwd, in tegenstelling tot volwassen passagiers die als duurzaam kunnen beschouwd worden, zoals verplaatsingen in carpoolverband. Hierbij moeten we opmerken dat het beschouwen van een verplaatsing met volwassen passagiers als duurzaam de ambitie enigszins verlaagt.

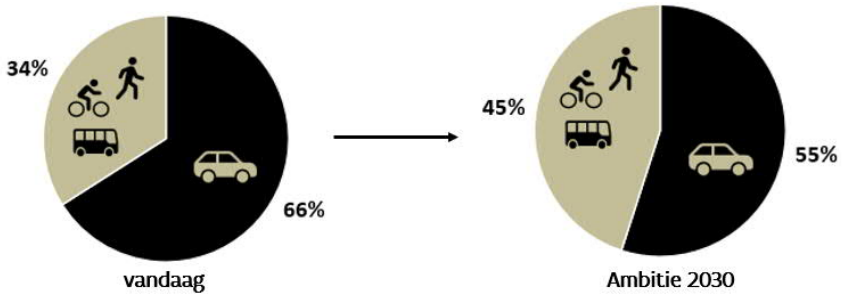
Voor de vervoerregio Kortrijk kan op deze methodiek voor de bestaande situatie een aandeel van **34% duurzame modi** worden vastgesteld. Er is dus in de regio Kortrijk **nog een hele weg te gaan** om deze doelstelling van het Vlaamse Regeerakkoord van 40% duurzame vervoerswijzen te halen.

Target voor de regio

Veel strategische doelstellingen kunnen (expliciet of impliciet) gerelateerd worden aan de 'modal shift' (de wijziging van de vervoerswijzekeuze). Een modal shift naar meer duurzame vervoerswijzen wordt door de regio gezien als **een van dé belangrijkste doelstellingen.**

Met een model split van 34% duurzame vervoersmodi en 66% niet duurzame heeft de vervoerregio nog een hele weg te gaan. Rekening houdend met de doelstellingen uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan om het aantal voertuigkilometers voor personenwagens met 15% te laten dalen staat de regio achter **een zeer ambitieuze target**. De vervoerregioraad stelt als target **een aandeel van 45% duurzame modi** in de vervoerregio **tegen 2030.** Dit betekent een afname van het aantal niet duurzame verplaatsingen met 14% (104.373) en een toename van duurzame verplaatsingen met 35% (135.637) tov 2017.

De regio wordt gekenmerkt door verschillende gebiedstypes. In de landelijke gebieden wordt een daling van minimaal 6% van het aandeel niet duurzame vervoersmiddelen nagestreefd (t.o.v. 2017). In de meer stedelijke gebieden (de centra van grote en middelgrote steden en de verstedelijkte Leieband) wordt een hogere ambitie verwacht zodoende de globale modal shift met 11% (t.o.v. 2017) voor de gehele regio te kunnen bereiken.



2.3.2. MODAL SHIFT VRACHTVERKEER

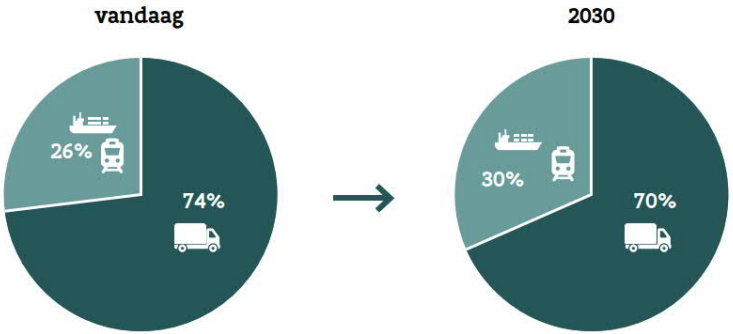
Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

Er zijn geen cijfers op niveau van de vervoerregio's die de huidige modal split van het logistiek vervoer weergeven. Het is daarom onmogelijk om vervoerregiospecifieke doelstellingen op te stellen voor een logistieke modal split (en al zeker niet op gemeentelijk niveau). Op Vlaams niveau is een modal shift goederenvervoer vooropgesteld: van 6,3 miljard tonkm van weg naar water en spoor tegen 2030 (Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030), of een groei van de binnenvaartsector van 32% en van de spoorsector van 60% tegen 2040 (Federaal Planbureau) ten opzichte van referentiejaar 2015.

De doelstelling op Vlaams niveau voor de modal shift van het logistiek vervoer wordt daarom hier overgenomen voor Vervoerregio Kortrijk. In het Vlaams Energie- en Klimaatplan wordt volgende doelstelling geformuleerd: "het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling van het logistieke transport neemt toe tot 30%". Vandaag is de modale verdeling van spoor en binnenvaart 26%. Gezien de verwachting dat logistieke mobiliteit de komende jaren blijvend sterk zal toenemen, is dit een niet te onderschatten doelstelling. Onze vervoerregio onderschrijft deze doelstelling en wensen via het regionaal mobiliteitsplan bij te dragen aan het behalen van deze doelstelling.

Target voor de regio

Door haar centrale ligging en (op logistiek niveau) beperkte omvang, vormt vervoerregio Kortrijk maar één radertje in het grotere logistieke systeem. Dit betekent dat de vervoerregio geen doelstellingen kan bepalen die qua ambitieniveau sterk afwijken van de Vlaamse doelen. Anderzijds is de vervoerregio zich ook bewust van haar meerwaarde voor het grotere logistieke geheel en zal het dus actief haar steentje bijdragen in de **realisatie van de Vlaamse doelstellingen**.



2.3.3. GEREDEN VOERTUIGKILOMETERS NIET DUURZAME MODI

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

Naast de modal shift moet ook worden ingezet op een daling van het **aantal gereden voertuigkilometers**. Cijfers met betrekking tot het aantal gereden wegkilometers zijn op het niveau van de Kortrijkse vervoerregio op basis van de verdeling van duurzame en niet duurzame vervoersmodi, zoals afgesproken binnen de vervoerregio's voorlopig niet beschikbaar gesteld.

Vanuit departement Omgeving zijn volgende cijfers aangereikt in functie van de target voor gereden kilometers vanuit de Vlaamse Doelstellingen. In 2030 mogen niet meer dan 2,5 miljard voertuigkilometers over de weg afgelegd worden in vervoerregio Kortrijk (licht vervoer = personenwagens + bestelwagens; zwaar vervoer = vrachtwagens en bussen). Voor zwaar verkeer komt dit neer op 0,4 miljard voertuigkilometers over de weg.

Foto Vincent Vanden Bossche (Unsplash)

Target voor de regio

De vervoerregio ondersteunt de doelstelling van het Vlaams Luchtbeleidplan om het aantal kilometer over de weg in Vlaanderen met 12% te laten dalen tegen 2030 (ten opzichte van 2015).. Dit betekent een daling van **-15% t.o.v. 2015 voor personenwagens** (Vlaams Energie- en Klimaatplan).

2.3.4. VERKEERSONGEVALLEN

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

In 2019 stierven in onze vervoerregio 15 mensen en werden 137 mensen zwaargewond in het verkeer. Dit komt neer op 0,49 verkeersongevallen met doden en zwaargewonden per 1000 inwoners en is hoger dan het Vlaamse gemiddelde van 0,42 verkeersongevallen met doden en zwaargewonden (Statbel 2019).

Wat met kwetsbare verkeersdeelnemers? Het aantal ongevallen met fietsers blijft ongeveer constant. VVR: fluctueren rond de 400 ongevallen (Statbel 2019). Binnen de regio gebeurt (2019) 67% van de verkeersongevallen met letsel met de auto en 32% met de fiets. Deze verhouding is analoog als voor Vlaanderen.

Gezien de relatief hogere cijfers in de VVR Kortrijk vandaag, betekent dit dat de VVR een grotere inspanning zal moeten doen dan gemiddeld in Vlaanderen.

Concreet betekent de Vlaamse doelstelling voor de vervoerregio Kortrijk (eigen verwerking Statbel 2019):

- Een daling van 70% van doden en zwaargewonden in 2030 t.o.v. 2019 komt voor Vlaanderen neer op een doelstelling van maximaal 0,16 per 1000 inwoners in 2030. Voor de vervoerregio Kortrijk betekent deze ambitie een daling met 66% t.o.v. 2019 (150 in 2019 > 50 in 2030).
- Een daling van 50% van het aantal ongevallen met letsels komt voor Vlaanderen neer op een doelstelling van maximaal 2,2 per 1000 inwoners in 2030. Voor de vervoerregio Kortrijk betekent deze ambitie een daling met 37% t.o.v. 2019 (1056 in 2019 > 669 in 2030).

Target voor de regio

De vervoerregio streeft naar **nul verkeersdoden,** in overeenkomst met de 'Vision Zero' van de Vlaamse Overheid, zoals geformuleerd in het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Een tussentijdse doelstelling wordt niet geformuleerd want **elke dode is er één te veel.**

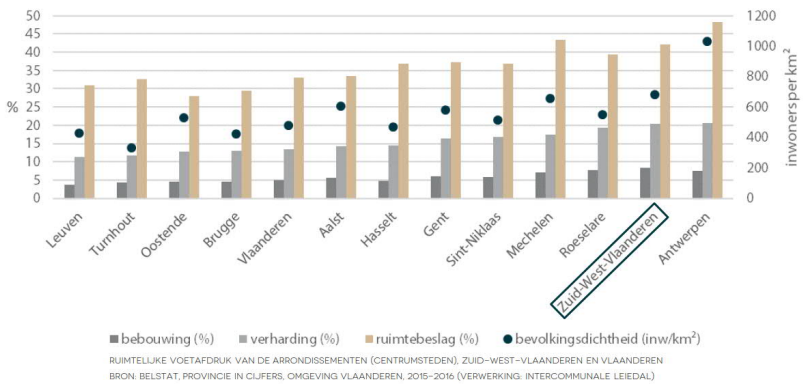
In praktijk zijn de onveilige locaties echter niet op zeer korte termijn weg te werken. De belangrijkste locaties van zwarte punten zijn momenteel reeds opgenomen in lopende projecten en onderzoeken. **De vervoerregio wil de zwarte punten wegwerken tegen 2040 en nieuwe voorkomen.**

De regio wil niet afwachten op grootschalige infrastructurele wijzigingen die de verkeersveiligheid zal bevorderen. Ook op korte termijn moet worden ingezet in een daling van de verkeersongevallen en verkeersslachtoffers door volop te gaan voor maatregelen zoals verkeerseducatie, infrastructurele aanpassingen die haalbaar zijn op korte termijn, snelheidsmildering en sensibilisering.

2.3.5. BIJKOMEND RUIMTEBESLAG

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

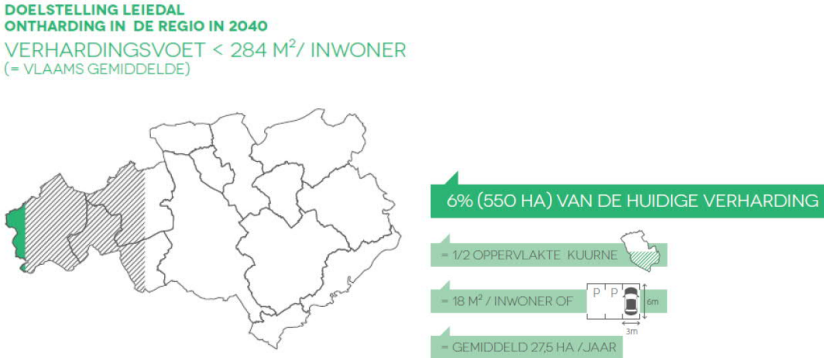
In het ruimterapport van 2018 is aangegeven dat Vlaanderen een ruimtebeslag heeft van 32,5%. Hiervan bestaat 18% uit (spoor)wegen en 14% uit pleinen en parkeerterrein. Uit de regionale onthardingsstrategie blijkt een **ruimtebeslag van 42% voor de Vervoerregio Kortrijk**.



Bron: Regionale onthardingsstrategie (Leiedal, 2021)

Vlaanderen heeft veel verharding, namelijk bijna 14%. Van de verharde oppervlakte bestaat 2/3 uit wegen, opritten en terrassen en 1/3 is effectief bebouwd. De vervoerregio heeft **met 20,4% gemiddeld een veel hogere verhardingsgraad**.

De gemiddelde verhardingsvoetafdruk van de regio is 301m² per inwoner. In de regionale onthardingsstrategie wordt volgende doelstelling naar voren geschoven.



Bron: Regionale onthardingsstrategie (Leiedal, 2021)

In de regionale onthardingsstrategie is aangegeven dat de publieke wegenis in de VVR Kortrijk 8% van de totale oppervlakte uit in de regio omvat, maar deze neemt 27% van de verharding voor z'n rekening. Van de oppervlakte van de publieke wegenis is slecht 33% onverhard. **Specifiek voor de publieke wegenis wordt de ambitie naar voren geschoven van een ontharding van de publieke wegenis (met inbegrip van voetpaden) van 6% (= 160ha) tegen 2040.**

Target voor de regio

De regio streeft naar een goede balans tussen verharding, groen en water. De regio ondersteunt de Vlaamse doelstelling om het **jaarlijks bijkomend ruimtebeslag tegen 2040 tot 0 te herleiden**.

Daarnaast wordt in regionale onthardingsstrategie de doelstelling gesteld om de **verhardingsvoet te laten dalen tot minder dan 284 m² per inwoner tegen 2040.** Dit komt neer op een daling van 6% van de huidige (referentiedatum 2015) tegen 2040.

Voor transportinfrastructuur is hier echter een dualiteit. Enerzijds zullen bijkomende fietspaden, busbanen noodzakelijk zijn voor het bereiken van de doelstellingen rond modal shift, anderzijds moet worden **getracht de onnuttige verhardingen, zowel in de bestaande infrastructuur als bij nieuwe, tot een minimum te beperken.** De doelstelling van ontharding **van 6% voor publieke wegenis** uit de regionale onthardingsstrategie wordt onderschreven tegen 2040 tov 2015..

2.3.6. TOEGANKELIJKHEID HALTES

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

In de regio Kortrijk kan op basis van de inventarisatiegegevens van De Lijn worden vastgesteld dat 12,2% van de 1221 haltes (situatie op 10 maart 2020 – exclusief unieke belbushaltes) toegankelijk zijn aangelegd voor personen met een motorische beperking en 27,2% mits assistentie. Slechts 4,6% zijn toegankelijk voor personen met een visuele beperking.

Er is duidelijk nog een zeer lange weg te gaan om te komen tot de doelstellingen uit het masterplan Toegankelijkheid,

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

Target voor de regio

Op vlak van toegankelijkheid van de haltes worden **de Vlaamse doelstellingen onderschreven vanuit de regio**.

In het Masterplan Toegankelijkheid worden deze doelstellingen omschreven als: **50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net** zijn toegankelijk tegen 2030, waarvan bestaande minimaal mits assistentie. Door 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net tegen 2030 toegankelijk aan te leggen kunnen ongeveer 70% van de reizigers gebruik maken van een toegankelijke rit. **100% van de haltes opgenomen in een mobipunt** zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Indien bij de inrichting van een mobipunt een nieuwe halte wordt voorzien, dan wordt deze meteen toegankelijk aangelegd.

2.3.7. VERDERE UITWERKING VAN DE REGIOSPECIFIEKE TARGETS

Departement Omgeving heeft voor de vervoerregio's enkele indicatoren voor de doelstelling '(verkeers)leefbaar' voorgesteld. Deze indicatoren kunnen als inspiratie en houvast dienen voor het opstellen van vervoerregiospecifieke doelstellingen. In het thema leefomgevingskwaliteit ligt de focus op geluidsoverlast. Er wordt voorgesteld om met indicatoren als 'aantal km rustige woon- en leefstraten' of 'de geluidsblootstelling op knelpunten op basis van de beschikbare geluidsbelastingskaarten' te werken. Voor het thema klimaat en lucht worden volgende indicatoren voorgesteld: aantal afgelegde kilometer over de weg, adreslocaties met blootstelling aan NO2-concentraties, samenstelling van het voertuigenpark en klimaatadaptieve mobiliteitsinfrastructuur. Ook voor parkeren is er nood aan het bepalen van meetbare targets.

Ook vanuit de doelstelling 'Vlot' en 'Voor Iedereen' zijn mogelijke denkpisten onder andere duurzame bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke locaties, bevolking en tewerkstelling op goed gelegen locaties, aantal wooneenheden nabij vervoersknopen en betrouwbaarheid doorstroming openbaar vervoer.

Er werden voor deze targets (nog) geen specifieke doelstellingen voor Vervoerregio Kortrijk opgesteld. In het vervolgtraject naar het regionaal mobiliteitsplan en in afstemming met de andere vervoerregio's, wordt verder onderzocht en besproken welke meetbare targets voor onze vervoerregio noodzakelijk en wenselijk zijn. De afstemming op Vlaams niveau voor de targets rond lucht, geluid en klimaat is momenteel lopende..

3. NAAR EEN MOBILITEITSTRANSITIE

De ambitieuze doelstellingen die de regio zichzelf stelt, zullen we een heuse mobiliteitstransitie moeten doormaken, wat vraagt om een integrale aanpak. Dit hoofdstuk geeft de **basisfilosofie weer van deze mobiliteitstransitie.**

3.1. NOOD AAN EEN INTEGRALE AANPAK

DRIE EVENWAARDIGE PIJLERS DIE ELKAAR VERSTERKEN

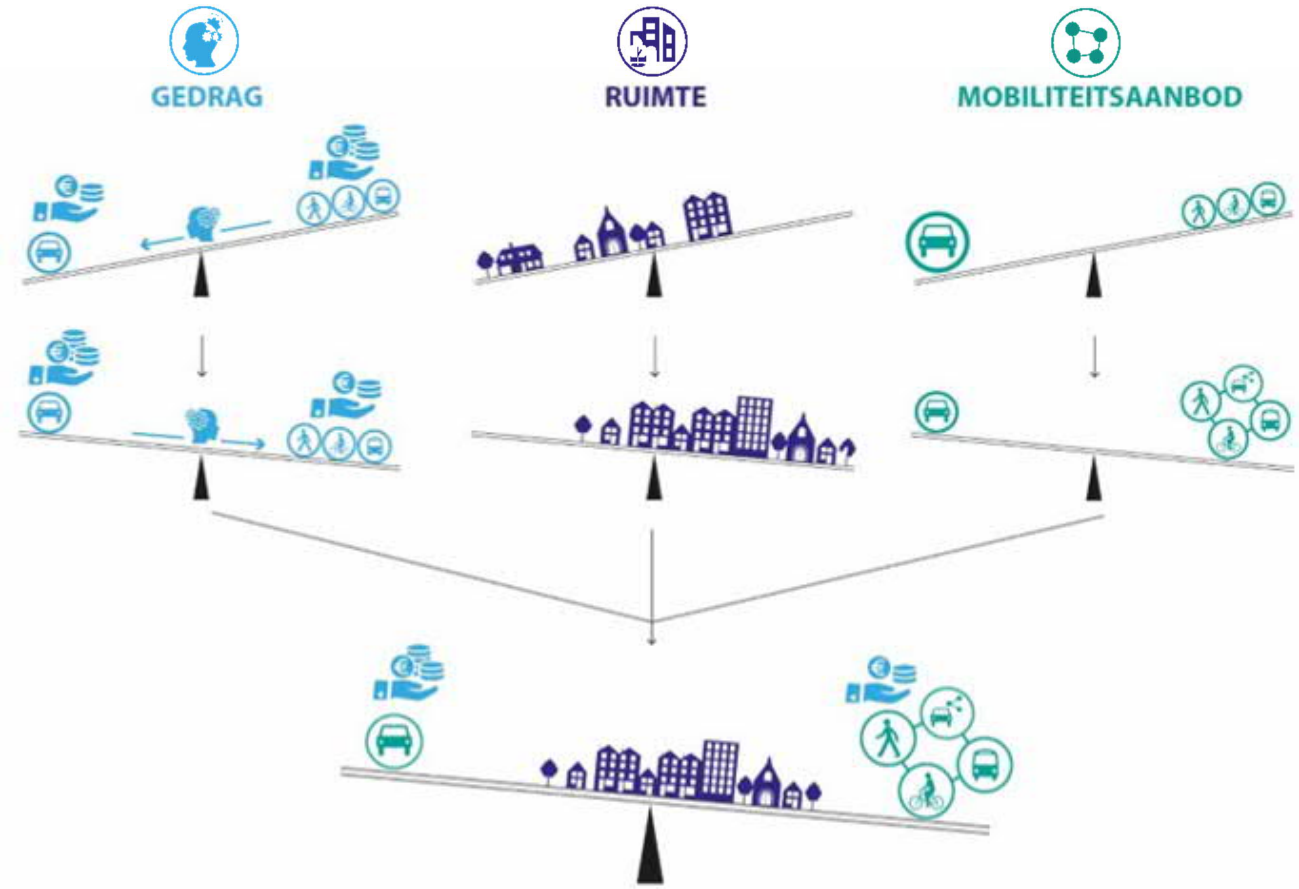
Er moet een nieuwe mobiliteitscultuur worden uitgebouwd waarbij reizigers bewust kiezen voor één of meerdere duurzame vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer, fiets, te voet, al dan niet ondersteund door een sterke combimobiliteitsstrategie.

Dit vraagt om een integrale aanpak, waarbij niet enkel gewerkt wordt aan aanbodszijde, maar ook gesleuteld word aan de **vraag naar mobiliteit**, gestoeld op gedrag en ruimteparameters. Meer bepaald wordt ingezet op drie pijlers:

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

Niet één pijler staat voorop, maar juist de gelijkwaardige benadering staat centraal.

Gezien de zeer ambitieuze doelstellingen geeft de vervoerregio aan dat er maximaal op alle 3 de pijlers moeten worden ingezet.

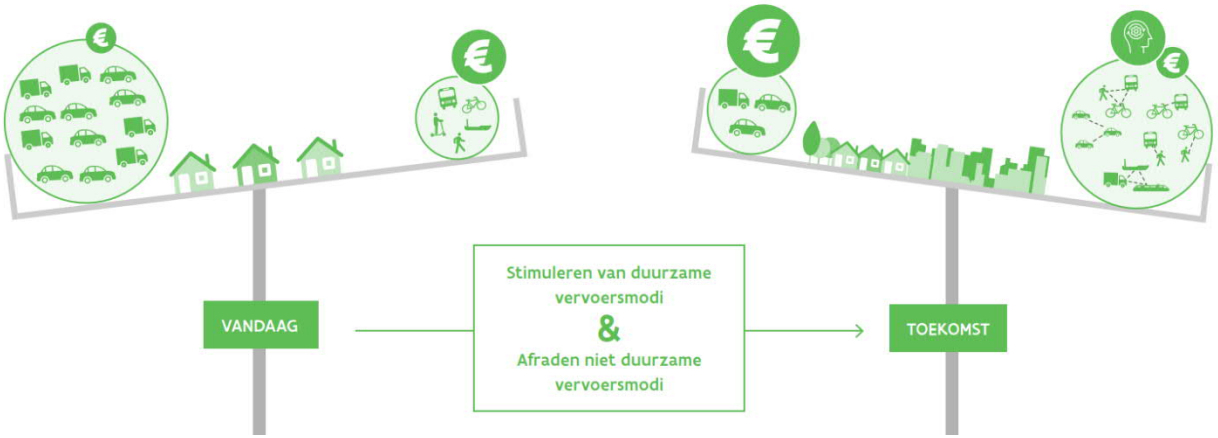


DRIE PIJLERS, EEN AANPAK.....

Zetten we enkel in op het stimuleren van duurzame alternatieven, dan verliezen we veel tijd en middelen. Investeringen in **méér** infrastructuur en aanbod is immers een straatje zonder einde. Betere doorstroming, optimalisaties, het uit elkaar trekken van verkeersstromen, meer alternatieven,... zorgt er enkel maar voor dat we met z'n allen elk jaar méér kilometers kunnen afleggen. Zodat onze mobiliteit en economie kunnen groeien en we kunnen blijven ver van alles wonen. Op termijn vult elke wagen die verdwijnt door een overstap naar meer duurzame vervoersmodi zich met nieuwe wagens en elke strook asfalt vult zich terug met wagens, wat leidt tot een vicieuze cirkel van investeringen.

Bovendien kost het investeren in duurzame infrastructuur ontzettend veel tijd. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur gaat steeds gepaard met lange planprocessen en procedurele onzekerheden. Iets wat we ons in het licht van de doelstellingen allerminst kunnen permitteren en wat nefast is voor het draagvlak.

Enkel kiezen voor **ontraden van niet duurzame vervoersmiddelen** kan evenmin. Het afbouwen van niet-duurzame verplaatsingen kan niet op een rechtvaardige manier gebeuren als er niet tegelijk wordt ingezet op investeringen in de alternatieven. Niet elke inwoner heeft de middelen om de omschakeling zonder meer te maken. Daarnaast worden minder-maatregelen vaak aanschouwd als 'negatieve' maatregelen. Willen we het draagvlak voor de transitie naar duurzame mobiliteit bij de bevolking behouden én versterken, dan moeten er goede en betrouwbare alternatieven beschikbaar zijn.



De doelstellingen van de vervoerregio zijn ambitieus. We kunnen ze alleen halen door in te zetten op **alle pijlers tegelijk:** zowel ons verplaatsingsgedrag, de ruimte waarbinnen we ons verplaatsen als het mobiliteitsaanbod moeten veranderen. Voor elk van deze pijlers zetten we in op een combinatie van **het stimuleren van duurzame verplaatsingen** en het **afraden van niet-duurzame verplaatsingen**.

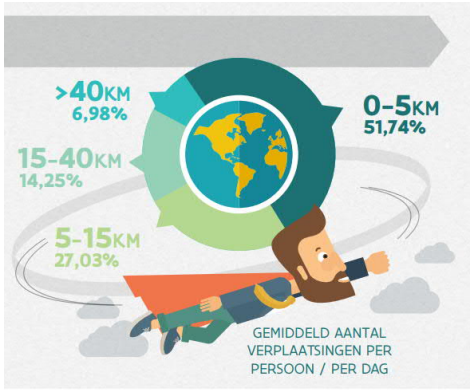
Zo willen we de mens terug centraal zetten in de regio en de schaarse publieke ruimte kwaliteitsvol en leefbaar voor iedereen in te richten.

3.2. GEDIFFERENTIEERDE AANPAK

ANDERE AANPAK PER AFSTANDSKLASSE

De vervoerregio wordt geconfronteerd met verschillende type verplaatsingen die elk om andere oplossingen vragen. Afhankelijk van de afstandsklasse zal een verschillende vervoersmodaliteit het meeste geschikt zijn om deze verplaatsing te faciliteren. Daarnaast zullen de verschillende verplaatsingsafstanden bij de keuze voor een meer duurzame vervoerswijze een andere impact hebben op de targets rond modal shift en verplaatsingskilometers.

- Een schift van de wagen naar duurzame vervoersmodi voor de vele korte verplaatsingen zal sterk bijdragen om de target van 45% duurzame verplaatsingen te bereiken.
- Voor het bereiken van de target van 12% minder gereden voertuigkilometers moet daarnaast ook sterk worden ingezet in een shift van de lange en middellange verplaatsingen. Deze verplaatsingen zin veel minder in aantal, maar vertegenwoordigen veel gereden kilometers.



OVG 2019-2020

Verplaatsingen op lange afstand >40 km

De vervoerregio ziet de **trein als belangrijk alternatief** voor de wagen op lange afstand. Snelle en frequentie treinverbindingen moeten **concurrentieel** zijn met de wagen. Gezien in de vervoerregio de belangrijkste treinverbindingen steeds parallel lopen met de hoofdwegen omvat dit niet enkel het voorzien van snel en frequente interregionale treinverbindingen, maar ook ontradende maatregelen voor lange afstandsverplaatsingen zijn belangrijk. Voor de juiste push en pull maatregelen op dit niveau zal de **Vlaamse en federale** overheid een belangrijke verantwoordelijkheid hebben. Vanuit de vervoerregio zal het voorzien van P&R en P&B voor het opvangen van de wagens aan de rand van het stedelijk gebied belangrijk zijn evenals vlot voor- en natransport naar de treinstations.

Verplaatsingen op middellange afstand - 15-40 km

Op deze afstandsklasse zal het openbaar vervoer het belangrijkste alternatief bieden met een aanbod **aan L-treinen, maar ook regionale HOV-lijnen** die meer de kernen bedienen, gezien vele lokale treinstation eerder decentraal zijn gelegen.. Met de opkomst van de **speedpedelec** en door de aanleg van fietssnelwegen worden deze ook steeds meer geschikt voor verplaatsingen op middellange afstand.

Korte verplaatsingen (5-15 km/u)

De verplaatsingen op dit schaalniveau zijn veelzijdiger en talrijker, wat vraagt om **een groter gamma aan mobiliteitsaanbod.** Hierbij zal **(elektrische) fiets een zeer grote rol** spelen. Een divers aanbod aan fietssnelwegen en bovenlokale functionele routes zal dit ondersteunen. Daarnaast zal het **openbaar vervoer met divers** aanbod van L-treinen, HOV-lijnen, voorstadslijnen en verbindende en ontsluitende buslijnen inspelen op deze kris-kras georiënteerde verplaatsingen.

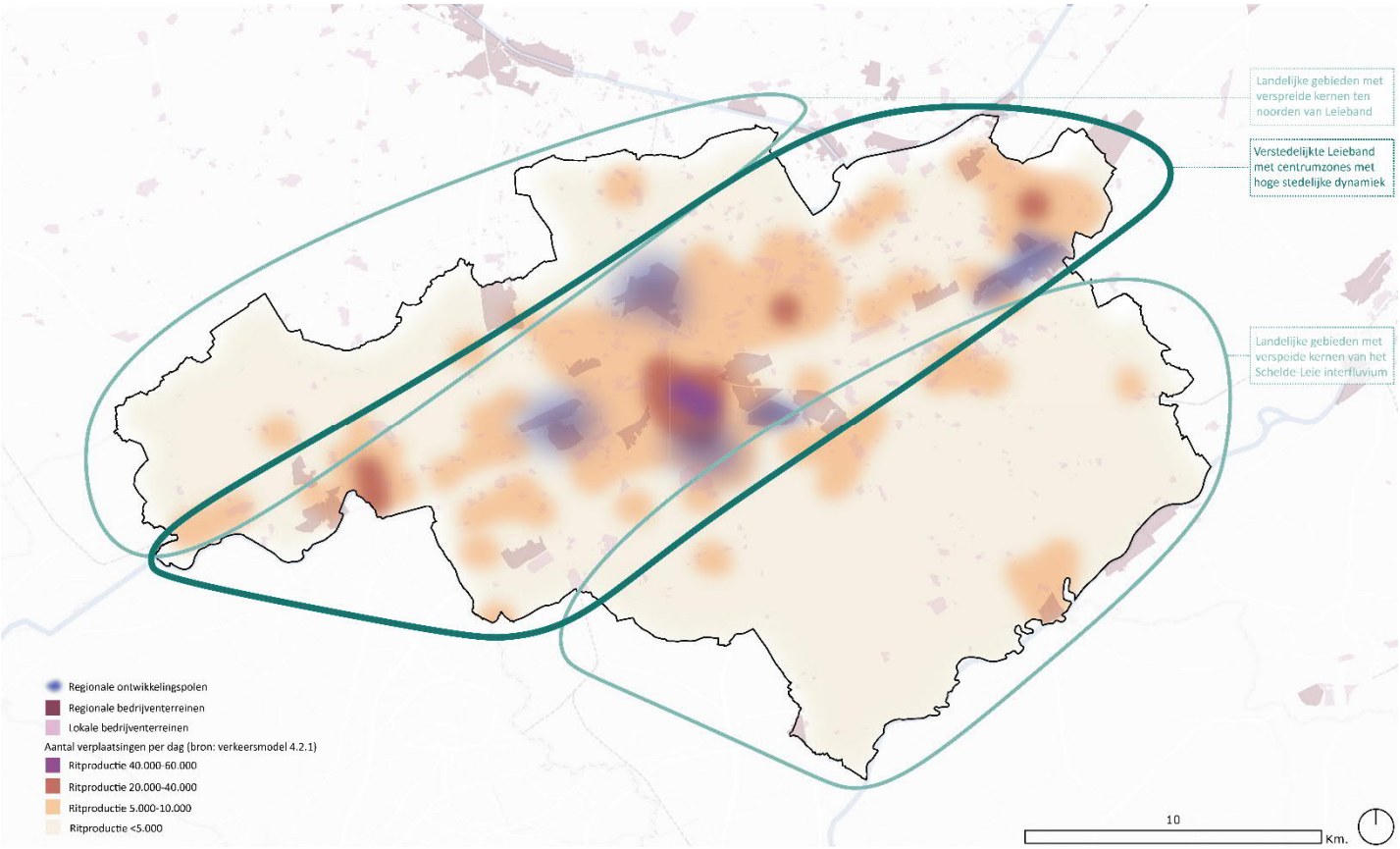
Zeer korte verplaatsingen (<5 km/u)

Meer dan de helft van de verplaatsingen zijn korter dan 5 km. Hierbij kan de **fiets** het beste kan inspelen op deze zeer diverse verplaatsingen. Het netwerk van bovenlokale functionele routes en lokale routes zal deze verplaatsingen faciliteren. Een belangrijke verantwoordelijkheid ligt hierbij bij de **lokale besturen** voor het creëren van een fietsvriendelijke en aantrekkelijke omgeving.

ANDERE AANPAK PER GEBIEDSTYPE

Naast verschillende types van verplaatsingen wordt de vervoerregio ook gekenmerkt door verschillende gebiedstypes. Ook hier is een aangepast aanpak vereist.

Als gekeken wordt naar de mobiliteitsproductie van concentraties van inwoners, tewerkstellingen en leerlingenplaatsen dan wordt duidelijk dat er binnen de vervoerregio verschillende gebieden kunnen worden onderscheiden met elk een eigen dynamiek. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek (Kortrijk en in beperktere mate Waregem, Harelbeke en Menen), de verstedelijkte Leieas, kernen en het landelijk gebied.



Verstedelijkte Leieband met centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek

Centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek

Het hoogste aantal verplaatsingen in de regio zien we overduidelijk in het centrum van Kortrijk en in iets mindere mate in de stadscentra van Waregem, Harelbeke en Menen. In deze centrumzones moeten **voetgangers en fietsers koning** worden, waarbij een **uitgebreid gamma aan deelmobiliteit** het bezit van een wagen minder noodzakelijk zal maken. Daarnaast **liggen belangrijke OV-knopen** zoals de treinstations op fiets- en wandelafstand. Met een ruim aanbod van deelfietsen op deze knopen zijn alle bestemmingen in deze centra bereikbaar voor de pendelaars. **Centrumbedieningen** kunnen een kleine maaswijdte bieden aan de gebruikers van het openbaar vervoer.

Hoewel de ruimte beperkt is, zijn dit locaties waar **verdichting gewenst** is door slim om te gaan met beschikbare ruimte. Kwalitatieve verdichting, in stationsomgevingen en aan belangrijke openbaarvervoersknopen garanderen een goede aansluiting op een performant regionaal en interregionaal netwerk.

Aaneenschakeling van kernen en ontwikkelingsgebieden in de verstedelijkte Leieband

In de oost-west gerichte stedelijke band tussen Wervik en Waregem wisselen stedelijk gebied, kernen, lintbebouwing, bedrijvenzones en open gebied elkaar af. De fietsafstanden zijn vaak beperkt en **de fiets is dan ook bij uitstek het aangewezen vervoersmiddel** in deze verstedelijkte band. De uitgebreide actieradius van de e-bike kan een belangrijke rol spelen in bovengemeentelijke verplaatsingen met grote potenties voor snelle fietsverbindingen, die voornamelijk oost-west georiënteerd zijn, zoals jaagpaden en langsheen spoorwegen.

Verder liggen er ook grote potenties voor het openbaar vervoer in deze deelzone met de **as Menen - Kortrijk – Harelbeke -Waregem als sterke ruggengraad**. Een voorstedelijk netwerk moet zowel de radiale als tangentiële bewegingen afdoende opvangen. Analoog als in de centrumzones zijn ook hier grote potenties voor **deelmobiliteit**.

Binnen deze uitgestrekte band zijn ook de regionale ontwikkelingspolen gelegen. Een **hoogwaardige ontsluiting van de ontwikkelingspolen** via het openbaar vervoer en de fiets in alle windrichtingen zal een belangrijke rol spelen om de modal shift te realiseren.

Kwalitatief verdichten met specifieke **aandacht rond stationsomgevingen, langsheen belangrijke multimodale knooppunten** (in afstemming met het ruimtelijk beleid gezien niet elk mobipunt zicht leent tot verdichting errond) **en in de regionale ontwikkelingspolen** wordt vooropgesteld in de regiovisie.

Landelijk gebied met verspreide kernen

Kernen in het landelijke gebied

In het landelijk gebied bevinden zich verschillende, doorgaans weinig omlijnde kernen, bedrijvenzones en lintbebouwing langs N-wegen. In het landelijk gebied ten noorden van de verstedelijkte Leieband zijn de belangrijkste kernen Lendelede, Geluwe en Moorsele. In het Schelde-Leie interfluvium, dat veel landelijker is, vormen de hoofddorpen van Avelgem, Zwevegem en Anzegem een belangrijke centrumfunctie.

Voor interne verplaatsingen **in de kernen en als voor- en natransport bieden de fiets en wandelverplaatsingen** goede potenties. Externe kris-krasrelaties zijn veelal op de auto gericht, maar ook hier liggen belangrijke kansen voor de elektrische fiets en de bundeling van het vervoer op enkele **sterke regionale openbaarvervoersassen** in combinatie met mogelijkheden tot voor- en natransport. Daarnaast zijn er kansen voor tangentiële relaties. Ook een beter **aanbod van deelsystemen** kunnen bijdragen aan deze mobiliteitsvraag.

De regiovisie zet in op het **behouden en het versterken van het voorzieningenniveau** in deze kernen, evenals het **verdichten rond multimodale knopen (**in afstemming met het ruimtelijk beleid gezien niet elk mobipunt zicht leent tot verdichting errond) **in de kernen**.

Landelijk gebied

Buiten de kernen is er eerder sprake van een meer gespreide bebouwing en zijn er kwaliteiten, ook voor recreatie. Door in het buitengebied in te zetten op **alternatieve en innovatieve systemen**, zoals een bibus, dorptaxi's, mobiele buurtwinkels, etc., kunnen de voorzieningen op vlak van zorg, onderwijs en mobiliteit op peil gehouden worden.

Mobiliteit zal hier in belangrijke mate gericht zijn en blijven op de auto. Niettegenstaande het hogere gebruik van de auto, moeten ook deze landelijke gebieden maatregelen genomen worden ter bevordering van duurzame verplaatsingen. Zo ligt in het landelijk gebied een **kans voor verplaatsingen met de elektrische fiets** naar stedelijke zones of ontwikkelingspolen en **bundeling op sterke OV-assen** in combinatie met voor- en natransport naar OV-knopen met de wagen, fiets of te voet.

Daarnaast zal voor het **openbaar vervoer maatwerk** moeten worden geboden. Een bijkomend aanbod van functionele lijnen, voor bijvoorbeeld scholieren, kan eveneens een oplossing bieden voor bepaalde doelgroepen en stemt het aanbod beter af op de vraag.

Verdere **mobiliteitsgenerende ontwikkelingen moeten maximaal te worden vermeden**. Hiervoor is afstemming met het ruimtelijk beleid noodzakelijk.

3.3. SAMENWERKEN ALS SLEUTEL TOT SUCCES

OVER DE BELEIDSNIVEAUS HEEN.....

Vanuit **federaal en Vlaams niveau** is er nood aan meer investeringen, zowel infrastructureel als op vlak van fiscaliteit, ..., in de duurzame mobiliteitsnetwerken. Een groter aandeel van de investeringsbudgetten moet gaan naar fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Tegelijk is ook de invloed van het **lokale niveau** niet te onderschatten. Een uitgewerkt parkeerbeleid, goede lokale fietsroutes en openbare ruimte, maar ook participatie en draagvlakvorming wordt bij uitstek van onderaf gevormd.

Met het regionale mobiliteitsplan reiken we dan ook de hand naar andere betrokkenen. We denken daarbij in eerste instantie aan strategische partners zoals De Vlaamse Waterweg, Infrabel, AWV en de NMBS, maar ook aan private bedrijven en instellingen die mee willen werken aan een betere mobiliteit. Bestaande samenwerkingentussen gemeenten, waarbij in de regio een belangrijke rol wordt opgenomen door Leiedal, zorgen voor een degelijke basis en versterken de vervoerregiowerking.

OVER BELEIDSDOMEINEN HEEN...

Mobiliteitstransitie bij uitstek een geïntegreerd proces,. De vooropgestelde doelen zullen enkel gehaald worden wanneer op **alle beleidsdomeinen** gewerkt wordt, van ruimte en klimaat tot het belang van goede communicatie, vernieuwende economische hefbomen, financiële stimuli en sturing, ...

Een aanzet voor het verder uitbouwen van overleg tussen de diensten situeert zich binnen de werking van de vervoerregio zelf waar we i.f.v. overleg met overkoepelende actoren nu al vaak zowel vertegenwoordigers van de dienst mobiliteit als van andere diensten aanwezig zien. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor het interbestuurlijke overleg Zuid-West-Vlaanderen (IBO). Mogelijke aanvullingen en verfijningen vanuit mobiliteit op de regiovisie zullen worden voorgelegd aan het IBO Zuid-West-Vlaanderen.

OVER GRENZEN HEEN...

Tegelijk trachten we zo veel mogelijk af te stemmen met de omliggende regio's, maar ook met Wallonië en Frankrijk. De afstemming met Frankrijk gebeurt hoofdzakelijk i.k.v. de **Eurometropool**. De Eurometropool is een Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking (EGTS) die 14 Franse, Waalse en Vlaamse partners verenigt.

EUROMÉTROPOLE
EUROMETROPOOL
LILLE • KORTRIJK • TOURNAI

3.4. DE MOBILITEITSTRANSITIE IN PRAKTIJK: INNOVEREN, UITPROBEREN EN- AL DOENDE - BIJSTUREN

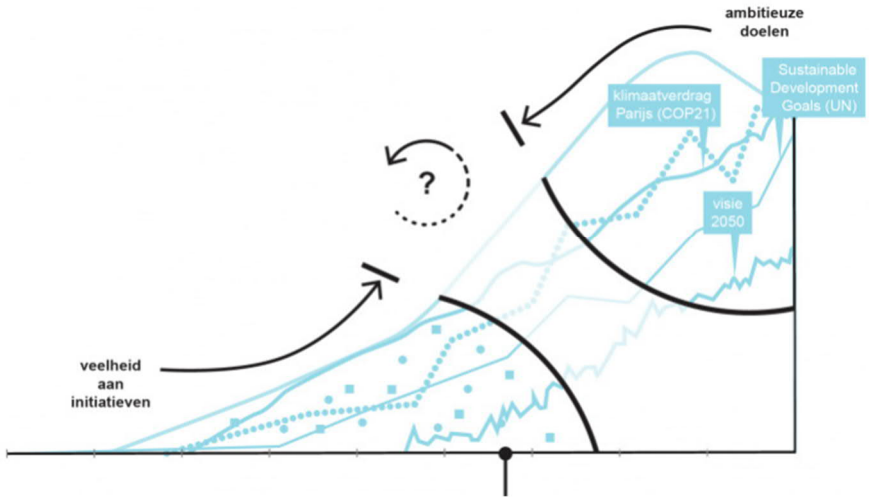
INZETTEN OP SLIMMERE MOBILITEIT

De regio wil **openstaan voor en meewerken aan innovatieve mobiliteitsoplossingen.** Hoewel innovatie een thema is dat door verschillende overheden opgenomen kan worden, kan de regio minstens een ondersteunende rol spelen door het juiste ondernemersklimaat te creëren en te bestendigen.

De gewenst shift van een autobezitafhankelijk mobiliteitssysteem naar een duurzaam combimobiliteitssysteem waarin mensen mobiliteit als een dienst gebruiken en afhankelijk van het moment en type verplaatsing de meest optimale keuze maken, betekent een grote omwenteling in de manier waarop we naar mobiliteit kijken en ermee omgaan. Bottom up zijn er de voorbije jaren reeds heel wat initiatieven gegroeid die deze omwenteling ondersteunen. Dit brengt mee dat ook **de rol van de overheid wijzigt**. Zij is in de eerste plaats faciliterend om innovaties vanuit de markt die bijdragen aan de beoogde doelstellingen mogelijk te maken en te stimuleren. Om een wildgroei aan geprivatiseerde systemen te vermijden waardoor gebruikers door de bomen het bos niet meer terugvinden, zal de overheid daarnaast ook een belangrijke kaderstellende rol moeten opnemen. Het regionaal mobiliteitsplan formuleert daarom strategieën die de missing link tussen ambitieuze doelen en de vele initiatieven moeten wegwerken. De transitie zal immers niet uit zichzelf 'gebeuren'.

FLEXIBILITEIT EN RUIMTE VOOR EXPERIMENTEN

De motor van technologische ontwikkelingen is niet te stoppen en zorgt voor een tsunami van veranderingen. We hebben natuurlijk geen glazen bol. Dit regionaal mobiliteitsplan geeft de richting weer, maar is geen blauwdruk die alle projecten en maatregelen bevat voor de komende 10 jaar. De regio wil **ruimte bieden voor experimenten** die nadien, al dan niet bijgestuurd, verder kunnen opgeschaald worden. . De komende jaren zal duidelijk worden wat op dit vlak allemaal mogelijk is. Samenwerking tussen stakeholders in de vervoerregio en al doende leren en verbeteren is de sleutel tot succes



NOOD DATAVERWERVING VOOR OPVOLGING EN BIJSTURING

Om goed te kunnen bijsturen is het noodzakelijk om de transitie goed op te volgen. Een belangrijke opgave is het effectief meten van de indicatoren op niveau van de vervoerregio, vandaag en in de toekomst. Dit programma wordt vandaag reeds aangezet binnen het departement MOW.

Vanuit de vervoerregio wordt de nood aangegeven voor het opzetten van performante dataverzameling op niveau van de regio. Ook het opmaken van een regionaal verkeersmodel samen met de Eurometropol zou een belangrijke meerwaarde bieden voor de regio.

4. LEIDENDE PRINCIPES VOOR EEN TOEKOMSTGERICHTE MOBILITEITSAANPAK

Uitgaande van de principes van basisbereikbaarheid werden door de werkgroep m.b.t. het mobiliteitsaanbod voor de regio een aantal leidende principes geformuleerd. Deze worden door de vervoerregio Kortrijk als een algemene leidraad gehanteerd bij het uitwerken van een visie op de organisatie en uitwerking van de verschillende modi.

4.1. BASIS VOOR TOEKOMSTGERICHTE MOBILITEITSTRANSITIE

GEDRAG – *Van bezit naar gebruik als trigger voor een andere blik op mobiliteit*

RUIMTE – *Ruimtelijke nabijheid als basis voor duurzame verplaatsingen*

NETWERKEN – *De fiets en het openbaar vervoer moeten ontegensprekelijk de aantrekkelijkste optie worden*

NOOD AAN VERSNELLING! Er zijn meer investeringen (zowel in netwerken, fiscaliteit, sensibilisatie, …) nodig op **alle beleidsniveaus en beleidsdomeinen** voor het ondersteunen en stimuleren van duurzame mobiliteitsoplossingen, combimobiliteit en het ontwikkelen van aangename verblijfsgebieden

4.2. ACTIEF ONDERSTEUNEN VAN GEDRAGSVERANDERING

Mental shift realiseren

Gedragsbeïnvloeding (nudging)
in bijzonder door slim omgaan met parkeren

Werken aan het mobiliteitsaanbod alleen is uiteraard niet voldoende om een ware modal shift te bekomen. Mobiliteit gaat over mensen. En die hebben vaak sterk ingesleten gewoonten. Een modal shift in zowel personen- als goederenvervoer vereist daarom ook een verandering in het gedrag van deze mensen, een 'mental shift'. In de regio werd dit vertaald in het **leidend principe 'Mental shift realiseren'.**

Dit betekent dat we gewoonten van mensen in vraag durven stellen en ons openstellen voor een nieuwe mobiliteitscultuur. Een cultuur die mensen en bedrijven minder afhankelijk maakt van (vracht)autobezit en -gebruik. Op heel wat plaatsen in onze regio is deze gewenste gedragsverandering al duidelijk zichtbaar. Met dit regionaal mobiliteitsplan wil de vervoerregio deze maatschappelijke transitie nog verder versterken en versnellen.

De vervoerregio wil haar bewoners en bezoekers prikkelen, aanmoedigen en ondersteunen in deze mental shift. Dat vereist in de eerste plaats inzicht en een openheid om alternatieven uit te proberen. Eénmalig testgedrag is echter niet voldoende. Om het gedrag structureel te veranderen is het van belang om mensen op verschillende manieren herhaaldelijk te prikkelen, en om met hun feedback aan de slag te gaan om oplossingen stelselmatig te verbeteren. We willen iedereen mee in deze transitie, van de 'early adopters', over de 'early & late majority' tot en met de laggards.

Daarom tracht de vervoerregio steeds te vertrekken vanuit **de behoeften en de leefwereld van de gebruikers** van haar mobiliteitssysteem. Om een duurzame gedragsverandering te bereiken, moeten we de intrinsieke motivaties van reizigers en vervoerders aanspreken. Uit marktonderzoek weten we dat die motivaties niet voor iedereen gelijk zijn. Daarom maakt de vervoerregio werk van een doelgroepgerichte aanpak: ze zet verschillende acties uit voor scholieren & studenten, werkgevers & werknemers, shoppers en senioren. De vervoerregio tracht het gedrag van deze doelgroepen te beïnvloeden door ze te informeren, sensibiliseren, motiveren en faciliteren.

Om de omslag in de gewoonten te ondersteunen worden ook een aantal thema's uitgewerkt die het gedrag helpen sturen richting duurzame verplaatsingen. Als tweede leidend principe m.b.t. het ondersteunen van gedragsverandering werd **gedragsbeïnvloeding** (met in het bijzonder het slim omgaan met parkeren) aangeduid. Dit gebeurt in de vorm van een gericht mobiliteitsmanagement, een slim verkeersmanagement, een gecoördineerd parkeerbeleid en met regelgeving en fiscaliteit die duurzame modi stimuleerd en niet duurzame ontraad.

4.3. RUIMTE EN MOBILITEIT ONLOSMAKELIJK VERBONDEN

Het mobiliteitssysteem en de ruimtelijke structuur van de regio hangen sterk met elkaar samen. Om de leefkwaliteit in de vervoerregio te verbeteren is het nodig dat het beleid van mobiliteit en ruimte goed op elkaar zijn afgestemd. Er is meer sturing nodig, zodat ruimtelijke ontwikkelingen beter worden afgestemd op een multimodaal mobiliteitsaanbod en vice versa. Met deze pijler willen we benaderukken dat ruimte en mobiliteit nooit los van elkaar bekeken mogen worden.

In de **'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde'** (Contrei, 2018) werd een visie op ruimte voor de regio uitgewerkt waarin ruimte en mobiliteit reeds sterk vervlochten zijn. De uitwerking van de visie op mobiliteit voor de regio gebeurt dan ook in voortdurende wisselwerking met de inzichten uit de ruimtelijke visie.

Centraal hierbij staat het thema **nabijheid**. Verschillende functies worden veel meer in kernen geconcentreerd en gemengd, waardoor de nabijheid tussen die functies vergroot en de verplaatsingsafstanden verkorten. Daardoor is er minder extra infrastructuur nodig en kunnen actieve en meer duurzame vervoersmodi worden gebruikt. Daarnaast wordt er vooral ontwikkeld op goedgelegen locaties, nabij stationsomgevingen en andere vervoersknopen. **Het regionale mobiliteitsplan zal in haar keuzes deze visie ondersteunen.** Bij het uitwerken van de verschillende vervoersnetten en de verkeersknooppunten zal nabijheid een belangrijk sturend thema zijn. **Tegelijk moeten de bestaande en gewenste netten een kader vormen voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen. Beide moeten een zelfde tred houden.**

Voor belangrijke grootschalige bovenlokale functies en nieuwe voorzieningen wordt in eerste instantie gekeken naar de vijf ontwikkelingspolen (Hoog-Kortrijk, Kortrijk Noord, Omgeving Luchthaven Kortrijk Wevelgem, Waregem Zuid en Kortrijk Oost) die het meeste opportuniteiten bieden voor het bundelen van bovenlokale functies.

Ook m.b.t. de ruimte voor ondernemen wordt uitgegaan van het principe van nabijheid. Waar mogelijk wordt ernaar gestreefd om het ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen te verhogen en worden bedrijven gebundeld op locaties waar ze voor werknemers goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, de fiets of een combinatie van vervoersmiddelen. Ook i.f.v. het vrachtvervoer streven we naar een bundeling op locaties met een goede multimodale ontsluiting. De vervoerregio Kortrijk wordt gekenmerkt door een goed uitgebouwd netwerk voor de binnenvaart. Dit vormt een opportuniteit om in te zetten op de herstructurering i.f.v. watergebonden bedrijvigheid.

Ten slotte willen we met het regionale mobiliteitsplan de mens terug centraal zetten in onze openbare ruimte en niet de wagen. De auto bepaalt vandaag hoe onze openbare ruimte eruit ziet. Met meer kwalitatief ingerichte publieke ruimte voor fietsers, voetgangers en groen worden leefbaarheid en duurzame verplaatsingen de norm.

Zo dragen we ook bij aan **de regionale onthardingsstrategie.** We voorzien wel bijkomende infrastructuur voor duurzame vervoersmiddelen zoals fiets, OV en voetgangers, maar beperken we bijkomende infrastructuur voor weggebruik. De regio heeft de ambitie om **bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding** en kritisch te kijken naar de bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen, worden vervangen..

Ruimte en mobiliteit
onlosmakelijk verbinden

4.4. NAAR EEN BETER EN OMGEVINGSVRIENDELIJKER MOBILITEITSAANBOD

De **derde pijler** van de mobiliteitstransitie wordt gevormd door het mobiliteitsaanbod. Uitgaande van de principes basisbereikbaarheid werden door de werkgroep m.b.t. het mobiliteitsaanbod voor de regio een aantal leidende principes geformuleerd. Deze worden door de vervoerregio Kortrijk als een algemene leidraad gehanteerd bij het uitwerken van een visie op de organisatie en uitwerking van de verschillende modi. De uitwerking van de verschillende netwerken heeft een impact op elk van de vijf geformuleerde doelstellingen.

Realiseren van een performante ketting van verschillende vervoersmiddelen

De gebruiker staat centraal. Reisbeleving van deur tot deur vlot en aangenaam

Uitwerken van goede infrastructuur voor alle modi uitgaande van het STO(e)P-principe

Inzetten op innovatieve mobiliteitsoplossingen (o.a. deelgebruik en mobiele dienstverlening)

PRINCIPE 1: REALISEREN VAN EEN PERFORMANTE KETTING VAN VERSCHILLENDE VERVOERSMIDDELEN

Om een modal shift naar meer duurzame vervoersmiddelen te realiseren, willen we inzetten op **combimobiliteit**. Om combimobiliteit te laten werken moet de ketting van verplaatsingen zo eenvoudig en vlot mogelijk verlopen. Een aantal elementen staan hierbij centraal.

Eén samenhangend multimodaal gelaagd netwerk met goede verknoping

Het mobiliteitssysteem bestaat uit een **multimodaal netwerk met verschillende schaalniveaus**. Hierbij heeft elk schaalniveau en elke modus een eigen netwerklogica aangepast aan de **verplaatsingsafstand** en **verplaatsingssnelheid**.

Voor het OV-net maken we een onderscheid tussen trein, het kernnet, aanvullend net en het Vervoer op Maat. Fietsers hebben het netwerk van fietssnelwegen, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en lokale routes. Het wegverkeer wordt georganiseerd door de wegencategorisering terwijl voor het vrachtverkeer het vrachtroutenetwerk werd uitgewerkt. Samen vormen deze netten een goed en robuust multimodaal gelaagd netwerk.

De figuur 'het gelaagde mobiliteitsaanbod en de rol van de VVR' in hoofdstuk 1.1 geeft een weergave van dit gelaagde netwerk per modi.

De verschillende vervoersnetwerken (fiets, bus, trein, auto, deelsystemen,...) komen samen in vervoersknopen. Sommige vervoersknopen worden **goed uitgerust en kwalitatief** ingericht. Ze vormen de hotspots in het toekomstige mobiliteitssysteem.

Voor personenvervoer worden deze specifieke vervoersknopen **mobipunten** genoemd. Hier stappen personen over naar een hoger of lager schaalniveau in het vervoerssysteem voor personenvervoer. Mobipunten die worden ingericht volgens de door Vlaanderen uitgewerkte merkarchitectuur krijgen de merknaam **Hoppinpunten** Voor goederen spreken we van **logistieke hubs**, hier worden goederen overgeladen naar een andere laag in het systeem voor goederen.

Van unimodaliteit naar combimobiliteit door het combineren van de sterktes van alle modi

Ter hoogte van de vervoersknooppunten kan niet enkel vlot geschakeld worden naar een ander schaalniveau, maar kan ook makkelijk gewisseld worden van vervoersmiddel. Wanneer personen verschillende vervoersmiddelen combineren spreken we van **combimobiliteit**. Het flexibel combineren van vervoersmiddelen voor goederenvervoer noemen we **synchromodaliteit**.

Door de gebruiker meer en kwalitatievere alternatieven te bieden kan het keuzepalet vergroten en de autoafhankelijkheid dalen, terwijl de regio beter bereikbaar wordt voor iedereen. In het nieuwe mobiliteitsbeleid worden verplaatsingen dan ook gezien als een **mogelijke keten van vervoersmiddelen**.

Zo kunnen het **openbaar vervoer en de fiets elkaar versterken**. De combinatie van de fiets die een grote flexibiliteit in alle richtingen biedt en het openbaar vervoer dat in staat is om grote vervoersstromen snel en efficiënt te vervoeren is zeer krachtig en heeft een groot bereik. Dit vereist een sterk geïntegreerde aanpak. Beide netwerken moeten van een hoge kwaliteit zijn en op elkaar afgestemd worden om combimobiliteit aantrekkelijk te maken.

De **auto krijgt nog steeds een plek** in het systeem van combimobiliteit maar krijgt niet langer de prioriteit. De wagen mag niet meer de meest aantrekkelijke modus zijn voor elke verplaatsing. Wel kan hij belangrijk zijn als voor- en (in beperkte mate) natransport, zeker in de meer landelijke regio's. Ook deelwagens kunnen een rol spelen i.f.v. dit natransport. Deelwagens hebben daarnaast ook een potentieel om het autobezit te doen dalen en kunnen een rol spelen bij het zoeken naar oplossingen voor vervoersarmoede.

In het goederenvervoer worden goederen zoveel **mogelijk gebundeld** en over langere afstanden getransporteerd via het spoor of de binnenvaart. Diffuse stromen geraken vervolgens met de vrachtwagen tot op hun bestemming. **De modi beconcurreren elkaar niet, maar vullen elkaar net aan.** Een logistieke dienstverlener monitort het hele logistieke

proces. Loopt er iets spaak in het ene netwerk, dan is hij dankzij het flexibele logistieke systeem in staat om snel over te schakelen richting een ander netwerk. Die regierol is van cruciaal belang om een synchromodaal systeem optimaal te laten werken. Het is aan de markt om die rol op te nemen. Vanuit de vervoerregio zorgen we wel voor het optimale kader hiervoor.

Elk schaalniveau zijn kwaliteitseisen

Om de afwikkeling van openbaar vervoer, fiets-, auto- en vrachtverkeer te kunnen garanderen op het gewenste kwaliteitsniveau is het noodzakelijk om de **regionale hoofdnetwerken duidelijk te benoemen**, de **gewenste afwikkelingssnelheid** samen vast te leggen en de **doorstromingskwaliteit** te garanderen.

Verzekeren van doorstroming en ontvlechten of verweven

Het uiteindelijke succes van de netten zal grotendeels afhangen van de mate waarin de **doorstromingsknelpunten** in de regio worden weggewerkt en de **betrouwbaarheid** verhoogd wordt.

Een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is cruciaal om de concurrentie met de wagen te kunnen aangaan. Ook voor het fiets- en voetgangersnetwerk is een vlotte doorstroming en het beperken van conflictpunten cruciaal om de shift naar deze duurzame vervoersmodi te stimuleren. Voor sommige mensen of bepaalde verplaatsingen zijn de fiets of het openbaar vervoer echter geen alternatief. Ook de nog noodzakelijke auto- en vrachtverplaatsingen moeten vlot kunnen verlopen in deze bedrijvige regio.

Het door elkaar laten lopen van verschillende modi zorgt vaak voor slechte en conflictueuze doorstroming voor elk van deze modi. Zolang bussen bijvoorbeeld mee met de auto blijven aanschuiven in de file op de belangrijkste steenwegen in de regio, wordt er geen volwaardig en aantrekkelijk OV-alternatief aangeboden voor de auto. Vanuit doorstroming en verkeersveiligheid wordt gestreefd om de hoofdassen te **ontvlechten** en de verschillende vervoersmodi zoveel mogelijk te scheiden. Dit vereist in theorie afzonderlijke OV- en autoassen op invalswegen en conflictvrije of ongelijkvloerse kruisingen tussen de hoofdfietsroutes en de belangrijkste autoassen. In de praktijk zal niet altijd voldoende ruimte beschikbaar zijn om dit uitgangspunt te realiseren. Tegenover de ontvlechting staat het principe van **verweving**. Zeker op lokaal niveau en in stedelijke omgeving is mengen van de verkeersstromen met de voetgangers en de fietsers op de voorgrond en een aangepast snelheidsbeleid een veilig en goed alternatief voor het ontvlechten. De ruimte is beperkt en de verschillende vervoersmodi moeten komen tot een harmonieuze samenhang waarbij respect voor en door de verschillende verkeersdeelnemers cruciaal zal zijn.

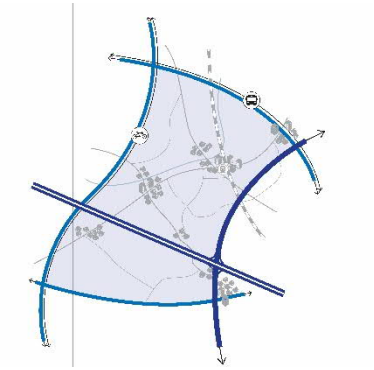
PRINCIPE 2. UITWERKEN VAN GOEDE EN VERKEERSVEILIGE INFRASTRUCTUUR VOOR ALLE MODI UITGAANDE VAN HET STO(E)P - PRINCIPE

Er is vandaag al zoveel bruikbare infrastructuur in onze vervoerregio. De vraag is eenvoudig: aan welke modus wijzen we ze toe? De rol van onze infrastructuur herdenken, kan ons veel tijd en middelen besparen en ervoor zorgen dat het regionaal mobiliteitsplan snel tastbaar is op het terrein.

Iedereen zijn plek

Het basisprincipe is zeer eenvoudig: om een aangename, aantrekkelijke omgeving te bekomen, krijgen duurzame modi voorrang. De voetganger en de fietser bewegen zich zo kort, vlot en veilig mogelijk van A naar B. Ook het openbaar vervoer bereikt zijn bestemming vlot. De wagen/ vrachtwagen bereikt zijn bestemming eveneens, maar afhankelijk van de bestemming niet noodzakelijk via de kortst of snelst mogelijke weg.

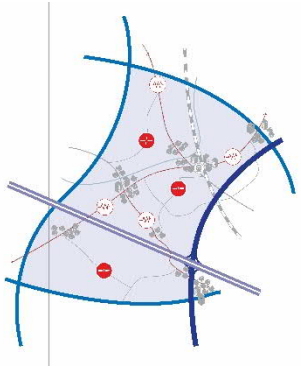
De vervoerregio onderschrijft dat **een vlottere doorstroming op de hoofdwegen** voor het auto- en vrachtverkeer noodzakelijk is om sluiproutes doorheen *mazen van het dragende wegennet* minder aantrekkelijk te maken. Om onze doelstellingen te realiseren, stelt de vervoerregio een autonetwerk voor waarbij de autobestuurder zijn of haar bestemming nog steeds overal kan bereiken via het dragende wegennet, maar op de routes binnen de mazen van dit dragende wegennet moeten omrijden en/ of de snelheid verlagen om de bestemming te bereiken.

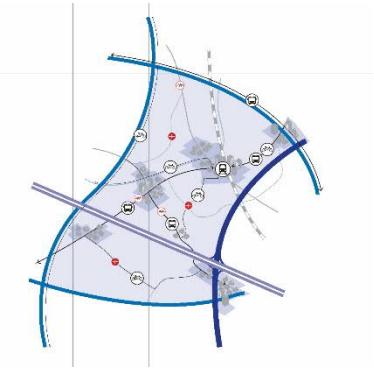


Doorgaand verkeer op het dragende weggennet
We kanaliseren het doorgaande (inter)nationale en interregionale verkeer op de hoofdwegen en bundelen het regionaal en interlokaal verkeer op het dragende wegennet.

Het openbaar vervoer is een belangrijke medegebruikers op deze assen. Een **vlotte doorstroming** en **veilige inrichting** is cruciaal.

Enkel lokaal verleer in de mazen
Binnen het raster van deze dragende wegen aanvaarden we geen doorgaand verkeer. Enkel lokaal auto- en vrachtverkeer dat er bestemming heeft gebruikt de wegen in de maas.
Door maatregelen te nemen op de lokale wegen houden we het doorgaande verkeer op de randen van de maas.





Inrichten van de mazen op maat van de mens en niet de wagen.
Hierdoor creëren we ruimte op de locaties waar we wonen, werken, naar school gaan. Kortom, we creëren aangename ruimte op te leven.
Korte verplaatsingen te voet of met de fiets worden veiliger en eenvoudiger.

Aangename en aantrekkelijke openbare ruimte stimuleert de shift naar duurzame vervoersmodi

Aangename en aantrekkelijke openbare ruimte geeft meer zin om te voet of met de fiets te gaan. Zeker in geval van korte afstanden.

Hierbij dient de openbare ruimte en de mobiliteitsinfrastructuur dit STO(e)P-principe te weerspiegelen en te versterken zodat de gezonde en leefbare keuze het makkelijkste wordt. Bij de inrichting van infrastructuur wordt bij de aanleg van wegen nog te veel uitgegaan vanuit het centrum van de weg, die is voorbestemd voor de auto's. Het uitwerken van goede infrastructuur gaat uit van eerst voorzien van veilige voet- en fietspaden en de overige ruimte inrichten als vrije bus- en trambanen en autoverkeer, rekening houdende met de functie die de weg vervult in de verschillende vervoersnetten. Hierbij kan de noodzakelijke bijkomende ruimte voor de fietser worden voorzien door, afhankelijk van de situatie, bijvoorbeeld het versmallen van de rijbaan, verlagen van de snelheid i.f.v. gemengd verkeer of het verwijderen van parkeerplaatsen.

Bij het inzetten op veilige infrastructuur kunnen de verschillende vervoersmodi soms met elkaar in conflict komen. De vervoerregio geeft aan dat er nood is aan duidelijke kaders bij conflictsituaties vanuit dit STO(e)P-principe. Een voorbeeld is de uitwerking van een afwegingskader voor de fiets versus overslag langsheen het water (zie hoofdstuk 5.3.1).

Zelfverklarend wegbeeld en efficiënte handhaving

Enkel een bord zetten met daarop een snelheidslimiet of een vrachtverbod volstaat in de meeste gevallen niet. Het is cruciaal om ook de infrastructuur af te stemmen op het gewensteedrag van de verkeersdeelnemers. Door het wegbeeld en het wegontwerp af te stemmen op de verwachtingen van de weggebruikers wordt het gewenste rijgedrag uitgelokt. Wanneer hier aan voldaan is, kan men spreken van **zelfverklarende wegen.**

Om te zorgen dat iedereen de verkeersregels naleeft, moet men dit uiteraard controleren en moet men bestraffen bij overtredingen. **Handhaving is en blijft nodig** om zowel de objectieve en subjectieve pakkans bij bestuurders te verhogen. De tendens binnen handhaving omvat steeds meer het inzetten van camera's en detectiesystemen. De inrichting van het publiek domein, volgens het principe van de zelfverklarende wegen kan er voor zorgen dat de handhaving minder noodzakelijk is en de beschikbare middelen en mankrachten meer **efficiënt en meer doelgericht** kunnen worden ingezet.

Veiligheid is steeds eerste uitgangspunt

De regio streeft ernaar een zero-regio te zijn op het vlak van verkeersongevallen. **Verkeersveiligheid** moet dan ook **steeds als eerste uitgangspunt** worden genomen voor de inrichting van de mobiliteitsinfrastructuur. Bij een verkeersveilige weginrichting vraagt de positie van de zwakke weggebruiker een specifieke benadering. De opbouw van een weginrichting zal een zeer grote invloed hebben op de verkeersveiligheid. Enerzijds omdat bepaalde conflicten onmogelijk worden gemaakt door bijvoorbeeld scheiden van verkeersstromen, voorzien van schrikzones,.... Anderzijds moet de weginrichting het gewenste verkeersgedrag weergeven en afdwingen. Een **vergevingsgezinde inrichting** zal schade bij ongevallen zo veel mogelijk voorkomen en inperken.

Zich veilig voelen is een basisbehoefte van de mens. Niet alleen de verkeersveiligheid is belangrijk, maar ook de sociale veiligheid op bv. het openbaar vervoer, bij P&R-faciliteiten, mobipunten en langs fietsroutes

PRINCIPE 3. DE GEBRUIKER STAAT CENTRAAL: REISBELEVING VAN DEUR TOT DEUR VLOT EN AANGENAAM MAKEN

Uitwerking van mobiliteitsaanbod vanuit de gebruiker

We kiezen als vervoerregio voor een mobiliteitsbeleid dat de gebruiker en niet het vervoersnetwerk centraal stelt.

Om een ambitieuze modal shift te realiseren en mensen te overtuigen om de wagen te laten staan moet bij het uitwerken van het mobiliteitsaanbod steeds de **gebruiker centraal staan**. Het (duurzame) vervoersaanbod wordt immers niet uitgewerkt om aan een plan of een beleidsvisie te voldoen, **maar om effectief door mensen gebruikt te worden**. Kiezen voor duurzame vervoersmiddelen en/ of combimobiliteit vraagt meer inspanning van de gebruiker dan het maken van een autorit. Elke reiziger wil zo snel en comfortabel mogelijk van A naar B gaan.

Combimobiliteit moet daarom positief en eenvoudig zijn. We moeten het voor die reiziger zo eenvoudig mogelijk maken om de best mogelijke (combi)mobiliteitsoplossing snel te vinden. Het gaat dus niet enkel over het voorzien van een kwalitatief aanbod maar ook over het vergemakkelijken van de reis van de gebruiker. Om de concurrentie met de wagen aan te kunnen gaan, moet de reisbeleving van deur tot deur zo vlot en aangenaam mogelijk verlopen.

De basisvereisten voor een aangename reis liggen vervat in de eerste twee principes nl. het 'realiseren van een performante ketting van verschillende vervoersmiddelen' en het 'uitwerken van goede infrastructuur voor alle modi uitgaande van het sto(e)p-principe'. Daarnaast kunnen heel wat andere elementen bijdragen tot het verbeteren van de reisbeleving. **Ticket- en tariefintegratie** staan hierbij centraal en zijn essentieel om combimobiliteit aantrekkelijk te maken. Ook eenvoudige, heldere en voor iedereen **toegankelijke informatie** is noodzakelijk. Omdat nog niet iedereen mee is met de digitale ontwikkelingen zal deze zowel digitaal als analoog moeten zijn. Mobipunten, waar de overstap van het ene op het ander voertuig gebeurt, zijn bij uitstek locaties die aantrekkelijk gemaakt moeten worden. Naast goede overstapmodaliteiten zal ook het aanbieden van bepaalde **extra diensten** hierbij een rol kunnen spelen.

Toegankelijke regio voor iedereen

Samen streven we ernaar om van de regio Kortrijk een toegankelijke regio te maken. Met name voor zij die zich niet zomaar onafhankelijk kunnen verplaatsen zoals ouderen, andersvaliden, kansarmen, schoolgaande jeugd, anderstaligen, … **De doelgroep is daarbij duidelijk iedereen.** Een integraal toegankelijke leefomgeving is de sleutel tot een maatschappij waarin iedereen gelijke kansen heeft.

Bij de uitbouw van het mobiliteitsnetwerk moet steeds goed nagedacht worden over de toegankelijkheid voor alle gebruikers. Hierbij wordt niet enkel **de toegankelijkheid van het openbaar vervoer** verstaan, alhoewel ook hier nog grote stappen te nemen zijn. Denk ook **aan toegankelijkheid van het openbare domein**: doorgangen die voldoende breed zijn, vermijden van drempels, leesbare weginrichting, …. Maar ook het toegankelijk zijn van informatie: niet enkel digitaal, in meerdere talen, mogelijkheden van betaling,….. Ook **betaalbaarheid** is hierbij een belangrijk element.

Vanuit het mobiliteitsatelier (6 oktober 2022) wordt aangegeven dat een belangrijke doelgroep die niet uit het oog mag worden verloren de jongeren zijn Wat is bijvoorbeeld de leeftijdsgrens voor gebruik van deelfietsen en deelsteps? Niet alle jongeren hebben een betaalkaart ter beschikking.

PRINCIPE 4. INZETTEN OP INNOVATIEVE MOBILITEITSOPLOSSINGEN

De moderne technologie biedt mogelijkheden om verplaatsingen zo aangenaam mogelijk te laten verlopen. Op vandaag zijn reeds vele innovatieve oplossingen op de markt met potenties voor de regio. Hierbij denken we aan concepten zoals de fietsbus, geautomatiseerd fietsparkeren (vb. Feetzdock), parkeersystemen zoals Parkeagle cargobike, autonome shuttles… Naast inzetten op innovatie voor personenmobiliteit biedt de regio, door de combinatie van de bedrijvigheid binnen de vervoerregio, de daaraan gekoppelde ondernemersmentaliteit en de sterke multimodale netwerken, de ideale omgeving om innovatieve vrachtconcepten te ontwikkelen, testen of verder tot wasdom te brengen Dit vooral binnen de binnenvaart. Ter inspiratie denken we aan de Zulu's[1], Watertruck+[2], besturing van binnenvaartschepen vanop afstand, emissieloze schepen, de introductie van melkrondes langs het binnenvaartnetwerk,…

De regio wil openstaan voor en meewerken aan innovatieve mobiliteitsoplossingen en ruimte bieden voor experimenten. Hierbij geeft de vervoerregio specifieke aandacht aan volgende aspecten.

Mobiele dienstverlening

De shift van een autobezitafhankelijk mobiliteitssysteem naar een combimobiliteitssysteem waarin mensen mobiliteit als een dienst gebruiken en afhankelijk van het moment en type verplaatsing de meest optimale keuze maken, betekent een volledige omwenteling in de manier waarop we naar mobiliteit kijken en ermee omgaan.

Op vlak van vervoersaanbod duiken naast De Lijn en NMBS ook heel wat private vervoersaanbieders op en vormen zich coöperatieven voor deelmobiliteit. De markt van aanbieders van MaaS (mobility-as-a-service) en -platformen is zich nog volop aan het ontwikkelen. Dit betekent dat de rol van de overheid wijzigt. Zij is in de eerste plaats faciliterend om innovaties vanuit de markt die bijdragen aan de beoogde doelstellingen mogelijk te maken en te stimuleren. Om een wildgroei aan geprivatiseerde systemen te vermijden waardoor gebruikers door de bomen het bos niet meer zien, zal de overheid daarnaast ook een belangrijke kaderstellende rol moeten opnemen. Om dit gecoördineerd te laten verlopen, gebeurt dit best op niveau van Vlaanderen en/ of het niveau van de vervoerregio. Hierbij zal het garanderen van een aantrekkelijke en vlotte reiservaring een belangrijk aandachtspunt zijn.

Inzetten op deelgebruik

Deelsystemen worden geleidelijk aan een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem. Dit betekent dat de vervoerregio deze systemen meer wil promoten en motiveren. Denk hierbij aan meer visibiliteit geven aan de deelsystemen en dit niet alleen aan de georganiseerde deelsystemen, maar ook aan de private initiatieven.

Hierbij wordt ingezet op diverse vormen van systemen die de verschillende types van gebruikers kunnen aanspreken, vb. elektrische deelwagens, (elektrische) deelfietsen, (elektrische) bakfietsen, private deelwagens, (e-)steps… Laat de regio een voorloper zijn op dit type van projecten.

De doelstelling hierbij is niet het uitbouwen van deelmobiliteit op zich, maar het stimuleren van een andere blijk op mobiliteit. Door vervoersmiddelen minder te zien als een bezit en meer als een gebruiksmiddel worden de keuzes rond mobiliteit anders genomen. De beschikbaarheid van deelwagens zal bijdragen tot een lager autobezit en kan een aanvulling vormen op het openbaar vervoerssysteem. Goed werkende deelfietsen, zowel gewone als elektrische fietsen, bakfietsen, … geven de gebruiker een flexibel alternatief voor diverse korte en middellange verplaatsingen nabij de woning of de tewerkstellingsplaatsen.

[1] catamaran-binnenvaartschepen die zich op gelijke hoogte van de kaaimuur kunnen zetten

[2] een concept van binnenvaartschepen waarbij kleinere laadbakken aan elkaar gekoppeld kunnen worden of apart kunnen varen en zo aanpasbaar zijn aan de grootte van de waterweg

5. THEMATISCHE VISIES EN BOUWSTENEN

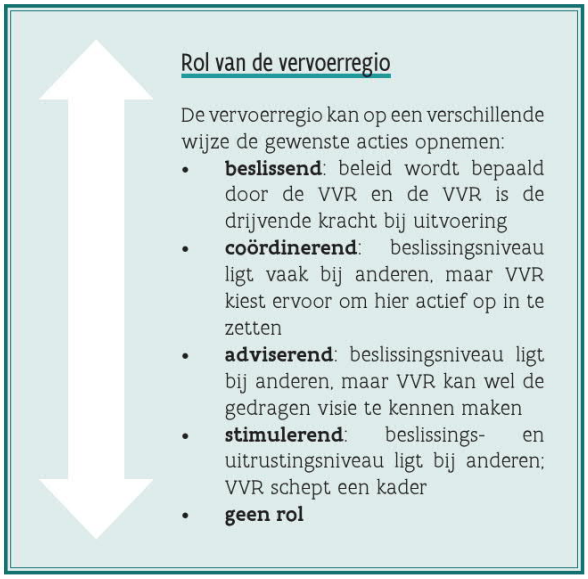
Om de mobiliteitstransitie te realiseren moeten we inzetten op alle drie de pijlers. In dit hoofdstuk beschrijven we per pijler (gedrag/ ruimte) en/ of netwerk (mobiliteitsaanbod) waar we vandaag staan, waar we naar toe willen (visie) en hoe we dit willen bereiken in de vervoerregio Kortrijk (bouwstenen).

In dit hoofdstuk beschrijven we de visie en de bouwstenen van het beleidsscenario die daaruit voortvloeien voor de verschillende pijlers en de verschillende netten van het mobiliteitsaanbod.

Elk thema is gelijkaardig opgebouwd

- Elk hoofdstuk behing met een korte **introductie van de problematiek** en een beschrijving van de bestaande visie.
- In het deel **'Waar willen we naartoe'** beschrijven we telkens de **visie** op elk thema. Hierin geven we aan hoe deze pijler of dit net richting 2030 moet worden uitgewerkt Elke modaliteit, aangevuld met de pijlers gedrag en ruimte, vertrekt vanuit een visie voor de regio..
- **Hoe willen we dit bereiken?** Deze visie is concreet doorvertaald naar een gewenst netwerk door het toepassen van enkele bouwstenen. Deze geven weer hoe we de visie in de vervoerregio Kortrijk willen bereiken. Onder **bouwstenen** verstaan we (vaak) locatiespecifieke oplossingen of een aanpak die kan bijdragen tot het realiseren van de doelstellingen voor de regio. Bouwstenen zijn te onderscheiden van acties in die zin dat ze globaal aanduiden wat er moet gebeuren. **Acties** daarentegen gaan aangeven wat er allemaal concreet moet gedaan worden om dit te realiseren.
  Vervolgens is voor elk thema een voorstel van netwerkkaart uitgetekend. Deze gedetailleerde netwerkkaart geeft 'een' mogelijke manier weer om de geformuleerde uitgangspunten en principes concreet door te vertalen. Het is geen eindvisie, maar eerder een 'tussenstand' van de keuzes die voor elk thema de voorkeur kennen. De voorstellen van netwerken vormen de basis voor het opstellen van het totale beleidsscenario (deel 3).

De bouwstenen geven een beeld van hoe we de doelstellingen in de regio willen bereiken.. Elke onderdeel heeft een verschillende impact en neemt de VVR telkens een verschillende rol op. De rol kan per maatregelen verschillend zijn waarbij het ene al wat meer actie vraagt dan het andere. Dit zal in een volgende fase uitgeklaard worden.



Het thema 'ruimte' krijgt een volwaardig hoofdstuk in dit deel van de nota. Hoewel een regionaal mobiliteitsplan geen ruimtelijk beleid opmaakt, wordt hier in kaart gebracht hoe ruimte en mobiliteit met elkaar kunnen interageren om de gewenste doelstellingen kracht bij te zetten vanuit een mobiliteitsblik. Gezien weginfrastructuur, parkeerplaatsen, fietspaden,.... Ruimte innemen zullen ook vanuit de overige thema's aanbevelingen voor ruimtelijke beleidsaspecten naar voren komen vanuit deze regionale mobiliteitsvisie. Een afstemming met het ruimtelijk beleid wordt voorzien in het IBO.

5.1. ACTIEF ONDERSTEUNEN VAN GEDRAGSVERANDERING

Om ervoor te zorgen dat de brede bevolking kiest voor de (elektrische) fiets of step, het openbaar vervoer, deelmobiliteit of een combinatie daarvan, moet er ook gewerkt worden aan gedragsverandering.

Onze verplaatsingsgewoonten

Mobiliteit gaat immers over mensen. Deze hebben vaak sterk ingesleten gewoonten. En één van deze **gewoonten** is het nemen van de wagen. De wagen is vandaag voor velen nog steeds het dominante vervoersmiddel en heel veel mensen zijn zich niet bewust van de noodzaak en de mogelijkheden om zich op een andere manier te verplaatsen. Hetzelfde geldt voor het vrachtverkeer: ook de keuze voor de vrachtwagen wordt vaak ingegeven vanuit een gewoonte. De **alternatieven zijn te weinig bekend**.

Corona als gamechanger?

Hoewel de verkeerscijfers intussen op vele plaatsen terug het niveau van voor de covid-19-crisis hebben, heeft Covid-19 alvast één en ander in gang gezet. Recreatief hebben meer mensen het **fietsen en wandelen** ontdekt tijdens de pandemie. Dit was een unieke kans om het recreatieve fietsen ook door te trekken naar een toenemend fietsgebruik i.k.v. woon-werkverkeer. Daarnaast zijn bedrijven verplicht geweest om hun werknemers te laten **thuiswerken**. Hierdoor hebben werkgevers kunnen ervaren dat dit niet noodzakelijk gepaard hoeft te gaan met een productiviteitsverlies. Uit een grootschalige enquête van de Economic Risk Management Group blijkt dat werkgevers schatten dat hun werknemers gemiddeld 1,3 dagen per week zouden telewerken na corona. Dat is een stijging met bijna 1 dag per week vergeleken met het pre-crisisgemiddelde van 0,4 dagen per week. In de toekomst zullen vele Vlaamse werknemers dan ook meer en meer thuiswerken en werken op kantoor gaan combineren.

Gekende regionale initiatieven die gedragsverandering ondersteunen

Voor de regio werden reeds een aantal initiatieven opgezet die een belangrijke rol kunnen spelen in het realiseren van deze gedragsverandering.

In Harelbeke worden kinderen met het **High-Five project** gestimuleerd om met de fiets naar school te gaan. Op en rond een school in het centrum van de stad zijn palen geplaatst langs de meest verkeersveilige schoolroutes. Kinderen die te voet, met de step of de fiets naar school komen, kunnen met een high five op de palen langs het schooltraject punten sparen. De gespaarde punten kunnen ze op school inruilen voor leuke beloningen.

Daarnaast lanceerde het provinciebestuur van West-Vlaanderen in 2014 een unieke campagne voor woon-werkverkeer: "de testkaravaan komt eraan!". De testkaravaan verwijst naar de brede waaier aan vervoermiddelen die de werknemers van de ingeschreven bedrijven gedurende twee weken gratis kunnen proberen voor hun woon-werkverkeer. De testkaravaan is al bij een 120-tal West-Vlaamse bedrijven neergestreken waar hij met veel enthousiasme werd onthaald. Intussen kunnen ook gemeenten de testkaravaan uitnodigen om hun inwoners verschillende vervoermiddelen te laten uitproberen.

Beide initiatieven zijn voorbeelden van sterke initiatieven die in de regio reeds lopen om gedragsverandering te ondersteunen.

ROL VAN DE VERVOERREGIO

Op vlak van het gedrag zijn vele mogelijke maatregelen Vlaamse of lokale materie. De focus van de vervoerregio zal zich voornamelijk situeren op het coördineren, stimuleren en het adviseren.

5.1.1. WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

MENTAL SHIFT EN GEDRAGSVERANDERING

Verandering brengen in de vaak automatische keuze voor de (vracht)wagen gaat niet van vandaag op morgen **maar verloopt in fasen.** Afhankelijk van de fase waarin mensen zich bevinden, zullen **andere hefbomen** noodzakelijk zijn.

Fasen in gedragsverandering:

In België maken beleidsmakers met het oog op gedragsverandering vaak gebruik van het **7E-model.**

Het 7E-model kunnen we voorstellen als een ladder met zeven treden. Deze zeven treden stellen de verschillende houding t.o.v. bepaald gedrag voor.

- *Onwetendheid:* mensen zijn onwetend, hebben geen kennis van het onderwerp dat je aanbrengt
- *Bewustzijn:* mensen weten iets van het onderwerp dat je aanbrengt, maar ze zijn er niet bij betrokken. Ze zijn vooral gericht op hun eigen situatie en zijn niet bezig met de impact van hun gedrag op anderen.
- *Bezorgdheid:* mensen ervaren een situatie wel als problematisch, maar weten niet hoe zij een deel van de oplossing kunnen zijn of ze ervaren conflicterende waarden
- *Inzicht:* mensen hebben inzicht in de situatie en willen wel een bijdrage leveren, maar hebben geen tijd, geld, ruimte…
- *Intentie:* mensen nemen zich voor een bijdrage te leveren, maar moeten hun gewoontes veranderen en dat is moeilijk
- *Tastgedrag (aftastend gedrag):* mensen stellen het gewenste gedrag soms wel en soms niet
- *Vast gedrag:* mensen vertonen het gewenst gedrag

Hefbomen voor gedragsverandering

Afhankelijk van de verschillende stadia (voorstadium, overwegen, beslissen, handelen, vasthouden) kunnen verschillende **hefbomen voor gedragsverandering** onderscheiden worden. Deze kunnen een leidraad vormen wanneer we gaan nadenken over mogelijke acties om gedragsverandering te ondersteunen op vlak van mobiliteit en wat de regio daarin kan doen.

- Enthuse (enthousiasmeren): acties gericht op enthousiasmeren, goesting geven
- Encourage (aanmoedigen): acties gericht op aanmoedigen, duwtje in de rug, incentives, financiële stimuli
- Exemplify (voorbeeldgedrag): Acties gericht op voorbeeldgedrag, vertrouwen, influencers
- Enlighten (informeren): acties gericht op informeren, wat/ waarom, helder, concreet, aantrekkelijk
- Engage (samen met anderen): acties gericht op het samen met anderen deel te nemen aan gewenst gedrag
- Enable (faciliteren): acties gericht op faciliteren, mogelijk/ toegankelijk maken
- Experience (positieve beleving): acties gericht op positieve beleving, zorgen dat mensen hun nieuwe gedrag als aangenaam ervaren.

Wanneer we het verplaatsingsgedrag van de modale Vlaming bekijken met een 7-E-bril, wordt duidelijk dat er heel wat stappen gezet moeten worden vooraleer het aanbieden van een aantrekkelijke, aangename en veilige infrastructuur mensen zal aanzetten om hun verplaatsingsgedrag aan te passen.

DOELGROEPENBENADERING: VERTREKKEN VANUIT DE BEHOEFTEN EN DE LEEFWERELD VAN GEBRUIKERS

Om een mental shift en finaal ook gedragsverandering te realiseren zal het belangrijk zijn om zich op **de juiste manier naar de juiste doelgroep** te richten. In het mobiliteitsatelier van 6 oktober 2022 is hierbij ook aangegeven dat sensibilisatie een continu proces is.

Om de krachtigste communicatievorm te benaderen (persoonlijke communicatie), moet je eerst je doelgroepen bepalen en je in hen verdiepen. Als je doelgroepen voldoende gespecificeerd zijn, kan je bedenken hoe, waar en met welke middelen en boodschap je hen het beste kunt benaderen Deze aanpak die inspeelt op de leefwereld van de gebruikers is in het mobiliteitsatelier van 6 oktober 2022 als cruciaal naar voren geschoven. In het kader van de visie is het niet de bedoeling om een uitputtend overzicht te geven van de verschillende doelgrepen en hun specifieke aanpak. Hieronder wordt een beeld gegeven van grote categorieën van doelgroepen. Indien de regio op specifieke doelgroepen wil inzetten zal verder onderzoek en samenwerking met een communicatiebureau nodig zijn.

Personenmobiliteit

Binnen de regio worden de grootste kansen gezien in de doelgroepen **jongeren & jongvolwassenen** en **mensen die zich verplaatsen ikv het woon-werk verkeer.** Daarnaast zijn ook **vrijetijdsverplaatsingen** een belangrijke en sterk groeiende groep. Goede ondersteuning voor **senioren** is ten slotte ook een belangrijk werkpunt.

Jong geleerd is oud gedaan

De jeugd is de motor voor de maatschappelijke verandering. Jongeren hebben vaak nog duurzame gewoontes: ze fietsen meer dan gemiddeld en reizen vaak met het openbaar vervoer. Daarmee is een basis aanwezig om duurzaam mobiliteitsgedrag structureel te verankeren. Maar negatieve ervaringen tijdens de jeugd, veranderende gezinssituatie, nieuwe werksituatie (met bedrijfswagen) zorgen ervoor dat ze eens ze volwassen zijn, vaak naar de auto zullen grijpen.

Samenwerken met bedrijven

Van alle verplaatsingen is een derde werkgerelateerd. Bovendien zijn het verplaatsingen die in hoofdzaak tijdens de spits plaatsvinden. Hoewel het beleid richting deze doelgroep in grote mate in handen is van de federale en Vlaamse overheid (afschaffen salariswagens, kilometerheffing, enz.) kan de regio zeker ook een aantal initiatieven uitbouwen of het op één of andere manier ondersteunen bij de opmaak van bedrijfsmobiliteitsplannen.

Mensen die zich verplaatsen ikv hun vrije tijd

Het aandeel vrijetijds- en winkelverplaatsingen is goed voor meer dan de helft van alle verplaatsingen en is daardoor ook een belangrijke, doch diverse, doelgroep om mee onder de loep te nemen. Voor de 'funshoppers' is winkelen er een dagje samen op uit trekken en staat de beleving centraal. Daartegenover staan de 'runshoppers' voor wie winkelen een noodzaak is en waar dit dus snel en gericht dient te gebeuren. De mogelijkheid tot parkeren vormt hierbij vaak een doorslaggevende factor.

Vitale senioren

Tegen 2030 zal de groep 65+'ers toenemen. Hoewel het gedrag op latere leeftijd minder makkelijk te veranderen is, hebben ouderen ook meer vrije tijd en begeven ze zich minder vaak gehaast door de spits. Tegelijk heeft deze groep specifieke noden (vorming, ondersteuning) die op een aangepaste manier moeten worden ondervangen om hen mee te nemen in de mobiliteitstransitie.

Vrachtverkeer

M.b.t. het vrachtverkeer wordt een belangrijke doelgroep gevormd door de bedrijven. In het logistieke transport wordt duurzaamheid, na kostprijs, als thema steeds belangrijker Binnenvaart en spoor hebben een zeer duurzame uitstraling. Dus **inzetten op informeren en sensibiliseren van bedrijven,** maar ook op het bestendigen en zo mogelijk uitbouwen van het duurzaamheidsimago van spoor en binnenvaart.

Verschillende bovenregionale actoren zetten al lange tijd in op het informeren en sensibiliseren van bedrijven (De Vlaamse Waterweg, VIL…) Om de hoge Vlaamse ambities waar te maken, zullen echter alle beschikbare middelen nodig zijn om zoveel mogelijk bedrijven te bereiken. De actoren binnen de regio zelf onderzoeken hoe ze zelf hun steentje kunnen bijdragen bij het adviseren en sensibiliseren van bedrijven richting modal shift.

GEDRAGSBEÏNVLOEDING

Het zich eigen maken van een nieuw gedragspatroon is niet evident. Gedragsverandering zal immers niet enkel werken indien intrinsieke motivatie wordt aangesproken. Ook extrinsieke motivatie zal een rol spelen (bvb. verkeersboetes en –retributies…). Het zal dan ook noodzakelijk zijn om bepaalde gedragingen **te sturen of zelfs af te dwingen**. Daarom voegen we aan de 7 E's een achtste E toe nl. '**Enforce'**, acties gericht op afdwingen. (nudging, verbieden, verplichten, controleren, straffen, beboeten, ontzeggen, …). Op vlak van mobiliteit weerspiegelt dit zich in een transitiegericht parkeerbeleid voor het personenvervoer en een tweesporenbeleid voor het goederenvervoer, regelgeving en fiscaliteit en mobiliteitsmanagement.

Gecoördineerde parkeervisie ter versterking van het lokaal beleid

Parkeerbeleid is bij uitstek een lokale bevoegdheid. De effecten van parkeerbeleid stoppen echter niet aan de gemeentegrenzen en landsgrenzen, zodat onderlinge afstemming tussen de lokale besturen zich opdringt. **Een gecoördineerd parkeerbeleid vormt een krachtig instrument** om het gebruik van de wagen te ontmoedigen en uitwijkgedrag te vermijden.

Er is nood om het aanbod in de gemeenten van de vervoerregio naast elkaar te leggen en een gebiedsgerichte afstemming uit te werken. De vervoerregio kan hierbij een coördinerende rol spelen. De regionale strategie **zal verder in dialoog geconcretiseerd worden** in een vervolgtraject en moet worden vertaald in de lokale uitwerking.

Daarnaast heeft parkeren ook een ruimtelijk aspect, dat verder aan bod komt in de pijler ruimte. Afstemming met het ruimtelijk beleid is noodzakelijk.

Foto Leiedal

Basisprincipe: 'Wie parkeert op een onwenselijke plaats of op een onwenselijk tijdstip zal heeft een grotere kost'

Uitgangspunt is de gebruikers stimuleren om de parkeerplaatsen te gebruiken die voor elke doelgroep het meeste geschikt is en dit zowel op vlak van locatie als tijd. Afstemming met privé-uitbaters is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Hierbij gaat het niet alleen om het al dan niet betalend maken. Waar parkeren onwenselijk is kan dit worden onmogelijk gemaakt door bijvoorbeeld het gebruiken van een tijdsregime, bewonerskaart,,… of ontraden door bundeling van parkeerplaatsen, hogere parkeerkost,….. De vervoerregio geeft als aandachtspunt het beschermen van de lokale handel mee, evenals het voorzien van duurzame alternatieven.

Vermijden overaanbod aan parkeerplaatsen

Te veel aan parkeerplaatsen heeft een ongewenst verkeersgenererend effect. Voor publieke parkeerplaatsen streeft de regio naar een daling van het aantal parkeerplaatsen in de regio. Dit zal eerder een organisch proces zijn**.** De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen is geen taboe, maar de wenselijkheid, ook naar de toekomst toe, moet grondig worden afgewogen

Op vlak van parkeerplaatsen op het **privaat domein** hebben de regio en de gemeenten natuurlijk een veel minder grote impact, maar ook hier zijn mogelijkheden om een verschil te maken. Bij het verstrekken van adviezen en vergunningen kan **dubbelgebruik van parkeerplaatsen gestimuleerd** worden en kunnen eisen gesteld worden inzake **fietsenstallingen en deelmobiliteit** in functie van het streven naar een lager autobezit en daling van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Parkeernormen kunnen hierin sturend werken. Daarnaast is in het mobiliteitsatelier van 6 oktober 2022 aangehaald dat het ter beschikking stellen van bewonerskaarten niet altijd een positieve impact heeft. Een goed voorbeeld is de onderbenutting van private parkeerplekken onder appartementsblokken. Bewoners kopen geen private parkeerplek aan omdat er een kosteloos alternatief is op straat.

Niet parkeerplaatsen en de auto, maar de mens centraal in de weginrichting

Parkeerplaatsen krijgen een andere locatie in het straatbeeld; Er wordt ingezet op dubbelgebruik en groepering van parkeerplaatsen, Bij de inrichting van de openbare ruimte staat de mens centraal en niet meer de wagen.

Wanneer autobezit verder zakt, kan de ruimte voor parkeerplaatsen heringericht worden. Dit geeft meer ruimte aan de voetganger, fietsen, klimaatmaatregelen of de inrichting als kwalitatieve verblijfsruimte. Daarnaast zal het afstemmen van mobiliteit en ruimte de vraag

naar parkeerplaatsen en het autobezit laten dalen. Door het voorzien van ontwikkelingen op goed multimodaal bereikbare plaatsen zijn minder parkeerplaatsen nodig.

Stimuleren duurzame alternatieven vanuit parkeerinrichting

Het **eenvoudig (bij voorkeur op maaiveld) en veilig stallen van fietsen** dient altijd integraal onderdeel te zijn van het lokale parkeerbeleid en de lokale parkeerverordening. Aandacht voor kwalitatieve en voldoende fietsenstallingen voor elk type fiets, met bijhorende communicatie en diensten, vormen de basis van een transitiegericht parkeerbeleid. Fietsenstallingen moeten maximaal gratis zijn of goedkoper dan de autoparking.

Het principe van **autodelen** waarbij verschillende gebruikers gezamenlijk een wagen delen op privé-initiatief of via een autodeelbedrijf (zoals bv. Cambio) kent meer en meer succes en dient zeker ondersteund te worden via het parkeerbeleid. Het aanbieden van gereserveerde parkeerplaatsen voor auto's van autodeelsystemen is hierbij een eenvoudige maatregel.

Vanuit de doelstelling van de regio om bereikbaar te zijn "VOOR IEDEREEN" is aandacht voor voorbehouden plaatsen voor **mindervaliden**, zowel voor bezoekers als inwoners, belangrijk.

Foto Leiedal

Nood aan coördinatie laadinfrastructuur elektrische wagens

Daarnaast is de introductie van de **elektrische wagen** zowel een uitdaging en een opportuniteit om aan parkeer- en bijkomend ruimtelijk beleid en gedragssturing te doen. Zowel op technisch (verschillende, verspreide aansluitingen op het elektriciteitsnet, maar ook het 'oversteken' van de stoep met een laadkabel wanneer die aan de gevel is bevestigd), als praktisch (onsamenhangende, tijdrovende vergunningenprocedures), als op ruimtelijk vlak (versnippering van het openbaar domein, generatie van zoekverkeer) is het niet wenselijk om àlle laadinfrastructuur ad-hoc, op privaat initiatief te realiseren.

Bewoners zonder eigen parkeervoorziening een laadplek dichtbij huis faciliteren is een blijvende prioriteit, maar aansluitend op de parkeervisie accepteren we dat, net als parkeren in de openbare ruimte, het laden niet altijd voor eigen deur moet (en kan). Parkeren moet kunnen in een centrale locatie binnen een woonwijk, op kleine afstand van de woning. Het liefst in combinatie met (elektrische) deelwagens en fietsen, waardoor het bezit, en continue gebruik van de auto voor elke kleine verplaatsing, automatisch meer in vraag gesteld wordt. Laadinfrastructuur voor bezoekers, toeristen, pendelaars, … wordt zoveel mogelijk gebundeld op private terreinen, parkeergarages en P+R-locaties rondom de stad.

Bij inplanting van laadpalen moet er aandacht zijn voor de vrijwaring van het openbaar domein en de toegankelijkheid (kabels over voetpad, paal op voetpad,..). Er wordt ingezet op stimuleren van zowel private als semi-privaat laadpalen. Publieke laadpalen worden bij voorkeur ingeplant op pleinen.

Regionale parkeerstrategie voor Mobipunten

Aan mobipunten,, waaronder voornamelijk aan P&R's en stations, moet worden nagedacht over een slim prijsgestuurd parkeerbeleid. Zo moeten de plekken waar parkeren gewenst is, goedkoper of gelijkaardig zijn in prijs ten opzichte van de omliggende woonwijken, om ongewenste druk te vermijden. Ook het afstemmen van een openbaarvervoersticket met een korting op het gebruik van een P&R of stationsparking (of visa versa) is gewenst voor een goede werking van deze parkings en het gebruik van beide investeringen te stimuleren zeker in het verstedelijkte Leieband.

Aan stations met een goede bereikbaarheid en frequent openbaar vervoer kan worden ingezet op het sturen van voortransport met fiets en openbaar vervoer door het betalend maken van aanliggende parking. Parkings van stations waar bereikbaarheid eerder is afgestemd op directe omgeving of het aanbod aan treinen beperkter is kunnen gratis

blijven, maar opvolging van mogelijke verschuivingen of ongewenste aanzuigeffecten zijn op te volgen. Dit dient nog verder uitgewerkt te worden.

Tweesporenbeleid vrachtwagenparkeren

We zetten in op het creëren van menswaardige rustpunten voor chauffeurs. De vervoerregio vormt een beleid dat zowel bij het hogere (Europese en Vlaamse) in ontwikkeling zijnde[3] kader aansluit en voorziet in de noden van de regio.

Alle betrokken stakeholders (overheden, maar ook bedrijven en gebruikers) worden gesensibiliseerd om hun verantwoordelijkheid te nemen. We werken samen aan oplossingen in plaats van onze verantwoordelijkheden af te schuiven op anderen en dit op 2 sporen:

Waar mogelijk minimaliseren we de nood aan bijkomende parking.

Via (handhaving van) een planologisch en/of vergunningenbeleid zien we erop toe dat bedrijven op privéterrein voldoende plaats voorzien voor de eigen vrachtwagens. Bij (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen wordt voldoende aandacht besteed aan parking. De beschikbare ruimte wordt niet exclusief voorbehouden voor bedrijfsruimte. Ook de mogelijkheden van dubbelgebruik van (bestaande) parkings wordt onderzocht.

Waar nodig voorzien van centrale vrachtwagenparking per doelgroep

Waar nodig voorzien we centrale vrachtwagenparkings op maat van de lokale/ regionale noden. We nemen de leerlessen mee uit het voorbeeld binnen de eigen regio, de parking in Gullegem. De kwaliteitseisen van de parking zijn gelinkt aan de rol die de parking binnen het netwerk dient te vervullen en sturen de locatiekeuze.

- In de regio is er een specifieke problematiek van doorgaande vrachtwagenchauffeurs op het hoofdwegennet, die geen herkomst of bestemming hebben in de regio, die een parkeerplek zoeken in functie van het algemeen rijverbod voor vrachtwagens op zon- en feestdagen in Frankrijk. De bestaande capaciteit langsheen het hoofdwegennet is onvoldoende om deze vraag op te vangen, waardoor er ter hoogte van de op- en afritten overlast is door parkeren op ongewenste locaties. Vanuit de werkgroep wordt aangegeven dat het wenselijk op te vangen langsheen het hoofdwegennet. De regio is vragende partij om deze nood prioritair aan te pakken.
- De parkeerdruk voor vrachtwagens in functie van de regionale bedrijventerreinen moeten maximaal worden opgevangen in de bedrijvenzones zelf. Hierbij kunnen centrale, goed uitgeruste en onderhouden vrachtwagenparkings worden voorzien.
- Binnen het lokale netwerk voorzien gemeenten eveneens parkings voor lokale chauffeurs om overlast in woonwijken te vermijden. Een mogelijkheid tot het koppelen aan een mobipunt of carpoolparking is als suggestie naar voren geschoven in het mobiliteitsatelier van 6 oktober 2022.

Wanneer problematieken aan specifieke bedrijven kunnen worden toegeschreven, gaan lokale besturen de dialoog met hen aan om tot een gedragen oplossing te komen. Voor het voorzien van openbaar parkeren voor vracht streven we ernaar dat bedrijven bijdragen aan de kosten van deze parkings indien dit niet op het eigen terrein mogelijk is. Om een noodzakelijke schaalsprong te kunnen maken, kan de vervoerregio actief op zoek gaan naar Europese middelen. De publieke en private sectoren werken samen en dragen ook samen de (financiële) lasten.

Om toekomstbestendig te zijn, bekijken we of en hoe laadinfrastructuur voor nieuwe aandrijvingsvormen van vrachtwagens (vb. elektrische laadpalen, waterstof,...) geïntegreerd kan worden in deze strategie. Vanuit het mobiliteitsatelier (6 oktober 2022) wordt hierbij als aandachtspunten de haalbaarheid van de netwerkcapaciteit aangegeven. Ook de mogelijke synergie met het waterwegen is hier aan bod gekomen.

[3] *Europa werkt aan een nieuwe richtlijn inzake vrachtwagenparkeren die onder andere de kwaliteitseisen voor vrachtwagenparkings op verschillende niveaus binnen het netwerk opleggen. De definitieve richtlijn wordt verwacht tegen eind 2021. Parallel heeft MOW recent een bestek in de markt gezet om haar te laten ondersteunen bij de beleidsvorming rond dit onderwerp.*

Regelgeving en fiscaliteit

Vanuit het stimuleren van de duurzame alternatieven en ontraden van niet duurzame alternatieven wil de regio dat duurzame modi zoals fiets, openbaarvervoer en deelmobiliteit voor het personenverkeer en trein en schepen voor het goederenvervoer financieel aantrekkelijker zijn dan de wagen of vrachtwagen.

Er zijn heel wat regelgevende en fiscale initiatieven en mogelijkheden die de duurzame mobiliteitsalternatieven aantrekkelijker kunnen maken. We denken daarbij aan het verhogen van de fietsvergoeding, stimuleren van het mobiliteitsbudget, inzetten op fietsleasing, proefabonnement op deelsystemen, het wegwerken bijkomende 'spitskosten' op trein (bvb. pas na 9 uur korting met seniorenbiljet), ... Evenals mogelijkheden voor het ontraden van de niet duurzame alternatieven zoals een slimme kilometerheffing, het financieel ontraden van het gebruik van zware voertuigen (bvb. belasting volgens gewicht, differentiërende parkeerkosten op basis van breedte), een onderscheid maken tussen bedrijfswagen/ salariswagen,...

Hoewel dit maatregelen zijn die niet behoren tot de bevoegdheid van de vervoerregio, kan de vervoerregio hierrond wel **de juiste signalen naar een hoger beslissingsniveau geven en de thema's mee op de agenda helpen zetten.** Daarnaast kan een rol worden gespeeld in het **verhogen van het draagvlak** zowel bij hogere overheden, private actoren (bv. bedrijven, evenementen,...) als intern bij de eigen organisatie.

Op Vlaams niveau lag al enkele jaren een slimme kilometerheffing op de tafel tot het begin van de legislatuur in 2019. . De impact op mobiliteit en fiscaliteit werd al onderzocht maar de uitrol werd niet uitgewerkt of verder bekeken. **De vervoerregio is vragende partij om samen met de andere vervoerregio's de mogelijke impact van rekeningrijden op Vlaams niveau te bestuderen.**

Hierbij geeft de vervoerregio volgende aandachtspunten mee:

- Vraag naar differentiatie van tarieven volgens verkeers-/verblijfsgebieden. Koppeling aan wegencategorisering en vrachtroutenetwerk: gewenste wegen moeten goedkoper zijn dan ongewenste wegen.
- Differentiatie van tarieven ifv uitstoot voertuigen
- Bij voorkeur gebiedsdekkend en voertuigdekkend (ook auto's)
- Differentiatie volgens tijd wordt in vraag gesteld gezien naar de toekomst toe het recreatieve en woon-winkel verkeer zeer sterk zal toenemen.

Bij vracht wordt de keuze voor het transportmiddel vaak ingegeven vanuit een economische logica. Voor het transport van bulkgoederen en zware goederen hebben binnenvaart en spoor van oudsher een concurrentieel voordeel. Maar voor vele andere stromen, valt de keuze vaak al snel op de vrachtwagen omdat deze goederen van deur tot deur brengt, zonder bijkomende overslag. Het is net die extra overslag die de doorgedreven modal shift moeilijk maakt. Een (in de tijd beperkte) tussenkomst in de bijkomende overslagkosten, stelt bedrijven in staat te proeven van duurzame alternatieven voor de vrachtwagen. Dit idee leeft al langer binnen de transportwereld[4], maar is nog niet concreet geïmplementeerd. Een dergelijk initiatief moet op een zo hoog mogelijk niveau uitgerold worden om maximaal effect te hebben. Als aandachtspunt nemen we mee dat het van groot belang is om de juiste partij binnen de logistieke keten financieel te ondersteunen. Daarbij moeten minstens de impact op het incentive en de administratieve last in overweging genomen worden. Vanuit de werksessie specifiek rond vrachtverkeer is aangegeven dar subsidies steeds beperkt in tijd moeten zijn en enkel dienen om marktimperfecties te compenseren of innovatieve concepten te lanceren.

Een specifiek type van goederenvervoer dat door regelgeving kan worden gestuurd zijn **ad hoc goederenstromen voor werven**. Binnen de vervoerregio zijn er regelmatig ad hoc projecten die aanzienlijke vrachtstromen met zich meebrengen. Puin en bouwmaterialen zijn vaak geen tijdskritische producten (of het voorraadbeheer ervan is minstens voorspelbaar) en dus is er sprake van een belangrijk latent potentieel voor de binnenvaart. Elk afbraak-, renovatie- of nieuwbouwproject dient door de (lokale) overheid vergund te worden. In die vergunningen kan de overheid voorwaarden betreffende het aan- en afvoeren van goederen opleggen. Als alle lokale besturen binnen de vervoerregio Kortrijk deze aanpak hanteren, kunnen ze het gedrag bij dergelijke ad hoc stromen helpen sturen richting de meer duurzame binnenvaart. Dit dient echter wel op een doordachte manier ten op zichte van voor- en natransport te gebeuren gezien slechts.

[4] Denk aan de overslagcheque van 40 euro voor de verlader, een idee van Febetra en Belgian Rail Freight Forum.

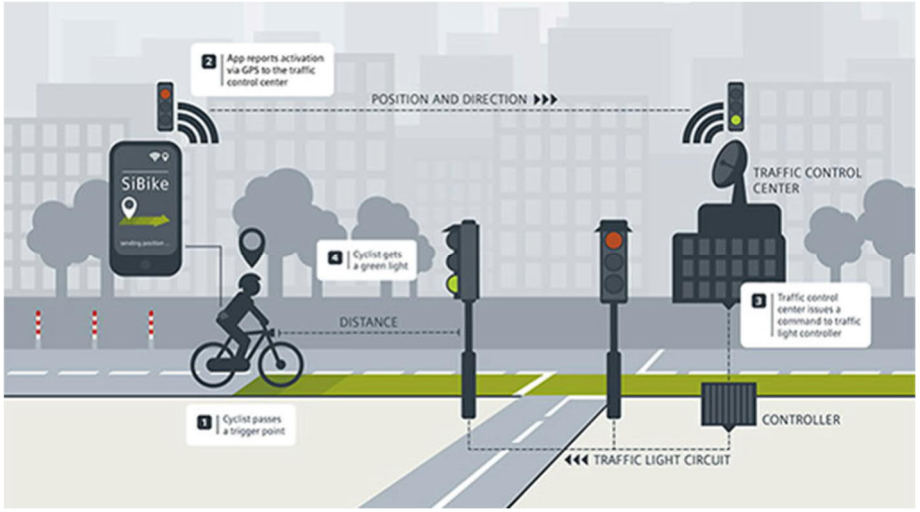
Mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van het slim reizen en is erop gericht het aantal autoverplaatsingen gedurende de dag, maar ook specifiek in de spits, te beperken door reizigers te verleiden om niet te reizen of voor een ander vervoersmiddel te kiezen. Het omvat maatregelen zoals het stimuleren van telewerk en projecten rond spitsmijden.

Ook circulatiemaatregelen zoals het dynamisch sturen van verkeer en weren van doorgaand verkeer (ANPR) kunnen een middel vormen om het gebruik van de wagen te ontraden en sturen naar meer gebruik van fiets en openbaar vervoer.

Gezien technische ontwikkeling steeds meer en meer in evolutie is, is dynamisch verkeersmanagement vaker een vast gegeven dan een toekomstplan. Zo werden er recent verschillende kruispunten geselecteerd om uitgerust te worden met een slimme verkeerslichten. Dit kadert in het project Mobilidata i-VR.

Dynamische regelingen en slimme detectie waarbij Floating Car Data, en verbindingen tussen voertuigen en wegkantsystemen worden geïntegreerd bieden belangrijke potenties. Ze zorgen voor minder verliestijden waardoor er meer groentijd toebedeeld kan worden. Dit draagt eveneens bij tot een grotere conflictvrij en dus verkeersveilige uitbouw van kruispunten. Deze lichten kunnen zo een voorrang voor OV afdwingen of het autoverkeer zo sturen dat de doorstroming voor iedereen ten goede komt. Naast het toepassen van i-VRI zijn er nog andere systemen mogelijk. Zo hebben groene lichtengolven voor fietsers in Nederland al hun positieve bijdrage bewezen.



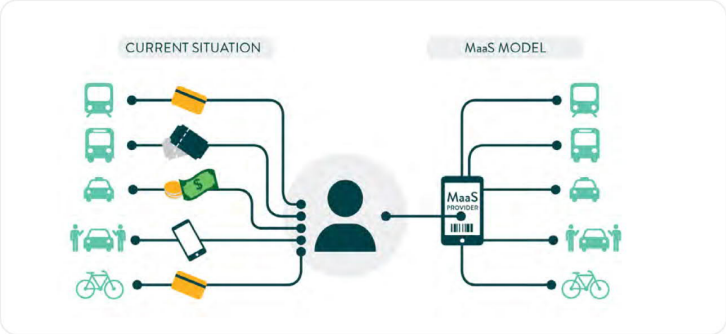
Groene lichtengolf voor fietsers

VAN BEZIT NAAR GEBRUIK – EEN ANDERE KIJK OP MOBILITEIT

Stimuleren combimobiliteit door eenvoudig toegankelijk te maken.

Het combineren van vervoersmiddelen moet zo eenvoudig mogelijk zijn voor de reizigers.

Een mogelijkheid hierin is het uitwerken van een **Mobility-as a Service platform (MaaS).** Eén platform biedt verschillende diensten aan die telkens een multimodale reis vergemakkelijken. Enerzijds moet het aangeven wat het aanbod is en de verschillende reismogelijkheden eenduidig weergeven in een multimodale routeplanner. Deze planner zal de auto niet standaard als enige optie aanduiden en houdt ook rekening met een variëteit aan voor- en/of natransport, incl deelmobiliteit. Een voorbeeld hiervoor is de routeplanner van 'Slim naar Antwerpen' waarbij steeds multimodale reiswegen worden aangegeven. Anderzijds moet het platform toelaten via een eenduidig systeem tickets te boeken en kopen, en dit zowel voor Vlaamse als niet-Vlaamse mobiliteitsdiensten zoals De Lijn, NMBS, MIVB, TEC, BlueBike, etc. Het gaat hierbij om een geïntegreerde ticketting als dan niet aangevuld met een tariefintegratie. Departement MOW werkt aan een Vlaamse mobiliteitscentrale, deze centrale vormt de basis voor het MaaS-platform en de geïntegreerde combimobiliteit met VOM, OV en combiparkings.



Bron: Better Urban Mobility Playbook (2021)

De vervoerregio wenst verdere stappen te nemen voor een **doorgedreven ticket- en tariefintegratie** tussen de betrokken mobiliteitsaanbieders.. Hierbij is ook afstemming met de Waalse en Franse vervoersmaatschappijen aangewezen.

Daarnaast moeten de benodigde informatie eenvoudig bij de gebruiker geraken, ook voor wie minder handig is met de nieuwe technologische innovaties. Gebruikers kunnen worden gestimuleerd door het voorzien van combi-tickets voor bv. evenementen.

Deelmobiliteit als stimulans voor lager autobezit

Deelmobiliteit als aanvulling op openbaar vervoer via Vervoer op Maat

Een eerste stap naar een groter aanbod van deelmobiliteit werd opgenomen in het Vervoer op Maat-plan 2021 (VOM). Hier werd het aanbod als deelmobiliteit gezien als een onderdeel van het openbaar vervoer. Dit ging om gewone en elektrische deelfietsen langsheen strategische locaties in de regio volgens een back-to-one systeem. Dit aanbod kan, na evaluatie, verder uitgebouwd worden op meer plaatsen en met een ander type aanbod zoals meer elektrische fietsen of bakfietsen.

Deelauto's werden nog niet opgenomen in het VOM-plan. Het voorzien van deelwagens wordt gezien als een onderdeel van en aanvulling op openbaar vervoer. Bij bijkomende budgetten voor Vervoer op Maat wil de regio inzetten op een aanbod aan deelwagens aan mobipunten.

Ondersteuning en coördinatie van gemeentelijke deelsystemen

De vervoerregio ziet eveneens een belangrijke rol van de uitbouw van een aanbod aan deelwagens op gemeentelijk niveau. Deelwagens die volgens het principe van nabijheid worden voorzien dicht bij de bewoners en bedrijven kunnen een belangrijke rol spelen in de daling van het wagenbezit. En gaan hand in hand hiermee een afbouw van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Naast een aanbod door bedrijven zoals Cambio worden private deelsystemen tussen particulieren steeds populairder. Deze initiatieven kunnen gepromoot worden. De mobipunten op lokaal en buurtniveau bieden zeer grote potenties als geschikte locaties voor het aanbieden van deze deelwagens.

Analoog wordt ook voor de uitrol van deelfietsen vanuit het nabijheidsprincipe dicht bij de bewoners en bedrijven een aanvullende rol gezien op de deelfietsen uit het VoM. Een aanbod aan verschillende types van fietsen, zoals elektrische fiets en bakfietsen, geeft de gebruikers de mogelijkheid in diverse situaties de verplaatsing met een geschikte fiets te kunnen maken. Hierbij zullen flexibele deelsystemen die een combinatie mogelijk maken van back-to-one en back-to-many hier het beste op inspelen.

De regio geeft aan dat uniformiteit in aanbod en zeker op vlak van betaalmogelijkheden belangrijk zijn in de regio. Daarom is het belangrijk om ook de uitrol van gemeentelijke deelsystemen regionaal te coördineren.

5.1.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

BOUWSTENEN

Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering
Er is nood aan een doelgroepgerichte campagne om de noodzaak van de maatregelen over te brengen en de maatregelen te ondersteunen en stimuleren.

Doelgroepengerichte vorming ondersteunen
Sommige doelgroepen hebben nood aan vorming om mee te zijn met het gebruik van bepaalde nieuwe vervoersmiddelen of ondersteunende diensten zoals bv. gebruik deelsystemen, veilig op de (elektrische) fiets, gebruik MaaS.

Doelgroepengerichte intermediairen en ambassadeurs aantrekken
Om een zo groot mogelijk publiek te bereiken, hebben we hulp nodig van ambassadeurs (bedrijfsleiders of influencers) en tussenpersonen (bedrijven, overheden of verenigingen)

Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden
Bv. testkaravaan (>30% van de testers gebruikt het alternatief na 1 jaar nog steeds), fietsbib met ook (elektrische) bakfietsen, proefopstelling circulatiemaatregelen, …

Vrachtwagen- en wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen
De vervoerregio onderschrijft het belang om de duurzame vervoersmiddelen de meest aantrekkelijke optie te maken. Gezien dit maatregelen zijn die niet behoren tot de bevoegdheid van de vervoerregio wordt geen uitspraak gedaan concrete maatregelen

Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers
Met schoolstraten, voetgangerszones, ANPR camera's, …. kan doorgaand verkeer worden geweerd uit de kernen. Zo komt er verblijfsruimte vrij waar fietsers en voetgangers welkom zijn. Ook hier speelt de VVR vooral een ondersteunende rol.

Inzetten op vermijden van niet-duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer
Door thuiswerk, lokale aankopen te promoten en inzetten op circulariteit in productie, vallen heel wat overbodige niet-duurzame verplaatsingen weg.

Stimuleren van verduurzamen stromen werfverkeer
Lokale besturen kunnen aannemers van publieke bouwprojecten op geschikte locaties verplichten gebruik te maken van het spoor of de binnenvaart.

Regionale gedifferentieerde parkeerstrategie
Een parkeerbeleid kan automobilisten sturen richting duurzame vervoersmiddelen. Hierbij wordt uitgegaan van een efficiënte inzet van de beschikbare plaatsen en is er aandacht voor dubbelgebruik en groepering van parkeerplaatsen.

Bestaande overaanbod aan parkeerplaatsen wegwerken en vermijden bij nieuwe ontwikkelingen
Voor publieke parkeerplaatsen streeft de regio naar een daling. Ook voor private parkeerplaatsen proberen we het aantal te beperken door in te zetten op groeperen van plaatsen, dubbelgebruik en voorzien deelmobiliteit. Beide bouwstenen, parkeerbeleid en dalen parkeeraanbod, moeten hand in hand gaan (cfr. mobiliteitsatelier 6 oktober 2022)

Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren
Waar mogelijk voldoende ruimte op privéterrein voorzien (bekijken dubbelgebruik). Waar nodig kunnen gecentraliseerd parkings op maat worden ingericht. Hierbij werken de publieke en private sectoren werken samen en dragen ook samen de (financiële) lasten.

Het aanbod aan deelfietsen en deelwagens uitbreiden en volgens een voor de reiziger uniform systeem voorzien in de regio
Uitbreiden deelmobiliteit vanuit het VoM als onderdeel van het OV-netwerk en stimuleren daling wagenbezit door divers aanbod aan deelwagens en deelfietsen nabij de bewoners en de bedrijven.

Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken
Duurzame mobiliteit moet makkelijk en toegankelijk zijn voor alle reizigers. Denk aan een gedeeld ticketsysteem, een multimodale routeplanner of eenvoudige betaalmogelijkheden.

Inzetten dynamisch verkeersmanagement voor verbetering doorstroming
Meer inzetten op dynamische verkeerslichten en dynamisch verkeersmanagement kunnen de gewenste verkeersstromen beter faciliteren en voorrang geven indien gewenst aan fiets en openbaar vervoer.

EN VERDER

Mogelijke onderzoeksprojecten en acties:

- Uitbrengen van verschillende adviezen naar het Vlaamse beleidsniveau, met name verschillende maatregelen binnen 'fiscaliteit, financiën en regelgeving'.
- De regionale parkeerstrategie zal verder in dialoog geconcretiseerd worden in een vervolgtraject en moet worden vertaald in de lokale uitwerking.
- Aan P&R's en stations moet worden nagedacht over een slim prijsgestuurd parkeerbeleid. Dit dient nog verder uitgewerkt te worden.
- In het OV-plan 2021 werd een eerste selectie van strategische locaties voor deelfietssystemen vastgelegd. Deze worden vandaag verder uitgewerkt in de Unieke Verantwoordingsnota.

5.2. RUIMTE EN MOBILITEIT ONLOSMAKELIJK VERBINDEN

Hoewel ruimte een volwaardige pijler is in het mobiliteitstransitieproces, heeft het thema een wat aparte plaats in het regionaal mobiliteitsplan. Er is uitgegaan van een **geïntegreerde aanpak** waarbij ruimtelijke aanbevelingen naar voren worden geschoven vanuit dit mobiliteitsplan. Anderzijds zijn aandachtspunten vanuit ruimte meegenomen bij de opmaak van dit plan over alle pijlers heen.

In dit hoofdstuk van het regionale mobiliteitsplan zal vooral worden aangegeven welke ruimtelijke randvoorwaarden er nodig zijn om het mobiliteitsverhaal te laten functioneren en welke ruimtelijke bouwstenen en principes uit de regionale visie daar goed op inspelen of net.

Een sterke west-oost gerichte stedelijke band en een landelijk buitengebied

De ontwikkeling van de regio Zuid-West Vlaanderen heeft geleid tot de ontwikkeling van een west-oostgerichte stedelijke band tussen Wervik, Kortrijk, Harelbeke en Waregem waar de Leie, de spoorwegen en de autosnelwegen drie parallelle structuren vormen. De structuren en het goed uitgebouwde regionaal wegennet zorgen voor een vlotte bereikbaarheid. Stilaan zien we echter dat het gemotoriseerd wegverkeer in de regio slachtoffer wordt van zijn eigen succesverhaal. Tegelijk vormt de compactheid van deze stedelijke band een sterke opportuniteit om in te zetten op meer duurzame verplaatsingen.

Ten zuiden, en deels ook in het noorden van de verstedelijkte Leieband bevindt zich een gebied dat veel landelijker is gebleven en waar de hoofddorpen van Avelgem, Zwevegem en Anzegem een belangrijke centrumfunctie vervullen. Het gebied wordt gekenmerkt door lintbebouwing en verspreide bewoning. Door schaalvergroting, en de nood aan ruimte hiervoor, zijn veel voorzieningen die vroeger in alle kernen aanwezig waren geherlokaliseerd naar de stadsrand en het buitengebied waardoor ze vaak moeilijker bereikbaar worden met duurzame vervoersmiddelen. Dergelijke voorzieningen zijn dan ook vaak sterk gericht op automobiliteit.

Bedrijvigheid en goederenverkeer

Met 4 steden (Kortrijk, Waregem, Harelbeke en Menen) en 4 economische knooppunten (Anzegem, Avelgem, Wervik en Wielsbeke (gelegen in VVR Midwest, maar gericht op VVR Kortrijk)) is de vervoerregio Kortrijk een ondernemende en welvarende regio. De ruimtelijk-economische structuur vertoont echter een historisch gegroeide versnippering van bedrijvenzones en 'paarse sproeten', waarbij de locatiekeuze gebeurde o.b.v. nabijheid tot grondstoffen, afzetgebieden, geschikte werknemers… Doorheen de jaren zijn deze bedrijven(terreinen) gegroeid, veranderde de aard van hun bedrijvigheid of ontwikkelden zich woonzones tussen de bedrijven en belangrijke transportassen. De combinatie van spreiding enerzijds en verweving anderzijds leidt in sommige situaties tot conflicten tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling en leefbaarheid.

Daarnaast bevinden zich binnen deze regio, met haar fijnmazig binnenvaartnetwerk, twee binnenvaartterminals **(Avelgem Container Terminal AVCT** en **River Terminal Wielsbeke RTW)** en de **spoorterminal in Lauwe – Aalbeke - Rekkem (LAR).** Deze garanderen vandaag de multimodale ontsluiting van de regio en houden zo heel wat vrachtwagens van de baan. Deze verder uitbouwen roept echter vragen op i.v.m. de leefbaarheid.

Afstemming op lange termijn

Het regionale mobiliteitsplan heeft als horizon 2030 met een doorkijk naar 2050. Verschillende bouwstenen voor de scenario's bouwen voort op de bekrachtigde regiovisie. Deze is evenwel een visie op lange termijn die niet 'gerealiseerd' zal zijn tegen 2030. De gezamenlijk uitvoering op lange termijn van de ruimtelijke visie en de mobiliteitsvisie, en dus het onlosmakelijk verbinden van ruimte en mobiliteit, vraagt een stapsgewijze aanpak, waarbij mobiliteit en ruimte gelijke tred houden.

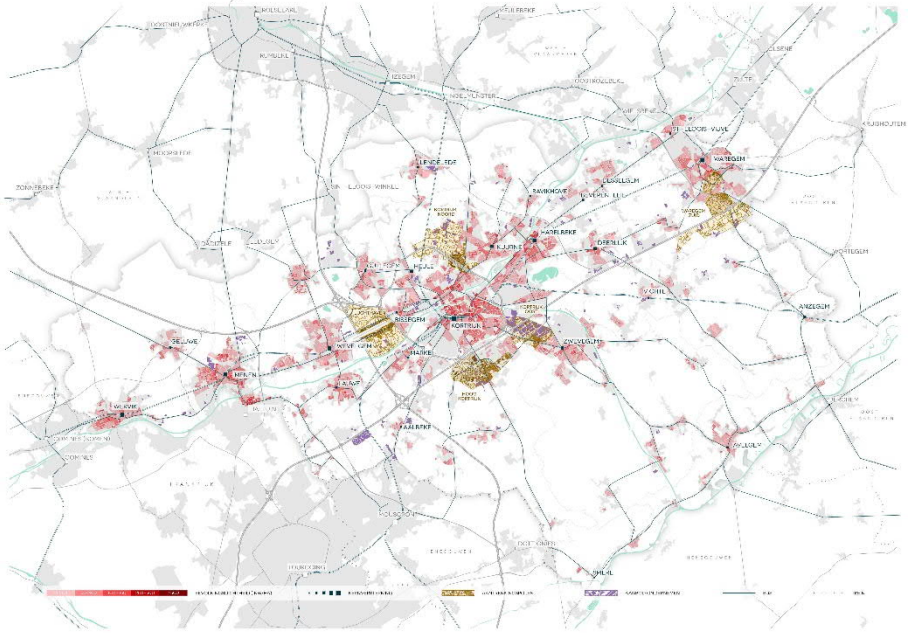
ROL VAN DE VERVOERREGIO

Hoewel ruimte een volwaardige pijler is in het mobiliteitstransitieproces, heeft het thema een wat aparte plaats in het regionaal mobiliteitsplan. In tegenstelling tot de thema's openbaar vervoer, fiets, auto of logistiek, heeft een mobiliteitsplan immers niet de taak om een visie en acties uit te werken voor het thema ruimte.
Op vlak van de ruimte zijn vele mogelijke maatregelen Vlaamse, Provinciale of lokale materie. De focus van de vervoerregio zal zich voornamelijk situeren op het stimuleren en het adviseren. Daarnaast kan de vervoerregio aansturen op afstemming tussen ruimte en mobiliteit op het IBO.

5.2.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE

In de **'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde'** (Contrei, 2018) werd een visie op ruimte in de regio uitgewerkt waarin ruimte en mobiliteit reeds sterk vervlochten zijn. Deze visie schetst de grote lijnen van het ruimtelijk beleid in de regio en werd sindsdien binnen de strategische projecten door de verschillende partners samen verder uitgewerkt en verfijnd. I.f.v. de bouwstenen voor de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan is vooral de krachtlijn 'Versterken van kernen en stedelijk netwerk' sturend. Net zoals de twee andere krachtlijnen is deze krachtlijn geënt op de water-, spoor- en weginfrastructuur en vormt ze een antwoord op de klimaatuitdagingen van vandaag.

We herhalen hieronder kort die kernideeën uit de ruimtelijke visie *(in cursief)* **die relevant zijn voor het formuleren van bouwstenen voor het regionale mobiliteitsplan en vullen aan, daar waar bepaalde elementen binnen de strategische projecten reeds verder werden verfijnd en geven aanbevelingen vanuit de mobiliteitsvisie naar het ruimtelijke beleid.**



Regiovisie – Versterken van kernen en stedelijke netwerken

LOCATIEBELEID IN FUNCTIE VAN VOORZIENINGEN- EN KNOOPPUNTWAARDE

Verweving van functies in levendige kernen

In de kernen van dorpen en steden moeten voldoende bedrijvigheid en voorzieningen aanwezig zijn zodat er **minder nood is aan verre verplaatsingen** en men kan voldoen aan zijn noden in de nabije omgeving. *"Een evenwichtige verweving van functies levert immers verschillende voordelen op: een hogere leefkwaliteit en gebruikscomfort met voldoende voorzieningen op wandel- of fietsafstand; geen eentonige, monofunctionele woonomgevingen maar wel aantrekkelijke dynamische kernen; geen leegstand, maar ruimte voor verschillende soorten functies; meer werkgelegenheid; minder autoverplaatsingen dankzij nabijheid van functies…"* Het kernversterkend beleid ondersteunt **het sturend principe van nabijheid**.

Om **verweving van bedrijvigheid** in de kernen te stimuleren en het voor ondernemingen gemakkelijk te maken bij uitbreiding van hun bedrijf in kernen te blijven of zich in kernen te vestigen moeten vraag en het aanbod van bedrijfshuisvesting in kaart gebracht worden en op elkaar worden afgestemd.

Ook voor kleinhandel moet er gestreefd worden naar een kernversterkend handelsbeleid. Binnen het strategisch project Contrei werd gewerkt aan een regionale strategie detailhandel welke aanbevelingen formuleert voor dit kernversterkend handelsbeleid. Een belangrijk vaststelling zijn de baanwinkels. Ze vormen een bedreiging voor een dynamische kern en door hun ligging aan of buiten de rand stimuleren ze het autoverkeer.

De kleinere, landelijke dorpen in de regio worden steeds meer geconfronteerd met het verdwijnen van diensten en lokale winkels. Daarom wil de regio "inzetten op alternatieve, **innovatieve systemen om de voorzieningen op peil te houden** op vlak van zorg, onderwijs, inclusie en mobiliteit. Hierbij verwijzen we onder meer naar het Duitse succesvolle concept van de dorphubs. De "DORV" vormt een multifunctionele één-halte-winkel, waar bewoners terecht kunnen voor producten, diensten en sociaal contact. Andere voorbeelden zijn de Bibus in Zwevegem of mobiele buurtwinkels. Ook de aanwezigheid van vrijetijdslocaties maakt kernen aantrekkelijk en is belangrijk om verre verplaatsingen met de wagen te beperken

Verdichten op duurzame locaties met kwaliteit als troef

In de regiovisie wordt uitgegaan van verdichting op duurzame locaties of op maat van de (landelijke) kern. *"Het verdichten gebeurt bij voorkeur met een menging van allerhande functies om aantrekkelijke plekken te creëren." "Voor het bijkomende aanbod zetten we maximaal in op het kernversterkend beleid: het vernieuwen van stads- en dorpskernen, het stimuleren van renovatie, inbreiding en verdichting, het aanpakken van leegstand en het hergebruiken van bestaande bebouwde ruimte. We willen* ***prioriteit geven aan de ontwikkeling van wooneenheden op de duurzaamste locaties****: in stadscentra, in stationsomgevingen, in hoofddorpen met voldoende voorzieningen."*

In de regio is er een sterk overaanbod aan juridisch bestemde percelen voor wonen (ruimtemonitor wonen, 2022). Het is dan ook belangrijk om doordacht om te gaan met de huidige en nog beschikbare ruimte om te wonen: dit kadert binnen het realiseren van een bouwshift en wordt voor de regio verder uitgewerkt binnen het pilootproject BRV, met de steun van het Departement Omgeving.

De regio Zuid-West-Vlaanderen wordt in hoge mate gekenmerkt door een versnipperd landschap, een hoog aandeel aan ruimtebeslag en een hoog percentage aan verharding. Het traditionele aansnijden van onbebouwde percelen aan de rand van de kernen brengt verschillende knelpunten met zich mee op vlak van mobiliteit, biodiversiteit, water, maatschappelijke kosten, landbouwproductie… Het aansnijden van nieuwe openruimtegebieden voor de ontwikkeling van woonprojecten is in de regio dan ook niet langer vanzelfsprekend. Om dit tegen te gaan is het belangrijk dat niet alle onbebouwde gronden verder worden ingenomen om te wonen. Het overaanbod aan ruimte om te wonen in de regio is dan ook te neutraliseren (juridisch beschermen door een bestemmingswijziging). Voor de neutralisatie wordt prioriteit gegeven aan slechtgelegen gronden. Er kan hierbij rekening worden gehouden met de ruimtelijke ordening, nabijheid van voorzieningen/openbaar vervoer, ecologische/landschappelijke/landbouwkundige waarde, watergevoeligheid… Het (her)ontwikkelen en inbreiden van bestaande kernen verdient steeds de voorkeur op het aansnijden van greenfields buiten of aan de rand van bestaande kernen. Er is in te zetten op het kwalitatief verdichten en een kernversterkend beleid op de meest duurzame locaties. Zo kan er gewerkt worden aan het vernieuwen van stads- en dorpskernen, het stimuleren van renovatie, inbreiding en verdichting, het aanpakken van leegstand, het hergebruiken van bestaande bebouwde ruimte.

In de verstedelijkte Leieband moet ingezet worden op kwalitatieve verdichting niet enkel in de stadscentra en stationsomgevingen maar ook aan belangrijke multimodale knopen. In het landelijk gebied met meer verspreide kernen is verdichting gezien in de kernen, en, bij voorkeur nabij de mobipunten, waar wenselijk op vlak van draagkracht, in de hoofddorpen met voldoende voorzieningen. En buitende hoofddorpen met voldoende voorzieningen in dit landelijk gebied wordt vanuit mobiliteitsoogpunt mobiliteitsgenererende ontwikkelingen maximaal geweerd. Dit is af te stemmen met het ruimtelijk beleid.

Meer inzetten op nabijheid en bereikbaarheid met alternatieve vervoersmodi

Daar waar in het verleden eerder eerst nieuwe ontwikkelingen werden ingepland en de netwerkinfrastructuren nadien werden voorzien, zal het belangrijk zijn om hier een omslag in te maken en **ruimtelijke ontwikkelingen en de aanwezigheid van duurzame vervoersnetten goed op elkaar af te stemmen.** Beide moeten een gelijke tred houden en een goede multimodale ontsluiting moet worden gezien als randvoorwaarde voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen.

Vanuit de mobiliteitsvisie willen we op regionale schaal inzetten op verdichting aan de stationsomgeving Kortrijk als interregionaal mobipunt en de stationsomgeving van Waregem als potentiëel (bij uitbreiding multimodaal aanbod) interregionaal mobipunt. Daarnaast bieden de regionale knopen Harelbeke en Menen belangrijke potenties voor verdichting. Ook in de multimodaal ontsloten regionale ontwikkelingspolen kan worden ingezet op verdere verdichting mits een goede multimodale ontsluiting..

Mobipunten kunnen een belangrijke motor zijn voor nieuwe ontwikkelingen Mobipunten kunnen een hefboom zijn voor lokale projecten, groei en verdichting. Het is echter belangrijk om selectief te zijn. Bij kleinere, al dan niet perifere, mobipunten zijn bijkomende ontwikkelingen niet altijd gewenst.

DUURZAAM GEBRUIKEN VAN RUIMTE OM TE ONDERNEMEN

Hergebruik van bestaande ruimte om te ondernemen

Binnen het ruimtelijk economisch patroon staat **duurzaam (her)gebruik van de bestaande ruimte voor ondernemen** in de vervoerregio voorop. Om een gezonde mix van bedrijfsactiviteiten te behouden willen we deze bestaande bedrijvigheid in de toekomst verzekeren. Zo is er nood aan het revitaliseren van verouderde bedrijventerreinen waarbij wordt gestreefd naar een kwaliteitsvolle herinrichting van het openbaar domein en een hoger ruimtelijk rendement.

"Vanuit het principe "*paars blijft purper*" willen we een maximale prioriteit geven aan het herinvullen van verlaten, leegstaande bedrijfssites met nieuwe (eventueel meer kleinschalige) bedrijfsactiviteiten, indien ze ruimtelijk goed kunnen worden verweven met hun omgeving en indien ze **qua ontsluiting goed gelegen** zijn. Dit ruimtelijk beleid vraagt wel steeds maatwerk, waarbij het herbestemmen naar niet-economische activiteiten enkel zal worden toegelaten mits een grondige afweging en motivatie. Als aanbeveling voor het ruimtelijk beleid kan v**oor slecht gelegen sites zou nog een stap verder kunnen worden gegaan en worden nagedacht over een herstructureringsstrategie op regionale schaal** (gekoppeld aan verhandelbare bouwrechten). Dat systeem maakt het mogelijk slecht gelegen paarse sproeten in het landelijk gebied te ruilen voor bouwmogelijkheden in het stedelijk netwerk of dorpskernen. Met deze strategie wordt het verder bestendigen en activeren van dergelijke sproeten (met de daaraan gekoppelde nefaste impact) tegengegaan en wordt actief ingezet op het vrijwaren van de open ruimte."

Thema's die vandaag worden ingeschreven in de regionale actie zijn activering en reconversie van bestaande bedrijventerreinen, zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen, inzetten op watergebonden bedrijvigheid en nieuwe bedrijventerreinen. Deze acties omvatten verschillende schaalniveaus en dus ook verschillende trekkers (Leiedal, Provincie West-Vlaanderen).

Slim inplanten van bedrijvigheid

Het slimmer inplanten van niet-plaatsgebonden bedrijvigheid kan op verschillende manieren bijdragen aan een betere verkeersveiligheid en een duurzame model shift op vlak van vrachtverkeer.

- Wanneer de activiteiten van het bedrijf zich lenen tot water- of spoorgebonden overslag: actief een modal shift ondersteunen door bedrijvigheid maximaal te laten aansluiten bij multimodale logistieke knopen (idealiter zonder voor- en natrajecten tot de kaaimuur of spoorterminal). De clustering van bedrijven met een multimodaal potentieel rond een multimodaal logistiek knooppunt komt het ruimtelijk rendement ten goede. Op deze manier kan er immers naar gestreefd worden om met een minimum aan multimodale toegangspunten en ruimte een maximale modal shift te genereren.
- Wanneer bedrijven enkel via de weg ontsloten moeten zijn (en blijven): de verkeersleefbaarheid verbeteren door de bedrijvigheid dichter bij het (hogere) vrachtroutenetwerk te laten aansluiten zodat vracht zich niet langer een weg door woonkernen moet banen.
- Wanneer verschillende bedrijven zich richten op opeenvolgende stappen in de waardeketen van eenzelfde product of sector: door bedrijven actief in elkaars onmiddellijke omgeving te positioneren kunnen onderlinge transportafstanden tot een minimum beperkt blijven.

Mogelijk watergebonden activiteiten worden ondersteund om zich op watergebonden locaties te vestigen (of in de onmiddellijke nabijheid van binnenvaartterminals). Niet-watergebonden bedrijvigheid die zich op de schaarse watergebonden bedrijventerreinen bevindt, worden bewust gemaakt van haar bijzondere ligging en gesensibiliseerd om alsnog gebruik te maken van de binnenvaart. Waar dit niet volstaat, wordt herlocalisatie overwogen om plaats te maken voor watergebonden bedrijven. Hierbij vindt geen herbestemming van bedrijventerreinen plaats. Binnen de vervoerregio zijn reeds verschillende actoren betrokken bij de lopende initiatieven hierrond (ENES). De vervoerregio kan de informatiedoorstroming tussen de initiatieven in goede banen te leiden en actief ondersteunen.

Ten slotte "*worden via planningsprocessen nog effectieve bijkomende bestemmingen voorzien voor zowel grote, middelgrote als kleinere bedrijven. Het aansnijden van deze greenfields is noodzakelijk om een antwoord te kunnen bieden op de ruimtebehoeften op langere termijn.*" Voor dit bijkomend aanbod zal het noodzakelijk zijn om locatieonderzoek en concrete terreinvoorstellen (via opmaak ruimtelijke uitvoeringsplannen) uit te werken zodanig dat nieuwe ontwikkelingen op de juiste locatie gelegen zijn in functie van bereikbaarheid en minimale hinder voor omwonenden..

OPTIMALISEREN VAN DE REGIONALE ONTWIKKELINGSPOLEN IN HET STEDELIJK NETWERK

De **vijf regionale ontwikkelingspolen** (nl. Hoog Kortrijk, Kortrijk Noord, Kortrijk Wevelgem, Waregem Zuid, Kortrijk Oost) bevatten elk belangrijke grootschalige bovenlokale functies en/of er worden nog nieuwe voorzieningen gepland.

"Oorspronkelijk werden de vijf grote ontwikkelingspolen in de regio ontwikkeld omwille van hun optimale autobereikbaarheid nabij autosnelwegen, ringwegen en/of verkeerswisselaars. De sterke toename van het gemotoriseerde wegverkeer de afgelopen decennia, een aantal missing links in het wegennet, en de complexiteit van een aantal wegen leidt ter hoogte van deze ontwikkelingspolen tot oneigenlijk gebruik van sommige wegen, toenemende verkeerscongestie en ook problemen op vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Naast het wegwerken van deze knelpunten willen we inzetten op ***een goede multimodale ontsluiting van elk van deze ontwikkelingspolen.*** *Op die manier willen we ze beter bereikbaar maken voor alle vervoersmiddelen."*

Hierbij worden volgende **randvoorwaarden** gezien vanuit de regionale mobiliteitsvisie: Deze voorstellen zijn af te stemmen met het ruimtelijk beleid.

- Inzetten op goede multimodale ontsluiting met openbaar vervoer, fiets en deelsystemen is noodzakelijk. Verdere ontwikkelingen en het multimodale aanbod moeten gelijke tred houden.
- Naast stimuleren van **duurzame vervoersmodi, moeten niet duurzame verplaatsingen worden ontraden.**
- De regio geeft aan dat vanuit mobiliteitsoogpunt **geen verdichting wenselijk is op locaties die te ver zijn gelegen op vlak van bereikbaarheid met OV en de fiets. De ontwikkelingen worden voorzien in de nabijheid van de multimodale knopen.**

Daarnaast geeft de vervoerregio aan dat er afstemming nodig is met een kernversterkend handelsbeleid. Verdere ontwikkelingen op deze ontwikkelingspolen **mogen niet leiden tot verdere uitbouw van 'baanwinkels'.**

Hieronder een overzicht van de 5 geselecteerde ontwikkelingspolen.

Hoog Kortrijk

Vandaag richten verschillende grote regionale functies en organisaties op Hoog-Kortrijk zich op hoger onderwijs, onderzoek, zorg, evenementen, hoogwaardige ondernemingen en diensten. Al deze functies functioneren vandaag nagenoeg naast elkaar.

De site van Xpo en omgeving is weerhouden als een van de mogelijke locaties voor een nieuw voetbalstadion. Deze piste wordt verder onderzocht in combinatie met mogelijke frontontwikkelingen. Maar ook zonder een mogelijks stadion behoren toekomstige verdichtingsmogelijkheden tot de mogelijkheden die verder worden bekeken.

Hoog-Kortrijk herbergt vandaag ook een woonomgeving. Deze woonfunctie wordt deels behouden, maar deels ook geschrapt ifv de leefbaarheid langs de hogere weginfrastructuur of om een overgang naar de open ruimte toe te bewerkstelligen en zelfs te versterken.

Verdere verdichting wordt gekoppeld aan de komst van een HOV tussen deze ontwikkelingspool en het station van Kortrijk. Daarnaast worden toekomstige ontwikkelingen worden afgestemd met de doelstellingen en ambities uit het GRUP K-R8.

Kortrijk Noord

"*Het gebied ligt langs de R8 ringweg rond Kortrijk en omvat twee kleinhandelszones, een grootschalig bedrijventerrein en het speeldomein De Warande. Het bestaande bedrijventerrein Kortrijk-Noord is het grootste bedrijventerrein van de regio en wordt nog uitgebreid tot circa 250 ha.*"

In 2020 is gestart met een transitieplan "bedrijventerreinen van de toekomst'. Dit is opgemaakt vanuit een geïntegreerde benadering met thema's zoals zuinig ruimtegebruik, parkmanagement, landschappelijke en ecologische kwaliteit, sociale dienstverlening,.... Ook mobiliteit is opgenomen. Zo wordt een verdere uitbouw van mobipunten vooropgesteld evenals de aanleg van een fietspad langsheen de centrale as. In het OV-plan 2021 is een mobipunt voorzien ter hoogte van de aansluiting met de Heirweg. Voor de uitbouw van een regionaal mobipunt op lange termijn moet de locatie nog worden onderzocht. Dit hangt enerzijds samen met de lange termijnvisie op vlak van ontsluiting door openbaar vervoer. Vanuit het strategisch project Contrei is reeds voorbereidend werk gedaan en afstemming met stakeholders als voorbereiding van toekomstig ruimtelijk ontwerpend onderzoek. (analysefase)

Omgeving Luchthaven Kortrijk Wevelgem

"De omgeving Luchthaven is ruimer dan het gebied van de luchthaven op zich , maar omvat de omgeving vanaf de Leie tot de A19, met als grote zones: de luchthaven en aangrenzende functies, het handelslint lang de N8, het regionaal bedrijventerrein van Wevelgem-Zuid en het gebied Ter Biest, als groene voet in deze verstedelijkte omgeving.

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem kreeg een nieuwe beheersstructuur en enkele infrastructuurwerken moeten het functioneren van de luchthaven optimaliseren. Het aangrenzende bedrijventerrein wordt gericht op luchthavengebonden activiteiten. Het bestaande regionale bedrijventerrein van Wevelgem-Zuid, aan de overzijde van de N8, is dankzij de laad- en loskades langs de Leie gedeeltelijk watergebonden en werd recent uitgebreid met circa 6 ha. De interne openbare wegen van het bedrijventerrein zullen in het kader van een revitaliseringsproject worden heringericht (onder meer met nieuwe fietsvoorzieningen)."

Het Departement Omgeving lanceerde in 2019 een onderzoek met als doel de potenties en draagkracht van de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem via ontwerpend onderzoek in beeld te brengen. Hierin wordt naast kernversterking ook het versterken van de resterende open ruimte beoogd. De open ruimte tussen de kernen wordt hierin als één openruimtegebied beschouwd, waar Ter Biest deel van uitmaakt.

Waregem Zuid

"*Waregem-Zuid is het gebied dat zich uitstrekt ten zuiden van de binnenstad van Waregem tot en met de bedrijventerreinen ter hoogte van het op- en afrittencomplex E17/N382. In het masterplan voor Waregem-Zuid werden aansluitend nog andere ontwikkelingen voorzien die het regionale karakter van de plek nog zullen versterken. Concreet is er de vernieuwing van het Regenboogstadion van de voetbalclub SV Zulte-Waregem, gekoppeld aan een nieuw hotel en een stedelijk woonproject. Daarnaast hebben Waregem Expo en het jeugdeiland ook nog ontwikkelingsmogelijkheden. Verder langs de Expresweg wordt een nieuwe grootschalige kantoorontwikkeling gerealiseerd nabij de Vredestraat. En in het kader van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Waregem wordt een provinciaal RUP opgemaakt voor een nieuw regionaal bedrijventerrein in het gebied Blauwpoort, nabij het op- en afrittencomplex van de autosnelweg E17.*"

De noodzaak/haalbaarheid van de functie van het wetenschapspark op Kapel Ter Bede wordt momenteel onderzocht. Indien niet langer wenselijk, wordt in afstemming met het GRUP K-R8 de toekomstige invulling van Kapel Ter Bede verder bekeken en onderzocht.

Een belangrijke uitdaging is het multimodaal ontsluiten van deze ontwikkelingspool en het vinden ven een goede locatie voor een regionaal mobipunt.

Kortrijk Oost

"Kortrijk-Oost is het randstedelijk gebied dat gelegen is tussen Kortrijk, Zwevegem en Harelbeke. In het kader van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werden hier verschillende nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gepland: het nieuwe stedelijk woongebied Langwater (meest zuidelijke fase wordt deels geschrapt), het hoogwaardig regionaal bedrijventerrein Evolis Kortrijk - Harelbeke, de grootschalige stedelijke activiteiten langs de N8, het wetenschapspark Kapel ter Bede en het gebied Zwevegem Losschaert met een nieuw regionaal en lokaal bedrijventerrein en een nieuwe woonwijk.

De kop van Evolis is in het GRUP K-R8 bestemd voor complementaire stedelijke activiteiten van regionaal belang zoals bedrijvigheid, dagrecreatie en daaraan complementaire activiteiten. De bouw van een nieuw voetbalstadion behoort tot de mogelijkheden die verder worden onderzocht."

BEWUST OMSPRINGEN MET VERHARDINGEN EN INFRASTRUCTUUR

Vanuit de Strategische Visie voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen mbt het 'beperken van het ruimtebeslag', en aansluitend bij de regionale onthardingsstrategie ikv het ZeroRegio project, willen we de ruimtelijke visie verfijnen met het concept '**bewust omspringen met verhardingen en infrastructuur'.**

Beperken van verhardingen bij nieuwe ontwikkelingen/heraanleg.

Hierbij voorzien we wel bijkomende infrastructuur voor duurzame vervoersmiddelen zoals fiets, OV en voetgangers, maar beperken we bijkomende infrastructuur voor auto- en vrachtwagengebruik.

Ook het beperken van het ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen maakt deel uit van het bewust omspringen met verhardingen en infrastructuur. Voor het opvangen van het parkeren bij nieuwe ontwikkelingen moet de ruimere omgeving in beschouwing worden genomen. Zo moet niet altijd uitgegaan worden van het voorzien van parkeerplaatsen die een peikbelasting kunnen opvangen (vb zaterdagnamiddag bij winkels).

De regio wil vanuit een aangename en leefbare regio inzetten op **maximaal meervoudig gebruik van parkeerruimte**. Dit kan o.a. parkeervoorzieningen aan specifieke voorzieningen toegankelijk te maken voor verschillende doelgroepen van parkeerders, door het bundelen (al dan niet gestapeld) van parkeerplaatsen in bv. bedrijvenzones, maar ook door het ontwerpen van parkeervoorzieningen als multifunctionele ruimte. Afstemming met het ruimtelijk beleid is hiervoor noodzakelijk.

Gelinkt aan de parkeervoorzieningen, kan opnieuw de **laadinfrastructuur** opgeworpen worden als belangrijk ruimtelijk aspect.: Om een wildgroei aan laadpalen, en de gekoppelde versnippering van het parkeren op openbaar domein te vermijden, is het belangrijk om laadlocaties zoveel mogelijk vooraf vast te leggen. Dit gebeurt bij voorkeur in een participatief proces; in overleg met inwoners, ondernemers, wijkverenigingen en andere stakeholders

Beperken van verhardingen door kritisch evalueren van bestaande infrastructuur

Wegbeheerders kunnen bekijken of er weginfrastructuur aanwezig is die overgedimensioneerd is en kan versmald of verwijderd worden. Hierbij moet ook aandacht zijn voor wijzigingen van het gebruik van wegen bij toepassing van bijvoorbeeld circulatiemaatregelen. Andere mogelijkheden zijn het knippen van (landelijke) wegen met geen of weinig adressen, het wegwerken van een overaanbod aan parkeerplaatsen, inrichting van pleinen. Tegelijk moet worden onderzocht of bepaalde infrastructuur klimaatadaptief gemaakt kan worden: waterdoorlaatbaar of afwatering in grond.

Beperken van verhardingen door compenseren van bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur.

De vervoerregio onderschrijft de doelstellingen van de regio om 6% van de publieke wegenis te ontharden uit de onthardingsstrategie. Voor het stimuleren van duurzame vervoersmodi en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid zullen op sommige locaties bijkomende verhardingen voor de verkeersinfrastructuur noodzakelijk zijn. We denken hierbij aan het verharden in functie van de aanleg van een fietssnelweg en bredere fietsvoorzieningen.

Om deze doelstelling te ondersteunen gaat de vervoerregio uit van de ambitie om bijkomende verharding voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding van bestaande verkeersinfrastructuur. De vervoerregio heeft hierbij aan dat ondersteuning vanuit Vlaanderen noodzakelijk is om deze ambitie waar te maken. Dit moet worden afgestemd met het ruimtelijk beleid (IBO)..

5.2.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

BOUWSTENEN

De bouwstenen die hier worden opgelijst, vormen een vertaling van de ruimtelijke beleidsbeslissingen zoals die werden afgeklopt in de Ruimtelijke visie en de verdere verfijning daarvan.

- ✓ **Reeds vroeg in het planningsproces mobiliteit en ruimte samen bekijken i.f.v. de langetermijnvisie**
- ✓ **Slim verdichten langs de Leie-as, specifiek in de vervoersknopen en in het bijzonder stationsomgevingen**
- ✓ **Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid**
- ✓ **Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen, deze multimodaal bereikbaar maken en niet duurzame verplaatsingen ontraden**
- ✓ **Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede (multimodale) bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie**
- ✓ **Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid**
- ✓ **Naast slim verdichten ontluchten door waar nodig selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen**
- ✓ **Inzetten op efficiënt ruimtegebruik en bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en compenseren door ontharding**

Verdichting, bundeling van programma's en kernversterking zorgen voor nabijheid en minder/kortere verplaatsingen en zijn dus essentiële bouwstenen voor onze doelstellingen en de gewenste mobiliteitstransitie. De impact van de ruimtelijke bouwstenen wordt in de kwalitatieve beoordeling beschouwd als beperkt tot matig (horizon 2030 met doorkijk tot 2050), gezien de eerder langere termijn die nodig is om de impact van deze bouwstenen te voelen in de regio. Op lange termijn wordt de impact van deze bouwstenen ingeschat als groot tot zeer groot.

EN VERDER

Voor het thema ruimte maakten we geen netwerkkaart op. Het regionaal mobiliteitsplan is dan ook geen ruimtelijk beleidsplan. Er is wel getracht om vanuit een mobiliteitsbril enkele aanbevelingen of aandachtspunten richting ruimtelijk beleid aan te reiken.

Af te stemmen op lopende projecten en studies:

- Het belangrijkste aandachtspunt is de afstemming met de regionale ruimtelijke visie. Van waaruit ook verder afgestemd wordt met de in opmaak zijnde Vlaamse en provinciale visies. Daarin worden immers die plekken geselecteerd waar ontwikkelingen van wonen, werken en voorzieningen gekoppeld worden aan collectieve vervoersstromen, fietsinfrastructuur en bestaande concentraties aan voorzieningen. **Mogelijke aanvullingen en verfijningen vanuit mobiliteit op de regiovisie zullen worden voorgelegd aan het IBO Zuid-West-Vlaanderen**.

5.3. FIETS

De fiets is een vervoersmiddel dat steeds vaker als een volwaardig transportmiddel aanzien wordt. De laatste jaren won de fiets in de regio aan populariteit. Ten opzichte van personenwagens is het een meer **betaalbaar en dus ook toegankelijker vervoersmiddel.** Ook in het gebruik van de elektrische fiets en speedpedelecs zien we een verschuiving. **De uitdaging van de toekomst is om deze stijging vast te houden en ervoor te zorgen dat onze infrastructuur het stijgende aantal en het grotere verschil aan snelheden en groottes van de fietsen blijvend aankan.**

Het huidig gewenste fietsnetwerk uit het Masterplan fiets heeft een gelaagde structuur en leesbaar karakter waardoor een effectieve fijnmazigheid tot stand komt die bijna de hele vervoerregio dekt. De huidige fietsinfrastructuur is echter niet overal voldoende breed en veilig ingericht en sommige gewenste verbindingen zijn zelfs nog volledig te realiseren. Gezien de vervoerregio kampt met enkele gevaarlijke punten en hoge ongevallencijfers waarbij fietsers betrokken zijn, zal het belangrijk zijn om de uit te rollen functionele fietsverbindingen in te richten volgens vooropgestelde kwaliteitseisen. Comfortabele en veilige fietsverbindingen moeten de kwaliteit van het net en de aantrekkelijkheid van de fiets doen toenemen.

Ook speelt de fiets vandaag reeds een belangrijke rol in de omslag richting combimobiliteit zowel bij volledige fietsverplaatsingen als bij multimodale verplaatsingen waarbij de fiets als voor- en natransport wordt gebruikt.

In de vervoerregio is er doorheen de jaren heel wat studiewerk verricht dat leidde tot een duidelijke en gedragen visie omtrent de uitbouw van het fietsnetwerk. **Vanuit de vervoerregio werken we met een kritische blik verder op dit netwerk.**

ROL VAN DE VERVOERREGIO
Op vlak van de fiets ligt de focus van de vervoerregio's op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Het fietssnelwegennet is Vlaamse materie waar de vervoerregio een adviserende rol heeft. Het lokale fietsnetwerk en de buurtontsluiting zijn thema's waar de vervoerregio de lokale besturen kan ondersteunen.

Foto Leiedal

5.3.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

EEN DIVERS EN FIJNMAZIG FIETSNETWERK MET VOOR ELK TYPE FIETSER VERSCHILLENDE KEUZEOPTIES

Het fietsnetwerk in de vervoerregio is er één dat is samengesteld uit verschillende lagen en zich ruimtelijk uit in een typische rasterstructuur. Het gelaagd fietsnetwerk creëert een divers en fijnmazig netwerk van regionale en bovenlokale verbindingen waarbij keuzes worden aangeboden **naargelang de wensen en het type fietser.**

De regiovisie (Contrei, 2018) gaf eerder reeds aan dat de uitbouw van een kwalitatief fietsroutenetwerk een belangrijke schakel is in de realisatie van een modal shift binnen de regio. Hierbij werd het belang van de differentiëring van het fietsnetwerk, vertrekkende van de verschillende types gebruikers, reeds aangehaald.

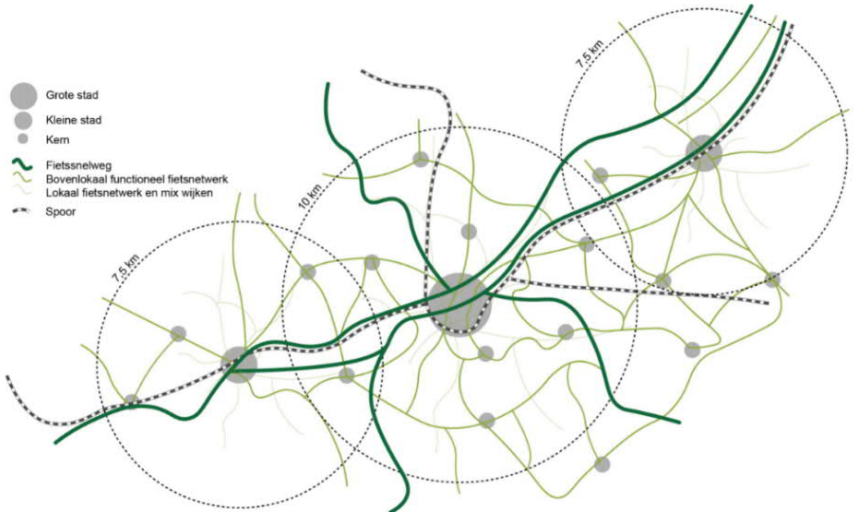
Fietssnelwegen sturend voor het fietsgebruik op regionale schaal

De fietssnelwegen vormen de hoogste categorie binnen het netwerk. Ze dragen voornamelijk een **verbindende rol** op regionaal en interregionaal niveau. Zo vormen ze directe verbindingen tussen stedelijke gebieden, economische poorten en interregionale en regionale knopen, zoals stations.

De fietssnelwegen zijn **snelle en aantrekkelijke fietsroutes.**. Het feit dat de routes weinig tussenbestemmingen hebben, zorgt ervoor dat er hoge snelheden kunnen gehaald worden (ontwerpsnelheid van 30km/u). In de regio zijn ze veelal langs jaagpaden en spoorwegen gelegen. De fietssnelwegen zijn maximaal autovrij en verliestijden aan kruispunten worden tot een minimum beperkt. Dit vormt hét **kwaliteitslabel** van de fietssnelweg. Indien niet aan deze inrichting kan voldaan worden, wordt de verbinding niet als een fietssnelweg gecategoriseerd maar vormt het snelle en directe BFF een alternatief.

Vanuit de vervoerregio wordt een verdere verfijning van het fietssnelwegennet vooropgesteld. Het netwerk moet niet enkel de grote fietsstromen op vandaag opvangen maar ook **sturend werken** voor toekomstige verplaatsingen. Daar waar de potentiëlen vandaag nog eerder beperkt zijn, moet het net ook sturend werken naar verplaatsingsstromen in de toekomst.

Gezien de hoge ambities worden een zeer groot aantal fietsers in de regio verwacht. De combinatie structurerende fietssnelwegen, van een fijnmazig BFF en een sterk lokaal fietsnetwerk zal zorgen voor mogelijke parallelle verbindingen om de fietspotenties te verspreiden en op te vangen.



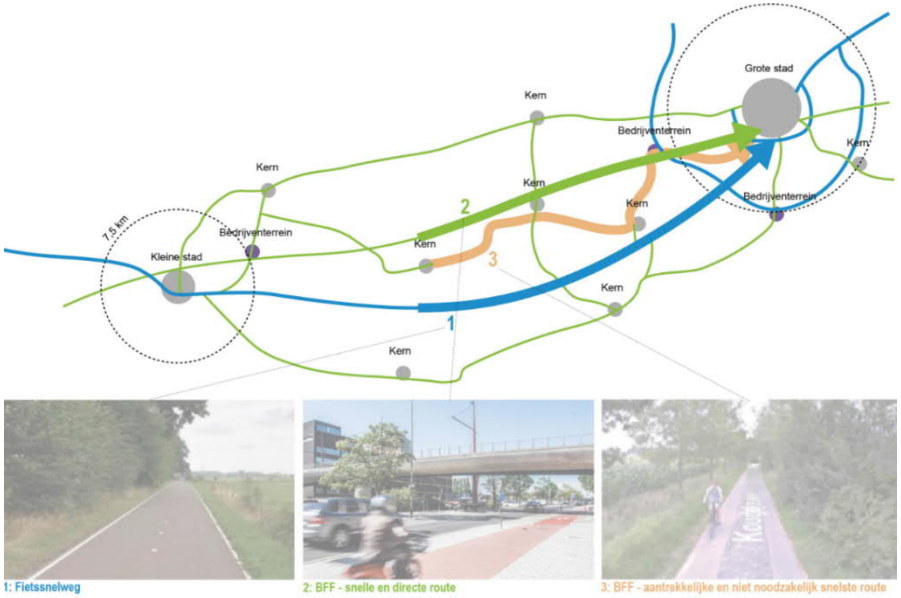
BFF: fijnmazig fietsnetwerk met differentiatie per type gebruiker

Het BFF-netwerk omvat de regionale routes tussen kernen en regionale knopen maar vervult evengoed de functie als aanlooproute naar het hogere niveau, namelijk de fietssnelwegen, en naar het lagere niveau, het lokale fietsnetwerk.

Het gewenste netwerk is **heel fijnmazig** in de regio, hetgeen resulteert in de kenmerkende rasterstructuur met de combinatie van zowel radiale als tangentiele routes.

Binnen het BFF zijn zowel directe verbindingen als minder directe maar eerder aangename verbindingen voorzien, gericht op **verschillende types van fietsers:**

- De directe BFF-routes tussen kernen, bedrijventerreinen, voorzieningen en dergelijke volgen meestal steenwegen en belangrijke verkeersassen. In de praktijk gaat het om vrijliggende of aanliggende fietspaden, naargelang de maximumsnelheid van het autoverkeer.
- De niet noodzakelijk directe BFF-routes zijn aantrekkelijke en aangename fietsverbindingen. Voorbeelden van deze routes zijn autoluwe landelijke fietswegen en autoluwe fietsstraten. Het fietsverkeer kan gemengd worden met autoverkeer.



Sterk lokaal netwerk dat fiets op de voorgrond zet als optimale vervoersmodus voor verplaatsingen op lokaal niveau

De lokale fietsroutes sluiten in het hiërarchisch gelaagd net aan op de hogere lagen, zijnde het BFF en de fietssnelwegen. Het is aan de gemeenten zelf om in hun lokaal mobiliteitsplan het bovenlokaal netwerk verder aan te vullen met lokale fietsroutes. De lokale routes **verfijnen de fijnmazigheid van het bovenlokale fietsnetwerk** en zorgen ervoor dat verschillende woonwijken, kleinere wooncluster en lokale voorzieningen en functies bereikbaar zijn met de fiets. De lokale fietsroutes kunnen zowel veilige fietspaden langs lokale verkeersassen zijn, als autoluwe fietsstraten of landelijke trage wegen..

Ten slotte is het ook de verantwoordelijkheid van de gemeenten om op buurtniveau in woonwijken en dorpskernen werk te maken van de **lokale fietsdoorwaadbaarheid.** Zogenaamde autoluwe 'mix-wijken' worden afgebakend door lokale verkeersassen en weren met behulp van circulatiemaatregelen doorgaand autoverkeer uit de wijk, zonder daarbij lokaal bestemmingsverkeer te bannen. Fietsers bewegen zich vrij doorheen de wijk via fietsstraten, woonerven, speelstraten, leefstraten, fietsdoorsteekjes, etc. en snelheden voor auto's worden in de gehele wijk beperkt tot maximum 30 km/u.

Figuur 1: Kernmaatregelen van een MIX-wijk

Bron: Rapport Fix the Mix van Fietsberaad (2018)

VEILIGE EN COMFORTABELE FIETSVOORZIENINGEN OP ALLE NIVEAUS

Om fietsen nog aantrekkelijker te maken is een fietsnetwerk van **hoge kwaliteit** nodig. **Hierbij heeft het aspect veiligheid steeds een topprioriteit.** De inrichting verzekert dat ze **vlot en comfortabel** fietsverkeer mogelijk maakt en dat **op maat van elk type fietser.**

Goede verknoping hiërarchische netwerk en met andere modi

Het hiërarchisch gelaagd en fijnmazig fietsnetwerk moet goed verknoopt worden zodanig dat fietsers gemakkelijk kunnen **schakelen tussen de verschillende niveaus** van het fietsnet.

Naast een vlotte en veilige overgang binnen het fietsnetwerk is ook de **overstap van de fiets op andere vervoersmodi** (en omgekeerd) in het kader van combimobiliteit een aandachtspunt. Hoe gemakkelijker de overstap gefaciliteerd wordt, hoe lager de overstapdrempel zal zijn bij gebruikers.

Barriéres aanpakken

In de huidige situatie liggen er voor fietsers binnen de Vervoerregio Kortrijk vaak grote barrières, zoals barrières ten gevolge van spoor-, snel- of waterwegen. Vanuit de werkgroep worden volgende aangegeven als kader voor de keuzes voor ongelijkvloerse oversteken.

- Bij een kruising met andere netten vormen een voldoende kleine maaswijdte van het fietsnet en voldoende fietspotentieel voornamelijk doorslaggevende factoren bij de afweging voor een ongelijkvloerse kruising.
- Bij de keuze voor de locatie van de oversteek is ook de veiligheid van de aankomende routes belangrijk.
- Verder speelt ook de kostprijs een belangrijke rol. Er liggen belangrijke kansen in het drukken van het budget door de werken in combinatie met werken van nutsmaatschappijen uit te voeren.

Inrichtingsprincipes

De kwalitatieve inrichting van de fietsinfrastructuur van elk van de lagen van het fietsnetwerk in de vervoerregio volgt de principes en richtlijnen uit het **fietsvademecum** (2017).Het fietsvademecum vormt zoals het ware een handboek met ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen over geschikte breedtes, verhardingen, kruisingen, snelheidsregimes en bewegwijzering waarnaar gestreefd dient te worden bij het ontwerp en de uitvoering van fietsinfrastructuur en -voorzieningen.

Voor de twee lagen van het bovenlokaal fietsnetwerk in de vervoerregio geven we alvast in volgende tabel enkele principes en kwaliteitseisen mee.

	Fietssnelweg	BFF
VEILIGHEID	Maximaal ontvlechten of vrijliggend van verkeersassen inrichten. Maximaal conflictvrij inrichten.	Fietspaden langs verkeersassen zijn maximaal vrijliggend of verhoogd aanliggend, Bij gemengd verkeer in kernen en op landelijke wegen maximaal autoluw en hanteren aangepaste snelheidsregimes voor auto's waar nodig. Een conflictvrije inrichting, ook tov voetgangers
KRUISEN	Hebben maximaal voorrang op andere weggebruikers en lopen langs fietsbruggen of fietstunnels waar nodig. Beperken aantal in- en uitritten langsheen as.	Duidelijke en consequente voorrang. Veilige gelijkgrondse of ongelijkgrondse fietsoversteken. Beperken aantal in- en uitritten langsheen as. Vermijden dat fietsers mee in de file staan (vb. FOS voorzien)
DIRECTHEID	Zo vlot en snel mogelijke routes. Snelheid, veiligheid en comfort zijn prioritair op de directheid.	Zowel zo direct mogelijke routes als routes met nadruk op fietsbeleving ifv verschillende types van fietsers.
SAMENHANG	Leesbaar en gevoelsmatig duidelijk Goede aansluiting tussen de verschillende niveaus van routes en de mobipunten.	
COMFORT	Effen uitvoering en oog voor de randen (greppels, dorpels, ...) Materiaal: asfalt of beton Goed onderhouden fietspaden Voldoende verlichting waar nodig De routes zijn voldoende breed afhankelijk van potentie en verschillende snelheden van fietsers. Streven naar minimaal 2 meter voor enkelrichtingsfietspaden en 3,5 meter voor dubbelrichtingsfietspaden.	

DUIDELIJKE KADERS OM CONFLICTSITUATIES TE BEPERKEN

Er zijn steeds meer fietsers, maar ook meer verschillende types van fietsers met verschillende snelheden. Er kan worden vastgesteld dat dit tot **stijgende conflicten** tussen de fietsers onderling en met andere weggebruikers leidt.

Nood aan kader voor speedpedelecs, steps en buitenmaatse fietsen

De vervoerregio geeft aan dat er nood is aan een **duidelijke en uniforme visie rond gebruik van fietsinfrastructuur voor speedpedelecs** is. Dit moet op Vlaams niveau worden uitgewerkt. Vanuit de vervoerregio wordt aangegeven dat de **snelheid van het gemotoriseerde verkeer** een cruciale factor is. Bij 50 km/u of lager benadert de snelheid van de speedpedelecs meer deze van de wagens dan van de gewone fietsers en lijkt een plaats op de rijbaan meer aangewezen.

Een specifieke situatie zijn de **jaagpaden** die als fietssnelweg worden ingezet. De vervoerregio geeft aan dat een kader voor het mogelijks gebruik door speedpedelecs moet worden uitgewerkt. Hierbij is er nood aan bredere voorzieningen om zodat de verschillende snelheden van de gebruikers veilig naast elkaar kunnen zich verplaatsen. Een studie rond de problematiek van fietsen langs jaagpaden is in opmaak op Vlaams niveau.

Een analoge vraag naar een duidelijk kader stelt zich ook voor steps en buitenmaatse fietsen.

Nood sensibilisatie weggebruikers

Naast inzetten op de netwerken zal ook **sensibilisatie** van de gebruikers belangrijk zijn. Meer verdraagzaamheid en rekening houden met de overige weggebruikers zal door het stijgende fietsgebruik belangrijker worden.

Interferentie fietsen langs jaagpaden en overslag watergebonden bedrijvigheid

De fietssnelwegen zijn in vele gevallen jaagpaden langsheen de rivieren en kanalen. Hierbij zijn er niet alleen conflicten tussen de weggebruikers onderling, maar kunnen mogelijks conflicten ontstaan tussen het doorgaand fietsverkeer en de overslag van goederen van en naar de bedrijven die langs deze waterwegen gesitueerd zijn.

Idealiter wordt er, wanneer een bedrijf zich langsheen een waterweg met een fietssnelweg vestigt of uitbreidt, **reeds vroeg in het planningsproces samen met het bedrijf nagedacht** welke duurzame oplossingen voor zowel fietsers als bedrijvigheid kunnen worden uitgewerkt. Het bedrijf heeft er immers zelf ook baat bij dat werknemers vlot en veilig naar het werk geraken. Zo kan bijvoorbeeld een overslagcharter met bepaalde laad- en lostijden ingevoerd worden.

Er moet bij elk individueel bedrijf steeds afgewogen worden of het wenselijk is om een veiligere omweg te voorzien voor de fietsers. In samenspraak met bedrijven kunnen immers alternatieve fietsdoorsteken worden voorzien, bijvoorbeeld door de (bedrijven)site of door privéterrein. Voor het aanleggen van eventuele omleidende routes moet de **balans** opgemaakt worden tussen **het potentieel aantal fietsers** en **het potentieel aantal vrachtwagens** dat van de weg kan worden gehaald door de goederenoverslag. Hetgeen bijkomend gewicht in de schaal legt, is de grootte van de omrijfactor voor de fietsers en de mogelijke conflicten met de in- en uitritten voor het gemotoriseerd verkeer en de vrachtwagens van een omleidende route..

FIETSSTIMULEREN DOOR KWALITATIEVE FLANKERENDE FIETSVOORZIENINGEN

Om het traject van deur tot deur aangenaam en veilig te maken met de fiets, eventueel als voor- en transport, moeten er kwalitatieve fietsvoorzieningen voorzien worden. Zo moeten er **veilige fietsenstallingen** voorzien worden die toelaten om vlot een fiets te kunnen stallen. Beveiligde fietsenstallingen dragen ertoe bij dat fietsers hun fietsen met een gerust hart kunnen achterlaten. Het kan daarbij gaan om een bewaakte stalling, eventueel gekoppeld aan **dienstverlening** zoals fietsherstelpunt, of geautomatiseerde toegangscontrole.

Fietsenstallingen moeten zich daarnaast ook aanpassen aan de **laatste evolutie in het gamma aan fietsen.** Zo moet er rekening gehouden worden met de mogelijkheid tot het opladen van e-fietsen en moet er aandacht gaan naar ruimte voor buitenmaatse fietsen.

Deze flankerende fietsvoorzieningen hebben plaats in de publieke ruimte, zoals aan mobipunten, maar eveneens aan scholen, bedrijven, etc.

We bevelen eveneens aan dat er een degelijk uitgebouwd **regiobreed bewegwijzeringssysteem e**n bijhorend digitaal routeringssysteem wordt uitgewerkt. Zo'n systeem kan op Vlaams niveau uniform voor alle regio's worden uitgewerkt. Hiervoor is afstemming nodig met de verschillende organisaties die op vandaag reeds gebruik maken van een bewegwijzeringssysteem zodanig dat de bebording elkaar niet tegenspreekt. Vanuit gebruikersperspectief is aanduiding van reistijd of afstand naar belangrijke bestemmingen een meerwaarde. De meerwaarde van communicatie van de reistijd in bewegwijzering en communicatie is ook aangehaald in het mobiliteitsatelier van 6 oktober 2022.

5.3.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN VOORSTEL NETWERK

Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen

- Het **realiseren van fietssnelwegen die nog niet befietsbaar** zijn, namelijk:
  - de fietssnelweg F7 die via Kortrijk tot aan Waregem loopt langs de spoorweg
  - de fietssnelweg F371 langs het spoor Kortrijk-Moeskroen
  - de fietssnelweg langs het spoor tussen Kortrijk en Menen
  - aansluiting fietssnelweg F361 in Kortrijk
- Verder inzetten op het verhogen van de snelheid, veiligheid en kwaliteit van de reeds befietsbare delen van het gewenste fietssnelwegennet volgens de **gewenste kwaliteitseisen van de fietssnelwegen**.

Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen

Te onderzoeken:

- een nieuwe fietssnelweg tussen Kortrijk – Oudenaarde langsheen de spoorweg
- een doortrekken van geplande fietssnelweg tussen Kortrijk en Menen naar Wervik langsheen het spoor.
- Een fietssnelweg tussen Menen en Roeselare via Kezelbergroute

Uitrollen van het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)

- Het verhogen van het comfort en veiligheid op het BFF-netwerk, **conform de vooropgestelde kwaliteitseisen** volgens het vademecum fietsvoorzieningen.
- **Onderzoeken verdere uitbreiding BFF met ontsluiting** van de kernen Hulste en Bavikhove met het BFF en tangentiële verbinding tussen Hoog-Kortrijk en Wevelgem.

Vlotte aansluiting en verknoping van de fietsvoorzieningen op de verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes

Op vandaag is het goedgekeurde BBF-netwerk in de regio reeds zeer fijnmazig. Anderzijds ontbreken er lokale aansluitingen of kleine segmenten in de BFF-routes die de schakel vormen voor het aansluiten op een hoger of lager fietsnet. Zo zouden bijkomende lokale of BFF-verbindingen in Rekkem en Stasegem op de fietssnelweg langsheen de Leie, en de aansluiting tussen de fietssnelweg F7 en de N36 ter hoogte van Harelbeke het BFF-netwerk vervolledigen en de aansluiting op andere niveaus verzekeren. Een ander voorbeeld is het aansluiten van het BFF-netwerk te Rekkem aan de Ravel-route langs de grens tussen Menen en Paradijs.

Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen

Fietsvriendelijke Mix-wijken: autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30km/u en zonder doorgaand autoverkeer)

Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies en in het straatbeeld voorzien

Fietsers moeten hun fiets met een gerust hart kunnen achterlaten. Daarom is er nood aan meer en veiligere fietsenstallingen, al dan niet gekoppeld aan een fietsherstelpunt zowel in het straatbeeld als aan attractiepolen. Plaats voor fietsen op bus en trein. Ook in de private ruimte is er verbetering mogelijk, denk maar aan fietsenstallingen op het werk of douches en kleedruimtes op kantoor.

Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/… door een beter ingerichte openbare en private ruimte

- Een aantrekkelijke publieke ruimte is ook een ruimte waar fietsers en voetgangers zich prettig voelen. Dergelijke inrichting gaat vaak gepaard met verkeerskundige maatregelen: circulatiemaatregelen.
- Ook de inrichting van private ruimte zal bijdragen tot het stimuleren van meer actieve verplaatsingenOok de inrichting van private ruimte zal bijdragen tot het stimuleren van meer actieve verplaatsingen. Bijvoorbeeld: vlot toegankelijke en fietsenstallingen thuis, op het werk, bij diensten, aan de winkel,… , voorzieningen voor omkleden op het werk, aanwezigheid,…

De vervoerregio beseft dat een volledige uitrol tegen 2030 moeilijk realiseerbaar wordt, maar er wordt bewust geen opdeling gemaakt in tijdshorizon op korte (2030) en lange (2050) termijn gezien de urgentie en het belang van de uitrol van een fijnmazig, vlot en veilig fietsnetwerk voor het bereiken van de gestelde ambities.en tijdshorizon tussen 2030 en 2050

NETWERKKAART FIETS

EN VERDER

Volgende acties en onderzoeksprojecten zijn reeds naar voren gekomen in deze fase. Verder op te nemen in actiefase.

- Enkele nieuwe fietssnelwegen en BBF-routes worden voorgesteld. Verder onderzoek is noodzakelijk voor de haalbaarheid, potenties en mogelijke inpassing van deze routes.
- In het 'vademecum fietsvoorzieningen' is een kader uitgewerkt voor de gewenste types van fietsvoorzieningen langsheen de verschillende wegtypes. De werkgroep geeft aan dat op Vlaams niveau een update van deze principes noodzakelijk is en moet worden afgestemd met de nieuwe wegencategorisering. Daarnaast is er een nood aan een update ifv de grotere diversiteit van types van fietsers en de grote te verwachten stijging van aantal gebruikers.
- De vervoerregio geeft aan dat er nood is aan een visie voor het gebruik van fietsinfrastructuur zoals jaagpaden, enkele richtingsstraten, fietspaden,... voor speedpedelecs. Binnen de huidige wetgeving zijn er geen aaneensluitende routes voor speedpedelecs. Daarnaast geldt dit ook voor nieuwe types van verplaatsingsmiddelen zoals (elektrische) steps, buitenmaatse fietsen, ...

Foto Leiedal

5.4. OPENBAAR VERVOER EN SPOOR

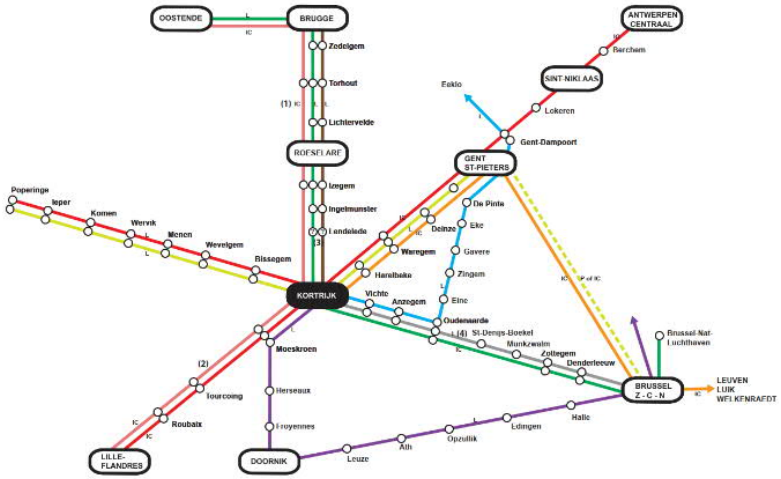
Een snel en goed functionerend basisnetwerk op verschillende schaalniveaus is noodzakelijk om de concurrentie met de wagen aan te kunnen gaan. Twee cruciale hindernissen zijn naar voren gekomen. Enerzijds moet het klassieke openbaar vervoersnetwerk nog op punt gezet worden om echt aantrekkelijk te zijn (snel en betrouwbaar). Daarnaast is voor aantrekkelijk regulier openbaar vervoer een bundeling van de vervoersvraag noodzakelijk, dus afstemming van openbaar vervoer op de ruimtelijke ontwikkelingen maar ook omgekeerd is cruciaal.

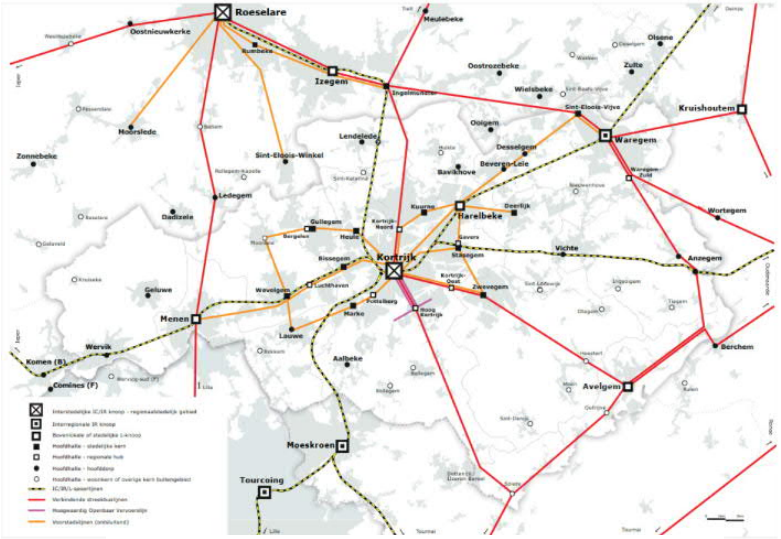
Hierbij is verder gewerkt op het in 2016 gepubliceerde onderzoek REKOVER (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer). De visie streeft naar een evenwaardige wisselwerking tussen ruimtelijke planning en mobiliteitsplanning en schuift een tweeledige doelstelling naar voor: het openbaar vervoer op schaal van de regio Kortrijk optimaliseren en de bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op dit regionaal openbaar vervoersnetwerk. Deze omvat enerzijds een spoorvisie gebaseerd op volgende 3 strategische keuzes. Ten eerste wil de regio sterke allianties aangaan met aangrenzende regio's en grotere steden. Ten tweede is het wenselijk om de opdeling in treinverbindingen (IC-, L- en P-treinen) consequent te gebruiken om verwarring te vermijden en een gebruiksvriendelijker treinaanbod te hebben. Tot slot stelt de studie voor om tenminste 2 treinen per uur te hebben van en naar Kortrijk vanuit alle richtingen. Voor het busnetwerk vertaalt deze studie zich in een voorstel van de verbindende streekbuslijnen, HOV-lijnen, voorstadslijnen en ontsluitende streekbuslijnen waarbij de koppeling wordt gemaakt met de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen door selectie en ontsluiting van regionale HUB's

Vanuit het vrachtverkeer kent de regio een historisch sterk ontwikkeld spoornetwerk. Spijtig genoeg zijn een aantal spoorlijnen of aansluitingen op bedrijventerreinen niet langer onderhouden (vb. Industrieterrein Kortrijk-Noord of oude aftakking in bedrijventerrein Menen Grensland). De spoorterminal aan de LAR ontsluit de regio via het spoor voor vrachtverkeer. Daarnaast kan een stijgend aantal conflicten tussen het vrachtvervoer met het personenvervoer worden vastgesteld.

ROL VAN DE VERVOERREGIO

Het treinnetwerk en het treinaanbod, zowel voor personenvervoer als voor vracht zijn een federale materie. Het kernnet is Vlaamse materie. De vervoerregio heeft hier een adviserende rol. Het uitwerken van het aanvullend net en het vervoer op maat vormen dan weer een kerntaak van de vervoerregio's.





Voorstel spoornetwerk en busnetwerk Rekover (Leiedal, 2016)

5.4.1. WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

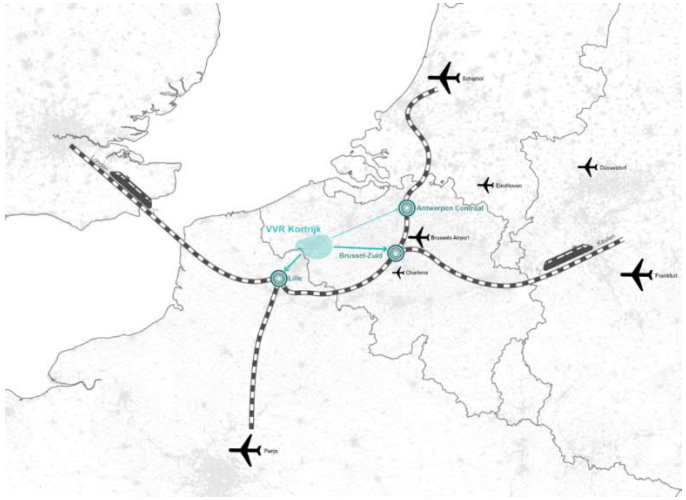
EEN GELAAGD NETWERK DAT INSPEELT OP SPECIFIEKE NODEN

Het openbaar vervoer vormt enerzijds de ruggengraat van het mobiliteitssysteem voor middellange en lange verplaatsingen. Anderzijds speelt het een belangrijke ontsluitende rol op lokaal vlak en ifv tegengaan van vervoersarmoede. Een gelaagd netwerk dat per niveau inspeelt op de specifieke noden is hierbij noodzakelijk. **Snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen** op middellange en lange afstanden en **ontsluitende, betrouwbaar en op maat afgestemde** bediening op lokaal niveau.

Inetrnationaal en Interregrionaal OV-netwerk

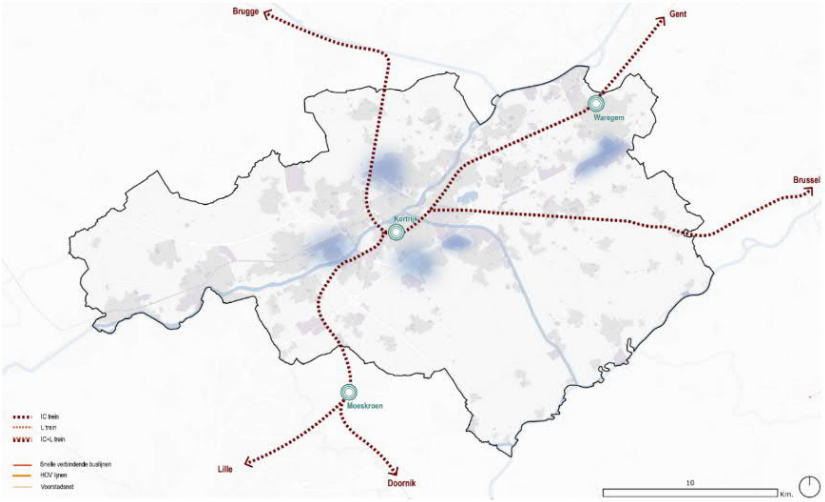
Snelle en directe aansluiting op het internationaal netwerk en Lille als volwaardige knooppunt in het treinnetwerk

Snelle internationale verbindingen voorzien in de relatie tussen de internationale knooppunten binnen Europa. Doorheen de vervoerregio Kortrijk lopen er geen hogesnelheidstreinen. Een vlotte aansluiting op het internationale spoornetwerk is gewenst met snelle en frequente IC-treinen. Het station Kortrijk vormt het interregionale knooppunt naar de omliggende internationale knopen zowel binnen Vlaanderen als grensoverschrijdend. Hier halteren treinen naar de internationale knopen **Antwerpen-Centraal, Brussel en Lille**. Een frequentie van 2 treinen per uur is gewenst.



Opvangen interregionale verplaatsingen met snelle en directe verbindingen dat concurrentieel is met de wagen

Binnen het interregionale netwerk zijn eveneens de snelle en directe treinverbindingen met de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen. Daarnaast is een snelle en directe treinverbindingen met het regionaal stedelijk gebied Brugge en Roeselare van belang. Hierbij is nood aan een performant netwerk als ruggengraat voor de regio met snelle IC-verbindingen, met een frequentie van minimaal 2/u, die **enkel halteren in interregionale knopen** en zich duidelijk onderscheiden van meer tragere ontsluitende verbindingen. Deze snelle en betrouwbare verbindingen moeten een concurrentieel alternatief vormen voor de wagen op de lange afstandsverplaatsingen.



Ook hier vormt **het station van Kortrijk het knooppunt** van dit interregionale treinnetwerk. Als belangrijk knooppunt voor de verschillende regionale multimodale netwerken heeft het station van **Waregem potentieel om een poortfunctie** te vervullen voor de interregionale relaties voor het oostelijke deel van de vervoerregio richting Gent en verder naar Antwerpen.

Regionaal OV-netwerk

Opvangen van hoge mobiliteitsproductie van regionale verplaatsingen en dragende assen in het landelijke gebied

Uit het OV-gebruik van 2018-2019 blijkt dat de trein voornamelijk wordt gebruikt voor lange afstanden, namelijk voor de verplaatsingen van langer dan 25 km. Het aandeel van deze verplaatsingen is echter maar iets meer dan 10% van het totaal aantal verplaatsingen. Op vandaag richt het treinnet zich op deze specifieke groep reizigers. Het aantal **verplaatsingen tussen de 5 en 25 km** is met net geen 40% van de verplaatsingen zeer groot en op deze afstand is de fiets niet voor iedereen een mogelijkheid als duurzaam alternatief. Dit zijn ook de afstandsklassen waarop vandaag het autogebruik het hoogste is. Het bestaande OV-aanbod speelt onvoldoende in op de behoeften van deze reizigers. De nood aan volwaardige en kwalitatieve regionale verbindingen, die niet rondrijden en overal halteren om de ontsluitende functie te combineren met de verbindende functie is overduidelijk.

Vanuit Rekover is hierop ingespeeld door in te zetten op zowel **een frequent treinnetwerk op regionaal niveau (L-treinen)**, als **regionale verbindende buslijnen** voor de relaties waar een spoorgebonden verbinding niet aanwezig is. In dit beleidsscenario bouwen we verder op deze basis.

De vervoerregio wil inzetten op enerzijds het uitbouwen van een L-treinen netwerk waarbij vanuit **elk station in de regio minimaal een halfuurfrequentie richting Kortrijk** wordt aangeboden. Deze L-treinen worden bij voorkeur uitgevoerd door **flexibele en lichte treintoestellen** zodat vlot kan worden gestopt en terug opgetrokken. Aan elk station wordt gehalteerd. Als dragende structuur wordt **een doorgaande treinverbinding gezien langsheen de spoorlijn langsheen de Leieas.**

Anderzijds wordt dit netwerk aan L-treinen **aangevuld met hoogwaardige verbindende buslijnen (regionale HOV)** voor de relaties tussen de steden binnen de regio waar geen spoornetwerk aanwezig is. Deze hoogwaardige buslijnen vormen naast snelle verbindingen tussen de steden ook **sterke ov-assen doorheen de meer landelijke gebieden waarop kan worden aangetakt.**. Bijvoorbeeld de hoogwaardige as Kortrijk- Avelgem en de Scheldelijn (Moeskroen – Spiere – Avelgem – Anzegem – Waregem) in het zuidelijke interfluviumgebied, met Avelgem als cruciale knoop tussen deze beide lijnen. Deze buslijnen hebben hoofdzakelijk een verbindende functie en volgen de kortste/snelste route tussen twee of meer punten. De gemiddelde afstand tussen twee haltes is groter en voorzien ter hoogte van de kernen.

Opvangen van hoge mobiliteitsproductie in (voor)stedelijk netwerk rond Leieas

Binnen de vervoerregio is **een kwaliteitssprong van het voorstedelijk OV-netwerk** binnen de Leieband (as Menen – Kortrijk – Harelbeke – Waregem) absoluut noodzakelijk voor het realiseren van de doelstellingen Dit voorstedelijke netwerk heeft een combinatie van een verbindende en ontsluitende functie. Enerzijds worden vlotte en directe routes beoogt en anderzijds voldoende haltes om het uitgebreide potentieel aan te spreken.

De vervoerregio wil daarom inzetten op een voorstedelijk netwerk waarbij drie pijlers centraal staan:

1. **Versterken van de 'Leieas Menen – Kortrijk -Harelbeke - Waregem' als aanvulling** op de dragende treinstructuur
2. Het **verbinden van regionale ontwikkelingspolen met (inter)regionale knopen** om de multimodale bereikbaarheid van deze ontwikkelingspolen te verbeteren.
3. Het uitbouwen van **een voorstedelijk netwerk** voor het opvangen van de hoge mobiliteitsproductie en OV-potentie in de stedelijke band.

Langsheen de **Leieas (Menen – Kortrijk – Harelbeke – Waregem)** kan een zeer sterke bundeling van verplaatsingen worden vastgesteld. Vanuit de visie van Rekover wordt hierop ingezet door het voorzien van een doorgaande L-trein met lichte flexibele voertuigen en een-bediening om minimaal het half uur voor elk station. En dit in combinatie met een voorstedelijke lijn Waregem - Harelbeke - Kortrijk– Menen. Vanuit de vervoerregio wordt voorgesteld om deze voorstadslijn om te vormen tot een **voorstedelijke HOV-verbinding**. Een voorstedelijke spoorbediening met 4 ritten per uur is niet weerhouden, maar de potentie op lange termijn is een onderzoeken piste.

Naast een versterking langsheen de Leieas wil de vervoerregio inzetten op het uitbouwen van **voorstedelijke HOV-lijnen naar de regionale ontwikkelingspolen.** Zo leeft reeds lang de behoefte naar een HOV-verbinding tussen Hoog-Kortrijk en het station van Kortrijk.

Aanvullend aan deze hoogwaardige buslijnen wordt een voorstedelijk netwerk vooropgesteld in Rekover. Er wordt uitgegaan van een **radiaal netwerk** vanuit de interregionale knoop Kortrijk naar het voorstedelijke gebied. Aan de hand van slechts één

Hoogwaardig openbaar vervoer, afgekort HOV, is openbaar vervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van doorstroming (snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie). Andere kenmerken zijn hoge frequentie, comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Bij HOV wordt ook de uitstraling erg belangrijk gevonden omdat men het totale vervoersconcept als een 'product' aan de reiziger wil kunnen 'verkopen'. HOV kan zowel per spoor als via de weg en zowel op regionaal als stedelijk niveau.

overstap komt een groot deel van de urbane zone binnen bereik. Deze voorstedelijke lijnen verknopen aan de stations Wevelgem en Harelbeke. Daarnaast is de potentie voor een tangentiële **verbinding** die de kernen sneller kunnen verbinden met de ontwikkelingspolen zoals Hoog-Kortrijk en Evolis en stations zoals Wevelgem en Harelbeke .

Versterking kernnetlijnen waar nodig

Met de uitbouw van de voorstedelijke verbindingen en de regionale en stedelijke HOV-lijnen wordt reeds een belangrijke kwaliteitssprong naar voren gebracht voor de verdere uitbouw van het kernnet.

Tijdens de opmaak van het OV-plan 2022 werd gewerkt vanuit een budgetneutraal kader. Enkele lijnen toonden een hoog potentieel, maar konden niet weerhouden worden. Bovendien blijft de regio groeien en dus ook het potentieel aan reizigers. Daarom is **bijkomende versterking** van enkele kernnetlijnen aan de orde

Verschillende kernlijnen worden versterkt of nieuwe kernlijnen worden geïntroduceerd. Deze oefening zal steeds gemaakt moeten worden in relatie tot het versterken van de vorige netwerken: het treinnetwerk en nieuwe HOV-assen.

Lokaal OV-netwerk

Aanvullend netwerk, een fijnmazige ontsluiting en feedering naar het hogere OV-netwerk

Het aanvullend netwerk (AN) biedt een meer lokale en fijnmazige ontsluiting van het woongebied. Het aanvullend netwerk zorgt voor vlotte en betrouwbare verbindingen met het regionale netwerk. Dit omvat **het verbinden van de (grootste) kernen en tewerkstellings- en attractiepolen** met de meest interessante en meest nabije (inter)regionale OV-knoop door het fijnmazig bundelen van stromen binnen de regio. Ook in (kleinere) kernen die niet rechtstreeks aangesloten zijn op het regionaal netwerk (met name kernen in landelijk gebied) zorgen **feederende buslijnen** voor een vlotte en betrouwbare verbinding met het regionaal netwerk. Die bussen **vormen vaak tangenten** en verbinden nabijgelegen kernen met elkaar en hebben zo ook een belangrijke bovenlokale functie.

In de centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek zorgen stadslijnen voor een **kleinere maaswijdte van het openbaarvervoersnetwerk**.

Het aanvullend net zoals opgenomen in OV-plan 2022 zal geoptimaliseerd moeten worden door de introductie van nieuwe (HOV-)assen en de reeds versterking van kernnetlijnen.

Vervoer op maat voor opvangen beperkte vervoersvraag en tegengaan vervoersarmoede

Door **een gebiedsdekkend aanbod** kan vervoersarmoede worden opgevangen in meer landelijke gebieden, evenals in meer stedelijke gebieden een alternatief bieden voor mensen met een beperktere mobiliteit voor wie een langer voor- en natransport niet altijd haalbaar is.

Daarnaast zijn sommige **verplaatsingen zo specifiek** dat klassiek openbaar vervoer hier niet op kan inspelen. Denk maar aan bediening van bedrijvenzones. Zo kan een specifiek werknemersaanbod een mogelijke meerwaarde zijn voor de grotere regionale bedrijventerreinen. Ook combimobiliteit door het voorzien van deelsystemen als last-mile speelt hierbij een rol.

Om de toenemende vervoersarmoede in het buitengebied te bestrijden, willen we – als aanvulling op het klassieke openbaarvervoersaanbod - ook de potenties benutten van alternatieve, **collectieve vervoerssystemen op maat**, zoals deelfietsen, dorpstaxi's…. Ook deelwagens worden gezien als een aanvulling op het openbaar vervoer. Bij bijkomende budgetten voor Vervoer op Maat wil de regio dan ook inzetten op een aanbod aan deelwagens aan mobipunten.

Voor **reizigers die door hun mobiliteitsbeperkingen** moeilijk gebruik kunnen maken van het reguliere halte tot halte aanbod biedt het vervoer op maat van stoep tot stoep en van gang tot gang een alternatief.

PER SCHAALNIVEAU ZIJN KWALITEITSEISEN

Een gelaagd OV-netwerk wordt gekenmerkt door een aantal kwaliteitseisen per schaalniveau. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gewenste kwaliteitseisen per vervoerslaag

	Interregionale verbindingen		Regionale verbindingen			Basis stads en streeknet
	Interregionale trein (IC)	Hoogwaardige verbindende buslijn (regionale HOV)	Regionale trein (L)	Voorstedelijk HOV	Voorstadsnet	
SNELHEID	Minimaal 80 km/u. Inzetten op verhogen snelheid op sporen (vb. door beperken aantal overwegen)	Streven naar snellere bediening dan de wagen op het traject ifv de concurrentiepositie. Betrouwbaarheid en snelheid cruciaal bij doorstromingsstrategie	Minimaal 50 km/u. Inzetten op verhogen snelheid op sporen (vb. door beperken aantal overwegen)	Streven naar goede concurrentiële positie met wagens. Betrouwbaarheid cruciaal bij doorstromingsstrategie	Streven naar betrouwbare dienstregeling	Streven naar betrouwbare dienstregeling.
HALTE-AFSTAND	Enkel halteren aan interregionale en regionale knopen	Gemiddelde halte-afstand van 1 à 5 km. Halte ter hoogte kernen en attractiepolen	Halteren aan elk station. De regio wil inzetten in een sterk regionaal treinnetwerk. Het behouden van alle bestaande stations in de regio is hiervoor cruciaal.	Haltes ifv attractiepolen	Beperkte halte afstand twee haltes (0,5 à 1,5 km)	Onderscheid in aantal haltes tussen stedelijk gebied en buitengebied.
FREQUENTIE	1-2 per uur	2 per uur	1-2 per uur	6 – 8 per uur	2 -4 per uur	Op basis van potentiëlen. Versterken tov OV-plan 2021.
	Ic-net en L-treinen samen: minimaal een half uur bediening vanuit elk station in de regio Bij hoogfrequente lijnen zo weinig mogelijk frequentieverschillen doorheen de tijd (week-weekend, spits-dal)					
COMFORT	Zowel de halte-infrastructuur als het materieel dient comfortabel en kwalitatief te zijn zowel qua toegankelijke uitrusting (met minimale lichamelijke inspanning) als qua reisinformatie en informatiedragers (gemakkelijk voor iedereen raadpleegbaar). De vervoerregio streeft ernaar om alle voertuigen te voldoen aan de eisen qua toegankelijkheid.					

Doorstroming is cruciaal – verantwoordelijkheid voor iedereen

De winst op vlak van **doorstroming moet steeds over het volledig traject bekeken worden** Een winst van een 30 seconden op 1 locatie lijkt niet significant, maar om te komen tot een goede concurrentiepositie met de wagen is het belangrijk om over het volledige traject kleine winsten te boeken.

Daarnaast wil de regio prioritair inzetten op doorstromingsmaatregelen op **assen met de grootste potentiëlen**. Een winst van 30 seconden en betere betrouwbaarheid voor honderden reizigers zal meer impact hebben dan een winst van 2 minuten voor slechts een handvol reizigers. Zeker indien prioriteit wordt gegeven aan verplaatsingen waar het bieden van **concurrentie met wagen** haalbaar is.

Mogelijke oplossingen die bijdragen tot een vlottere doorstroming zijn op te delen in 2 types. Enerzijds infrastructurele aanpassingen. Deze zijn sterk afhankelijk van de situatie en niet altijd op korte termijn te realiseren. Mogelijke voorbeelden zijn het inrichten volgens STO(e)P-principe, ontvlechting, afschaffen overwegen, voorzien ongelijkgrondse kruisingen, inname parkeerruimte, clusteren in- en uitritten parkings ,.... Anderzijds kunnen beleidsmatige beslissingen bijdragen aan een verbeterde doorstroming voor het openbaar vervoer. Ook hier geldt het STO(e)P-principe als basis. Circulatiemaatregelen kunnen verkeer ontvlechten, het ruimtelijk beleid afstemmen op het OV-aanbod, parkeerbeleid, handhaving foutparkeerders zijn enkele voorbeelden.

Voor een verbeterde doorstroming moet niet gewacht worden op een heraanleg. Verschillende laagdrempelige oplossingen, zoals afschaffen haltes met beperkte meerwaarde, handhaving parkeren, afgestemde lichtenregeling, en inrichten uitstulpende bushaltes, zijn mogelijke **quick wins op korte termijn**..

Een herkenbaar en betrouwbaar netwerk

Cruciaal in een overstapmodel zoals basisbereikbaarheid is **betrouwbaarheid** en dit voor alle netwerkniveaus. Hoe lager de frequentie hoe belangrijker een snelle en zekere aansluiting wordt. Een **goede verknoping** van de verschillende netwerkniveaus is hierbij belangrijk. Feederlijnen sluiten bij voorkeur aan op treinstations met een minimumfrequentie van 30 min in beide richtingen.

Naast betrouwbaarheid is ook **herkenbaarheid** zeer belangrijk. Dit betekent een zo simpel mogelijk netwerk met een belangrijke mate van voorspelbaarheid. De verschillende lijnen hebben maximaal dezelfde basisdienstregeling (zonder versterkingen, verhoogde spitsfrequenties, ...), niet enkel overdag op weekdagen maar ook in de late uren en in het weekend. Daarnaast biedt een vlotte doorstroming de mogelijkheid voor een meer uniforme dienstregeling zowel in als uit de spits en weekdag en weekend.

Alle elementen (reisinformatie, marketing,...) en materieel zijn daarbij eenduidig herkenbaar aan de halte, op het voertuig en op de netplannen. Specifiek het HOV draagt door zijn verschijning, materieel en kleuren bij aan de beleving en duurzaamheidsambities van de regio. Real-time info wordt aangeboden aan de reizigers.

STERKE ALLIANTIES AANGAAN MET AANGRENZENDE REGIO'S

Tegelijk ligt de vervoerregio binnen de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik. Deze werd opgericht om de samenwerking te verbeteren binnen het grensoverschrijdend gebied. Het vlot verplaatsen over de grenzen heen is een belangrijke doelstelling binnen de Eurometropool. Niet enkel afstemming met de omliggende vervoerregio's, maar ook een goede afstemming met zowel het Franse als Waalse aanbod is noodzakelijk. En dit niet enkel op vlak van aanbod, maar ook voor gebruiksgemak, vb. ticketintegratie, beschikbaarheid dienstregelingen,.....

Deze afstemming is belangrijk op alle niveaus van de netwerken. Zoals aangegeven bij de internationale verplaatsingen is Lille de dichtstbijzijnde interregionale knoop en moet deze een volwaardig knooppunt worden vanuit het Vlaamse netwerk. Daarnaast zijn er opportuniteiten om busnetwerken nabij de grens op elkaar af te stemmen. Zo loopt de bediening van De Lijn in Menen tot net voor de grens in de Barrakken en biedt het Franse net een bediening aan tot net aan de Vlaamse grens.

De vervoerregio ziet potenties **in de metrohalte C. H. Dron in Tourcoing als belangrijk knooppunt** in de verbinding tussen het Vlaamse busnetwerk en het metronetwerk naar Lille.

INZETTEN OP VERHOGING OVERSLAG NAAR SPOOR

De regio wil inzetten op **meer vrachtverkeer over het spoor.** Op vandaag wordt in de regio overslag van het spoor op de weg gefaciliteerd in de spoorterminal aan de LAR. In functie van het inzetten op een modal shift naar vrachtverkeer is het wenselijk deze overslag te bestendigen en indien mogelijk uit te breiden. Een uitbreiding van de overslag resulteert in bijkomende vrachtbewegingen van en naar de site. De haalbaarheid en wenselijkheid van deze uitbreiding moet worden onderzocht. (zie ook bouwstenen logistieke knopen.)

Om de (Vlaamse) ambities inzake vrachtvervoer per spoor te halen (groei van 60% tegen 2030) moeten er voldoende rijpaden – verspreid over de dag- beschikbaar blijven voor vracht.

ONDERZOEK NAAR MOGELIJKE UITBREIDINGEN CAPACITEIT SPOORWEGENNET

De **spoorcapaciteit** is een belangrijk aandachtspunt wanneer zowel in personenmobiliteit als goederenvervoer op een modal shift wordt ingezet. Zeker aangezien Kortrijk een knooppunt is binnen het Belgische spoornetwerk (lijnen 66-Brugge-Kortrijk, 69- Kortrijk-Poperinge, 75-Gent-Moeskroen en 89- Denderleeuw-Kortrijk komen er samen). Deze sterke verknoping maakt het interessant om van het spoorsysteem de ruggengraat van het mobiliteitssysteem te maken. Maar om de (Vlaamse) ambities inzake personenverkeer en vrachtvervoer per spoor en de daling van de voertuigkilometers te halen moet er voldoende capaciteit aan beide netten worden geboden.

Aandachtspunten capaciteit in de regio.

In deze oefening is in eerste instantie gekeken naar het gewenste netwerk en de gewenste verbindingen zodat de mogelijke potenties kunnen worden ingeschat bij de doorrekeningen in het verkeersmodel. **Verder onderzoek naar de mogelijkheden en haalbaarheid van de uitbreiding van de capaciteit van de sporen is noodzakelijk**. Zowel op vlak van mobiliteit als ruimte. Hierbij spelen **niet enkel de spoorsegmenten een rol, maar ook de inrichting van de stations**. Zo komen bijvoorbeeld aan het station van Kortrijk sporen uit 5 richtingen samen. De takken komende van Poperinge, Brugge en Lille groeperen zich tot 1 bundel aan de westzijde van het station en de takken uit Brussel en Gent aan de oostzijde van het station. Deze korte segmenten zijn gelegen in stedelijk gebied en vormen cruciale bottlenecks voor de spoorcapaciteit in de regio. Mogelijke oplossingen voor de sporenbundel tussen het station van Kortrijk en de Collegewijk ten westen worden bekeken door Infrabel. Bij uitbreiding van de gewenste frequenties voor personenvervoer kunnen ook bijkomende perrons aan bepaalde stations (vb. Kortrijk) nodig zijn.

Een ander aandachtspunt op vlak van capaciteit is het enkelvoudige baanvak tussen Komen en Poperinge. Dit baanvak is gelegen buiten de vervoerregio, maar is een beperkende factor voor de capaciteit op de lijn Kortrijk- Poperinge.

Zoals nog aan bod zal komen bij de logsitieke knopen kan een verlenging van het spoor in de LAR grotere volumes voor overslag faciliteren in deze logsitieke knoop.

Verhogen capaciteit door beperken aantal overwegen.

Voor het verhogen van de capaciteit van het spoornetwerk en het verbeteren van de verkeersveiligheid is het beperken van het aantal overwegen cruciaal. Hierbij ligt ook een verantwoordelijkheid bij de gemeentes.

Vanuit het oogpunt van een verhoging van de capaciteit van het spoor en het verbeteren van de verkeersveiligheid is het inzetten op het verminderen van het aantal overwegen zeer belangrijk vanuit Infrabel.

De vervoerregio geeft aan dat rekening moet gehouden worden met volgende elementen:

- Een multimodale en regionale benadering wenselijk is, maar de uitwerking van specifieke overwegen zal steeds maatwerk zijn.
- Afsluiten van overwegen kan impact hebben op vastgelegde netwerken in het RMP.
- Het **dragende wegennet en de routes van de HOV en kernnetlijnen moet gewaarborgd blijven** met geen tot zeer beperkte omrijfactoren. Binnen de interlokale mazen kan omrijden toegestaan zijn mits de verkeersintensiteiten beperkt zijn en de lokale verkeersleefbaarheid niet in het gedrang komt. Mogelijke oplossingen zijn per overweg te bekijken.
- Aandacht voor landbouwvoertuigen bij overwegen in landelijk gebied
- Opletten voor maasvergroting voor de voetgangers en fietsers: het **aantal oversteken voor actieve weggebruikers moeten behouden blijven**. Nagaan of er hierbij richting maasverkleining geëvolueerd kan worden voor de duurzame netwerken.

5.4.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

FASERING NETWERK OPENBAAR VERVOER

Voor het openbaar vervoersnetwerk stellen we gezien de zeer grote ambities een gefaseerde uitbouw van de netwerken voor. Zeker voor het treinnetwerk vraagt de verhoging van de capaciteit belangrijke infrastructurele werken die niet haalbaar zijn tegen 2030.

Op middellange termijn (2030) wordt prioritair ingezet op:

- Het opwaarderen van de **snelle verplaatsingen op lange afstand** die de concurrentie kunnen bieden met de wagen.
- Opwaarderen van de bediening langsheen **de Leie-as** gezien de zeer grote potentiëlen. Hierbij wordt zowel ingezet op opwaardering van de L-treinen als een voorstedelijke HOV-as tussen Menen, Kortrijk en Waregem.
- Voor verplaatsingen op regionaal niveau zijn de L-treinen en de regionale HOV-lijnen complementair. Gezien de eerder decentrale ligging van vele treinstations in de regio bieden hoogwaardige regionale ontsluitende buslijnen en voorstedelijke HOV-lijnen de opportuniteit om het centrum van de kernen de bedienen.
  Daarom wordt eerst ingezet op de uitbouw van **sterke regionale hoogwaardig buslijnen**. Hierbij wordt niet enkel ingezet op de relaties die geen treinverbinding hebben. Ook op assen waar een verhoging van de frequentie van de L-treinen nog niet haalbaar is kan een verbindende regionale buslijn een tussenoplossing bieden. Deze regionale verbindingen zijn de dragende openbaarvervoers-assen doorheen het landelijk gebied.

Foto Leiedal

BOUWSTENEN TREINNETWERK

Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen

Het uitbreiden van de snelle IC-relaties die de concurrentie met de wagen aankunnen. Door dat in de regio de treinsporen steeds parallel zijn gelegen langs belangrijke hoofdwegen is niet enkel opwaarderen van de treinrelaties cruciaal , maar hangt het welslagen af van de combinatie met financieel ontraden van wagenverplaatsingen op lange afstand

Vanuit de vervoerregio willen we tegen streven naar 2 snelle verbindingen per uur tussen de stedelijke gebieden. Dit betekent voor de vervoerregio tegen 2030:

- Bijkomende IC-verbinding tussen Kortrijk en Lille (van 1/u naar 2/u) -af te stemmen SNCF
- Bijkomende IC-trein tussen Kortrijk en Gent (opwaardering P-trein) (van 1/u naar 2/u)
- Bijkomende snelle IC-trein tussen Kortrijk - Brugge - Oostende (opwaardering P-trein) (in eerste instantie 1/u. Op lange termijn verhoging naar 2/u te bekijken). Hierbij is minimaal 1 directe IC-verbinding naar Oostende voorzien vanuit Kortrijk.

Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen

Vanuit de prioriteiten ligt de focus in de vervoerregio tegen 2030 op de snelle IC-treinen. Een uitzondering hiervoor is de bediening van de Leie-as waar zeer grote potentiëlen aanwezig zijn. Op deze as wordt zowel ingezet op opwaardering van de treinverbindingen als uitbouw van een hoogwaardige openbaarvervoersas.

Dit betekent voor de vervoerregio tegen 2030:

- Realisatie van directe verbinding langsheen de Leie-as door koppeling L-treinen Poperinge – Kortrijk en Kortrijk – Gent
- Verhogen frequentie op as Poperinge – Kortrijk naar 2/u (opwaardering P-trein).

En tegen 2050:

- Kortrijk – Gent door bijkomende L-trein. Bij invoering van deze trein kan de halte Harelbeke op de snelle IC-verbinding komen weg te vallen.
- Verhogen frequentie L-trein Kortrijk – Oudenaarde van 1 naar 2/u (opwaardering P-trein).

Bestaande stations in de regio behouden

De regio wil inzetten in een sterk regionaal treinnetwerk. Het behouden van alle bestaande stations in de regio is hiervoor cruciaal.

Verhogen capaciteit vrachtverkeer op het spoor

De regio wil inzetten in meer goederenverkeer over het spoor. Dit door het voorzien van meer capaciteit op het spoor.

- Uitlengen spoor in LAR (zie logsitieke knopen)
- Meer capaciteit voor goederen via spoor (spoorpaden) aanbieden

ONDERZOEKSVRAGEN

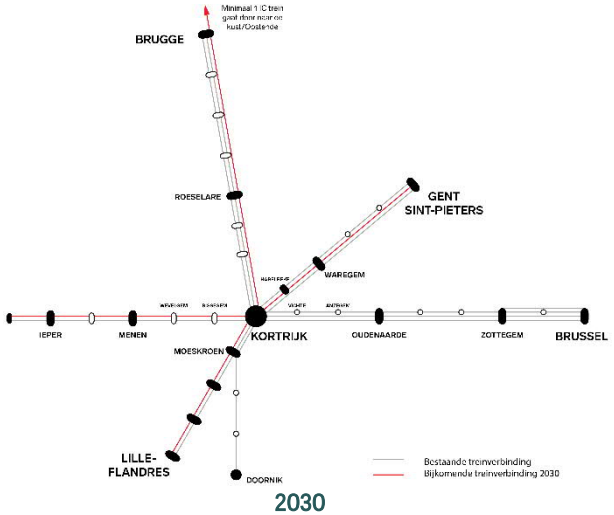
Onderzoeksvraag - (Her-)openen treinstation Lendelede

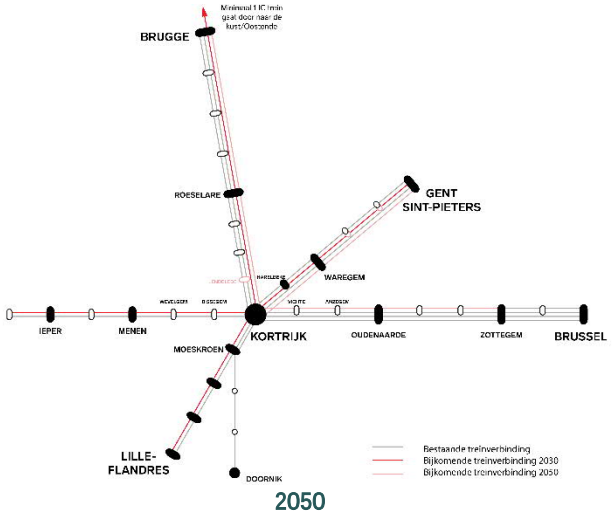
Tegen 2030 wordt bediening van de kern van Lendelede voorzien door een snelle regionale busverbinding. Op lange termijn wordt onderzocht of een heropening van het station en bediening met 2 L-treinen per uur mogelijk is.

Het onderzoek moet in een ruimer kader gebeuren samen met analyse van mogelijke aanpassingen van het busnetwerk (vb. al dan niet behouden snelle regionale busverbidning bij heropenen treinstation).

Onderzoeksvraag - Verhogen capaciteit spoorwegennet.

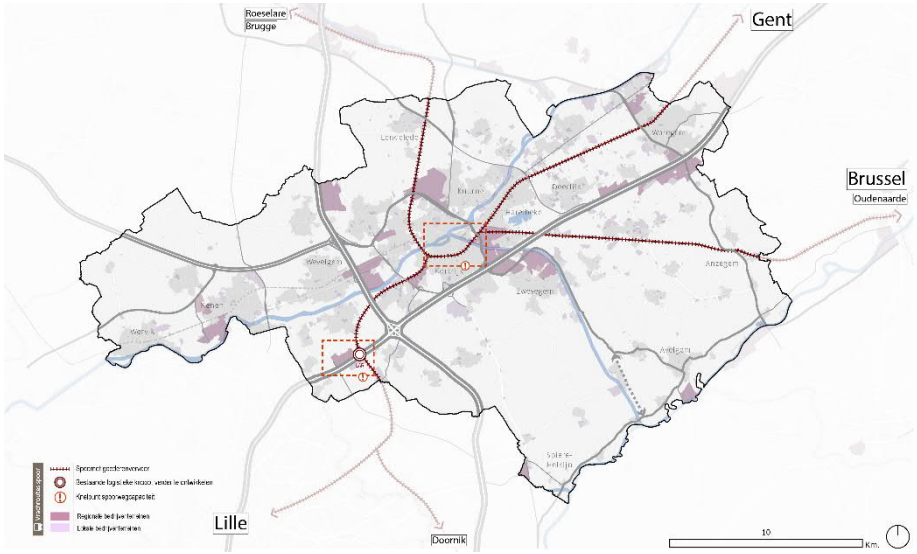
Nood aan verder onderzoek naar haalbaarheid van voorstellen opwaardering personenverkeer en vrachtvervoer per spoor op vlak van spoorcapaciteit.





NETWERKKAART TREIN - PERSONENVERVOER

Opmerking: Dit gewenste treinnetwerk weerspiegeld de visie van de vervoerregio Kortrijk . Afstemming met de omliggende vervoerregio's is noodzakelijk en de visie moet operationeel onderzocht worden.



NETWERKKAART TREIN - GOEDERENVERVOER

BOUWSTENEN EN NETWERK BUSNETWERK

Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen volgens gewenste kwaliteitseisen

Een netwerk aan hoogwaardige verbindende snelle buslijnen voor regionale verbindingen zonder treinverbinding wordt gefaseerd uitgewerkt. Deze vormen structurerende assen in het meer landelijke gebied. Aanvullend is een hoogwaardige verbindende snelle buslijnen voorzien op de as Kortrijk – Lendelede – Roeselare als voorloper van een verhoging van de L-trein op de as Kortrijk – Roeselare en een heropening van het treinstation te Lendelede.

Het uitrollen van voorstedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen volgens gewenste kwaliteitseisen

Prioritair uitbouwen van hoogwaardige stedelijke verbindingen: tussen Menen – Kortrijk – Waregem als aanvulling op de Leie-as op het spoor en tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk.

Uitbouwen voorstadsnet volgens gewenste kwaliteitseisen

Een ontsluitend voorstadsnet die de kernen binnen deze stedelijke band ontsluit naar Kortrijk, evenals ontwikkelingspolen bedient (cfr. Rekover). Deze vormt een vlinderstructuur. Potenties voor het verbinden van de ontwikkelingspolen Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost via een tangentiële relatie met de stations Harelbeke en Wevelgem.

Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken

Het metrostation C.H. Dron in Tourcoing biedt belangrijke potenties voor het verknopen van het openbaar vervoersnetwerk over de grens heen.

Hierbij worden volgende lijnen vooropgesteld:

- Hoogwaardige verbindende buslijn Avelgem – Spiere - Moeskroen - C. H. Dron en Menen – Tourcoing C.H. Dron
- Ontsluitende buslijn Menen – Moeskroen laten aantakken aan metrostation.

Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen

Verkleinen maaswijdte in centra van steden door het verhogen van de centrumbediening via centrumbussen

Verhogen frequentie kernnet en aanvullend net

Het kernnet en aanvullend net zoals opgenomen in OV-plan 2021 zal geoptimaliseerd moeten worden ten gevolge van introductie van verschillende nieuwe (HOV-)assen.

Vanuit het OV-plan 2021 zijn volgende specifieke aandachtspunten naar voren gekomen als te optimaliseren lijnen:

- Tangentiële lijnen naar regionale stations (vb Harelbeke)
- Menen – Moeskroen
- Opwaardering Kortrijk – Deerlijk – Waregem
- Opwaardering Kortrijk – Lendelede - Izegem

Bij de uitbouw van snelle regionale verbindende buslijnen moet aandacht zijn voor het ontsluiten van de tussenliggende haltes op deze assen gezien deze snelle buslijnen enkel in de kernen en aan attractiepolen halteren.

Versterken VOM binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM

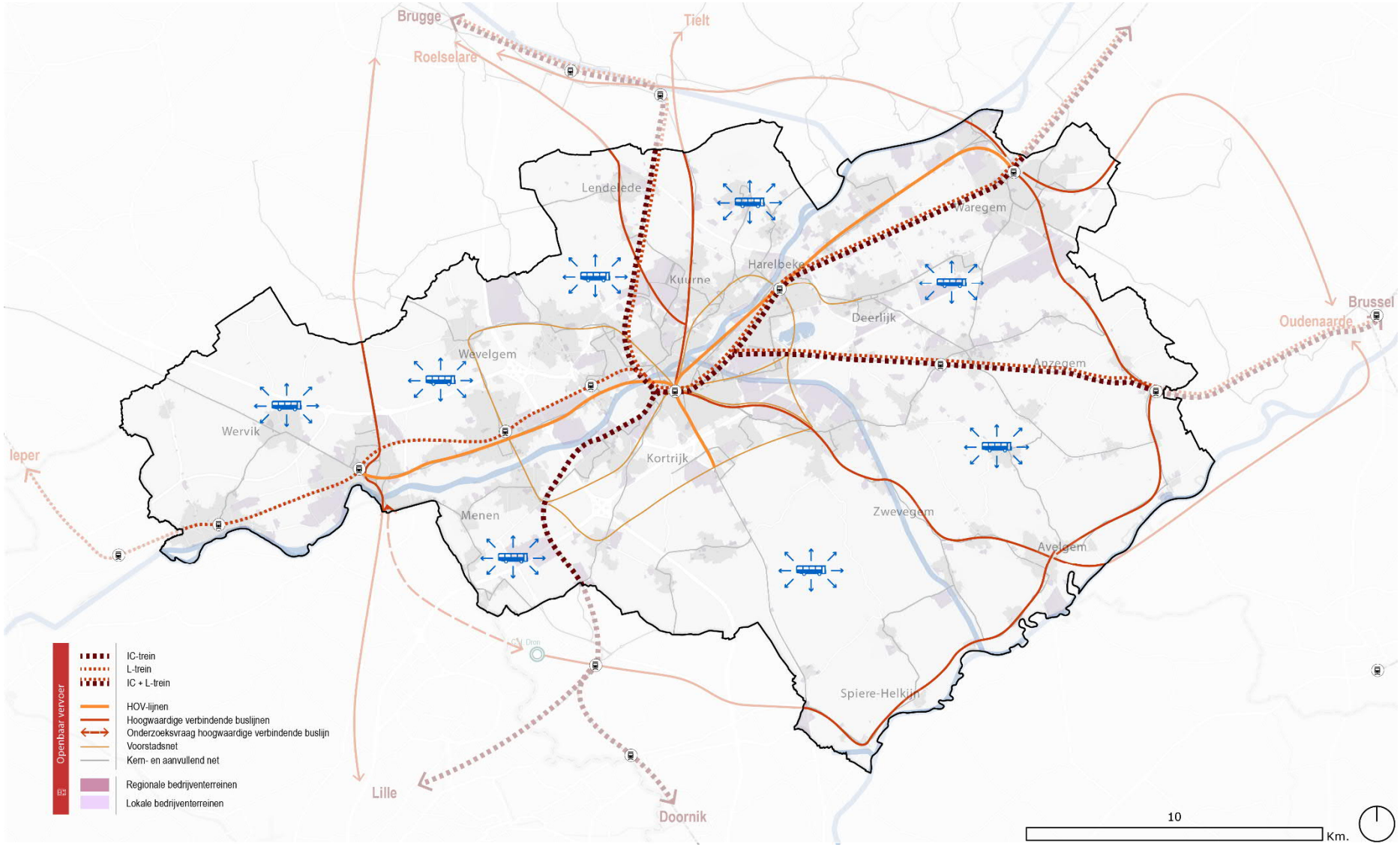
- Gebiedsdekkend vervoer op maat aanbod volgens getrapte uitbouw:
  - Opvangen van verplaatsingen die geen alternatief hebben binnen het reguliere netwerk
  - Voorzien van vervoer op voor mindermobiele doelgroepen die niet behoren tot het specifieke doelgroepenvervoer. Opvangen vervoersarmoede --> verplaatsingen van halte naar halte
- Versterken inzet van deelfietsen en deelwagens als aanvulling op het openbaar vervoerssysteem
- Specifiek werknemersvervoer naar ontwikkelingspolen en grote tewerkstellingspolen (halte tot halte). vb mogelijke verbinding langs E403 tussen Roeselare en Moeskroen.

Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VoM

Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie

Doorkijk lange termijn busnetwerk

Het uitbouwen van een light-rail rond Kortrijk met hoogfrequente treinverbindingen (4/u) vanuit de stations in de regio naar Kortrijk en mogelijks bijkomende haltes is in eerste instantie niet weerhouden in de beleidsvisie. Vanuit de vervoerregio wordt gevraagd om de haalbaarheid op zeer lange termijn (2050) te onderzoeken. Bij een mogelijke introductie van een light-rail zal een optimalisatie van de regionale en voorstedelijke HOV-lijnen aangewezen zijn gezien beide systemen een analoge doelgroep hebben.



NETWERKKAART BUS (2030)

EN VERDER

De verschillende lagen in het netwerk vallen onder verschillende instanties en maatschappijen. Vele onderzoeksvragen vragen daarom een samenwerking met verschillende actoren zoals NMBS, Infrabel, TEC, Ilvia, Eurometropol, De Lijn en FOD mobiliteit

Volgende acties en onderzoeksprojecten zijn reeds naar voren gekomen in deze fase. Verder op te nemen in actiefase.

- Na aftoetsing met de NMBS is een bediening met een voorstedelijk netwerk met een 15' minuten vanuit de stations in de regio naar Kortrijk niet weerhouden als bouwsteen. Vanuit de vervoerregio wordt gevraagd de mogelijkheid op lange termijn te bekijken.
- Onderzoek naar het opnemen station Lendelede op L-treinen tussen Kortrijk en Brugge. In combinatie met voorzien snelle verbinding tussen Kortrijk en Brugge.
- Uitwerken optimalisatie kernnetlijnen, aanvullend net en vervoer op maat 2030 zal een actie zijn in het RMP. De uitwerking hiervan staat in relatie tot de introductie van nieuwe OV-lijnen, zowel in route als in frequentie. Dit is eveneens afhankelijk van de budgetten die hiervoor gegund zullen worden aan de vervoerregio en van de ervaringen die zullen worden opgedaan na de initiële uitrol van VOM.
- De vervoerregio stelt een ambitieus treinnet naar voren. Daarnaast worden de sporen ook ingezet voor de opwaardering van het goederenverkeer. Verder onderzoek naar de haalbaarheid van de capaciteit van het huidige spoorwegennet en de consequenties zijn op technisch vlak voor het realiseren van het gewenste treinnetwerk te onderzoeken.
- Monitoren van verdere evolutie in het personenvervoer via het water en mogelijke uitbreiding van huidige waterbus. Het aanbod via water is een Vlaamse bevoegdheid.
- Verdere uitbreiding van uniform ticketingsysteem is noodzakelijk (zie Gedrag)
- Grensoverschrijdende relaties kunnen met het verkeersmodel niet optimaal worden onderzocht. Potenties van deze relaties moet verder worden bekeken.

5.5. WEGENNET

Het huidig wegennet is een historische troef waardoor de regio zich snel kon ontwikkelen en de individuele nabijheid een hoog niveau bereikte. Tegenwoordig dreigt de regio echter slachtoffer te worden van dit succesverhaal. Congestie manifesteert zich momenteel vooral rond grote verkeerswisselaars. Als het autogebruik blijft toenemen zal het wegennet verder dichtslibben, met een weinig toegankelijke regio tot gevolg.

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

De vervoerregio wil het gebruik van duurzame alternatieven stimuleren door te focussen op snelle regionale verbindingen met de IC-treinen, L-treinen, HOV en fietssnelwegen. Ook voor korte afstanden moet het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker worden. Dit kan enkel gerealiseerd worden mits deze visie ook vanuit het beleid voor gemotoriseerd verkeer ondersteund wordt. We wensen ongewenste voertuigen te weren uit onze woon- en leefomgevingen door het doorgaande autoverkeer zo veel mogelijk te bundelen op de hiervoor toegewezen wegen. De autogebruiker kan dus overal geraken, al moet hij soms rondrijden of trager rijden. **Enkel zo kunnen de duurzame modi concurreren met de wagen en kan een modal shift worden waargemaakt.**

ROL VAN DE VERVOERREGIO

Het hoofdwegennet en het dragende wegennet wordt vastgelegd door Vlaamse regering, waarbij de vervoerregio advies kan bieden voor het hoofdwegennetmaterie. Zowel wat betreft het personenvervoer als het vrachtverkeer komt het voorstel van de vervoerregio's voor het dragende netwerk, namelijk het regionale en interlokale netwerk. Het lokale wegennet wordt uitgewerkt door de lokale besturen. De vervoerregio heeft hier een ondersteunende rol.

5.5.1. WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

NIEUWE WEGENCATEGORISERING

Het voorstel voor de nieuwe wegencategorisering is uitgewerkt in de studie "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling", uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT en Patrick Maes. De Vlaamse overheid en de vervoerregio's analyseren de studie en zetten deze om in concrete voorstellen in samenspraak met alle belanghebbenden op het terrein. Als vervoerregio mogen we advies uitbrengen over de hoofdwegen, de belangrijkste verbindingen op internationaal en interregionaal niveau. De vervoerregio is verantwoordelijk voor het voorstel van selectie voor de verbindingen op regionaal en interlokaal niveau, namelijk het dragend wegennet.

Op 7 oktober 2020 werd het verzameldecreet goedgekeurd door het Vlaams parlement met daarin onder andere de algemene principes van de nieuwe wegencategorisering en de zes nieuwe categorieën. Een voorstel voor de hoofdwegen ligt reeds voor. Binnen de krijtlijnen van het RMP formuleren de vervoerregio's vervolgens een voorstel voor selectie van het dragend wegennet. Echter kunnen de regio's wel aanbevelingen doen over de selectie van hoofdwegen. De definitieve selectie zal dan door de Vlaamse overheid vastgelegd worden in een Besluit, waardoor de oude categorisering dan definitief opgeheven zal zijn.

Oude wegencategorisering	
Wegcategorie	**Netwerkstructuur**
Hoofdwegen	Boomstructuur
Primaire wegen type I	
Primaire wegen type II	
Secundaire wegen type I	
Secundaire wegen type II	
Secundaire wegen type III	
Lokale wegen type I	
Lokale wegen type II	
Lokale wegen type III	

Nieuwe wegencategorisering		
Netwerkniveau	**Wegcategorie**	**Netwerkstructuur**
Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW
	Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW
Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW
	Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW
Lokaal wegennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW
	Erftoegangswegen (EW)	

Doelstelling nieuwe wegencategorisering:

De nieuwe wegencategorisering zoals uitgewerkt in bovenstaande studie heeft als doel een robuust wegennet voor vlot en veilig verkeer te realiseren. Definitie begrip **robuustheid**: "Onder robuustheid verstaan we het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen."

Robuustheid vormt het leidend principe in de gehele studie. Een robuust netwerk streeft naar een algemene betrouwbaarheid van verbinding, capaciteit en reistijd zowel in reguliere als in afwijkende omstandigheden en moet leiden tot:

- een verbeterde doorstroming
- efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen
- verkeersveilig gebruik
- kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving

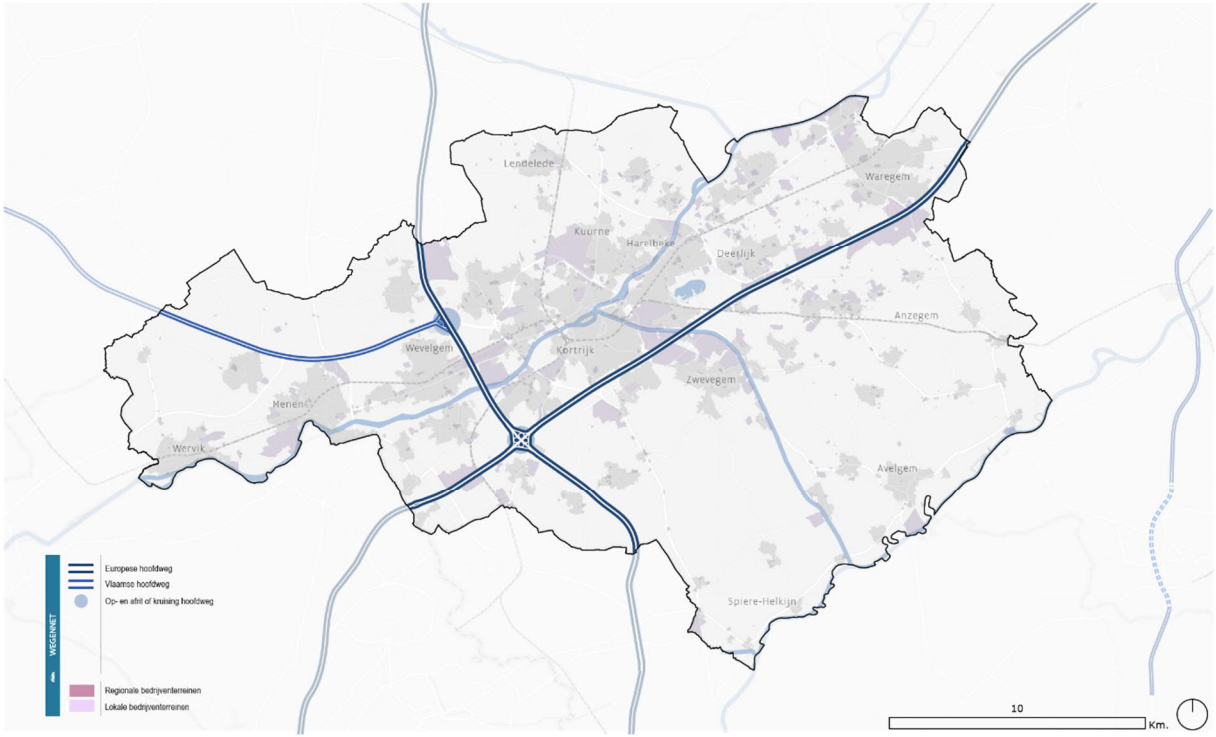
PRINCIPES VAN DE WEGENCATEGORISERING

De Vlaamse en Europese hoofdwegen – mazen van de hoofdwegen

Het hoofdwegennet met de Europese en Vlaamse hoofdwegen zijn de belangrijkste verbindingswegen op internationaal en interregionaal niveau. Het hoofdwegennet zorgt voor een vlotte afwikkeling van doorgaand verkeer en is de drager van het doorgaand vrachtverkeer.

Onder de hoofdwegen verstaan we twee categorieën, namelijk de Europese en de Vlaamse hoofdwegen. De Europese hoofdwegen (ook wel afgekort als EHW) zijn de drager van het internationaal verkeer, ze verbinden onze zeehavens, luchthavens en steden van 1e orde met het buitenland en behoren tevens tot het Europees TEN-T netwerk. De Vlaamse hoofdwegen (ook wel afgekort als VHW) zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen en ontsluiten daarnaast ook internationale knooppunten met de Europese hoofdwegen. Ze verbinden steden van de 1ste orde, alsook deze van 2e orde onderling en met steden van 1e orde. Ten slotte kunnen ook deze hoofdwegen deel uitmaken van het Europees TEN-T netwerk. Steden van eerste orde in de nabijheid van de vervoerregio zijn Gent en Rijsel. Steden van 2de orde: Kortrijk, Brugge, Roeselare, Doornik, Roubaix, Tourcoing en Moeskroen.

De Vlaamse hoofdwegen vormen een raster waartussen de mazen van de hoofdwegen ontstaan. Internationaal verkeer is niet gewenst om de mazen van het hoofdwegennet te doorsnijden. Binnen in een deze maas is enkel plaats voor verkeer dat herkomst en/of bestemming heeft in die maas.



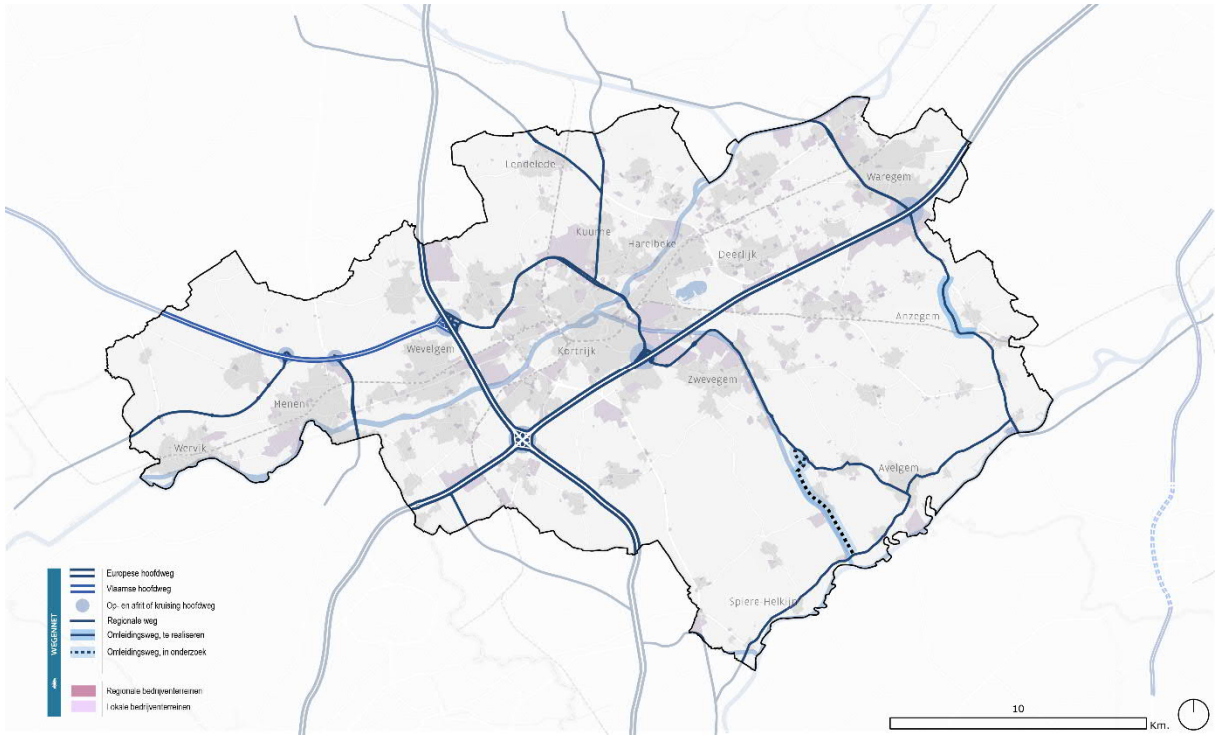
De regionale wegen - de regionale maas

Het hoofdwegennet wordt ondersteund door een dragend wegennet van verbindingswegen. Het dragend wegennet zorgt voor een vlotte afwikkeling van het regionaal doorgaand verkeer en kan ingeschakeld worden bij verstoringen of onderbrekingen op het hoofdwegennet. Het dragend wegennet bestaat uit twee categorieën, namelijk de regionale en de interlokale wegen.

De regionale wegen (ook wel afgekort als RW) vormen verbindingen tussen de grotere gemeenten onderling (1ste en 2de met 3de orde en 3de orde onderling) en het hoofdwegennet, alsook tussen het hoofdwegennet en regionale logistieke knopen. De steden Harelbeke, Menen en Waregem worden gezien als steden van 3de orde binnen de vervoerregio.

De **inrichtingsprincipes voor het dragende netwerk,** bestaande uit de regionale en interlokale wegen, zijn ontworpen door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap, het Departement Omgeving en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Regionale wegen worden ontworpen met een ontwerpsnelheid van 70 km/u (BUBEKO) en 50 km/u (BIBEKO) en ingericht zonder fysieke scheiding van rijrichtingen. Er wordt selectief omgegaan met aantal aansluitingen en een vlotte doorstroming wordt nagestreefd. De filekans is beperkt.

Ook de regionale wegen een raster vormen, soms in combinatie met de hoofdwegen, een raster. **In de regionale mazen binnen dit raster is enkel plaats voor verkeer dat herkomst en/of bestemming heeft in die maas. Het doorsnijden van het regionale raster is niet gewest.**



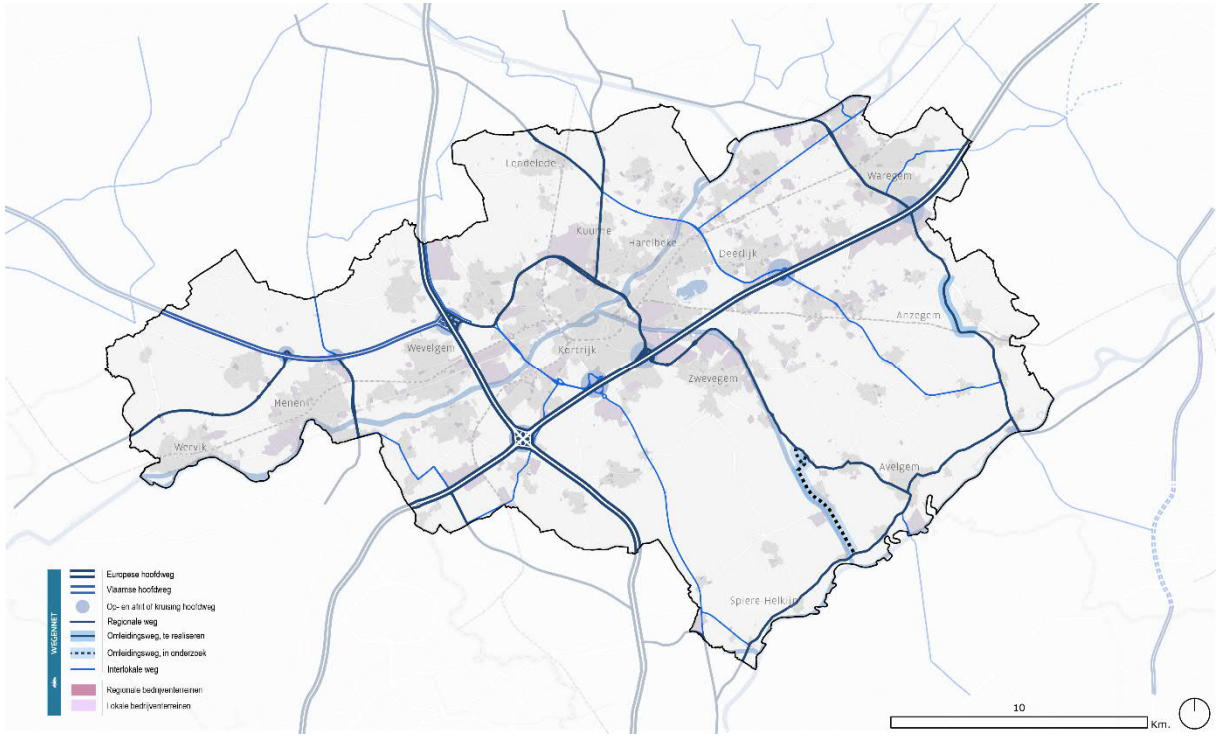
De interlokale wegen

De interlokale wegen (ook wel afgekort als IW) verbinden niet-aanpalende gemeenten en ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.

Analoog als voor de regionale wegen worden interlokale wegen ontworpen met een ontwerpsnelheid van 70 km/u (BUBEKO) en 50 km/u (BIBEKO) en ingericht zonder fysieke scheiding van rijrichtingen. Er wordt selectief omgegaan met aantal aansluitingen en een vlotte doorstroming wordt nagestreefd. De filekans is beperkt.

Bij de interlokale wegen is echter niet enkel doorstroming cruciaal. Een afstemming tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming moet worden gezocht. Snelheidsremmende maatregelen in bijvoorbeeld kernen of schoolomgevingen zijn mogelijk. Welke maatregel het meest wenselijk is moet op lokaal niveau worden afgewogen. Interlokale wegen zijn niet alleen belangrijk in een auto-robuust netwerk, maar vervullen ook een belangrijke functie voor fiets en OV.

De regionale en interlokale wegen vormen samen, de interregionale mazen. Interregionaal verkeer is niet gewenst om deze interlokale mazen te doorsnijden. Binnen in deze interlokale mazen is enkel plaats voor verkeer dat herkomst en/of bestemming heeft in die maas.



De interlokale maas ontsloten door lokale wegen

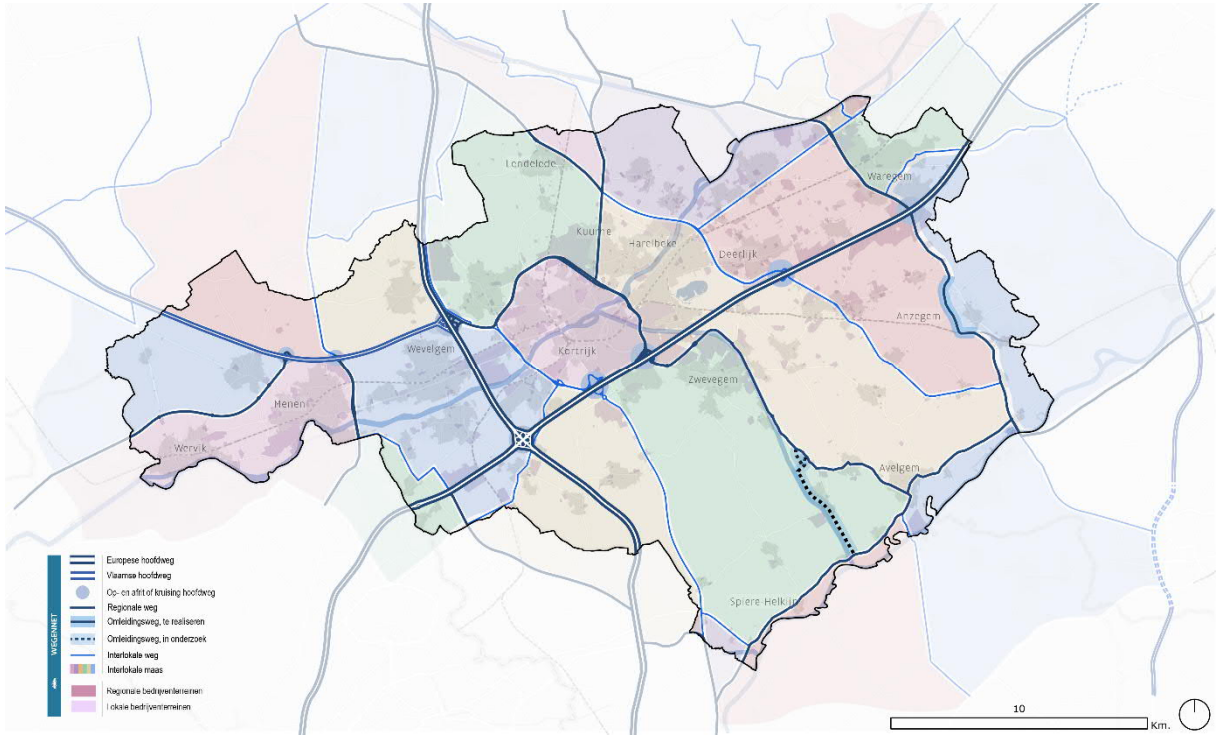
De mazen tussen het dragende wegennet vormen de zogenaamde 'interlokale mazen'. Hier willen we de mens en niet de wagen centraal stellen.

De interlokale mazen worden vlot multimodaal ontsloten en er dient actief ingezet te worden op het vrijwaren van de wegen in deze mazen van (inter-)regionaal doorgaand verkeer. De wegbeheerder moeten bereid zijn om maatregelen te nemen voor het weren van sluipverkeer binnen de interlokale maas. Binnen de opmaak van de inrichtingsprincipes voor de lokale wegen worden mogelijke maatregelen verder geconcretiseerd. Welke maatregel het meest wenselijk is moet op lokaal niveau worden afgewogen. Een lijst met enkele niet limitatieve mogelijkheden voor maatregelen om doorgaand verkeer te weren is opgenomen in bijlage 3.

De vervoerregio Kortrijk ambieert om selectief te zijn in de keuze van interlokale en regionale wegen om zoveel mogelijk kernen in de interlokale mazen te ontlasten van regionaal doorgaand verkeer. Dit maakt dat de mazen eerder groot zijn en het **ambitieniveau hoog** ligt.

Volgens de studie van de nieuwe wegencategorisering wordt de interlokale maas louter afgebakend door de regionale en interlokale wegen (het dragend wegennet). Dit omdat het hoofdwegennet op interregionaal en internationaal niveau zit en slechts op een beperkt aantal plaatsen toegankelijk is. Echter vormt het dragend wegennet geen gesloten raster op zichzelf. Het dragend wegennet kan verkeer verbinden met de hoofdwegen, maar er is geen eis dat deze verbinding in dezelfde categorisering over of onder de hoofdweg door moet lopen. Hierdoor zal voor sommige mazen ook de hoofdwegen onderdeel vormen van de afgrenzing van de interlokale maas. Daarnaast wordt de Vlaamse hoofdweg A19 in de regio gekenmerkt door dichter op elkaar gelegen op- en afritten waardoor deze ook op regionaal niveau een rol speelt in het netwerk.

Op volgende kaart is een eerste aanzet tot afbakening van deze interlokale mazen weergegeven. Dit kan verder worden geconcretiseerd bij de intergemeentelijke uitwerking van de gewenste maatregelen in deze interlokale mazen.



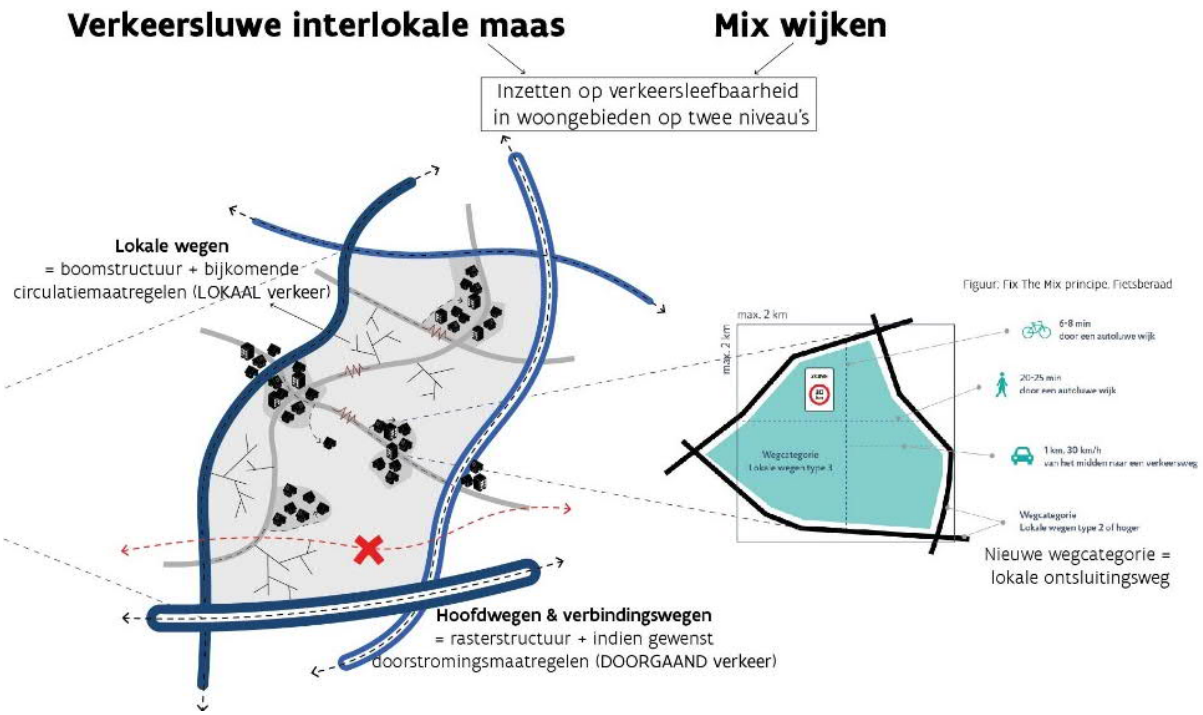
Binnen de interlokale maas – de lokale wegen en Mix Wijken

De ontsluiting van de interlokale mazen gebeurt door een de lokale wegen. Deze hebben in tegenstelling tot de dragende wegen geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau. Er dient bijgevolg actief ingezet te worden op het vrijwaren van de lokale wegen van regionaal doorgaand verkeer. Enkel vanaf herkomst en naar bestemming mogen lokale wegen gebruikt worden.

Het lokale wegennet ontsluit de gebieden binnen het raster van regionale en interlokale wegen en zo ook aanpalende gemeenten naar elkaar. Lokale wegen kunnen ook functioneren als erftoegangswegen. In tegenstelling tot de vorige twee netwerken vormen de lokale ontsluitings- en erftoegangswegen boomstructuren. De selectie van de lokale wegen is een verantwoordelijkheid van de lokale besturen. De inrichtingsprincipes zijn in opmaak.

Binnen de interlokale maas wordt het lokale verkeer gebundeld op drukkere lokale wegen die een veilige afwikkeling van de verkeersstromen naar het dragende wegennet voorzien. Bij hogere intensiteiten zijn voor fietsers fietspaden noodzakelijk langsheen deze wegen. **Tussen deze drukkere lokale wegen ontstaat hetzelfde principe als de interlokale maas maar dan op lokaal niveau, namelijk de lokale mazen.**

Voor de woongebieden in deze lokale mazen heeft Fietsberaad Vlaanderen een concept uitgewerkt om te beantwoorden aan de vraag naar veilige fietsroutes, vooral op korte afstanden binnen de kernen van steden en gemeenten. Dit is het fix the mix principe (zie ook visie fiets). Hier wordt uitgegaan van weinig en traag gemotoriseerd verkeer, niet enkel voor de veiligheid van de fietsers en voetgangers maar ook voor de leefbaarheid van de woonbuurten en gezondheid van de bewoners. De hele wijk blijft wel bereikbaar voor lokaal bestemmingsverkeer, al zal het langer duren. Mogelijke maatregelen om deze autoluwe Mix Wijken te bekomen zijn het invoeren van circulatieplannen, toepassen van zone 30, het aanleggen van fietsstraten, woonerven, speel- en leefstraten etc.



COMMUNICERENDE VATEN

De drie netwerken in de wegencategorisering (hoofd-, dragend en lokaal wegennet) moeten gezien worden als communicerende vaten. **Daarom is het belangrijk dat vanuit alle niveaus de nodige inspanningen geleverd worden voor de realisatie van deze visie.**

- Op Vlaams niveau is het belangrijk om in te zetten op de doorstroming en betrouwbaarheid van het hoofdwegennet om het verkeer maximaal van het dragend en lokaal wegennet te houden.
- Op regionaal niveau zijn de maatregelen die genomen moeten worden op het dragend wegennet niet eenduidig te bepalen. Enerzijds mag de doorstroming niet hoger liggen dan het hoofdwegennet. Dit kan met lagere snelheden maar ook door prioritering van openbaar vervoer. Anderzijds is het wel belangrijk om te streven naar een vlotte afwikkeling daar waar de doorstromingsproblemen gekend zijn en de gebruiker het lokale wegennet als sluiproute gebruikt. Het is dus belangrijk om gebiedsgericht te gaan evalueren welke soort maatregelen nodig zijn. Hierbij worden meer maatregelen genomen op interlokale wegen dan regionale wegen.
- Ten slotte zijn ook de maatregelen op lokaal niveau essentieel in de operationalisering van deze visie. Het gebruik van de lokale wegen voor regionaal en interlokaal doorgaand verkeer mag niet mogelijk zijn.

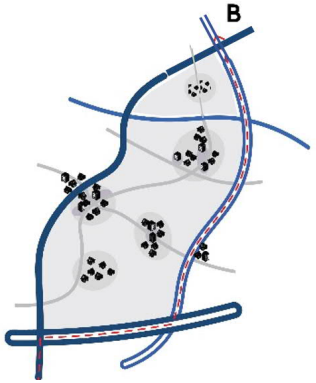
ROBUUSTWEGENNET BIJ CALAMITEITEN

Indien calamiteiten of wegenwerken voor vertraging zorgen, treedt de robuustheidscascade in werking. Dit nieuwe wegennet laat toe om bij onderbrekingen de hoofdwegen te ontwijken door het toepassen van re-routing van het autoverkeer via het onderliggende netwerkniveau. Elke bestuurder kan dan een vlottere route opzoeken maar mag daarbij geen gebruik maken van lokale wegen.

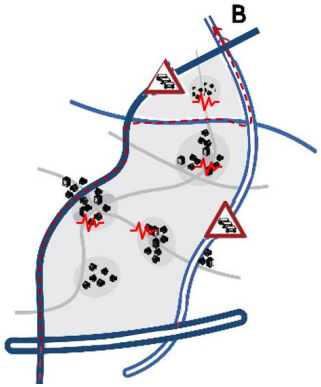
Het doel is om de verkeersdruk te kanaliseren naar andere verbindingswegen en daarbij kwetsbare omgevingen te ontzien. Deze re-routing dient echter gezien te worden als een laatste optie.

Het vermijden van structurele files wordt gezien als cruciaal vanuit de vervoerregio. Het gebruik van **het dragende wegennet binnen een cascade-systeem voor het opvangen van structurele files geeft de vervoerregio aan als niet wenselijk**.

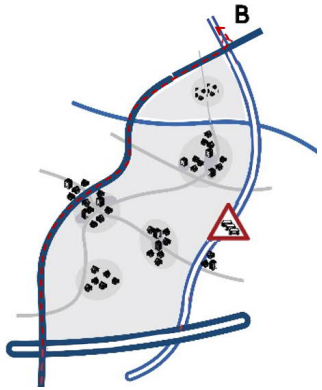
De werking van het dragende wegennet



Is er een calamiteit op het hoofdwegennet dan kan de gebruiker kiezen voor een eerste instantie kiezen voor een alternatieve route via een regionale weg om zijn verplaatsing te maken.
Is er geen alternatief via een regionale weg of is er file op deze weg, dan kan in twee instantie gekozen worden voor een route via een interregionale weg als alternatief.



Wil een gebruiker zich verplaatsen binnen de regio van A naar B in de regio en is de omrijfactor via het hoofdwegennet net niet te groot, kan legt de gebruiker zijn reis af via het hoofdwegennet.
Is de omrijfactor via het hoofdwegennet te groot dan kan de gebruiker de gebruik maken van het raster van regionale wegen voor de interregionale verplaatsing.



Het mag voor de gebruiker niet interessant zijn om via de lokale wegen om te rijden. Daarom is het belangrijk dat er voldoende weerstanden op de lokale wegen zitten of dat de doorgaande bewegingen aan de hand van circulatiemaatregelen onmogelijk gemaakt worden.
Door de rasters van het dragend wegennet worden mazen gevormd waarbinnen de lokale wegen liggen. De gebruiker mag deze maas enkel binnen rijden wanneer zijn bestemming of herkomst in deze maas ligt.

VRACHTROUTENETWERK DAT DE VERSPREIDE STROMEN AAN VRACHT BUNDELT

Ook in een multimodale organisatie van vrachtstromen, zal wegtransport nodig zijn. Het streven daarbij is wel om het wegtransport van vracht op Europese schaal **zo kort mogelijk** te houden. Dat betekent dat stromen over regio- of landsgrenzen heen maximaal via spoor of binnenvaart verlopen en enkel de laatste (tientallen) kilometers over de weg. Op schaal van de vervoerregio betekent dit wel dat de multimodale logistieke knopen, kaaimuren en bedrijventerreinen goed ontsloten zijn via de weg. **Een vrachtroutenetwerk (VRN) duidt aan via welke wegen de vervoerregio bovenlokale reguliere vracht (>3,5 ton) wilt faciliteren.** Faciliteren is zorgen voor voldoende robuustheid, comfort en betrouwbaarheid voor vrachtverkeer. Op individuele kaaimuren na, gaat de overslag van goederen via een (multimodaal) logistiek knooppunt gepaard met een voor- of natraject per vrachtwagen. Deze knopen dienen dus niet alleen goed aan te sluiten op het binnenvaart- (of spoor)netwerk, ze moeten ook vlot en veilig ontsloten zijn via de weg. Ook andere bedrijven en handelszaken moeten bevoorraad worden of hun goederen kunnen afvoeren.

Het gevoerde proces heeft niet alleen tot een selectie van een bovenlokaal vrachtnetwerk geleid, maar evenzeer tot het inzicht dat het geleiden van vrachtwagens veel meer inhoudt dan een zuivere selectie van wegsegmenten. Onderstaande figuur geeft schematisch de samenhang weer van de verschillende subthema's verbonden aan routering. De termen die rechtstreeks met elkaar gelinkt zijn, zijn in het zwart weergegeven. Onderwerpen met een indirect verband tot het vrachtroutenetwerk staan in het groen.

Het einddoel van vrachtgeleiding is om gewenst gedrag te bekomen. We willen de vervoerregio bereikbaar, maar ook verkeersveilig en –leefbaar houden door wegen aan te duiden waar we vracht willen faciliteren. De selectie van een netwerk geeft daarbij een **lange termijnkader** aan overheden, die zo hun schaarse middelen gericht kunnen investeren en draagvlak kunnen creëren bij omwonenden. Ook de gesprekken met betrokkenen bevestigden dat ook bedrijven en transporteurs gebaat zijn bij dit lange termijnkader om hun organisatie op in te stellen. Een ruimtelijk beleid rond clustering, van bedrijvigheid, rekening houdende met de ruimtelijke draagkracht en de leefkwaliteit. leidt op lange termijn tot een zuiverder vrachtroutenetwerk, waar vracht nog minder hinder voor omwonenden meebrengt. Eens een selectie van wegen is gemaakt, dienen deze passend ingericht te worden om vracht te faciliteren (vb. voldoende weg- breedte, traject in voorrang, minimum aan verkeerslichten, gescheiden fietspaden,...).

Om ervoor te zorgen dat het vrachtroutenetwerk ook effectief gevolgd wordt, is het belangrijk dat het geselecteerde netwerk ook in het gebruikte kaartmateriaal vertaald wordt om zo tot een **correct routeadvies** te komen. Op het terrein kan dit nog ondersteund worden door aangepaste bewegwijzering en controle op de naleving van de aangeduide route. Digitalisatie van (veranderende) regelgeving (vb snelheidsregime, venstertijden, vrachtverboden) zorgt ervoor dat deze regels correct vertaald worden in de routeringssoftware van GPS-systemen. Hoewel het niet sturend was in de selectie van het netwerk, mogen we niet blind zijn voor de onderlinge verhouding tussen de wegencategorisering, het netwerk voor uitzonderlijk vervoer en het vrachtroutenetwerk.

De vervoerregio: duidt zelf het regionale vrachtroutenetwerk en de aanrijroutes (zie verder) aan, waakt over de afstemming van vrachtroutes, vrachtmilderende of – werende maatregelen (rekening houdend met de impact op de leefkwaliteit) en eventueel handhavingsbeleid over gemeentegrenzen heen en houdt daarbij rekening met het hogere vrachtwegennet en geeft het signaal aan de betrokken (hogere) overheden om aandacht te besteden aan de samenhang van de bovenvermelde onderwerpen.

Net zoals in de nieuwe wegencategorisering erkent MOW verschillende niveaus binnen een vrachtroutenetwerk:

- Het **Hoofdvrachtroutenetwerk:** vormt de basis van het vrachtroutenetwerk. Het verbindt (inter)nationale poorten en attractiezones met elkaar. Het vormt het **basisnetwerk**
- **Het regionaal vrachtroutenetwerk** ontsluit de attractiepolen van regionaal belang richting het hoofdvrachtroutenetwerk en maakt waar nodig connecties binnen het hoofdvrachtroutenetwerk om te grote omrijfactoren te voorkomen (vb. selectie N8/N353/N382). De focus ligt op het vervolledigen (en robuuster maken) van het hoofdvrachtroutenetwerk (doorgaand verkeer op bovenregionaal niveau) en het ontsluiten van de regionale bedrijvigheid (bestemmingsverkeer op regionaal niveau).
- **De aanrijroutes: hebben tot doel de basis te vormen waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken en ontsluiten richting het hoger vrachtroutenetwerk. De routes lopen over gemeentegrenzen heen. Doorgaand verkeer op lokaal niveau is dan ook toegestaan. Op (boven)regionaal niveau wenst het geen doorgaand verkeer te faciliteren. Om dit af te dwingen en overlast in de buurt van woonomgevingen te voorkomen, kan het aangewezen zijn om knipt te voorzien voor vrachtverkeer op deze aanrijroutes.**
- De **Lokale VRN** zijn aan te duiden door de lokale overheden en ontsluiten de lokale bedrijvigheid richting hoger vrachtroutenetwerk. Enkel herkomst- of bestemmingsverkeer is hier welkom.

Vrachtstromen stoppen niet aan de grenzen van onze vervoerregio. Afstemming van het voorgestelde vrachtgeleidingsnetwerk tussen vervoerregio Kortrijk en de voorstellen van de omliggende (vervoer)regio's is dan ook nog noodzakelijk.

Kwaliteitseisen Vrachtroutenetwerk

Bij de selectie regionaal netwerk en de aanrijroutes worden volgende kwaliteitseisen gehanteerd.

Kwaliteitseisen	Regionaal netwerk	Aanrijroutes
1. Modal shift	X	
2. Woonzones ontzien	X	X
3. Waar mogelijk ontvlechten	X	X
4. Knopen en bedrijventerreinen zsm naar hoger wegennet ontsluiten	X	X
5. Bedrijventerreinen naar multimodale logistieke knopen ontsluiten	X	
6. Minimaliseren omrijfactoren	X	X
7. Maasverkleiningen (binnen hoger niveau) voorkomen, tenzij dit noodzakelijk is om omrijfactoren in te perken (zie vorig punt)	X	X

Voor de inrichtingsprincipes van de weg verwijzen we naar de inrichtingsprincipes van de bijhorende wegencategorisering. De hoofdvrachtroutes volgen de inrichtingsprincipes van de hoofdwegen (EHW en VHW), de regionale vrachtroutes en aanrijroutes volgen de inrichtingsprincipes van het dragend wegennet (RW en IW) of lokale wegennet.

EEN GOEDE AFSTEMMING TUSSEN DE NIEUWE WEGENCATEGORISERING EN HET VRACHTROUTENETWERK IS CRUCIAAL.

Het vrachtroutenetwerk is uitgewerkt volgens een boomstructuur in functie van het ontsluiten van de bedrijvenzones. Het voorzien van een raster voor het vrachtroutenetwerk zou ongewenste routes doorheen woongebieden stimuleren wat niet gewenst is. De wegencategorisering is een rasterstructuur gericht op het verbinden. Beide netwerken zijn **niet perfect op elkaar af te stemmen**, maar in de werkgroepen steeds samen besproken en maximaal complementair.

De regio is zeer bedrijvig met een grote spreiding van bedrijventerreinen tot gevolg. Daardoor is vracht ook zeer verspreid over het hele wegennet. De intentie is om met een interlokale kapstok aan te duiden waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken. Niet-selectie van een weg binnen één van deze netwerken betekent niet automatisch dat vracht er geweerd wordt. Herkomst- of bestemmingsverkeer is er toegelaten, maar het is niet de bedoeling er doorgaand vrachtverkeer te faciliteren. Doorgaand verkeer wordt hierbij gezien als verkeer dat zowel herkomst als bestemming buiten de maas heeft, maar toch door de maas passeert.

	Dragend netwerk	Geen dragend netwerk
Geselecteerd binnen VRN als Vlaamse en regionale vrachtroute *Bevoegdheid bij Vlaanderen*	Vrachtverkeer en doorgaand personenverkeer is toegestaan	Vrachtverkeer is toegestaan ifv ontsluiting. Korte stukken ifv ontsluiting van regionale bedrijventerreinen en overslagpunten (vb. . N338 naar Menen Grensland)
Geselecteerd binnen VRN als aanrijroute *Bevoegdheid bij VVR*	Vrachtverkeer en doorgaand personenverkeer is toegestaan	Vrachtverkeer is toegestaan ifv lokale ontsluiting omliggende bedrijven. Regionaal doorgaand verkeer (zowel vracht als personen) niet. Maatregelen kunnen genomen worden voor weren doorgaand verkeer, vb. ANPR-camera's, controle adhv OBU-data,....vb. N43 tussen Harelbeke en Waregem,
Niet geselecteerd binnen VRN	Er kunnen maatregelen genomen worden tegen vrachtverkeer op voorwaarde dat alle plaatsen die vracht genereren bereikbaar blijven. Vb. N36 tussen E17 en Kaster, N366 tussen N32 en LAR.	De wegbeheerder kan maatregelen nemen tegen vracht- en personenverkeer, op voorwaarde dat alle plaatsen die vracht genereren bereikbaar blijven Bv. tonnagebeperkingen of circulatiemaatregelen

5.5.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

VOORLOPIGE SELECTIE IN AFWACHTING VAN VERFIJNING METHODIEK WEGENCATEGORISERING

Afstemming selectie omliggende vervoerregio's en lokale mobiliteitsplannen

Op de vervoerregioraad van 18 februari 2022 is een eerste voorstel van de selectie van de wegencategorisering en vrachtroutenetwerk goedgekeurd. Hierbij was de voorwaarde om deze wegencategorisering af te stemmen met de omliggende vervoerregio's en de lopende lokale mobiliteitsplannen.

Uit afstemming met de omliggende vervoerregio's en lokaal mobiliteitsplan van Kortrijk is gebleken dat er verschillende uitwerkingen van de methodiek van het robuuste wegennet worden gebruikt in de aangrenzende vervoerregio's Westhoek en Midwest. Hierbij is voornamelijk de functie die wordt toegekend aan de interlokale wegen en de aanrijroutes voor het vrachtverkeer niet dezelfde.

Binnen MOW wordt de methodiek van de nieuwe wegencategorisering momenteel verder verfijnd. Bij de selectie in deze nota is uitgegaan van de visie zoals hierboven en in de onderzoeksnota in bijlage beschreven. Mogelijke aanpassingen kunnen nodig zijn aan de selectie op basis van deze verfijning van de methodiek en wordt meegenomen als verder onderzoekstraject bij de acties.

Afstemming selectie met routes uitzonderlijk vervoer en calamiteitenroutes

Het dragende netwerk in de wegencategorisering heeft een functie bij calamiteiten. Eer verfijning van de definitie van calamiteiten is noodzakelijk. Is dit ook voor dagelijkse files, of enkel bij incidenten. De vervoerregio geeft aan dat het niet wenselijk is dat het dragende wegennet wordt ingezet voor het opvangen van structurele files op het hoofdwegennet.

Daarnaast wordt ook een afstemming met de calamiteitenroutes als onderzoeksvraag naar voren geschoven. Analoog voor een aftoetsing van het vrachtroutenetwerk met het netwerk voor uitzonderlijk vervoer aangewezen. Ook het onderlinge verband met andere geleidingsthema's (vb. inrichtingseisen, kilometerheffing, …) dient nader onderzocht te worden. Door hun regio-overstijgende karakter kijkt de vervoerregio hiervoor naar de Vlaamse en federale overheid.

Nood zicht op consequenties van de selectie van wegen

De vervoerregio geeft aan dat voor het vastleggen van een selectie van wegen er eerst zicht moet zijn op de mogelijke implicaties. Wat betekend de selectie van een weg als dragend wegennet of regionale vrachtroute op zaken zoals tolheffing en inzet in calamiteitenroutes. **Voor beheer geeft de vervoerregio aan dat een selectie geen automatische aanvaarding is van mogelijke wijzigingen in het beheer.**

De selectie van de wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk is VOORLOPIG.

Bij verdere verfijning van de methodiek door MOW kunnen mogelijke aanpassingen nodig zijn. Daarnaast is een afstemming nodig met de calamiteitenroutes en de routes van het uitzonderlijk vervoer. En is een duidelijk beeld nodig wat de consequenties zijn van een wel of niets selectie in een bepaalde categorie op vlak van tolheffing en inzet in calamiteitenroutes. De implicaties van de wegencategorisering zijn namelijk nog onvoldoende gekend om tot een formeel standpunt over te gaan.

N382 als regionale weg

De route van de N382 doorheen de kern van Anzegem is op vandaag een aandachtspunt voor de leefbaarheid. De weg doorsnijdt de kern van Anzegem en passeert vier scholen. Analoog voor de N8 doorheen het centrum van Avelgem. De combinatie van de N8 en N382 als regionale weg in het zuiden van de regio vangt de verkeersdruk, waaronder ook vracht vanuit het zuiden van de regio, vanuit de regio rond Ronse en Wallonië op. De selectie van beide als regionale weg is belangrijk om het verkeer door de kernen langs deze regionale wegen te spreiden. Bij een niet-selectie van de N382 als regionale weg komt bijkomende verkeersdruk terecht op de N8, in het centrum van Avelgem.

De gemeente Anzegem geeft aan enkel akkoord te kunnen gaan met de opname van de N382 wanneer aan volgende randvoorwaarden wordt voldaan: de realisatie van een omleidingsweg in functie van de verkeersleefbaarheid en afstemming op federaal niveau omtrent vrachtroutes en de invoering van tolheffing.

BOUWSTENEN

Optimalisatie van het hoofdwegennet

De selectie van het hoofdwegennet is op Vlaams niveau georganiseerd, echter kunnen de vervoerregio's wel advies uitbrengen op de selectie. De vervoerregio Kortrijk onderschrijft het Vlaamse voorstel volledig met de selectie van deE17 en E403 als Europese hoofdweg en A19 als Vlaamse Hoofdweg.

De hoofdwegen zijn op vandaag reeds ingericht conform de inrichtingsprincipes. Wel zijn optimalisaties in functie van een verbeterde doorstroming belangrijk. Vanuit de vervoerregio worden geen uitspraken gedaan over keuzes binnen specifieke projecten. Deze zijn te onderzoeken in de betrokken dossiers. Lopende dossiers voor optimalisatie van het hoofdwegennet in de regio zijn het complex Aalbeke en de optimalisatie van de R8 (KR-8).

Optimalisatie van het dragend netwerk

Het optimaliseren van het dragende wegennet omvat enerzijds het inrichten van deze wegen volgens de gewenste inrichtingsprincipes. Hierbij wordt uitgegaan van een snelheid van 70 km/u (BUBEKO) en 50 km/u (BIBEKO). Er wordt selectief omgegaan met aantal aansluitingen en een vlotte doorstroming wordt nagestreefd.

Daarnaast zijn verschillende projecten lopende in de vervoerregio die een verbetering voor de doorstroming en verkeersveiligheid van dit dragende wegennet vooropstellen. Vanuit de regionaal mobiliteitsplan wordt geen uitspraak gedaan over keuzes binnen specifieke projecten. Deze zijn te onderzoeken in de betrokken dossiers. Lopende dossiers zijn: omleidingsweg Anzegem, ontdubbeling N58, optimalisatie noorden R8, te onderzoeken omleidingsweg Moen-Avelgem.

Ten zuiden van de E17 dient het doorgaande regionale verkeer maximaal te worden gebundeld op de N8 en de N382. In functie van het hierbij ontlasten van de kernen is in Anzegem uitgegaan van de realisatie van een rondweg. De realisatie van deze omleidingsweg wordt gezien als een randvoorwaarde voor het selecteren van de N382 als regionale weg (anders een interlokale weg).

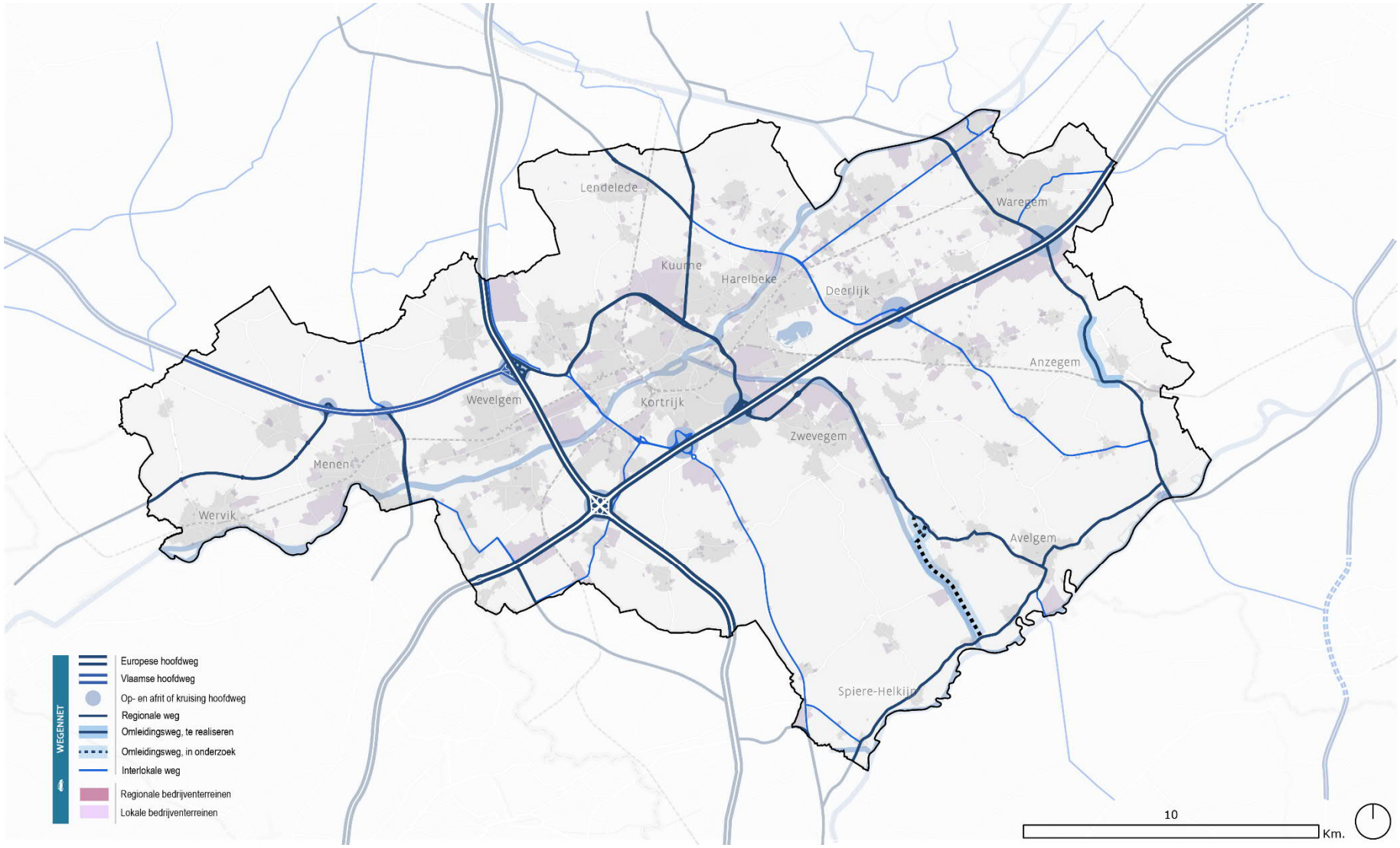
.

Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer

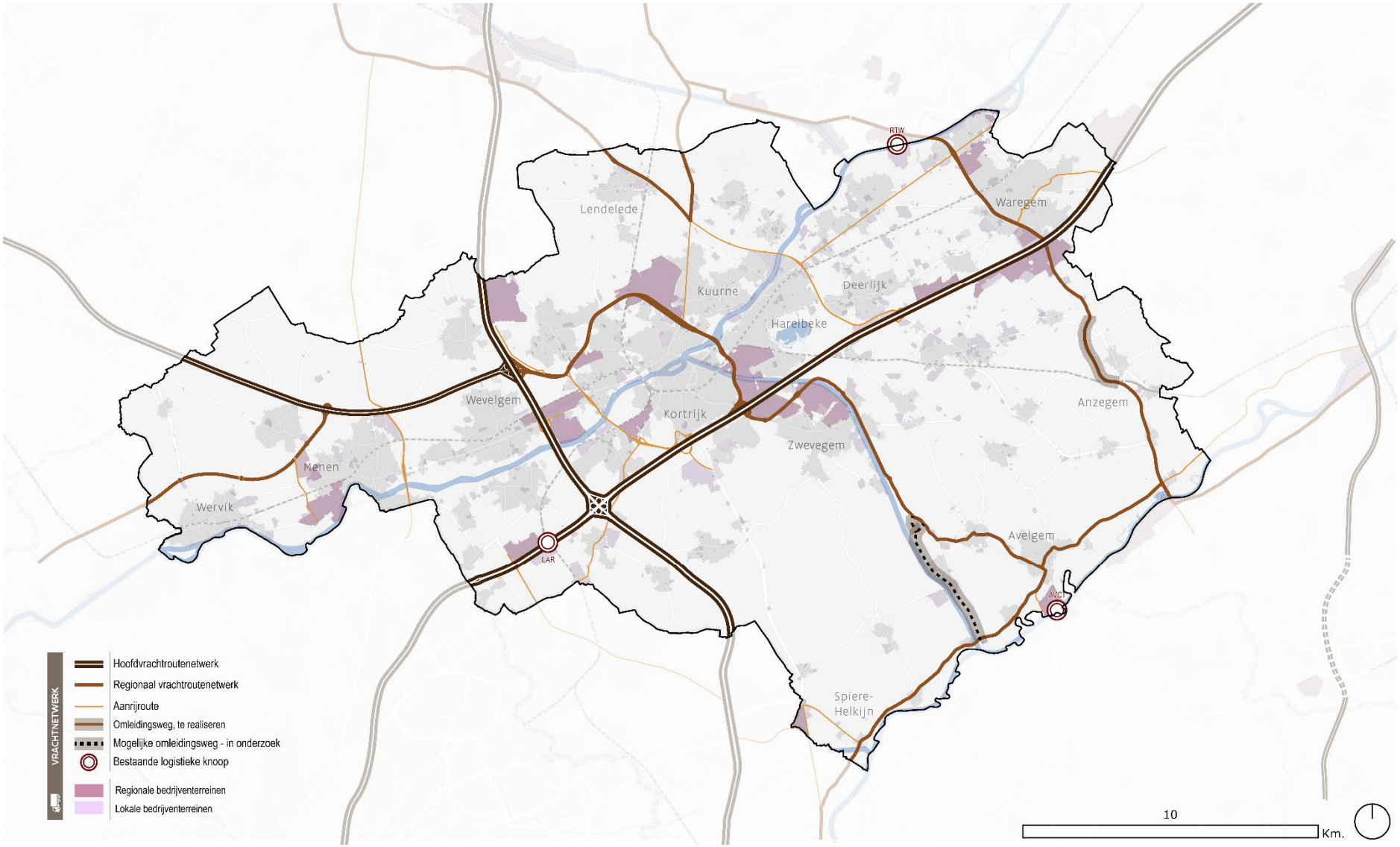
Alle andere wegen (niet aangeduid op deze kaart) zijn lokale wegen. Zij hebben geen verbindingsfunctie en worden maximaal gevrijwaard van regionaal doorgaand verkeer. Ze ontsluiten de mazen binnen het raster van het dragend wegennet en geven er toegang tot de woningen en functies. De lokale wegen en de publieke ruimte worden ingericht voor duurzame verplaatsingen en aangename leefomgevingen.

Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk

De selectie van het VRN is niet het einde van het verhaal, maar het begin. Er moet op worden toegezien dat het effectief gevolgd wordt. Dit omhelst verschillende facetten waar de vervoerregio een rol in kan spelen. Onderling afstemmen van vrachtverboden, vrachtmilderende maatregelen, bebording en bewegwijzering in lijn met VRN. Aanleveren van relevante brondata voor verwerking in routeringssoftware (vb. Digitalisering lokale vrachtverboden,...) en Regionaal afgestemd handhavingsbeleid. Vanuit de hogere overheid is een vertaling van VRN naar routeringssoftware een belangrijke taak.



SELECTIE WEGENCATEGORISERING.



SELECTIE VRACHTROUTENETWERK

EN VERDER

Acties & onderzoeksprojecten

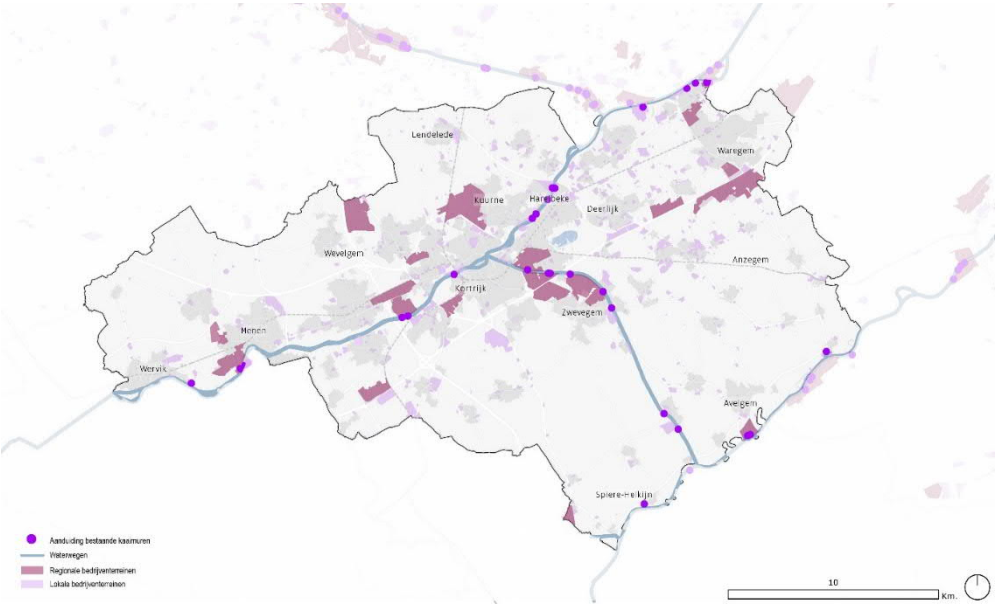
- Af te stemmen op lopende projecten en studies:
    - Optimalisatie doorstroming en veiligheid van de op- en afrittencomplexen van de R8 met de E17 (KR8)..
    - Omleidngsweg N8 Heestert/Moen
    - Optimalisatie oostelijke deel R8
    - Ontdubbeling N58
- Zoals aangegeven is de selectie van de wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk voorwaardelijk. Door verfijning van de methodiek (selectie, link calamiteitenroutes, link routes uitzonderlijk vervoer, implicaties van wegencategorisering) en afstemming met de omliggende regio's en lokale mobiliteitsplannen zullen mogelijke aanpassingen noodzakelijk zijn. Dit is op te nemen in een verder onderzoekstraject. Hierbij moet een definitieve selectie worden vastgelegd, evenals een afbakening van de interlokale mazen.
- Het wegennet stop niet aan de grenzen van de vervoerregio. Afstemming met de omliggende regio's, maar ook over de gewest- en landsgrenzen heen is noodzakelijk. Afstemming met de vervoerregio's Westhoek en MidWest is gedaan. Afstemming met de vervoerregio Vlaamse Ardennen is lopende. Afstemming met Wallonië is nog noodzakelijk. Openstaande vragen:
    - Rol van de van de N437 in het vrachtroutenetwerk en de wegencategorisering.
    - Rol van de N8 tussen Kluisbergen en de N50. De vervoerregio Kortrijk is vragende voor een regionale weg ifv van het ontsluiten van de industrie te Luisbergen naar de primaire weg N50.
    - Rol van de N391 (zowel voor personenwagens als vrachtverkeer) tussen Avelgem – Celles en de aansluiting op de N48.
    - Aansluiting via de N43 naar de N58 in Wallonië.
- Landbouwverkeer: is van lokale orde. In principe volgen zij (deels) de landbouwwegen. Wanneer ze voor andere doeleinden worden ingezet (vb. Afvoer grond van werven) zouden ze zich als reguliere vracht moeten gedragen. De eventuele niet naleving ervan is een kwestie van regelgeving en handhaving buiten de scope van het RMP.
- De interlokale mazen zijn gemeentegrenzen overschrijdend. Bijgevolg is het van belang dat de lokale besturen gebiedsgericht samenwerken en maatregelen binnen de interlokale mazen formuleren. Vanaf dat de nieuwe wegencategorisering ingevoerd is kan de vervoerregio initiatiefnemer zijn om bepaalde aangrenzende gemeenten samen te zetten voor de aanpak van het lokaal sluipverkeer in een specifieke regio.
- Op hoger niveau is op te nemen hoe een vertaling naar routeringssoftware van de gewenste routes kan gebeuren. De regio kan ondersteunen door bijdrage in digitalisering en delen van data.
- De Muizelstraat (op grondgebied Wevelgem) wordt geselecteerd als interlokale weg, op vraag van VVR Midwest. De gemeente Wevelgem vraagt bij deze selectie structurele verbeteringen te onderzoeken voor de aansluiting met het hogere wegennet om verdere filevorming (ook ten gevolge van de nieuwe industriezone in Sint-Eloois-Winkel) ter hoogte van de Rijksweg tegen te gaan.

5.6. WATERWEGENNET

De vervoerregio Kortrijk wordt gekenmerkt door een zeer sterk uitgebouwd waterwegennet. De Schelde en Leie zijn van oudsher belangrijke binnenvaartassen die dankzij de Seine-Scheldeverbinding enkel verder aan belang winnen. Deze grootschalige infrastructuurwerken (vooral langs de Leie) maken dat schepen van 4.500 ton elkaar vlot kunnen passeren op de verbinding tussen Gent/Antwerpen en Frankrijk. De mogelijkheid om grotere schepen in te zetten, maakt de binnenvaart kostenefficiënter en zwengelt zo de potentiële modal shift aan. Langsheen Schelde en Leie liggen diverse kaaimuren, gekoppeld aan individuele bedrijven. Beide rivieren beschikken daarnaast ook over een containerterminal (RTW langs de Leie en AVCT langs de Schelde) die de binnenvaartassen ook toegankelijk maakt voor bedrijven zonder een eigen kaaimuur.

In het Complex project "Opwaardering en/of aanpassing van het Kanaal Bossuit-Kortrijk (PLAN B-K) voor klasse Va -schepen" heeft de Vlaamse Regering een startbeslissing genomen. Op de agenda van de onderzoeks- en uitwerkingsfase van het complex project staat onder andere een ruimtelijke-economische inplanting van watergebonden bedrijvigheid met de ontwikkeling van een **regionaal overslagcentrum (ROC)** of **specifieke overslagcentra (SOC) langsheen** het kanaal. De opwaardering van het KBK zou daarmee niet alleen leiden tot snellere (en dus goedkopere) binnenvaartverbindingen tussen Leie en Schelde, maar zou ook binnen de vervoerregio zelf de potentie voor watergebonden bedrijvigheid een bijkomende 'boost' kunnen geven.

De aanwezigheid van drie binnenvaartterminals (RTW, AVCT en ROC KBK) strategisch gespreid over de regio, maar op korte afstand van elkaar biedt potentie de regio quasi integraal aan te sluiten op het water met een beperkt voor- of natransport over de weg. Voorwaarden daarbij zijn wel dat de terminals elk goed ontsloten zijn via de weg, met een minimum aan overlast voor de omwonenden én dat een synchromodaal systeem ontstaat waarbij de verschillende terminals elkaar versterken in plaats van te verzwakken.



ROL VAN DE VERVOERREGIO

Bevoegdheid van de vervoerregio: Het waterwegennetwerk is Vlaamse materie. De vervoerregio kan hier adviserend werken en Vlaanderen sensibiliseren om in overleg te gaan met marktpartijen

5.6.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE

Gelet op de sterke strategische troeven die de vervoerregio Kortrijk toebedeeld heeft gekregen, zetten we als vervoerregio maximaal in op een modal shift richting de binnenvaart. In dit luik focussen we op het infrastructurele en de organisatorische component. Het ruimtelijk stimuleren van de binnenvaart via een herstructureringsstrategie en inzet op watergebonden bedrijvigheid is reeds aan bod gekomen in het hoofdstuk 'Ruimte'. Het ontwikkelen van multimodale logistieke knopen komt verderop in de visienota aan bod.

Als vervoerregio zetten we alles in het werk **om zoveel mogelijk potentiële struikelblokken voor bedrijven richting modal shift weg te nemen**.

INZETTEN OP OPWAARDERING BINNENVAART VANUIT SEINE-SCHELDE PROJECT

In het grensoverschrijdend **binnenvaartproject Seine-Schelde** wordt ingezet op een gemoderniseerde verbinding tussen Seine en Schelde zodat grotere binnenvaartschepen met tot drie lagen containers binnenkort vlot kunnen passeren. De vervoerregio schaart zich achter dit project om van de binnenvaart een volwaardig alternatief maken voor goederenvervoer over de weg. Binnen de regio worden hiervoor aanpassingen gedaan aan bruggen en is de opwaardering van de Leie en de Boven-Schelde voorzien voor schepen van minstens klasse Vb. Daarnaast wordt in PLAN B-K onderzocht hoe een verbinding voor grotere binnenschepen (klasse Va) tussen de Schelde en de Leie en omgekeerd er kan uitzien. Een uitspraak over de mogelijke oplossingen binnen de lopende projecten wordt niet gedaan door de vervoerregio.

VOORZIEN VAN EEN MIX AAN AANGEPASTE TOEGANGSPUNTEN

Een sterk netwerk alleen volstaat niet, bedrijven moeten ook beschikken over **toegangspunten**. Dit kan via een multimodale logistieke knoop (zie verder) of via een eigen of publieke kaaimuur. Individuele kaaimuren worden 'op maat' van de concessionaris gebouwd en in concessie gegeven. De Vlaamse overheid (DVW) komt financieel tussen in de bouw van de kaaimuur, maar zet daar wel een tonnage-engagement tegenover. Om zich aan dit engagement te houden, staat het de concessionaris vrij om zijn eigen watergebonden overslag aan te vullen met dat van geïnteresseerde bedrijven uit de regio. Op die manier kunnen niet-watergebonden bedrijven ook proeven van de troeven van de binnenvaart.

Naast individuele (in concessie gegeven) kaaimuren kunnen bedrijven ook 'ad hoc' gebruik maken van publieke kaaimuren. Als vervoerregio zien we nog veel potentieel in het **stimuleren van het gebruik van deze kaaimuren** door bedrijven in de regio. Dit ofwel in functie van een specifiek project (vb. werf in de buurt) of als opstap naar een eigen kaaimuur in concessie. Goederen worden in verschillende verschijningsvormen getransporteerd (in bulk, op paletten of in containers). Om deze over te slaan is vaak specifiek aangepast materieel nodig. Vanuit de vervoerregio monitoren we waar binnen de regio welke goederen overgeslagen kunnen worden en zorgen we ervoor dat er een goede mix is aan aangepaste toegangspunten op maat van de noden van de bedrijven binnen de regio.

IN DIALOOG GAAN MET DE MARKT VOOR STIMULEREN BINNENVAART

Om multimodaliteit alle kansen te geven, is ook een **dialoog met de markt nodig**. Er zijn een aantal gebruiken binnen de logistieke wereld die de containerbinnenvaart deels de wind uit de zeilen nemen. Daarbij denken we aan de behandeling van binnenvaart in zeehavens, die achtergesteld is aan die van de zeevaart, de beperkte tijd dat containers (zonder extra kost) op kaai kunnen blijven staan, maar vooral het feit dat containers vaak enkel op een terminal in de zeehaven aan- of afgeleverd dienen te worden. Hierdoor neemt de totaal af te leggen afstand toe, wat tot een suboptimale werking leidt. Onder voorwaarden wordt soms wel een terminal dieper in het binnenland als inland depot -een 'vertrouwd' aan- en afleverpunt - aangeduid. Deze 'spelregels' spelen vooral in het nadeel van de binnenvaart.

Vanuit de vervoerregio doen we een oproep aan de hogere overheden en de havenbedrijven om met de rederijen in dialoog te gaan over deze gebruiken en samen te zoeken naar mogelijkheden om deze gebruiken te versoepelen ten voordele van de binnenvaart.

5.6.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN VOORSTELNETWERK

Deze visie vertaalt zich in de regio tot volgende bouwstenen.

✓ **Opwaarderen binnenvaart binnen Seine-Schelde project.**

De vervoerregio staat achter het verhogen van de capaciteit zodat transport over weg verlaagd kan worden. Vanuit de VVR wordt geen uitspraak gedaan over keuzes binnen specifieke projecten. Deze zijn te onderzoeken in de betrokken dossiers.

Lopende projecten zijn opwaardering Leie en Boven-Schelde, PLAN B-K en aanpassen bruggen ifv faciliteren 3-laagse containerschepen (ipv 2-laagse).De haalbaarheid en het gewenste tracé voor het kanaal Bossuit-Kortrijk worden onderzocht binnen het project PLAN B-K

✓ **(verdere) uitbouw van netwerk (publieke) kaaimuren**

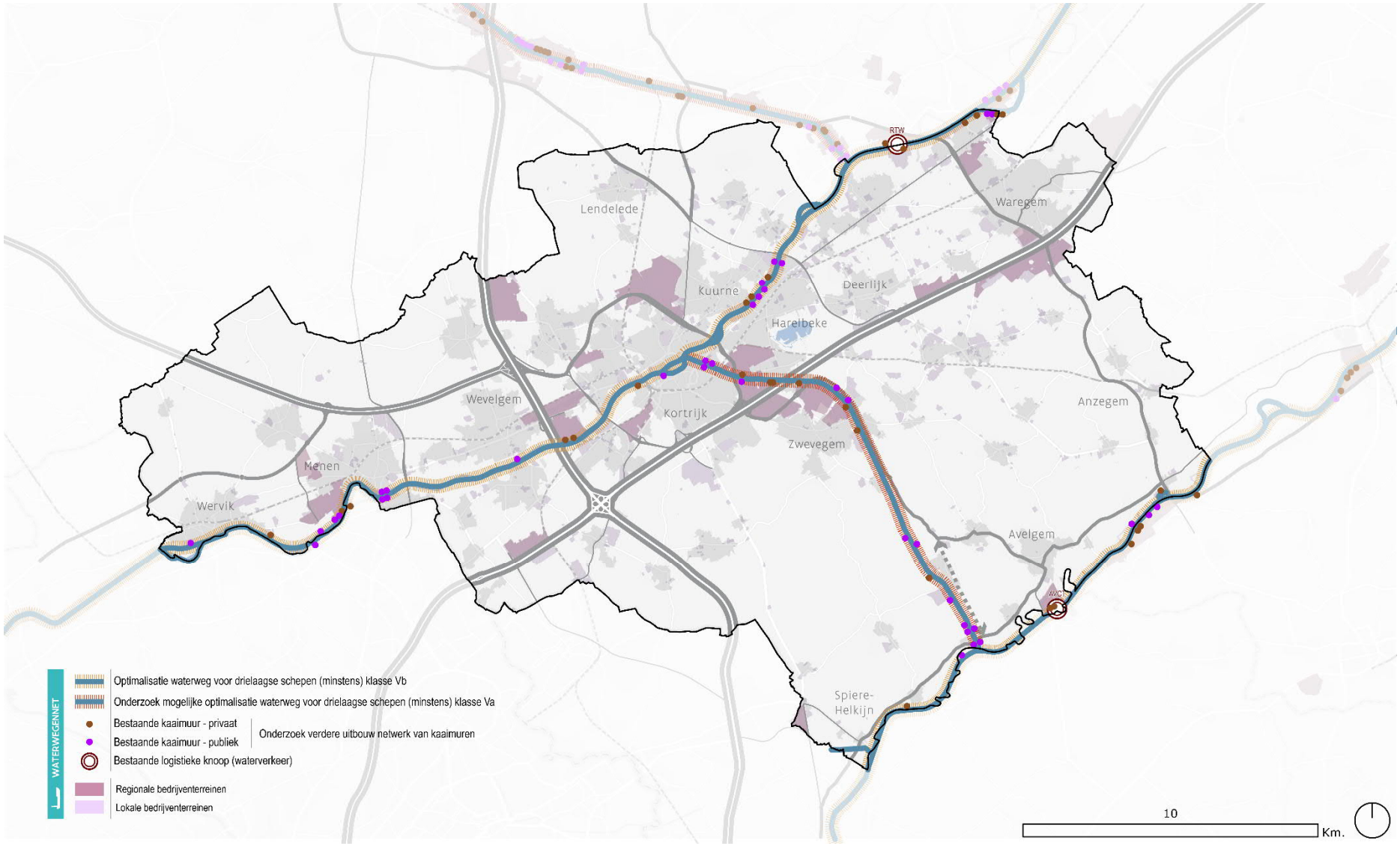
EN VERDER

Af te stemmen met lopende projecten en studies:

- In het project plan B-K wordt de haalbaarheid en de mogelijke tracé's voor de opwaardering van het Kanaal Bossuit – Kortrijk onderzocht. Op vandaag is hierover nog geen beslissing genomen vanuit de Vlaamse Regering.

Mogelijke acties & onderzoeksprojecten:

- Infrastructurele aanpassingen aan het waterwegennetwerk brengen ruimtelijke vragen met zich mee. Zo valt te denken aan de wachtplaats voor schepen van klasse Vb, de bochtaanpassing van de Leie, de monding van de Heulebeek, de jachthaven in Kuurne en de relatie met natuurherstel en -ontwikkelingsmogelijkheden in en nabij de Leievallei. Afstemming met de gewenste ruimtelijke visie is noodzakelijk.
- Bekijken mogelijke potentiële locaties voor uitbouw van kaaimuren in samenspraak met het ruimtelijk beleid.



NETWERKKAART WATERWEGEN

5.7. MOBIPUNTEN (HOPPINPUNTEN)

Om mensen aan te sporen tot het combineren van vervoersmiddelen zal het belangrijk zijn om voldoende aandacht te besteden aan het uitwerken van **eenvoudig ingerichte en efficiënte mobipunten**, zodat de overstap van de ene naar de andere vervoerswijze vlot en logisch verloopt.

De verschillende vervoersnetwerken (fiets, bus, trein, auto, deelsystemen,...) komen samen in vervoersknopen. Sommige vervoersknopen kunnen worden ingericht als mobipunten. **Mobipunten** verschillen van gewone vervoersknooppunten doordat ze **goed uitgerust en kwalitatief** worden ingericht. Mobipunten zijn die knopen die het geheel van de verschillende netwerken bundelen tot één geheel dat verstaanbaar, samenhangend, helder en uniform is. Ze vormen de hotspots in het toekomstige mobiliteitssysteem. Een mobipunt is dan ook veel meer dan een halte. Het zijn overstappunten waar een divers aanbod van vervoersmogelijkheden beschikbaar is voor de reiziger en dat eventueel ook voorzien is met extra diensten. Deze knooppunten worden voorzien op plekken met een voldoende vervoerspotentieel. Ze faciliteren combimobiliteit en dragen zo bij tot de Vlaamse beleidsvisie 'Basisbereikbaarheid'. Mobipunten maken de brug tussen gebruiker, mobiliteit en ruimte.

Deze knopen krijgen als merknaam '**Hoppinpunten'**. Met **Hoppin** maakt de Vlaamse overheid de mobiliteitstransitie zichtbaar in het straatbeeld en herkenbaar voor de gebruiker. De Hoppinpunten zijn een van de mobiliteitsoplossingen aangeboden onder het mobiliteitsmerk Hoppin. Vanuit de vervoerregio ligt de focus op de interregionale en regionale knopen. Internationale knopen zijn niet aanwezig in de regio. Het uitwerken van de lokale en buurtknopen vormt een taak voor de gemeenten waar de vervoerregio een adviserende rol in heeft.

ROL VAN DE VERVOERREGIO

Vanuit de vervoerregio ligt de focus op de interregionale en regionale knopen. Internationale knopen zijn niet aanwezig in de regio. Het uitwerken van de lokale en buurtknopen vormt een taak voor de gemeenten waar de vervoerregio een adviserende en coördinerende rol in heeft.

ONDERSCHEID TUSSEN KORTE EN LANGE TERMIJN

Mobipunten zijn een recent fenomeen. In tegenstelling tot het fiets- of autonetwerk bijvoorbeeld, is er geen 'huidige selectie' van mobipunten. In het 'Korte termijn OV-plan' werden reeds een aantal mobipunten aangeduid en voorbereid. We bouwen verder op deze aanzet, maar pinnen ons niet noodzakelijk vast op de locaties en categorisering in het OV-plan.

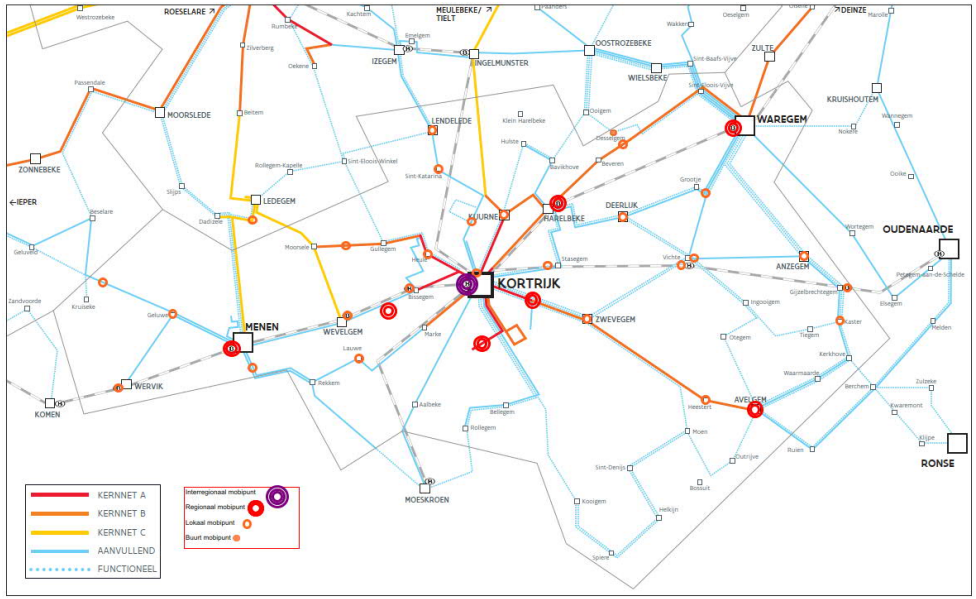
Tegelijk beschrijft het regionaal mobiliteitsplan de visie op mobiliteit op lange termijn. Sommige mobipunten zijn dan ook gerelateerd aan die visie op lange termijn, en zullen op korte termijn nog niet als mobipunten (van die categorie) bestempeld kunnen worden. Een onderscheid in de selectie tussen mobipunten op korte termijn (de locaties die vandaag of op zeer korte termijn in aanmerking komen als mobipunt) en mobipunten op langere termijn (de locaties die later in aanmerking komen) is in dit hoofdstuk dan ook zinvol.

Selectie op korte termijn

Om meteen aan de slag te kunnen met de uitbouw van de mobipunten , wordt een **selectie 'op korte termijn'** gebaseerd op de huidige mobiliteitssituatie, ruimtelijke structuur en categorisering vanuit het subsidiebesluit van de Vlaamse Regering.

Tijdens de vervoerregioraad van 5 maart 2021 werden de mobipunten op korte termijn vastgelegd. De kaart moet worden beschouwd als een **dynamische lijst** die steeds kan worden uitgebreid met nieuwe punten naar gelang de nood in functie van de subsidies zolang de visie rond de mobipunten in het regionaal mobiliteitsplan nog niet is afgewerkt en goedgekeurd. **In eerste instantie zijn de mobipunten geselecteerd van regionaal niveau en hoger en de lokale punten die zijn gelinkt aan het openbaarvervoersplan 2021**, namelijk:

- Mobipunten met deelsystemen vanuit het VoM
- Mobipunten in functie van aansluiting flex-vervoer
- Mobipunten aan stations NMBS
- Mobipunten ifv aansluiting kern op KN/AN van kern of bedrijvenzone of attractiepool
- Hoppinpunten aangegeven vanuit de gemeenten die in volle uitwerking zijn.

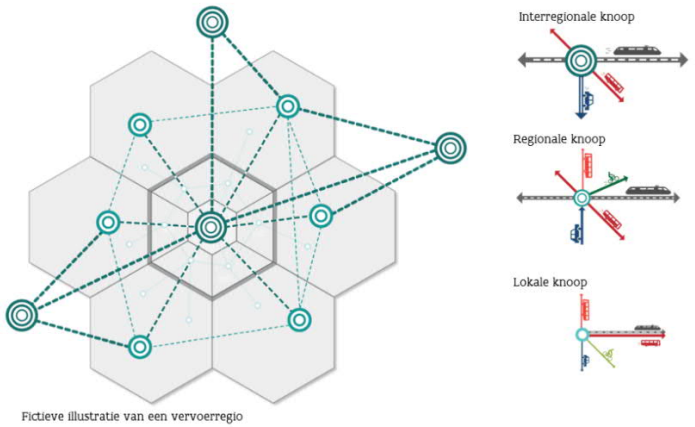


Selectie mobipunten op korte termijn (VVRR 5 maart 2021)

5.7.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

INDELING MOBIPUNTEN IN VERSCHILLENDE SCHAALNIVEAU'S ALS SCHAKELPUNTEN BINNEN EEN GELAAGD NETWERK.

Mobipunten hebben een bepaalde **gelaagdheid** die samenhangt met de functie van de netwerken die er verknoopt worden en met de functionaliteiten van de knoop.



Er zijn twee factoren die het schaalniveau van een mobipunt bepalen. Het **vervoerniveau** (of knoopwaarde) wordt bepaald door de in de knoop aangeboden netwerken en het vervoerniveau waarop ze zich bevinden. De **ruimtelijke context** (of plaatswaarde) wordt bepaald door de verstedelijkingsgraad van de locatie en/of de aanwezigheid van functies zoals bedrijvenpolen of specifieke voorzieningen (zorginstellingen, recreatie, handelszaken, ...). Hier spelen dus de behoeften van de lokale gebruiker en in het algemeen de gebiedstypologie.

Dit resulteert in twee logica's:

- De **netwerklogica** (het "overstappotentieel") vertrekkende vanuit de gebruikers van het mobiliteitsnetwerk;
- De **nabijheidslogica** (het "op- en afstappotentieel") vertrekkende vanuit de omwonenden en de mensen met een bestemming in de onmiddellijke omgeving van het knooppunt.

Hoe lager de categorie van het mobipunt hoe meer de nabijheidslogica doorslaggevend zal zijn en hoe hoger de categorie hoe meer de netwerklogica een rol zal spelen.

Schaalniveaus van mobipunten

De indeling in schaalniveau van de mobipunten wordt in het **BVR Hoppinpunten** gedaan vanuit de netwerklogica. De functie van het mobipunt als overstappunt is hierbij cruciaal. De Vlaamse Overheid onderscheidt vier niveaus van mobipunten: interregionaal, regionaal, lokaal en buurt. Om een locatie aan te duiden als een mobipunt van een bepaald niveau, moet het voldoen aan een aantal eisen.

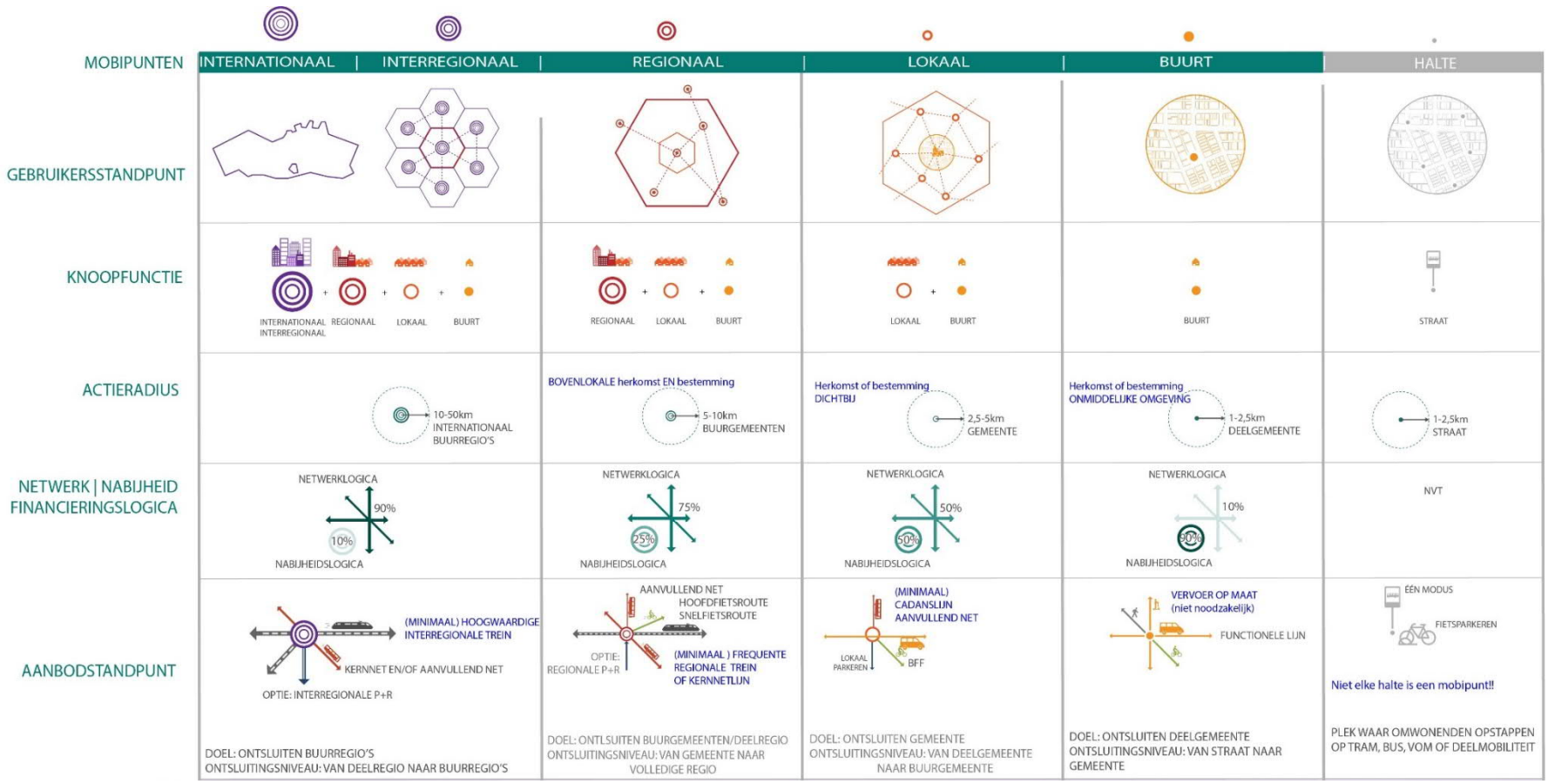
Interregionale mobipunten worden op basis van voornamelijk netwerklogica geselecteerd en kennen een ruim mobiliteitsaanbod van frequente interregionale, regionale en lokale verbindingen vanwaar uit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn. Deze mobiliteitsknooppunten bevatten minstens enkele hoogwaardige interregionale openbaarvervoerverbindingen van het treinnet.

Regionale mobipunten worden door de Vervoerregioraad geselecteerd op basis van voornamelijk de netwerklogica, zoals die wordt uitgetekend in dit regionaal mobiliteitsplan. Dit zijn de mobipunten die bediend worden door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet. Die mobipunten zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming.

Lokale mobipunten worden aangeduid door de lokale besturen en zijn gericht op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. De netwerklogica zoals die is uitgetekend door de vervoerregioraad is doorslaggevend voor de locatie van deze mobipunten. Maar deze mobipunten hebben in praktijk ook een belangrijke rol voor de omwonenden en bestemmingen in de onmiddellijke omgeving Ze worden bediend door een gecadanceerde openbaarvervoerverbinding.

Buurtmobipunten , zowel vanuit nabijheids – of netwerklogica worden door de lokale besturen aangeduid. De wervingsradius van deze mobiliteitsknooppunten beperkt zich tot de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen. Buurtmobipunten worden maximaal bediend door een functionele lijn of vervoer op maat. Indiener geen openbaar personenvervoer aanwezig is vormen deelvoertuigen de basis van het vervoeraanbod.

Volgende schema geeft een verdere uitwerking van dit Vlaamse kader. Op basis van de opgedane kennis tijdens de uitwerking van de Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten, Vervoerregio Antwerpen, Slimme Schakels voor stad Antwerpen en andere projecten heeft consortium STG leidende principes voor mobipunten uitgewerkt en verfijnd. Het volgend schema is hiervan het resultaat.



VERSCHILLENDE ROLLEN VAN EEN MOBIPUNT

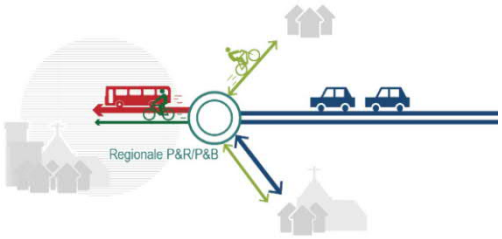
Mobipunten kunnen verschillende functies opnemen in het mobiliteitsnetwerk. Hieronder 5 mogelijke types: sommige mobipunten kunnen onder meerdere types vallen.

- Bestemmingsknoop: men bereikt het mobipunt via het openbaar vervoer, om dan te voet of met de (deel-)fiets de bestemming te bereiken.
- Vertrekknoop: de gebruikers komen met de fiets of te voet naar de knoop om dan met het openbaar vervoer de reis verder te zetten.
- OV-knoop: belangrijk kruispunt tussen meerdere OV-lijnen waar van de ene op de andere wordt overgestapt.
- Carpoolparking
- P&R en P&B

Gebiedsgerichte regionale P&R en P&B strategie

Gezien de typologische diversiteit binnen de vervoerregio zal de invulling van P&R en P&B, een specifieke aanpak vereisen voor de verschillende gebiedstypes.

Regionale P&R aan de rand van het stedelijk gebied voor opvangen van interregionale verplaatsingen



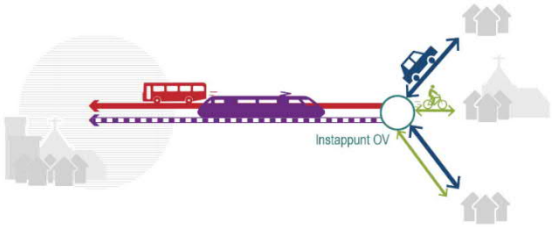
Het stedelijk gebied van Kortrijk genereert een groot aantal verplaatsingen over lange en middellange afstand. Verplaatsingen vanaf het hoofdwegennet kunnen worden opgevangen in regionale P&R aan de grens van het stedelijke gebied.

Deze P&R's zijn steeds gekoppeld aan het hoofdwegennet en een overstap op (hoogwaardige) voorstedelijke verbindingen is voorzien. Daarnaast zullen deze overstappunten niet enkel wagens van op langere afstand aantrekken, maar ook een overstap functie hebben voor voetgangers en fietsers uit de omliggende wijken en kernen. (als vertrekknoop)

Gezien de beperkte afstanden tussen de grens van het stedelijk gebied en het centrum zullen deze P&R ook steeds potentie hebben voor P&B, indien vlotte en veilige fietsroute beschikbaar is. Op locaties met minder frequent openbaar vervoer zal de P&B functie zelfs kunnen primeren.

Bundelen openbaar vervoerverplaatsingen vanuit landelijke gebieden

In de meer landelijke gebieden wordt het regionaal openbaar vervoer gebundeld op een aantal goed functionerende corridors.



Gelet op de grotere voortransportafstanden, spelen de auto en (e-)fiets hier een belangrijke rol. De voorzieningen aan de overstappunten worden hierop afgestemd.

Zo wordt getracht verplaatsingen op te vangen voor de files. Ook de stations in de landelijke gebieden fungeren als dit type van P&R. De haalbaarheid van potentie van dit type van P&R moet worden afgewogen.

UITGANGSPUNTEN SELECTIE MOBILITEITSKNOPEN

Vanuit de vervoerregio ligt de **focus op de interregionale en regionale mobipunten**. Het selecteren van lokale en buurt mobipunten is een taak van de steden en gemeenten om dit in lokale plannen verder uit te werken. Er wordt in deze nota geen uitspraak gedaan over de exacte locatie van de mobipunten. Voor sommige mobipunten zal er bovendien weinig discussie bestaan over de locatie (bv. stations). Voor andere (vooral lokale) mobipunten is de locatie minder eenduidig, en zal het een afweging zijn tussen centraliteit binnen de ruimtelijke structuur en de knooppuntfunctie binnen het vervoersnetwerk.

Sterke interregionale mobipunten

Een interregionaal Hoppinpunt is een plek waar er een ruim mobiliteitsaanbod is van hoogfrequente interregionale, regionale en lokale lijnen. Hierdoor werkt het op een afstandslogica van 10-50 km. Een reiziger zoekt namelijk een verbinding met steden uit andere vervoerregio's.

Een interregionaal mobipunt moet volgens het besluit Vlaamse regering (BVR) minstens enkele hoogwaardige interregionale treinlijnen bevatten. We stellen voor om in onze vervoerregio twee stations te selecteren: Kortrijk als bestaand interregionaal mobipunt en Waregem als potentieel bij uitbreiding van de interregionale treinverbindingen.

Regionale hoppinpunten gelinkt aan regionaal OV-aanbod en regionale ontwikkelingspolen

Een regionaal Hoppinpunt is een plek waar een frequente regionale lijn met een gegarandeerde doorstroming stopt en waar de voornaamste gebruikers hun bestemming of herkomst niet in de onmiddellijke nabijheid van het punt hebben. De afstandslogica voor herkomst of bestemming werkt op een schaal van 5 à 10km.

Een regionaal mobipunt wordt minimaal bediend door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet. Ondanks het sterke aanbod in het regionaal openbaar vervoer is niet elk station op de spoorlijn of elke halte van de HOV-as een regionale knoop. Enkel stations die reizigers aantrekken uit de omliggende gemeenten en/of een interessante verknoping aanbieden met andere lagen van het OV, fiets of auto.

Kader voor selectie lokale mobipunten

Een lokaal Hoppinpunt is een halte waar de voornaamste gebruikers hun bestemming of herkomst in de nabijheid van dit punt hebben, met vaak een maximum van 2,5 km afstand of zo'n 10 minuten fietsen. Lokale mobipunten worden bediend door frequente lokale OV-verbindingen (minimaal 60') en richten zich vooral op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt.

Voor de lokale Mobipunten stellen we voor om op korte termijn **per kern minstens één mobipunt** te selecteren indien een cadanslijn doorheen de kern rijdt vanuit het OV-plan korte termijn. Op lange termijn zien we 1 mobipunt per kern aansluitend op de visie van een ontsluiting van elke kern in de regio. In de kernen met een treinverbinding is het station de uitgelezen locatie voor het lokale mobipunt (als het station nog niet als interregionaal of regionaal mobipunt geselecteerd is). In kernen zonder treinverbinding, wordt een belangrijke bushalte (waar idealiter verschillende lijnen samenkomen) geselecteerd met een duidelijk potentieel voor overstap tussen vervoerswijzen. Het lokaal mobipunt heeft bovendien steeds een centrale functie in de kern, met aangename publieke ruimte en heeft diverse voorzieningen nabij. Grotere kernen, waar het aanbod aan openbaar vervoer divers en verspreid is, kunnen meerdere (lokale) mobipunten bevatten.

Ook buiten de kernen kunnen lokale mobipunten geselecteerd worden. Aan grootschalige tewerkstellingsgebieden, attractiepolen, kleinere park-and-rides, kruisingen van bovenlokale lijnen en belangrijke carpoolparkings worden locaties geselecteerd waar verschillende vormen van transport samenkomen. Het mobiliteitsaanbod op deze locaties zal vooral gericht zijn op natransport.

Het is aan de lokale besturen om de lokale mobipunten vast te leggen. Dit kader kan hierbij een richtlijn zijn. Het aantal mobipunten per kern is evenredig met de mobiliteitsproductie in de kern. De vervoerregio heeft de taak om het evenwicht tussen aantal mobipunten per kern te bewaken.

BELANG VAN KRITISCHE BLIK BIJ SELECTIE

Ondanks het sterke aanbod in het regionaal openbaar vervoer is niet elk station of elke bushalte een regionaal of lokaal mobipunt. Het is van belang om net die punten te selecteren die aantrek kennen vanuit de juiste actieradius en een interessante verknoping aanbieden met het OV-, fiets- en/of autonetwerk. Een overaanbod zal de kracht van deze knopen ondermijnen.

KWALITEITSEISEN MAXIMAAL BEKEKEN VANUIT DE BRIL VAN DE REIZIGER

Om deze knopen in te richten als kwalitatieve mobipunten zijn bepaalde richtlijnen essentieel. We bouwen daarvoor voort op de bestaande richtlijnen. Bij het uitwerken van de mobipunten volgens het principe van combimobiliteit moet er ten allen tijden vanuit de **bril van de reiziger** gekeken worden.

Sinds 25 december 2020 is het **BVR (Besluit Vlaamse Regering) Mobipunten** van kracht. Dit is het uitvoeringsbesluit van het decreet Basisbereikbaarheid waarin enkele regels worden vastgelegd met betrekking tot Mobipunten/Hoppinpunten en waarin een subsidiereglement wordt uitgewerkt. Indien gemeenten/ wegbeheerders subsidies willen krijgen van departement MOW (mobiliteit en openbare werken) dienen ze te voldoen aan de voorwaarden van het BVR. De Vlaamse Regering heeft op vrijdag 11 februari 2022 het Besluit Hoppinpunten definitief goedgekeurd. Deze aanpassingen zijn geïntegreerd in deze nota.

Dit Besluit van de Vlaamse Regering legt een aantal basisvereisten vast, los van het type mobipunt, voor mobipunten die worden voorzien van de merknaam Hoppin. Een Hoppinpunt moet volgens dit besluit **ten minste** uitgerust zijn met de volgende zaken:

- Parkeerplaatsen indien deze nodig zijn op de locatie in kwestie, waarbij rekening wordt gehouden met plaatsen voor personen met een beperking.
- Een fietsenstalling inclusief stalplaatsen die ruim genoeg zijn voor buitenmaatse fietsen.
- Informatiedragers en infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken
- Is herkenbaar door de toepassing van de merkarchitectuur over basisbereikbaarheid op een of meer van de zuilen of palen die het Hoppinpunt aangeven.
- Is goed toegankelijk voor alle gebruikers, met of zonder handicap, ongeacht leeftijd en omstandigheden, zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen. De haltes en perrons zijn toegankelijk ingericht.

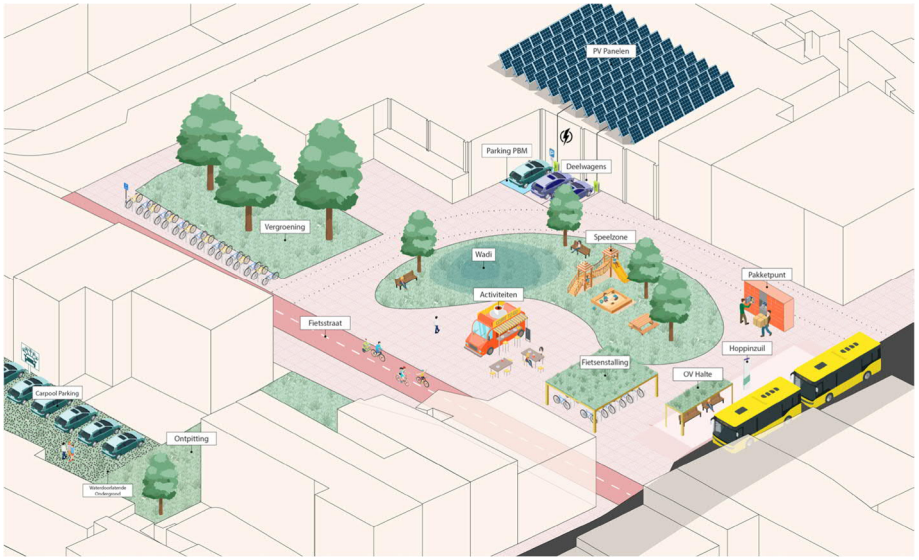
De **Ontwerpwijzer Hoppinpunten (2022)** definieert per inschalingsniveau en per ruimtelijke omgeving handvaten voor de concrete uitwerking. Voor elk van deze niveaus en locaties zijn fiches uitgewerkt. Voor 10 thema's worden de technische kernmerken besproken. We verwijzen dan ook naar deze documenten voor de kwaliteitseisen en ontwerprichtlijnen voor een kwalitatieve ruimtelijke inrichting.

MAXIMALE AFSTEMMING TUSSEN MOBIPUNTEN EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Vanuit de regio wordt het belang aangehaald van de wisselwerking tussen de mobipunten en de ruimtelijke ontwikkelingen. In het 'inspiratieboek attractieve mobipunten' zijn via enkele concrete cases de samenhang tussen **een geïntegreerde aanpak van infrastructuur en ruimtelijke** inrichting aan mobipunten uitgewerkt.

Enerzijds zal ter hoogte van belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen het inrichten van een mobipunt een meerwaarde betekenen. Anderzijds kunnen mobipunten juist een kunnen een hefboom zijn voor lokale projecten, groei en verdichting. Een goede knooppuntontwikkeling zal de werking van de mobipunten versterken Het is echter **belangrijk om selectief** te zijn. Bij kleinere, al dan niet perifere, mobipunten zijn bijkomende ontwikkelingen niet altijd gewenst.

Daarnaast moeten de ontwikkelingen tussen het mobiliteitsaanbod en de ruimtelijke ontwikkelingen gelijke tred houden en op elkaar worden afgestemd en dit in beide richtingen. Zo zullen de mogelijkheden en beperkingen van routes voor openbaar vervoer en fiets bepalend kunnen zijn in de locatiekeuze van mogelijke mobipunten (zo is het binnenrijden in een bedrijvenzone bijvoorbeeld niet altijd haalbaar voor een openbaar vervoerlijn wegens mogelijke omrijfactoren voor de doorgaande verplaatsing). Anderzijds kan de aanwezigheid van een ruimtelijke ontwikkeling en potentiële locatie voor een mobipunt aanleiding geven tot wijzigingen van het fiets- en openbaarvervoersnetwerk. Ruimte en mobiliteit moeten samen worden afgewogen bij de locatiekeuze van een mobipunt.



bron: BUUR part of Sweco

5.7.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN WERKHYPOTHESE

Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem

- In het **station van Kortrijk** is er vandaag reeds een uitgebreid mobiliteitsaanbod en deze knoop functioneert reeds als interregionaal mobipunt.
- **Het station van Waregem** heeft de potentie om als poort voor de regio te functioneren richting Gent en Antwerpen en kan de rol van een interregionale knoop vervullen. Een verruiming van het aanbod, waaronder minimaal een bijkomende interregionale treinverbinding (cfr. BVR Mobipunten), is bij hierbij cruciaal, willen we van dit station een goed uitgebouwd interregionaal mobipunt maken. Op korte termijn is dit station geselecteerd als regionaal mobipunt. Potentie van uitbouw als interregionaal knooppunt is af te stemmen met het ruimtelijke beleid.

Uitbouwen van regionale mobipunten aan belangrijke OV-knooppunten

Volgende locaties zijn geselecteerd als regionaal mobipunt.

- Treinstations Menen en Harelbeke, waar verschillende regionale buslijnen en fietsverbindingen samenkomen en aansluiten op een interregionale treinverbinding.
- Het busstation van Avelgem dat voor het zuiden van de regio een belangrijke verknoping biedt van de verschillende verbindende buslijnen. Een verdere uitbreiding van deze regionale knoop wordt gezien door het verknopen van hoogwaardige verbindende buslijnen in visie voor het openbaar vervoer
- Daarnaast is er potentie op lange termijn voor het ontwikkelen van een regionaal mobipunt aan de stations van Anzegem en Wevelgem bij verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk. De wenselijkheid hiervan is af te toetsen met de ontwikkelingspotenties die worden gezien en wenselijk geacht vanuit het ruimtelijk beleid. De wenselijkheid hiervan is verder te onderzoeken vanuit het ruimtelijk beleid.

Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen

- Regionale mobipunten worden gezien aan Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost en Wevelgem Vliegveld.
- Met gelijke tred met de geplande ontwikkelingen is een regionale mobipunt gezien aan de regionale ontwikkelingsknoop Kortrijk Noord.
- De potentie voor een regionaal mobipunt Waregem Zuid is verder te onderzoeken en af te stemmen met het gewenste ruimtelijk beleid aan deze ontwikkelingspool.

Uitbouwen van regionale mobipunten met specifieke P&R & P&B functie

- Sommige regionale knopen hebben ook een specifiek P&R & P&B functie.
- Vandaag is er in de regio een P&R op regionaal niveau ter hoogte van Hoog-Kortrijk
- Bij verdere uitbreiding van het openbaar vervoersnet wordt een regionale P&R gezien ter hoogte van Kortrijk-Oost (is op vandaag een carpoolparking), Wevelgem Vliegveld en Kortrijk-Noord (mogelijks dubbelgebruik Ringshopping).
- De regio ziet potentie in een P&R aan het kruising A19 x R8 voor het opvangen van de verkeersstroom komende van de A19 (mogelijke locatie te onderzoeken).

Uitbouwen van lokale mobipunten

- De selectie van lokale punten is onderdeel van lokale mobiliteitsplannen. Echter wordt in het RMP een aanzet kader gegeven van de minimale punten die van belang zijn om een regionale strategie uit te kunnen bouwen.
- Op de netwerkkaart zijn enkel de lokale mobipunten aangegeven die reeds zijn opgenomen door de VVRR in lijst van lokale mobipunten op korte termijn.

Uitbouwen van buurt mobipunten

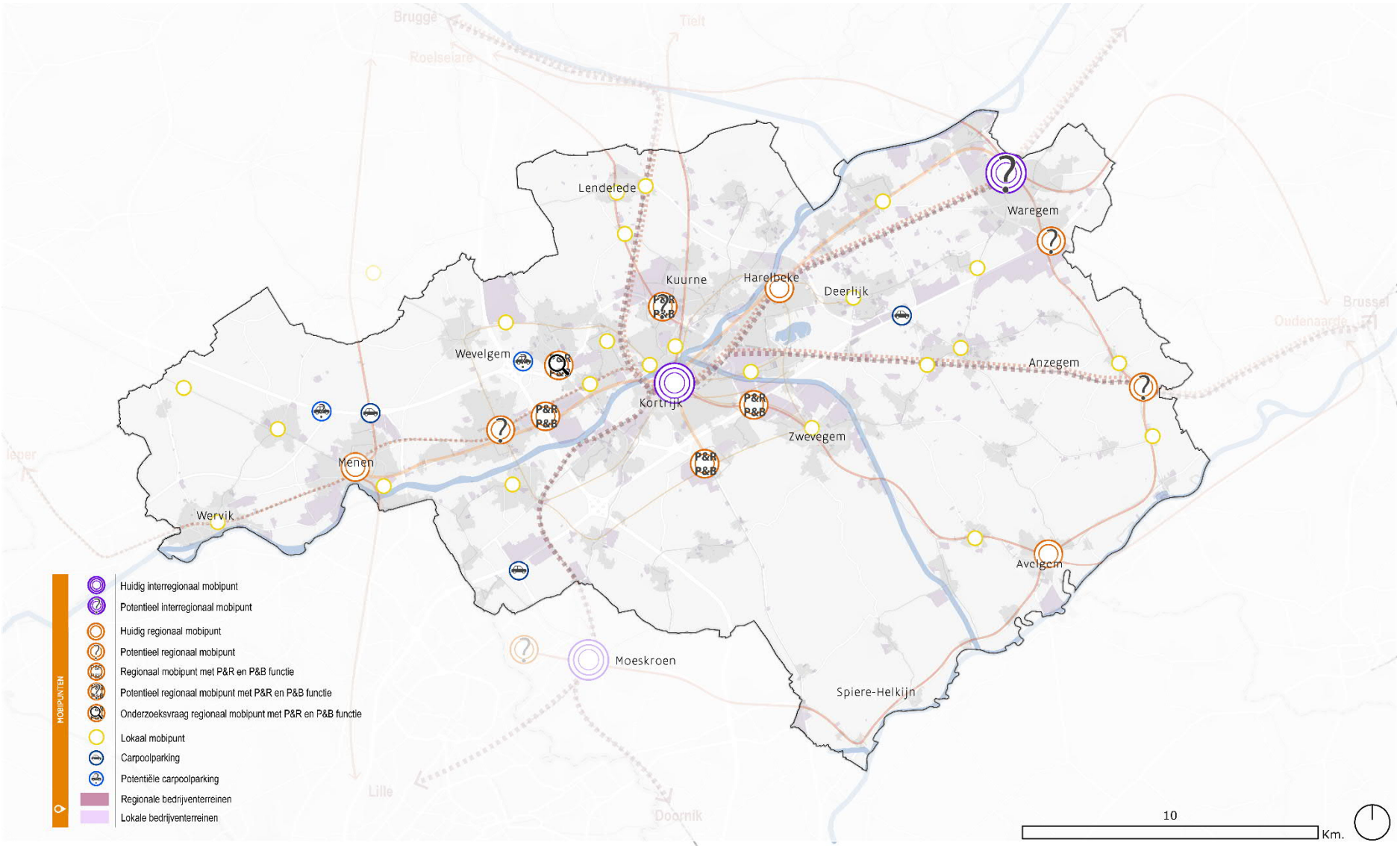
De selectie van buurt mobipunten is onderdeel van lokale mobiliteitsplannen.

Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op de (regionale) mobipunten en omgekeerd

Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten waar wenselijk (mobipunten)

Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings

- Uitbreiden bestaande carpoolparking langs hoofdwegen (Kortrijk-Oost, afrit N32 te Menen op A19 en afrit N36 te Deerlijk op de E17) indien haalbaar en wenselijk.
- Onderzoek nieuwe mogelijke locatie afrit A19 naar N58 te Menen en nabij op en afrit van A19 ter hoogte van de kruising met de E403 (locatie wordt onderzocht binnen ruimtelijke studie Wevelgem-Zuid (Blauwdruk).
- Ook aan de LAR wordt potentie voor een nieuwe carpoolparking gezien.
- Een gecombineerd gebruik wordt daarnaast ook gezien aan de P&R's te Wevelgem en Kortrijk-Oost (huidige carpoolparking) evenals aan het regionale mobipunt ter hoogte van de ontwikkelingspool Waregem-Zuid. Naast functie als P&R kunnen deze locaties ook een rol van carpoolparking vervullen.



NETWERKKAART MOBIPUNTEN

EN VERDER

Mogelijke acties & onderzoeksprojecten:

- Verschillende mobipunten zijn vandaag al in onderzoek/uitvoering. Vanuit het OV-plan 2021 werd een eerste selectie van strategische locaties voor deelfietssystemen vastgelegd welke zijn uitgewerkt in een unieke verantwoordingsnota.
- De exacte locaties van de mobipunten wordt niet vastgelegd in dit regionaal mobiliteitsplan. In bijlage x is een beschrijving opgenomen van de verschillende mobipunten en een korte omschrijving voor de aandachtspunten bij het vastleggen van de locatie in een verdere fase. Hier is ook de link gemaakt met lopend en gepland ruimtelijk onderzoek voor de ontwikkelingspolen.
- Het is aan de lokale besturen om de lokale mobipunten vast te leggen. Deze lijst moet dan opgenomen worden in het regionale mobiliteitsplan en moet nadien worden gezien als een dynamische lijst die steeds aangevuld zal worden. De vervoerregio heeft de taak om het evenwicht tussen het aantal mobipunten per kern te bewaken.
- Vanuit de VVR wordt gevraagd verder te onderzoeken wat geschikte zoekzones zijn voor P&R en P&B rekening houdende met de impact op de reistijden en de concurrentiepositie met de wagen Op de netwerkkaart zijn reeds mogelijke te onderzoeken locaties voor P&R en P&B opgenomen..

Foto Leiedal

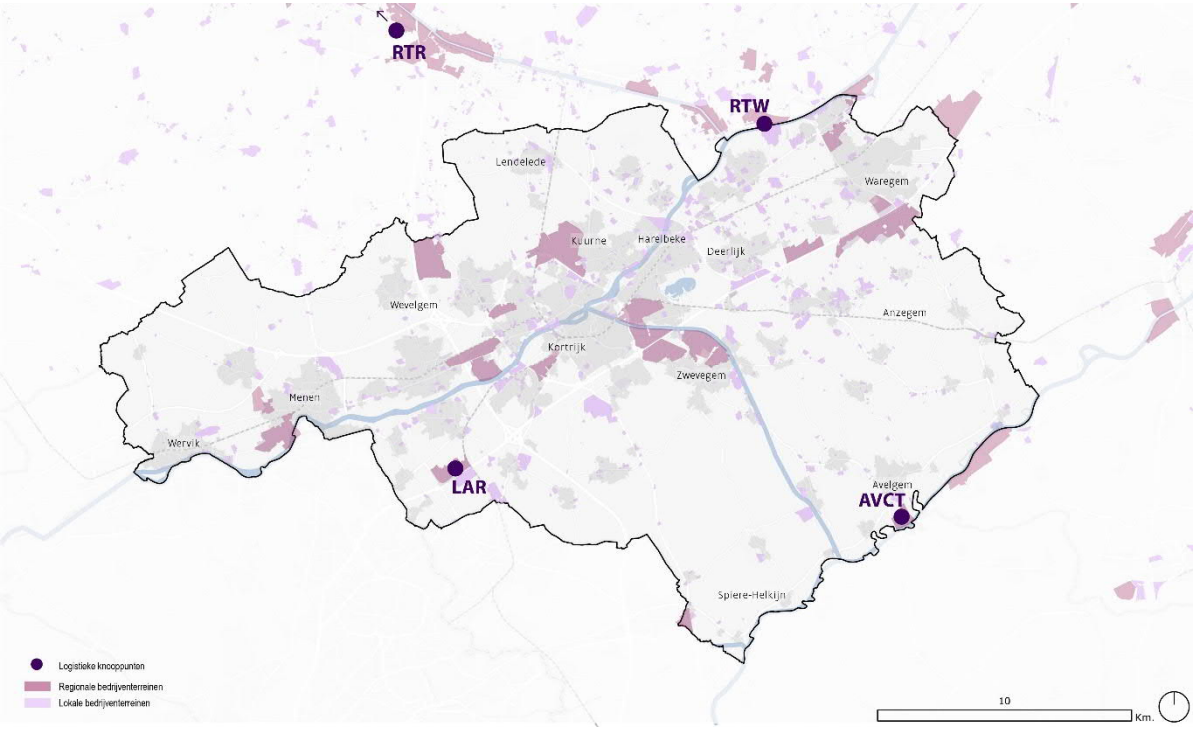
5.8. LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN

De regio wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van – in verhouding tot de omvang van de regio- veel multimodale logistieke knooppunten. Die komen in verschillende maten en vormen voor. Onder het luik 'waterwegennet' kwamen de kaaimuren (publiek of in concessie gegeven aan een specifiek bedrijf) reeds aan bod. In dit deel focussen we op de multimodale terminals waarvan de uitbater zich gespecialiseerd heeft in de overslag van goederen van derden. Concreet denken we aan de binnenvaartterminals in Avelgem (AVCT) en Wielsbeke (RTW) en de spoorterminal LAR.

Tenslotte houden we ook rekening met de mogelijke creatie van een regionaal overslagcentrum of specifieke overslagpunten. langs het kanaal Bossuit-Kortrijk.

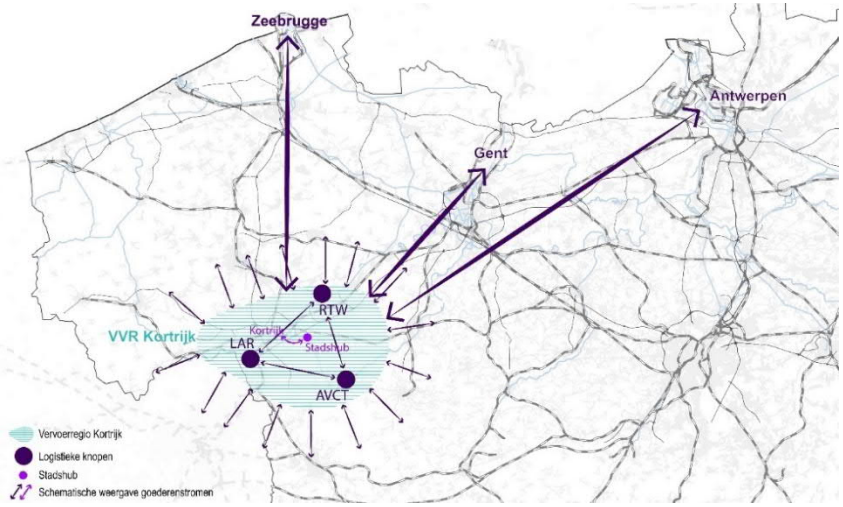
ROL VAN DE VERVOERREGIO

De vervoerregio deelt de bevoegdheid om locaties aan te duiden voor de ontwikkeling van regionale logistieke knooppunten met Vlaanderen. Waar Vlaanderen erover waakt dat een bijkomend logistiek knooppunt het multimodale netwerk versterkt in plaats van verzwakt, buigt de vervoerregio zich over de concrete inplanting van de knoop op het terrein.



5.8.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

We streven naar een **synchromodaal systeem**, waarin bedrijven niet standaard denken aan de vrachtwagen wanneer ze goederen moeten aan- of afvoeren. In plaats daarvan kiezen ze voor het transportmiddel (of combinatie van meerdere transportmiddelen) dat het **best voldoet aan hun noden**. Kenmerkend voor een synchromodaal systeem, is de mogelijkheid om **flexibel** te kunnen ingrijpen wanneer de omstandigheden wijzigen. Cruciaal daarbij zijn **multimodale logistieke knopen**. Het zijn de plaatsen waar het wegen-, spoor-en/of binnenvaartnetwerk elkaar raken en overslag tussen de modi mogelijk is[5]. Logistieke stromen beperken zich niet tot de vervoerregio zelf, maar zijn vaak (inter)nationaal van aard. Wanneer we denken aan een synchromodaal systeem, mogen we onze blik dan ook niet beperken tot de vervoerregio zelf. Door de onderlinge nabijheid van de verschillende binnenvaart- en spoorterminals kan de vervoerregio Kortrijk een sleutelrol spelen in de totstandkoming van zo'n synchromodaal systeem, met baten die tot ver over de regiogrenzen reiken.



BUNDELING VAN GOEDEREN

Logistieke knopen lenen zich ook perfect voor de **bundeling van goederen**. Wanneer vrachten elk apart verzonden worden, benutten ze vaak niet de volledige laadruimte. Door stromen te bundelen in tijd en ruimte (bijvoorbeeld door goederen tijdelijk te stockeren tot er voldoende vracht is om een volledige vrachtwagen, treinwagon of schip te vullen) verhogen we de efficiëntie van het logistiek systeem. Multimodale logistieke knopen vormen de ideale locaties binnen de netwerken voor deze bundeling. Bovendien bieden deze knopen vaak de mogelijkheid om waarde aan de goederenstromen toe te voegen ((her)verpakking, samenstelling colli, staalnames,...).

COMPLEMENTAIRE ROL IN HET NETWERK

Wanneer we deze logistiek knopen (verder) ontwikkelen, moeten we stilstaan bij hun rol in het netwerk. Het is namelijk belangrijk dat een nieuwe knoop **het netwerk sterker maakt en nieuwe stromen aantrekt**. Een kannibaliserend effect ten opzichte van andere terminals moet dan weer vermeden worden. Vanuit een organisatorisch standpunt zou de regio baat hebben bij een **onderlinge afstemming tussen de terminals**. Denk aan afspraken rond het werkingsgebied of specialisatie van de knopen in functie van specifieke product- of doelgroepen. De grote potentie aan multimodale stromen in de brede regio maakt dat een dergelijke samenwerking de groei van elke terminal afzonderlijk niet in de weg hoeft te staan. Wel moet erop toegezien worden dat er geen marktverstorende afspraken gemaakt worden. Mogelijk is het nodig om een samenwerkingsverband op te zetten waarin een overheid een minimumbelang kan hebben om toezicht te houden, zodat marktvervalsing ten allen tijde voorkomen wordt.

[5] Naast multimodale knopen bestaan er ook unimodale knopen die vooral hun nut bewijzen in het bundelen en herverdelen van vrachtstromen om zo tot een logistieke optimalisatie te komen en leegvrachten zoveel mogelijk te voorkomen. In de bijlage 5 is een overzicht van de verschillende typologieën van logistieke knooppunten terug te vinden.

WISSELWERKING MET OMGEVING

Ook de inpassing in de omgeving dient onderzocht te worden. Kan de omgeving extra verkeersstromen van en naar het knooppunt aan? Kunnen we vracht over de weg zo geleiden dat de ontwikkeling van de terminal de leefbaarheid in de omgeving niet in het gedrang brengt?

Er is niet zomaar of algemeen te kiezen tussen vracht of leefbaarheid. Dit is steeds maatwerk waarbij alle nodige afwegingen (zowel op vlak van modal shift als op vlak van leefbaarheid) zijn te maken. Er is in te zetten op vracht voor zover mogelijk binnen de lokale draagkracht en leefbaarheid van de omgeving.

Vervolgens moeten we als regio ook stilstaan bij de ruimtelijke aspecten van (nieuwe) logistieke knooppunten en hun ontsluiting. Zo moet de (potentiële) clustering van bedrijvigheid rond de terminal afgestemd worden met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de regio.

VERDERE UITBREIDING BESTAANDE TERMINALS EN NIEUWE POTENTIES

Als vervoerregio gaan we uit van de bestendiging van de bestaande terminals AVCT, RTW en LAR en hebben we geen bezwaar tegen de verdere ontwikkeling van RTW en LAR. De mogelijkheden hiervoor zijn nog te bekijken, rekening houdende met o.a. de ruimtelijke component en de impact op de leefbaarheid.

De ontsluiting van AVCT drukt echter op de verkeersleefbaarheid (en -veiligheid) in de omgeving van Avelgem en Zwevegem. Bij eventuele uitbreidingsplannen voor de terminal dient de impact voor de omwonenden dan ook uitgebreid onderzocht te worden. Vanuit gesprekken met AVCT is gebleken dat er geen ruimte is voor verdere uitbreidingen op de site, wel mogelijkheden voor oprimalisaties . Verdere uitbreiding wordt dan ook niet gezien.

De mogelijke opwaardering van het **kanaal Bossuit-Kortrijk** biedt op haar beurt opportuniteiten voor de ontwikkeling van **één of meerdere nieuwe multimodale logistieke knopen**. Het kan gaan om een regionaal overslagcentrum of specifiek overslagcentra. Een regionaal overslagcentrum is gericht op de overslag van verschillende type goederen voor bedrijven in een bredere regio, terwijl een specifiek overslagcentrum gericht is op de overslag van een heel specifiek type goederen (vb. bouwmaterialen) of voor de watergebonden ontsluiting van een welbepaald bedrijventerrein. De exacte ligging ervan zal bepalend zijn voor de concrete invulling die het kan opnemen (vb overslag bouwmaterialen, palletten of containers). Omgekeerd dient natuurlijk enkel ontwikkeld te worden waar de markt effectief nood aan heeft en wat past binnen de ruimtelijke context. In het verleden zijn reeds verschillende pistes onderzocht.

Ook bij de ontwikkeling van één of meerdere overslagcentra is er voldoende aandacht nodig voor de wegontsluiting en mogen deze logistieke knopen en hun ontsluiting de (lokale) leefkwaliteit niet in het gedrang brengen. De ontwikkeling van een stadshub dient bovendien afgestemd te worden met het kernversterkend handelsbeleid dat wordt nagestreeft.

INZETTEN OP STADSDISTRIBUTIE

De vervoerregio ziet potenties in stadsdistributie met emmisieloze voertuigen en wil deze mogelijkheden verder verkennen. Hierbij zijn reeds enkele studies lopende in de regio.

Zo is binnen het onderzoek naar één of meerdere nieuwe multimodale logistieke knopen langsheen kanaal Bossuit-Kortrijk de mogelijkheden om het overslagcentrum te combineren met **een hub voor stadsdistributie** onderzocht. Op deze hub zouden stromen met een bestemming Kortrijk (of Harelbeke) buiten de stad gebundeld kunnen worden om van daaruit op een duurzame manier (vb cargofietsen, elektrische vrachtwagens,...) de stad te beleveren. Omgekeerd kunnen ook retourstromen (vb. bepaalde verpakkingsstromen) vanuit de stad samengebracht worden op de hub om van daaruit verder verzonden te worden. De ligging naast het kanaal biedt de stadshub extra ontsluitingsmogelijkheden via het water.

Anderzijds is Kortrijk geselecteerd als onderzoeksstad voor een voorbereidende Vlaamse studie rond emissievrije stedelijke distributie.

5.8.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN

Als bouwstenen vanuit deze visie en onze doelstellingen onderscheiden we:

Verdere ontwikkelen regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR)

Verdere ontwikkeling in LAR (uitbreiding spoor tot 750m om concurrentieel te blijven) en RTW worden ondersteund door VVR. Gezien RTW is gelegen buiten de vervoerregio is dit af te stemmen met VVR Midwest. Op de site van AVCT zijn de mogelijkheden voor uitbreiding beperkt(enkel mogelijkheden voor optimalisaties en geen (ruimtelijke) uitbreiding).

Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen

Bij de ontwikkeling van mogelijke nieuw logsitieke knopen en de uitbouw/optimalisatie van bestaande is er voldoende aandacht nodig voor de wegontsluiting en mogen deze logistieke knopen de leefkwaliteit niet in het gedrang brengen. Dit is verder te onderzoeken.

Inzetten op potenties voor stadsdistributie

De vervoerregio ziet potenties in stadsdistributie met emmisieloze voertuigen en wil deze mogelijkheden verder verkennen. Hierbij zijn reeds enkele studies lopende.

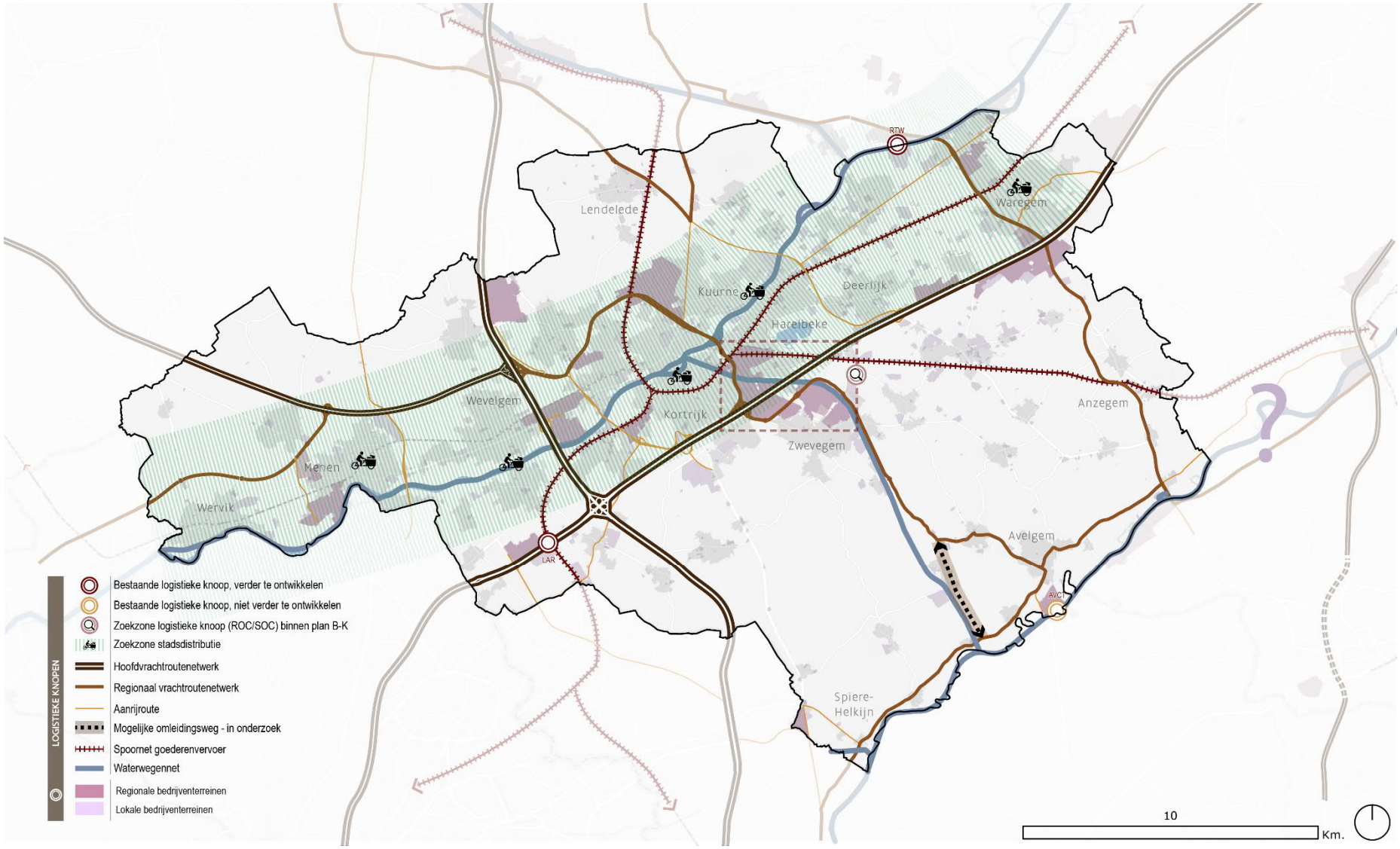
ONDERZOEKSVRAAG

Naast deze bouwstenen is volgende onderzoeksvraag geselecteerd:

Onderzoekvraag : geschikte locatie ontwikkeling nieuwe ROC(s) of SOC's

Onderzoeken wat mogelijke geschikte locaties zijn voor het ontwikkelen van nieuwe ROC's of SOC's in de regio. De mate van invulling van een mogelijk ROC of SOC is maatwerk dat verder moet worden onderzocht met aandacht voor de draagkracht van de omgeving op vlak van leefbaarheid.

Binnen het project PLAN B-K wordt de mogelijkheid hiervan onderzocht langsheen het kanaal Bossuit- Kortrijk.



NETWERKKAART LOGISTIEKE KNOPEN

5.9. OVERKOEPELENDE BOUWSTENEN VOOR ALLE MOBILITEITSNETTEN

BOUWSTENEN

Naast bouwstenen op netwerkniveau voor de verschillende modi, worden bij de opbouw van scenario's ook modusonafhankelijke ondersteunende bouwstenen meegenomen vanuit de visies en de doelstellingen.

✓ Uitbouwen innovatieve mobiliteitssystemen

De regio wil **openstaan en meewerken voor innovatieve mobiliteitsoplossingen.**

Op vandaag zijn reeds vele innovatieve oplossingen op de markt met potenties voor de regio. (Vb. fietsbus, geautomatiseerd fietsparkeren (vb. Feetzdock), parkeersystemen zoals Parkeagle cargobike, autonome shuttles, binnenvaart met Zulu's, Watertruck+, besturing van binnenvaartschepen vanop afstand, emissieloze schepen, de introductie van melkrondes langs het binnenvaartnetwerk,...)

✓ Vergroenen voertuigenpark

- Inzetten op vergroening voertuigenpark is voor alle voertuigcategorieën belangrijk: personenwagens, bestelwagens, scheepvaart, spoor (waar er nog diesels rijden), vrachtwagens, twee- en driewielers, taxi's, deelsystemen,....
- Maar focus mag niet enkel liggen op elektrische voertuigen (cruciaal voor lange termijn – vb CNG, waterstof) Ook op kortere termijn maatregelen mogelijk (ontraden dieselverkeer)
- Verder te onderzoeken of de invoering van een LEZ-zone een impact zou hebben op de aanwezige uitlaatgassen in de dichtbebouwde zones.

✓ Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen

- De shift naar meer milieuvriendelijke voertuigen wordt in de regio ondersteund door het voorzien van een performant netwerk aan laadvoorzieningen die volgens het STO(e)P- principe op een aantrekkelijke locatie worden voorzien nabij de attractiepolen.
- Er moet worden ingezet in het voorzien van toegankelijke, veilige en gebruiksvriendelijke laadvoorzieningen in de regio. Dit zowel voor personenwagens, deelvoertuigen als vrachtvervoer. Ook hier niet enkel focus op elektrische voertuigen, we denken ook aan voldoende CNG- en waterstoftankstations.
- De vervoerregio volgt de evoluties rond alternatieve brandstoffen en aandrijvingsvormen op, maar neemt een afwachtende houding aan. Innovaties hierin moeten van de markt komen, de vervoerregio kan ruimte bieden aan testen en innovaties stimuleren.

✓ Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet

✓ Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening

Onder mobiele dienstverlening verstaan we de bibbus, de marktbus, ... maar ook de fietskoeriers op de markt, zoals bijvoorbeeld in Wevelgem.

✓ Toegankelijk inrichten van de openbare ruimte voor alle gebruikers

Bij de uitbouw van het mobiliteitsnetwerk moet steeds goed nagedacht worden over de toegankelijkheid voor alle gebruikers. Hierbij wordt niet enkel **de toegankelijkheid van het openbaar vervoer** verstaan, alhoewel ook hier nog grote stappen te nemen zijn. Denk ook **aan toegankelijkheid van het openbare domein**: doorgangen die voldoende breed zijn, vermijden van drempels, leesbare weginrichting, ...

6. VERVOLGSTAPPEN PROCES RMP

Met de synthesenota schetst de Vervoerregio Kortrijk een perspectief voor 2030 met doorkijk naar 2050. Met dit toekomstbeeld kan morgen vandaag al worden gestart. De onderdelen uit dit perspectief zijn stapsgewijs te realiseren. Daarbij zoekt de Vervoerregio nadrukkelijk de samenwerking tussen de leden van de vervoerregio, alsook met andere partijen, op intergemeentelijk, regionaal, Vlaams en federaal niveau. Een groot deel van de voorstellen is immers bijvoorbeeld niet zonder de federale en Vlaamse overheid, regiopartners of betrokken actoren te realiseren. Hieronder worden de belangrijkste vervolgstappen besproken.

ONDERZOEK NAAR MILIEUEFFECTEN

De scenario's werden onderworpen aan een quickscan. In een vervolgstap zullen de (mogelijke) milieueffecten van het voorkeurs beleidsscenario nadere onderzocht en beoordeeld worden. . Dit advies wordt meegewogen in de keuze voor het definitieve beleidsscenario.

LINK MET ANDERE VERVOERREGIO'S

De Vervoerregio Kortrijk staat niet op zich. Dit maakt dat de maatregelen die de vervoerregio zelf neemt per definitie ook effect kunnen hebben op de omliggende vervoerregio's en vice versa. Daarnaast zullen er projecten zijn die vervoerregio overschrijdend zijn of die zelfs op een regionale of landelijke schaal effecten hebben. Een goede afstemming tussen de vervoerregio's, Wallonië en Frankrijk is daarin noodzakelijk voor het behalen van elkaars doelen en eigen doelen te versterken, te leren uit anderen hun ervaringen.

OPMAAK ACTIEPLAN EN DEFINITIEF BELEIDSSCENARIO

Na het verkrijgen van de resultaten van het MER en de afstemming met de omliggende vervoerregio's zal gestart worden met het vastleggen van het definitieve beleidsscenario.

Voor dit definitieve beleidsscenario zullen in een volgende stap samen met de werkgroep en bovenlokale actoren een actieplan worden uitgewerkt. Hierin worden concrete regionale projecten in de tijd gezet voor uitvoering, inclusief de relevante actoren.