



Mobiliteitsplan vervoerregio Oostende

Visie voor 2030

Versie: januari 2023



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

atelier \ demitro2

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

Deloitte.

MNT
MOBILITEIT IN ZICHT

 **TRAJECT**

TRACTEBEL
ENGIE

O2

LEESWIJZER

Deze visienota werd opgesteld door atelier\demitro2 in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Oostende. Deze nota vormt het sluitstuk van de tweede fase, waarin de doelstellingen werden bepaald en het gewenste toekomstscenario werd uitgetekend in samenspraak met de betrokken actoren.

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

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

Vervoerregio Oostende omvat de gemeenten Bredene, De Haan, Gistel, Ichtegem, Koksijde, Middelkerke, Nieuwpoort, Oostende en Oudenburg.

Dit document is de visienota zoals ze wordt voorgelegd aan de Vervoerregioraad van december 2022.

INHOUD

Leeswijzer.....	3
Inhoud	4
1 Inleiding tot het regionaal mobiliteitsplan	6
1.1 Vervoerregio's	6
1.2 Het planningsproces	6
1.3 Fase 1: De oriëntatienota	7
1.4 Fase 2: De synthesenota	7
2 Onze doelen ambitieus vorm geven.....	8
2.1 Vlaamse Ambities	8
2.2 Ambitieniveau in de vervoerregio	10
2.3 Naar strategische doelen	12
3 Welke paden kunnen we bewandelen.....	14
3.1 Veiligheid	14
3.2 Ruimte	16
3.3 Toegankelijkheid	23
3.4 Fiets	24

3.5	Een aantrekkelijk en robuust openbaar vervoer	30
3.6	Autoverkeer	36
3.7	Parkeerbeleid	39
3.8	Vrachtverkeer en logistiek	41
3.9	Wegencategorisering	49

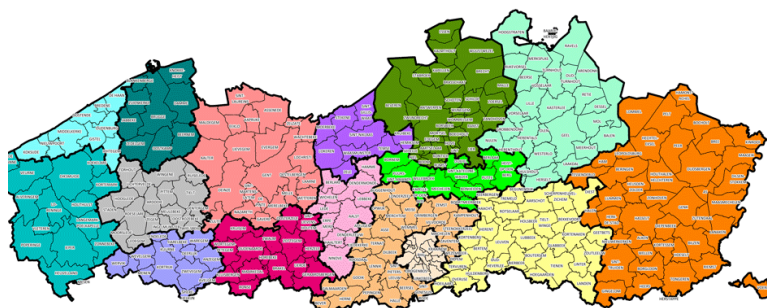
1 INLEIDING TOT HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

1.1 Vervoerregio's

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's. Elke vervoerregio is een samenwerking tussen de verschillende gemeenten en de bovenlokale beleidsactoren om de mobiliteitsuitdagingen aan te pakken.

De Vervoerregio Oostende bestaat uit de kustgemeenten Koksijde, Middelkerke, Bredene, De Haan en de steden Nieuwpoort en Oostende.

In het open achterland - achter de drukke kuststrook – vind je de kleinere steden en gemeenten van onze vervoersregio: Oudenburg, Gistel en Ichtegem.



Figuur 1 : De vervoerregio's van Vlaanderen

1.2 Het planningsproces

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.

Het planproces wordt opgedeeld in vier fasen:

- Fase 1: inventarisatie en onderzoek
- Fase 2: planopbouw (d.m.v. ontwikkelingsscenario's)
- Fase 3: visiedocument: het regionaal mobiliteitsplan
- Fase 4: evaluatie en monitoring

Dit document omschrijft de 2^{de} fase van het planningsproces waarbij naar een gezamenlijke visie toegewerkt wordt.

1.3 Fase 1: De oriëntatienota

In de eerste fase werd een inventaris en een synthese gemaakt van de planningscontext en werd finaal een analyse gemaakt van de ervaren of te verwachten mobiliteitsproblemen en -kansen.

Vanuit de oriëntatienota werden voor de regio Oostende 4 regionale uitdagingen geformuleerd.



Een goed functionerende verkeersstructuur is een voorwaarde voor bereikbare strategische projecten en kwaliteitsvolle vervoersalternatieven. De regio kent belangrijke economische poorten en heeft daarnaast te kampen met sterke (toeristische) pieken.



Door de vergrijzing waar de regio mee kampt, zijn er sterke noden voor Vervoer op Maat. Daarnaast bestaan er reeds verschillende initiatieven, waarvan afstemming het gebruiksgemak kan verhogen.



Vracht- en autoverkeer hindert de veiligheid en leefbaarheid in de kernen. Door samenwerking over de gemeentegrenzen heen, kan de doorstroming hiervan geoptimaliseerd worden.



Het toeristische verkeer leidt tot congestie tijdens de piekmomenten. Door een niet-afgestemd parkeerbeleid, worden sommige gemeentes de facto randparkings voor andere gemeentes. De kusttram heeft – naast het woonwerk/schoolverkeer – ook een belangrijke functie voor het toerisme, maar botst daar soms op haar limieten.

De oriëntatienota werd finaal goedgekeurd in april 2020.

1.4 Fase 2: De synthesesenota

In de synthesefase werken we voor de verschillende thema's een visie uit. Die thema's brengen we vervolgens samen tot één samenhangende visie die het voorkeursscenario van de vervoerregio beschrijft. Hiertoe hebben we het afgelopen jaar verschillende themasessies met de ambtelijke werkgroep en stakeholders gehouden om per thema tot een visie te komen. Deze sessies worden de komende maanden vervolgd om tot een samenhangend consensusscenario te komen.



Figuur 2: Processchema visienota

2 ONZE DOELEN AMBITIEUS VORM GEVEN

2.1 Vlaamse Ambities

Acht Vlaamse ambities vormen de kapstok van het regionaal mobiliteitsplan. In het vervolg van het plan wordt aangegeven in welke mate de vervoerregio Oostende zich achter deze Vlaamse doelstellingen kan scharen.



anders

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



vlot

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



nabij

Strategische doelstelling 3: We dragen bij tot een duurzame mobiliteit met een goeie ruimtelijke ordening.



veilig

Strategische doelstelling 4: We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.



leefbaar

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



groen

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



sociaal

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



slim

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

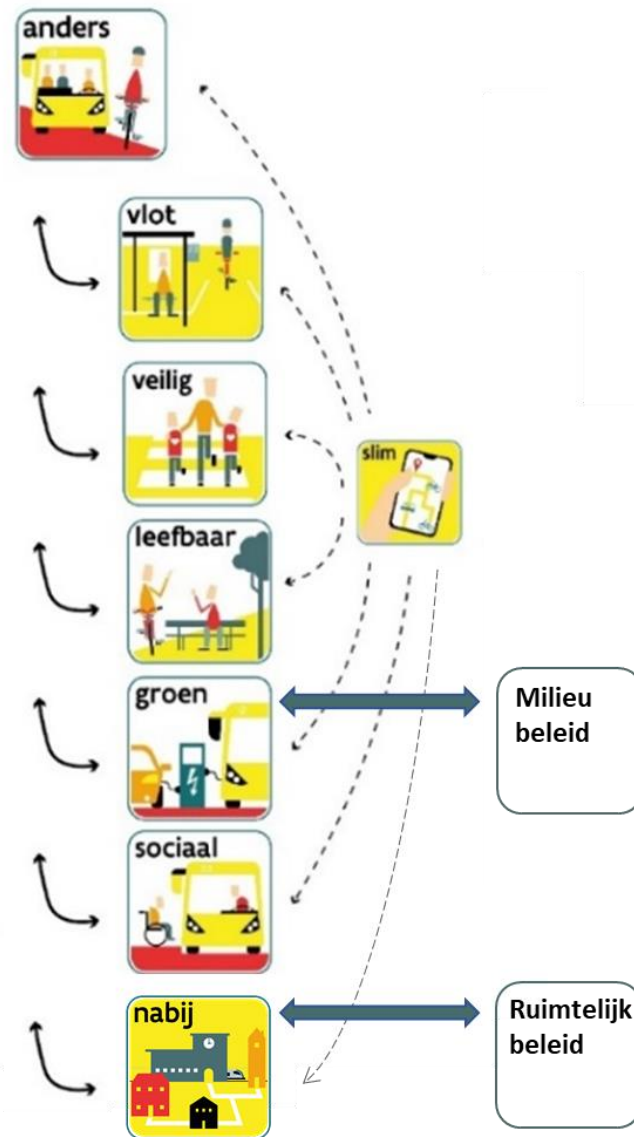
De acht ambities verhouden zich niet allemaal op eenzelfde manier ten opzichte van elkaar.

“ANDERS” is een overkoepelende ambitie, die een belangrijke wisselwerking heeft met alle andere ambities. Zo heeft bijvoorbeeld het nastreven van “VLOT” een belangrijke invloed op het behalen van de ambitie “ANDERS”: wanneer er ingezet wordt op het selectief bereikbaar maken van bestemmingen, zal men meer de auto laten staan voor die bepaalde verplaatsing. Dit geldt eveneens omgekeerd: wanneer er minder mensen zich met de auto verplaatsen, kan er een vlottere doorstroming verwacht worden.

Daarnaast dienen een aantal ambities ruimer getrokken te worden dan enkel mobiliteitsbeleid. Vanuit het mobiliteitsbeleid wordt er rond deze ambities een visie ontwikkeld, ingegeven vanuit de discipline mobiliteit. Hoe deze insteken verder doorvertaald worden dient binnen de respectievelijke domeinen en hun verordenend kader verder gedetailleerd te worden. Dit is vooral voor ‘GROEN’ en ‘NABIJ’ het geval.

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

Tot slot is “SLIM” geen ambitie an sich. “SLIM” moet doordringen in de overige zeven ambities: we gaan op zoek naar slimme mobiliteitsoplossingen om onze ambities te bereiken.



2.2 Ambitieniveau in de vervoerregio

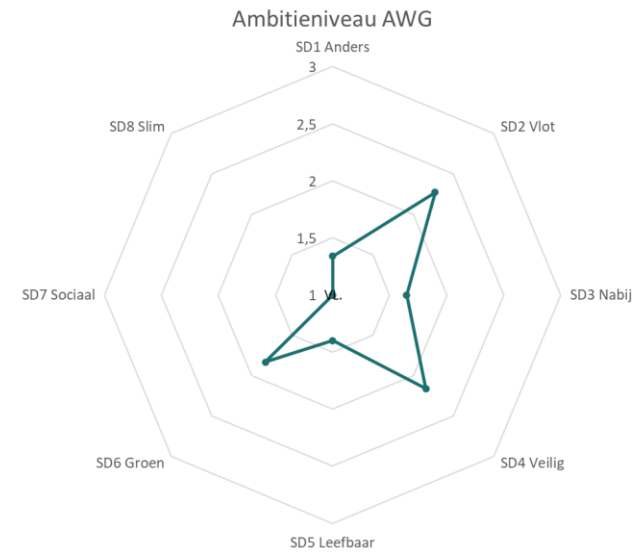
De Vlaamse ambities vormen een eerste aanknopingspunt van wat we binnen de vervoerregio kunnen nastreven. Van onderuit leggen we evenwel onze eigen prioriteiten en accenten.

2.2.1 Politiek draagvlak

Niet elke Vlaamse doelstelling kan behaald worden met louter maatregelen vanuit de vervoerregio. Daarnaast worden sommige van de Vlaamse doelstellingen als zeer ambitieus aangevoeld door de vervoerregioraad. In hoofdstuk 3 van deze nota wordt telkens aangegeven hoe ver de vervoerregio wenst te gaan om deze doelstelling na te streven. In sommige gevallen zal dit een verlaagde ambitie zijn ten opzichte van de Vlaamse doelstelling.

2.2.2 Ambtelijke werkgroep

Ook binnen de AWG nagegaan hoe ambitieus men wil zijn voor de verschillende Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen. Waar leggen we de prioriteit en willen we rond bepaalde doelstellingen ambitieuzer zijn dan Vlaanderen? De doelstellingen VEILIG, VLOT en GROEN kwamen hier als uitschieters naar voor. De ambtelijke werkgroep wil voor deze doelstellingen een hoger ambitieniveau dan Vlaanderen nastreven

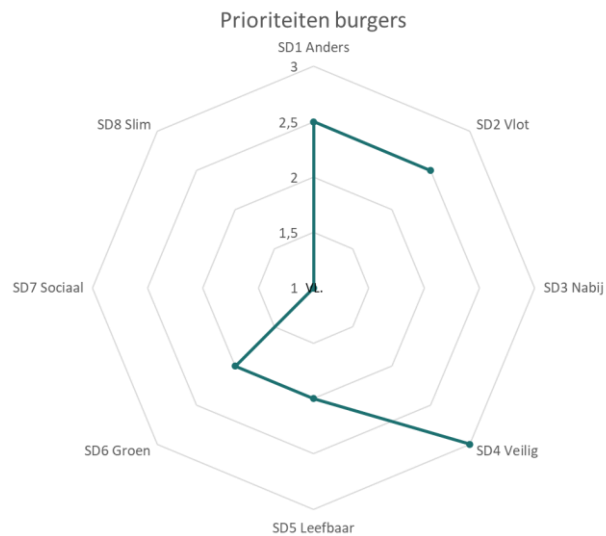


Figuur 3: Ambitieniveau van de AWG per strategische doelstelling

2.2.3 Burgers

Om na te gaan waar de burgers van de vervoerregio Oostende van wakker liggen werd een grootschalige enquête opgezet. Hoewel er niet gepeild werd naar een concreet ambitieniveau, leren we hier wel uit welke thema's de burger belangrijk vindt. Net als bij de ambtelijke werkgroep komt verkeersveiligheid eruit als grootste aandachtspunt. In 2^{de} instantie leggen de burgers evenwel andere prioriteiten: Voor hen gaan vlotte bereikbaarheid en een modal shift hand in hand.

Van thema's als slimme en sociale mobiliteit waarbij een inclusief vervoerssysteem centraal staat liggen minder inwoners wakker in de regio Oostende. Hoe de burgers naar nabijheid kijken werd niet bevraagd en is dan ook niet gescoord op onderstaande grafiek.



Figuur 4: Prioriteiten per strategische doelstelling volgens de burgerbevraging

2.3 Naar strategische doelen

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

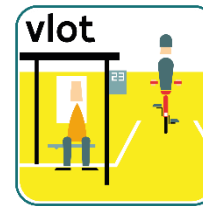
De burgers vinden veiligheid het belangrijkste en ook de ambtenaren willen hier de ambitie hoog leggen. De ambitie anders komt als tweede belangrijkste naar voren uit de burgerbevraging en ook de ambtenaren willen voor de alternatieve modi ambitieuzer zijn.

Afhankelijk van de doelstelling wenst de regio een aangepast ambitieniveau na te streven. Dit wordt telkens in de respectievelijke thema's uitgewerkt.

2.3.1 Anders



Tegen 2024 doen we minstens 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel. In de grote steden gaan we zelfs naar 50%. Dit wil zeggen te voet, met allerlei vormen van micromobiliteit of met de fiets - al dan niet elektrisch - of met het openbaar vervoer. Ook ons goederenvervoer moet anders. We willen graag zien dat 30% ervan wordt verzorgd door het spoor en de binnenvaart. Ook zeehavens spelen een cruciale rol in de evolutie naar duurzame mobiliteit, waarbij er tegen 2030 een toename is van duurzame modi met 5% tot 10%.



2.3.2

Vlot

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



2.3.3

Nabij

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



2.3.4

Veilig

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



2.3.5 Leefbaar

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

voertuigen op klassieke brandstoffen. Goederen worden in de stad van 2025 alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot. Dat wil zeggen dat we overschakelen op elektrisch, op fietskoeriers...



2.3.6 Groen

Het aantal kilometers dat auto's afleggen op onze wegen daalt: - 15% tegen 2030. Het aantal vrachtwagenkilometers moet minder snel stijgen. Tegen 2050 stoot de transportsector helemaal niets meer uit. We schakelen massaal over op

emissievrije brandstoffen (elektrisch, waterstof, ...). Hiervoor worden overal specifieke laadpalen en tankpunten voorzien. De overheden geven nu al het goede voorbeeld, onder meer door alleen nog zero-emissiebussen aan te kopen.

2.3.7 Sociaal

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



2.3.8 Slim

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

3 WELKE PADEN KUNNEN WE BEWANDELEN

3.1 Veiligheid

Voor de vervoerregio Oostende is verkeersveiligheid een topprioriteit. In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan staat het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 voorop. In 2040 mogen er geen voetgangers- en fietsdoden meer vallen op Vlaamse wegen. De vervoerregio wil dit ambitieniveau hoger leggen en sneller deze Vlaamse doelstelling bereiken.

Een groot aandeel van de ongevallen in onze vervoerregio gebeurt in de kernen van onze gemeenten of langsheen de belangrijke assen die de kernen van onze gemeenten verbinden.

Een hoger gebruik van het openbaar vervoer zal de verkeersveiligheid in onze vervoerregio doen toenemen.

We werken daarnaast stelselmatig de gevaarlijke punten weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor voetgangers en fietsers. Tegen 2025 zijn alle zwarte punten in onze vervoerregio weggewerkt.

In aanvulling op het veilig maken van schoolomgevingen aan gewestwegen en schoolroutes door de Vlaamse overheid, wil onze vervoerregio ook schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen veiliger inrichten.

3.1.1 Veiligheid als uitgangspunt

We zetten sterk in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor actieve vervoerswijzen. We halen de fietser en de automobilist waar mogelijk en nodig uit elkaar. De nieuwe wegencategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag.

De weginrichting en het te hanteren snelheidsregime gaan hand in hand. De lokale besturen behouden hun lokale autonomie om de snelheidsregimes vast te leggen. De gemeenten kunnen daarbij de het afwegingskader van het Vlaams Gewest hanteren om na te gaan of een zone 30 aangewezen is. Dit kan zowel bij de heraanleg van bestaande staten als bij het ontwerpen van nieuwe wegen. Het straatprofiel wordt daarbij gedimensioneerd op zone 30 indien aan het afwegingskader voldaan wordt.

Ter hoogte van drukke en gevaarlijke kruispunten optimaliseren ongelijkgrondse kruisingen de veiligheid voor actieve weggebruikers. Bij gelijkgrondse kruisingen met verkeerslichten wordt maximaal ingezet op conflictvrije regelingen.

We ontwikkelen 'vergevingsgezinde wegen' om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen en om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken. We verwijzen

hiervoor ook naar bestaande en in ontwikkeling zijnde inrichtingsprincipes van AWV en VVSG.

3.1.2 Handhaving

We zetten in op meer politiecontroles op snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag. Het handhaven van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen (via trajectcontrole) wordt over de politiezones heen afgestemd.

3.1.3 Educatie

We zetten sterk in op sensibilisering en educatie en betrekken hierbij onze scholen, bedrijven en horeca. Voor de vervoerregio Oostende neemt de Provincie West-Vlaanderen hierin een trekkende rol. De kennis van de verkeersregels en vaardigheden, risicoperceptie en bewuste aandacht voor kwetsbare weggebruikers bij alle weggebruikers moet worden verhoogd.

Specifiek voor scholen willen de bestaande verkeerseductie verder versterken. Gemeenten en scholen kunnen elkaar hierin versterken door kennis en materiaal uit te wisselen. Het kan gaan om gezamenlijk gebruik van verkeerspleintjes, schoolreizen per fiets, gezamenlijke dodehoek opleidingen en alles wat de praktijkervaring van kinderen kan versterken.

Ook de bedrijven zien we als een essentiële speler om de brede bevolking te bereiken. Via de preventie-adviseurs van bedrijven kan gesensibiliseerd worden en kunnen campagnes rond verkeersveiligheid in de bedrijven opgezet worden. Terwijl speed-pedelecs een focusgroep kunnen zijn bij fietsleaseprogramma's.

3.2 Ruimte

Inleiding

Het thema ruimte heeft een wat aparte plaats in dit regionaal mobiliteitsplan. In tegenstelling tot de thema's openbaar vervoer, fiets, auto of logistiek, heeft een mobiliteitsplan immers niet de taak om een volwaardige visie met actieplan uit te werken voor het thema ruimte. Evenwel kunnen ruimte en mobiliteit niet los van elkaar worden gezien.

De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan verloopt parallel met de verfijning van het beleidsplan ruimte Vlaanderen en de opmaak van het provinciaal beleidsplan ruimte en heel wat lokale ruimtelijke beleidsplannen. Sleutelwoord is wisselwerking: er is geen plan dat als eerste komt en dicteert wat er in de andere plannen hoort te staan. Afstemming tussen beide is noodzakelijk vandaag en in de toekomst, zonder daarbij te raken aan de gemeentelijke autonomie.

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

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Deze visie omvat een

toekomstbeeld voor Vlaanderen en een overzicht van de strategische doelstellingen.

Eén van de belangrijkste principes in het BRV is dat ruimtelijke ontwikkeling zoveel mogelijk gekoppeld wordt aan huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en aan bestaande concentraties van voorzieningen.

Dit betekent dat het voorzieningenniveau én mate waarin kernen of steden geïntegreerd zijn in het collectief vervoerssysteem (= knooppuntwaarde) belangrijke elementen zijn voor het bepalen van de ontwikkelingskansen van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen enerzijds en het potentieel voor ruimtelijke rendementsverhoging anderzijds.

De knooppuntwaarde wordt onder meer bepaald door de transportmodus (trein, metro, tram, bus,...), de frequentie van het vervoersaanbod, de vervoerscapaciteit, aansluitings- en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluiting op fiets- en wandelnetwerken. Hoe gemakkelijker en directer iemand zich vanuit een plek naar andere plekken kan verplaatsen, hoe hoger de knooppuntwaarde.

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

Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen

In het kader van de opmaak van de conceptnota van het beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen wordt, op basis van een aantal belangrijke uitdagingen voor de toekomst, een strategische visie geformuleerd. Deze strategische visie bepaalt de lange termijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. De conceptnota werd goedgekeurd door de deputatie op 17 maart 2022.

Net als in het BRV worden er in het beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen ook ruimtelijke uitspraken gedaan die impact hebben op beleid inzake mobiliteit:

- Waar veel voorzieningen zijn, op goed ontsloten en bereikbare locaties, daar waar verschillende vervoersmodi samenkomen wordt volop ingezet op het verhogen van het ruimtelijk rendement door bijvoorbeeld verdichting. Het gaat hier bijvoorbeeld over de dorpen en steden die goed bereikbaar zijn binnen het netwerk van kernen, in tegenstelling tot andere minder goed bereikbare kernen, gehuchten of linten.
- Nabijheid en bereikbaarheid zijn de basiselementen die het netwerk van kernen vormgeven. In dit netwerk maken we zo min mogelijk verre verplaatsingen en als we ons verplaatsen, dan verplaatsen we ons zo veel mogelijk op een duurzame manier. De basisvoorzieningen moeten voldoende nabij zijn, zodat we ze vanuit de kern te voet of met de fiets kunnen bereiken. De bovenlokale voorzieningen moeten voldoende bereikbaar zijn met het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer of via alternatieve modi. Daarom is er ook een slim locatiebeleid nodig: om voorzieningen op de juiste (bereikbare) plek te voorzien, om op de

juiste plek te verdichten,... Voorzieningen en activiteiten komen zo veel mogelijk gebundeld voor om de kritische massa te verhogen in functie van een efficiënte mobiliteit maar ook voor de kruisbestuiving tussen beide: kwalitatieve tussenruimte, gedeeld ruimtegebruik, warmtenetten, kennis,... Het vergt een aanpak naargelang het soort functie. De verschillende voorzieningen zijn steeds goed bereikbaar met gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en met de fiets. Daarom willen we in West-Vlaanderen de verbindingen tussen kernen hierop verder uitbouwen.

Wonen en mobiliteit

De ruimtelijke compactheid van de huidige bebouwing is een opvallende sterkte voor de vervoerregio Oostende die we moeten bewaren. De aanwezige kernen laten zich op basis van de selecties in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) en het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) indelen in het regionaalstedelijk gebied Oostende, hoofdorpen, woonkernen en overige kernen in het buitengebied.



De ruimtelijke compactheid van de huidige bebouwing is een sterkte voor de vervoerregio Oostende. Nieuwe woonontwikkelingen vormen mogelijk een bedreiging voor de huidige ruimtelijke compactheid.

Het ruimtelijk beleid dient erover te waken dat nieuwe woonontwikkelingen geen bedreiging vormen voor deze huidige ruimtelijke compactheid. Bij woonontwikkelingen moet proactief ingezet worden op duurzame bereikbaarheid. **Dit geldt zowel voor volledig nieuwe woongebieden als gebieden in reconversie.**

We suggereren dat nieuwe woongelegenheden zoveel mogelijk ingeplant worden rond strategische collectieve vervoerknooppunten en op plaatsen met een aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen. Hiervoor kan een wandelafstand van 750m tot een halte gehanteerd worden als indicator. Het ruimtelijk beleid kan hiervoor in eerste instantie kijken naar plaatsen met een goede knooppuntwaarde **én** een goed voorzieningenniveau. Ook een gunstige mobiscore kan een criterium zijn **mits deze tool regelmatig geüpdatet wordt** (*bijvoorbeeld met het nieuwe kern- en aanvullend net*).

In de vervoerregio Oostende is de stad Oostende de centrale attractiepool, met een goede knooppuntwaarde en een goed voorzieningenniveau. Daarnaast lichten de kernen langs de kustlijn en een aantal kernen in het hinterland op. Idealiter wordt er op deze plaatsen kwalitatief verdicht en dit op een ruimtelijk verantwoorde manier.

Door in elke nieuwe ontwikkeling - **waar daar behoefte aan is, en waar het bijdraagt tot een sterkere kern** - een mix op te leggen van woon- en andere functies wordt nabijheid gecreëerd en wordt ervoor gezorgd dat de lengte en de duur van verplaatsingen kan afnemen.

Conform het BRV wordt de gemiddelde bijkomende ruimte-inname in de vervoerregio teruggedrongen tot 0 hectare in 2040, waarbij tegen 2025 de dagelijkse ruimte-inname al beperkt wordt tot 3 ha/dag. Om die doelstellingen te behalen, suggereren we om de woonuitbreidingsgebieden in de buitengebieden* van de regio met een beperkte toegang tot openbaar vervoer en een beperkte fietsbereikbaarheid te schrappen, ten voordele van nieuwe woonontwikkelingen op plaatsen met een betere knooppuntwaarde en een beter voorzieningenniveau. Op die manier wordt ook de huidige ruimtelijke compactheid als sterkte van de vervoerregio behouden. Bovendien zorgt dit ervoor dat het bestaande OV-budget van de regio zo efficiënt mogelijk ingezet kan worden en dient dit budget niet verder gedeeld te worden met vandaag slecht ontsloten gebieden. **Vlaanderen moet hiervoor het nodige beleidskader ter beschikking stellen van de vervoerregio.**

We stimuleren het ruimtelijk beleid om nieuwe woningen en woonontwikkelingen¹ maximaal te realiseren op plaatsen waar vandaag al een vlotte en veilige verbinding voor voetgangers en fietsers naar het dichtstbijzijnde centrum beschikbaar is. Zo wordt de

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

nood aan nieuwe infrastructuur beperkt en wordt prioriteit gegeven aan het afwerken van de huidige ontbrekende schakels in het voetgangers- en fietsnetwerk. Waar nieuwe mobiliteitsinfrastructuur voor woonontwikkelingen toch onvermijdelijk is, kunnen gemeentes de keuze maken om al dan niet de ontwikkelaar mee te laten betalen aan de uitbouw van die infrastructuur. Bovendien proberen we daar het netwerk fijnmaziger te maken of publieke meerwaarde te creëren voor voetgangers en fietsers.

Mocht er hiervoor een aantoonbare woningbehoefte zijn, is niet alleen de locatie van nieuwe woonontwikkelingen, maar ook de dichtheid ervan is van belang. Tegen 2050 moet ter hoogte van (inter)regionale mobipunten in de vervoerregio de woondichtheid toenemen, rekening houdende met de ruimtelijke kwaliteitskenmerken van het gebied. De graad van verdichting is hierbij afhankelijk van het type mobipunt. Via instrumenten van ruimtelijke ordening kan daarom de dichtheid van nieuwe woonprojecten verhoogd worden op plaatsen met een goede knooppuntwaarde én een goed voorzieningenniveau. De druk van de automobilititeit moet naar de beneden, de leefbaarheid naar omhoog.

Waar mogelijk vragen we om via het instrumentarium van de ruimtelijke ordening in te zetten op inbreiding. Zo kan in de kernen op een intelligente wijze de gewenste dichtheid van wonen en andere functies bekomen worden, waarbij een onderscheid dient gemaakt tussen de stedelijke en verstedelijkte gebieden enerzijds en de landelijke kernen anderzijds. Er wordt bovendien over gewaakt dat inbreidingsmaatregelen de ruimtelijke draagkracht van de gemeentes niet overschrijden en dat de leefbaarheid in de centra niet in het gedrang komt.



PRAKTIJKVOORBEELD BREDENE SHOPPING CENTER VS TORHOUTSESTEENWEG

Door veel stakeholders wordt het Bredene shopping center gezien als een goed voorbeeld van enkele van de gewenste principes. Met een ontvlochten fietstoegankelijkheid, verbondenheid met woonwijk en geclusterd parkeren met een heldere auto-ontsluiting en gezamenlijke parking.

Dit staat bijvoorbeeld in contrast met de gespreide hoeveelheid winkels met veel erftoegangen, zonder een heldere ruimtelijke afbakening en individuele parkings zonder meervoudig gebruik langs de Torhoutsesteenweg.

Om het probleem van vervoersarmoede aan te pakken moet de overheid op de met het openbaar vervoer goed bereikbare kernen (= minstens aanbod cadanslijn) ook in een voldoende groot aanbod aan betaalbaar wonen voorzien.

Tewerkstelling en mobiliteit

Het ruimtelijk beleid dient in de VVR Oostende in te zetten op strategische werklocaties. De huidige ruimtelijke compactheid van de bebouwing in de regio is een sterkte bij het uittekenen van het fietsnetwerk en dient benut te worden zodat de fiets hét verplaatsingsmiddel wordt voor het woon-werkverkeer. We moeten als vervoerregio Oostende minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024. Hierbij zet de vervoerregio in de eerste plaats in op de fiets in de brede zin van het woord (speedelecs, elektrische fietsen, bakfietsen, etc.).

Er wordt gesuggereerd om tewerkstellingspolen maximaal te ontwikkelen en te verdichten op locaties die zowel worden gekenmerkt door een mix aan functies, als door een goede bereikbaarheid met duurzame modi. Door tewerkstelling, wonen en voorzieningen ruimtelijk te combineren, wordt een befietsbare vervoerregio gecreëerd. Deze mix kan worden gerealiseerd door bij nieuwe kantoorontwikkelingen nabijheid van wonen en werken als voorwaarde te nemen. Conform het RSV dienen nieuwe kantoorontwikkelingen maximaal in de stationsomgevingen te worden voorzien. Tewerkstellingsdichtheden dienen evenredig te zijn aan de aanwezige woondichtheden. Dit draagt bij aan de Vlaamse doelstelling om de bedrijfsvloeroppervlak tegen 2050 minstens 30% te laten toenemen ten opzichte van 2015 op locaties met (een goede knooppuntwaarde en) goed voorzieningenniveau. Als regio kijken we echter niet enkel naar de vloeroppervlakte, we moedigen het ruimtelijk beleid aan om vooral bedrijven met een hoge tewerkstellingsgraad te concentreren op goed bereikbare locaties.

Het verdichten van bestaande tewerkstellingspolen gelegen op een strategische locaties, draagt bij tot het terugdringen van gemiddelde bijkomende ruimte-inname, zowel ruimte-inname algemeen, als ruimte-inname door transportinfrastructuur.

Wanneer tewerkstellingsdichtheid en woondichtheid niet hand en hand kunnen gaan voor een specifieke sector, zet VVR Oostende maximaal in op directe en veilige fietsverbindingen tussen deze tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen. Hierbij is het belangrijk ook zachte maatregelen ter beschikking te stellen van bedrijven en werknemers, zoals de Testkaravaan, telewerk of het Pendelfonds. De luchthaven Oostende-Brugge, de haven van Oostende en de haven van Nieuwpoort zijn belangrijke tewerkstellingspolen in de vervoerregio. Vervoerregio Oostende wil maximaal inzetten op het wegwerken van missing links. De havens en regionale bedrijventerreinen zijn belangrijke tewerkstellingspolen voor de vervoerregio, wat betekent dat er hier belangrijke winsten te behalen zijn om de 60%-40% modal split doelstelling te realiseren.

Naast fietsbereikbaarheid, is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van groot belang bij het ontwikkelen van nieuwe² of het verdichten van bestaande tewerkstellingspolen. Sommige deelgemeenten, bijvoorbeeld in het hinterland van de kustgemeenten, worden onvoldoende ontsloten door het openbaar vervoer. Om nabijheid te creëren, suggereren we om zoveel als mogelijk werklocaties te ontwikkelen en te verdichten op plaatsen met een goede knooppuntwaarde, en een goed uitgebouwd voorzieningenniveau. Zo wordt enerzijds opnieuw functiemix ondervangen en anderzijds bereikbaarheid met het openbaar vervoer. In de kustgemeenten draagt de kusttram bij tot een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, **en wordt idealiter gecombineerd met het gebruik van de fiets als modus tijdens de drukkere zomermaanden.**

Als de opportuniteit zich hiertoe aandient, zouden zonevreemde bedrijven in het buitengebied niet hervergund mogen worden. Deze kunnen dan een plaats krijgen op een nieuwe, strategische locatie zoals hierboven beschreven. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen oordeelkundig ingepland te worden vanuit bereikbaarheids- en leefbaarheidsperspectief.

In de vervoerregio Oostende moet het aandeel goederenvervoer via de weg sterk dalen. Het aandeel spoor en (binnen)vaart in de modale verdeling dient zoveel mogelijk toe te nemen tegen 2030. Vervoerregio Oostende dient via de ruimtelijke ordening in te zetten op nieuwe

slimme locaties voor bedrijvenzones die zwaar verkeer genereren nabij spoorwegen en waterwegen – met een focus op de havengebieden. Op die manier worden kansen gegeven aan goederentransport via het water en het spoor. Waar dat niet mogelijk is wordt gesuggereerd om bedrijvenzones enkel langsheen het vrachtrouten netwerk te ontwikkelen, op die manier wordt de hinder van het resterend vrachtverkeer beperkt. Voor bestaande bedrijventerreinen wordt voorgesteld om maximaal in te zetten op het voorzien van nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via het water en via het spoor te faciliteren. Een regionale visie op het goederenvervoer over de weg draagt bij tot de leefbaarheid in kernen. Het waternetwerk is voornamelijk een belangrijke opportuniteit voor de haven van Oostende. Voor de rest van de vervoerregio dienen gerichte opportuniteiten gezocht te worden, wetende dat het aantal bevaarbare waterlopen beperkt is en deze ook een recreatieve functie hebben.

Transportinfrastructuur

Vlaanderen schijft in zijn beleidsplannen ambitieuze doelstellingen naar voor op vlak van ontharding van transportinfrastructuur. Verschillende gemeenten in de regio Oostende beschikken echter nog over wezenlijke te ontwikkelen gebieden waar nieuwe infrastructuur dient aangelegd te worden. De gemeenten zullen deze Vlaamse

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

doelstellingen naar eigen vermogen ondersteunen omdat ze overtuigd zijn dat ontharding noodzakelijk is, evenwel aan een voor hen realistisch tempo dat gelinkt is aan de mate waarin ruimtelijke ontwikkelingen nog gepland staan.

Fase 1: naar een dalend verloop in 2030

Vanaf 2030 streven we er naar om nieuwe verharding in vervoerregio Oostende ook zo veel mogelijk te compenseren door waar mogelijk andere overmatige verharding weg te nemen om tot aaneengesloten open ruimte te komen. Hierdoor kunnen nog steeds nieuwe projecten gerealiseerd worden maar kent de hoeveelheid bijkomende verharding wel al een dalend verloop. Bij realisatie van nieuwe projecten stellen we een maximaal gebruik van waterdoorlatende verharding of halfverharding voor.

Om ons voor te bereiden op een toekomst zonder bijkomende verharding maken we een wegencategorisering op waarbij we actief op zoek gaan naar wegen die onthard kunnen worden of afgeschaft worden.

Voor verharding voor duurzame modi wordt een uitzondering gemaakt, investeringen in OV of fietsnetwerk dienen niet gecompenseerd te worden.

Fase 2: herleid tot 0 in 2050?

Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem moet in vervoerregio Oostende dalen vanaf 2030 en wordt herleid tot 0 in 2050. Er kunnen nog steeds nieuwe wegen aangelegd worden maar de nieuw te verharden oppervlakte wordt volledig gecompenseerd door andere wegen af te schaffen of actief te gaan ontharden.

Deze 2^{de} fase in het bijzonder wordt door de gemeenten als zeer ambitieus beschouwd. Om deze doelstelling te realiseren kijken de gemeenten naar Vlaanderen om de nodige ondersteuning en initiatieven op te zetten.

3.3 Toegankelijkheid

Een groot deel van de bushaltes is niet toegankelijk voor mensen met een beperking. Daarnaast kent de vervoerregio Oostende ook een sterk verouderende bevolking waardoor toegankelijkheid extra aandacht vraagt.

We zorgen ervoor dat het openbaar vervoer toegankelijk wordt voor iedereen:

- voor jongeren en ouderen, voor mensen met een functionele beperking, Hierbij focussen we zowel op halte-infrastructuur als op het rollend materieel.
- voor inkomenszwakke groepen.

We maken halte-infrastructuur maximaal toegankelijk voor personen met een motorische of visuele beperking, conform het vademecum. In eerste instantie geven we prioriteit aan haltes in de hoofddorpen, bij attractiepolen en op overstaplocaties.

We zorgen voor een, inclusief vervoerssysteem, waarbij iedereen zich zelfstandig en op een veilige manier kan verplaatsen, en dit binnen een gebiedsdekkend vervoerssysteem. Dit houdt in dat we zorgen voor een

veilig fietsnetwerk voor jongeren en ouderen, ook richting scholen, voldoende groentijd op lichtengeregelde voetgangersoversteken,



Figuur 5: Een toegankelijke bushalte heeft een aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding

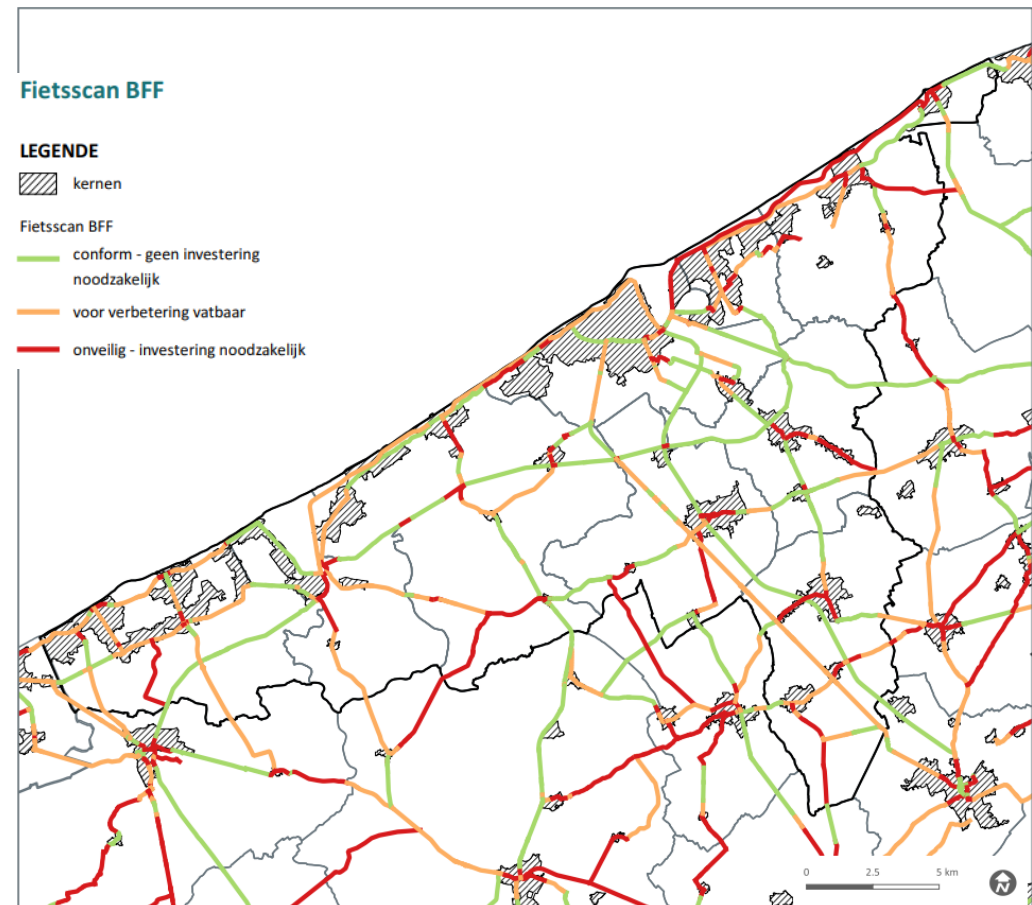
3.4 Fiets

Het netwerk

Het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Het bestaande bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk dekt in VVR Oostende reeds de belangrijkste kernen en attractiepolen (bedrijvzones, scholen, ...). Dit hanteren we als vertrekpunt en stellen we waar nodig bij in functie van behoeften die op regionaal niveau van belang zijn. In het huidige netwerk is de bereikbaarheid van de kleinere kernen in het hinterland van de kustgemeenten met de fiets onvoldoende.

We streven naar de realisatie van een volledig bovenlokaal functioneel fietsnetwerk inclusief fietssnelwegen, die de kernen met elkaar verbinden. Om functioneel fietsverkeer aan te moedigen sluiten we alle regionale bedrijventerreinen aan op het fietssnelwegennet. Om een goede bereikbaarheid van lokale bedrijventerreinen met de fiets te voorzien, kijken we naar lokale fietsroutes. Ook secundaire scholen sluiten we aan op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, al is hiervoor ook een expliciete rol weggelegd voor het lokaal netwerk en maatregelen op maat.

Het RMP doet geen uitgebreide studie of verdieping van het fietsnetwerk, maar is een strategisch plan. De categorisering van het fietsnetwerk wordt er, zoals het wegennetwerk, op hoog niveau uitgezet. Het provinciale Masterplan Fiets Oostende zal het netwerk verder operationaliseren, verdiepen en uitwerken



Figuur 6: Fietsscan BFF

Voorgaande kaart geeft de staat van het BFF weer conform de fietsscan van de Provincie West-Vlaanderen. Onderstaande kaart geeft de huidige staat van de fietspaden op de gewestwegen weer conform de analyse van AWV



Figuur 7: AWV: Huidige staat van fietspaden

De prioriteiten

Het functioneel fietsnetwerk in de vervoerregio Oostende loopt niet steeds door over gemeentegrenzen heen. We maken prioriteit van het wegwerken van missing links en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk. Op sommige verbindingen is de veiligheid van de fietser ondermaats. We willen dan ook alle onveilige schakels in het fietsnetwerk op termijn wegwerken. Om slim te kunnen investeren hanteren we daarom volgende prioritering voor investeringen in fietsinfrastructuur

1. Veiligheid krijgt de hoogste prioriteit: verbindingen die onveilig zijn op basis van ongevalgegevens krijgen de hoogste prioriteit. Daarnaast realiseren we ook zo snel mogelijk missing links en verbindingen waar de infrastructuur sterk afwijkt van de richtlijnen van het fietsvademecum.

2. In tweede instantie kijken we naar verbindingen met een hoog verplaatsingspotentieel vooral voor verplaatsingen tussen 0 – 15 km, maar om ons voor te bereiden om een toekomst met een groeiend aandeel elektrische fietsen en spedelecs kijken we vervolgens ook naar langere routes tot 25km

Indien er een beperkt potentieel is en er geen veiligheidsproblemen zijn wordt er niet prioritair geïnvesteerd. Indien deze verbinding vandaag een slechte kwaliteit heeft gaan we wel na of er kostenefficiënte alternatieven uitgerold kunnen worden bijvoorbeeld door lokale wegen en landbouwwegen autoluw te maken om een parallelle autoluwe verbinding te realiseren. Belangrijk is dat hierbij tevens aan draagvlakverwerving gedaan wordt om circulatiemaatregelen bij de bevolking te motiveren

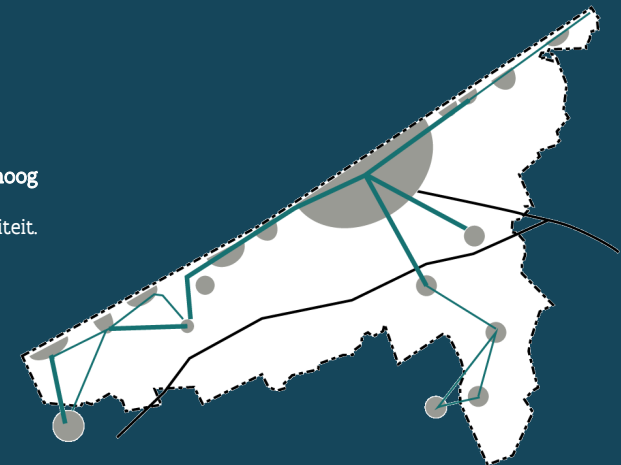
1

Veiligheid is de topprioriteit: Onveilige situaties worden prioritair weggevoerd op routes met een beperkter potentieel



2

Verbindingen met een **hoog verplaatsingspotentieel** krijgen een hogere prioriteit.



Tenslotte hanteren we bij de concrete inrichting een maximale benadering van de ontwerprichtlijnen uit het Vademecum fietsvoorzieningen zodat we direct inspelen op de groeiende diversiteit onder de fietsers.

Onteigeningen, lintbebouwing en een beperkt gabarit bemoeilijken soms de aanleg van fietsverbindingen. Er dient echter bewaakt te worden dat deze fietsverbindingen niet in kwaliteit moeten inboeten net om onteigeningen te voorkomen. Het Vademecum fietsvoorzieningen wordt als toetssteen gebruikt om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur te bewaken. Op die manier wordt er toekomstbestendig geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, zodat er ruimte is voor zowel de gewone fietser als de e-bike, de speed pedelec, de bakfiets, ... Werken aan de riolering onder het fietspad of de rijbaan kunnen ook de aanleiding voor een quick win voor de fietsinfrastructuur zijn.

Om het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets voor de vervoerregio Oostende te laten toenemen tot minstens 40% hebben we behoefte aan enkele gamechangers die op korte termijn het fietsgebruik kunnen doen stijgen.

We gaan na op welke trajecten het zinvol is om landbouwwegen uit het recreatief fietsnetwerk in te schakelen als functionele routes. Daartoe maken we een afweging tussen een alternatief via landbouwwegen en een bestaande regionale fietsroute langs gewestweg of BFF. Indien nodig nemen we maatregelen om onnodig verkeer op deze landelijke wegen te ontraden met zachte maatregelen en kleine functionele doorsteken die de omrijfactor aanzienlijk inkorten

Deze landelijke wegen zijn immers dikwijls smal, terwijl landbouwvoertuigen steeds breder worden en fietsers en landbouwvoertuigen elkaar niet veilig kunnen kruisen. We stimuleren daarom de aanleg van uitwijkzones, accentueren de plaats van de fietsers op de weg, nemen snelheidsremmende maatregelen ondersteund door handhaving of spreiden maximaal het fiets- en landbouwverkeer bij parallelle verbindingen, bijvoorbeeld via functietoewijzing lokale wegen en ondersteund door aangepaste bewegwijzering. Waar nodig kunnen maatregelen overwogen worden om het sluisverkeer op deze landelijke wegen te weren.

Een van de Vlaamse operationele doelstellingen stelt dat de fiets in stedelijke gebieden concurrentieel moet zijn met auto. Dat wil zeggen dat de reistijd met de fiets nooit veel langer mag zijn dan met de auto. De vervoerregio Oostende is ambitieuzer: fietsverplaatsingen binnen het hart van de stedelijke gebieden moeten minstens even snel of zelfs sneller zijn dan verplaatsingen met de auto.

Toeristisch netwerk

De vervoerregio Oostende is een uitgesproken toeristische regio, met name het kusttoerisme. Dit zorgt voor congestie tijdens de piekmomenten in de zomer voor alle vervoersmodi. Verder heeft de regio te maken met een grote diversificatie in gebruikers van de fietsinfrastructuur, die hier niet op ingesteld is. De bereidwilligheid van de gemeenten voor het opstarten van een gezamenlijk fietsdeelsysteem waarbij eenvormigheid voorop staat en extra fietsherbergplaatsen kan hier op inspelen. De uitgangspunten voor dit gezamenlijk fietsdeelsysteem zijn de volgende:

- **Complementair**

Het aanbod dient complementair te zijn aan dat van de lokale handelaren en mag geen directe concurrentie vormen, dit kan bijvoorbeeld door op andere types fietsen in te zetten

- **Zelfbedruipend**

Het systeem bekostigt bij voorkeur zichzelf en vormt geen investering voor de gemeenten, bijvoorbeeld via aanbieders op de private markt

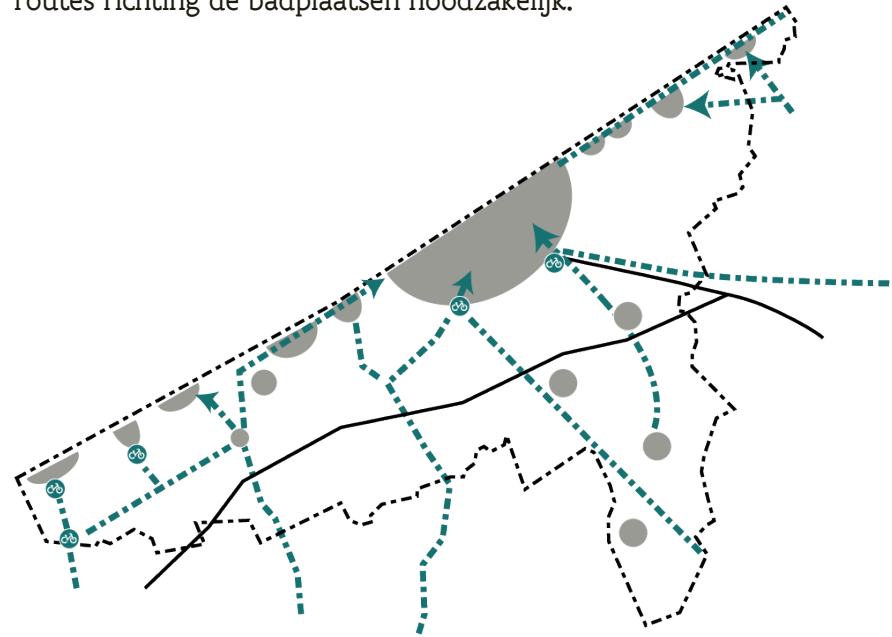
- **Lokaal verankerd**

Idealiter is er een verankering met lokale tewerkstelling, bijvoorbeeld voor het onderhoud van de fietsen

De fietsinfrastructuur in de regio is nog voor verbetering vatbaar. De kustlijn leent zich voor een volledig aaneengesloten fietssnelweg langs de kustlijn en ook het idee om de verbinding tussen Gistel en Torhout op poten te zetten, ligt al langer op tafel. De ruimtelijke compactheid van de bebouwing binnen de vervoerregio is hierbij mooi meegenomen.

De vervoerregio engageert zich daarom om fiets(snel)wegen bij te bouwen in de toeristische zone van regio Oostende, om de druk op het fietsnet (en indirect ook op andere vervoersnetten) te verlichten.

Ook vanuit het hinterland zien we potentieel in goed bewegwijzerde fietsroutes richting de populairste badplaatsen. Naast de fietsknooppunten is hiervoor bewegwijzering via snelle aangename routes richting de badplaatsen noodzakelijk.



Figuur 8: Potentieel fietsroutes vanuit hinterland

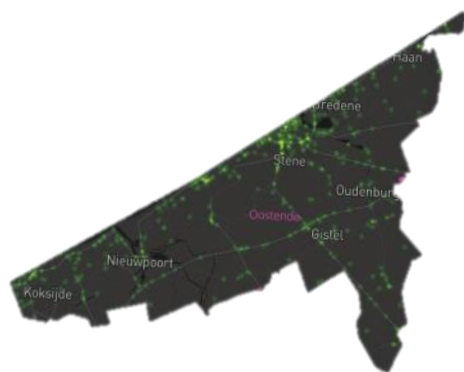
Veiligheid

Nul verkeersdoden tegen 2050, vision zero is het ultieme doel. Om dit te bereiken moeten we de onveilige schakels in het fietsnetwerk wegwerken. We plaatsen daarom de fiets en bij uitbreiding duurzame alternatieven centraal in het verkeersveiligheidsbeleid.

VVR Oostende kent een groot aantal schoolgaande jongeren. In veel gemeenten worden de schoolomgevingen als knelpunten aanzien. Vlaanderen wil de schoolomgevingen aan drukke gewestwegen verkeersveilig maken. Als vervoerregio sluiten we ons daar bij aan en doen we hetzelfde wat betreft schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen. Gezien de sterk lokale problematiek is hiervoor een rol voor de individuele gemeenten weggelegd. In de stedelijke gebieden streven we naar een verhoogde verkeersveiligheid door middel van fietszones die autogebruik ontraden.

We ontwerpen vergevingsgezinde fietspaden zodat fietsen bij ongevallen op een veiliger manier tot stilstand kunnen komen. Hiervoor gaan we ook pro-actief op zoek naar locaties met veel enkelzijdige fietsongevallen om de knelpunten weg te werken. Functionele routes moeten ook (sociaal) veilig zijn. Om echter niet onnodig te verlichten gebruiken we daarom slimme oplossingen zoals reflecterende of lichtgevend randmarkeringen.

Een aantal gemeentes zet reeds in op flankerende maatregelen via lokale of provinciale campagnes (vb. 'belgerinkel naar de winkel', testkaravaan, etc.). Ook inzake flankerende maatregelen kunnen regionale initiatieven een optie zijn. Om het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets voor de vervoerregio Oostende te laten toenemen tot minstens 40% werken we op regio- of provinciaal niveau samen om zinvolle campagnes op te zetten en groepsaankopen te doen die comfortverhogend werken voor de fietser.



*In VVR Oostende gebeuren
meer ongevallen dan
gemiddeld in Vlaanderen.*

*Slechts drie gemeentes
hebben minder ongevallen
per duizend inwoners dan
gemiddeld in Vlaanderen.*

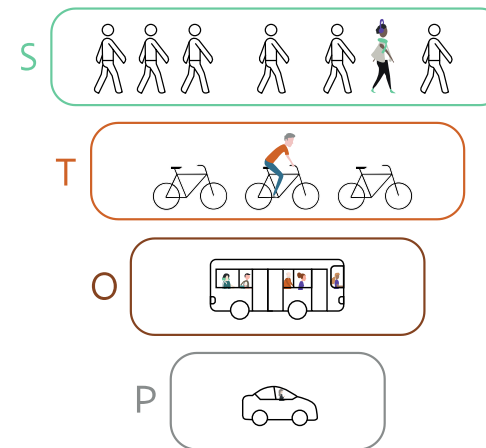
Figuur 9: Overzicht ongevallen in VVR OOS

3.5 Een aantrekkelijk en robuust openbaar vervoer

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

3.5.1 Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer

Binnen het STOP-principe bevindt het openbaar vervoer zich tussen de fietsmodus en de automodus. Om het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken impliceert dat de kwaliteit van het aanbod (stiptheid, reistijd, comfort) voldoende aantrekkelijk moet zijn om gebruikers van andere modi te overtuigen.



Figuur 10: Het STOP-principe

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

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

3.5.2 Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein, (kust)tram en bus

Het decreet basisbereikbaarheid legt het principe van een **vraaggericht investeringsbeleid** met een **optimale inzet van vervoers- en financiële middelen** op.³ De grootte van de vervoersstroom op een bepaalde relatie dient overeen te komen met het aanbod op die verbinding. We willen geen overvolle bussen op de ene verbinding en lege op een

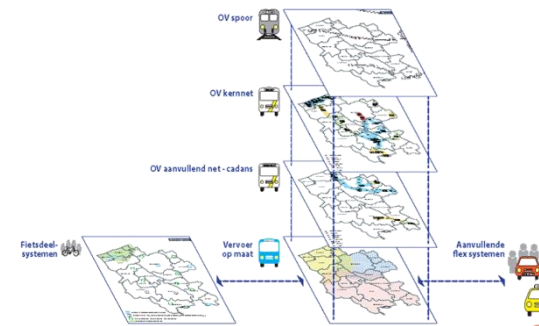
3.5.3 Openbaar vervoer als gelaagd en integraal systeem

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

- Treinnet
- Kernnet
- Aanvullend net
- Vervoer op Maat

Het treinnet vormt de ruggengraat van het gehele systeem, waar kernnet en aanvullend net in de belangrijke treinstations (Oostende, maar ook Koksijde) op aansluiten. Andere knooppunten zorgen voor de afstemming tussen de verschillende lijnen van kernnet en aanvullend net en van het vervoer op maat.

andere, maar een aanbod dat zo goed mogelijk rekening houdt met de vervoersvraag. Daarom bieden we regulier openbaar vervoer alleen aan op de plekken en momenten dat er voldoende mensen van gebruik willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten.



Figuur 11: Openbaar vervoer als gelaagd systeem

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

Naast het aanbod maakt ook de reistijd het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijk. De vervoerregio vraagt daarom om te

³ Decreet Basisbereikbaarheid, art. 4 en 5

onderzoeken of de reistijden richting Brussel verkort/geoptimaliseerd kunnen worden.

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

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

Binnen de vervoerregio richten we ons op de grote vervoersstromen richting de **stedelijke kern en tewerkstellingspolen** van Oostende, maar ook de rest van het stedelijk netwerk Kust. Op deze verplaatsingen kunnen we met een hoogwaardig trein-, (kust)tram- en busaanbod het verschil maken in de keuze voor een duurzame verplaatsing.

Tenslotte zetten we ook in op de verbindingen tussen kernen die **meer dan een half uur fietsen** uit elkaar liggen en waar voldoende verplaatsingen tussen zijn om een regulier busaanbod te verantwoorden, zonder een overaanbod te creëren.

3.5.5 De link maken met de omliggende regio's

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

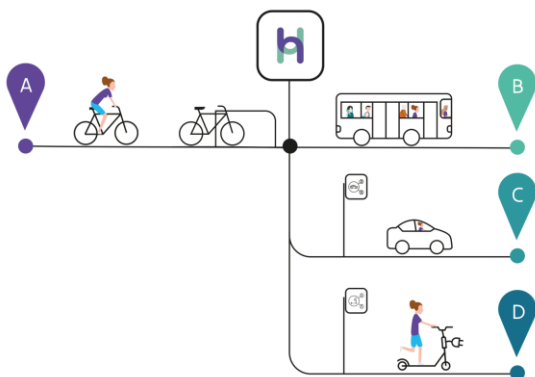
In oostelijke richting is de verbinding met **Brugge** van belang met de trein en bus. Richting **Gent, Brussel** en **Antwerpen** kijken we vooral naar het spoor als sterke as met directe verbindingen.

In het zuiden richten we ons op de verbinding met Diksmuide en Torhout met de bus of trein (met overstap). Op langere afstand is er ook nood aan een vlotte relatie vanuit Oostende met **Roeselare** en **Kortrijk** via de trein. Over de landsgrens heen biedt deze van daaruit zelfs aansluiting naar Rijsel .

Aan de westkant richten we ons op Veurne en De Panne via de tram en het busnetwerk. Over de landsgrens kan ook aangetakt worden met de bus richting Duinkerke.

3.5.6 Knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit

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



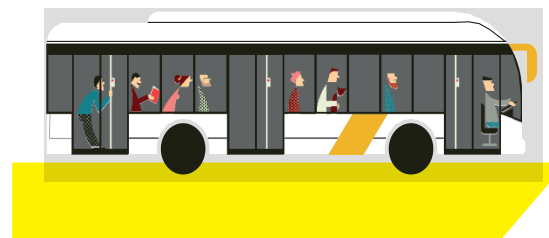
Figuur 12: Combimobiliteit aan een hoppinpunt

Hoppinpunten gelegen aan belangrijke trein-, tram- en bushaltes zijn de plaatsen waar de overstap tussen de verschillende modi kan plaatsvinden. Op deze plekken transformeren we een simpele halte-omgeving tot een integraal, toegankelijk hoppinpunt met kwalitatieve perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit. Zo integreren we de verschillende modi op deze plekken en stemmen we het aanbod van de verschillende vervoerslagen en deelsystemen optimaal op

elkaar af. **Binnen combimobiliteit fungeert het openbaar vervoer zo als een centrale spil** waarmee het hoofddeel van de verplaatsing gebeurt, terwijl voor- en natransport via andere modi kan gebeuren: te voet, met de eigen (plooi)fiets of auto, maar ook met deelfiets, -step en -auto. Combimobiliteit vergroot de actieradius van het openbaar vervoer en laat zo toe om snelle, sterke assen te creëren die de concurrentie met de wagen kunnen aangaan.

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

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



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

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

3.5.9 OV-aanbod versterken tijdens bepaalde periodes in functie van toerisme

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

3.5.10 Versterking openbaar vervoer koppelen aan ruimtelijke ordening

Tot slot kan een verdere versterking van het openbaar vervoer ook bereikt worden door onze **ruimtelijke ordening** hier in de toekomst verder op te richten en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zo veel

mogelijk te bundelen langs sterke OV-assen. Zo versterken de ruimtelijke ontwikkelingen verder het OV-potentieel.

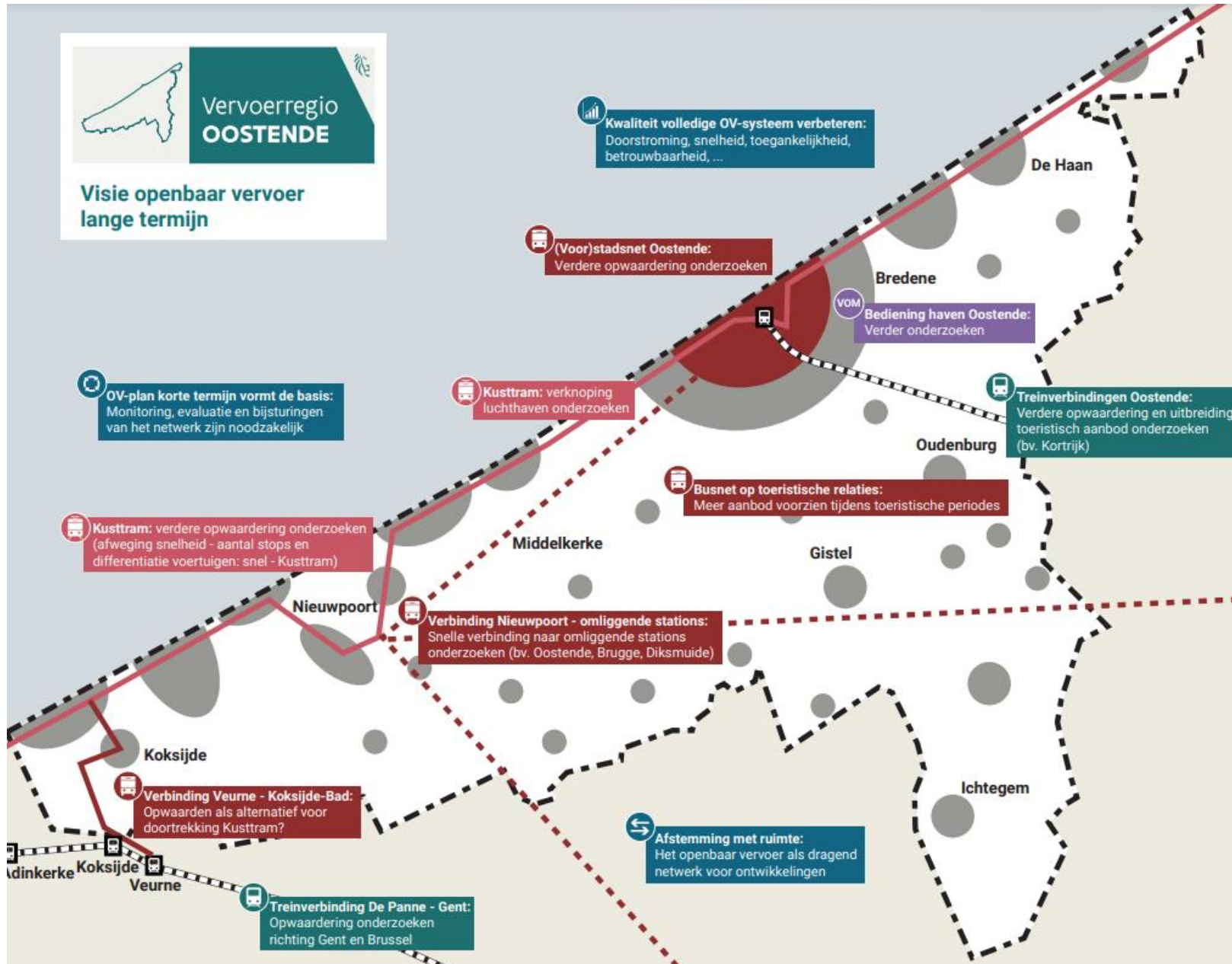
3.5.11 Concept visie OV-net op lange termijn

De hiervoor beschreven principes worden concreet gemaakt in het hierna volgende schema dat de toekomstvisie op het OV-net in de regio conceptueel voorstelt.



Vervoerregio OOSTENDE

Visie openbaar vervoer lange termijn



3.6 Autoverkeer

Groenere kilometers

Het subthema groenere autokilometers vraagt minstens een Vlaamse insteek, VVR Oostende is hiervoor dan ook vragende partij.

De ultieme doelstelling is het verminderen van de CO₂-uitstoot van mobiliteit. Sterker nog, tegen 2050 streven we naar een nuluitstoot van de Vlaamse transportsector, waarbij we zorgen dat zowel het goederenvervoer als het personenvervoer volledig emissievrij is.

Op kortere termijn streeft Vlaanderen naar een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen op die manier moet de VVR Oostende emissiearm worden. De gemeenten in de regio stellen zich echter vragen bij de realiteitszin van deze doelstelling. We suggereren vanuit de vervoerregio Oostende naar Vlaanderen toe de nodige maatregelen te nemen op Vlaams niveau om deze doelstellingen te halen. De gemeenten hebben immers maar in beperkte mate handvaten om deze doelstelling na te streven. Er is bereid om de Vlaamse doelstelling te ondersteunen in de mate van het mogelijke, voornamelijk met een focus op het voorzien van laadmogelijkheden..

De laadbehoefte van EV-rijders in de vervoerregio Oostende zal de komende jaren sterk toenemen. Een wezenlijk aandeel van de woningen, met tevens een aanzienlijk deel 2^{de} verblijven, is niet voorzien van een eigen oprit of garage waar private laadinfrastructuur voorzien kan worden. Op niveau van de vervoerregio hanteren we daarom het principe van de ladder van laden:

De “treden” van deze ladder bieden structuur voor de uitrol van laadinfrastructuur. Primair parkeren en laden EV-rijders op privéterrein (bijvoorbeeld thuis of op het werk). Vervolgens ligt de nadruk op semipublieke laadvoorzieningen (bijvoorbeeld laadpunten bij winkelcentra of bedrijven). Ten slotte dient publieke laadinfrastructuur gerealiseerd te worden, zodat laadinfrastructuur geen belemmering vormt in deze transitie.

- Private laadinfrastructuur: Private laadinfrastructuur betreffen laadpunten op eigen terrein van de gebruiker. De laadpunten zijn niet publiek toegankelijk. Het gaat bijvoorbeeld om laadpunten aan de woning of op terrein van de werkgever.
- Semipublieke laadinfrastructuur: Semipublieke laadinfrastructuur betreft laadinfrastructuur die voor iedereen toegankelijk is, maar niet in de publieke ruimte gerealiseerd is. Voorbeelden zijn laadpunten in winkelcentra, horeca of sportaccommodaties.
- Publieke laadinfrastructuur: Publieke laadinfrastructuur is laadinfrastructuur in de openbare ruimte. De laadpunten zijn 24/7 publiek toegankelijk en worden bij bestaande openbare parkeerplekken gerealiseerd. Deze laadpunten zijn primair bedoeld om tijdens het parkeren op te laden

Om de uitstoot van transport nog verder te laten dalen, vragen we aan Vlaanderen om de verantwoordelijkheid op te nemen en het huidige beleid rond elektrische voertuigen verder te zetten om op een relatief korte termijn reeds een deel van het wagenpark te vergroenen.

Minder autokilometers

Ook voor het subthema minder autokilometers, is er een Vlaamse insteek nodig. VVR Oostende is hier dan ook vragende partij voor.

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

In eerste instantie zetten we in op het vermijden en maximaal inkorten van verplaatsingen. Dit doen we door thuiswerken te stimuleren, waardoor de woon-werk verplaatsing niet elke dag dient gemaakt te worden. Ook zetten we maximaal in op het realiseren van nabijheid tussen wonen en werken als voorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast leggen we in elke nieuwe ontwikkeling een mix van functies op zodat de lengte en duur van alle verplaatsingen kunnen afnemen. Tot slot benadrukken we het extralegaal voordeel van het

mobilitetsbudget (met bvb. OV-budget, fiets, elektrische kilometers, ...) als alternatief op de salariswagens.. Zonder 'gratis' privékilometers kan er bewuster met de wagen worden omgegaan en zullen er minder autokilometers gereden worden.

Ook ontmoedigen we het gebruik van de auto in het centrum en kerngebieden door het nemen van circulatiemaatregelen. In stedelijke gebieden wordt er ingezet op het fix the mix concept⁴. Ook in het buitengebied worden er functies toegewezen aan landelijke wegen, waarbij ook in meer buitengebied autoluwe mobiliteitskamers ontstaan.

⁴ Zie rapport "fix the mix", Fietsberaad, 2018. Fix the mix is een breed concept: mobiliteitskamers worden vastgesteld waar er zich geen doorgaand verkeer mag begeven en waar er maximaal gemengd verkeer wordt gefaciliteerd, waarbij de fietsers en voetgangers de belangrijkste gebruikers zijn binnen de mobiliteitskamer.

Een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen kan sterk wegen op de vervoerswijzekeuze. Binnen de vervoerregio is er evenwel geen draagvlak voor het invoeren van rekeningrijden. Indien Vlaanderen rekeningrijden zou invoeren dan zijn voor de vervoerregio Oostende de belangrijkste uitvoeringsmodaliteiten:

- Vrachtverkeer moet een heffing krijgen op de locaties waar we vrachtverkeer niet wensen. Vandaag is er enkel een heffing op de wegen die net gewenst en uitgerust zijn voor vrachtverkeer.
- Autoverkeer moet getarifeerd worden conform de categorisering van wegen. In de regio zien we boomstructuren niet altijd realiseerbaar of mogelijk. Op die wegen kunnen we doorgaand verkeer weren door een hogere tarifiering.
- .

3.7 Parkeerbeleid

Grootschalige parkings en toeristische stromen

In de vervoerregio Oostende maken we de combinatie van alternatieve modi met de wagen aantrekkelijk zodat men minstens voor een deel van de reisweg een alternatief benut. We richten ons hierbij in eerste instantie op het toeristisch verkeer: de grote pieken autoverkeer tijdens het toeristisch seizoen aan de kust worden als een bedreiging gezien.

Een geïntegreerd parkeerbeleid kenmerkt zich - conform het vademecum duurzaam parkeerbeleid van de Vlaamse overheid – door volgende principes:

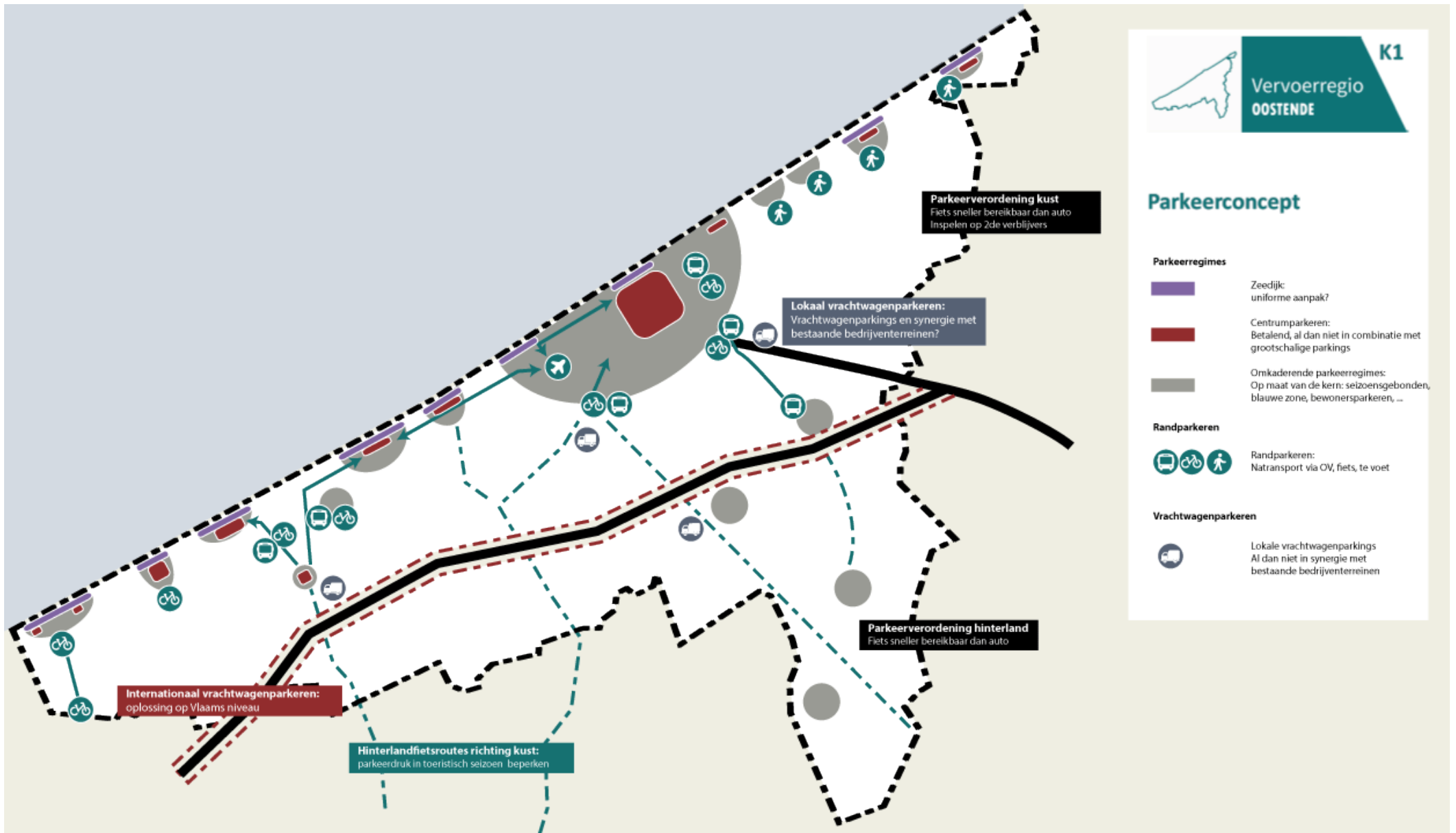
- Een samenhang tussen verschillende beleidsvelden zoals ruimtelijke ordening, mobiliteitsbeleid, stedelijke ontwikkeling, sociaal- en milieubeleid.
- Een heldere en eenduidige visie op parkeren. Deze visie vormt het kader voor de te nemen maatregelen. “Wat wil ik bereiken met mijn parkeerbeleid?”
- Het werken aan een gebiedsgerichte benadering: parkeermaatregelen sluiten aan bij specifieke kenmerken en problemen van een gebied.
- Het zoeken naar verschillende maatregelen voor verschillende doelgroepen. Elke parkeermaatregel treft de ene en bevoordeelt een andere doelgroep.

- Een open benadering, doch regievoerende benadering waarbij meerdere partijen betrokken zijn: verschillende afdelingen en overheidsinstanties, burgers, handelaars, vervoersmaatschappijen en privé-exploitanten.
- Het oog houden voor de communicatie. Zowel als het gaat om het verantwoorden van genomen maatregelen als campagnes gericht op gedragsverandering.

Vrachtwagenparkeren

Tegen 2030 moet het aantal mensen dat ernstig hinder ondervinden van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten sterk gedaald zijn. Daarom weren we geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen, in het bijzonder op hinderlijke locaties waar de verkeersveiligheid in het gedrang komt. We zetten daarom in op een watervalstelsel:

- In eerste instantie dienen oplossingen gezocht te worden bij de bedrijven zelf die de hinder veroorzaken. Dit kan bijvoorbeeld door het naar achter plaatsen van de poort of het vroeger openstellen van het eigen terrein
- In tweede instantie kunnen oplossingen op het bedrijventerrein gezocht worden, bijvoorbeeld door een samenwerking tussen bedrijven of een ander gebruik van de wegenis
- In laatste instantie kunnen waar nodig opties bekeken worden om een vrachtwagenparking te voorzien



3.8 Vrachtverkeer en logistiek

Modal shift goederenvervoer

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

Om deze ambities waar te maken zijn acties nodig. Het bestaande water- en spoorwegennetwerk moet waar mogelijk extra benut worden voor het transport van goederen. Dit is uiteraard niet voor iedere vervoerregio even evident en is ook afhankelijk van factoren buiten de vervoerregio.

In een werksessie met een aantal belangrijke spelers en stakeholders uit het logistieke veld werd voor een aantal vervoerregio's samen gezocht naar kansen en knelpunten met het oog op de realisatie van de modal shift in het goederenvervoer.

Kansen en knelpunten: water

Het waternetwerk biedt voor de vervoerregio Oostende de meeste kansen als alternatief voor goederentransport over de weg, met de haven van Oostende als belangrijkste draaischijf. De waterlink Oostende – Brugge – Gent verbindt de vervoerregio enerzijds met het hinterland en anderzijds met de haven v. Het kanaal Plassendale – Nieuwpoort vormt op haar beurt een verbinding tussen deze waterlink

en de kleinere waterlopen in de Westhoek en Oostende (Ijzer & Kanaal Nieuwpoort – Duinkerke/Veurnevaart). Met aandacht voor de drukte van het vrachtverkeer zonder impact op het recreatieve verkeer. Daarbij mogen geen nadelige gevolgen ontstaan voor de doorstroming van het wegverkeer (bvb thv verschillende bruggen)

Voor de oostelijke waterverbinding biedt kansen om meer goederentransport over water te krijgen. De waterlink tussen de havens van Oostende en Zeebrugge bedraagt nu reeds CEMT-klasse V, maar een verdere optimalisatie van de volledige waterlink geeft de mogelijkheid om een verdere groei in het goederentransport over water te bewerkstelligen. Enkele belangrijke knelpunten bevinden zich echter buiten de vervoerregio.

Naast de haven van Oostende is ook de luchthaven van Oostende een mogelijke troef voor een efficiënter logistiek systeem. De kansen liggen hier vooral in de complementariteit met de haven van Zeebrugge. Zo kan de luchthaven bijvoorbeeld vertragingen in de zeevaart opvangen. Bovendien kan de luchthaven, die een snelle vervoersstroom faciliteert, een belangrijke schakel zijn in het nastreven van synchronomodaliteit (kiezen voor de beste oplossing naargelang de noden).

De kleinere waterlopen vormen een knelpunt, gezien de eerder verouderde en kleinschalige infrastructuur. Mits gebruik van aangepaste vaartuigen zoals watertrucks (al dan niet onbemand) biedt dit mogelijkheden voor de logistieke ontsluiting van de regio Oostende. Pakjeslevering via de kleinere waterlopen is een andere mogelijke piste.

De estuaire vaart is mee te nemen als schakel in het globale logistieke systeem, maar in combinatie met de voorgaande elementen. Ook hier speelt het belang van synchromodaliteit.

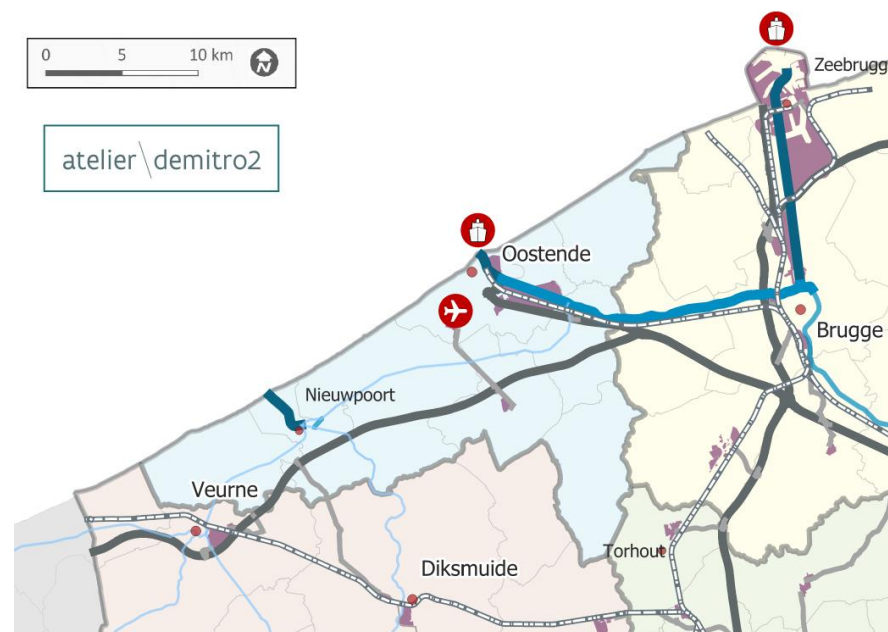
Kansen en knelpunten: spoor

De capaciteit van de spoorweginfrastructuur is beperkt in de vervoerregio Oostende. Knelpunten en kansen voor goederentransport per spoor liggen vooral buiten de vervoerregio.

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

Daarnaast kan een multimodale ontsluiting van de luchthaven van Oostende overwogen worden. Opnieuw komt hier het synchromodaliteitsverhaal boven.

Bevaarbare waterwegen	Vrachtroutenetwerk	
Klasse VI	Hoofdvrachtroute	Spoorwegen
Klasse V	Hoofdvrachtroute A	Bedrijventerreinen
Klasse IV	Alternatieve vrachtroute type I	VVR Brugge
Klasse II	Vrachtroute type I	VVR Oostende
Klasse I	Vrachtroute type II	VVR Roeselare
	Vrachtroute type III	VVR Westhoek



Figuur 13: Bevaarbare waterlopen, spoorwegen en bedrijventerreinen

Trends en innovaties

Een aantal innovaties kunnen bijkomend bijdragen aan het bewerkstelligen van een modal shift; De eerder aangehaalde watertrucks zijn ideaal voor kleinere waterlopen en kleinschaligere logistieke stromen. Proefprojecten met dergelijke onbemande vaartuigen op de kanalen Ieper-IJzer en Plassendale-Nieuwpoort tonen alvast het potentieel aan. De onbemande vaart wint ook algemeen aan belangstelling. Verschillende proefprojecten worden opgezet om het potentieel uit te testen.

Andere innovaties verkennen nieuwe horizonten, zoals het luchtruim. De Volodrone bijvoorbeeld werd ontworpen om logistiek transport via de lucht mogelijk te maken, voornamelijk in stedelijke context. In de toekomst kan ook een dergelijke 'nieuwe' logistieke transportmodus in overweging genomen worden. Pijpleidingen zijn een ander voorbeeld hiervan.

Logistiek buiten de VVR

Het logistieke verhaal stopt uiteraard niet bij de grenzen van de vervoerregio. De mogelijkheden hangen sterk samen met elementen buiten de vervoerregio die zowat het kader vormen waarbinnen de VVR Oostende kan opereren.

Zo moet de waterlink Oostende – Brugge – Gent ook buiten de vervoerregio nog verder geoptimaliseerd worden en zijn de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge op vandaag belangrijke knelpunten. Het gebruik van de kleinere waterlopen hangt dan weer sterk samen met wat de ontwikkelingen zijn in de regio's Oostende en Westhoek.

In de vervoerregio Midwest wordt sterk ingezet op overslag door de ontwikkeling en uitbouw van de River Terminals Roeselare en Midwest.

Overslag op het spoor gebeurt op vandaag in het industriegebied LAR (Lauwe – Aalbeke – Rekkem), ten zuiden van Kortrijk. Dit vormt een belangrijke schakel in de goederenstromen naar zowel Zeebrugge als Noord-Frankrijk. Ook hier zijn optimalisaties wenselijk met het oog op extra capaciteit.

Nog verder in het logistieke netwerk hebben knelpunten als de bottleneck Gent-Sint-Pieters voor treinverkeer en de binnenvaartontsluiting van de Haven van Antwerpen hun weerslag op het logistiek transport in de VVR Oostende.

Vrachtroutenetwerk

Doel

In 2013 werd het 'Regionaal Vrachtroutenetwerk Vlaanderen' opgemaakt, maar dit netwerk werd nooit geformaliseerd of in de praktijk uitgerold. Het vertrok vanuit een selectie van regionale bedrijventerreinen op basis van oppervlakte en stuurgroepoverleg en was geënt op de vorige wegencategorisering. De invoering van de nieuwe wegencategorisering biedt een kans om dit vrachtroutenetwerk te herzien, aangepast aan de principes van de nieuwe wegecategorisering.

De doelstellingen en functies van het vrachtroutenetwerk blijven dezelfde:

- **Ontsluiten** van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer).
- Onderling **verbinden** van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten.
- **Kanaliseren** van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid).
- Kwetsbare gebieden (zoals kernen) **vrijwaren van hinder** door vrachtverkeer.

Netwerkstructuur

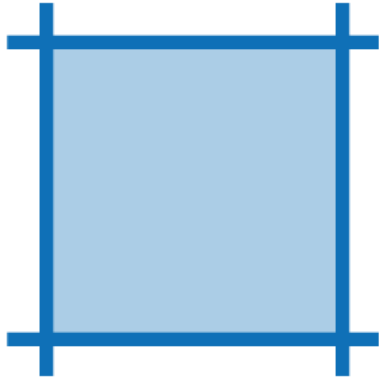
Het vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegencategorieën die door de vervoerregio worden geselecteerd.

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

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

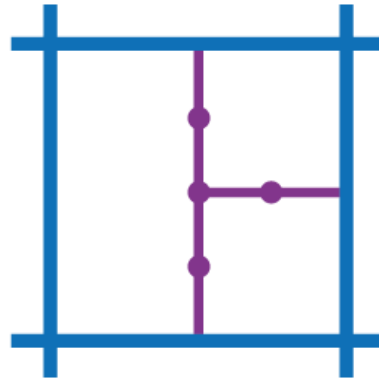
De structuur van het vrachtroutenetwerk volgt maximaal die van de nieuwe wegencategorisering: rasters op de hogere wegencategorieën, boomstructuren op de lagere wegencategorieën. Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vachtroutes met een verbindingsfunctie (hoofd- en regionale vachtroutes)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

Hoofdvrachtroutes



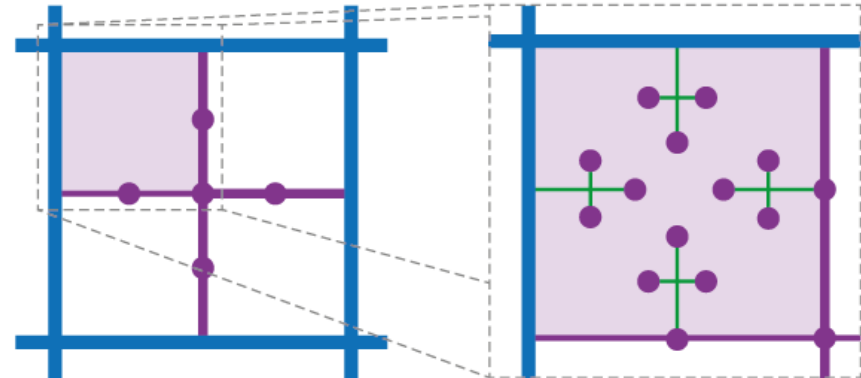
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen samen het hoofdvrachtrouten-netwerk. De hoofdvrachtroutes vormen een rastervormig netwerk. De mazen van de hoofdvrachtroutes vormen de grootste mazen in het vrachtrouten-netwerk.

Regionale vrachtroutes



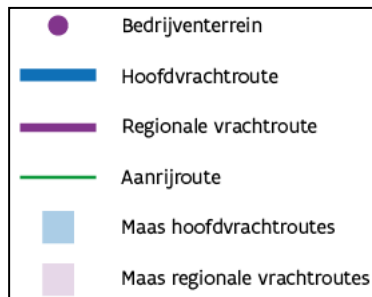
De regionale vrachtroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofdvrachtrouten-netwerk en verbinden bedrijventerreinen onderling. Ze verkleinen de mazen van het hoofdvrachtrouten-netwerk. De regionale vrachtroutes bestaan in eerste instantie uit regionale wegen maar niet alle regionale wegen moeten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

Aanrijroutes



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

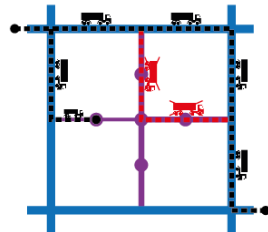
Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten-netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen rasters. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten-netwerk. Ze hebben louter een bestemmings-functie. Zowel regionale wegen, interlokale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



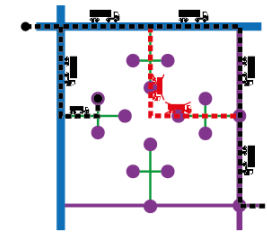
Naar een robuust vrachtroutenetwerk

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

Reguliere situatie

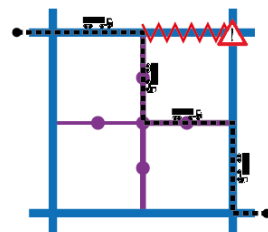


In een reguliere situatie mag vrachtverkeer een maas van hoofdvrachtroutes niet doorsnijden via regionale of lager geselecteerde vrachtroutes. De vrachtroutes binnen de maas van hoofdvrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

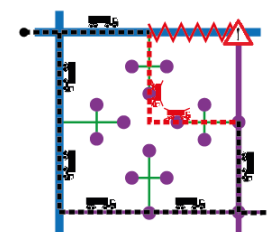


Vrachtverkeer mag en kan een maas van regionale vrachtroutes nooit doorsnijden via aanrijroutes of wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn. De aanrijroutes binnen de maas van regionale vrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

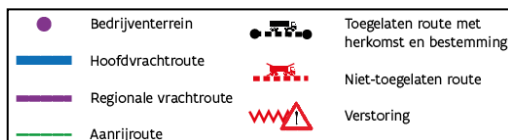
Verstoringen



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



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



Selectiemethodiek

Het vrachtroutenetwerk werd als volgt geselecteerd door de vervoerregio:

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

bedrijventerreinen die nog niet geselecteerd waren in het ontwerp-vrachtroutenetwerk) en via aanrijroutes ontsloten naar de hoofd- en regionale vrachtroutes.

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

Inrichting

Het vrachtroutenetwerk kent geen eigen inrichtingsprincipes. De inrichtingsprincipes voor Europese en Vlaamse hoofdwegen stellen dat deze wegcategorieën ontwerpen moeten zijn voor gemotoriseerd inclusief vrachtverkeer. Ook de regionale en interlokale wegen worden in principe gedimensioneerd op vrachtverkeer, onafhankelijk van hun rol in het vrachtroutenetwerk⁵.

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

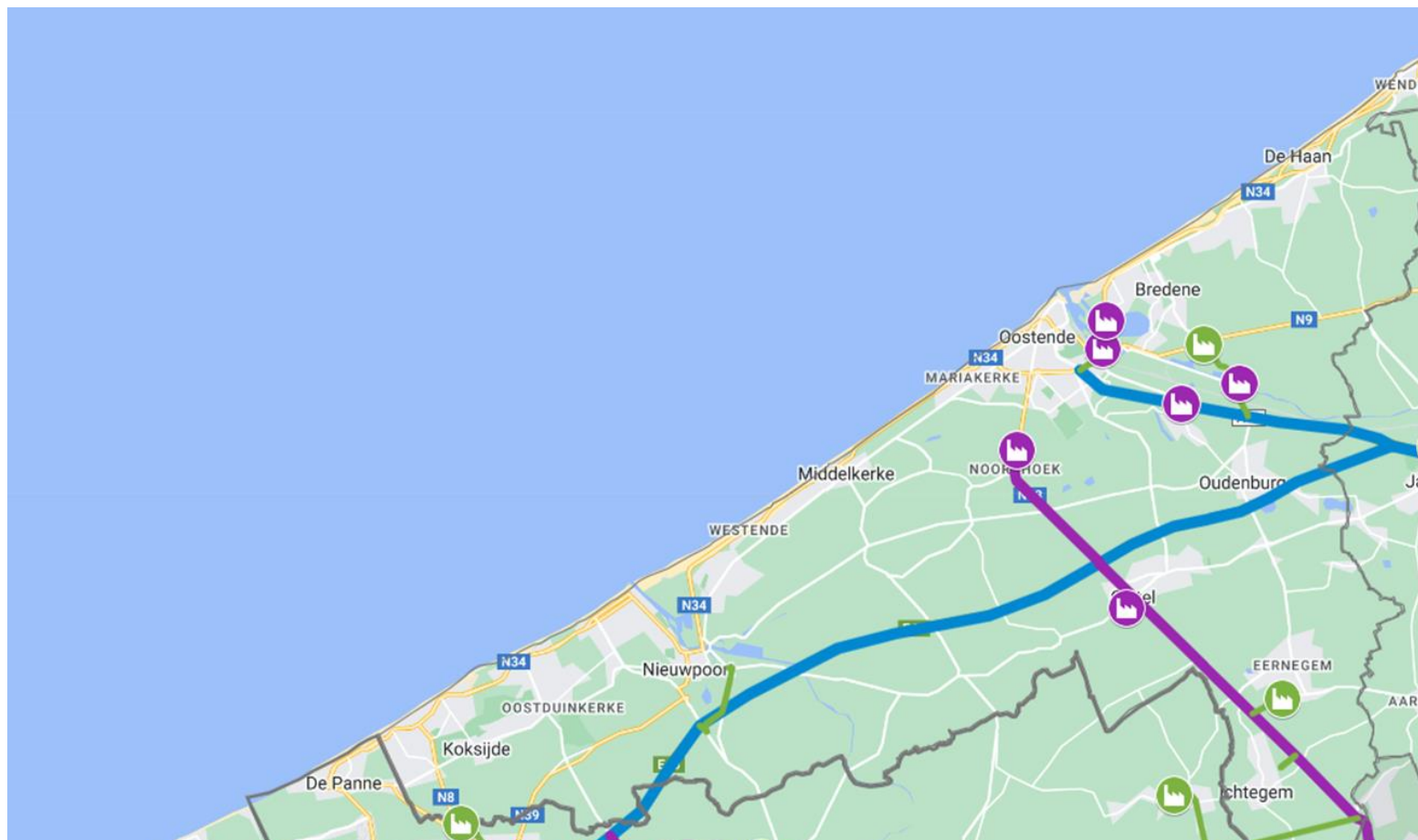
⁵ Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen: https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_website%20%281%29.pdf

Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen: https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_RW_IW.pdf

Ontwerpvoorstel vrachtroutenetwerk

Definitief kaartmateriaal volgt later. De werkkaart is raadpleegbaar via:

[Google Maps - Vrachtroutenetwerk](#)



Figuur 14: Ontwerpvoorstel vrachtroutenetwerk. DISCLAIMER: dit is een momentopname van de werkkaart (januari 2023). De meest recente versie is steeds raadpleegbaar via de link naar Google Maps

3.9 Wegencategorisering

Netwerkprincipes

Een nieuwe wegencategorisering

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

De basis van die wegencategorisering werd gelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), dat al dateert van 1997. Met de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt het RSV opgeheven. De Vlaamse Regering heeft in het Regeerakkoord 2019-2024 beslist om over te gaan naar een nieuwe wegencategorisering. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden en meer samenhangend. De selectiemethodiek volgt een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegencategorie.

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

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

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

Figuur 15: Oude en nieuwe wegencategorisering met netwerkniveaus en wegencategorieën

Netwerkstructuur en -functies

In de nieuwe wegcategorisering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het RSV en gewerkt met een netwerk van rasters. Voor het lokale wegennet wordt de boomstructuur wel behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer. Dankzij de rasterstructuur kan er een veel duidelijker onderscheid gemaakt worden tussen verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende netwerk) en wegen met louter een ontsluitings- en erftoegangsfunctie (het lokale wegennet). Gevolg is onder meer dat het lokale wegennet beter kan worden afgeschermd van doorgaand verkeer.

Hoofdwegennet

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

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

Dragend netwerk

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

regionale wegen vormen regionale mazen binnen de mazen van het hoofdwegennet.

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

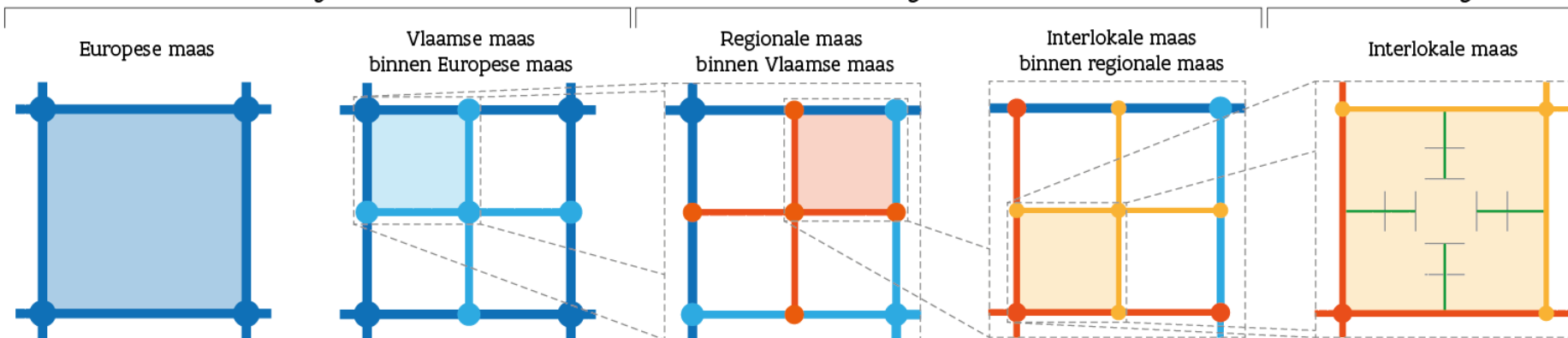
Lokaal wegennet

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

Hoofdwegennet

Dragend netwerk

Lokaal wegennet



De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig raster. De mazen van de Europese hoofdwegen vormen de grootste mazen in het wegennetwerk.

De Vlaamse hoofdwegen verkleinen de mazen van de Europese hoofdwegen. De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen een samenhangend raster van hoofdwegen.

Binnen de mazen van hoofdwegen worden regionale wegen geselecteerd. Regionale wegen vormen op hun beurt regionale mazen. Regionale wegen zijn onderdeel van het dragend netwerk, maar niet van het hoofdwegennet.

Binnen de regionale mazen worden interlokale wegen geselecteerd. Interlokale wegen vormen op hun beurt interlokale mazen. Interlokale wegen zijn onderdeel van het dragend netwerk en de laagste categorie van wegen met een verbindingfunctie voor doorgaand verkeer.

Binnen de interlokale mazen worden ontsluitingswegen en erftoegangswegen geselecteerd. Zij vormen samen het lokaal wegennet en vormen steeds boomstructuren geen rasters. Lokale wegen zijn geen onderdeel van het dragend netwerk. Binnen een interlokale maas lopen geen verbindingswegen.

	Grote stad		Europese hoofdweg	Hoofdwegennet
	Kleine stad		Vlaamse hoofdweg	
	Hoofddorp		Regionale weg	Dragend netwerk
			Interlokale weg	
			Ontsluitingsweg	Lokaal wegennet
			Erftoegangsweg	
	Maas Europese hoofdweg			
	Maas Vlaamse hoofdweg			
	Regionale maas			
	Interlokale maas			

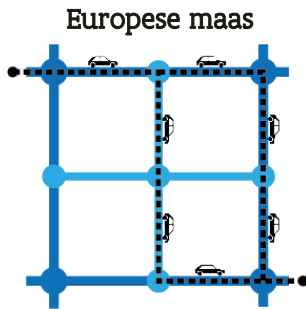
Een robuust wegennet

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

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

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

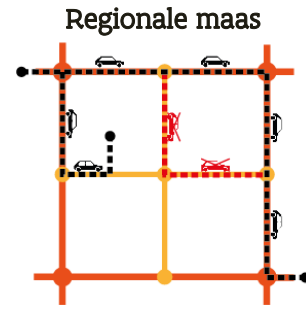
Reguliere situatie



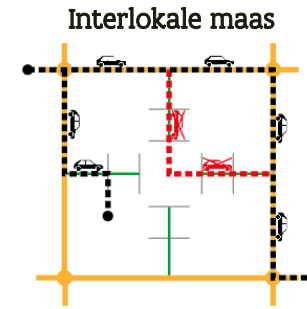
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen een samenhangend raster. Verkeer mag een maas van Europese hoofdwegen altijd doorsnijden via een Vlaamse hoofdweg



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

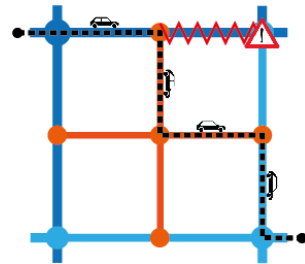


In een reguliere situatie mag verkeer een maas van regionale wegen niet doorsnijden via interlokale of lager geselecteerde wegen. De wegen binnen de regionale maas zijn alleen bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

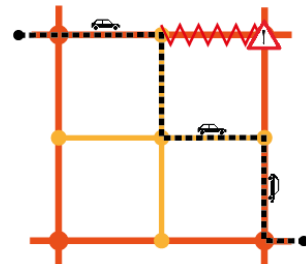


Verkeer mag en kan een maas van interlokale wegen nooit doorsnijden via lokale wegen. De wegen binnen de interlokale maas zijn alleen bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming binnen die interlokale maas.

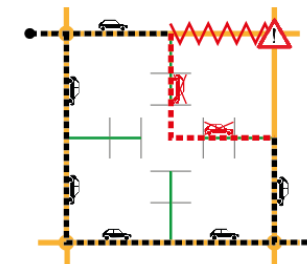
Verstorings



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



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



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

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

Hoe wordt de nieuwe wegencategorisering vastgelegd?

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

Hoofdwegennet

In de voorbereidende studie werd een eerste ontwerpvoorstel voor het **hoofdwegennet** uitgewerkt op basis van het bestaande Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T), de ruimtelijke structuur, de huidige vrachtintensiteiten, de huidige overwegende afstandsklasse van het verkeer en omrijfactoren. Rekening houdend met beslist beleid en regionale mobiliteitsvisies heeft de Vlaamse Regering een aangepast ontwerpvoorstel opgesteld. De vervoerregio's geven hierop advies. Het hoofdwegennet wordt vervolgens vastgelegd in een **Besluit van de Vlaamse regering**.

Dragend netwerk

Ook voor de selectie van **regionale wegen** werd in de voorbereidende studie een ontwerpvoorstel uitgewerkt op basis van de ruimtelijke structuur, de huidige vrachtintensiteiten, de huidige overwegende afstandsklasse van het verkeer, omrijfactoren en de ruimtelijke inpasbaarheid (aanwezigheid van kernen, linten en schoolomgevingen).

In de voorbereidende studie werd wel de netwerkfunctie van de **interlokale wegen** bepaald, maar er werd geen selectiemethodiek of

ontwerpvoorstel uitgewerkt. De krijtlijnen voor de selectie van interlokale wegen werden na uitvoering van de voorbereidende studie voorbereid door departement MOW en gaan uit van het huidige gebruik van de gewestwegen (huidige vrachtintensiteiten, huidige overwegende afstandsklasse van het verkeer, relatie met openbaar vervoer- en fietsnetwerk), de ruimtelijke structuur, omrijfactoren en de ontsluiting van belangrijke attractiepolen. Deze krijtlijnen werden vervolgens verfijnd tot een selectiemethodiek waarmee een eerste ontwerpvoorstel voor de selectie van interlokale wegen in de vervoerregio Oostende werd opgesteld.

Beide ontwerpvoorstellen vormden het vertrekpunt voor een **intensief overlegproces** met alle leden van de vervoerregioraad om tot een gedragen aangepast voorstel voor het dragend netwerk te komen dat rekening houdt met beslist beleid, regionale en lokale mobiliteitsvisies.

Het dragend netwerk zal worden vastgelegd in een **Besluit van de Vlaamse regering**, gekoppeld aan de goedkeuring van de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's.

Lokaal wegennet

De wegen die niet in het hoofdwegennet of het dragende netwerk ingeschaald worden, worden automatisch deel van het **lokale wegennet**. De selectiebevoegdheid ligt bij de **gemeenten**.

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

Selectiemethodiek

Een beschrijving van de selectiemethodiek voor de Europese en Vlaamse hoofdwegen, regionale wegen en interlokale wegen wordt later toegevoegd.

Inrichtingsprincipes

Voor het hoofdwegennet en het dragend net zijn er twee brochures opgesteld die zullen fungeren als visiedocumenten voor de inrichting van het robuust wegennet⁶. Deze visiedocumenten kwamen tot stand met de inbreng van diverse actoren: het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap, het departement Omgeving en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (de VVSG was niet betrokken bij de principes voor het hoofdwegennet). Hieronder is een samenvatting met de basisprincipes opgenomen.

⁶ Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen:
https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_website%20%281%29.pdf

Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen:
https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_RW_IW.pdf

	Europese hoofdwegen	Vlaamse hoofdwegen	Regionale en interlokale wegen
Verkeerdeelnemers	Ingericht voor gemotoriseerd verkeer	Ingericht voor gemotoriseerd verkeer, met aandacht voor andere modi aan aansluitingen	Ingericht voor alle verkeersdeelnemers
Wegprofiel	Autosnelweg met fysiek gescheiden rijrichtingen, pechstrook en pechhavens	Autoweg met fysiek gescheiden rijrichtingen met passeermogelijkheid (min. 2x1-profiel), pechstrook of voldoende brede redresseerstrook	Min. 1x-2-profiel zonder fysiek gescheiden rijwegen, gedimensioneerd voor vrachtverkeer
Kruispunten	Ongelijkvloerse kruispunten	Ongelijkvloerse kruispunten, verkeerslichtengeregelde kruis-punten of rotondes	Verkeerslichtengeregelde kruispunten, rotondes of voorrangsgeregelde kruispunten
Aansluitingen	Ca. 10 km tussen aansluitingen	Max. 3 aansluitingen per 2 km	Buiten bebouwde kom beperkt aantal aansluitingen
Erftoegangen	Nooit	Nooit	Buiten bebouwde kom zo weinig mogelijk
Langsparkeren	Nooit	Nooit	Buiten bebouwde kom te vermijden
Fietsinfrastructuur	Geen	Indien gewenst of noodzakelijk enkel via sterk afgescheiden parallelle verbinding	Fietspaden of volwaardige alternatieven
Ontwerpsnelheid	120 km/u	90 km/u	70 km/u buiten bebouwde kom, 50 km/u binnen bebouwde kom
Bouwvrije zone	30 m	30 m + 8 m achteruitbouwzone	Achteruitbouwzone 8 m buiten bebouwde kom

Tabel 1: Samenvatting basisprincipes inrichting hoofdwegennet en dragend netwerk (Bron: Agentschap Wegen en Verkeer)

Deze basisprincipes zijn in hoofdzaak minimumvereisten. In specifieke gevallen kan bijvoorbeeld op een regionale weg met zeer hoge verkeersintensiteiten ook voor een 2x2-profiel en/of ongelijkvloerse kruisingen gekozen worden.

Afwijkingen naar een hogere of lagere ontwerpsnelheid en snelheidslimiet kunnen gemotiveerd worden vanuit de conflict dichtheid (bebouwingsdichtheid), de aan-/afwezigheid van fietsvoorzieningen en de densiteit van het fietsverkeer, punctuele omstandigheden, de aanwezigheid van obstakels, de aanwezigheid van specifieke verkeersdeelnemers en de inpassing in de ruimte.

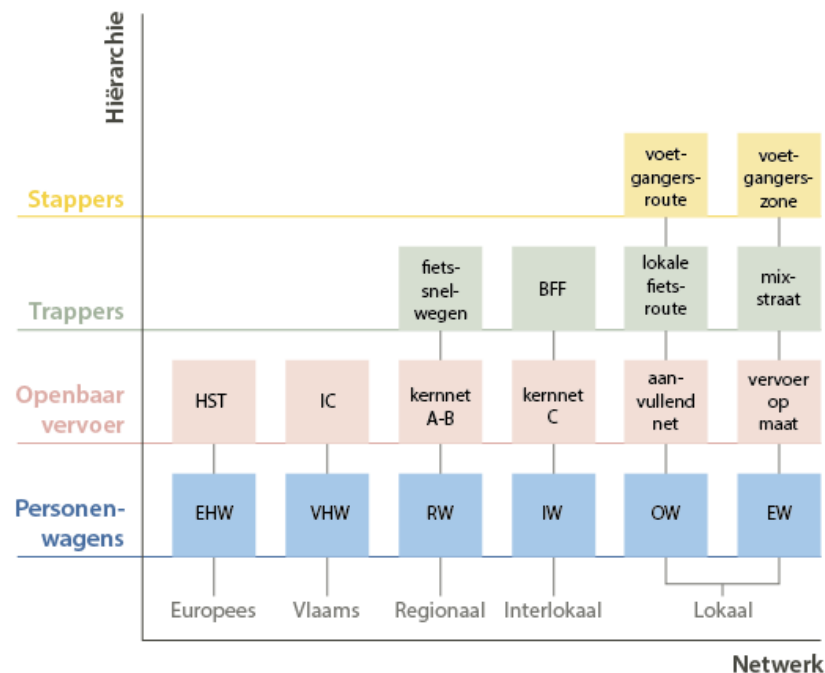
Het proces voor de opmaak van de inrichtingsprincipes en de ambities voor het lokaal wegennet is in de zomer van 2021 opgestart en nog lopende.

Multimodale benadering

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

In de inrichtingsprincipes wordt deze figuur samen met het STOP-principe gebruikt om bijvoorbeeld af te wegen welke modus er

voorrang heeft of welke modus doorstromingsprioriteit krijgt. De inrichtingsprincipes zijn leidende principes. Puntoplossingen in een concreet ontwerp, worden bij voorkeur ook steeds bekeken vanuit een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer.



Figuur 16: Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk

Ontwerpvoorstel wegcategorisering

Definitief kaartmateriaal volgt later. De werkkaart is raadpleegbaar via:

[Google Maps - Wegcategorisering](#)



Figuur 17: Ontwerpvoorstel wegcategorisering. DISCLAIMER: dit is een momentopname(januari 2023)van de werkkaart. De meest recente versie is steeds raadpleegbaar via de link naar Google Maps