BIJLAGEN VAN DE SYNTHESENOTA

VERVOERREGIO KORTRIJK

INHOUDSTAFEL

1. MOGELIJKE KERNINDICATOREN 5
2. MOGELIJKE MAATREGELEN WEREN DOORGAAND VERKEER 8
3. LIJST HOPPINPUNTEN 10
4. TYPOLOGIEËN LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN 13
5. ONDERZOEKSRAPPORT 16
5.1. Opbouw onderzoeksscenario's 17
5.2. Analyse onderzoeksscenario's 31
5.3. Niet weerhouden bouwstenen beleidsvisie 53
5.4. Onderbouwing keuzes beleidsvisie netwerkkaarten 55

1. MOGELIJKE KERNINDICATOREN

MOGELIJKE KERNINDICATOREN (KPI'S) VOOR EVALUATIE EN MONITORING

De evaluatie van de 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 doelstellingen aan de hand van de KPI's zal opvolgen. Per doelstelling worden mogelijke kernindicatoren aangegeven (al dan niet reeds beschikbaar).

De beschikbaarheid van mogelijke KPI's moet op Vlaams niveau worden afgestemd., maar ook vanuit de VVR's kunnen bijkomende KPI's worden uitgewerkt en acties worden voorzien om gewenste KPI's beschikbaar te maken. Deze oplijsting heeft niet de doelstelling volledig te zijn, maar geeft mogelijke KPI's weer die vanuit de regio zijn aangehaald gedurende het proces van het regionaal mobiliteitsplan (RMP) tot nu toe.

Vitaal

Beschikbare KPI's

- Aantal verplaatsingen van of naar de regio (cijfers per modi en motief (Vlaams strategisch verkeersmodel)
- Aantal reizigersritten voor KN/AN, VoM op niveau van VVR
- Aantal op- en afstappers per station NMBS

Gewenste KPI's

- Aantal verplaatsingen van of naar de regio inclusief gewest grensoverschrijdende verplaatsingen (cijfers per modi en motief)
- Aantal voertuigkilometers gereden binnen de regio met onderscheid ngl. wegcategorisering (incl. en excl. doorgaand verkeer) volgens afspraken op verdeling van duurzame en niet duurzame vervoersmodi
- Aantal fietsverplaatsingen van of naar de regio

Vracht

Beschikbare KPI's

- Hoeveelheid overslag (per type) in RTW, AVCT, LAR (ter beschikking te stellen door DVW)

Gewenste KPI's

- Voertuigkilometers vracht op niveau van de regio
- Tonkilometers op niveau van de regio

Verkeersleefbaar

Beschikbare KPI's

- Aantal ongevallen met dodelijke of zwaargewonde slachtoffers per 1000inw
- Aantal ongevallen met letsels per 1000 inw
- Lijst met aantal zwarte punten
- De strategische geluidsbelastingkaarten: Lden (Day-Evening-Night: gewogen energetisch gemiddelde geluidsniveau van de dag-, avond- en nachtwaarden) voor belangrijke wegen (snelwegen of ook gewestwegen), belangrijke spoorwegen en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners
- De strategische geluidsbelastingkaarten: Lnight (gemiddelde geluidsniveau van alle nachtperioden) voor belangrijke wegen (snelwegen of ook gewestwegen), belangrijke spoorwegen en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners
- Lijst en aantal vastgestelde knelpunten geluid op Vlaamse en lokale wegen
- Aantal adreslocaties waar de jaargemiddelde NO2-concentratie hoger is 20 µg/m³
- Verhardingsgraad in 10mx10m resolutie (per landsgebruikscategorie).

Gewenste KPI's

- Aangepaste Lden en Lnight voor álle wegen en spoorwegen, op niveau van de VVR
- Resultaten 'Straatvinken' uit representatief staal van alle steden en gemeenten
- Op basis van verkeerstellingen (pae) kan eventueel inschatting gedaan worden voor specifieke locaties
- Ruimtebeslag transportinfrastructuur gedifferentieerd ngl. modus en op niveau van de VVR
- Aantal km groenbermen langs weginfrastructuur

Vlot

Beschikbare KPI's

- Doorstromingsgegevens De Lijn per wegsegment

Gewenste KPI's

- Gemiddeld aantal afgelegde km per verplaatsing en per modi op niveau VVR
- Kilometers file binnen de regio met onderscheid ngl. Wegcategorisering
- bevolking en tewerkstelling op goed gelegen locaties
- aantal wooneenheden nabij vervoersknopen en betrouwbaarheid doorstroming openbaar vervoer,....

Voor Iedereen

Beschikbare KPI's

- Aantal haltes beschikbaar voor personen met een motorische beperking
- Aantal haltes beschikbaar voor personen met een motorische beperking mits assistentie
- Aantal haltes beschikbaar voor personen met een visuele beperking

Gewenste KPI's

Duurzame bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies.

2. MOGELIJKE MAATREGELEN WEREN DOORGAAND VERKEER

1) BEBORDING / REGELGEVING

Snelheidsverlaging	Aangepast aan categorie (70 -> 50, 50 -> zone 30)	bevoegdheid bij wegbeheerder, afstemming met buurgemeenten nodig om overloopeffect te voorkomen
Circulatie-maatregelen*	enkelrichtingsstraten, mix-wijken met fietsstraten, schoolstraten	
Vrachtverbod	verbod voor logistiek met uitzondering van plaatselijk verkeer	
Venstertijden*	toelaten van vrachtverkeer op specifieke tijdstippen	
Spitsmaatregelen	selectieve enkelrichting of wisselen van rijrichting van middelste rijvak voor ochtend- en avondspits	
Voetgangers-gebieden*	Weren van gemotoriseerd verkeer, excl OV en/of leveranciers binnen specifiek tijdsslot	
Signalisatie	Voldoende bebording van gewenste afslagrichting	

2) FYSIEKE MAATREGELEN

Herinrichting van de weg (*)	Verbeteren van de doorstroming en de leesbaarheid	bevoegdheid bij wegbeheerder, afstemming met buurgemeenten gewenst indien weg aansluit op elkaar
	middenberm, verkeersdrempel, asverschuiving, chicanes, smallere wegen (integraal wegvlak), lokale wegversmalling, materiaalkeuze	
Knip*	Geen connectie meer tussen twee straten - Statische versus dynamische knip: enkel toegang op specifieke uren of voor specifieke doelgroep (bewoners, leveranciers)	
Blokkade op de weg*	Vaste of dynamische sluis welke wel toegang geeft voor bus of tractor verzinkbare paaltjes voor selectieve toegankelijkheid	

3) DIGITALE MAATREGELEN

Slimme lichten-regeling (iVRI)	Versneller van gewenste afslagrichting	bevoegdheid bij Vlaanderen, afstemming binnen de VVR
	Vertragen van ongewenste richting Groene lichtengolf voor OV en fiets	
ANPR	Controleren van verkeersgedrag en vergunningshouders, gevolgd door beboeten	
OBU-data	Meten van GPS-data ter controle van doorgaand of bestemmingsverkeer (ViaPass) (!) juridisch onzeker wegens GDPR	coördinatie van Vlaanderen als aankoopcentrale met lokale financiering
Aangepaste routesoftware	Afstemmen met GPS-servicediensten zoals Waze of Google Maps in de gewenste routering	

* deze maatregel is enkel van toepassing op lokale wegen

3. LIJST HOPPINPUNTEN

Interregionale en (potentieel) regionale mobipunten

Gemeente	Naam Locatie	Bepmerking locatie	Categorie	Belangrijlste rollen (in functie van voor- en natransport)				
				OV-knoop	vertrek	bestemming	P&R	Carpool
Kortrijk	Kortrijk Station	nabij station.	interregionaal	x	x	x		
Waregem	Waregem Station	nabij station	regionaal potentie interregionaal	x	x	x		
Menen	Menen Station	nabij station	regionaal	x	x	x		
Harelbeke	Harelbeke Station	nabij station	regionaal	x	x	x	(x)	
Avelgem	Avelgem Station	nabij belangrijk OV-knooppunt	regionaal	x	x	x		
Kortrijk	Kortrijk Hoog Kortrijk	nabij halte KN/AN ifv ontsluiting ontwikkelingspool Hoog Kortrijk industrie en P&R naar centrum Kortrijk. Korte termijn aan halte Kortrijk P&R. Lange termijn mogelijkheden te onderzoeken binnen ruimtelijke ontwikkelingen - zoekzones zijn aangeduid in de scopingnota van het GRUP	regionaal			x	x	potentie
Kortrijk	Kortrijk Kortrijk Oost	Nabij halte KN/AN ifv ontsluiting ontwikkelingspool Kortrijk Oost. Korte termijn aan halte Kortrijk E40 Carpoolparking. Lange termijn mogelijkheden te onderzoeken binnen ruimtelijke ontwikkelingen Kortrijk Oost en potentie voor P&R. Zoekzones zijn	regionaal			x	potentie	x
Wevelgem	Wevelgem Vliegveld	Nabij halte KN/AN ifv ontsluiting ontwikkelingspool Wevelgem industrie en P&R naar centrum Kortrijk. Korte termijn nabij halte Wevelgem Vliegveld. Lange termijn ter hoogte carpoolparking aan op- en afrit E403 met potentie voor P&R (bij	regionaal			x	potentie	x
Waregem	Waregem Blauwpoort	nabij halte KN/AN ifv ontsluiting ontwikkelingspool Waregem-Zuid. Afstemmen toekomstige locatie met ruimtelijk onderzoek. Potentie voor	lokaal potentie regionaal			potentie		potentie
Kortrijk	Kortrijk Kortrijk-Noord	nabij halte KN/AN ifv ontsluiting ontwikkelingspool Kortrijk-Noord. Op korte termijn mogelijks dubbelgebruik parking ringshopping als P&R. Op lange termijn afstemmen toekomstige locatie met ruimtelijk onderzoek. Vlot bereikbaar van R8 ifv P&R richting Kortrijk.	lokaal potentie regionaal			potentie	potentie	potentie
Anzegem	Anzegem Station	nabij station	lokaal potentie regionaal	x	x	x		
Wevelgem	Wevelgem Station	nabij station. Deelfietsen VoM OV-plan 2021	lokaal potentie regionaal	x	x	x		

Lokale mobipunten

De selectie van lokale punten is onderdeel van lokale mobiliteitsplannen.

In volgende lijst zijn enkel de lokale mobipunten aangegeven die reeds zijn opgenomen door de VVRR in lijst van lokale mobipunten op korte termijn.

Lokale mobipunten moeten worden opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan om in aanmerking te komen voor subsidies vanuit het BVR Hoppinpunten. De lijst moet hierdoor gezien wordenals een dynamische lijst die kan worden aangevuld na goedkeuring op de VVRR ifv de selectie van lokale mobipunten door de gemeenten.

Gemeente	Naam Locatie	Bepmerking locatie	Categorie	Belangrijlste rollen (in functie van voor- en natransport)				
				OV-knoop	vertrek	bestemming	P&R	Carpool
Wervik	Wervik Station	Nabij station. Deelfietsen VoM OV-plan	lokaal		x			
Wervik	Geluwe Nachtegaal	nabij halte KN/AN ifv aantakking kern Kruiseke. Aansluiting flex-vervoer op KN/AN	lokaal		x			
Wervik	Geluwe Plaats	nabij halte KN/AN ifv ontsluiting kern Geluwe. Aansluiting flex-vervoer op KN/AN	lokaal		x			
Menen	Menen Waalvest	nabij halte ifv ontsluiting woonomgeving en ziekenhuis. Verknoping OV-lijnen richting Frankrijk. Hoppinpunt in uitwerking	lokaal	x	x	x		
Menen	Lauwe Plaats	nabij halte ifv ontsluiting kern Lauwe. Deelfietsen VoM OV-plan 2021	lokaal		x	x		
Wevelgem	Gullegem Noordstraat	nabij halte KN/AN ifv ontsluiting industriezone Gullegem/Moorsele	lokaal		x	x		
Kortrijk	Bissegem Station	nabij station	lokaal		x			
Kortrijk	Heule Markt	nabij halte ifv ontsluiting kern Heule	lokaal					
Kortrijk	Kortrijk Statdion	ifv lokale P&R Wembley stadion en ontsluiting sportcentrum Wembley	lokaal		x	x	x	
Kortrijk	Kortrijk Sint-Jansput	nabij halte ifv ontsluiting noorden centrum Kortrijk. Deelfietsen VoM OV-plan 2021	lokaal		x	x		
Lendelede	Lendelede Station	nabij station	lokaal		x			
Lendelede	Lendelede Plaats	nabij halte ifv ontsluiting kern Lendelede. Aansluiting flex-vervoer Midwest	lokaal		x			
Lendelede	Sint-Katerina centrum	nabij halte (halte nog niet bepaald) ifv ontsluiting kern Sint-Katerina. Aansluiting flex-vervoer Midwest	lokaal		x			
Waregem	Desselgem Toren	nabij halte ifv ontsluiting kern Desselgem. Aansluiting flex-vervoer Midwest	lokaal		x			
Deerlijk	Deerlijk centrum	nabij halte (Deerlijk Gemeentehuis/Politiekantoor) ifv ontsluiting Deerlijk centum. Aantakpunt flex-vervoer	lokaal		x			
Kortrijk	Kortrijk Katoenspinnerij	nabij halte ifv ontsluiting Industrieterrein Harelbeke-Stasegem.	lokaal		x	x		
Zwevegem	Zwevegem Kerk	nabij halte ifv ontsluiting kern Zwevegem. Aantakpunt flex-vervoer	lokaal		x			
Waregem	Waregem Gaverhoek	nabij halte ifv ontsluiting ontwikkelingspool Waregem-Zuid .Deelfietsen VoM OV-plan	lokaal		x	x		
Anzegem	Vichte Station	nabij station. Aantakpunt flex-vervoer	lokaal		x			
Anzegem	Vichte Plaats	nabij halte. Aantakpunt flex-vervoer	lokaal		x			
Anzegem	Anzegem Kerk	nabij halte. Aantakpunt flex-vervoer	lokaal		x			
Anzegem	Kaster Dorp	nabij halte KN/AN ifv aantakking kern Tiegem. Aansluiting flex-vervoer op KN/AN	lokaal		x			
Zwevegem	Heestert Dorp	nabij halte. Aantakpunt flex-vervoer	lokaal		x			

Carpoolparkings

Carpoolparkings hebben niet altijd een aanbod aan openbaar vervoer waardoor deze niet in aanmerking komen om te worden geselecteerd als mobipunt volgens het BVR Hoppinpunten.

Onderstaande (potentiële) carpoolparkings hebben een regionale functie.

Gemeente	Naam Locatie	Bepmerking locatie	Categorie	Belangrijlste rollen (in functie van voor- en natransport)				
				OV-knoop	vertrek	bestemming	P&R	Carpool
Deerlijk	Carpoolparking Deerlijk - E17xN36	bestaande carpoolparking	regionaal					x
Menen	Carpoolparking Menen - A19xN32	bestaande carpoolparking	regionaal					x
Menen	Carpoolparking Menen - A19xN58	In onderzoek.	regionaal					x
Menen	Carpoolparking Menen -	In onderzoek.	regionaal					x

4. TYPOLOGIEËN LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN

TYPOLOGIEËN LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN

Logstieke knopen zijn er in verschillende maten en vormen en zijn op twee verschillende manieren op te delen.

Een eerste wijze van opdeling is op basis van het schaalniveau. Op het hoogste niveau bevinden zich de **internationale knopen** (bijvoorbeeld de havens van Zeebrugge, Gent of Antwerpen of Brucargo), die Vlaanderen verbinden met de rest van de wereld. De **regionale knopen** verbinden vervolgens een bepaalde regio met die internationale knopen en dus de wereldwijde markt. Daarnaast zorgen ze er ook voor dat het transport binnen het hinterland zelf op een efficiëntere manier kan gebeuren. Multimodale regionale knopen verlenen tenslotte ook toegang tot het multimodale netwerk voor bedrijven zonder een eigen spooraansluiting of kaaimuur. Hubs voor **last mile** of **stadsdistributie** bevinden zich tenslotte op het raakvlak tussen het regionale en het lokale. Ze bevinden zich vaak aan de rand van een stad of verstedelijkt gebied. Hun voornaamste rol bestaat erin de belevering van het stedelijk gebied te optimaliseren. Enerzijds gebeurt dit door het aantal (half)lege transporten te minimaliseren (door goederenstromen vanuit de regio te centraliseren en te herverdelen) en anderzijds transportmiddelen in te zetten op maat van de omgeving (bv. cargofietsen of elektrische bestelwagens). Hierdoor dragen deze knopen actief bij aan de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de omgeving. Ook zorgen ze mee voor een aangenaam vestigingsklimaat voor lokale ondernemers.

Naast hun hiërarchische positie kunnen knopen ook verschillen qua functie. Knopen kunnen **stromen binnen een unimodaal systeem optimaliseren**. Het zijn strategische punten binnen het netwerk waar diffuse stromen gebundeld worden en om zo overbodige (vrachtwagen)bewegingen te voorkomen. Een gekend voorbeeld van een dergelijke knoop is een rangeerstation waar afzonderlijke wagons worden samengevoegd tot een bloktrein. Maar een dergelijk consolidatiepunt op een strategische locatie tussen bedrijventerreinen zou ook het aantal vrachtwagens op de weg kunnen beperken. Anderzijds kunnen logistieke knopen een **modal shift faciliteren** door gebundelde goederenstromen toegang te geven tot de multimodale netwerken. Dit om een beroep te kunnen doen op de voordelen van het spoor en de binnenvaart (transport grote volumes, niet filegevoelig, duurzaam, breed netwerk,...).

Op basis van deze en enkele bijkomende criteria (vb. verschijningsvorm goederen, verzorgingsgebied, footprint,...) kunnen volgende typologieën logistieke knopen onderscheiden worden.

Omschrijving begrippen:

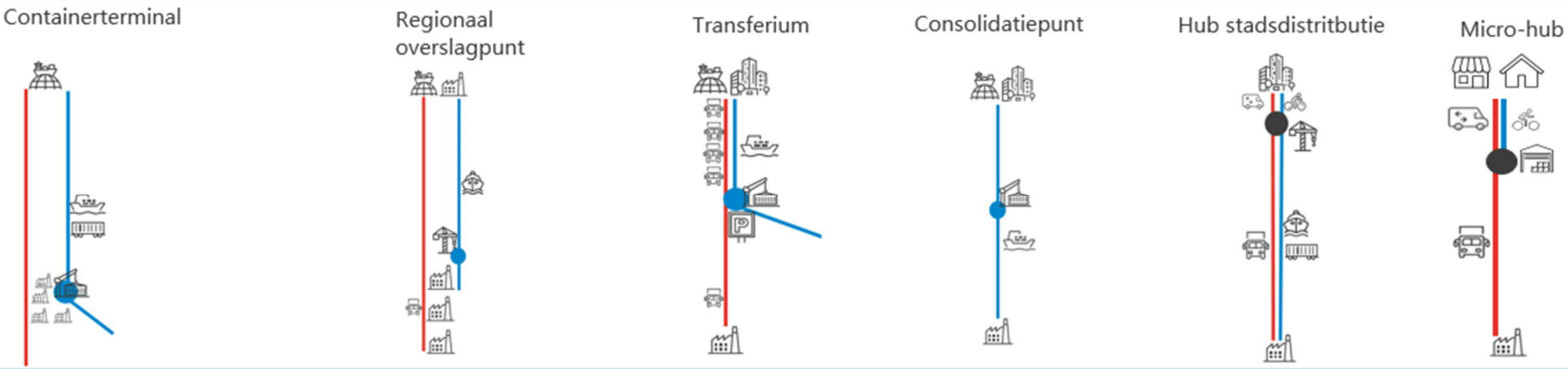
Ontsluiting: via welk(e) netwerk(en) is het knooppunt ontsloten? (spoor, binnenvaart, weg)
Goederendragers: welke goederen worden er overgeslagen (bulk, palletten, containers)
Verzorgingsgebied: het gebied waarbinnen goederen via de knoop worden overgeslagen. Dit kunnen we uitdrukken in een buffer rond de knoop of vertalen naar een bepaald type afnemers (vb. bedrijven rond een consolidatiepunt of lokale handelaars en inwoners van een bepaalde stad in het geval van een hub voor stadsdistributie)
Logistieke functie binnen netwerk: welke rol vervult de knoop binnen het netwerk? Mogelijke functies zijn:

- collectie en distributie: voorzien in vaste afzet- en oppikpunten zodat efficiënt een vaste ronde opgezet kan worden (vb belevering apoheken)
- herpositioneren: zorgt ervoor dat bedrijven hun goederen dichter bij de afzetmarkt kunnen plaatsen (vb. bouwhub waar aannemers van verschillende werven zich bevoorraden)
- ontsluiten van een hiërarchisch hogere knoop (vb. terminal in Avelgem verbindt de regio met Gentse, Antwerpse en Rotterdamse haven)
- verbinden van diverse knopen van eenzelfde orde. Het linken van verschillende (binnenvaart)corridors (vb. terminal in Avelgem verbindt de regio met bedrijvigheid in noord-Frankrijk)

Fijnmazigheid: dit aspect bespreekt de aard van de verzamelende functie. Ook hierin zijn verschillen te onderscheiden:

- diffuse stromen uit een groter gebied komen samen in de knoop van waar ze hun reis als gebundelde stroom verderzetten, bijvoorbeeld richting zeehaven (fijn -> grof) (vb. terminal langs exportzijde)
- gebundelde stromen komen aan in de knoop (bijvoorbeeld vanuit de zeehaven) en worden er verdeeld over een regio (grof -> fijn) (vb. terminal langs importzijde)
- diffuse stromen worden samengebracht in de knoop, herverdeeld en vervolgens opnieuw als diffuse stromen verdeeld (fijn -> fijn) (vb. hub stadsdistributie)

Footprint: het ruimtebeslag van de logistieke knoop



Type	Containerterminal	Regionaal overslagpunt		Transferium	Consolidatiepunt	Stadshub	Micro-hub
		Kaaimuur (bedrijf)	ROC*				
Ontsluiting	weg water of spoor	weg water/spoor	weg water/spoor	weg water	unimodaal	weg water/spoor fiets	weg fiets
Verschijningsvorm	containers	bulk/ paletten	bulk/ paletten	containers	containers / LCL	diverse verpakte goederen	diverse verpakte goederen
Verzorgingsgebied	30km	max. 5 km	20km	Bedrijven langs filegevoelig traject richting (inter)nationale poort	bedrijven uit de regio	handelaars en inwoners van verstedelijkt gebied (max. 5 km)	handelaars en inwoners van verstedelijkt gebied (max. 5 km)
Logistieke functie binnen netwerk	alle mogelijke functies	verbinden met knopen van eenzelfde orde	collectie en distributie/ verbinden met knopen van eenzelfde orde	collectie en distributie/ herpositioneren	collectie en distributie/ ontsluiten richting hogere knoop	collectie en distributie/ herpositioneren	collectie en distributie
Fijnmazigheid	fijn-grof (export) of grof–fijn (import)	fijn-grof (export) of grof–fijn (import)	fijn-grof (export) of grof–fijn (import)	fijn-grof	fijn-grof	fijn-fijn	Fijn-fijn
Footprint (inschatting opp.)	2 – 5 ha	min. 1 ha	min. 2 ha	1-2 ha	1,5 – 2 ha	500 – 2.500m²	0-200m²

Een Specifiek Overslagpunt (SOC) situeert zich tussen een kaaimuur (bedrijf) en ROC in. Het fungeert als een ROC, maar heeft nauwe banden met één specifiek bedrijf in de regio.

5. ONDERZOEKSRAPPORT

5.1. OPBOUW ONDERZOEKSSCENARIO'S

METHODIEK

Bouwstenen voor alle scenario's bepalen

Om vanuit een open blik te komen tot onderzoeks- en doorgroeiscenario's voor het realiseren van de voor de regio geformuleerde strategische mobiliteitsdoelstellingen werden daarom naast het mobiliteitsforum, enquête, burgerbevraging en bilaterale gesprekken, werksessies georganiseerd per pijler (gedrag/ ruimte) en per netwerk (mobiliteitsaanbod). Tijdens deze werksessies werden, vertrekkende vanuit de bestaande visies, voor elk van de pijlers en netten de hoeken van de kamer afgetoetst. Op deze manier konden we doorheen een breed participatief proces achterhalen welke elementen uit de bestaande visies behouden moeten blijven, welke verder moeten worden uitgewerkt en of er nog elementen zijn die nog niet in de bestaande visies zitten die we zeker moeten meenemen in een mobiliteitsvisie voor 2030.

Deze inzichten zijn uitgewerkt in **bouwstenen en voorstellen van netwerkkaarten.** 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.

De opgesomde bouwstenen en netwerkkaarten vormen een overzicht van mogelijkheden om de vooropgestelde visies te realiseren. Deze zijn beschreven in de visienota. Hier is nog geen keuze gemaakt, maar bieden we een breed overzicht van mogelijkheden.

Deze scenario's vormen de basis om te komen tot het uiteindelijke voorkeursbeleidsscenario. Samen met de werkgroep zijn deze bouwstenen en netwerkkaarten dan verder verfijnd op basis van nieuwe inzichten.

Selectie en finalisering van onderzoeksscenario's

In een volgende stap gaan we vanuit deze brede waaier aan bouwstenen kijken welke bouwstenen gecombineerd kunnen worden tot één of meerdere onderzoeksscenario's. Op basis van een eerste analyse van de bouwstenen met de MoveMeter zijn reeds eerste inzichten verworven in de effecten van de bouwstenen. Samen met de werkgroep wordt een selectie gedaan van bouwstenen die worden meegenomen voor de onderzoeksscenario's.

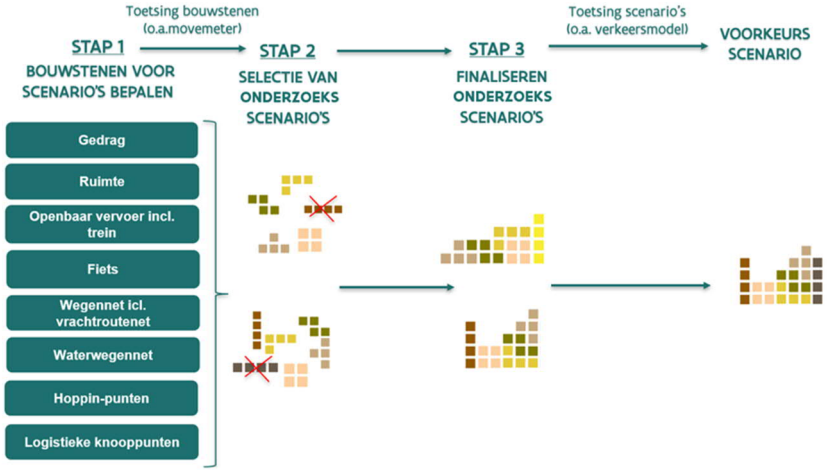
Analyse van onderzoeksscenarios's en keuze beleidsvisie

Om van deze scenario's en bijhorende bouwstenen te komen tot een beleidsscenario wordt een **afweging gedaan op 3 fronten:**

- Kwalitatieve beoordeling
- Kwantitatieve beoordeling: zowel met MoveMeter als strategisch verkeersmodel.
- Quick scan uit de MER.

De scenario's worden afgewogen en getoetst aan de vooropgestelde doelstellingen en bijhorende targets.

Op basis van deze inzichten is een voorkeurs beleidsscenario opgebouwd, dat is verder aangescherpt en aandachtspunten toegevoegd op basis van de input van de werkgroep en stakeholders.



SELECTIE VAN ONDERZOEKSSCENARIO'S

Opbouw scenario's vanuit een ambitieuze, geïntegreerde visie

Binnen de regio leeft er reeds een **sterk bewustzijn van de urgentie**. De ambitie in de regio om een antwoord te bieden op de mobiliteitsuitdagingen van vandaag is dan ook groot. Voor het uitwerken van de visie op de verschillende thema's zijn we dan ook vertrokken van wat al leefde; positieve dynamiek en besef dat meer infrastructuur niet noodzakelijk een oplossing biedt voor de groeiende druk op het wegennet. Uitgaande van de bestaande streekvisie formuleerden we **5 strategische doelstellingen** op vlak van mobiliteit.

Vanuit de bestaande visies werd reeds een belangrijke stap gezet om deze doelstellingen te realiseren richting meer duurzame verplaatsingen. Uit het aftoetsen van de hoeken van de kamer is naar voren gekomen dat de basisvisie uit de **bestaande visies nog steeds gedragen zijn in de regio.** De hoge ambities die de regio zich stelt betekenen dat er op alle pijlers moet ingezet worden en het een én-én verhaal moet zijn. Door maximaal de uitgewerkte bouwstenen te combineren en door constructief verder te werken op de bestaande visies zijn we niet gekomen tot meerdere scenario's op basis van grote tegenstellingen. Wel wordt met de scenario's **een stap vooruitgezet naar een hogere ambitie.**

Basisscenario

Vanuit de bestaande visies lag de focus vooral op investeren in meer en betere fietsinfrastructuur en een sterk en kwalitatief uitgebouwd openbaar vervoer. Ook met betrekking tot de pijler 'Ruimte' werd een sterke visie uitgebouwd met keuzes op vlak van ruimtegebruik die een duurzame mobiliteit ondersteunen.

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

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

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. Dit is belangrijk in het achterhoofd te houden bij het beoordelen van de scenario's.

Transitiescenario

Enkel inzetten op stimuleren van duurzame modi betekent niet automatisch minder autoverplaatsingen. De keuze om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te gaan, moet ontegensprekelijk interessanter worden dan de wagen. Door enkel méér en betere fiets- en OV-infrastructuur aan te leggen, zal de doelstelling van '45% duurzame verplaatsingen' niet worden gehaald. **Ook maatregelen die zorgen voor minder autoverkeer, zijn noodzakelijk**. Daarnaast zijn vanuit het aftoetsen van de hoeken van de kamer **verfijningen en optimalisaties voorgesteld voor de duurzame netwerken**. Uit het vorige hoofdstuk is gebleken dat er een groot draagvlak bestaat om te werken op vlak van alle drie de pijlers die noodzakelijk zijn om de mobiliteitstransitie te realiseren. Naast ruimte en de mobiliteitsnetwerken is ook het **blijvend inzetten op gedragsverandering** cruciaal.

Het transitiescenario zet maximaal in op de 5 doelstellingen die de regio heeft geformuleerd vanuit de bouwstenen die naar voren zijn gekomen. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen of deze voldoende zijn, Binnen deze 5 doelstellingen kan een wrijving worden gezien tussen de doelstelling verkeersleefbaarheid vs inzetten op modal shift voor vrachtverkeer.

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

Vanuit deze insteek is gekozen om te werken met 2 varianten binnen dit transitiescenario, Beide streven maximaal naar het inzetten op de 5 doelstellingen maar op het vlak van vrachtverkeer is er een focusverschil.

- *Transitiescenario met focus op leefbaarheid:* Mobiliteitstransitie met een focus op modal shift voor personenvervoer door naast nabijheid ook in te zetten op **ontraden van niet duurzame verplaatsingen,** nog verder **versterken duurzame alternatieven** en inzetten op blijvende **gedragsverandering.** En dit met aandacht voor de **leefkwaliteit. Voor goederenvervoer** inzetten op modal shift, maar niet ten koste van verkeersleefbaarheid op lokaal niveau.
- *Transitiescenario met focus op vracht* Mobiliteitstransitie met naast inzet op een modal shift voor personenvervoer, ook **volop inzetten op een modal shift voor goederenvervoer.** Dit kan gepaard gaan met **bijkomende vrachtbewegingen op lokaal niveau** ifv voor- en natransport over de weg. Hieraan gekoppeld het voorzien van maatregelen ifv leefkwaliteit.

BESCHRIJVING ONDEZOEKSSCENARIO'S

Op de volgende pagina's wordt een overzicht gegeven van de bouwstenen die aan elk van de scenario's zijn toegekend.

OPMERKING: De netwerken en combinatie van bouwstenen zoals beschreven in deze onderzoeksscenario's komen niet volledig overeen met het uiteindelijke voorkeursbeleidsscenario zoals beschreven in de synthesenota. Op basis van de inzichten uit de analyse van de onderzoeksscenario's, verdere besprekingen met de werkgroep en input van stakeholders is het voorkeurs beleidsscenario verder aangescherpt en de gewenste netwerken verfijnd.

Gebruikte legende:

Bouwsteen niet opgenomen in scenario

Bouwsteen gedeeltelijk opgenomen in scenario

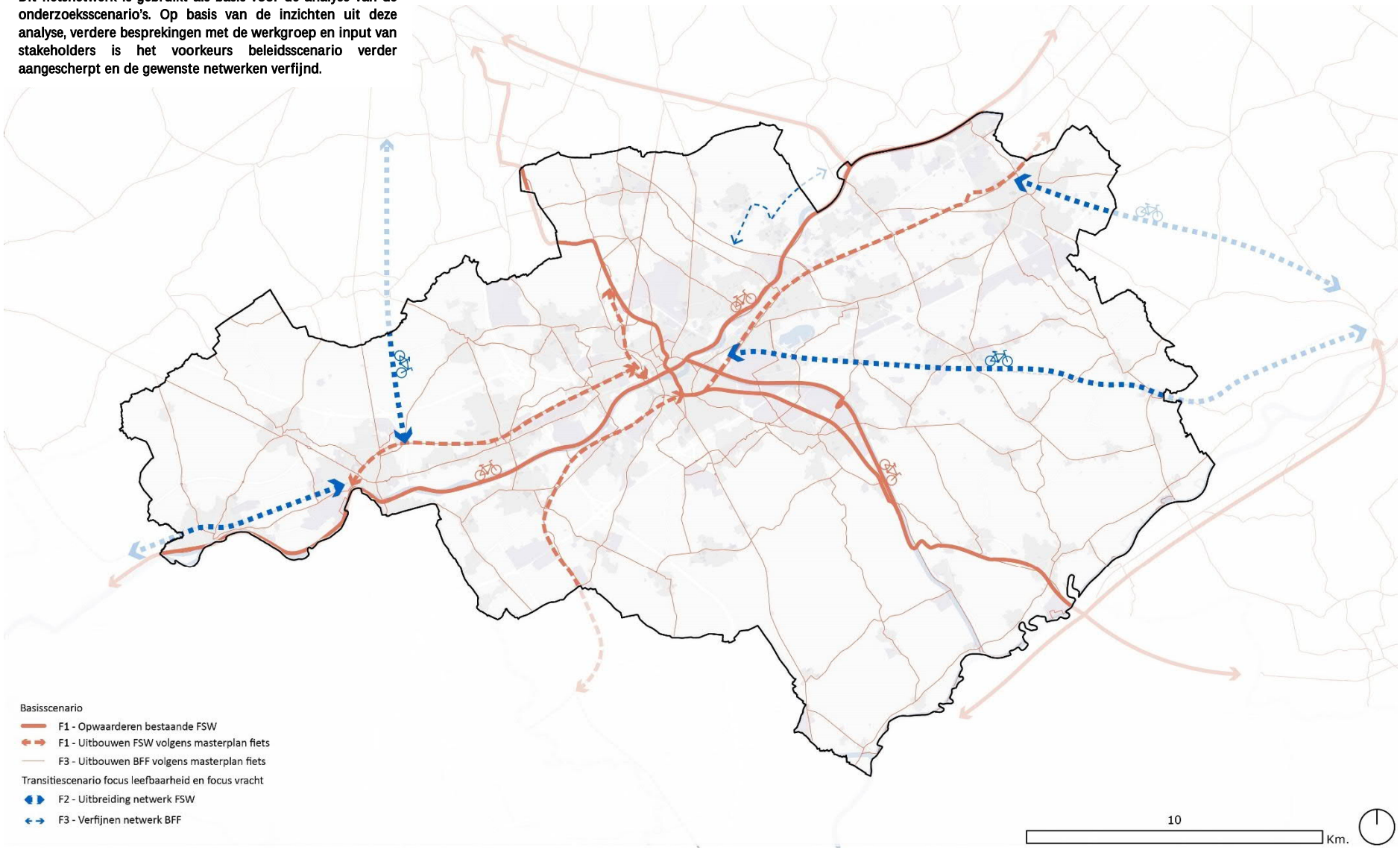
Bouwsteen volledig opgenomen in scenario

BOUWSTENEN	*BASISSCENARIO*	*TRANSITIESCENARIO focus LEEFBAARHEID*	*TRANSITIESCENARIO focus VRACHT*
	Pijler GEDRAG		
G-1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering	Alle doelgroepen	Alle doelgroepen	Alle doelgroepen
G-2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen	Alle doelgroepen	Alle doelgroepen	Alle doelgroepen
G-3: Doelgroepengericht intermediairen en ambassadeurs aantrekken	Alle doelgroepen	Alle doelgroepen	Alle doelgroepen
G-4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden (vb. testkaravaan, fietsbied, proefopstellingen circulatie,….)	Verderzetten bestaande initiatieven vb testkaravaan		
G-5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen - (vb. kilometerheffing, mobiliteitsbudget, compensatie extra kosten modal shift bij vracht, inzetten op mental shift bij bedrijven,……..)			Bijkomend compensatie kosten modal split vracht
G-6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers			
G-7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer (vb. thuiswerk, circulaire economie, …)			
G-8: Stimuleren stromen werfverkeer verduurzamen (charter bouwsector, sturen gedrag dmv vergunningen)	op lokaal niveau		
G-9: Regionale parkeerstrategie – afspraken over gedifferentieerde parkeertarieven maken		Regionaal gedifferentieerd en sturend parkeerbeleid	Regionaal gedifferentieerd en sturend parkeerbeleid
G-10: Streven naar daling van aantal parkeerplaatsen (openbaar en privaat)	Stand still op regionaal niveau. Bij regionale ontwikkelingen inzetten op lager aantal bijkomende parkeerplaatsen door in te zetten op complementair gebruik (met aandacht voor ruimtegebruik) en modal shift.	Vermindering aantal parkeerplaatsen – publiek en privaat	Vermindering aantal parkeerplaatsen – publiek en privaat
G-11: tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren (maximaal stallen op privéterrein én voorzien van gecentraliseerde parkeerplaatsen)	*bij nieuwe projecten reeds opgenomen*	Maximaal op privéterrein + regionale organisatie vrachtwagenparkeren	Maximaal op privéterrein + regionale organisatie vrachtwagenparkeren

BOUWSTENEN	*BASISSCENARIO*	*TRANSITIESCENARIO focus LEEFBAARHEID*	*TRANSITIESCENARIO focus VRACHT*
	Pijler RUIMTE		
R - 1: Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkeling samen bekijken ifv de langetermijnvisie			
R-2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende stationsomgevingen			
R -3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid			
R-4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken		Extra inzetten op mobiliteitsaanbod van regionale ontwikkelingspolen	Extra inzetten op mobiliteitsaanbod van regionale ontwikkelingspolen
R-5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede (multimodale) bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie			
R-6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid	Activering van watergebonden bedrijvigheid	Activering van watergebonden bedrijvigheid	Actieve herlocalisatie. Watergebonden sites worden voorbehouden voor watergebonden bedrijven. Niet watergebonden bedrijven worden (zoveel mogelijk) geherlocaliseerd.
R-7: Naast slim verdichten ontluchten door waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen			
R-8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik			

BOUWSTENEN	*BASISSCENARIO*	*TRANSITIESCENARIO focus LEEFBAARHEID*	*TRANSITIESCENARIO focus VRACHT*
	Fiets		
F-1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen	Uitwerken cfr kwaliteitseisen	Uitwerken cfr kwaliteitseisen	Uitwerken cfr kwaliteitseisen
F-2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen		Bijkomend Kortrijk – Oudenaarde, Waregem – Oudenaarde en Kezelbergroute	Bijkomend Kortrijk – Oudenaarde, Waregem – Oudenaarde en Kezelbergroute
F-3: Uitrollen van het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)	Uitwerken cfr kwaliteitseisen	Uitwerken cfr kwaliteitseisen + verdere verfijning	Uitwerken cfr kwaliteitseisen + verdere verfijning
F-4: Vlotte aansluiting en verknoping van de fietsvoorzieningen op de verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes			
F-5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen			
F-6: Fietsvriendelijke mobiliteitskamers (autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30km/u en zonder doorgaand autoverkeer)			
F-7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio:			
F-8: comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies en in het straatbeeld voorzien			
F-9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/... door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte			

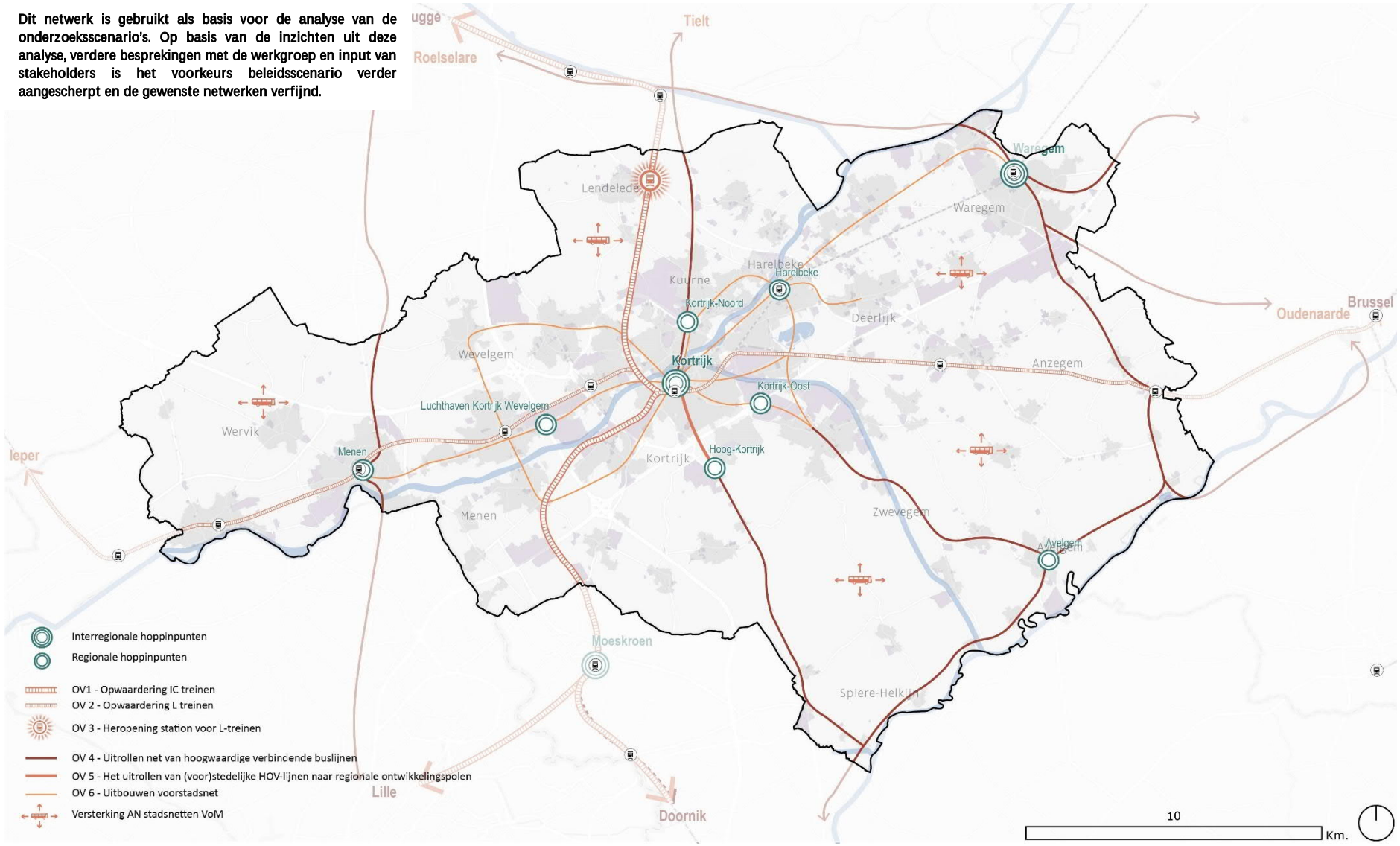
Dit fietsnetwerk is gebruikt als basis voor de analyse van de onderzoeksscenario's. Op basis van de inzichten uit deze analyse, verdere besprekingen met de werkgroep en input van stakeholders is het voorkeurs beleidsscenario verder aangescherpt en de gewenste netwerken verfijnd.



WEERGAVE VAN DE EERSTE WERKHYPOTHESE VOOR HET FIETSNETWERK VOOR DE ONDERZOEKSSCENARIO'S

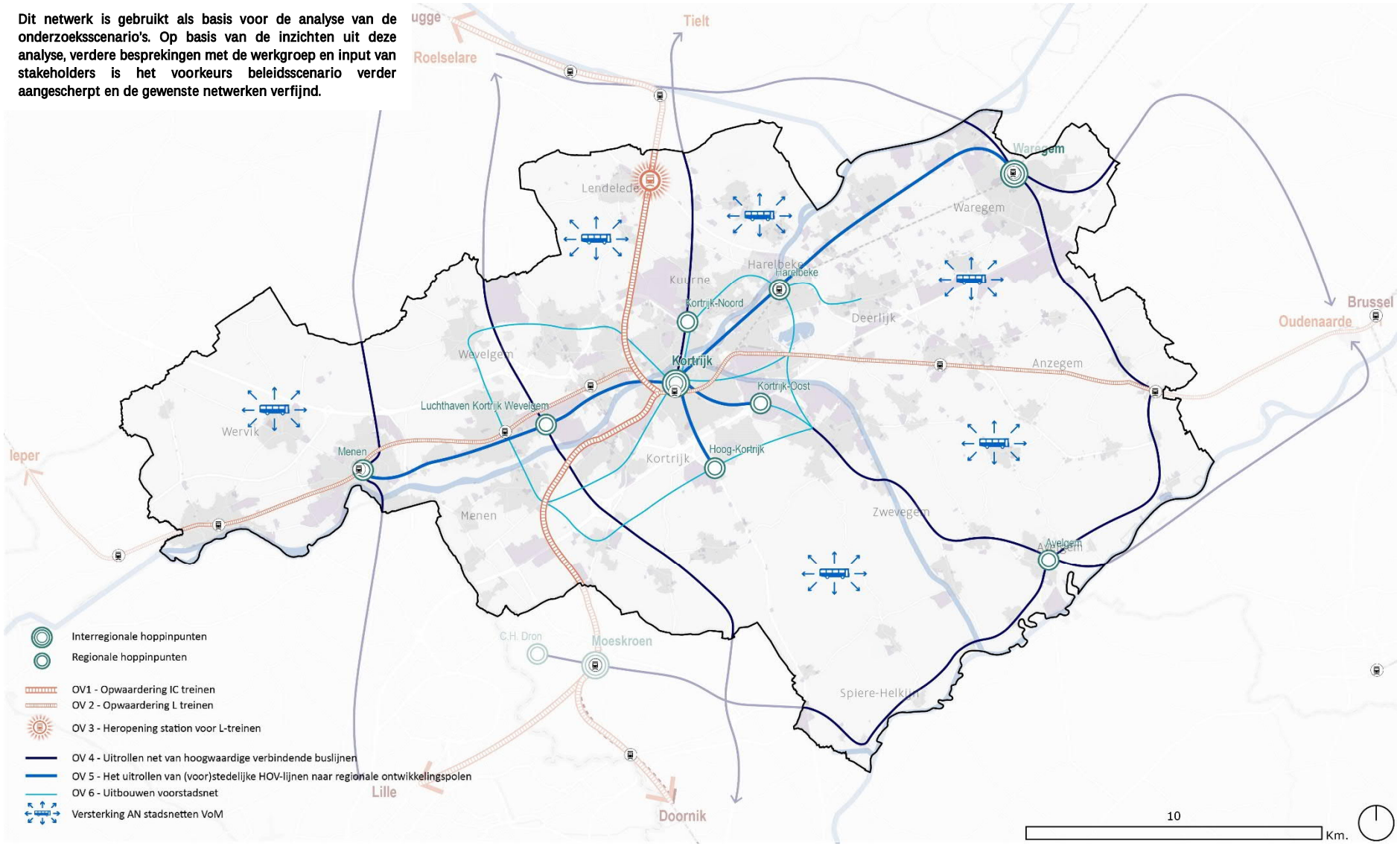
BOUWSTENEN	*BASISSCENARIO*	*TRANSITIESCENARIO focus LEEFBAARHEID*	*TRANSITIESCENARIO focus VRACHT*
Openbaar Vervoer			
OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen			
OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen			
OV3: (Her-)openen bijkomende treinstations	station Lendelede	station Lendelede	station Lendelede
OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen	cfr. Rekover	cfr. rekover - aangepast cfr. werksessie OV en inzichten opmaak OV-plan 2021	cfr. rekover - aangepast cfr. werksessie OV en inzichten opmaak OV-plan 2021
OV5: uitbouwen light-rail netwerk (15' bediening stations)			
OV6: Het uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen	Station - Hoog-Kortrijk	Station-Hoog-Kortrijk Station - Evolis Menen - Kortrijk - Waregem Zuid	Station-Hoog-Kortrijk Station - Evolis Menen - Kortrijk - Waregem Zuid
OV7: Uitbouwen voorstadsnet	cfr. rekover	Cfr. Rekover + extra tangentiele verbinding	Cfr. Rekover + extra tangentiele verbinding
OV8: Doortrekken metro Lille- Tourcoing naar Kortrijk			
OV9: Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschreidende netwerken			
OV10: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen			
OV11: Verhogen frequentie AN	Bbediening kernen niet ontsloten door dragende netwerk	Bediening kernen niet ontsloten door dragende netwerk. Ondersteunende ontsluitende bediening hoogwaardige verbindende buslijnen	Bediening kernen niet ontsloten door dragende netwerk. Ondersteunende ontsluitende bediening hoogwaardige verbindende buslijnen
OV 12: Versterken VOM binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM			
OV 13: Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VoM			
OV14: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie			

Dit netwerk is gebruikt als basis voor de analyse van de onderzoeksscenario's. Op basis van de inzichten uit deze analyse, verdere besprekingen met de werkgroep en input van stakeholders is het voorkeurs beleidsscenario verder aangescherpt en de gewenste netwerken verfijnd.



WEERGAVE VAN DE EERSTE WERKHYPOTHESE VOOR HET OPENBAAR VERVOER VOOR HET BASISSCENARIO

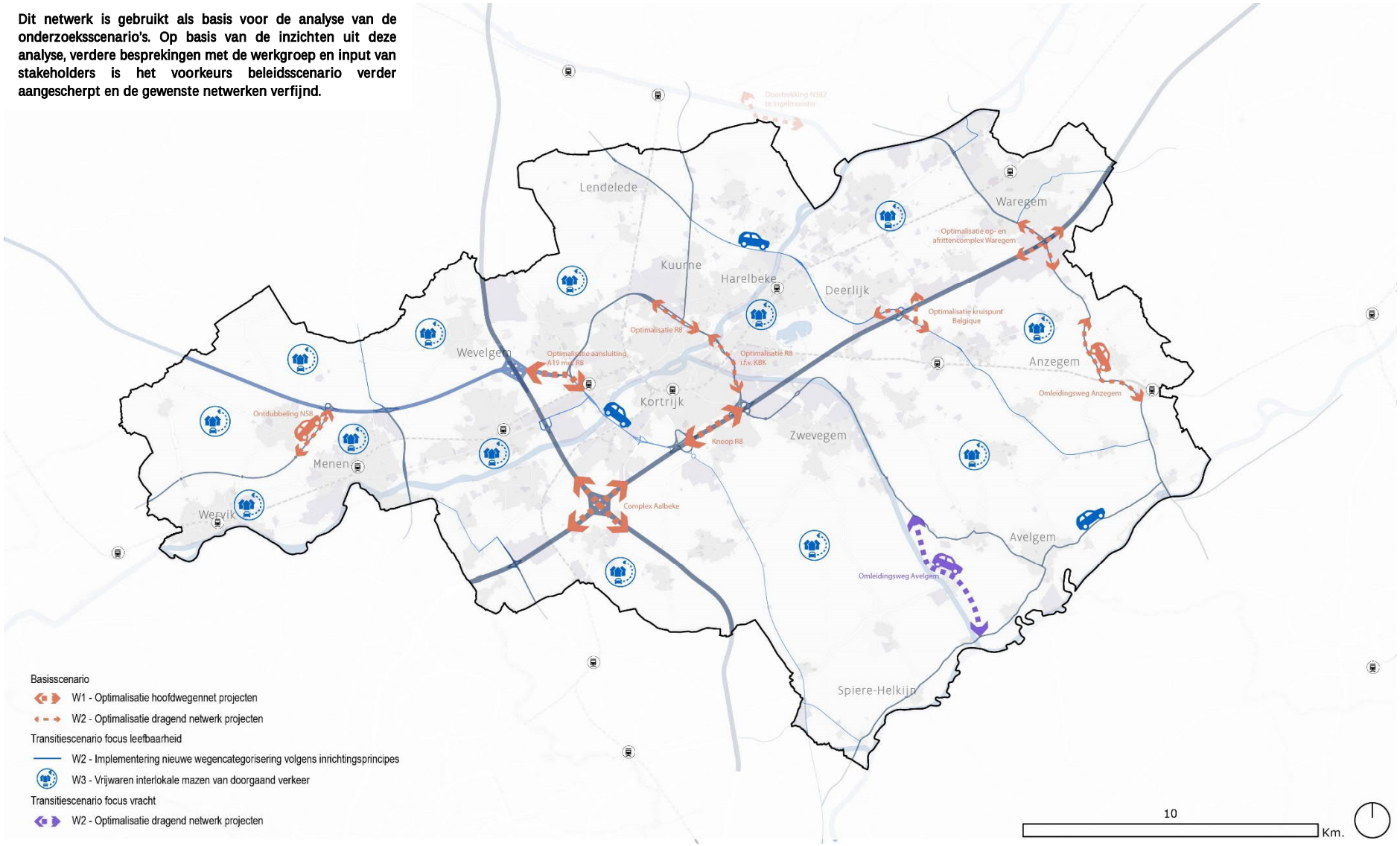
Dit netwerk is gebruikt als basis voor de analyse van de onderzoeksscenario's. Op basis van de inzichten uit deze analyse, verdere besprekingen met de werkgroep en input van stakeholders is het voorkeurs beleidsscenario verder aangescherpt en de gewenste netwerken verfijnd.



WEERGAVE VAN DE EERSTE WERKHYPOTHESE VOOR HET OPENBAAR VERVOER VOOR HET TRANSITIESCENARIO (VERKEERSLEEFBAAR EN VRACHT)

BOUWSTENEN	*BASISSCENARIO*	*TRANSITIESCENARIO focus LEEFBAARHEID*	*TRANSITIESCENARIO focus VRACHT*
Wegennet			
W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet	Inrichting hoofdwegennet volgens inrichtingsprincipes		
W2: Optimalisatie van het dragend netwerk	Projecten: Omleidingsweg Anzegem, optimalisatie R8 noorden, optimalisatie R8 ifv KBK, Ontdubbeling Menen N58	Inrichting dragend wegennet volgens inrichtingsprincipes Projecten: Omleidingsweg Anzegem, optimalisatie R8 noorden, optimalisatie R8 ifv KBK, Ontdubbeling Menen N58	Inrichting dragend wegennet volgens inrichtingsprincipes Projecten: Omleidingsweg Anzegem, optimalisatie R8 noorden, optimalisatie R8 ifv KBK, Ontdubbeling Menen N58, Omleidingsweg Moen - Avelgem
W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer			
W4: realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk	realisatie/validering/goedkeuring VRN (verbodsborden)	realisatie/validering/goedkeuring VRN en opvolgen en afdwingen (vb. camera's, verbalisering,..)	realisatie/validering/goedkeuring VRN en opvolgen en afdwingen (vb. camera's, verbalisering,..)
W5: Een netwerk van deelwagens in een multimodaal bereikbare regio			
W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings			
W7: Snelheidheid op hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones	Niet opgenomen in scenario's. Wordt onderzocht binnen het strategisch project KR8		

Dit netwerk is gebruikt als basis voor de analyse van de onderzoeksscenario's. Op basis van de inzichten uit deze analyse, verdere besprekingen met de werkgroep en input van stakeholders is het voorkeurs beleidsscenario verder aangescherpt en de gewenste netwerken verfijnd.



WEERGAVE VAN DE EERSTE WERKHYPOTHESE VOOR HET WEGENNET VOOR DE ONDERZOEKSSCENARIO'S

BOUWSTENEN	*BASISSCENARIO*	*TRANSITIESCENARIO focus LEEFBAARHEID*	*TRANSITIESCENARIO focus VRACHT*
Waterwegennet			
WW1: realisatie opwaardering KBK			
WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publieke) kaaimuren			'intensiever' kaaimuurbeleid ivm vorige scenario's (vb. meer middelen vrijmaken voor PPS-constructies, nog actievere benadering markt)
WW3: afstemming met rederijen rond free time			

BOUWSTENEN	*BASISSCENARIO*	*TRANSITIESCENARIO focus LEEFBAARHEID*	*TRANSITIESCENARIO focus VRACHT*
Mobipunten			
MP -1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem	Kortrijk als interregionaal mobipunt	Kortrijk en Waregem als interregionaal mobipunt	Kortrijk en Waregem als interregionaal mobipunt
MP-2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan stations Menen en Harelbeke	Uitbouw P&R en P&B	Uitbouw P&R en P&B	Uitbouw P&R en P&B
MP-3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen			
MP-4: Uitbouwen van regionale P&R			
MP-5 : uitbouwen van lokale mobipunten			
MP-6 : uitbouwen van buurt mobipunten			
MP-7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op de (regionale) mobipunten en omgekeerd			
MP-8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (mobipunten)			

BOUWSTENEN	*BASISSCENARIO*	*TRANSITIESCENARIO focus LEEFBAARHEID*	*TRANSITIESCENARIO focus VRACHT*
	Logsitieke knopen		
LK-1: Bestendigen bestaande logistieke knopen			
LK-2: ontwikkeling ROC(s) of SOC's langs KBK	Ontwikkeling ROC langs KBK. Stadsdistributie nog eerder beperkt. Ontwikkelingsniveau van ROC laten afhangen van lokale draagkracht voor bijkomend wegverkeer (ontsluiting langs landzijde)	Ontwikkeling ROC langs KBK. Voor stadsdistributie wordt maximaal ingezet om duurzame belevering (vb. vrachtfiets). Ontwikkelingsniveau van ROC laten afhangen van lokale draagkracht voor bijkomend wegverkeer (ontsluiting langs landzijde)	ROC ten volle ontwikkelen. Voor stadsdistributie wordt maximaal ingezet om duurzame belevering (vb. vrachtfiets).
LK-3: verdere ontwikkelen regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR)	Opwaardering LAR en RTW	Opwaardering LAR en RTW	Uitbreiding AVCT. De multimodale ontwikkeling van de regio krijgt alle kansen.
LK-4: Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen			Doorgedreven samenwerking tussen logistieke knooppunten ifv meer logische spreiding van stromen (vb. gebruik van dichtstbijzijnde knoop)
LK-5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke			

BOUWSTENEN	*BASISSCENARIO*	*TRANSITIESCENARIO focus LEEFBAARHEID*	*TRANSITIESCENARIO focus VRACHT*
	Mobiliteitsnetwerk algemeen		
M-1 Uitbouwen innovatieve mobiliteitssystemen			
M-2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,...)			
M-3 Vergroenen voertuigenpark			
M-4 Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen			
M-5 Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen			
M_6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet			
M-7: Diensten dichter bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening			

Om van deze scenario's en bijhorende bouwstenen te komen tot een beleidsscenario wordt een **afweging gedaan op 3 fronten.**

5.2. ANALYSE ONDERZOEKSSCENARIO'S

KWALITATIEVE BEOORDELING

Samen met de werkgroep worden de bouwstenen geëvalueerd ten opzichte van het al dan niet bijdragen aan de doelstellingen. Deze methodiek heeft niet de doelstelling om een objectieve beoordeling te bekomen, maar tracht inzicht te krijgen in de denkwijze en standpunten van de regio ten opzichte van de bouwstenen.

Daarnaast kan ook een beeld worden verkregen van de geschatte impact van de bouwstenen die niet kwantitatief te beoordelen zijn.

Het regionale mobiliteitsplan heeft als horizon 2030 met 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, vraagt een stapsgewijze aanpak, waarbij mobiliteit en ruimte gelijke tred houden. Bij de kwalitatieve beoordeling is het belangrijk dat wordt rekening gehouden met het stapsgewijs uitvoeren en op elkaar afstemmen van de ruimtelijke visie en het regionale mobiliteitsplan. We kunnen niet uitgaan van een scenario waarin alle ruimtelijke bouwstenen zijn "ingevuld" om het mobiliteitsplan te beoordelen. Als men teveel uitgaat van positieve ruimtelijke randvoorwaarden, dan behaalt men misschien "fictief" de doelstellingen, maar niet in de praktijk.

Samen met de werkgroep worden de bouwstenen geëvalueerd ten opzichte van het al dan niet bijdragen aan de doelstellingen. Deze methodiek heeft niet de doelstelling om een objectieve beoordeling te bekomen, maar tracht inzicht te krijgen in de denkwijze en standpunten van de regio ten opzichte van de bouwstenen. Daarnaast kan ook een beeld worden verkregen van de geschatte impact van de bouwstenen die niet kwantitatief te beoordelen zijn.

De quotering is gebaseerd op 11 ingevulde documenten (4 gemeenten en 7 bovenlokale actoren op basis van de bouwstenen uit de visienota (najaar 2021).

Pijler 'Actief ondersteunen van gedragsverandering'

Globaal eerder een positieve impact

Zeer positieve bijdrage (voornamelijk voor 'Vitaal' en 'Leefbaar') worden voornamelijk bouwstenen gezien die wagengebruik ontraden (al dan niet financieel) met de bedenking dat het negatief kan zijn qua inclusiviteit ('Voor iedereen') en autoverplaatsingen ontraden in kernen negatieve bijdrage heeft aan doelstelling 'Vracht'.

- G-5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen (vb. kilometerheffing, mobiliteitsbudget, compensatie extra kosten modal shift bij vracht, inzetten op mental (voor vracht eerder neutraal tot positief effect)
- G-6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers
- G-7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer (vb. thuiswerk, circulaire economie, ...)

- **Doelgroepenbeleid en testinitiatieven: neutrale tot positieve bijdrage** aan meeste doelstellingen.
- **Positieve bijdrage voor regionaal parkeerbeleid** en dalen van aantal parkeerplaatsen. Sommige actoren geven echter een eerder negatief effect voor de doelstellingen Voor iedereen en Vracht.
- Tweesporenbeleid vrachtwagenparkeren - **dubbel effect** (van eerder negatief op tot positief → verschuivingen vrachtwagens en mogelijks aanzuigeffect)

Pijler 'Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbinden

Globaal eerder positief impact. Geen bouwstenen die er uitspringen als een meer positieve of negatieve bijdrage.

- **Vroeg in planningsproces multimodale ontsluiting en ruimte voor ondernemen koppelen aan bereikbaarheid**: voor bijna iedereen positieve bijdrage meeste doelstellingen

- **Slim verdichten, kernversterking en bundelen in ontwikkelingspolen: gemiddeld positieve bijdrage** aan doelstellingen 'Vlot', 'Vitaal en Leefbaar'. Beperktere impact op 'Voor iedereen' en 'Vracht'.
- **Inzetten op watergebonden bedrijvigheid en duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen:** eerder positieve bijdrage aan meeste doelstellingen, met uitzondering 'Voor Iedereen'. **Zeer positieve bijdrage voor doelstelling 'Vracht'.**
- **Naast slim verdichten ontluchten waar nodig** wordt gezien als **zeer positieve bijdrage voor voornamelijk 'Leefbaar'**. Voor overige doelstellingen eerder positief.
- **Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik** wordt gezien **als positief tot zeer positief** aan doelstellingen 'Vlot', 'Vitaal'en 'leefbaar'.

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk' (algemeen)

Globaal beperktere impact van deze bouwstenen. **Eerder neutraal inzake modal shift tot positief voor Leefbaar.**

- Gebruiksgemak verhogen met innovatieve systemen, Mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken en diensten dichter bij de mensen brengen worden gezien als **positieve bijdrages voor voornamelijk doelstellingen 'Voor Iedereen', 'Leefbaar' en 'Vitaal'. Voor 'Vracht' wordt eerder een neutraal tot negatief effect** gezien.
- Vergroenen voertuigenpark en stimuleren van milieuvriendelijke voertuigen: **positief tot zeer positief effect voor 'leefbaar'.** Neutraal tot positief voor 'Vlot' en 'Vitaal'. **Tegenstelling voor 'Vracht' van zeer positief tot eerder negatief**.
- **LEZ wordt eveneens als positieve bijdrage voor doelstellingen 'Leefbaar' en 'Vitaal'** gezien, maar is **niet 'Voor iedereen'.**
- Aandacht voor lucht en klimaat bij aanleg infrastructuur wordt gezien als een **positief effect op de 'Leefbaar'**.

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk – fiets'

Globaal positief tot **zeer positieve impact –** modi/pijler met meest positieve beoordeling

- Uitrol van goedgekeurde fietssnelwegen en uitrol BFF worden gezien als de bouwstenen met de **meest positieve bijdrage op alle doelstellingen met uitzondering van 'Vracht'.**
- **Uitbreiding van het netwerk aan fietssnelwegen, goede aansluiting met het lokale fietsnetwerk en de uitbouw van het lokale fietsnetwerk ondersteunen** dit met een positief tot zeer positief effect voor de doelstellingen 'Vitaal' en 'Leefbaar'.
- Fietsvriendelijke mobiliteitskamers hebben **een zeer positief effect op 'Leefbaar'** en een positieve bijdrage aan Vlot en Vitaal.
- Ondersteuning met **een aanbod aan deelfietsen en aantrekkelijke voorzieningen worden als positief** gezien voor voornamelijk de doelstellingen 'Vitaal', 'Leefbaar' en 'Voor Iedereen'.

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk – openbaar vervoer'

Globaal **positieve impact**. Iets minder positief ingeschat dan fiets

- Uitbouw van het OV-net wordt voor alle lagen van het **kernnet gezien als positief tot zeer positief** voor de doelstellingen 'Vitaal', 'Leefbaar', 'Vlot' en 'Voor iedereen'. Meest naar voren komt **opwaardering IC-treinen en HOV** door impact op respectievelijk 'Vlot' en 'Vitaal'.
- Uitbouw van busnetwerk en zeker treinnetwerk wordt door enkele actoren als een **mogelijks negatief effect gezien tov de doelstelling 'Vracht'.**
- Bijkomend treinstation Lendelede - **verdeelde meningen voor de doelstelling 'Vlot' en 'Vitaal'** (van negatief tot positieve bijdrage). Positieve bijdrage voor 'Voor Iedereen'.
- De uitbouw van **het aanvullende net en de centrumbediening wordt als positief gezien voor 'Vitaal' en 'Voor Iedereen'**.
- Optimaliseren doelgroepenvervoer en gebiedsdenkende inzet **VOM**: heel belangrijk op van **doelstelling 'Voor Iedereen'.**
- **Verbeteren doorstroming** bussen wordt als belangrijke positieve bijdrage gezien voor **doelstelling 'Vlot'** en positieve bijdrage voor doelstellingen 'Vitaal' en 'Leefbaar'.

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk – wegennet'

Globaal beperktere impact van deze bouwstenen. Tegenstelling in beoordelingen van negatief tot zeer positief.

- Optimalisatie hoofdwegennet en dragend wegennet: **zeer grote verschillen in beoordelingen:** van bijna geen en eerder negatief ('Vracht' en 'Vitaal') tot zeer positief effect op alle doelstellingen. Vrijwaren interlokale mazen wordt aangevoeld als **zeer positief effect voor 'Leefbaarheid**' en positief voor 'Vitaal'. Aandachtspunt sessie vracht: sterk positief vanuit 'Leefbaarheid', maar aandachts-punt op vlak van kilometers.

→ **Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet samen te zien met interlokale mazen!**

- Realisatie en opvolging vrachtroutenetwerk: **positief tot zeer positief effect voor 'Vracht' en 'Leefbaarheid'** → opmerking werksessie vracht: nog steeds veel lokaal vrachtverkeer!
- **Deelwagens en carpoolparking: positief tot zeer positief effect voor doelstelling 'Vitaal', 'Leefbaar' en 'Voor Iedereen'.**
- Verlagen maximum snelheid op hoofdwegennet thv dichtbebouwde zones wordt gezeien als **zeer positief effect voor 'Verkeersleefbaarheid'**. Aandachtspunt is echter **een negatieve inpact voor 'Vlot' en 'Voor iedereen'** dat door 3 actoren wordt aangegeven.

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk - waterwegennet'

Globaal beperkte impact gezien van deze bouwstenen.

- Alle bouwstenen worden als **voornamelijk heel positief voor 'Vracht' bevonden**
- Opwaardering waterweg KBK en uitbouw kaaimuren: **verdeelde mening** over 'Verkeersleefbaarheid' en 'Voor Iedereen' (zowel positief als negatief aangeven)
  Vanuit sessie vracht: gezien als (sterk) positief effect

- afstemming met rederijen rond free time: **beperkte impact van gezien.** Vanuit sessie vracht (na gesprekken uitbaters) **als een cruciale bouwsteen - sterk positief effect**

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk – mobipunten'

Globaal eerder positieve impact van deze bouwstenen verwacht voor meeste doelstellingen, muv vracht.

- Sterkst naar voren komen de **doelstellingen 'Vitaal' en 'Verkeersleefbaar'.**
- **Alle bouwstenen worden als bijna even belangrijk bevonden.** De hogere niveaus Hoppinpunten en de ontwikkeling en de afstemming met de ontwikkelingen worden als net iets positiever gezien.
- Voor de **doelstelling 'Vracht' is de impact eerder neutraal.**

Bouwsteen/Scenario 'Mobiliteitsnetwerk – logistieke knopen'

Globaal beperktere impact van deze bouwstenen. Eerder neutraal tot positief.

- **Voornamelijk positief tot zeer positieve bijdrage gezien voor de doelstelling 'Vracht'.** Een zeer negatief effect op de 'Vracht' aangegeven voor verdere ontwikkelen regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR) door 2 actoren
- Ook enkele negatieve effecten aangeven - **voornamelijk op 'Verkeersleefbaarheid':**
  - een zeer negatief effect op de 'Verkeersleefbaarheid' voor de bouwsteen ontwikkeling ROC of SOC langs KBK door 1 actor
  - een zeer negatief effect op bestendigen bestaande logistieke knopen op 'Verkeersleefbaarheid' bij 1 actor
  - Deze 3 bouwstenen rond ontwikkelen van bestaande of nieuwe logistieke knopen worden bij verschillende actoren aangegeven **als negatief voor 'Vlot', 'Vitaal' en 'Verkeersleefbaar'.**
- Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen : **beperkt** maar eerder positief effect wordt aangegeven. → werkgroep vracht: neutraal (na gesprek uitbaters)
- Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen: **eerder positief effect op voornamelijk 'Vracht', 'Leefbaarheid' en 'Vlot'.** → eerder lokaal

Overzicht per doelstelling

	Sterkste bouwstenen (zeer positief als mediaan)	Aandachtspunten (1 actor aangegeven als zeer negatief of meerdere aangegeven als negatief)
VLOT	• Uitrollen FSW en BFF cfr masterplan fiets • Uitbouwen IC-treinen en verbeteren doorstroming bussen	• Heropenen treinstations • Verlagen **maximum snelheid hoofdwegennet**
VITAAL	• Autoverplaatsingen in kernen ontraden • Bundelen grootschalige bovenlokale programma's in regionale hubs en ze multimodaal bereikbaar maken. • **Uitrollen van alle lagen van het fietsnetwerk** • Uitbouwen HOV naar regionale ontwikkelingspolen	• Heropenen treinstations • ROC en stadsdistributie ten volle ontwikkelen. En verder uitbouwen regionale knopen. • Optimalisatie hoofdwegennet • LEZ en vergroenen voertuigenpark
VERKEERSLEEFBAAR	• Autoverplaatsingen in kernen ontraden, Duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen • Inzetten op vermijden verplaatsingen • Naast slim verdichten ontluchten waar nodig • **Uitrollen van alle lagen van het fietsnetwerk** • Vrijwaren interlokale mazen	• **Ontwikkelen ROC of SOC's langs KBK** • **Verder ontwikkelen regionale logistieke knopen** • **Bestendigen bestaande logistieke knopen**
VOOR IEDEREEN	• Diensten dichter bij de mensen brengen • **Uitrollen FSW en BFF cfr masterplan fiets** • Versterken Vom en optimalisatie doelgroepenvervoer	• Verlagen **maximum snelheid hoofdwegennet** • LEZ • Wagengebruik financieel ontraden • Autoverplaatsingen ontraden in kernen • Vergroenen voertuigenpark en inzetten op laadpalen
VRACHT	• Duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen • Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkeling samen bekijken • **Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid** • Afspraken maken rond Free-Time	• **Verdere ontwikkeling logistieke knopen** • Streven naar daling aantal parkeerplaatsen • Optimalisatie hoofdwegennet • Diensten dichter bij mensen brengen • Uitbreiden L-treinen • Vergroenen voertuigenpark en laadpalen

CONCLUSIE

De belangrijkste bijdrage aan de doelstellingen wordt verwacht van de **uitbouw van het netwerk van duurzame alternatieven**

- In eerste instantie uitrol van **alle lagen fietsnetwerk.** Met specifieke aandacht voor FSW en BFF.
- Daarnaast worden belangrijke potenties gezien in **HOV en trein.**
- En het creëren van **de interlokale mazen en mobiliteitskamers.**

De bouwstenen voor de pijler **gedrag** worden iets lager ingeschat op vlak van bijdrage tot de doelstellingen, met uitzondering van de bouwstenen rond **ontraden van autoverplaatsingen al dan niet financieel**

De bouwstenen voor de pijler **ruimte** worden eerder **laag** ingeschat. Dit zijn maatregelen die eerder een impact hebben op langere termijn. Uitschieter is het bundelen bovenlokale programma's in multimodaal ontsloten ontwikkelingspolen.

KWANTITATIEVE BEOORDELING MOVEMETER

De MOVEmeter is een analysetool om snel beleidsopties te verkennen. Het baseert zich op de gegevens van het provinciaal verkeersmodel (3.7.1) en de synthetische vrachtwagenmatrices uit het vrachtmodel Vlaanderen versie 4.1.1. Een eerste afweging van mogelijke bouwstenen is hiermee reeds vroeg in het proces gedaan bij de keuze van de bouwstenen voor de onderzoeksscenario's.

Wat kan de MOVEmeter

Voor de modi openbaar vervoer, fiets en auto kunnen per modi volgende elementen in de MOVEmeter ingevoerd worden:

Auto

- Aantal autoritten van/naar zones aanpassen (procentueel of absoluut)
- Nieuwe weg aanmaken
- Capaciteit op corridorniveau vergroten
- Snelheid op corridorniveau verhogen
- Generieke reistijdverbetering op corridorniveau

Fiets

- Nieuwe fietsroute aanmaken
- Snelheid op corridorniveau verhogen

Openbaar vervoer

- Verbeteren reistijd op corridorniveau voor te selecteren relaties en/of voor het gehele OV-systeem

Voor de drie modi kunnen we dus voornamelijk werken met het verhogen en verlagen van het aantal ritten en van de snelheid/reistijd. Telkens worden de resultaten van de doorrekening vertaald naar intensiteiten van de auto of fiets. Bijvoorbeeld het effect van de reistijd van openbaar vervoer op een bepaalde corridor verhogen zal vertaald worden in het verschil op aantal autoritten op die as. Dit is geen becijferd resultaat, de sterkte van het verschil wordt aan de hand van kleurcodes weergegeven op kaart. Het eindresultaat geeft dus geen inzicht op het aantal in- en uitstappers op het openbaar vervoer en dus ook niet op de capaciteit van openbaar vervoer.

De MOVEmeter geeft telkens het effect van de doorgerekende maatregelen weer als het verschil ten opzichte van de vorige doorrekening. Bij de eerste doorrekening is dit het verschil ten opzichte van de nulreferentie. Neemt men een maatregel waardoor erop bijvoorbeeld de E17 meer verkeer komt dan kleurt de E17 rood. Neemt men in de volgende doorrekening een andere maatregel waardoor het effect van de vorige maatregel op de E17 tenietgedaan wordt, dan kleurt de E17 groen, omdat ten opzichte van de vorige doorrekening er minder verkeer op de E40 zit. Wanneer een as niet rood of groen kleurt, betekent dit dus dat er geen verandering is ten opzichte van de vorige doorrekening (er kan dus wel steeds een verandering zijn ten opzichte van het nulscenario, afhankelijk van de vorige doorrekeningen).

De doorrekening met de movemeter is zeer strategisch. Er wordt gewerkt met aannames zoals modelsnelheden. Uit de eerste beoordeling bleek dat de resultaten steeds omzichtig geïnterpreteerd moeten worden. Doelstelling is voornamelijk om een eerste aftoetsing van de bouwstenen te maken in afwachting van de doorrekeningen met het provinciaal strategisch verkeersmodel.

De bouwstenen zijn trapsgewijs doorgerekend. Door steeds te vergelijken met de vorige doorrekening kan het effect van 1 bouwsteen worden ingeschat. Na doorrekening van alle bouwstenen (die mogelijk zijn met deze tool) wordt een beeld gemaakt ten op zichte van de nulreferentie om zo een inschatting te krijgen van het gecombineerde effect van de bouwstenen.

Legendes

Wegvalintensiteiten

Alle bouwstenen die doorgerekend worden resulteren in een weergave op kaart van de toename of afname van het aantal wagens op een bepaalde as. Zo kunnen eventuele verschuivingen van verkeer ingeschat worden bij bijvoorbeeld het knippen van een as of bijvoorbeeld de afname van het autoverkeer door een hogere frequentie op een buslijn.

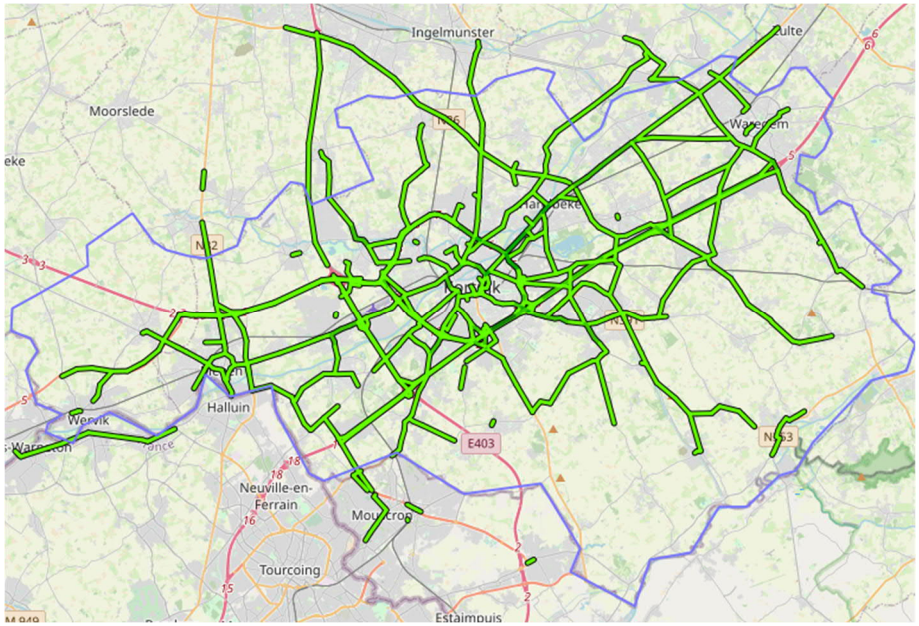
Geen kleur = verwaarloosbaar effect.

Doorrekeningen bouwstenen fiets

De bouwstenen voor het fietsnetwerk zijn trapsgewijs doorgerekend. Volgende combinatie aan bouwstenen is doorgerekend:

- F-1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen.
- F-2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen (in versie op moment van doorrekening nog enkel Oudenaarde – Kortrijk en Waregem – Oudenaarde)
- F-3: Uitrollen van het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)
- Globale verbetering voor lokale fietsroutes en buurtontsluiting door uit te gaan van een globale afname van autoverplaatsingen voor verplaatsingen onder de 15 km.

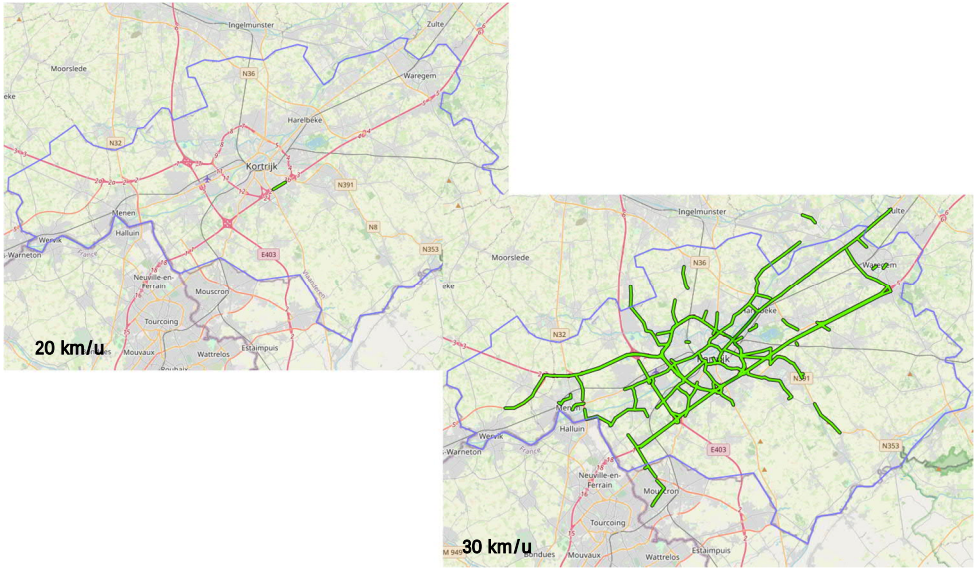
Hiervoor wordt in de doorrekening een modelsnelheid voor fietssnelwegen om een effect van verbetering echt te kunnen gaan zien op kaart In de MOVEmeter wordt



Belangrijkste conclusies:

- Forse afnames op autoverkeer in de hele regio.
- De sterkste afname voornamelijk leieband tussen Menen – Kortrijk – Waregem.
- Minder afname in het zuidelijke deel van de vervoerregio, daar zijn dan ook minder fietsmaatregelen voorzien.
- Grootste winsten door de bouwsteen fietssnelwegen gezien daarop vandaag op vlak van befietsbaarheid de meeste missing links aanwezig zijn.
- In de movemeter wordt geen rekening gehouden met de kwaliteit en veiligheid van de fietsroutes enkel de snelheid wordt ingeschat.

Deze conclusies gaan uit van zeer ambitieuze fietssnelheden van 30 km/h op de fietssnelwegen. Inzetten op een goede doorstroming is dus zeer belangrijk. Volgende kaarten geven het verschil weer van een doorrekening van enkel bouwsteen F1 aan respectievelijk 20 en 30 km/u (test om impact van hogere comfort, doorstroming en kwaliteit bij fietsers in te schatten gezien verkeersmodel enkel rekening houdt met snelheid). Inzetten op een goede doorstroming is dus cruciaal voor de concurrentie met de wagen aan te gaan.



Doorrekeningen bouwstenen OV

In de MOVEmeter is het potentieel van de werkhypothese 2 onderzocht. In de MOVEmeter wordt het potentieel van dit netwerk onderzocht door het analyseren van hoeveel verkeer er in de ochtendspits overstappen van een aantal wegen op deze assen/locaties naar het openbaar vervoer. M.a.w. in welke mate deze ov-bouwstenen leiden tot een afname van autoverkeer op deze assen/ locaties.

Belangrijkste conclusies:

Uit de doorrekeningen met de MOVEmeter kwam dat de impact van het opwaarderen van het openbaar vervoer (bijna) geen effect heeft. Dit kan worden toegeschreven aan twee mogelijke redenen. Enerzijds is de MOVEmeter niet altijd een geschikt instrument voor doorrekeningen openbaar vervoer. De resultaten geven enkel de grote lijnen weer gezien in de MOVEmeter het openbaar vervoer niet als netwerk wordt ingegeven, maar als gegeneraliseerde reistijden tussen zones. Dit betekent anderzijds dat indien de concurrentie met de wagen niet gehaald wordt er geen modal shift van de auto naar het openbaar vervoer zal optreden in de MOVEmeter. Het unimodaal aanpassen van openbaar vervoer zonder ontraden van de wagen geeft in de regio geen effect.

Doorrekeningen bouwstenen AUTO

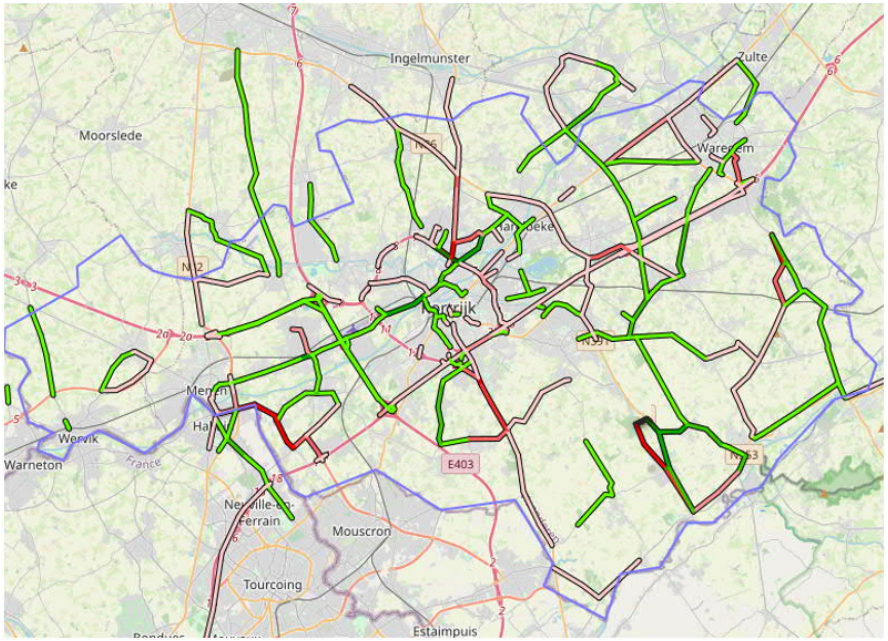
De bouwstenen wegennet zijn trapsgewijs doorgerekend. Volgende combinatie aan bouwstenen is doorgerekend:

- W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet
- W2: Optimalisatie van het dragend netwerk
- W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer

Hierbij zijn de hoofdwegen doorgerekend aan een operationele snelheid van 90 km/u, regionale wegen aan een operationele snelheid van 70 km/u of 50 km/u indien dit op vandaag de wettelijke snelheid is. Interregionale wegen zijn doorgerekend aan 50 km/u. De gebruikte snelheden zijn modelsnelheden en willen dus geen realistische representaties zijn van een realiteit waarin maatregelen doorgevoerd worden binnen de visie van de nieuwe wegencategorisering.

Hierbij is getracht de projecten ter optimalisatie van het dragende wegennet (vb. omleidingsweg Anzegem, optimalisatie R8,...) per maatregel door te rekenen. De movemeter bleek hiervoor echter niet de geschikte tool. Om misinterpretaties van afzonderlijke projecten te vermijden zijn de afzonderlijke resultaten per bouwsteen niet weergegeven.

Hieronder wordt het totaalbeeld weergegeven van de verschillen in verkeersintensiteiten van al deze bouwstenen samen tov de nulreferentie.



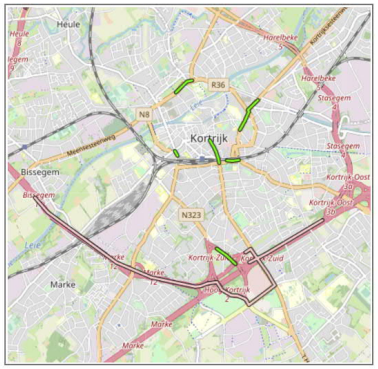
Belangrijkste conclusies:

- Grote verschuivingen van verplaatsingen op het wegennet
- Over het algemeen vooral verplaatsing van verkeer van onderliggend wegennet naar hoofdwegennet
- Met name de bouwsteen weren van autoverkeer is heel effectief. De verschuivingen van het op sommige locaties verlagen van de snelheid van 90 km/u naar 70 km/u op de regionale wegen en van 70 naar 50 km/u op de interlokale wegen resulteert in lokaal ongewenste effecten indien niet in combinatie met het weren van doorgaand verkeer in de interlokale mazen.
- Lokaal soms ongewenste effecten: bijv. meer verkeer door Waregem door het opwaarderen van de binnenring en door knippen N43. Deze resultaten zijn een eerste doorrekening met gegeneraliseerde snelheden per type weg. Lokale verfijning en flankerende maatregelen zijn noodzakelijk
- Geen conclusies te nemen over de P&R's gezien de MOVEmeter unimodaal doorrekend en het verbeterede aanbod OV niet is opgenomen

doorrekeningen Mogelijke locaties P&R

Volgende P&R locaties zijn doorgerekend:

P+R Hoog Kortrijk



Belangrijkste conclusies:

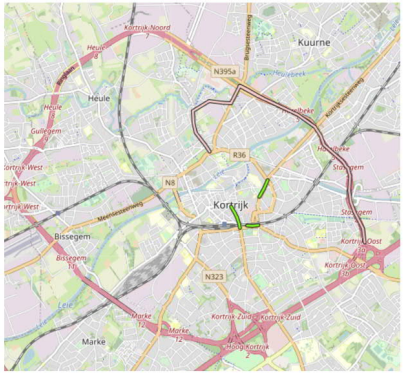
- Minder verkeer in het centrum van Kortrijk
- Meer verkeer op zuidelijk deel van de ring

P+R Kortrijk-Oost

Belangrijkste conclusies:

- Minder verkeer in het centrum van Kortrijk
- Meer verkeer op oostelijk deel van de ring

P+R Kortrijk-Noord



Belangrijkste conclusies:

- Minder verkeer in het centrum van Kortrijk
- Meer verkeer op oostelijk deel van de ring

P&R Wevelgem en Zwevegem

Belangrijkste conclusies:

- Geen effect op auto-intensiteiten volgens MoveMeter.
- P+R's liggen te ver van het centrum van Kortrijk en de OV-verbinding naar Kortrijk is relatief traag / niet frequent.

KWANTITATIEVE BEOORDELING STRATEGISCH VERKEERSMODEL

Doorrekeningen strategisch verkeersmodel (SVM)

Om de impact van de bouwstenen in de voorgestelde werkhypotheses te evalueren wordt gebruik gemaakt van het SVM. Het doel is om te toetsen in welke mate een groep van bouwstenen of 'scenario's veel of weinig effect hebben op een modal shift en dus al dan niet bijdragen om onze doelstellingen te realiseren.

Het SVM wordt op die manier ingezet om de visievorming te voeden. Ook moet het ondersteuning bieden bij de selectie en prioritering van maatregelen bij de opbouw van het actieplan in een volgende fase. Tot slot zullen de resultaten van het SVM ook worden meegenomen in het MER. De modeldoorrekeningen hebben niet tot doel potenties in te schatten van specifieke bouwstenen en routes,

Niet alle aspecten van de scenario's kan worden doorgerekend met het verkeersmodel. Zo houdt het verkeersmodel geen rekening met een mogelijke mental shift, modal shift voor goederen en gewenste ruimtelijke structuur

De vervoerregio wil 3 multimodale modelpakketten laten doorrekenen met het SVM.

De multimodale pakketten zijn opgebouwd om enerzijds een vergelijking te kunnen maken tussen het basisscenario en het transitiescenario. Hierbij moet worden opgemerkt dat het transitiescenario met focus vracht niet wordt doorgerekend. Het strategisch vrachtmodel is een verkeersmodel op Vlaamse schaal en niet geschikt om de verschuiving van de vrachtstromen te berekenen op deze regionale schaal.

Anderzijds wordt het transitiescenario stapsgewijs in de modelpakketten opgenomen. Eerst de optimalisatie van de netwerken van de duurzame modi en de gekende specifieke optimalisatieprojecten van het hoofd- en dragend wegennet en nadien de optimalisatie van het dragende wegennet in combinatie met de meer ontradende maatregelen voor het autoverkeer op de lokale wegen en in de kernen. Zo kan de impact van beide pakketten ten opzichte van elkaar worden vergeleken.

De drie thematische modelpakketten betreffen:

- **Pakket A:** In het eerste modelpakket worden de bouwstenen van het **basisscenario**, die in het verkeersmodel kunnen worden doorgerekend, opgenomen. Dit omvat het masterplan Fiets, het OV-netwerk volgens Rekover, uitbouw van de mobipunten, de optimalisatie van de hoofdwegen en dragende wegennet en de realisatie van een vrachtroutenetwerk.
- **Pakket B:** In het 2de modelpakket worden analoog als aan pakket A bouwstenen opgenomen voor de optimalisatie van de duurzame alternatieven. Verschillend met modelpakket A, wordt in dit pakket **de gewenste netwerken van fiets en openbaar vervoer van het transitiescenario** opgenomen. Dit omvat naast het materplan fiets ook de uitbreiding van de fietsnetwerken (zowel FSW als BFF) van de werkhypothese fiets. Voor het openbaar vervoer wordt uitgegaan van de 2de werkhypothese: aangepaste verbindende buslijnen uit Rekover, uitbreiding van stedelijke HOV (naast Hoog-Kortrijk ook naar Korrijk-Oost en tussen Menen – Kortrijk – Waregem, aansluiting aan metro in Tourcoing en bijkomende ontsluitende verbindingen naast de hoogwaardige verbindende buslijnen. De overige bouwstenen zijn analoog als voor pakket A, waardoor een vergelijking tussen de duurzame netwerken van het basisscenario en het transitiescenario mogelijk is.
- **Pakket C:** In het laatste modelpakket worden de bouwstenen, die doorgerekend kunnen worden van het **transitiescenario** opgenomen. Dit pakket bouwt verder op pakket B, maar vult dit aan met een transitiegericht parkeerbeleid, toepassing inrichtingsprincipes op vlak van snelheid voor het dragende wegennet, het vrijwaren van het doorgaande verkeer in de interlokale mazen en het handhaven van het vrachtroutenetwerk.

Voor meer detail over het modelinstrumentarium (regionaal verkeersmodel West-Vlaanderen 4.2.2-RMP verwijzen we naar. https://www.departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen.

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

Overzicht input verkeersmodel

Fiets (> Mobiliteitsaanbod)

Binnen pakket A worden de maatregelen binnen het masterplan fiets in rekening gebracht. Pakket B en C houden rekening verdere missing links in het BFF en fietssnelwegennet, met verdere opwaardering van de kwaliteit van zowel het fietssnelwegennet, BFF en het stadsnet van Kortrijk.

Pakket A (oranje lijnen op kaart)

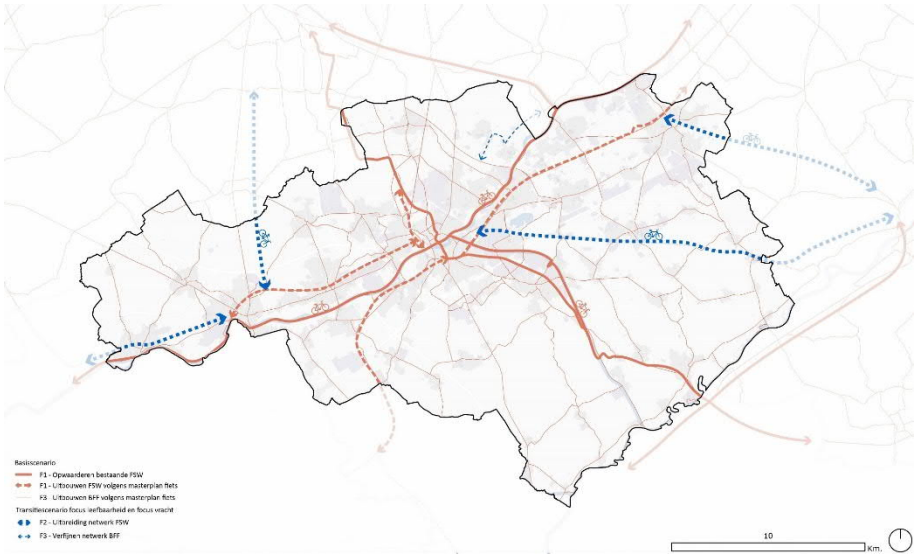
- Uitbouwen van het fietssnelwegennet volgens het masterplan fiets
- Uitbouwen van het BFF volgens het masterplan fiets
- Uitbouwen van routes uit 'Kortrijk Fietst'

Deze uitbouw omvat zowel opwaardering reeds befietsbare routes als wegwerken missing links.

Pakket B en C (blauwe lijnen op kaart)

Alle maatregelen modelpakket A plus:

- Uitbreiden netwerk aan fietssnelwegen
- Uitbreiden netwerk BFF



Concrete vertaling in verkeersmodel:

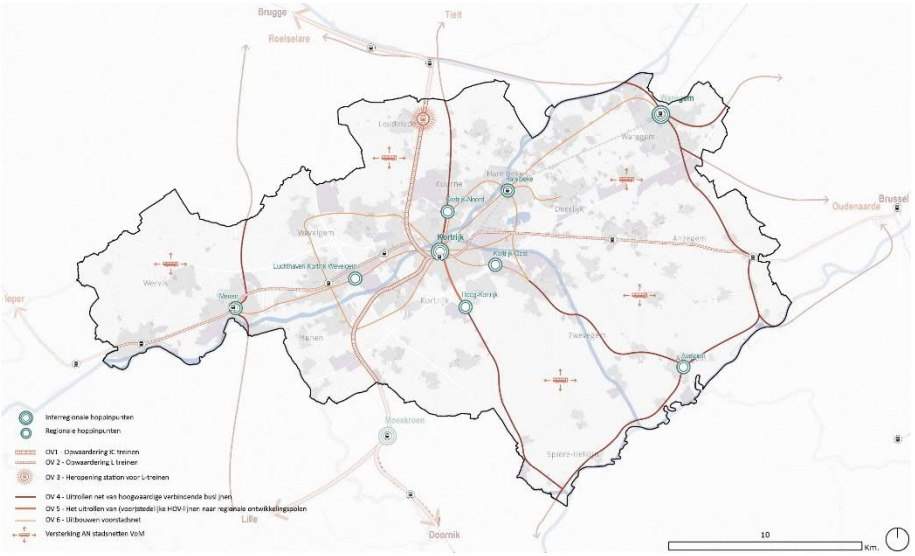
De fietsroutes wordt modelmatig vertaald via een verhoogde snelheid op specifieke fietsverbindingen. Op deze manier worden er geen concrete en gelokaliseerde maatregelen of ingrepen geëvalueerd, maar wordt er een inschatting gemaakt van de effecten van een algehele en regiobrede verbeterde fietsinfrastructuur. Concreet wordt de fietssnelheid op wegen, binnen vervoerregio Kortrijk, die zijn aangewezen las fietssnelwegen verhoogd met 5 km/u, bovenlokaal functioneel fietsnetwerk met 2,5 km/u en op lokale fietsroutes 2 km/u. Daarnaast worden missing links worden opgenomen in het netwerk.

Openbaar vervoer (> Mobiliteitsaanbod)

In pakket A wordt het OV-netwerk ingerekend die werd opgesteld binnen Rekover. Pakketten B en C gaan verder en voegen hieraan een uitgebreider en performanter netwerk toe van hoogwaardige busverbindingen.

Pakket A

- **Trein**: snelle IC-trein tussen Kortrijk en Brugge (in plaats van P-trein)
- **Trein**: verhoging frequentie Kortrijk-Lille van 1 naar 2 per uur
- **Trein**: extra halte in Lendelede voor L-treinen tussen Kortrijk en Brugge
- **Trein**: P-treinen Poperinge-Kortrijk-Gent en Kortrijk-Zottegem naar een vaster uurdienst
- **Bus**: Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) naar Hoog-Kortrijk
- **Bus**: Netwerk aan snelle verbindende buslijnen
- **Bus**: Voorstedelijk netwerk in Vlinderstructuur
- **Bus**: Aanvullend ontsluitend netwerk in functie van ontsluiting kernen

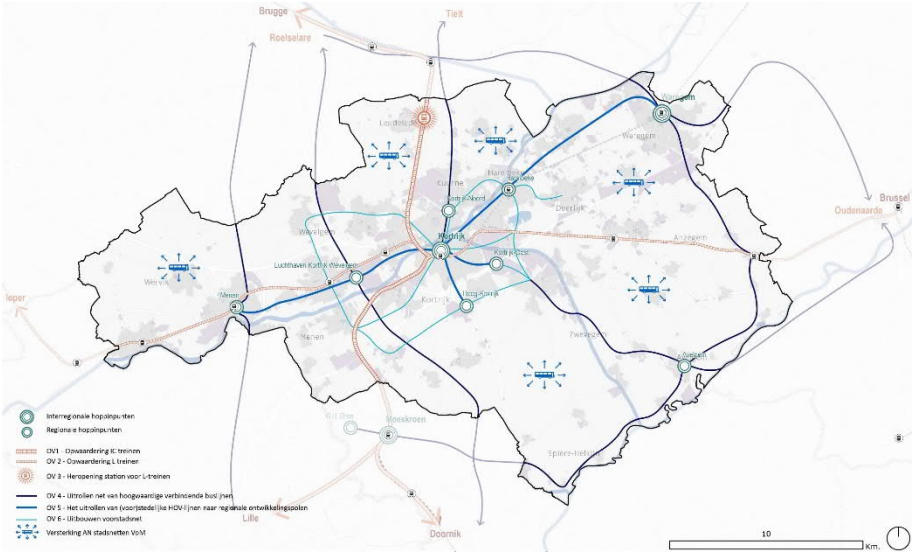


Pakket B en C

- **Trein**: analoog aan pakket A
- **Bus**: Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) ook naar Evolis en op as Menen-Kortrijk-Waregem
- **Bus**: aangepast netwerk aan snelle verbindende buslijnen plus ontsluitende buslijnen voor tussenliggende haltes
- **Bus**: voorstedelijk netwerk: vlinderstructuur uitgebreid met tangentiële verbinding Waregem-Hoog-Kortrijk-Harelbeke
- **Bus**: Aanvullend ontsluitend netwerk in functie van de ontsluiting van kernen

Concrete vertaling in verkeersmodel:

Het openbaar vervoer is ingegeven op basis van een dienstregeling. Hierbij is rekening gehouden met vlotte overstaptijden aan de belangrijkste OV-knopen en de gewenste commerciële snelheid voor de bussen (35 km/u voor regionaal HOV, 30 km/u stedelijke HOV, 25 km/u voorstadsnet)



Mobipunten (> Mobiliteitsaanbod)

Binnen elk pakket wordt de uitbouw van mobipunten en P&R's ingerekend.

Pakketten A, B en C

Ook zijn er een aantal Mobipunten gerealiseerd. Dit is vertaald naar modelinvoer door het invloedsgebied van de enkele OV-knooppunten uit te breiden, waardoor het effectief gemakkelijker wordt om deze knooppunten te bereiken. Ook zijn er P&R locaties in capaciteit uitgebreid of toegevoegd.

- Mobipunten
  - Interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem
  - Regionale mobipunten: Menen, Harelbeke, Avelgem + ter hoogte van de 5 regionale ontwikkelingspolen
- Uitbreiding P&R locaties
  - Hoog-Kortrijk: +25% (nu ca. 470)
  - Wevelgem E403: 75 plaatsen
  - Evolis: +50% (nu 84)
  - Ringshopping: 200 plaatsen

Wegennet (> Mobiliteitsaanbod)

De infrastructuurprojecten die zeker gerealiseerd zullen worden tegen 2030 werden opgenomen in het referentiescenario 2030. Binnen pakket A worden een aantal verdere optimalisaties toegevoegd op het hoofdwegennet en dragend wegennet.

Pakketten B en C brengen bijkomend de effecten van een aanpassing aan snelheidsregimes aan het dragend wegennet en binnen de interlokale maas in beeld. Eveneens werden de interlokale mazen gevrijwaard van doorgaand verkeer door invoering van verlaging van de snelheidsregimes.

Reeds in referentie 2030 (grijs op kaart):

- Herinrichting van het complex A19-R8
- Herinrichting van de Belgiek te Deerlijk
- De vlecht E17xN382 te Waregem

Pakket A (oranje op kaart):

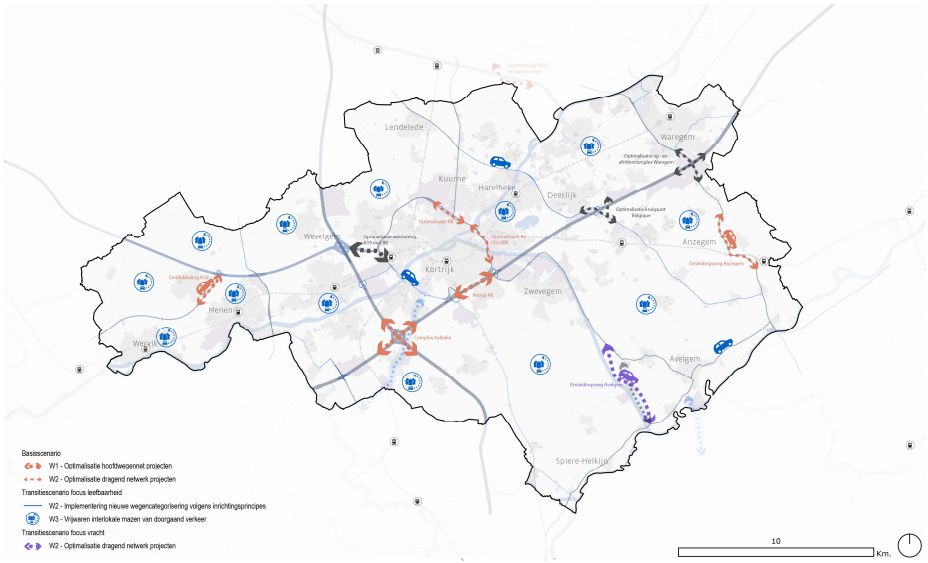
- Complex Aalebek
- Optimalisatie R8 in functie van het project K-R8
- Optimalisatie R8 in functie van Plan-BK
- Optimalisatie noorden van de R8
- Ontdubbeling van de N58
- Omleidingsweg Anzegem

Pakket B (blauw op kaart):

- Toepassen van snelheidsregimes op het dragend wegennet (RW en IW): 70 km/u buiten de bebouwde kom, 50 km/u binnen de bebouwde kom
- Toepassing van snelheidsregimes binnen interlokale mazen: snelheidsverlaging van 50 of 70 naar 30 km/u (een daling van 40% is toegepast)

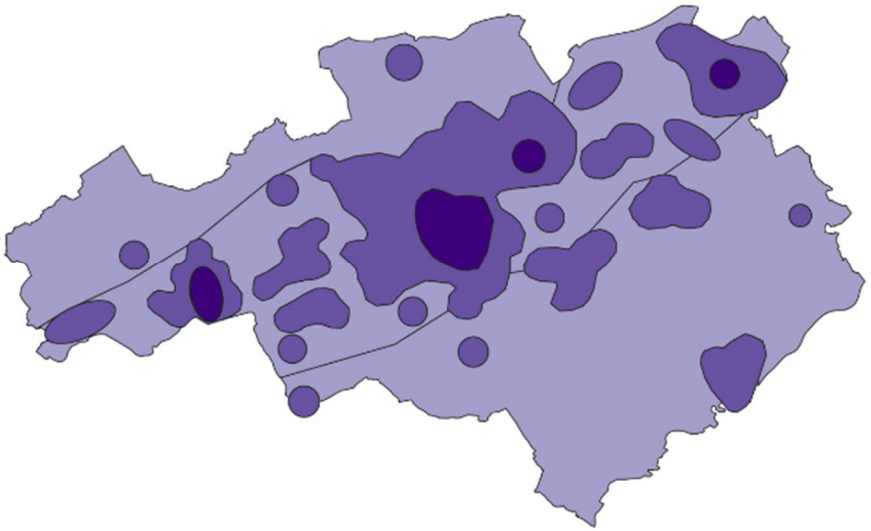
Concrete vertaling in verkeersmodel aangepaste snelheidsregimes:

Om het dragend wegennetwerk te optimaliseren zijn op een aantal doorgaande wegen de snelheden verhoogd of verlaagd. In het model wordt gerekend met snelheden die afhankelijk zijn van wegtype en urbanisatie. Met relatieve factoren zijn de snelheden verlaagd naar de gewenste snelheid.



Regionaal parkeerbeleid (> gedrag)

Binnen het **modelpakket C** werd de bouwsteen 'Transitiegericht parkeerbeleid' toegevoegd. Om de invloed van het regionale parkeerbeleid te onderzoeken werd de vervoerregio verdeeld in drie zones, hoe meer stedelijk hoe duurder autoparkeren wordt. Modelmatig werd deze maatregel vertaald door middel van een extra financiële kost voor autoverplaatsingen met een herkomst of bestemming in een bepaald gebied.



Niet opgenomen

Gezien de werking van het verkeersmodel maatregelen was het niet mogelijk alle bouwstenen te vertalen in de modelpakketten. Volgende types van bouwstenen zijn niet opgenomen binnen de modelpakketten.

- Andere gedragsbouwstenen
- Maatregelen ivm deelsystemen, innovatieve mobisystemen, vergroening voertuigenpark, LEZ, mobiele dienstverlening
- Ruimtelijke bouwstenen
- Aanpassingen aan het waterwegennet, logistieke knopen

Bijkomende maatregelen (vb knip, circulatiemaatregelen,...) voor het weren van verkeer binnen de interlokale mazen zijn niet opgenomen. Het uitwerken van deze maatregelen moet op lokaal niveau gebeuren en vereist een hogere detailgraad dan binnen de scope van deze oefening. Het weren van het doorgaand verkeer is opgenomen door een snelheidsdaling binnen deze interlokale mazen.

Onderschattingen door beperkingen in methodiek

- Enkel maatregelen binnen de regio zijn in rekening gebracht. Maatregelen op verkeer met herkomst en/of bestemming buiten de vervoerregio wordt niet in rekening gebracht. Gezien de kleine oppervlakte van de regio heeft dit een belangrijke impact op de verplaatsingen op middellange en lange afstand. Zeker de treinverplaatsingen worden hierdoor vermoedelijk onderschat.
- Onderschatting van grensoverschrijdende verplaatsingen gezien deze niet volledig zijn opgenomen in de verplaatsingsgegevens
- Geen maatregelen die het OV aantrekkelijker maken op vlak van gebruiksgemak zoals ticket- en tariefintegratie, comfortabele voertuigen,..... Voor fiets is door het gebruiken van eens snelheidsverhoging wel in enige mate rekening gehouden met de impact van veiligere en aantrekkelijkere fietsroutes.
- Geen maatregelen ter stimulering van duurzame modi en ontraden van niet duurzame verplaatsingen zoals fiscaliteit, aantrekkelijke openbare ruimte, verbeterde verkeersveiligheid, deelsystemen.... Geen rekening gehouden met onderlinge versterking van effecten (door stimulerende maatregelen duurzame modi en auto-ontradende maatregelen)
- Het verkeersmodel houdt rekening met het bestaande verplaatsingsgedrag. Geen impact van een mental shift van de gebruikers.

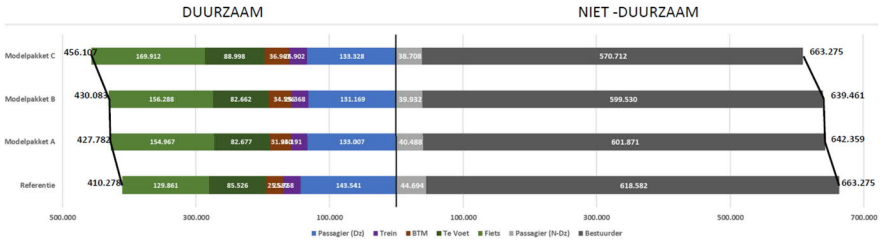
Globale resultaten verkeersmodel

Algemene bemerkingen: eigenheid verkeersmodellen

- Cijfers ivm modal shift zijn relatief te interpreteren, niet absoluut!
- Niet te vergelijken met vorige versies ven het verkeersmodel
- Niet te vergelijken met referentie 2017

Algemeen: impact maatregelen op de modal split

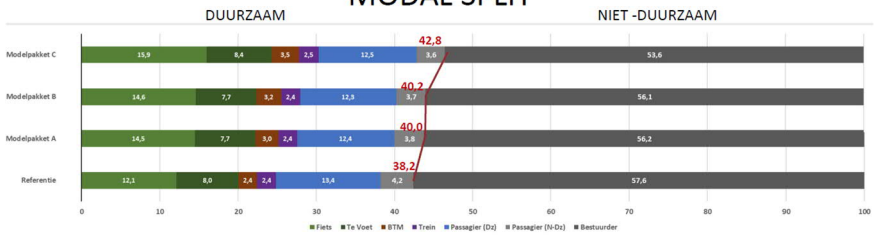
AANTAL VERPLAATSINGEN



Conclusies

- Beperkt verschil tussen pakket A en B. Voornamelijk bij OV sprong.
- Bestuurders worden maximaal getriggerd in pakket C
  - → *lessen uit VVR Gent:*
    - ✓ *belangrijkste impact uit parkeren op bestuurders!*
    - ✓ *verlaging snelheid in interlokale mazen geeft bijkomende boost OV door verbetering concurrentiepositie met wagen*
- Sterkste verschuiving naar fiets in absolute aantallen (tot +31% of ca. 40.000 fietsers)
- Sterkste relatieve stijging voor openbaar vervoer (tot +45% of ca. 11.400 reizigers)
- Trein bijna geen impact

MODAL SPLIT



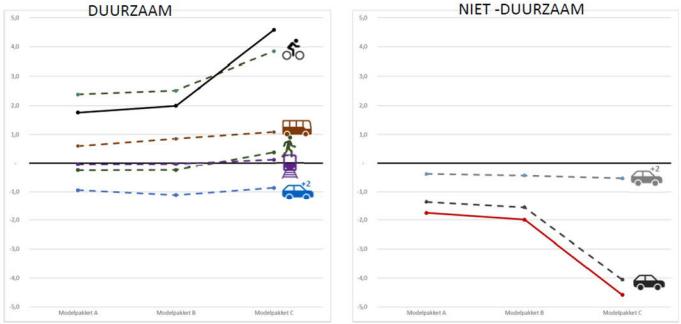
Verschil in modale verdeling verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in VVR Kortrijk tov Referentie																				
Aantal	Fiets		Te Voet		BTM		Trein		Passagier (Dz)		Duurzaam		Passagier (N-Dz)		Bestuurder		Niet duurzaam	
Referentie	-		-		-		-		-		-		-		-		-	
Modelpakket A	2,4	-	0,2		0,6	-	0,0	-	0,9		1,8	-	0,4	-	1,4	-	1,8	
Modelpakket B	2,5	-	0,2		0,9	-	0,0	-	1,1		2,0	-	0,4	-	1,6	-	2,0	
Modelpakket C	3,8		0,4		1,1		0,1	-	0,9		4,6	-	0,5	-	4,1	-	4,6	

Conclusies

- Scenario's +1,8% tot +4,6% in aantal duurzame modi tov referentie 2030. **Doelstelling was +11%**

Concurrentie fiets/OV en bus/trein
→ *Bijkomend onderzoek vanuit De Lijn*

MODAL SPLIT – RELATIEVE VERSCHILLEN



Conclusies

- Scenario's +1,8% tot +4,6% in aantal duurzame modi tov referentie 2030. **Doelstelling was +11%**
- Sterkste model shift naar fiets. Extra sprong bij pakket 3
- Bestuurders worden maximaal getriggerd in pakket 3.

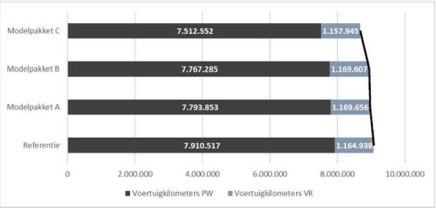
Concurrentie fiets/OV en bus/trein
→ *Bijkomend onderzoek vanuit De Lijn*

Verschil in modale verdeling verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in VVR Kortrijk tov Referentie																				
Aantal	Fiets		Te Voet		BTM		Trein		Passagier (Dz)		Duurzaam		Passagier (N-Dz)		Bestuurder		Niet duurzaam	
Referentie	-		-		-		-		-		-		-		-		-	
Modelpakket A	2,4	-	0,2		0,6	-	0,0	-	0,9		1,8	-	0,4	-	1,4	-	1,8	
Modelpakket B	2,5	-	0,2		0,9	-	0,0	-	1,1		2,0	-	0,4	-	1,6	-	2,0	
Modelpakket C	3,8		0,4		1,1		0,1	-	0,9		4,6	-	0,5	-	4,1	-	4,6	

Algemeen: afstand en gebruikte modi per afstandsklasse

VOERTUIGKILOMETERS

VOERTUIGKILOMETERS - ABSOLUUT



Afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk			
Aantal km	Voertuigkilometers		
	PW	VR	Totaal
Referentie	7.910.517	1.164.938	9.075.455
Modelpakket A	7.793.853	1.169.656	8.963.509
Modelpakket B	7.767.285	1.169.607	8.936.892
Modelpakket C	7.512.552	1.157.945	8.670.497

VOERTUIGKILOMETERS - VERSCHIL AANDEEL

Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk tov Referentie			
Aantal km	Voertuigkilometers		
	PW	VR	Totaal
Referentie	-	-	
Modelpakket A	-1,5%	0,4%	-1,2%
Modelpakket B	-1,8%	0,4%	-1,5%
Modelpakket C	-5,0%	-0,6%	-4,5%

Conclusies personenwagens

- Daling voertuigkilometers is eerder beperkt bij pakket A en B (-1,5% en -1,8%). Grotere sprong bij pakket C (-5%)
- **Nog ver van doelstelling -15%.**
- Vracht - geen conclusies gezien verkeersmodel niet geschikt

MODALE VERDELING PER AFSTANDSKLASSE

Verdeling naar afstandsklasse - Herkomst of bestemming vervoerregio						
	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	Te Voet
Referentie						
< 2 km	32,7	9,7	0,2	1,5	21,8	34
2-5 km	50,8	13,1	0,2	2,5	21	12,5
5-10 km	63,9	16,3	0,7	2,9	14,2	2
10-20 km	68,6	21,5	2,9	3	4	0
20-35 km	65,8	26,8	5,3	2	0,3	0
35-50 km	61,9	28	9,3	0,8	0	0
50-70 km	69,5	19,9	10,4	0,2	0	0
> 70 km	39,5	17,8	42,7	0	0	0
Modelpakket A						
< 2 km	32,3	9,4	0,2	1,8	22,6	33,7
2-5 km	49,6	12,2	0,2	2,7	23,5	11,8
5-10 km	61,7	14,4	0,7	3,3	18,2	1,8
10-20 km	66,7	19,3	2,6	4,2	7,2	0
20-35 km	64,9	25,6	5,3	3,2	0,9	0
35-50 km	61,4	27,3	9,6	1,7	0	0
50-70 km	70,3	18,9	10,3	0,5	0	0
> 70 km	39,3	17,7	42,9	0	0	0
Modelpakket B						
< 2 km	32,3	9,4	0,2	1,9	22,5	33,6
2-5 km	49,5	12,1	0,2	2,9	23,5	11,8
5-10 km	61,5	14,2	0,6	3,5	18,4	1,8
10-20 km	66,4	19	2,6	4,5	7,5	0
20-35 km	64,6	25,2	5,4	3,8	1	0
35-50 km	61,3	27	9,6	2	0	0
50-70 km	70,3	18,7	10,5	0,5	0	0
> 70 km	39	17,4	43,5	0	0	0
Modelpakket C						
< 2 km	28,5	9,6	0,2	1,9	24	35,7
2-5 km	45,8	12,3	0,2	3	25,7	13
5-10 km	58,9	14,3	0,7	3,8	20,3	2
10-20 km	64,6	19,2	2,9	4,9	8,4	0
20-35 km	63,7	25,4	5,7	4,1	1,1	0
35-50 km	60,7	27,1	10,1	2,1	0	0
50-70 km	69,9	18,7	10,9	0,5	0	0
> 70 km	38,5	17,3	44,2	0	0	0

Verschil met referentie						
	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
Modelpakket A						
< 2 km	-0,4	-0,3	0,0	0,3	0,8	-0,3
2-5 km	-1,2	-0,9	0,0	0,2	2,5	-0,7
5-10 km	-2,2	-1,9	0,0	0,4	4,0	-0,2
10-20 km	-1,9	-2,2	-0,3	1,2	3,2	0,0
20-35 km	-0,9	-1,2	0,0	1,2	0,6	0,0
35-50 km	-0,5	-0,7	0,3	0,9	0,0	0,0
50-70 km	0,8	-1,0	-0,1	0,3	0,0	0,0
> 70 km	-0,2	-0,1	0,2	0,0	0,0	0,0
Modelpakket B	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
< 2 km	-0,4	-0,3	0,0	0,4	0,7	-0,4
2-5 km	-1,3	-1,0	0,0	0,4	2,5	-0,7
5-10 km	-2,4	-2,1	-0,1	0,6	4,2	-0,2
10-20 km	-2,2	-2,5	-0,3	1,5	3,5	0,0
20-35 km	-1,2	-1,6	0,1	1,8	0,7	0,0
35-50 km	-0,6	-1,0	0,3	1,2	0,0	0,0
50-70 km	0,8	-1,2	0,1	0,3	0,0	0,0
> 70 km	-0,5	-0,4	0,8	0,0	0,0	0,0
Modelpakket C	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
< 2 km	-4,2	-0,1	0,0	0,4	2,2	1,7
2-5 km	-5,0	-0,8	0,0	0,5	4,7	0,5
5-10 km	-5,0	-2,0	0,0	0,9	6,1	0,0
10-20 km	-4,0	-2,3	0,0	1,9	4,4	0,0
20-35 km	-2,1	-1,4	0,4	2,1	0,8	0,0
35-50 km	-1,2	-0,9	0,8	1,3	0,0	0,0
50-70 km	0,4	-1,2	0,5	0,3	0,0	0,0
> 70 km	-1,0	-0,5	1,5	0,0	0,0	0,0

Conclusies personenwagens

>20 km: shift van bestuurder naar fiets
10-50 km: shift van bestuurder en passagier naar OV
50 -70 km: beperkte verschuiving
>70 km: bestuurder naar trein

Grootste schift in aandeel modal shift kleiner dan 20 km.

→De Lijn aparte analyse OV - concurrentie tussen fiets/OV in model sterk ten voordele fiets op korte afstanden

REIZIGERSKILOMETERS

Afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk		
Aantal km	Reizigerskilometers	
	BTM	Trein
2017	359.243	713.639
Referentie	397.802	746.808
Modelpakket A	492.354	743.988
Modelpakket B	542.765	735.495
Modelpakket C	568.546	754.475

Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR		
Aantal km	Reizigerskilometers	
	BTM	Trein
Referentie	-	-
Modelpakket A	94.552	- 2.820
Modelpakket B	144.963	- 11.313
Modelpakket C	170.744	7.667

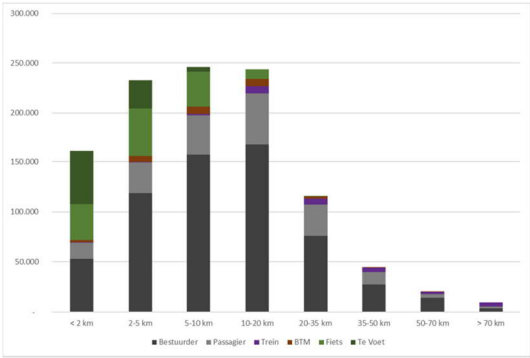
Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR		
Aantal km	Reizigerskilometers	
	BTM	Trein
Referentie	-	-
Modelpakket A	23,8%	-0,4%
Modelpakket B	36,4%	-1,5%
Modelpakket C	42,9%	1,0%

Conclusies

- Stijging aantal gereden kilometers op bus tot 43%
- Trein bijna geen stijging!

VERPLAATSINGEN PER AFSTANDSKLASSE

Aantal verplaatsingen in referentiescenario

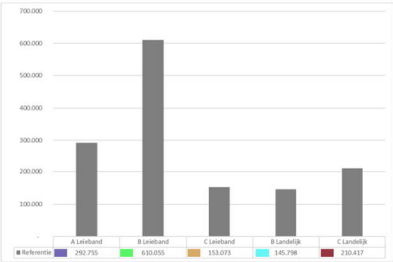


Conclusies

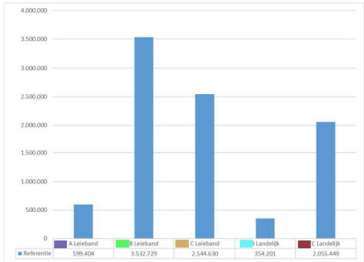
Grootste aantal niet duurzame verplaatsingen tussen 5 en 20 km!

PER GEBIEDSTYPE

Aantal verplaatsingen per gebiedstype



Aantal gereden kilometers per gebiedstype



PER GEBIEDSTYPE

Verschuiving modal split per gebiedstype en modi

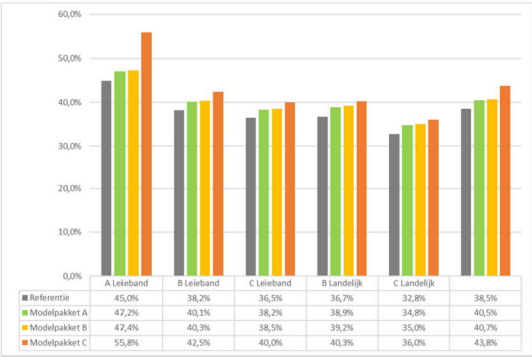
Verschuiving modal split tov referentie									
Aantal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	Niet duurzaam
Modelpakket A									
A Leieband	3,4%	-0,4%	0,4%	-0,2%	-1,0%	2,2%	-0,5%	-1,7%	-2,2%
B Leieband	2,7%	-0,3%	0,4%	-0,1%	-1,0%	1,9%	-0,4%	-1,5%	-1,9%
C Leieband	2,7%	-0,2%	0,4%	-0,1%	-0,9%	1,8%	-0,4%	-1,4%	-1,8%
B Landelijk	2,4%	-0,2%	0,9%	0,1%	-1,0%	2,2%	-0,6%	-1,6%	-2,2%
C Landelijk	2,1%	-0,2%	1,1%	0,2%	-1,1%	2,0%	-0,5%	-1,5%	-2,0%
TOTAAL	2,7%	-0,3%	0,6%	-0,1%	-1,0%	2,0%	-0,4%	-1,6%	-2,0%
Modelpakket B									
A Leieband	3,4%	-0,4%	0,7%	-0,2%	-1,2%	2,4%	-0,5%	-1,9%	-2,4%
B Leieband	2,8%	-0,3%	0,7%	-0,1%	-1,1%	2,1%	-0,4%	-1,7%	-2,1%
C Leieband	2,8%	-0,2%	0,6%	-0,1%	-1,1%	2,1%	-0,4%	-1,6%	-2,1%
B Landelijk	2,7%	-0,2%	1,1%	0,1%	-1,2%	2,5%	-0,7%	-1,9%	-2,5%
C Landelijk	2,3%	-0,2%	1,2%	0,2%	-1,2%	2,3%	-0,6%	-1,7%	-2,3%
TOTAAL	2,9%	-0,3%	0,8%	0,0%	-1,1%	2,2%	-0,5%	-1,7%	-2,2%
Modelpakket C									
A Leieband	7,5%	1,8%	1,3%	0,2%	0,1%	10,8%	-0,7%	-10,1%	-10,8%
B Leieband	4,1%	0,3%	0,9%	0,0%	-1,0%	4,2%	-0,5%	-3,7%	-4,2%
C Leieband	3,8%	0,1%	0,8%	0,0%	-1,1%	3,6%	-0,5%	-3,0%	-3,6%
B Landelijk	3,4%	-0,1%	1,2%	0,2%	-1,2%	3,6%	-0,8%	-2,8%	-3,6%
C Landelijk	3,0%	-0,1%	1,4%	0,2%	-1,2%	3,2%	-0,7%	-2,5%	-3,2%
TOTAAL	4,5%	0,5%	1,1%	0,1%	-0,9%	5,3%	-0,6%	-4,7%	-5,3%

Conclusies

- Grote sprong binnen A Leieband bij modelpakket C → voornamelijk bestuurder nar fiets (vermoedelijk parkeerkost)

PER GEBIEDSTYPE

Aandeel duurzame verplaatsingen per gebiedstype



Conclusies

Bijna 75% verplaatsingen gelinkt aan Leieband.
Grote sprong binnen A Leieband bij modelpakket C

PER GEBIEDSTYPE

Verschuiving modal split per gebiedstype en modi

Afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk					
Aantal km.	PW	VR	Totaal	BTM	Trein
Referentie	Voertuigkilometers			Reizigerskilometers	
A Leieband	549.397	50.007	599.404	105.356	98.937
B Leieband	3.100.183	432.546	3.532.729	171.633	368.702
C Leieband	2.142.973	401.657	2.544.630	35.137	211.961
B Landelijk	325.000	29.201	354.201	28.536	0
C Landelijk	1.803.167	252.282	2.055.449	57.139	67.208
TOTAAL	7.920.720	1.165.693	9.086.413	397.801	746.808
Modelpakket A	Voertuigkilometers			Reizigerskilometers	
A Leieband	533.036	49.984	583.020	116.360	96.268
B Leieband	3.065.077	436.384	3.501.461	198.320	368.329
C Leieband	2.112.829	401.839	2.514.668	41.077	209.773
B Landelijk	312.424	28.926	341.350	43.656	0
C Landelijk	1.780.597	253.359	2.033.956	92.941	69.618
TOTAAL	7.803.963	1.170.492	8.974.455	492.354	743.988
Modelpakket B	Voertuigkilometers			Reizigerskilometers	
A Leieband	531.031	49.932	580.963	124.223	94.494
B Leieband	3.056.013	436.118	3.492.131	217.640	359.271
C Leieband	2.104.789	401.631	2.506.420	53.018	211.662
B Landelijk	311.512	29.014	340.526	44.482	0
C Landelijk	1.774.244	253.683	2.027.927	103.403	70.068
TOTAAL	7.777.589	1.170.378	8.947.967	542.766	735.495
Modelpakket C	Voertuigkilometers			Reizigerskilometers	
A Leieband	470.636	46.837	517.473	130.190	96.745
B Leieband	2.936.515	430.012	3.366.527	228.221	370.354
C Leieband	2.089.634	409.281	2.498.915	55.526	215.967
B Landelijk	297.437	25.143	322.580	46.363	0
C Landelijk	1.729.631	247.394	1.977.025	108.246	71.409
TOTAAL	7.523.853	1.158.667	8.682.520	568.546	754.475

% verschil tov referentie					
Aantal km.	PW	VR	Totaal	BTM	Trein
Modelpakket A	Voertuigkilometers			Reizigerskilometers	
A Leieband	-3%	0%	-3%	10%	-3%
B Leieband	-1%	1%	-1%	16%	0%
C Leieband	-1%	0%	-1%	17%	-1%
B Landelijk	-4%	-1%	-4%	53%	0%
C Landelijk	-1%	0%	-1%	63%	4%
TOTAAL	-1%	0%	-1%	24%	0%
Modelpakket B	Voertuigkilometers			Reizigerskilometers	
A Leieband	-3%	0%	-3%	18%	-4%
B Leieband	-1%	1%	-1%	27%	-3%
C Leieband	-2%	0%	-2%	51%	0%
B Landelijk	-4%	-1%	-4%	56%	0%
C Landelijk	-2%	1%	-1%	81%	4%
TOTAAL	-2%	0%	-2%	36%	-2%
Modelpakket C	Voertuigkilometers			Reizigerskilometers	
A Leieband	-14%	-6%	-14%	24%	-2%
B Leieband	-5%	-1%	-5%	33%	0%
C Leieband	-2%	2%	-2%	58%	2%
B Landelijk	-8%	-14%	-9%	62%	0%
C Landelijk	-4%	-2%	-4%	89%	6%
TOTAAL	-5%	-1%	-4%	43%	1%

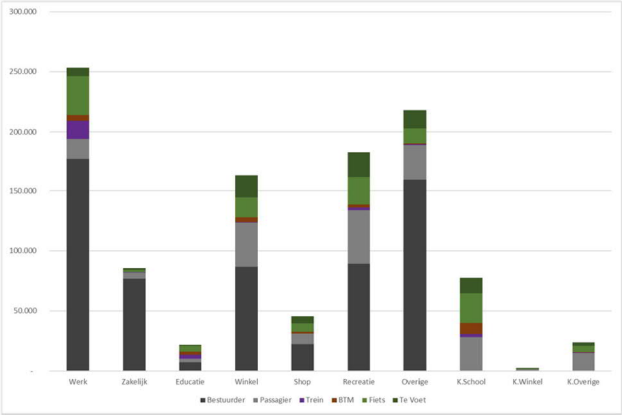
Conclusies

- Ook belangrijke daling bij A Leieband en B Landelijk van voertuigkilometers → klassen met beperkte voertuigkilometers!
- Stijging OV sterk gelinkt aan landelijk gebied en C Leieband!

Verplaatsingen per motief

PER MOTIEF

Aantal verplaatsingen per motief



Modale verdeling per motief - Herkomst of bestemming vervoerregio KORTRIJK	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	Te Voet
Referentie						
Werk	70,0	6,5	6,0	1,9	12,8	2,7
Zakelijk	89,7	5,7	0,5	0,2	2,2	1,7
Educatie	34,4	12,5	15,9	11,9	22,1	3,1
Winkel	52,9	22,5	0,3	2,3	10,3	11,7
Shop	48,8	19,6	0,4	2,5	16,1	12,6
Recreatie	46,6	24,6	1,1	1,5	13,0	11,2
Overige	73,4	13,1	0,4	0,4	5,7	6,9
Totaal Volwassenen	**63,8**	**14,9**	**2,3**	**1,7**	**10,3**	**7,2**
- School	-	36,2	3,5	11,6	32,2	16,4
- Winkel	-	56,4	-	-	8,9	34,7
- Overige	-	64,2	1,5	1,8	22,0	10,5
Totaal Kinderen	**-**	**41,1**	**2,9**	**9,1**	**29,3**	**15,5**
Modelpakket A						
Werk	68,0	5,9	5,9	2,4	15,1	2,6
Zakelijk	89,8	5,2	0,5	0,2	2,5	1,7
Educatie	32,5	11,0	15,2	13,7	24,5	3,0
Winkel	50,9	20,7	0,3	3,5	13,3	11,2
Shop	46,0	17,6	0,4	3,2	20,7	12,1
Recreatie	46,8	23,2	1,1	2,0	16,0	11,0
Overige	72,7	12,5	0,4	0,5	7,0	6,8
Totaal Volwassenen	**62,3**	**13,8**	**2,3**	**2,2**	**12,5**	**7,0**
- School	-	32,2	3,3	13,0	35,8	15,7
- Winkel	-	55,3	-	-	10,4	34,3
- Overige	-	59,8	1,6	2,8	25,7	10,0
Totaal Kinderen	**-**	**39,1**	**2,8**	**10,3**	**32,9**	**14,9**
Modelpakket B						
Werk	67,7	5,8	5,9	2,6	15,2	2,6
Zakelijk	89,8	5,1	0,5	0,3	2,6	1,7
Educatie	32,2	10,6	15,3	14,6	24,3	2,9
Winkel	50,7	20,4	0,3	3,8	13,5	11,3
Shop	45,6	17,3	0,4	3,4	21,1	12,1
Recreatie	46,5	23,0	1,1	2,3	16,2	11,0
Overige	72,6	12,4	0,5	0,6	7,1	6,8
Totaal Volwassenen	**62,1**	**13,6**	**2,3**	**2,4**	**12,7**	**7,0**
- School	-	31,7	3,3	13,8	35,6	15,7
- Winkel	-	55,1	-	-	10,5	34,4
- Overige	-	59,2	1,6	3,2	26,0	10,0
Totaal Kinderen	**-**	**38,5**	**2,8**	**11,0**	**32,8**	**14,8**
Modelpakket C						
Werk	66,0	5,8	6,4	2,8	16,2	2,8
Zakelijk	89,7	5,1	0,5	0,3	2,6	1,7
Educatie	29,0	10,8	15,7	15,3	26,1	3,1
Winkel	45,4	21,1	0,4	4,3	16,0	12,9
Shop	41,5	17,6	0,5	3,7	23,6	13,1
Recreatie	44,1	23,1	1,1	2,5	17,5	11,6
Overige	69,7	13,0	0,5	0,7	8,4	7,7
Totaal Volwassenen	**59,3**	**13,9**	**2,5**	**2,6**	**14,1**	**7,6**
- School	-	30,6	3,4	14,0	36,3	15,8
- Winkel	-	53,4	-	-	11,2	35,4
- Overige	-	57,7	1,7	3,4	27,0	10,2
Totaal Kinderen	**-**	**37,3**	**2,9**	**11,2**	**33,5**	**15,0**

PER MOTIEF

Modale verdeling per motief - Herkomst of bestemming vervoerregio KORTRIJK	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	Te Voet
Modelpakket A						
Werk	- 2,0	- 0,6	- 0,1	0,5	2,3	- 0,1
Zakelijk	0,1	- 0,5	0,0	0,1	0,3	- 0,0
Educatie	- 1,9	- 1,5	- 0,7	1,8	2,4	- 0,1
Winkel	- 1,9	- 1,8	- 0,0	1,1	3,0	- 0,4
Shop	- 2,8	- 2,0	0,0	0,7	4,6	- 0,5
Recreatie	- 1,8	- 1,4	- 0,0	0,5	2,9	- 0,2
Overige	- 0,7	- 0,6	0,0	0,1	1,3	- 0,1
Totaal Volwassenen	**- 1,5**	**- 1,0**	**- 0,0**	**0,5**	**2,3**	**- 0,2**
- School	-	- 4,1	- 0,2	1,3	3,6	- 0,7
- Winkel	-	- 1,2	-	-	1,6	- 0,4
- Overige	-	- 4,4	0,1	1,0	3,8	- 0,5
Totaal Kinderen	**-**	**- 4,1**	**- 0,1**	**1,2**	**3,6**	**- 0,6**
Modelpakket B						
Werk	- 2,3	- 0,7	- 0,1	0,7	2,4	- 0,1
Zakelijk	0,1	- 0,6	0,0	0,1	0,4	- 0,0
Educatie	- 2,3	- 1,9	- 0,6	2,7	2,2	- 0,2
Winkel	- 2,2	- 2,1	- 0,0	1,4	3,2	- 0,4
Shop	- 3,2	- 2,3	- 0,0	0,9	5,0	- 0,5
Recreatie	- 2,1	- 1,6	0,0	0,8	3,1	- 0,2
Overige	- 0,8	- 0,7	0,0	0,2	1,4	- 0,1
Totaal Volwassenen	**- 1,7**	**- 1,2**	**- 0,0**	**0,7**	**2,4**	**- 0,2**
- School	-	- 4,6	- 0,2	2,1	3,4	- 0,8
- Winkel	-	- 1,3	-	-	1,7	- 0,3
- Overige	-	- 5,0	0,1	1,4	4,0	- 0,5
Totaal Kinderen	**-**	**- 4,6**	**- 0,1**	**1,9**	**3,5**	**- 0,7**
Modelpakket C						
Werk	4,0	- 0,7	0,3	0,9	3,4	0,0
Zakelijk	0,0	- 0,6	0,0	0,1	0,4	0,0
Educatie	- 5,4	- 1,8	- 0,2	3,5	3,9	0,0
Winkel	- 7,5	- 1,4	0,0	2,0	5,7	1,2
Shop	- 7,3	- 2,1	0,0	1,2	7,6	0,6
Recreatie	- 4,5	- 1,5	0,1	1,0	4,5	0,4
Overige	- 3,7	- 0,1	0,1	0,3	2,6	0,8
Totaal Volwassenen	**- 4,5**	**- 0,9**	**0,1**	**1,0**	**3,8**	**0,5**
- School	-	- 5,7	- 0,1	2,3	4,1	- 0,7
- Winkel	-	- 3,0	-	-	2,3	0,7
- Overige	-	- 6,5	0,2	1,6	5,1	- 0,3
Totaal Kinderen	**-**	**- 5,8**	**- 0,0**	**2,1**	**4,2**	**- 0,6**

Conclusies

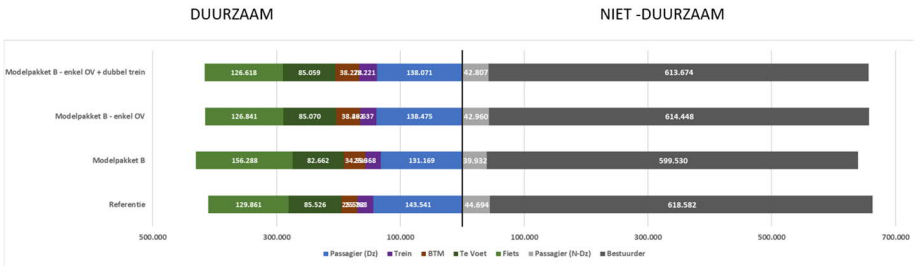
- Werk: grootste aantal verplaatsingen maar modal shift eerder beperkt -4%
- Grootste shift bij winkel/shop en school. Zeker tussen modelpakket B en C!
- (bij werk geen impact van P-tarief doorgerekend!)

Specifieke resultaten openbaar vervoer

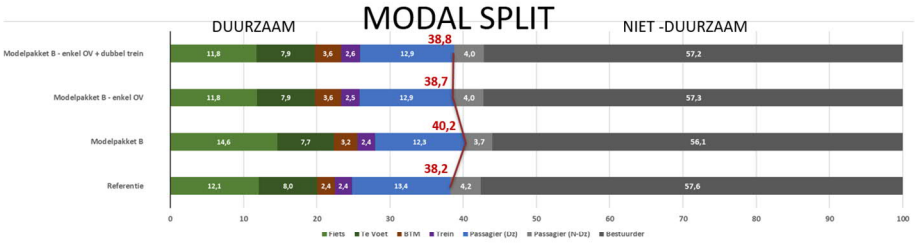
Op een beter beeld te kunnen krijgen van de impact van het gewijzigde openbaarvervoersnetwerk zijn volgende bijkomende doorrekeningen uitgevoerd door De Lijn.

- Modelpakket B met enkel maatregelen OV
- Modelpakket B met enkel maatregelen OV + verdubbelen van de frequentie van de treinen.

VERPLAATSINGEN



MODAL SPLIT



Modale verdeling verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in VVR Kortrijk									
Aandeel	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	Niet duurzaam
Referentie	12,1%	8,0%	2,4%	2,4%	13,4%	38,2%	4,2%	57,6%	61,8%
Modelpakket B	14,6%	7,7%	3,2%	2,4%	12,3%	40,2%	3,7%	56,1%	59,8%
Modelpakket B - enkel OV	11,8%	7,9%	3,6%	2,5%	12,9%	38,7%	4,0%	57,3%	61,3%
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	11,8%	7,9%	3,6%	2,6%	12,9%	38,8%	4,0%	57,2%	61,2%

Verschil in modale verdeling verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in VVR Kortrijk tov Referentie									
Aantal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	Niet duurzaam
Referentie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Modelpakket B	2,5%	-0,2%	0,9%	0,0%	-1,1%	**2,0%**	-0,4%	-1,6%	**-2,0%**
Modelpakket B - enkel OV	-0,3%	0,0%	1,2%	0,1%	-0,5%	**0,5%**	-0,2%	-0,4%	**-0,5%**
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	-0,3%	0,0%	1,2%	0,2%	-0,5%	**0,6%**	-0,2%	-0,4%	**-0,6%**

Conclusies

Fiets geeft echt wel grootste sprong in modal shift gezien veel grotere aantallen dan OV

Per afstandsklasse

REIZIGERSKILOMETERS

Afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk			
Aantal km	Reizigerskilometers		
	BTM	Trein	Totaal
Referentie	397.802	746.808	1.144.610
Modelpakket B	542.765	735.495	1.278.260
Modelpakket B - enkel OV	603.690	737.652	1.341.342
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	577.120	806.652	1.383.772

Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk tov Referentie			
Aantal km	Reizigerskilometers		
	BTM	Trein	Totaal
Referentie	-	-	
Modelpakket B	144.963	- 11.313	133.650
Modelpakket B - enkel OV	205.888	- 9.156	196.732
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	179.318	59.844	239.162

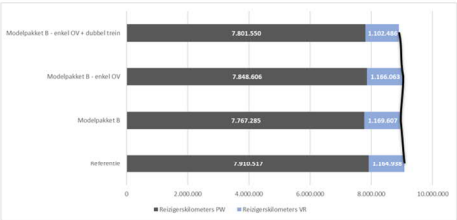
Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk tov Referentie			
Aantal km	Reizigerskilometers		
	BTM	Trein	Totaal
Referentie	-	-	
Modelpakket B	36,4%	-1,5%	11,7%
Modelpakket B - enkel OV	51,8%	-1,2%	17,2%
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	45,1%	8,0%	20,9%

Conclusies

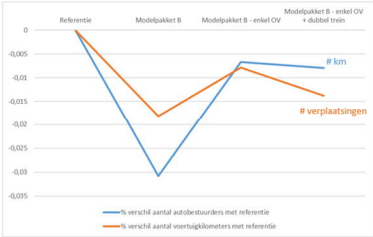
- Door concurrentie met fiets → bijkomende stijging van 5,5% voor openbaar vervoer
- Bij verdubbeling trein nog eens 3,7% extra → lange afstanden
- Beperkte verschuiving naar trein bij verdubbeling frequentie!

VOERTUIGKILOMETERS

VOERTUIGKILOMETERS - ABSOLUUT



RELATIEF VERSCHIL VOERTUIGKILOMETERS (PW) ten op zichte van AANTAL VERPLAATSINGEN ALS AUTOBESTUURDER



Conclusies personenwagens

- Openbaar vervoer en zeker trein heeft belangrijk impact op langere verplaatsingen en hierdoor ook op voertuigkilometers
- Stimuli ter ontraden wagengebruik voor langere afstanden zal dit verder stimuleren

MODALE VERDELING PER AFSTANDSKLASSE

Modale verdeling naar afstandsklasse - Herkomst of b						
	Bestuu	Passag	Trein	BTM	Fiets	Te Voet
Referentie						
< 2 km	32,7	9,7	0,2	1,5	21,8	34
2-5 km	50,8	13,1	0,2	2,5	21	12,5
5-10 km	63,9	16,3	0,7	2,9	14,2	2
10-20 km	68,6	21,5	2,9	3	4	0
20-35 km	65,8	26,8	5,3	2	0,3	0
35-50 km	61,9	28	9,3	0,8	0	0
50-70 km	69,5	19,9	10,4	0,2	0	0
> 70 km	39,5	17,8	42,7	0	0	0
Modelpakket B						
< 2 km	32,3	9,4	0,2	1,9	22,5	33,6
2-5 km	49,5	12,1	0,2	2,9	23,5	11,8
5-10 km	61,5	14,2	0,6	3,5	18,4	1,8
10-20 km	66,4	19	2,6	4,5	7,5	0
20-35 km	64,6	25,2	5,4	3,8	1	0
35-50 km	61,3	27	9,6	2	0	0
50-70 km	70,3	18,7	10,5	0,5	0	0
> 70 km	39	17,4	43,5	0	0	0
Modelpakket B - enkel OV						
< 2 km	32,7	9,6	0,2	1,9	21,7	33,9
2-5 km	50,7	12,9	0,2	3,1	20,7	12,4
5-10 km	63,6	15,8	0,7	4,2	13,7	2
10-20 km	67,9	20,4	2,9	5	3,7	0
20-35 km	64,9	25,4	5,5	3,9	0,3	0
35-50 km	61,3	27	9,8	2	0	0
50-70 km	70,2	18,7	10,6	0,5	0	0
> 70 km	39	17,3	43,7	0	0	0
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein						
< 2 km	32,7	9,6	0,2	1,9	21,7	33,9
2-5 km	50,7	12,9	0,2	3,1	20,7	12,4
5-10 km	63,6	15,8	0,9	4,1	13,6	2
10-20 km	67,8	20,3	3,1	5	3,7	0
20-35 km	64,8	25,3	5,8	3,9	0,2	0
35-50 km	61,1	26,8	10,1	2	0	0
50-70 km	70,1	18,6	10,8	0,5	0	0
> 70 km	38,6	17,1	44,3	0	0	0

Verschil met referentie

Modelpakket B	Bestuurde Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
< 2 km	-0,4	-0,3	0,0	0,4	0,7	-0,4
2-5 km	-1,3	-1,0	0,0	0,4	2,5	-0,7
5-10 km	-2,4	-2,1	-0,1	0,6	4,2	-0,2
10-20 km	-2,2	-2,5	-0,3	1,5	3,5	0,0
20-35 km	-1,2	-1,6	0,1	1,8	0,7	0,0
35-50 km	-0,6	-1,0	0,3	1,2	0,0	0,0
50-70 km	0,8	-1,2	0,1	0,3	0,0	0,0
> 70 km	-0,5	-0,4	0,8	0,0	0,0	0,0

Modelpakket B - enkel OV	Bestuurde Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
< 2 km	0,0	-0,1	0,0	0,4	-0,1	-0,1
2-5 km	-0,1	-0,2	0,0	0,6	-0,3	-0,1
5-10 km	-0,3	-0,5	0,0	1,3	-0,5	0,0
10-20 km	-0,7	-1,1	0,0	2,0	-0,3	0,0
20-35 km	-0,9	-1,4	0,2	1,9	0,0	0,0
35-50 km	-0,6	-1,0	0,5	1,2	0,0	0,0
50-70 km	0,7	-1,2	0,2	0,3	0,0	0,0
> 70 km	-0,5	-0,5	1,0	0,0	0,0	0,0

Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	Bestuurde Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
< 2 km	0,0	-0,1	0,0	0,4	-0,1	-0,1
2-5 km	-0,1	-0,2	0,0	0,6	-0,3	-0,1
5-10 km	-0,3	-0,5	0,2	1,2	-0,6	0,0
10-20 km	-0,8	-1,2	0,2	2,0	-0,3	0,0
20-35 km	-1,0	-1,5	0,5	1,8	-0,1	0,0
35-50 km	-0,8	-1,2	0,8	1,2	0,0	0,0
50-70 km	0,6	-1,3	0,4	0,3	0,0	0,0
> 70 km	-0,9	-0,7	1,6	0,0	0,0	0,0

Conclusies

- Concurrentie fiets en OV is te zien vanaf tussen 5 en 20 km
- Verhogen frequentie trein → voornamelijk langere afstanden! Concurrentie bus eerder beperkt enkel door verdubbeling frequentie!

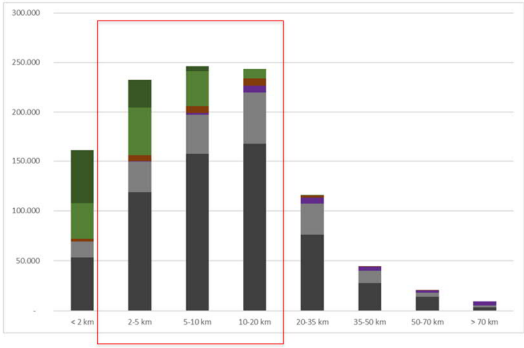
Modelpakket B - enkel OV	Bestuurde Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
< 2 km	0,4	0,2	0,0	0,0	-0,8	0,3
2-5 km	1,2	0,8	0,0	0,2	-2,8	0,6
5-10 km	2,1	1,6	0,1	0,7	-4,7	0,2
10-20 km	1,5	1,4	0,3	0,5	-3,8	0,0
20-35 km	0,3	0,2	0,1	0,1	-0,7	0,0
35-50 km	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
50-70 km	-0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
> 70 km	0,0	-0,1	0,2	0,0	0,0	0,0

Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	Bestuurde Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
< 2 km	0,4	0,2	0,0	0,0	-0,8	0,3
2-5 km	1,2	0,8	0,0	0,2	-2,8	0,6
5-10 km	2,1	1,6	0,3	0,6	-4,8	0,2
10-20 km	1,4	1,3	0,5	0,5	-3,8	0,0
20-35 km	0,2	0,1	0,4	0,1	-0,8	0,0
35-50 km	-0,2	-0,2	0,5	0,0	0,0	0,0
50-70 km	-0,2	-0,1	0,3	0,0	0,0	0,0
> 70 km	-0,4	-0,3	0,8	0,0	0,0	0,0

Modelpakket B - enkel OV	Bestuurde Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
< 2 km	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2-5 km	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5-10 km	0,0	0,0	0,2	-0,1	-0,1	0,0
10-20 km	-0,1	-0,1	0,2	0,0	0,0	0,0
20-35 km	-0,1	-0,1	0,3	0,0	-0,1	0,0
35-50 km	-0,2	-0,2	0,3	0,0	0,0	0,0
50-70 km	-0,1	-0,1	0,2	0,0	0,0	0,0
> 70 km	-0,4	-0,2	0,6	0,0	0,0	0,0

VERPLAATSINGEN PER AFSTANDSKLASSE

Aantal verplaatsingen in referentiescenario



Conclusies

Grootste aantal niet duurzame verplaatsingen tussen 5 en 20 km!

→ **Voornamelijk speelterrein bus en fiets**

Trein – In VVR Kortrijk eerder inspelen op lange afstand. Waaraan kan dit liggen?

→ Stations niet altijd in kernen gelegen. Fiets als voortransport niet zo interessant bij kortere afstanden.

→ Verscherpen concurrentie wagen door ontraden lange afstand met wagen?

Conclusies resultaten verkeersmodel

Algemeen bereiken we de grootste shift indien we, parallel aan investering in infrastructuur, inzetten op het ontraden van autoverkeer. Er is duidelijk nood aan **zowel PUSH als PULL** maatregelen. De impact van het **regionale parkeerbeleid** hier wordt door het model bevestigd, zeker in de verstedelijkte Leieband. Aangezien bij woon-werk verplaatsingen parkeren vooral op privaat terrein wordt voorzien, heeft deze pull-maatregel eerder een effect op winkel/shop- en schoolverplaatsingen. Verplaatsingen die volgens het Planbureau wel spectaculair zullen stijgen.

- Maatregelen ter ondersteuning van **fietsbeleid** lonen, zowel voor korte als middellange afstanden. De impact van **openbaar vervoer** lijkt wel onderschat te zijn ten bate van de fiets in het verkeersmodel..
- **Parkeermaatregelen** hebben een belangrijke impact
- **Snelheidsbeperkingen** ter ontraden van de auto in de interlokale mazen blijken een beperktere impact te hebben op de absolute modal shift, maar helpt in het verbeteren van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer
- Het belang van OV mag ook in landelijke gebieden niet onderschat worden, ook hier zijn sterke stijgingen merkbaar
- De maatregelen hebben een grote impact op bepaalde motieven van verplaatsing, namelijk winkel- en schoolverplaatsingen

De grootste massa aan verplaatsingen binnen en van- en naar de regio liggen tussen de 5 en 20 km. **Dit onderstreept de impact die we als vervoerregio kunnen hebben**.

Algemeen is de conclusie dat we nog **ver van de gestelde ambities** verwijderd zijn! Een factor hierin is zeker de onvolkomenheden van het model, waarin vooral OV, en zeker trein, ondergewaardeerd zijn, grensoverschrijdende maatregelen worden onderschat, maatregelen in naburige regio's niet worden meegenomen, geen bouwstenen rond mental shift en ruimte zijn opgenomen, … Dit maakt het moeilijk om echt sluitende conclusies aan deze resultaten vast te hangen. Maar zelfs wanneer die onvolkomenheden ingevuld worden, worden de ambities hoogstwaarschijnlijk niet behaald.

Het model onderstreept zo duidelijk dat enkel PUSH maatregelen (die de bulk uitmaken van de parameters uit het verkeersmodel) niet voldoende zullen zijn om de scherpe ambities te behalen. Zeker wanneer we in rekening brengen dat voertuigkilometers volgens het Planbureau met 5,8% zullen stijgen door bevolkingsgroei. Maatregelen inzake gedrag en ruimte zijn essentieel om de omslag te maken!

INZICHTEN UIT QUICKSCAN STRATEGISCH MER

Uit de kwalitatieve doelgerichte beoordeling van de scenario's in de quickscan zijn volgende conclusies getrokken:

- Elk van de drie scenario's draagt mee bij aan de milieudoelstellingen de relevant zijn voor de verschillende receptoren (ruimte, mens, biodiversiteit en klimaat). De mate waarin de scenario's aan deze milieudoelstellingen bijdragen is evenredig met de inspanningen die geleverd worden om een duurzame modal shift te maken. De transitiescenario's dragen hierdoor veel sterker bij dan het basisscenario.
- Bouwstenen die naar verwachting de sterkste milieubijdrage leveren zijn deze die gericht zijn op gedragsverandering, parkeerbeleid, expliciete reductie van emissie en op de uitrol van hoogwaardige fietsverbindingen en OV-lijnen (vooral bus en HOV). Ook inzet op mobipunten en op logistieke knopen en kades dragen bij aan de modal shift en worden gunstig beoordeeld.
- Bijkomende weginfrastructuur is op vlak milieueffecten minder eenduidig. Optimalisatie van vooral het hoofdwegennet en dragende wegennet en van vrachtroutes zorgt enerzijds voor een daling van het aantal voertuigkilometers doorheen woonkernen, wat goed is voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in die kernen. Maar anderzijds neemt het totaal aantal voertuigkilometers niet af en zorgt extra weginfrastructuur ook niet tot een gunstige impact op vlak van ruimtelijke impact of biodiversiteit.

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

- Bij modelpakket C, dat eerder aanleunt bij het transitiescenario met focus op leefbaarheid, zorgt door de extra verkeerswerende en ontradende maatregelen (zowel infrastructureel als flankerend) voor een veel sterkere impact. De vastgestelde reroutingeffecten zijn echter niet eenduidig positief. Volgende kernen worden aangegeven als een aandachtspunt op vlak van mogelijks doorgaand verkeer vanuit de resultaten van het verkeersmodel: Sint-Lodewijk, Gijzelbrechtegem, Otegem en Zwevegem.
- In de Leievallei is er t.h.v. de E403 en de as Wevelgem-Lauwe een (beperkte) verkeerstoename en ook t.h.v. het Bouvelobos in Wortegem (dus net buiten de vervoersregio gelegen) is een toename te verwachten. Dit zijn aandachtspunten op vlak van biodiversiteit.

Al deze vermelde locaties zijn gelegen langsheen lokale wegen binnen de interlokale mazen. Vanuit de voorlopige beleidsvisie is hier voorzien om filterende maatregelen in te voeren voor het weren van bovenlokaal verkeer. Deze bouwsteen is slechts deels opgenomen in de verkeersmodellen (enkel invoering van zone 30). Deze locaties moeten meegenomen worden bij de verdere concrete uitwerking van de maatregelen in deze interlokale mazen.

CONCLUSIE ANALYSE SCENARIO'S

Inzichten voor basisprincipes van mobiliteitstransitie

De analyse van voorgaande scenario's toont duidelijk dat er nood is aan een integrale aanpak, waarbij niet enkel gewerkt wordt aan aanbodszijde, maar ook gesleuteld wordt aan de vraag naar mobiliteit, gesteund op gedrag- en ruimteparameters. Enkel werken aan het aanbod, meer infrastructuur, betere doorstroming, … zal niet volstaan om de doelstellingen te realiseren.

- Er moet gelijk ingezet worden in het stimuleren van duurzame vervoersmodi als ontraden van niet duurzame. Op alle vlakken moet de fiets en het openbaar vervoer ontegensprekelijk de aantrekkelijkste optie worden.
- De resultaten tonen aan dat hierin nog stappen te zetten zijn. Er is nood aan versnelling! Er zijn meer investeringen (zowel in netwerken, fiscaliteit, sensibilisatie, …) nodig op àlle beleidsniveaus én beleidsdomeinen.
- Maar aangezien de grootste massa aan verplaatsingen tussen de vijf en twintig kilometer gelegen zijn, mag ook de impact die we kunnen hebben als vervoerregio en lokale besturen onderstreept worden.

Keuze van onderzoekscenario als basis voor voorkeursbeleidsscenario.

Vanuit deze inzichten is voor de uitwerking van het voorkeursbeleidsscenario verder gewerkt met het **transitiescenario** gezien het hogere ambitieniveau.

Gedurende de verdere uitwerking van het voorkeursbeleidsscenario zijn de verschillenen tussen het transitiescenario met focus leefbaarheid en het transitiescenario met focus vracht steeds kleiner geworden. Zo bleek uit gesprekken met de goederenterminal AVCT, waar een verdere uitbreiding het grootste verschil was tussen beide focussen, dat er bijna geen ruimte is voor verdere uitbreiding.

Een verdere verfijning van de bouwstenen en de netwerken uit dit transitiescenario naar een voorkeursbeleidsvisie is samen met de werkgroep uitgewerkt en is beschreven in de synthesenota.

5.3. NIET WEERHOUDEN BOUWSTENEN BELEIDSVISIE

Volgende bouwstenen zijn niet weerhouden in het uiteindelijke beleidsscenario: Sommige hiervan zijn reeds niet weerhouden in de onderzoeksscenario's. Andere zijn niet weerhouden bij de verdere uitwerking van het transitiescenario naar een voorkeursbeleidscenario.

OPENBAAR VERVOER

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN - uitbouwen voorstedelijke bediening met 15' frequentie vanuit station in de regio naar Kortrijk (tov 30' frequentie cfr. Rekover)

In Rekover is reeds aangegeven om de L-treinen te laten uitvoeren door lichtere en meer flexibele voertuigen. Dit biedt mogelijke opportuniteiten voor het uitwerken hoogfrequent netwerk in de regio naar Kortrijk. Indien deze verbindingen niet zijn gekoppeld aan treinrelaties op Vlaams niveau zijn deze flexibeler inzetbaar en minder vatbaar voor calamiteiten. Een frequentie van 15' per voor elk station -kan hierbij worden nagestreefd.

Binnen de regio zijn hiervoor potenties op de assen: Kortrijk – Roeselare, Kortrijk – Menen en Kortrijk – Oudenaarde

Na aftoetsing van deze bouwsteen met de NMBS is deze niet verder weerhouden om te worden doorgerekend met het verkeersmodel. Uit gesprekken met de NMBS blijkt dat voor de L-treinen geleidelijk aan wordt overgeschakeld naar meer flexibele en lichtere voertuigen. Op vlak van potenties geeft de NMBS aan, uit ervaring in andere regio's, dat een aanbod van ca. 30' (zoals uitgewerkt in Rekover door de opwaardering van de L-treinen) voldoende is. Voor bijkomende investeringen naar hogere frequenties dan 30' zijn de verplaatsingsaantallen te laag. Zeker gezien voor een hogere frequentie zeker bijkomende sporen vereist over het volledige traject. Op de bestaande netwerken is onvoldoende capaciteit voor een volledig vrijstaand netwerk. Een voorstadsnet en HOV-lijnen kunnen een alternatief bieden voor deze verplaatsingsrelaties.

Mogelijks te herbekijken na doorrekening van voorstadsnet en HOV-lijnen met het verkeersmodel

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN - Doortrekken metro Lille- Tourcoing naar Kortrijk

Het metrostation C.H. Dron in Tourcoing biedt belangrijke potenties voor het verknopen van het openbaar vervoersnetwerk over de grens heen. Gedurende het overlegproces binnen het RMP is denkpiste naar voren gekomen voor het doortrekken van de metro Lille – Tourcoing naar Kortrijk. Vanuit het principe van 'transit oriented development' wordt dit gezien als een stimulans om ruimtelijke ontwikkelingen en verdichtingen te voorzien aan de haltes langsheen deze metrolijn. Zo zijn er bijvoorbeeld potenties om te ontwikkelen rond de omgeving Pottelberg.

Gezien echter de trein reeds voorzien in de interregionale verplaatsingen tussen Kortrijk, Tourcoing en Lille is de meerwaarde van het doortrekken van de metrolijn eerder op een voorstedelijk en regionaal niveau. De combinatie met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is dan ook cruciaal voor het potentieel van een doortrekking. Het ontwikkelen van een bijkomende verstedelijkte as tussen Kortrijk en Lille is echter tegenstrijdig met de bestaande ruimtelijke visie om voor een verstedelijkte as langsheen de Leielijn en wordt aangegeven als ruimtelijk niet gewenst in de werkgroep. Deze denkpiste is niet verder weerhouden voor de uitwerking van mogelijke scenario's.

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – Waterbus/watertaxi

Uit de werksessies openbaar vervoer is vervoer over water naar voren gekomen als mogelijks congestievrij alternatief. Op basis van de maximaal toegestane vaarsnelheden blijken de reistijden echter hoger te liggen dan voor de fiets. Op basis hiervan ziet de werkgroep in vverplaatsingen over het water eerder een recreatief potentieel dan als alternatief bij functioneel vervoer.

	Tijd met wagen	Tijd met fiets	Tijd over water
Menen – Kortrijk	14-24 min	37 min	58 min + halteren
Menen – Harelbeke	18-28 min	51 min	78 min + halteren
Wevelgem – Kortrijk	12-20 min	21 min	32 min + halteren
Harelbeke - Kortrijk	7-12 min	14 min	20 min + halteren

Tijd met wagen: via google maps - OSP 9u (centrum tot centrum)
Tijd met fiets: via google maps (centrum tot centrum)
Tijd over water: 12 km/u (overschatting – maximale snelheid (lokaal beperkingen van snelheid & geen rekening met halteren)
geen tekening voor en natransport (kade tot kade)

Waterweg	km	Vaarsnelheden (in km/u)				Opmerkingen
		P	K	G	D	
Afleidingskanaal van de Leie	0.0 – 24.0	12	10	8		Vaartuigen van klasse I en II mogen de snelheid van categorie K hanteren.
Leie	0.0 – 36.5	12	10	8		Vaartuigen van klasse I en II mogen de snelheid van categorie K hanteren.

Waterbus eerder klasse K en Water taxi eerder klasse P

WEGENNET

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – snelheidsdaling op hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones

Binnen het geïntegreerd planningsproces K-R8 wordt dit al onderzocht voor de omgeving van de E17 tussen Aalbeke en Kanaal Bossuit-Kortrijk. Onderzoek en beslissingen van deze bouwsteen ligt op Vlaams Niveau. De vervoerregio vraagt dit dan ook op grotere schaal te bekijken.

WATERWEGENNET

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – Afstemming met rederijen rond free time

De vervoerregio geeft hier geen vat op. Ook op Vlaams niveau is dit moeilijk en is er weinig animo. Deze bouwsteen zou een belangrijk positief effect kunnen hebben voor de modal shift voor vracht, maar de haalbaarheid is klein gezien het internationaal karakter van de marktspelers.

De oproep tot afstemming blijft wel in de visie staan

LOGISTIEKE KNOPEN

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – Bestendigen bestaande logistieke knopen

= bestendigen bestaande toestand, deze bouwsteen is niet meer relevant

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN: Samenwerking knooppunten om tot een synchromodaal systeem te komen

De regio is in de praktijk al synchromodaal doordat Delcatrans zowel over de weg transporteert als een binnenvaart- en spoorterminal uitbaat. Het is het bestendigen van de bestaande situatie, waardoor de bouwsteen wegvalt.

OVERKOEPELENDE BOUWSTENEN

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – Meest vervuilende voertuigen weren in de grootste stedelijke kernen

Vanuit de doelstelling 'verkeersleefbaar' is de mogelijkheid van een LEZ-zone opgekomen als mogelijke bouwsteen.

Positieve effecten op luchtkwaliteit, maar negatieve effecten op vlak van sociale cohesie en bereikbaarheid. De werkgroep kiest ervoor LEZ niet als specifieke bouwsteen op te nemen. Onderzoek naar wenselijkheid en meerwaarde van een LEZ-zone wordt opgenomen in bouwsteen vergroenen voertuigenpark

5.4. ONDERBOUWING KEUZES BELEIDSVISIE NETWERKKAARTEN

ONDERBOUWING KEUZES VOOR HET FIETSNETWERK

Vertrekken van kritische reflectie masterplan fiets

De werkhypothese uit de visienota kwam tot stand in een werksessie met de gemeenten en lokale en bovenlokale actoren vertrekkende vanuit een kritische reflectie van het netwerk uit het Masterplan fiets. Ook de burger is betrokken bij het uitwerken van dit netwerk. De suggesties voor het netwerk zijn nadien bevraagd door middel van een digitale bevraging waarin werd gepolst naar ideeën over ontbrekende verbindingen op vlak van fiets.

Voor fietssnelwegen is vertrokken van het huidige wensnetwerk, maar zijn aanvullingen gedaan door de werksessie uitgaande van het principe dat een uitbreiding van het netwerk gewenst is omdat enerzijds de fietspotenties de laatste jaren steeds meer toenemen (vb. Menen – Wervik langs spoor, Kezelbergroute en Kortrijk – Oudenaarde langs spoorweg) en anderzijds het netwerk een sturende rol kan hebben bij regionale verplaatsingen die op vandaag eerder beperkt zijn door het ontbreken van een vlotte en veilige infrastructuur (vb. tussen Waregem en Oudenaarde).

Het netwerk aan bovenlokale fietsroutes bleek reeds zeer fijnmazig en volledig te zijn. Uit de analyses in de oriëntatienota is gebleken dat de kernen Hulste en Bavikhove niet ontsloten worden door een bovenlokale functionele route. Deze missing link wordt voorgesteld als verfijning.

Analyse werkhypothese in verkeersmodel

Ook in het verkeersmodel is de werkhypothese van het fietsnetwerk, gecombineerd met de overige netten, doorgerekend. De resultaten geven aan dat Investeren in een kwalitatief en fijnmazig fietsnetwerk bijdragen aan de doelstellingen van de modal shift in de regio. Gezien de aard van de rapportage kunnen geen uitspraken worden gedaan van specifieke routes.

Keuzes voor voorkeurs beleidsscenario

Na afweging in de werkgroep zijn volgende voorstellen van aanpassing van de FSW weerhouden als verder te onderzoeken:

- Kezelbergroute,Menen
- Roeselare Menen – Wervik via spoor
- Kortrijk – Oudenaarde via spoor

Na afweging in de werkgroep zijn volgende voorstellen van aanpassing van de BFF weerhouden als verder te onderzoeken:

- Ooigem – Hulste (verder doorgetrokken naar Kuurne cfr. Wijzigingscommissie BFF
- Voorstellen aanpassingen BFF te Harelbeke zoals voorgesteld aan wijzigingscommissie
- Tangentiële verbinding Wevelgem - Marke – Hoog-Kortrijk ifv ontsluiten van ontwikkelingspool Hoog-Kortrijk in alle windrichtingen (nog niet voorgelegd aan wijzigingscommisie)

Met deze werkhypothese zetten we de grote lijnen uit van de fietssnelwegen en het BFF. Lokale routewijzigingen zijn niet opgenomen in de scope van dit onderzoek. Aanpassingen aan het BFF kunnen steeds worden voorgelegd aan de wijzigingscommissie van het BFF

Niet weerhouden:

- VOORSTEL FSW: Oudenaarde - Waregem

NIET WEERHOUDEN: Deze relatie is een missing link voor zowel het wegennet, OV-net als fietsnetwerk op interregionaal niveau. Het wordt op ruimtelijk vlak niet haalbaar geacht om een kwalitatieve fietssnelweg in te richten tussen beide steden die voldoende ontvlecht kan worden van het gemotoriseerde verkeer. De regio beschouwt een FSW als een bepaalde kwaliteitseis en voor deze route kan hier niet aan worden voldaan. Selectie als een BFF-route is daarom meer aangewezen. Zeker gezien de op vandaag beperktere potentiëlen tussen beide steden.

- VOORSTEL BFF: Trimaarzate Avelgem-Ijzeren Bareel

NIET WEERHOUDEN: Hoewel deze oude spoorwegbedding een mogelijkheid kent tot realisatie van een veilige, vrije fietsbedding, werd deze optie niet weerhouden. Er zijn immers parallel al BFF routes die door de omliggende kernen lopen. Deze kennen geen specifieke problemen (ongevallen, …) en zijn conform ingericht, waardoor er geen nood is aan een alternatief. Ook de nood aan een bijkomende brug over het kanaal was een extra factor om deze route niet te selecteren

- VOORSTEL FSW/BFF: Menen-Wevelgem langs de noordkant van de Leie

NIET WEERHOUDEN: Dit voorstel werd niet weerhouden aangezien er zowel op de Menenstraat (lokaal), als aan de overkant van de Leie alternatieven zijn die geen specifieke problemen kennen en conform zijn ingericht. Daarnaast is het niet de visie van de Vlaamse Waterweg om langs beide zijden van de oevers fietspaden te realiseren.

- VOORSTEL BFF: Moorsele-Rollegem

NIET WEERHOUDEN: Hoewel deze verbinding redelijke potenties kent, werd ze niet weerhouden in het BFF-netwerk. De ruimte om de baan met fietspaden in te richten is beperkt zonder onteigeningen. Daarnaast is er ook geen draagvlak voor een alternatief met gemengd verkeer of de inrichting van een fietsstraat (cfr. PSG). Aangezien er een alternatief beschikbaar is met beperkte omrijfactor, werd deze route niet weerhouden.

ONDERBOUWING KEUZES VOOR OPENBAAR VERVOER

ONDERBOUWING WERKHYPOTHESES OPENBAAR VERVOER

Kritische analyse obv aanwezige studiewerk in de regio

Tijdens de werksessie rond openbaar vervoer is gebleken dat de regio nog steeds achter de grote lijnen staat uit Rekover (werkhypothese 1 in synthesenota). 5 jaar later en gezien de hoge ambities wil de regio graag een stap verderzetten en hogere ambities vooropzetten.

Treinnetwerk

De werkgroep staat nog achter de visie om een duidelijk onderscheid te maken tussen de IC- en de L-treinen, evenals minimaal 30 minuten bediening in elk station (zowel IC als L samen). Bijkomend wordt er gevraagd om een goede spreiding van de treinen in de dienstregeling mee te nemen. Op basis van de resultaten van de modeldoorrekeningen moet bekeken worden of de ambitie niet nog hoger mag liggen. Bv. 2 snelle verbindende treinen tussen Kortrijk en Gent (enkel stop in Waregem) enerzijds en tussen Kortrijk en Brugge anderzijds (enkel stop in Roeselare en Lichtervelde) - aangevuld met op beide lijnen 2 stoptreinen die in elk station halthouden. Hierbij moet samen met de NMBS gekeken worden wat de consequenties zijn op technisch vlak.

Busnetwerk

Hoogwaardige verbindende buslijnen: De regio staat nog steeds achter dit concept, maar uit de inzichten van de opmaak van het OV-plan korte termijn worden volgende optimalisaties voorgesteld en opgenomen in werkhypothese 2:

- Niet opnemen van de Hoogwaardige verbindende buslijn tussen Kortrijk en Spiere, zoals was voorzien in Rekover. Gezien de beperkte verplaatsingsaantallen wordt deze relatie als eerder ontsluitende gezien.
- Verknopen metrohalte H.C. Dron met het Vlaamse netwerk. Het doortrekken van de lijn Avelgem – Spiere via Moeskroen wordt voorgesteld.
- Relatie Oudenaarde – Waregem voorzien via Kruishoutem.
- Snelle ontsluiting bedrijvenzones langsheen E403 met buslijn op deze hoofdweg.

Als aanvulling op de spoorverbinding tussen Menen, Kortrijk en Waregem kan een opwaardering van de voorstadslijn naar een HOV een mogelijkheid zijn. Ook het verbeteren van de ontsluiting van de regionale ontwikkelingspolen met het voorstadsnet en mogelijks HOV is te onderzoeken. Hierbij worden ook potenties gezien en een tangentiële verbinding tussen Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost naar de stations Harelbeke en Waregem.

Voor het aanvullende net staat de regio achter aanvullende tangentiële verbindingen. Daarnaast moet een centrumbediening een fijnmazige ontsluiting bieden in de stedelijke gebieden.

Volgende suggesties uit de werksessie zijn uiteindelijk niet weerhouden als bouwsteen (zie niet weerhouden bouwstenen):

- Doortrekken metro Lille- Tourcoing naar Kortrijk:
- Uitbouwen voorstedelijke spoorbediening rond Kortrijk met een frequentie van 15' (tov de voorgestelde 30' cfr Rekover)
- Waterbus/watertaxi

Analyse werkhypothese in verkeersmodel

Ook in het verkeersmodel zijn de werkhypotheses van het openbaarvervoersnetwerk, gecombineerd met de overige netten, doorgerekend. Belangrijkste conclusies.

TREINNET

- Potenties komen niet duidelijk naar voren in verkeersmodel.
- Zal belangrijke impact hebben verschuiving aantal voertuigkilometers → zeker voor verplaatsingen lange afstand
- Concurrentie HOV-lijnen
  - Minder doorrekenen kwaliteit tov tijd en kost (hoger tarief)
  - Stations veelal decentraal van kernen gelegen tov HOV-lijnen
  - Hoger tarief

REGIONALE HOOGWAARDIGE VERBINDENDE BUSLIJNEN

Zeer positief	Positief	Beperkt gebruik

• Waregem – Roeselare
  • ca. 2700 gebruikers HOV
  • In combinatie opwaardering reguliere buslijn 11 en 12 (60' naar 30') nog eens ca. 1300 extra reizigers
  • ca. 4400 extra gebruikers op bundel → concurrentie trein
• Waregem – Avelgem – Spiere – (Moeskroen)
  • Ca. 2900 gebruikers HOV
  • Ca. 2700 extra reizigers in bundel (zeker ontsluitende lijn Waregem- Vichte – Avelgem)
  • Niet zo zeer doorgaande relaties
	• Kortrijk – Tielt
	  • ca.840 bijkomende reizigers in bundel door HOV
	  • Bij ook opwaarderen bestaande lijn Kortrijk – Tielt naar 30': extra ca. 450 reizigers
	  • ca. 3000 gebruikers HOV (dus deels wegtrekken van reguliere lijn)
	• Kortrijk – Avelgem
	  • ca. 3400 extra reizigers door vervangen reguliere lijn met HOV (beide 30')
	  • deels reizigers van HOV Kortrijk – Evolis
	  • HOV naast reguliere buslijn: extra 500-tal reizigers
	  • Ca. 1800 tot 3000 gebruikers HOV (indien naast reguliere buslijn of niet)
	• Roeselare – Menen – Rijsel
	  • Route via Ledegm: ca. 2200 gebruikers en via N32 ca. 1300 gebruikers HOV
	  • Maar daling van totaal aantal reizigers in bundel in basisscenario door wegvallen ontsluitende lijn.
	  • Transitiescenario met ontsluitende buslijn als aanvulling → tot 2200 extra reizigers door HOV en koppeling naar Rijsel
	• Oudenaarde – Waregem
	  • Ca. 1950 reizigers HOV via Kruishoutem tov ca. 1650 via Petegem
	  • In combinatie opwaardering lijnen 58 en 59 (60' naar 30') nog eens ca. 900 extra reizigers
		• Kortrijk Spiere
		  • Ca. 1100 bijkomende reizigers voor HOV (30') in bundel (basisscenario)
		  • Ca. 640 bijkomende reizigers voor reguliere buslijn (60') in bundel (Transitiescenario)
		  • ca. 1300 gebruikers HOV (deels gebruikers HOV naar Hoog-Kortrijk)
		• Roeselare – Doornik via E403
		  • Ca. 1150 gebruikers HOV
		• Oudenaarde – Avelgem:
		  • Geen grote verschillen door route. Wel meerwaarde ontsluitende lijn opwaarderen naast HOV
		  • ca. 1250 extra reizigers op bundel (ook opwaardering ontsluitende verbinding)
		  • Ca. 1050 gebruikers HOV

* Cijfers verkeersmodel: dit zijn geen exacte cijfers, maar moeten relatief worden bekeken en steeds beoordeeld in combinatie met de overige lijnen in de bundel en de aanpassingen in dienstregeling tov van de referentiesituatie.

REGIONALE HOOGWAARDIGE VERBINDENDE BUSLIJNEN

Verbinden steden zonder trein en sterke assen door landelijk gebied om op aan te takken

- Scoren globaal goed op vlak van gebruik. Trekken ook nieuwe reizigers aan.
- Goede stijging OV gelinkt aan kernen in landelijke gebieden
- Inzet op middellange afstand → impact op voertuigkilometers
- Variaties in route – geen eenduidige conclusies – verder onderzoek nodig

UIT REACTIES MURAL:

- Regionale hoogwaardige verbindende buslijnen hebben een aanvullende functie tov de trein. Invullen ontbrekende verbindingen in het spoornet of verbindingen die nu te traag door een overstap tussen stedelijke gebieden (vb. Waregem – Roeselare, Menen – Roeselare, ….).
- Regionale hoogwaardige verbindende bussen halen het niet van trein op vlak van snelheid → aanvullend op trein en meer tussenstops als meerwaarde
- Snelheid is in perspectief te plaatsen – steeds meer wegen worden 30 km/u.

STEDELIJKE HOV-LIJNEN

- **Menen – Kortrijk – Waregem:**
  - Opwaardering lijnen 40 en 75 van 30' naar 15' (Basisscenario) geeft ca. 2200 extra reizigers op bundel
  - Behouden lijnen 40 en 75 op 30' en daarnaast HOV met 15' geeft ca. 6600 extra reizigers op de bundel.
  - HOV Menen – Kortrijk heeft ca. 3800 reizigers en HOV Kortrijk – Waregem ca. 4900 reizigers
  - Duidelijke concurrentie met trein op deze as.

STEDELIJKE HOV-LIJNEN

- **HOV Kortrijk:**
  - Zat reeds in referentie
  - Lijn 1 en 2 ca. 5900 reizigers
- **HOV Kortrijk-Oost:**
  - Ca. 1500 reizigers (lijn 9 van 30' naar 15' en doorstekken naar AZ Groeningen)
  - Te kleine detailgraad voor conclusie en deel reizigers verschoven naar HOV Kortrijk – Avelgem welke sneller is

VOORSTEDELIJK NETWERK

- Door combinatie van maatregelen en detailgraad moeilijk conclusies te trekken
- Duidelijke stijging OV in stedelijke band

Keuzes voorlopig beleidscenario

Na afweging in de werkgroep zijn volgende voorstellen van aanpassing aan de werkhypothese 2 uit de visienota opgenomen in het voorlopige beleidsscenario.

Treinnetwerk:

- Opnemen van een gefaseerde uitwerking.
- Opnemen van minimaal 1 snelle IC-verbinding Kortrijk- Brugge die doorrijdt naar Oostende
- Station Lendelede wordt gezien als een bouwsteen op langere termijn. Pas na realisatie van 2 snelle verbindingen tussen Kortrijk en Brugge moet worden bekeken of dit wenselijk is. Tegen 2030 wordt een hoogwaardige regionale busverbinding opgenomen die Lendelede vlot ontsluit naar Kortrijk en Roeselare.

Busnetwerk:

- Hoogwaardige regionale busverbinding Roeselare – Moeskroen via E403 → niet weerhouden. Kan een mogelijke route zijn voor specifiek werknemersvervoer bji verdere uitwerking vervoer op maat.
- Toevoegen te onderzoeken hoogwaardige regionale busverbinding: Menen – Metrohalte C.H. Dron in Tourcoing vanuit de potenties op deze as (grensoverschrijdend niet in verkeersmodel) en het creëren van een volwaardige knoop met aansluiting op metronet Lille aan metrostation C.H; Dron.
- HOV naar Kortrijk-Oost→ niet weerhouden. Deze ontwikkelingspool wordt goed ontsloten door een combinatie van een voorstadslijn en een hoogwaardige regionale busverbinding (Kortrijk- Avelgem). Deze vormen samen reeds een hoog frequente verbinding tussen station van Kortrijk en Kortrijk-Oost.
- HOV naar Kortrijk-Noord→ niet weerhouden. Deze ontwikkelingspool wordt goed ontsloten door een combinatie van een voorstadslijn en een hoogwaardige regionale busverbinding (Kortrijk- Tielt). Deze vormen samen reeds een hoog frequente verbinding tussen station van Kortrijk en Kortrijk-Noord.
- Waregem-Zuid: naast ontsluiting door hoogwaardige regionale busverbinding Waregem- Avelgem is er ook potentie voor specifiek werknemersvervoer.

ONDERBOUWING KEUZES VOOR WEGENCATEGORISERING EN VRACHTROUTENETWERK

Selectiemethodiek wegencategorisering en vrachtroutenetwerk

Om de nieuwe wegencategorisering in de praktijk om te zetten wordt een dubbele benadering gebruikt: Enerzijds wordt er voortgebouwd op de beslissingsboom, afkomstig uit de studie omtrent de nieuwe wegencategorisering. De selectie op basis van deze beslissingsboom vormt de eerste aanzet van de categorisering. Anderzijds is vanuit de eigenheid van de regio deze methodiek verfijnd zodat de categorisering afgestemd is op maat van de vervoerregio. De selectiemethodiek is zeer theoretisch dus wordt verrijkt door inzichten vanuit de lokale en bovenlokale actoren en gemeenten in de vervoerregio die ook vat hebben op wat dit zou betekenen in praktijk. Ondanks de opgestelde methodiek is het dus mogelijk dat bepaalde wegen die eerder geselecteerd waren toch niet weerhouden zijn dankzij voortschrijdende inzichten.

Voor het vrachtroutenetwerk is voortgebouwd op het uitgewerkte hoofd- en regionaal vrachtroutenetwerk (bron – 2010-2013). In 2013 is dit voorstel verder verfijnd door Leiedal op interlokaal niveau. Dit net was doorgesproken met de gemeenten van de regio.

Vanuit de visie om het vrachtroutenetwerk en de wegencategorisering sterk op elkaar af te stemmen is de bespreking van beide netwerken steeds samen verlopen zowel binnen de thematische werksessies als in de werkgroep.

Nieuwe wegencategorisering

De vervoerregio's bouwen samen met Vlaanderen aan een nieuwe wegencategorisering. Deze bouwt een visie op drie niveaus, internationaal en interregionaal doorgaand verkeer op het hoofdwegennet, regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegennet en lokaal verkeer op het lokale wegennet. De opzet van de nieuwe wegencategorisering ondersteunt de visie van de vervoerregio van enerzijds vlotte doorstroming op het dragende wegennet en anderzijds ontraden van doorgaande verplaatsingen in de mazen tussen dit dragend wegennet.

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.

Selectiemethodiek wegencategorisering regionale en interregionale wegen

In de studie van 2019 is een beslissingsboom uitgewerkt voor de selectie van de hoofdwegen en regionale wegen. Hierbij wordt o.a. rekening gehouden met stedenhiërarchie, aantal en aandeel vrachtwagens, omrijfactor, aandeel en afstanden doorgaand verkeer, type van verbinding.. ('Naar een slim, veilig en robuust wegennet' van AWV (Mint nv, Patrick Maes en Universiteit Antwerpen - Wegennetwerk | Vlaanderen.be))

Het netwerk van hoofdwegen is uitgewerkt op Vlaams Niveau en het bestaande voorstel omvat in de VVR de E17, E403 en A19. In de studie werd reeds een voorstel gedaan van selectie van regionale wegen. Aftoetsing en verfijning van de regionale wegen en verdere uitwerking van interlokale wegen is aan de vervoerregio.

Om de nieuwe wegencategorisering van het dragende net in de praktijk om te zetten wordt een dubbele benadering gebruikt:

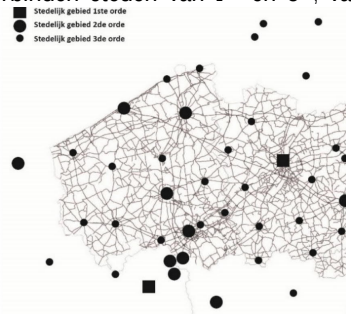
- Top-Down: eerst volgen we de aangereikte beslissingsboom voor de indeling van de categorieën om tot een eerste aanzet en structuur te komen. Deze wordt afgetoetst aan het voorstel van regionale wegen uit de studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet'.
- Bottom Up: daarna gaan we aan de slag met bijkomende criteria opdat de categorisering op maat van de vervoerregio zou zijn.

Top Down obv beslissingsboom studie:

Via de beslissingsboom wordt uitgegaan van volgende criteria voor de selectie van de regionale wegen wegennet: Er is geen specifieke selectie van interregionale wegen, maar voorstellen van interlokale wegen kunnen het resultaat zijn van de beslissingsboom.

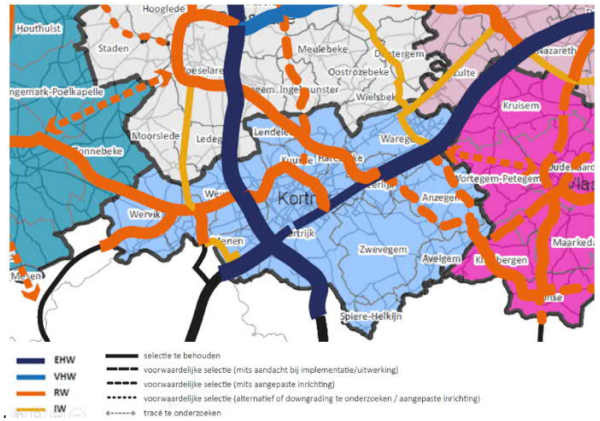
De regionale wegen worden geselecteerd op basis van volgende criteria:

- Verbinden steden van 1ste en 3de, van 2de en 3de en tussen 3de orde onderling



- Omrijfactor via Hoofdwegen >1,3
- Minimaal 1 bijkomend basiscriterium: Overwegend regionaal verkeer (60%, 20-40km), meer dan 500 vrachtwagens/etmaal of >10% vrachtverkeer

Daarnaast geeft de studie een voorstel van selectie op basis van deze criteria. Onderstaande kaart geven het voorstel van selectie uit de studie weer



Voorstel selectie regionale wegen uit studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet' (Mint nv, Patrick Maes en Universiteit Antwerpen)

Op de volgende figuur wordt een overzicht gegeven van de selectie van de routes obv de beslissingsboom uitgewerkt in de vervoerregio.

Voorstel selectie obv toepassing beslissingboom vanuit vervoerregio.

Gezien de netwerkstructuur van het dragende wegennet in rastervorm worden geen regionale of interlokale wegen getrokken tot in het centrum van elke kern of naar elke attractiepool of mobipunt. Om de bestemming te bereiken kunnen bijgevolg de laatste kilometers wel via lokale wegen afgelegd worden. Hiermee wordt vermeden dat wegen die op regionaal niveau geen verbindende rol spelen geselecteerd worden, louter omdat de rasterstructuur vervolledigd zou kunnen worden.

In volgend overzicht wordt de selectie van de routes obv de beslissingsboom beschreven:

Europese Hoofdweg (cfr selectie Vlaanderen)

E17: Europese hoofdweg → onderdeel van het TEN-T netwerk
E403: Europese hoofdweg -→ onderdeel van het TEN-T netwerk

Vlaamse Hoofdweg (cfr selectie Vlaanderen)

- De A19 is sinds de opmaak van het voorstel uit de studie geselecteerd als Vlaamse Hoofdweg. De selectie is gebaseerd op verplaatsingsgegevens uit het verkeersmodel. Er wordt ingeschat dat de grensoverschrijdende verplaatsingen onderschat zijn waardoor de weg niet was geselecteerd als hoofdroute.

Regionale weg

- R8: regionale weg
  → verbinding van stedelijk gebied 2e (Kortrijk) naar 3e (omliggende steden) orde en voldaan aan 2 randvoorwaarden (regionaal verkeer en >500 vrachtwagens per etmaal)

- N58 van Wervik (N58) richting Armentières: regionale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 3e orde (Menen-Armentières) en voldaan aan alle randvoorwaarden (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal en >10% vrachtverkeer)

- N32 van Menen (A19) richting Tourcoing: regionale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 2e (Lille) en 3e (Menen) orde en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)

- N391/N8 van Kortrijk (R8) naar Avelgem en Kluisbergen, richting Ronse/Oudenaarde: regionale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 2e (Kortrijk) en 3e orde (Ronse/Oudenaarde)) en voldaan aan 2 randvoorwaarden (regionaal verkeer en >500 vrachtwagens per etmaal)

- N382 van Waregem (E17) naar N43, richting Tielt: regionale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 3e orde (Waregem-Tielt) en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)
- N382/N36 van Waregem (E17) naar Kerkhove (N8) richting Ronse/Oudenaarde: regionale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 3e orde (Waregem-Ronse/Oudenaarde) en voldaan aan 2 randvoorwaarden (regionaal verkeer en >500 vrachtwagens per etmaal)

  OPMERKING: De vervoerregio 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.

- N50 van Kortrijk (R8) naar Tielt
  → verbinding stedelijke gebieden 2e (Kortrijk) en 3e (Tielt) orde en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)

- N36 van Roeselare/Izegem naar Harelbeke (N50) richting Kortrijk: regionale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 2e (Roeselare) en 3e (Harelbeke) orde en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)

Interlokale weg

- N32 van Menen (A19) naar Roeselare: interlokale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 2e (Roeselare) en 3e (Menen) orde en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)

- N366/N58 van Menen (N32) richting Moeskroen: interlokale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 2e (Moeskroen) en 3e (Menen) orde en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)

- N43 van Waregem (N382) naar Deinze: interlokale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 3e orde (Waregem-Deinze) en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)

- N327 van Waregem (N43) naar Tielt: interlokale weg
  → verbinding stedelijke gebieden 3e orde (Waregem-Tielt) en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)

Niet selectie tov voorstel uit studie Naar een slim, veilig en robuust wegennet' van AWV (Mint nv, Patrick Maes en Universiteit Antwerpen)

- N36: Niet geselecteerd: verbinding Roeselare-Ronse kan ook via andere RW's of IW's met een omrijfactor van <1,3

Bijkomende criteria regionale wegen en methodiek interlokale wegen

Na het toepassen van deze beslissingsboom zijn volgende toetsen gedaan voor een verfijning van de wegencategorisering en afstemming op de kenmerken van de regio.

Verfijning regionale wegen:

- Alle regionale logistieke knopen moeten ontsloten worden door een regionale weg.
- Verbindingswegen tussen grote kernen (>1500 inwoners) met een belangrijke HB-relatie (meer dan 500 verplaatsingen) over een afstand van meer dan 20km, dan wordt de weg geselecteerd als regionale weg.

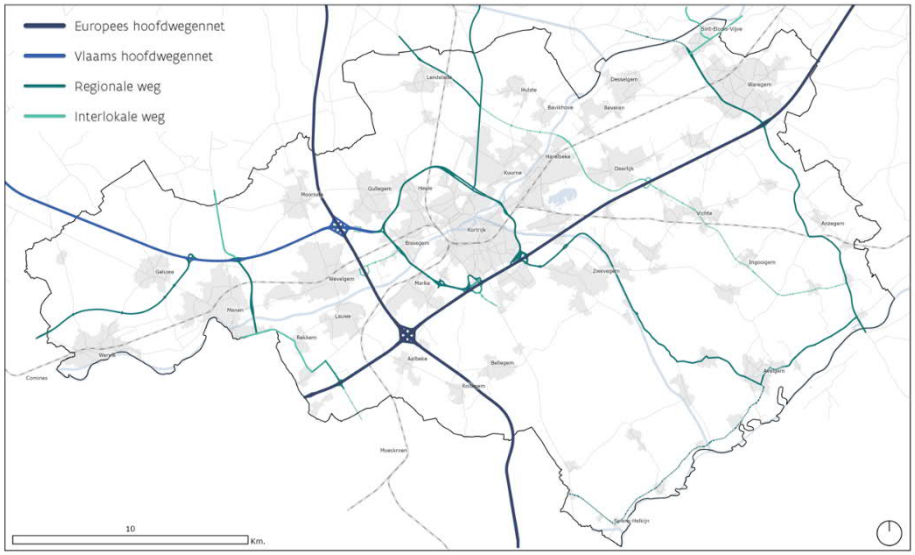
Methodiek verfijning dragend wegennet met interlokale wegen:

- Verbindingswegen tussen grote kernen (>1500 inwoners) met een belangrijke HB-relatie (meer dan 500 verplaatsingen) over een afstand van meer dan 10 km, dan wordt de weg geselecteerd als interlokale weg."
- Ruimtelijke ontwikkelingspolen en belangrijkste voorzieningen worden minimaal ontsloten door een interlokale weg indien deze nog niet zijn ontsloten door de selectie van regionale wegen.
- Interregionale en regionale mobipunten en carpoolparkings zijn vlot bereikbaar vanaf het dragende wegennet.
- Indien de overwegende afstandsklasse over de verbindingsweg groter is dan 20 km, dan wordt de weg geselecteerd als interlokale weg.
- Alle op- en afritten van Europese hoofdwegen sluiten aan op minimaal een interlokale weg of hoger."

Hierbij wordt bij elke selectie uitgegaan van volgende aannames:

- Bij elke selectie die overwogen werd gekeken of de omrijfactor via het hoofdwegennet (of eerder geselecteerde dragende verbindingswegen) groter is dan 1,3. Zo niet, dan wordt de weg niet geselecteerd tenzij dit de visie van de vervoerregio tegenspreekt.

De toepassing van deze methodiek resulteerde in volgend voorstel dat als basis heeft gediend voor de verdere bespreking in met de gemeenten, lokale en bovenlokale actoren.



De aanvulling op basis van deze verfijning zijn aangegeven in stippellijn.

- N58 van afrit E17 tot ingang LAR: regionale weg ipv interlokale weg → ontsluiting regionale logistieke knoop
- N58 ten zuiden van de E17: interlokale weg ipv lokale weg → verbinding Moeskroen-Moorsele (>20km)
- Afrittencomplex Gullegem A19: interlokale weg ipv lokale weg → afrittencomplex van een Vlaamse hoofdweg
- N8 tussen E17 en R8: interlokale weg ipv lokale weg → afstandsklasse >20km en ontsluiting luchthaven
- N323a van afrittencomplex 't Ei tot rondpunt met N50 thv 't Hoge: interlokale weg ipv lokale weg → Ontsluiting van een ruimtelijke ontwikkelingspool
- N512 van Spiere tot N58 (Wallonië): regionale weg ipv lokale weg → verbinding Moeskroen-Avelgem (>20km)
- N353 van Avelgem tot Spiere: regionale weg ipv lokale weg → Verbinding Moeskroen-Avelgem (>20km)
- N36 van N50 tot Vichte: interlokale weg ipv lokale weg → verbinding Vichte-Lendelede/Harelbeke (>20km)
- N36 van Vichte tot N382 (Kaster): interlokale weg ipv lokale weg → afstandsklasse >20km
- N382 van N43 tot RTW: regionale weg ipv lokale weg → ontsluiting regionale logistieke knoop

Basis vrachtroutenetwerk

In het verleden zijn reeds pogingen ondernomen om tot een afgestemd, regio breed beleid te komen. In opdracht van MOW werd in 2010 immers een methodiek uitgewerkt om een vrachtroutenetwerk op meso-niveau (het niveau tussen de hoofdwegen en lokale wegen) uit te bouwen.

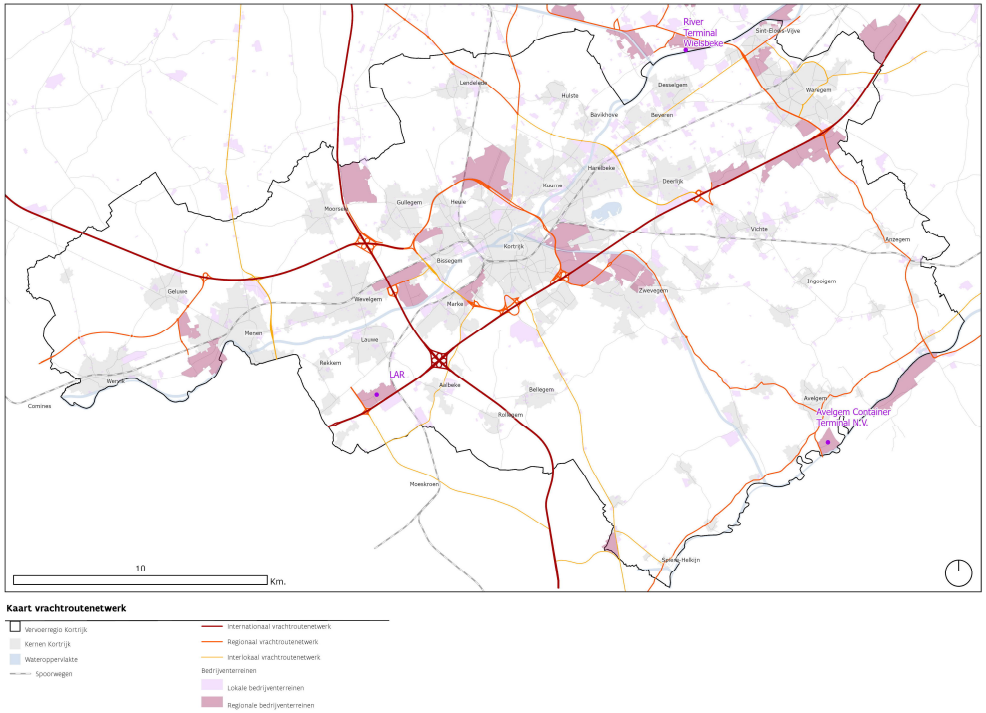
Sinds de opmaak van de methodiek in 2010 is het project lange tijd 'on hold' gezet. Binnen het kader van de vervoerregio's zou het vrachtroutenetwerk verder uitgewerkt en geïmplementeerd kunnen worden.

Binnen de vervoerregio Kortrijk heeft Leiedal alvast verder gewerkt op de Vlaamse aanzet (zie figuur hiernaast). Deze aanzet is de basis voor de discussie binnen de regio.

Voor de indeling van de routes wordt uitgegaan van volgende:

- **Hoofdvrachtroutenetwerk (internationaal vrachtroutenetwerk in voorstel Leiedal):** vormt de basis van het VRN. Het verbindt (inter)nationale poorten en attractiezones met elkaar. Basisraster.
- **Regionaal VRN:** 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).
- **Aanrijroutes (nog interregionaal vrachtroutenetwerk in voorstel Leiedal):** Hebben tot doel de basis te vormen waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken en ontsluiten richting het hoger VRN. 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. (=> nadenken over mogelijkheden om gebruik van doorgaand verkeer op regionaal niveau te ontraden vb. ANPR-camera's, controle adhv OBU-data?,...)
- **Lokale VRN:** aan te duiden door de lokale overheden. Ontsluiten de lokale bedrijvigheid richting hoger VRN. Enkel herkomst- of bestemmingsverkeer is hier welkom.

..



Voorstel selectie vrachtroutenetwerk waarop verder wordt gewerkt(Leiedal).

Verfijning van de selectie met gemeenten, lokale en bovenlokale actoren

"De visie van de vervoerregio en de situatie op het terrein is steeds bepalend in de keuze van de verbindingswegen. De selectiemethodiek is zeer theoretisch dus wordt verrijkt door inzichten vanuit de lokale en bovenlokale actoren en gemeenten in de vervoerregio die ook vat hebben op wat dit zou betekenen in praktijk. Ondanks de opgestelde methodiek is het dus mogelijk dat bepaalde wegen die eerder geselecteerd waren toch niet weerhouden zijn dankzij voortschrijdende inzichten.

Gezien de wens van de vervoerregio om wegencategorisering en vrachtroutenetwerk maximaal op elkaar af te stemmen zijn beide netwerken steeds samen besproken. Op vandaag kunnen er zeker nog punten ter discussie staan, in het voorjaar 2023 moeten hieromtrent keuzes gemaakt worden richting het vormen van een beleidsscenario.

N366 tussen centrum Menen en N32:
Dit segment is niet wenselijk om te selecteren. Doorgaand verkeer door Halluin is niet wenselijk. Conclusie: segment niet selecteren in WC. Of VRN

N366 tussen N32 en LAR/N58
De verbinding A19 – E17 is niet wenselijk om langs N32 en centrum Rekkem te lopen. Doorgaand vrachtverkeer in centrum Rekkem en langs Barakken is niet gewenst. N366 heeft functie voor lokaal vrachtverkeer, maar niet van dien aard dat selectie als aanrijroute gewenst is. De weg heeft wel een verbindende route voor Rekkem en wordt in WC geselecteerd als interlokale weg. Conclusie: niet selecteren als in vrachtroutenetwerk. Selecte als interlokale weg in WC, mits maatregelen voor weren doorgaand vrachtverkeer.

N8 tussen N58 (Menen) – N303 (Geluveld)
Vanuit de vervoerregio Westhoek wordt gevraagd om een interlokale weg te voorzien tussen Geluwe en de A19.

De vervoerregio Kortrijk kan deze vraag niet volgen. Een interlokale weg tussen Ieper en Menen is niet gewenst. Deze verbindende functie wordt gezien op de A19. Vanuit het principe van omleidingsfactor van 1,3 is deze ook niet geselecteerd. Ook de relatie Geluveld – Menen is niet geselecteerd binnen de gebruikte selectiemethodiek en wordt gezien als lokale verbinding.

N303 tussen A19 en Wervik
Vanuit de vervoerregio Westhoek wordt gevraagd om een interlokale weg te voorzien tussen de A19 en Wervik.

De vervoerregio Kortrijk kan deze vraag niet volgen. Vanuit Wervik wordt de aansluiting op de A19 gezien via de N58. Een interlokale weg doorheen de kern van Kruiseke is niet gewenst. Geluveld – Wervik is niet geselecteerd binnen de gebruikte selectiemethodiek en wordt gezien als lokale verbinding.

N8 tussen N32 (Menen) – A403 (Wevelgem)
Niet geselecteerd in VRN, wel in bestaande WC, niet in voorstel WC (Wevelgem – Menen op minder dan 10 km → gezien als lokaal verkeer))

Werkgroep kan zich vinden in niet selectie van dit deel van de N8 in beide netwerken.

N32 tussen A199 en Roeselare

De vervoerregio Kortrijk heeft op basis van de beschreven methodiek de N32 geselecteerd als interlokale weg en aanrijroute voor het vrachtverkeer.

Vanuit de vervoerregio MidWest wordt gevraagd om een regionale vrachtroute te voorzien tussen Roeselare en de A19. Dit omdat de N32 eigenlijk een rand van het kader van het IDR vormt dat reeds jaren uitgerold is tussen Ieper-Diksmuide-Roeselare. Hieraan willen ze niet raken en daarom de vraag tot regionale selectie vrachtroute. Afstemming met de VVR MidWest is lopende.

N32 tussen A19 en Tourcoing

Deze as is geselecteerd als regionale weg voor personen- en vrachtverkeer Af te stemmen met Frankrijk.

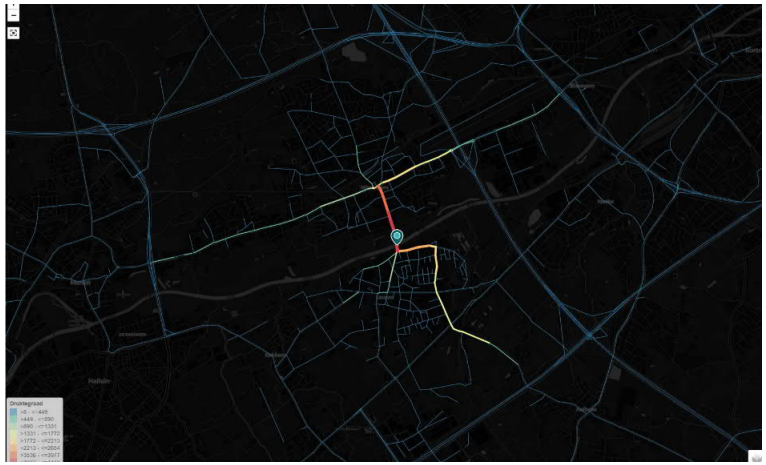
As Lauwestraat - Wevelgemstraat – Larstraat - Dronckaertstraat

De gemeentes geven een problematiek van sluipverkeer voor vrachtwagens aan.

Resultaten SLA (brug tussen Lauwe en Wevelgem): vracht volgt mooi het hogere wegennet. Geen sluipverkeer vast te stellen uit deze data. Wel vracht dat over brug tussen Lauwe en Wevelgem rijdt naar N8.

De werkgroep geeft aan dat er een vrachtverbod komt om tussen Lauwe en Wevelgem te rijden (twee aparte zones 'uitzonderlijk plaatselijk verkeer') Vrachtverkeer over de brug tussen Wevelgem en Lauwe is te vermijden/verminderen. Er moet nog afstemming gebeuren tussen Wevelgem en Menen voor de gewenste vrachtroutes.

De route heeft een eerder lokale functie in het vrachtroutenetwerk. Niet opgenomen in VRN of WC.



De SLA's zijn opgemaakt op basis van de gegevens van de OBU's van de kilometerheffing (Bron:…OBU data – Vlaamse Overheid…)

N58 tussen E17 en Moeskroen

Deze as is geselecteerd als regionale weg voor personen en aanrijroute voor vrachtverkeer Af te stemmen met Wallonië.

Bruggestraat tussen N32b en Krommebeekstraat

Menen vraagt opnemen van deze weg in WC. Achtergrond: Het krp Moorselestraat x N32 zal in de toekomst al sterker belast worden door de ontwikkeling van RUP Hagewinde. Alle inrijdend verkeer van deze verkaveling dient via dit kruispunt te passeren. De Moorselestraat zelf is op vandaag al sterk belast door sluipverkeer. Wanneer het krp Moorselestraat x N32 ook voor Menen- Oost als belangrijkste ontsluiting wordt gezien, kan dit een verdere negatieve invloed hebben op de verkeersdruk aldaar. Aan het kruispunt Bruggestraat x Krommebeekstraat is een onderzoek lopende naar de ontwikkeling van een kantorensite met een 2000-tal arbeidsplaatsen. Hun hoofdontsluiting ook voorzien langs het reeds druk bezette krp Moorselestraat x N32 lijkt dan ook moeilijk.

Vanuit de wegencategorisering wordt gewerkt met een rasterstructuur waarbij de dragende wegen inzetten op het verbinden van kernen. Het ontsluiten van de ontwikkelingen wordt gezien als lokale vrachtroutes. Menen neemt dit op binnen de lokale wegencategorisering Hierbij kan vanuit de bedrijvenzones lokale vrachtroutes worden voorzien naar het krp Moorselestraat x N32 en Krommebeekstraat x N32 indien dit gewenst is vanuit gewenste ontsluiting van de site.

Omleiding vracht richting Frankrijk via E403

Vrachtwagens komende van Frankrijk mogen vandaag geen gebruik maken van de E17, maar moeten rondrijden via de E403. Aan Franse zijde leeft de vraag om dit principe ook in de omgekeerde rijrichting toe te passen. De vervoerregio dient hierover in dialoog te gaan met de Franse overheid. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de ontsluiting van de LAR (gelegen langs de E17). Een verbod op vracht in beide richtingen zou verstrekkende gevolgen kunnen hebben voor de ontwikkeling van deze multimodale knoop

N343-Muizelstraat tussen A19 en Sint-Eloois-Winkel

Vanuit de vervoerregio MidWest wordt gevraagd om een interlokale weg te voorzien tussen Sint-Eloois-Winkel en de op- en afrit van de A19 te Gullegem.

De vervoerregio kan zich vinden in deze selectie op voorwaarde dat er geen route wordt geselecteerd door het centrum van Gullegem. Vanuit MidWest is voorstel gedaan van de N343-Muizelstraat.

Daarnaast is het niet wenselijk om een doorgaande route te selecteren voor het VRN. Een aanrijroute wordt voorzien op de N343, maar deze stopt aan de bedrijvenzone.

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 nieuwe industriezone Sint-Eloois-Winkel) thv de Rijksweg tegen te gaan.

Wegen binnen de R8

Vanuit het principe van de rasterstructuur zijn er geen wegen geselecteerd binnen de R8. Om de bestemming te bereiken moeten de laatste kilometers via lokale wegen verlopen. Hiermee wordt vermeden dat wegen die op regionaal niveau geen verbindende rol spelen geselecteerd worden, louter omdat de rasterstructuur vervolledigd zou kunnen worden.

Door geen wegsegmenten binnen de R8 te categoriseren als regionale/interlokale weg wordt 1 maas bekomen. Hierdoor is alle verkeer binnen de R8 bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer dat over Kortrijk moet (bvb Ingelmunster-Menen), neemt dan in principe steeds de R8 en zal niet door Kortrijk-centrum gaan.

Westelijke tak van R8 tussen aansluiting A19 en E17

Oostelijke deel R8 tussen E403 en E17. Het is niet wenselijk dat mensen van E17 gaan, R8 nemen om A19/E403 aan te sluiten. Dit deel van de R8 heeft een belangrijke rol te vervullen als verdeelweg. Voertuigen die geen bestemming in omgeving van R8 en langs de verdeelroutes vanaf de R8 moeten hier niet rijden. Selectie als aanrijroute in VRN behouden en opnemen als interlokale weg in WC.

N50 tussen R8 – Wallonië

Geselecteerd in VRN interlokale weg, niet in bestaande WC, niet in voorstel WC

De N50 is niet geselecteerd in het voorstel gezien Spiere, Helkijn en Kooigem minder dan 1500 inwoners hebben. Deze regio wordt gekenmerkt door zeer verspreide bebouwing in meerdere kernen. De combinatie van deze kernen verantwoordt de selectie van een interlokale route tussen Spiere en Kortrijk langsheen de N50
Na voortschrijdende inzichten dat op een interregionale weg geen verkeer is gewenst dat een regionale maas doorkruist en lokaal snelheidsremmende maatregelen mogelijk zijn in kernen wordt deze weg toch geselecteerd als interlokale weg.

De N50 heeft geen grote functie voor verzamelen lokaal vrachtverkeer (weinig bedrijvigheid, behalve Spiere Bareel dat aansluit via de N311 op de E403. Geen selectie in VRN.

Tussen Hoog-Kortrijk en de E17 geeft de werkgroep de voorkeur aan om de N323a te selecteren ipv de N50. Moet nog verder bekeken worden ifv inrichting knooppunten en gewenste stedelijke programma's langs de N50 op Hoog Kortrijk en ook het aspect leefbaarheid in deze omgeving (zie K-R8). In het vrachtroutenetwerk wordt N323a geselecteerd als aanrijroute ifv ontsluiting Hoog-Kortrijk.

N43 tussen R8 – N58 (thv Paradijs)

Geselecteerd in VRN als interregionale weg, wel in bestaande WC (secundaire weg), niet in voorstel WC
De werkgroep geeft aan dat regionaal doorgaand verkeer niet gewenst is op deze as. De route heeft wel een verzamelende functie voor de lokale bedrijvigheid. Conclusie: selecteren als aanrijroute – niet in WC.

Op de werkgroep van 24/02/2022 is gevraagd om de mogelijke selectie van deze as als interlokale weg te heroverwegen en af te stemmen met Wallonië.

Na voortschrijdende inzichten dat op een interregionale weg geen verkeer is gewenst dat een regionale maas doorkruist en lokaal snelheidsremmende maatregelen mogelijk zijn in kernen wordt deze weg toch geselecteerd als interlokale weg.

N311 tussen N50 en E403, N50 tussen N311 en grens Wallonië en N353 tussen Spiere en N50

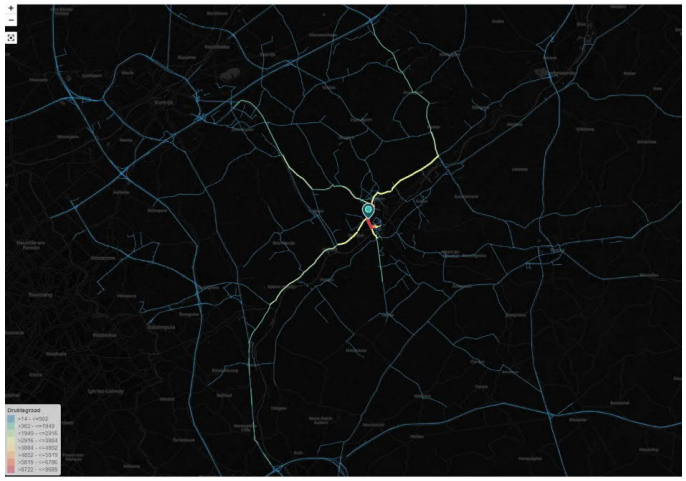
Aansluiting vanuit AVCT en kernen Avelgem en Spiere-Helkijn naar E403 moet afgestemd worden met de bevoegde instanties in Frankrijk. Voorlopig route via N353 geselecteerd als regionaal (WV en VRN) en N511 als interlokaal/aanrijroute. Voor de ontsluiting van de bedrijvigheid tussen landsgrens en Pecq is route via N50 en N511 geselecteerd als interlokale route/aanrijroute. Dit is cfr. de selectie in het VRN op de kaart van Leiedal.

Na voortschrijdende inzichten dat de regionale wegen afgebakende mazen moeten vormen zijn deze verbindende wegen geselecteerd als regionale wegen. Anders wordt de regionale maas hier wel zeer groot. Deze wegen gaan niet door een dorpskern waardoor lokale snelheidsremmende maatregelen, zoals mogelijk bij interlokale wegen niet van toepassing zijn.

Voor vracht wordt dit niet aangepast. Af te stemmen met Wallonië wat hier de gewenste vrachtroute naar de E403 is.

N391A tussen N353 – Wallonië ifv ontsluiting AVCT
Geselecteerd in VRN interlokale weg, niet in bestaande WC, niet in voorstel WC

Is ontsluitingsweg voor AVCT (regionale pool) in het VRN een regionale route voorzien tot aan AVCT (laatste deel van de route van E17 naar AVCT, nl. tussen N8 en AVCT wordt gezien als aanrijroute). De werkgroep geeft aan geen meerwaarde te zien in selectie als verbindende as in de WC. Dit is echter af te stemmen met Wallonië. Wallonië heeft een vrachtverbod ingesteld (SLA geeft echter wel gebruik aan door vrachtwagens). Waardoor rondgereden moet worden, met hinder in kernen op Vlaams grondgebied (vb. Spiere) tot gevolg.



De SLA's zijn opgemaakt op basis van de gegevens van de OBU's van de kilometerheffing (Bron:...OBU data – Vlaamse Overheid...)

Conclusie: niet selecteren als dragend wegennet. Aansluiting naar regionaal bedrijvenzone voorzien in vrachtroutenetwerk. In dialoog blijven gaan met Wallonië.

Op de werkgroep van 24/02/2022 is gevraagd om de mogelijke selectie van deze as als interlokale weg te heroverwegen en af te stemmen met Wallonië.

<u>N36 tussen E17 – Kaster</u>

Niet in bestaande WC en niet in VRN, wel in voorstel WC (relatie vanuit Vichte plus aandeel doorgaand verkeer)
De N36 werd recent heraangelegd met de bedoeling om het doorgaand vrachtverkeer te ontmoedigen. N36 heeft wel functie voor lokaal vrachtverkeer, maar niet van dien aard dat selectie als aanrijroute gewenst is.

Voor vrachtverkeer is het wenselijk keuzes te maken en het vrachtverkeer niet te spreiden over 3 assen in het zuidelijke deel van de VVR. Selectie van N8, N382 en N36 is te veel voor vrachtverkeer. 2 van de 3 selecteren en daar inzetten op verbeteren routes voor vrachtverkeer rekening houdende met leefbaarheid kernen. Voor personenwagens is deze as wel een belangrijke route tussen Ronse en Kortrijk.

De SLA's zijn opgemaakt op basis van de gegevens van de OBU's van de kilometerheffing (Bron:...OBU data – Vlaamse Overheid...)

Conclusie: niet selecteren als in vrachtroutenetwerk. Selecte als interlokale weg in WC, mits maatregelen voor weren doorgaand vrachtverkeer.

<u>N357 tussen Waregem - Tielt</u>
Niet in bestaande WC en niet in VRN, wel in voorstel WC (relatie Waregem -Tielt)

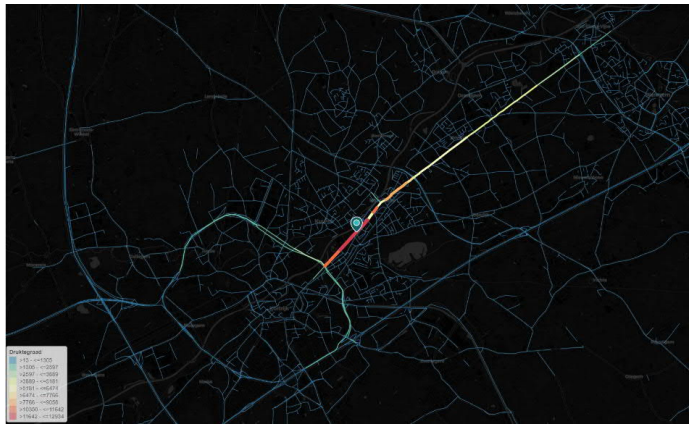
De problematiek rond doorgaand vrachtverkeer is reeds uitvoerig besproken tussen Waregem en buurgemeente Wielsbeke. Een aantal ingrepen zijn reeds gedaan voor weren doorgaand vrachtverkeer. Momenteel wordt er aan een vrachtwagensluis gewerkt. Voor personenverkeer kan deze weg worden ingezet als interlokale route

Conclusie: niet selecteren als in vrachtroutenetwerk. Selecte als interlokale weg in WC, mits maatregelen voor weren doorgaand vrachtverkeer.

<u>N43 tussen R8 – N36 (Harelbeke)</u>
Niet geselecteerd in VRN, secundaire weg in bestaande WC, niet in voorstel WC

Selectie van dit wegsegment zal bijkomend verkeer trekken door het centrum van Harelbeke. Niet wenselijk. Werkgroep kan zich vinden in voorstel nieuwe WC.

Segment heeft echter wel een ontsluitende rol voor vrachtverkeer dus geen vrachtverbod. De ontsluitende rol is zeer lokaal en niet van dien aard om een selectie als aanrijroute te verantwoorden.



De SLA's zijn opgemaakt op basis van de gegevens van de OBU's van de kilometerheffing (Bron:…OBU data – Vlaamse Overheid…)

N43: N36 (Harelbeke) – N382 (Waregem)

Geselecteerd in VRN interlokale weg, secundaire weg in bestaande WC, niet in voorstel WC (gezien E17 parellel)

De selectie van dit segment zou leiden tot bijkomend verkeer op het stuk van de N43 tussen de R8 en de N36. Dit is niet wenselijk. Doorgaand verkeer (zowel personen als vracht is niet gewenst op dit wegsegment.

De as heeft echter wel een belangrijke functie voor de ontsluiting van lokale bedrijvigheid. De werkgroep geeft aan dat vrachtverkeer op deze as eerder ifv lokale bedrijvigheid is gewenst. Conclusie: niet opnemen in wegencategorisering. Wel behouden als aanrijroute in VRN. Dit betekent niet dat doorgaand vrachtverkeer is gewenst.

Na voortschrijdende inzichten dat op een interregionale weg geen verkeer is gewenst dat een regionale maas doorkruist en lokaal snelheidsremmende maatregelen mogelijk zijn in kernen en afstemming met de vervoerregio MidWest wordt deze weg toch geselecteerd als interlokale weg.

N382b – R36 – N437 tussen Waregem en Kruisem

Selectie als aanrijroute in het VRN is gedragen in de regio. Het bedrijventerrein Driepachten wordt gewenst te ontsluiten naar deN459 en de E17. Waregem geeft aan dat selectie gewenst is ifv het bundelen van de stromen voor loonwerkers die grondverzet doen voor bouw- en wegeniswerken, Deze zijn te beschouwen als vervoer van zaken en dus geen landbouwvoertuigen. Zij moeten net als elk ander vrachtvoertuig de tonnageverboden respecteren. En deze voertuigtypes kunnen zich hierdoor niet verplaatsen langs de hoofdweg.

Opnemen als IW in WC ifv verbinding Kruisen – Oudenaarde en als aanrijroute. Functie binnen WC en VRN af te stemmen met VVR Vlaamse Ardennen.

N357 tussen ring Waregem en N43

Is geselecteerd als aanrijroute in het voorstel van Leiedal. De werkgroep geeft aan dat doorgaand verkeer hier niet is gewenst. Dus geen selectie in WC. Gezien eerder lokaal karakter van bedrijvigheid wordt beslist om route niet te behouden als aanrijroute binnen VRN.

Verbinding Waregem – Oudenaarde:

Deze verbinding is aangegeven als te onderzoeken mogelijke verbinding omdat Waregem en Oudenaarde beide kernen zijn van niveau 3. Op vlak van gebruik is deze relatie echter eerder beperkt. De werkgroep geeft aan deze relatie als niet wenselijk te zien in de WC. Er wordt aangegeven dat er misschien wel mogelijkheden zijn voor overige modi. Deze relatie is ook als missing link naar voren gekomen bij OV en fiets.

Aansluiting N453 op N8 te Kerkhove

De selectie in het VRN is gezien als aanrijroute ifv het bedrijf Naessens. De kern Petegem wordt niet verboden door een IW gezien er minder dan 1500 inwoners zijn (ca. 800). De as wordt niet geselecteerd als IW gezien route tussen N8 te Kerkhove en Oudenaarde parallel kan verlopen via N8. Rol binnen de wegencategorisering af te stemmen met VVR Vlaamse Ardennen.

N8 tussen N382 (Kerkhove) en aansluiting N60 (Oudenaarde)

De vervoerregio Kortrijk ziet deze weg als een regionale weg in de wegencategorisering en regionale vrachtroute. Selectie als interlokale weg of aanrijroute is niet gewenst vanuit de VVR Kortrijk gezien de regionale ontsluiting dan volledig wordt gezien over de VVR Kortrijk via de N382 en N8. Dit zou een bijkomende druk leggen op de verkeersleefbaarheid voor de kernen zoals Anzegem en Avelgem op deze routes.. Aansluiting van Kluisbergen op de VHW N60 is gewenst.

Functie binnen WC af te stemmen met VVR Vlaamse Ardennen.

N36 tussen N8 (Kluisbergen) en Ronse

De vervoerregio Kortrijk ziet deze weg als een interregionale weg in de WC en aanrijroute in het VRN vrachtroute. Doorgaand verkeer van Ronse naar de E17 wordt gezien via de VHW N60 en niet via de VVR Kortrijk.

Functie binnen WC af te stemmen met VVR Vlaamse Ardennen.