



Mobiliteitsplan vervoerregio Brugge

Visienota

Visie 2030



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

INHOUD

Inhoud	3
Leeswijzer.....	5
1 Regionaal mobiliteitsplan.....	6
1.1 Vervoerregio Brugge.....	6
1.2 Planningsproces.....	8
2 Onze doelen ambitieus vormgeven.....	15
2.1 Ambities.....	15
2.2 Strategische doelen.....	18
2.3 Operationele doelstellingen.....	21
3 Visie per thema.....	22
3.1 Ruimte.....	22
3.2 Wegencategorisering.....	32
3.3 Fiets.....	40
3.4 Openbaar vervoer op lange termijn.....	48
3.5 Autoverkeer.....	56
3.6 Parkeren.....	60
3.7 Logistiek.....	64
3.8 Vrachtroutenetwerk.....	69
3.9 Veiligheid.....	75
3.10 Toegankelijkheid.....	78
4 Korte verkenning van de thematische bouwstenen.....	79

4.1	Modelscenario's	79
4.2	Evaluatie	80
4.3	Resultaten	81
5	Monitoring en evaluatie	82
6	Bijlage 1: Begrippenlijst	83
7	Bijlage 2: Operationele doelstellingen	84
7.1	Anders	84
7.2	Vlot	87
7.3	Nabij	90
7.4	Veilig	92
7.5	Leefbaar	96
7.6	Groen	98
7.7	Sociaal	101
7.8	Slim	103
8	Bijlage 3: Verloop participatietraject	104
8.1	Dialogmomenten	104
8.2	Bevragingen	104
8.3	Resultaten van de afgetoetste oplossingsrichtingen	105
9	Bijlage 4: Nieuw Openbaarvervoerplan 2021	113
1.2	Principes basisbereikbaarheid als uitgangspunt	113
2.1	Naar een heroriëntering van het netwerk op basis van vervoersvraag	117
2.2	Vervoerplan: samenspel tussen vervoerlagen, ruimtelijke structuur en actoren	120
2.7	Kernelementen van het vervoer op maat	133
10	Bijlage 5: Kritische prestatie indicatoren	137

LEESWIJZER

Het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit de visienota, de netwerkkaarten en de actietabel. Voorliggend document is de visienota van het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Brugge. Hierin wordt de algemene, strategische visie van de vervoerregio uitgewerkt. De visienota bevat de methode en geeft een beeld van hoe de netwerken tot stand komen en de gewenste invulling ervan. Vervolgens concretiseren we de wensbeelden van de netwerken per vervoersmodus (fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer en vrachtverkeer). Op basis van de visie en de netwerkkaarten wordt de actietabel uiteindelijk vormgegeven. De actietabel bevat acties om de netwerken (verder) uit te werken. De visienota, de netwerkkaarten en de actietabel geven samen het volledige beeld van het regionaal mobiliteitsplan.

In het eerste hoofdstuk van de visienota wordt het proces van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan toegelicht. Vervolgens worden in het tweede hoofdstuk de ambities geschetst en de doelstellingen waarnaar gestreefd wordt geformuleerd. Hoofdstuk 3 gaat dieper in op de verschillende thema's waaruit het regionaal mobiliteitsplan is opgebouwd. In hoofdstuk 4 wordt een korte verkenning van de thematische bouwstenen uit het vorige hoofdstuk gedaan aan de hand van modelscenario's. Dit resulteert in een gedragen visietekst per thema. Het laatste hoofdstuk geeft een korte toelichting van de monitoring en evaluatie van het regionaal mobiliteitsplan die in het proces wordt voorzien.

Aanvullend aan de visienota zijn in de bijlagen een begrippenlijst, de vertaling van de ambities en strategische doelen naar operationele doelstellingen, inzicht in het verloop van het participatietraject en een lijst van kritische prestatie indicatoren opgenomen.

1 REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

1.1 Vervoerregio Brugge

1.1.1 Wie zijn we?

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

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



Figuur 1: Vervoerregio Brugge in detail

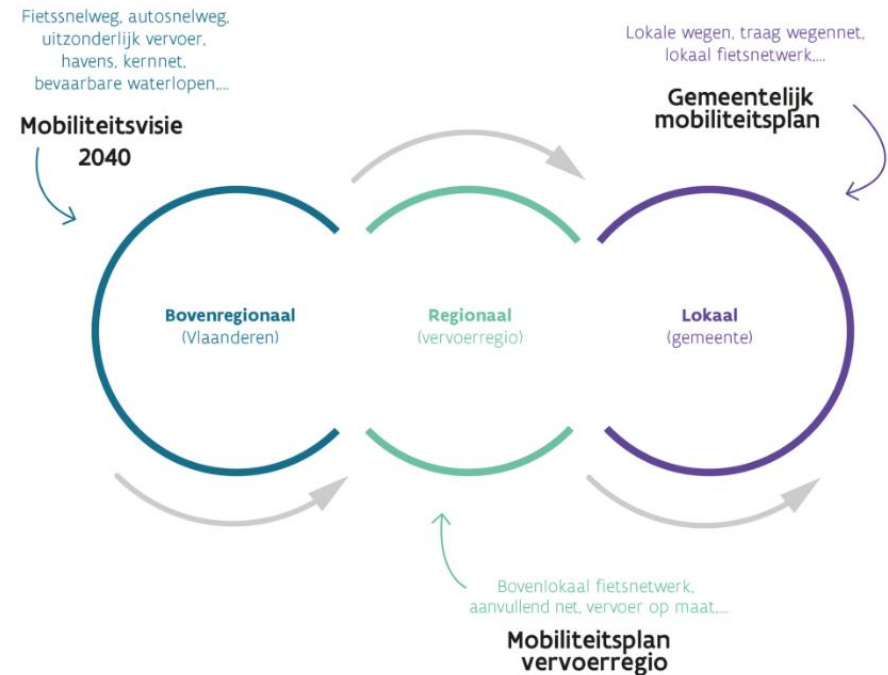
1.1.2 Wat doen we?

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

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

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

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



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

1.2 Planningsproces

1.2.1 Inleiding

De verschillende lokale besturen en regionale beleidsactoren van de vervoerregio komen samen in ambtelijke werkgroepen en maken beslissingen in de vervoerregioraad, en maken zo in onderling overleg een regionaal mobiliteitsplan op. Daarnaast wordt er eveneens input van burgers en stakeholders verzameld. Het regionaal mobiliteitsplan kijkt naar alle mobiliteitsaspecten op langere termijn (met een tijdshorizon tot 2030).

De opmaak van het mobiliteitsplan gebeurt in vier fasen:

- **Fase 1 – oriëntatiefase:** inventarisatie van de beleidscontext en bundeling van kansen en knelpunten
- **Fase 2 – visiefase:** bepalen van de doelen en de toekomstvisie voor verschillende thema's en opmaak van netwerkkaarten per vervoersmodus
- **Fase 3 – actieplanfase:** vertalen van de toekomstvisie naar een actieplan
- **Fase 4 – monitoring en evaluatie:** opvolging van de mate waarin het regionaal mobiliteitsplan wordt toegepast in de praktijk (zie hoofdstuk 5).

Het resultaat van het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit de bundeling van drie elementen: de visienota, de netwerkkaarten en de actietabel. Voorliggende nota is de visienota en schetst waar de vervoerregio naartoe wil op vlak van mobiliteit voor de komende 10 jaar. Het biedt

een inzicht in de doelstellingen die de vervoerregio vooropstelt en hoe we daar wensen te geraken.

Daarnaast vormt de visienota het vertrekpunt voor drie belangrijke vervolgdOCUMENTEN in het proces: de netwerkkaarten, het actieplan en het milieueffectenrapport (MER). Daarbij vormen de visienota, de netwerkkaarten en het actieplan samen het regionaal mobiliteitsplan.

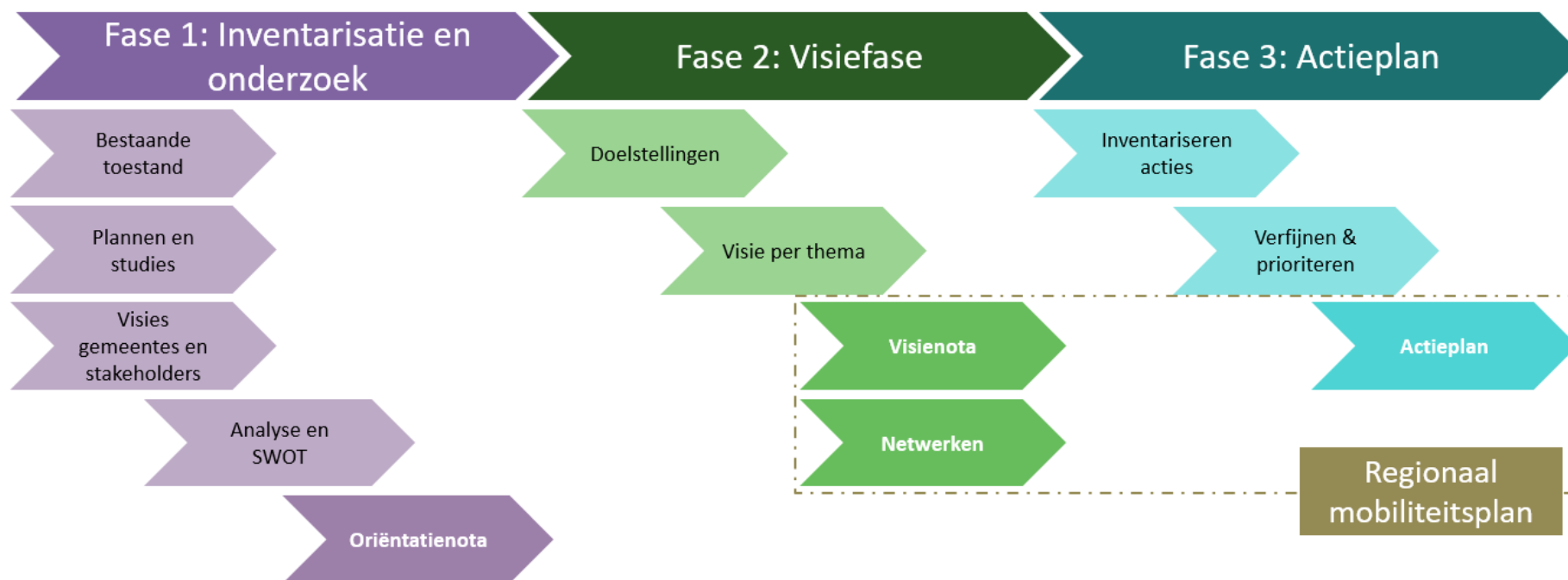
Bij het finaliseren en goedkeuren van de visienota – en bij uitbreiding het regionaal mobiliteitsplan – werd een iteratief proces doorlopen, waarbij uitgebreid ruimte werd gelaten voor feedback van stakeholders, burgers en de verschillende betrokken beleidsniveaus. Zo werden talrijke stakeholderessies georganiseerd, werd een brede burgerbevraging georganiseerd en werd de nota besproken binnen schepencolleges en gemeenteraden. Op deze manier wordt verzekerd dat het proces voldoende participatief verloopt, zodat het regionaal mobiliteitsplan uiteindelijk breed gedragen is.

Verder werd ook een plan-MER opgemaakt, waarbij de mogelijke milieueffecten van het plan in kaart werd gebracht. Dit laat de vervoerregio toe om zich ervan te verzekeren dat het plan geen ongewenste, negatieve effecten heeft op de biodiversiteit, mens of klimaat.

Tot slot werd het regionaal mobiliteitsplan onderworpen aan een openbaar onderzoek, waarin burgers, gemeenteraden en

adviesinstanties ruim de mogelijkheid kregen om eventuele opmerkingen te delen.

De vervoerregioraad is vervolgens aan de slag gegaan met al deze opmerkingen, om te komen tot een breed gedragen regionaal mobiliteitsplan, dat vervolgens ook bekrachtigd werd door de Vlaamse regering.



Figuur 3: Processchema

1.2.2 Oriëntatiefase (afgerond in januari 2020)

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



Figuur 4: SWOT-analyse uit oriëntatienota

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

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

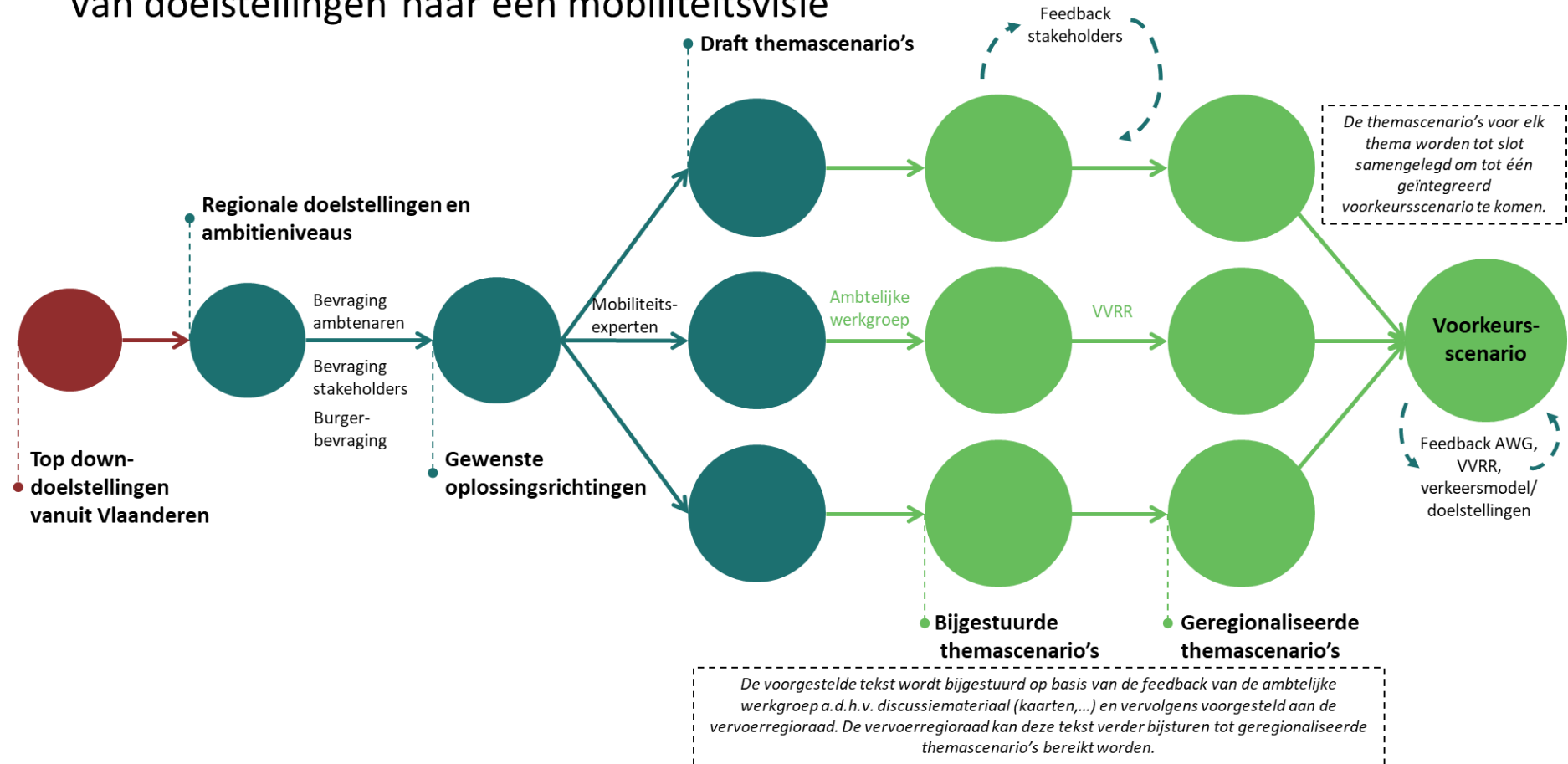
De oriëntatienota werd goedgekeurd op de vervoerregioraad van januari 2020.



1.2.3 Synthesefase

In de synthesefase bepalen we welke richting we uitgaan met de mobiliteit in onze regio. We leggen eerst de doelstellingen vast op basis van doelen op verschillende beleidsniveaus. Nadien verkennen we mogelijke oplossingsrichtingen in de verschillende mobiliteitsthema's. Deze laatste bundelen we tot een integrale mobiliteitsvisie, die het onderwerp is van voorliggende visienota. Op basis van deze nota komen vervolgens eveneens de netwerkkaarten tot stand.

Van doelstellingen naar een mobiliteitsvisie



Figuur 5: Processchema synthesefase

1.2.3.1 Doelstellingen in de synthesefase

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

- **Input van het hogere beleidsniveau** halen we uit het Vlaams Regeerakkoord, het Luchtbeleidsplan, het Vlaams Energie- en Klimaatplan, de Vlaamse Klimaatstrategie 2050, het Fietsbeleidsplan, het Decreet Basisbereikbaarheid, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vizier 2030, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, de Nota Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek, het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Compensatiedecreet, Provinciaal Structuurplan.
- **Input van een lager beleidsniveau**, namelijk van de lokale overheden binnen onze regio, halen we uit lokale mobiliteitsplannen, lokale structuurplannen en burgemeestersconvenanten.

1.2.3.2 Scenario-opbouw in de synthesefase

Aan het einde van de synthesefase landden we met een scenario dat de visie van de toekomstige mobiliteit binnen onze regio weergeeft. Om met vele partners tot zo een gedragen scenario te komen, hebben we ervoor gekozen om per thema de nodige invulling te verkennen. Aan de hand van de resultaten van de burgerbevraging, bijhorend discussiemateriaal en input uit de stakeholdersessies werd tijdens ambtelijke werkgroepen (AWG) samen nagedacht hoe de doelstellingen die betrekking hebben op elk thema behaald kunnen worden. In samenspraak met Team MOW is de feedback verwerkt tot

themateksten. De leidende principes kwamen aan bod op een vervoerregioraad. Finaal werd er geconvergeerd naar een gedragen visietekst per thema zoals opgenomen in hoofdstuk 3.

1.2.3.3 Participatie in de synthesefase

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

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

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

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

1.2.4 Actieplanfase

In de derde fase wordt het actieplan opgemaakt. Aangezien de visienota aangeeft hoe de vervoerregio de mobiliteit in de toekomst ziet en de netwerkkaarten deze visie in beeld brengen vormen deze documenten de basis voor de actietabel. Het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit de bundeling van de visienota, de netwerkkaarten en de actietabel.



2 ONZE DOELEN AMBITIEUS VORMGEVEN

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

2.1 Ambities

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

2.1.1 Acht ambities



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



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



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



Strategische doelstelling 4: We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.



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



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



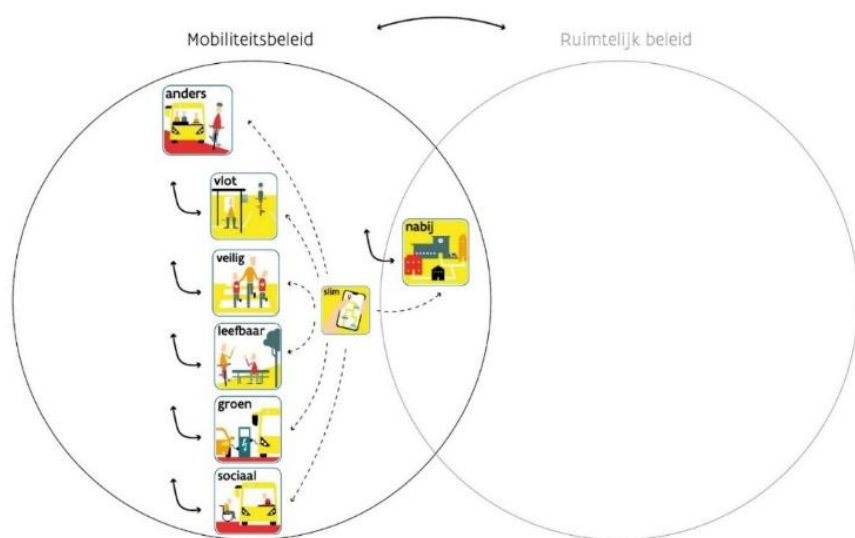
Strategische doelstelling 7: We garanderen iedereen de mogelijkheid om zich te verplaatsen.



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

2.1.2 Onderlinge verhouding

De acht ambities verhouden zich niet allemaal op eenzelfde manier ten opzichte van elkaar, zoals weergegeven in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**

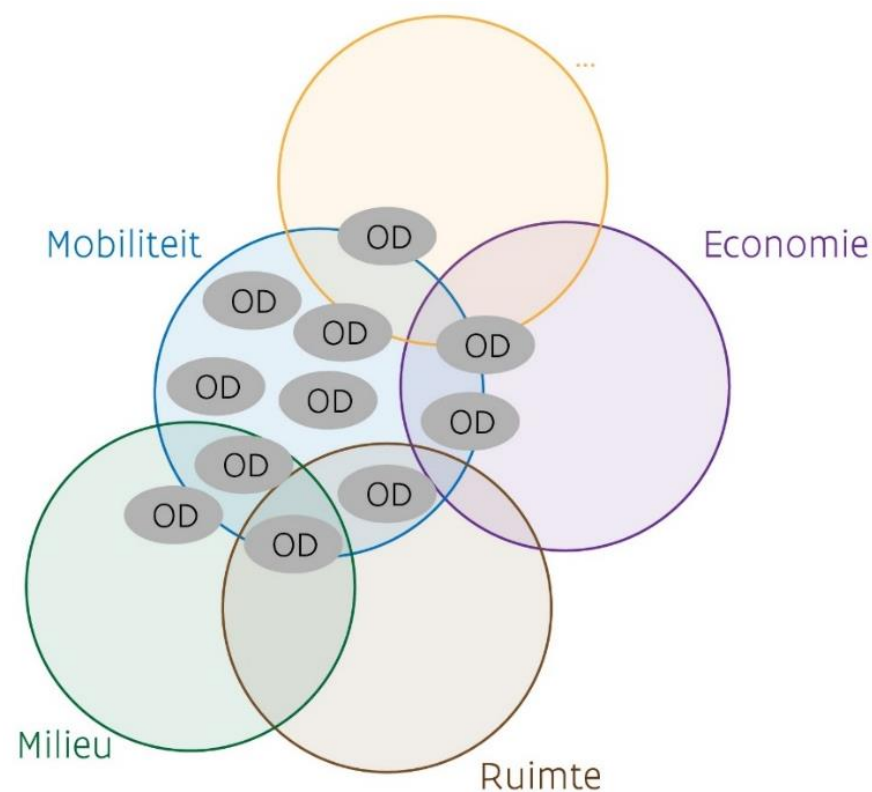


Figuur 6: Verhoudingen tussen de acht ambities

- “**ANDERS**” is een overkoepelende ambitie, die een belangrijke wisselwerking heeft met alle andere ambities. Een verschuiving van individuele autoverplaatsingen naar duurzame modi betekent minder druk op ons wegennet en dus een positieve invloed op de ambitie “**VLOT**”. Daarnaast levert “**ANDERS**” ook een bijdrage aan de ambities “**LEEFBAAR**”, “**GROEN**” en “**SOCIAAL**”.
- Daarnaast dient ook “**NABIJ**” naast de andere ambities gezien te worden. Er bestaat een belangrijke verwevenheid tussen het 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.
- De ambitie “**VEILIG**” is een streven dat door alle andere ambities heen fietst. Verkeersveiligheid is een zeer meetbare ambitie met als doel te komen tot een slachtoffervrij verkeerssysteem. Deze ambitie zal zijn doorwerking krijgen in tal van concrete projecten en vergt een doorgedreven aandacht bij de voorbereiding ervan.
- Tot slot is “**SLIM**” geen ambitie an sich. “**SLIM**” moet doordringen in de overige zeven ambities: we gaan op zoek naar slimme mobiliteitsoplossingen om onze ambities te bereiken.

2.1.3 Raakpunten met andere beleidsdomeinen

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



Figuur 7: Raakpunten met andere beleidsdomeinen

2.2 Strategische doelen

De acht overkoepelende ambities omvatten volgende strategische doelen waarnaar de vervoerregio in de toekomst streeft. De vervoerregio merkt op dat het regionaal mobiliteitsplan een planhorizon heeft van 2030. De streefdata die bij volgende doelen worden vermeld, zien we ook in deze context.

2.2.1 Anders

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



2.2.2 Vlot

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



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

2.2.3 Nabij

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



2.2.4 Veilig

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



2.2.5 Leefbaar

Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over hun straten en pleinen. Ze zijn aantrekkelijk en praktisch. In de stedelijke centra gaan we voor een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen. Goederen worden in de stadscentra van 2025 alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot.



2.2.6 Groen

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



2.2.7 Sociaal

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



2.2.8 Slim


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



Hoe kijken de burgers hier naar?

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

Grootste wensen voor de mobiliteit van de toekomst in regio Brugge

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

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

2.3 Operationele doelstellingen

Ambities en strategische doelen zijn niet altijd even meetbaar of tijdsgebonden. Daarom vertalen we ze in concrete operationele doelstellingen die nadien ook opgevolgd of gemonitord kunnen worden. De monitoring en evaluatie gebeurt op basis van indicatoren, waarmee we de operationele doelstellingen meten en de ambities opvolgen (zie hoofdstuk 5). Een uitgebreid overzicht van de verschillende operationele doelstellingen die vanuit de verschillende beleidskaders volgen, is opgenomen in bijlage 2.



3 VISIE PER THEMA

3.1 Ruimte

3.1.1 Inleiding

3.1.1.1 Ruimte in het regionaal mobiliteitsplan

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

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

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

ruimtelijk beleid. In het RMP worden geen uitspraken gedaan over die andere perspectieven.

3.1.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

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

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

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

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

Er kan met andere woorden gesteld worden dat plaatsen met een hoge knooppuntwaarde en/of met een hoog voorzieningenniveau zoveel mogelijk de ruimtevrage 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.

3.1.1.3 Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen

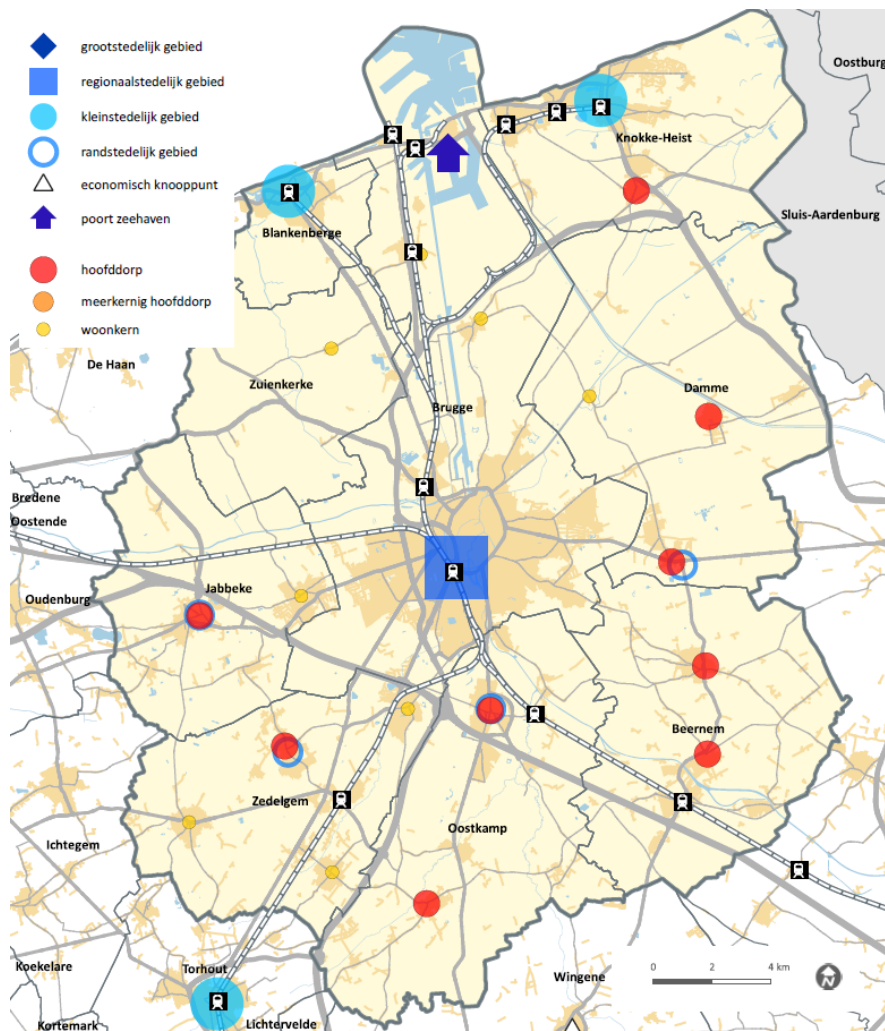
In het kader van de opmaak van de conceptnota van het **beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen** wordt, op basis van een aantal belangrijke uitdagingen voor de toekomst, een strategische visie geformuleerd. Deze strategische visie bepaalt de lange termijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie.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

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

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

3.1.1.4 Stedelijke gebieden, hoofddorpen en woonkernen

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



Figuur 8: Ruimtelijke structuur van de vervoerregio volgens RSV en het PRS

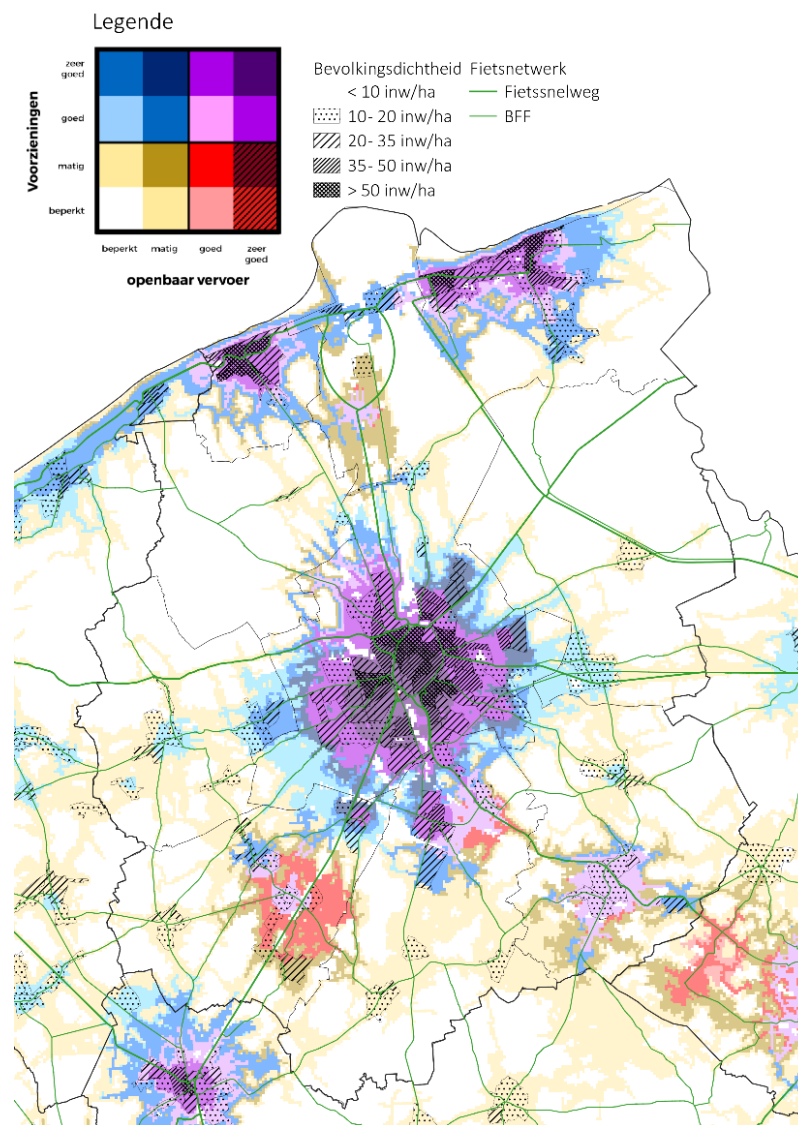
3.1.2 Wonen en mobiliteit

Vanuit mobiliteitsoogpunt vragen we dat het ruimtelijk beleid bij nieuwe (her)ontwikkelingen pro-actief inzet op **nabijheid**. We vragen aan het ruimtelijk beleid de ondersteuning om nieuwe woonontwikkelingen en herbestemmingen naar woonfunctie aan een aantal voorwaarden te onderwerpen:

We raden het ruimtelijk beleid aan om nieuwe woongelegenheden zo veel mogelijk in te plannen rond strategische collectieve vervoerknooppunten en op plaatsen met een aanvaardbare wandelen- en fietsafstand van een voldoende pakket aan basisvoorzieningen. Rekening houdend met het landelijke karakter en de lage bebouwingsdichtheid van sommige gemeenten in onze vervoerregio, wordt hiervoor best gefocust op de (regionaal- en klein-) **stedelijke gebieden** en de **hoofddorpen**, zoals aangeduid op Figuur 8. Daar kan kwalitatief verdicht worden op maat van het bebouwde weefsel, waarbij zo veel mogelijk een mix van woon- en andere functies wordt nagestreefd. De indicatoren **knooppuntwaarde** en **voorzieningenniveau** uit de **mobiscore** zijn handvatten die op niveau van de vervoerregio hiervoor gehanteerd kunnen worden. Zo wordt nabijheid gecreëerd, kunnen dagelijkse functionele verplaatsingen meer te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer gebeuren, en wordt de milieu-impact van mobiliteit gereduceerd. Tot slot moet hier ook aandacht voor zijn bij het **vernieuwen** van bestaande ruimte. Er wordt ingezet op het vernieuwen en optimaliseren van de ruimte op locaties waar de OV- en fietsbereikbaarheid voldoende is. Bij het vernieuwen van bestaande publieke ruimte suggereren we om OV, fiets en te voet te bevorderen ten opzichte van de auto. Daarnaast vragen we om na te gaan of er voldoende functiemix aanwezig is, en of er ingezet moet

worden op meer basisvoorzieningen. Op die manier worden woongebieden die nu op strategische locaties liggen, geoptimaliseerd, zowel qua dichtheid, als qua functiemix.

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



Figuur 9: Bevolkingsdichtheid, knooppuntwaarde en voorzieningenniveau en fietsnetwerk

We stimuleren het ruimtelijk beleid om bijkomende woningen en woonontwikkelingen¹ maximaal te realiseren op plaatsen waar vandaag al **een vlotte en veilige verbinding** voor **voetgangers** en **fietsers** naar de dichtstbijzijnde cluster van basisvoorzieningen beschikbaar is. Zo wordt de nood aan nieuwe infrastructuur beperkt en wordt prioriteit gegeven aan het afwerken van de huidige ontbrekende schakels in het **voetgangers- en fietsnetwerk** met nieuwe infrastructuur en/of verharding.

Mocht er hiervoor een aantoonbare woningbehoefte zijn, is niet alleen de locatie van nieuwe woonontwikkelingen, maar ook de **dichtheid** ervan van belang. Tegen 2050 moet ter hoogte van strategische collectieve vervoerknooppunten de woondichtheid in de vervoerregio toenemen met 50% ten opzichte van 2015, rekening houdende met de ruimtelijke kenmerken van het gebied. Om in vervoerregio Brugge bij te dragen aan deze doelstelling, wordt er op zoek gegaan naar de **optimale densiteit** voor elke locatie, waarbij gewaakt wordt op een goede mix van wonen en werken en een hoge leefkwaliteit. Via instrumenten van ruimtelijke ordening kan zo de dichtheid van (nieuwe) woonontwikkelingen verhoogd worden op plaatsen met een gunstige openbaar vervoer- en fietsbereikbaarheid én een voldoende basisvoorzieningsniveau, zonder dat dit ten koste gaat van de leefkwaliteit. Zo kan in de stedelijke gebieden en de hoofddorpen op een intelligente wijze de gewenste dichtheid van wonen en andere functies bekomen worden door te onderzoeken waar er met meerdere

bouwlagen kan gewerkt worden. De gemeente kan hiervoor een ruimtelijke visie opmaken. Er wordt bovendien over gewaakt dat inbreidingsmaatregelen de ruimtelijke draagkracht van de gemeentes op vlak van mobiliteit niet overschrijden en dat de leefbaarheid in de centra niet in het gedrang komt.

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

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

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

3.1.3 Tewerkstelling en mobiliteit

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

Er wordt aangeraden om tewerkstellingspolen maximaal te ontwikkelen en te verdichten op locaties die worden gekenmerkt door zowel een mix aan functies, als door een goede bereikbaarheid met duurzame modi, zoals opgenomen in Figuur 10. Door tewerkstelling, wonen en voorzieningen ruimtelijk te combineren met voldoende aandacht voor de leefbaarheid, wordt een **befietsbare vervoerregio** gecreëerd. Deze mix wordt gerealiseerd door bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor de dienstensector nabijheid van wonen en

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

Wanneer tewerkstellingsdichtheid en woondichtheid niet hand in hand kunnen gaan door de specifieke sector, vraagt de VVR Brugge aan het ruimtelijk beleid om maximaal in te zetten op een verknoping van deze tewerkstellingspolen met het fietsnetwerk. Zo willen we het aantal voertuigkilometers doen afnemen. De haven van Zeebrugge is een belangrijke tewerkstellingspool voor de vervoerregio, wat betekent dat er hier belangrijke winsten te behalen. De vervoerregio wil hier maximaal op inzetten door missing links op woon-werkverplaatsingen weg te werken en het bestaande fietsnetwerk te optimaliseren (onder andere fietssnelweg F34).

Naast het inzetten op fietsbereikbaarheid, is ook de bereikbaarheid met het **openbaar vervoer** van groot belang bij het ontwikkelen van nieuwe² of het verdichten van bestaande tewerkstellingspolen. Om

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.

nabijheid te creëren, suggereren we om zo veel als mogelijk werklocaties te ontwikkelen en te verdichten op plaatsen met een goede openbaar vervoer- en fietsbereikbaarheid en een voldoende pakket aan basisvoorzieningen. Vervoerregio Brugge wordt gekenmerkt door een goede treinbereikbaarheid. Voornamelijk de kustgemeenten en Brugge kennen een zeer goede treinbereikbaarheid. Daarnaast hebben heel wat andere gemeenten ook een treinstation. In de kustgemeenten draagt ook nog de kusttram bij tot een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

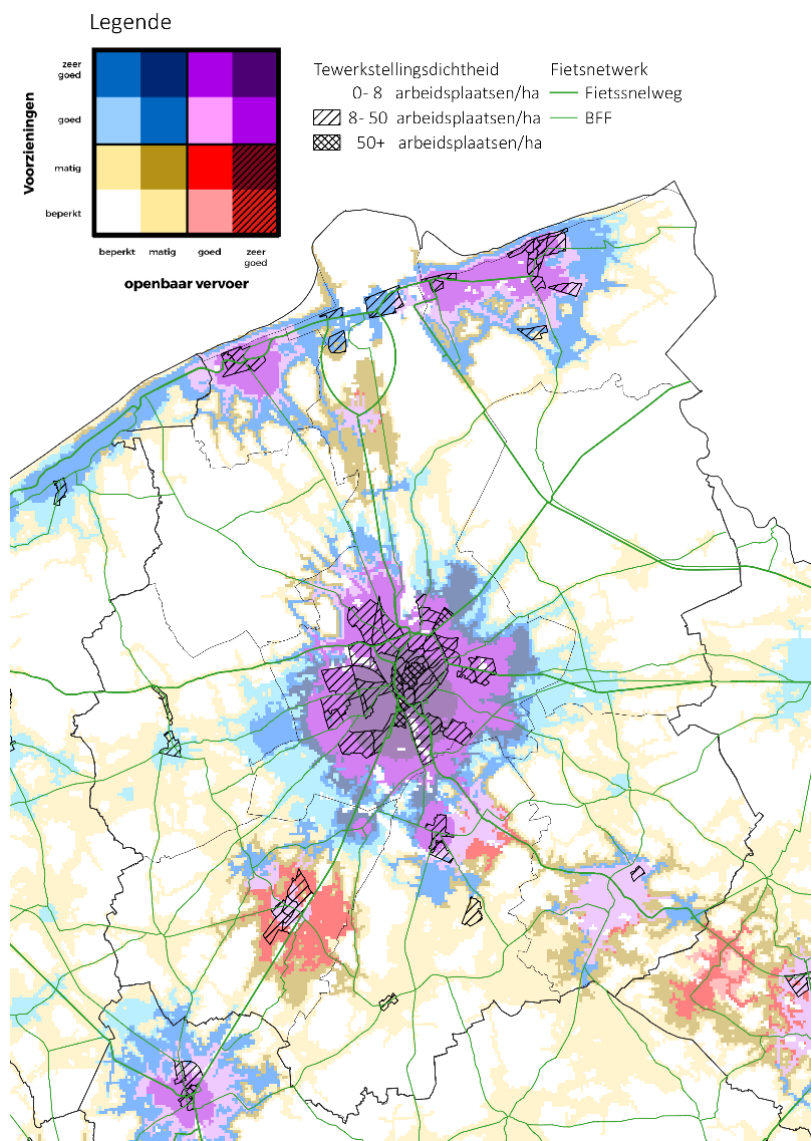
Als de opportuniteit zich hiertoe aandient, vragen we aan het ruimtelijk beleid om te onderzoeken of het mogelijk is om bedrijven die vanuit mobiliteitsoogpunt minder gunstig gelegen zijn te laten uitdoven. Deze kunnen dan een plaats krijgen op een nieuwe, meer strategisch gelegen locatie (zoals hierboven beschreven). Op die manier wordt de autoafhankelijkheid voor woon-werkverplaatsingen verder teruggedrongen en ondersteunen ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid elkaar. We wensen met andere woorden netwerken die rechtlijnig zijn. De keuze voor functies van ruimtelijke ontwikkelingen in landelijke gebieden mag er niet toe leiden dat de rechtlijnigheid van de netwerken, zowel het netwerk openbaar vervoer als het dragend netwerk, in vraag gesteld wordt.

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

verschillende mogelijkheden hieromtrent in de vervoerregio en ook daarbuiten.

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

Waar de industrie het niet toelaat om de werkgelegenheid in de buurt van bewoning te realiseren, is het opportuun om nieuwe vrachtgenererende ontwikkelingen zo veel mogelijk te enten op de spoor- en waterwegen of op het vrachtroutenetwerk.



Figuur 10: Tewerkstellingsdichtheid, knooppuntwaarde en voorzieningenniveau en fietsnetwerk

3.1.4 Transportinfrastructuur

Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem moet in vervoerregio Brugge dalen vanaf 2030 en wordt herleid tot 0 in 2050. Dit zal in 3 fasen verlopen.

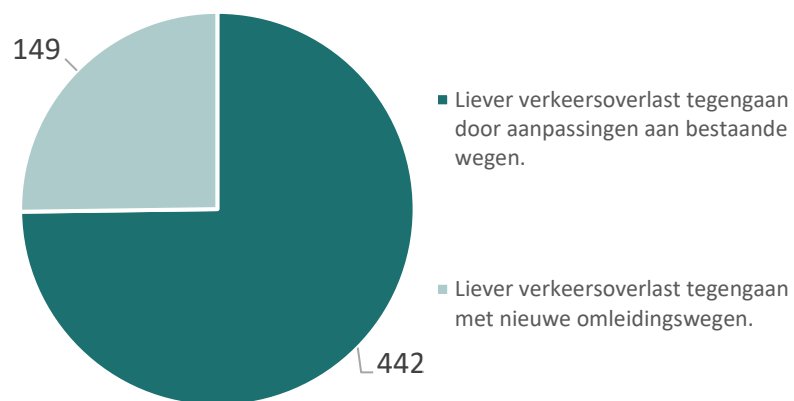
Waar nieuwe mobiliteitsinfrastructuur om woonontwikkelingen bereikbaar te maken toch onvermijdelijk is, suggereren we dat de ontwikkelaar meebetaalt aan enerzijds de uitbouw van die infrastructuur en anderzijds de evenwaardige ontharding op een andere plaats. Ook kunnen overbreedtes van wegen worden weggewerkt, waardoor bijkomende ruimte vrijkomt en kan worden onthard.

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

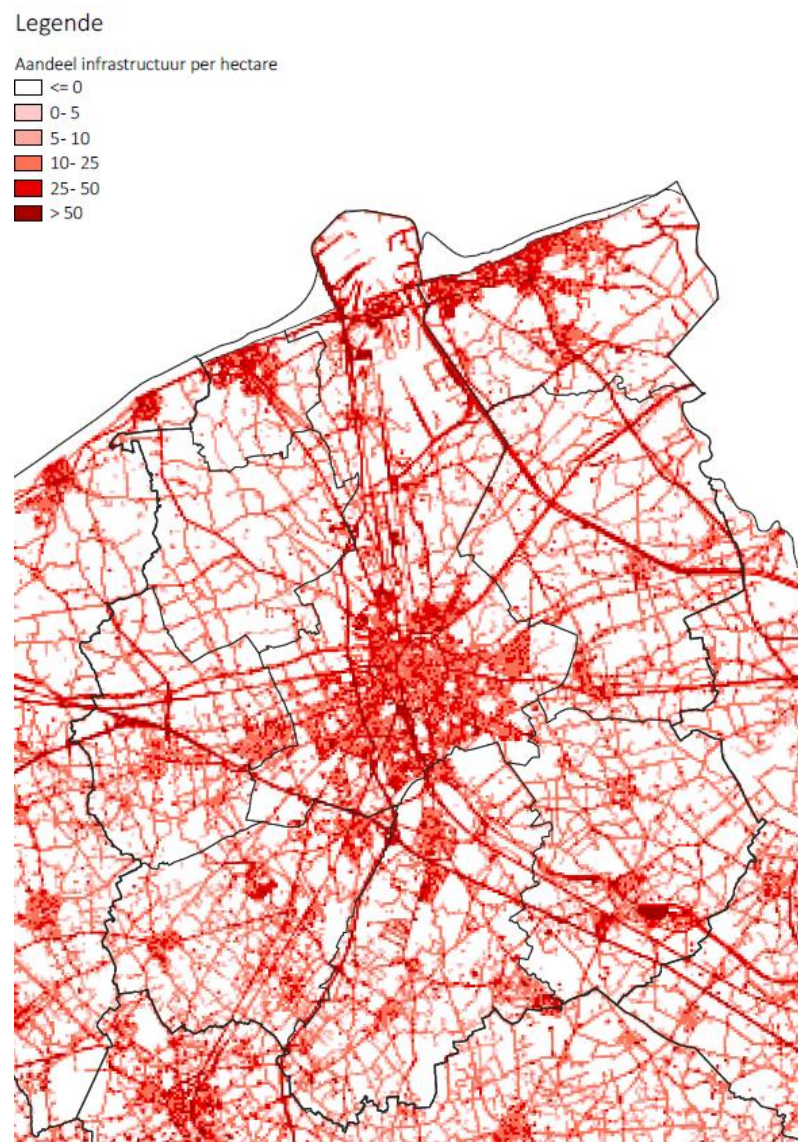
De aanleg van nieuwe weginfrastuctuur blijft mogelijk in vervoerregio Brugge. Wel gaan we zuinig en bedachtzaam om met bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem. Nieuwe verharding kan nog, maar ondergaat een toetsing die nagaat of de verharding niet **overgedimensioneerd** is.

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

aangelegd te worden om veilige fietsverbindingen te creëren. De expresweg N377 in Jabbeke kan in het kader van overdimensionering gedowngraded worden, zodat deze verbinding (deels) kan worden ingericht als fietsas. Daarnaast biedt dit profiel ook voldoende ruimte om in te zetten op natuurontwikkeling en te vergroenen.



Figuur 11: Resultaten burgerbevraging



Figuur 12: Aandeel infrastructuur per hectare. Op bepaalde locaties kan het aandeel infrastructuur per hectare hoog oplopen. Is dit overal noodzakelijk?

3.1.4.2 Fase 2: naar een dalend verloop in 2030

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

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

3.1.4.3 Fase 3: herleid tot 0 in 2050

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

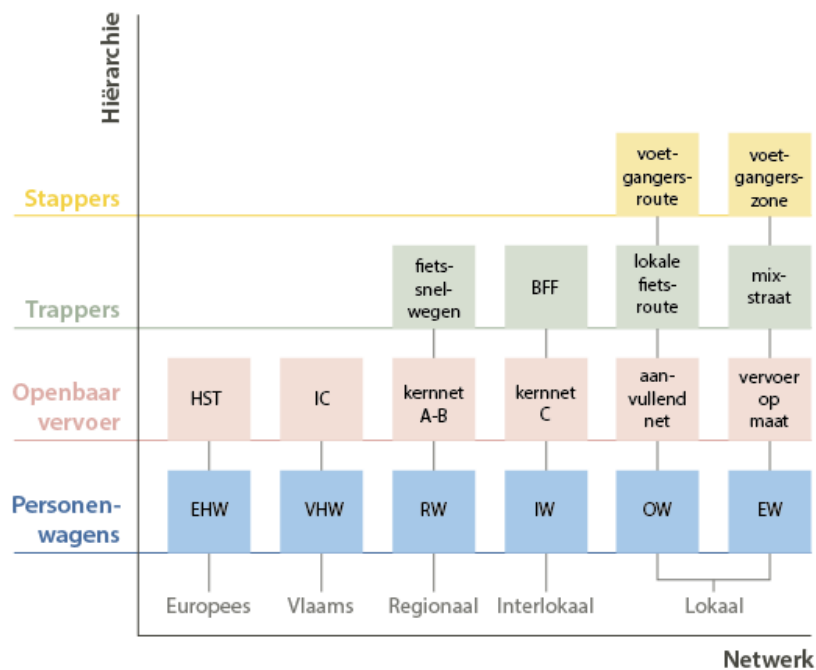
Effect van maatregelen

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

3.2 Wegencategorisering

3.2.1 Multimodale benadering

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



Figuur 13: Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk

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

3.2.2 Netwerkprincipes

3.2.2.1 Een nieuwe wegingcategorisering

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

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

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

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

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

Figuur 14: Oude en nieuwe wegcategorisering met netwerkniveaus en wegcategorieën

3.2.2.2 Netwerkstructuur

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

Hoofdwegennet

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

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

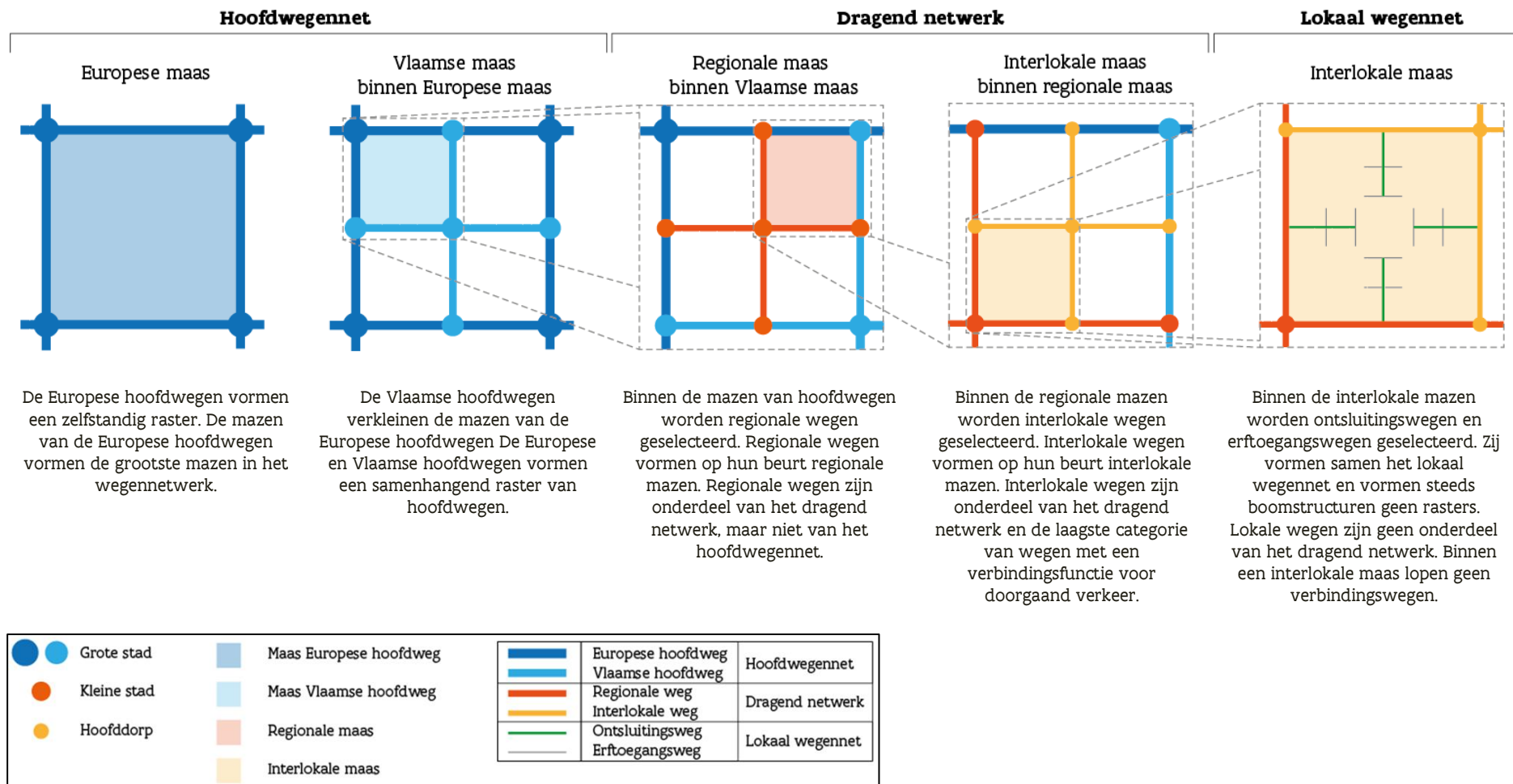
Dragend netwerk

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

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

Lokaal wegennet

De **lokale wegen** ontsluiten de gebieden binnen de interlokale mazen, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren, geen rasters. De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie voor het verkeer. Het doorsnijden van een interlokale maas wordt in principe onmogelijk gemaakt.



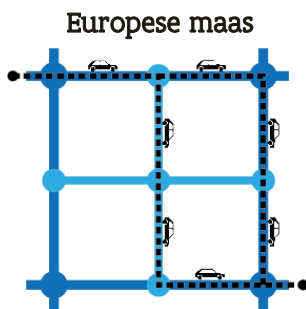
3.2.2.3 Een robuust wegennet

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

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

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

Reguliere situatie



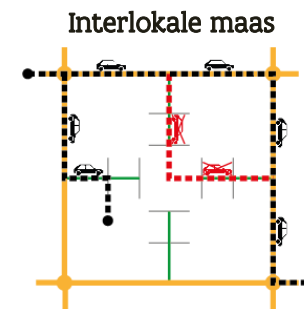
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen een samenhangend raster. Verkeer mag een maas van Europese hoofdwegen altijd doorsnijden via een Vlaamse hoofdweg



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.

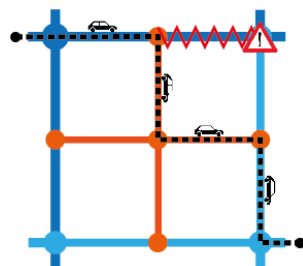


In een reguliere situatie mag verkeer een maas van regionale wegen niet doorsnijden via interlokale of lager geselecteerde wegen. De wegen binnen de regionale maas zijn alleen bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

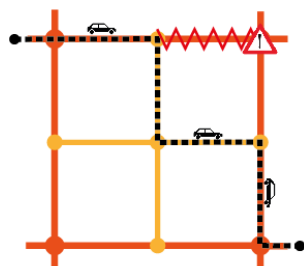


Verkeer mag en kan een maas van interlokale wegen nooit doorsnijden via lokale wegen. De wegen binnen de interlokale maas zijn alleen bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming binnen die interlokale maas.

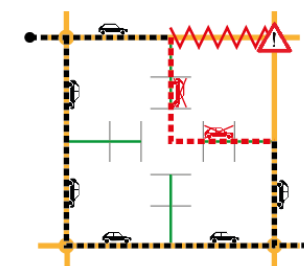
Verstorings



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

3.2.2.4 Hoe wordt de nieuwe wegencategorisering vastgelegd?

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

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

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

3.2.2.5 Selectiemethodiek

De wegencategorisering wordt als volgt geselecteerd door de vervoerregio:

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

- **Stap 5:** De input uit de bilaterale sessies wordt samengelegd en afgewogen om uiteindelijk te convergeren tot een coherent netwerk dat voldoet aan de netwerkprincipes³. Over het lokaal wegennet doet de vervoerregio geen uitspraken. Zowel de ontsluitingswegen als de erftoegangswegen vallen onder de bevoegdheid van de desbetreffende gemeentes.

3.2.3 Kwaliteitseisen

Voor het hoofdwegennet en het dragend netwerk zijn er twee brochures opgesteld die zullen fungeren als visiedocumenten voor de inrichting van het robuust wegennet⁴. We gaan hier voldoende pragmatisch mee om.

Effect van maatregelen

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

³ De exacte invulling van de wegencategorisering, net als het vrachtrouten netwerk en het fietsnetwerk, volgt in de volgende stap.

⁴ Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen:
https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_website%20%281%29.pdf

Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen:
[https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_RW_IW.p
df](https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_RW_IW.pdf)

3.3 Fiets

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

- Vademecum Fietsvoorzieningen (Vlaamse Overheid, 2022)
- Vademecum Vergeevingsgezinde wegen – deel kwetsbare weggebruikers (Vlaamse Overheid, 2020)
- Advies “een duurzame breedte voor fietsinfrastructuur” (Fietsberaad, 2018)

3.3.1 Netwerk

Het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets) moet in onze regio toenemen. In de vervoerregio Brugge zijn de afstanden behapbaar en werd er een fijnmazig fietsnetwerk uitgetekend. Het bestaande hiërarchische fietsnetwerk hanteren we als vertrekpunt⁵.

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

Het BFF is als volgt opgesteld:

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

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

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

Gelet op de ambities om het fietsgebruik te verhogen, gaan we als vervoerregio op zoek naar **de zwakke schakels** in het netwerk. Zwakke schakels kunnen zowel trajecten zijn die zeer slecht scoren qua inrichting, als onveilige schakels, alsook schakels waarvan de draagkracht vandaag wordt overstegen.

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

Om functioneel fietsverkeer aan te moedigen verknopen we alle **bedrijventerreinen** die een regionale mobiliteitsvraag creëren met het BFF en/of fietssnelwegennet. De **haven van Zeebrugge** is een van de belangrijkste regionale tewerkstellingspolen in onze vervoerregio en verdient dus een goede ontsluiting met de fiets (onder andere fietssnelweg F34). Hiervoor werd een **masterplan fiets** opgesteld door de stad Brugge en het havenbestuur MBZ. Doorheen het havengebied van Zeebrugge is momenteel al een noord-zuidverbinding opgenomen als onderdeel van het BFF-netwerk. Op die manier wordt in de toekomst – met de komst van een nieuwe brug over het Verbindingsdok – ook doorgaand fietsverkeer door de haven gefaciliteerd. Een verdere integratie in het bovenlokale fietsnetwerk is aan de orde.

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

3.3.2 Prioriteiten

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

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

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

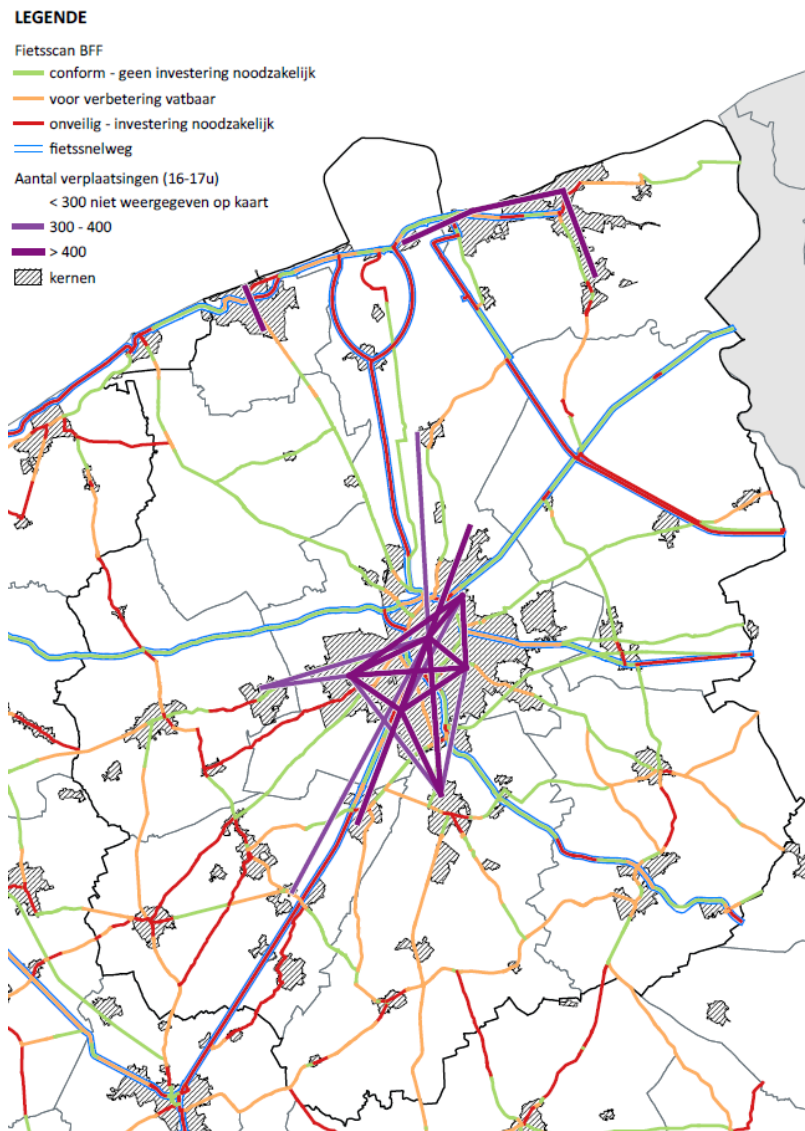
Daarnaast zijn er ook prioriteiten vanuit haalbaarheid. Bij het wegwerken van missing links en oncomfortabele links moet er maximaal samengewerkt worden tussen de verschillende gemeenten en kijken we naar de regionale partners voor coördinatie. We vragen aan de Vlaamse overheid om de focus op fietspaden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

Vaak zijn er verschillende routes mogelijk om verbindingen te leggen tussen aantrekkingspolen. Welke criteria we dan best gebruiken om één route als BFF te selecteren, is niet eenduidig toegepast. Bijvoorbeeld: selecteren we de verbindende gewestweg of selecteren we een parallelle route die autoluw is of gemaakt kan worden. Nadien is hier ook subsidiëring aan gekoppeld. We vragen aan Vlaanderen om de methodiek voor corridors in het BFF te herbekijken en na te gaan of meer uniformiteit hierin moet worden nagestreefd.

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

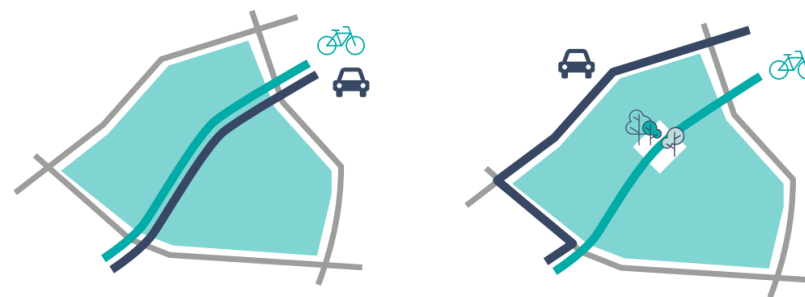
- Fietspotentieel (zie Figuur 15)
- Onveiligheid nabij scholen, vrachtverkeer en in overige situaties. De hiërarchie is terug te vinden in alinea 3.9.2.

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



Figuur 15: Fietsscan bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 2020 (Bron: Provincie West-Vlaanderen) en fietspotentieel (aantal verplaatsingen met alle modi)

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



- Een directe en snelle route door de wijk
 - Aantrekkelijk voor auto's én fietsers
 - Geen ruimte voor een fietspad
 - Fietsers gemengd met druk doorgaand verkeer
 - Onveilig, onprettig, inefficiënt
- Een filter leidt auto's uit de wijk weg, naar de verbindingsweg
 - De wijkroute is een verkeersluwe fietsroute
 - Fietsers gemengd met beperkt lokaal verkeer
 - Veilig, prettig, efficiënt

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

3.3.3 Gamechangers

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

Eén van de Vlaamse operationele doelstellingen stelt dat de fiets in stedelijke gebieden concurrentieel moet zijn met de auto. Dat wil zeggen dat de reistijd met de fiets nooit veel langer mag zijn dan met de auto. De vervoerregio Brugge is ambitieuzer: fietsverplaatsingen binnen stedelijke gebieden moeten minstens even snel of zelfs sneller zijn dan verplaatsingen met de auto. Daartoe vragen we aan de lokale overheden om het concept van **fix the mix**⁶, waar mogelijk en na een grondige analyse, toe te passen in de (ver)stedelijk(t)e gebieden, en bij uitbreiding de kernen van de vervoerregio Brugge.

Zoals reeds aangehaald in alinea 3.1.4 wensen we samen met het ruimtelijk beleid bedachtzaam om te gaan met verharding in functie van transportinfrastructuur. We detecteren wegen die **overgedimensioneerd** zijn voor (de functie die het dient te vervullen

voor) het gemotoriseerd verkeer en een interessante fietsverbinding vormen. Hier wordt de ruimte herverdeeld ten voordele van de fietser. We geven de fietser de ruimte die hij/zij verdient. Op die manier wordt er toekomstbestendig geïnvesteerd in (fiets)infrastructuur, zodat er ruimte is voor zowel de gewone fietser, als de speed pedelec, de bakfiets, ...

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

Voor landbouwwegen dient de oefening gemaakt te worden op welke landbouwwegen fietsverkeer en landbouwverkeer kunnen samengaan en op welke manier (fietspaden, gemengd verkeer, nodige ingrepen ...). Op die landbouwwegen nemen we maatregelen om het sluijverkeer te weren zoals tractorsluizen, snelheidsverlaging tot 30 km/u en kleine

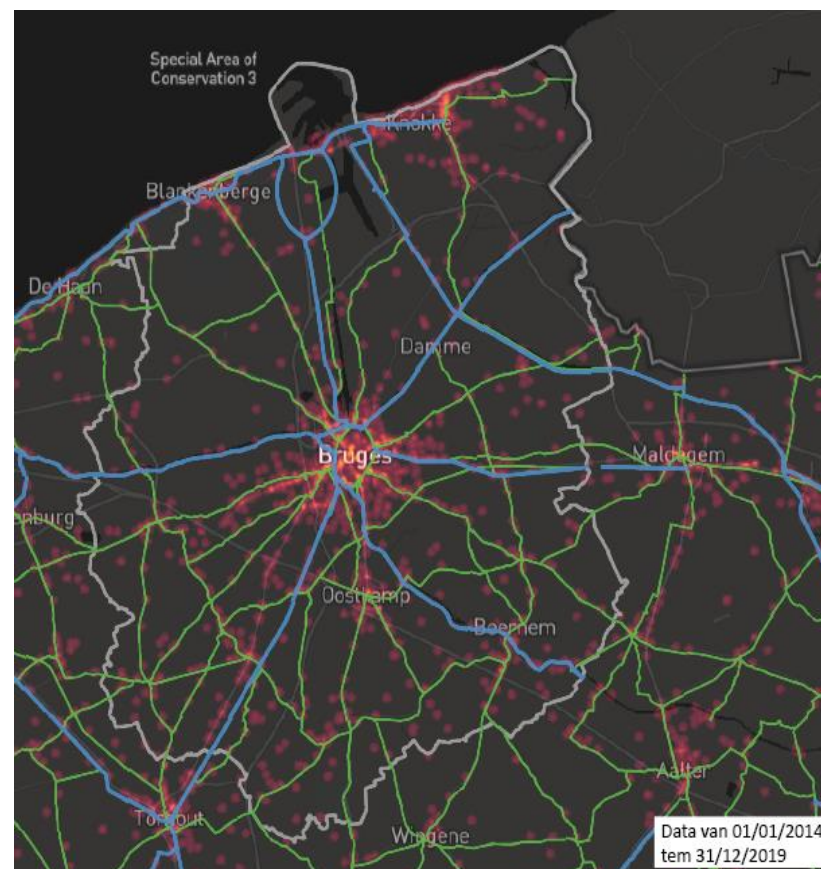
⁶ Zie rapport "fix the mix", Fietsberaad, 2018. Fix the mix is een breed concept: mobiliteitskamers worden vastgesteld waar er zich geen doorgaand verkeer mag begeven en waar er maximaal gemengd verkeer wordt gefaciliteerd, waarbij de fietsers en voetgangers de belangrijkste gebruikers zijn binnen de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

functionele doorsteken die de omrijfactor aanzienlijk inkorten. Om deze landbouwwegen als volwaardige fietsverbindingen te kunnen inzetten, moet er ook aandacht gaan naar de staat van deze wegen. Zo bevindt er zich regelmatig modder op landbouwwegen tijdens het oogstseizoen, ook hiertoe moeten maatregelen genomen worden. De landelijke wegen zijn dikwijls smal, terwijl landbouwvoertuigen steeds breder worden en fietsers en landbouwvoertuigen elkaar niet veilig kunnen kruisen. Uitwijkzones dienen voorzien te worden. Waar de landbouwwegen geen noodzakelijke functie meer vervullen voor het landbouwverkeer, weren we niet enkel het autoverkeer, maar ook het landbouwverkeer. De Vlaamse overheid heeft een nieuwe aanpak voor landelijke wegen opgemaakt in het functietoekenningsplan met het oog op veilige en goed uitgebouwde landelijke wegen. Dit instrument stelt de gemeenten in staat om het landelijk wegennet duurzaam te beheren.

Waar opportuun, wordt gekeken naar het inzetten van landbouwwegen of oude verbindingswegen die een alternatief bieden voor routes die vanuit het BFF worden voorzien langs gewestwegen.

3.3.4 Fietsveiligheid

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



Figuur 16: Fietsongevallen ten opzichte van het fietsnetwerk (fietsnelwegen en BFF) (Bron: federale politie, data 1/1/2014 - 31/12/2019)

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

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

Om de verkeersveiligheid verder te verhogen wordt in de toekomst verder ingezet op het ontwerpen van vergevingsgezinde fietspaden.

⁷ Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) – deel kwetsbare weggebruikers, AWW, 2020

3.3.5 Flankerend beleid

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

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



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

De vervoerregio Brugge grijpt elke opportuniteit aan om de fiets(er) meer in de kijker te zetten. Voor specifieke evenementen wordt gekeken naar voorbeelden zoals Utrecht heeft gedaan met zijn “Tour De Force Utrecht” toen de Tour de France er passeerde. Binnen deze context werkte de stad een aantal projecten uit, wat heeft gezorgd voor een versterking van het functioneel fietsgebruik.

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

3.3.6 Kwaliteitseisen

Zowel fietssnelwegen als BFF hebben veel verschillende gezichten: fietsstraten, fietspaden, jaagpaden, autoluwe wegen, aparte fietsbanen ... De kwaliteit van fietssnelwegen⁸ wordt beoordeeld op basis van de breedte van de route, de afscheiding van het autoverkeer en de toegelaten snelheid van het autoverkeer om te voldoen aan de veiligheidsbehoefte van een fietser. De beoordeling gebeurt in 3 categorieën: lage, gemiddelde en hoge kwaliteit. De Fietsscan⁹ brengt de staat en veiligheid van de bestaande fietsinfrastructuur in kaart. Het Vademecum Fietsvoorzieningen (Vlaamse Overheid, 2022) geeft aan aan welke kwaliteitseisen alle fietsvoorzieningen op en langs fietsnetwerken moeten voldoen. Fietsberaad geeft in haar advies¹⁰ inzicht in welke breedte van fietsinfrastructuur in een bepaalde omgeving wenselijk is of op welke capaciteit een bepaald fietspad

berekend is. Daarnaast geeft het advies ook aanbevelingen van nieuwe standaardbreedtes. De basisfilosofie hierbij luidt dat een comfortabel fietspad zoveel als mogelijk toelaat om standaard met twee fietsers veilig én comfortabel naast elkaar te rijden.

Effect van maatregelen

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

⁸ www.fietssnelwegen.be

⁹ www.west-vlaanderen.be/sites/default/files/2021-02/fietsscan%202021.pdf

¹⁰ Een duurzame breedte voor fietsinfrastructuur (Fietsberaad, 2018)

3.4 Openbaar vervoer op lange termijn

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

3.4.1 Openbaar vervoer als gelaagd en integraal systeem

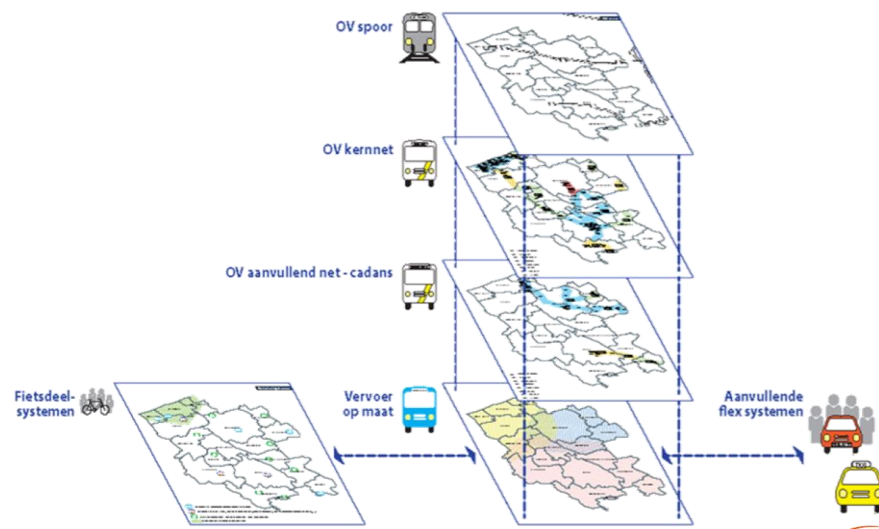
3.4.1.1 Netwerk

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

- Het **treinnet** vormt de ruggengraat van het gehele systeem en zorgt voor intergewestelijke en interregionale verbindingen tussen interregionale knopen.
- Het **kernnet** is de ruggengraat van het stads- en streekvervoer. Bussen en trams verbinden kernen met elkaar, bedienen centraal gelegen attractiepolen en verbinden voorsteden met andere steden.
- In het **aanvullend net** zorgen bussen voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, maakt deel uit van dit net.

- Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het **vervoer op maat** met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten zoals de Havenbus.

In de belangrijke stations (Brugge, Blankenberge en Knokke) sluiten kernnet en aanvullend net hierop aan. Andere knooppunten zorgen voor de afstemming tussen de verschillende lijnen van kernnet en aanvullend net en van het vervoer op maat of tussen het treinnet en de functionele lijnen of het vervoer op maat.



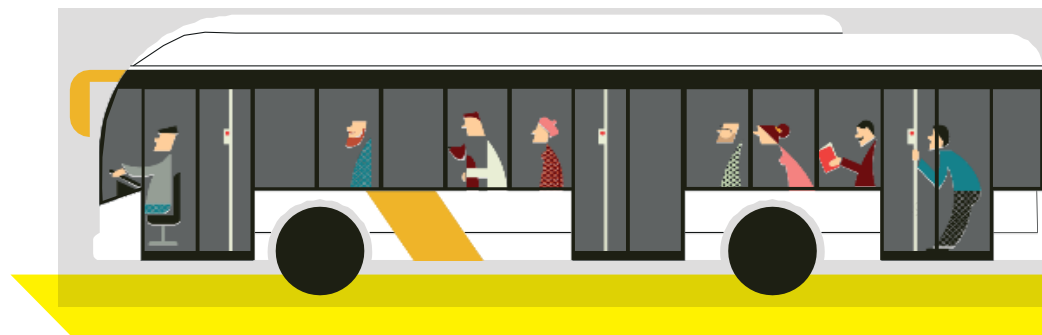
Op al deze knooppunten is het aanbod optimaal op elkaar afgestemd, met comfortabele overstap- en parkeermogelijkheden en korte wandelroutes tussen de modi en een breed aanbod aan andere mobiliteitsvoorzieningen zoals deelwagens, deelfietsen, etc. Zo werken we aan een integraal en multimodaal duurzaam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

3.4.1.2 Nieuw Openbaar vervoerplan 2021

Het netwerk voor openbaar vervoer is opgebouwd conform de principes van het decreet basisbereikbaarheid. De belangrijkste speerpunten zijn:

- Een busnetwerk dat zowel qua reismogelijkheden als qua dienstregeling beter wordt afgestemd op het treinnetwerk van de NMBS en inspeelt op de effectieve vervoersvraag tussen kernen;
- Inzetten op sterke stamassen, dus hogere frequenties op die assen waar de grootste verplaatsingsstromen worden vastgesteld, zowel tijdens weekdays als in het weekend;
- Het bundelen van een aantal buslijnen op grote assen waardoor frequenter, maar ook sneller gereisd kan worden;
- Een geïntegreerd avond- en nachtnet met latere ritten op de sterke stamassen binnen stad Brugge en in de regio.

Het volledige overzicht van het nieuwe openbaarvervoerplan is terug te vinden in 'Nieuw Openbaarvervoerplan 2021' (2020). De hoofdstukken van het 'Nieuw Openbaarvervoerplan 2021' die relevant zijn voor dit thema van het regionaal mobiliteitsplan zijn terug te vinden in bijlage 4.

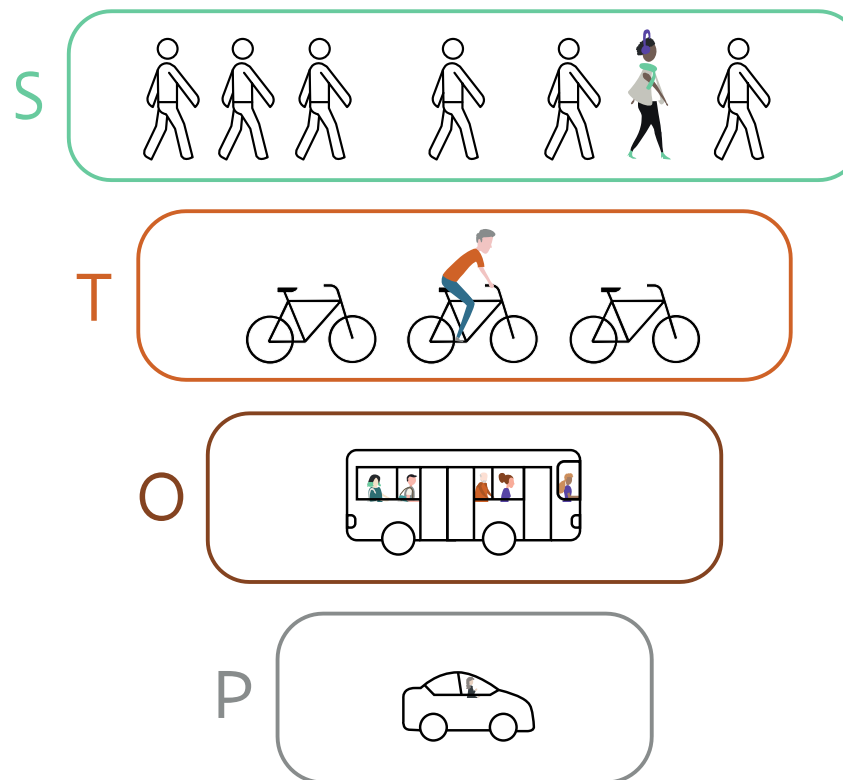


3.4.2 Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer

Binnen het STOP-principe bevindt het openbaar vervoer zich tussen de duurzame fietsmodus en de niet-duurzame automodus. We stimuleren de modal shift richting duurzame vervoersmodi. Dat impliceert dat de kwaliteit van het aanbod (stiptheid, reistijd, comfort) voldoende goed moet zijn om autogebruikers te verleiden om de auto thuis te laten.

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

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



Figuur 18: Het STOP-principe

3.4.3 Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein, tram en bus

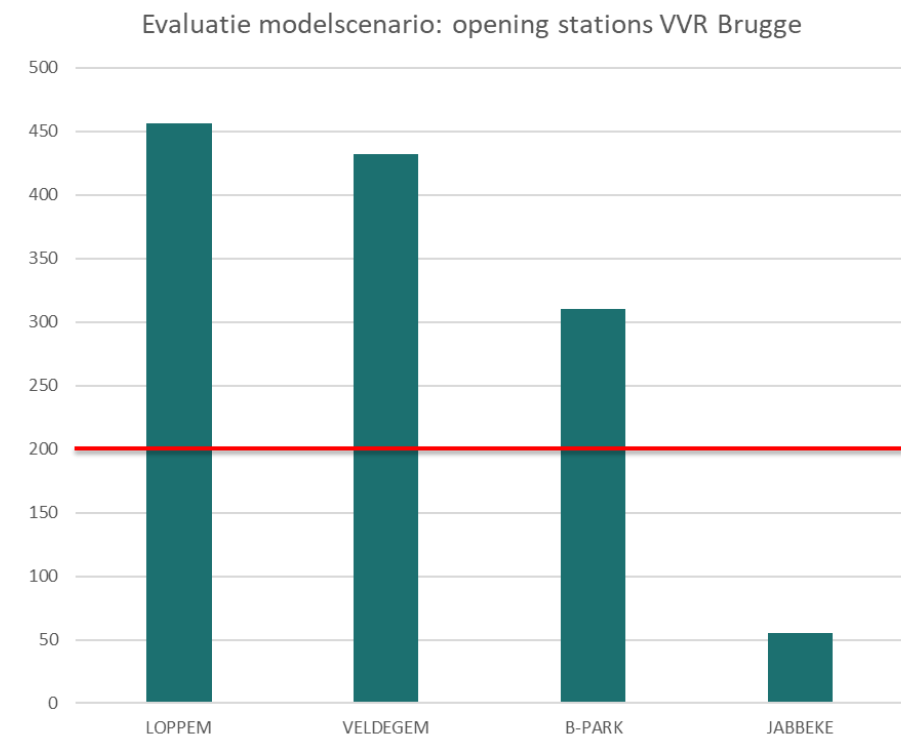
Het decreet basisbereikbaarheid legt het principe van een **vraaggericht investeringsbeleid** met een **optimale inzet van vervoers- en financiële middelen** op.¹¹ De grootte van de vervoersstroom op een bepaalde relatie dient overeen te komen met het aanbod op die verbinding. We willen geen overvolle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

Met behulp van het verkeersmodel werd een ideaal OV-scenario onderzocht (zie hoofdstuk 4). Het ideaal OV-scenario omvat een grote reeks verbeteringen voor OV, waarvan het niet realistisch is dat deze allemaal tegelijkertijd zullen worden uitgevoerd. Het doel hiervan is om de meest zinvolle maatregelen voor de vervoerregio te identificeren. Zo verkenden we de opening van vier nieuwe treinstations:

- B-park
- Jabbeke
- Loppem

¹¹ Decreet Basisbereikbaarheid, art. 4 en 5

– Veldegem



We concluderen dat bij een opsplitsing van het treinaanbod tussen Brugge en Kortrijk in een aparte IC-trein en L-trein, er mogelijk voldoende potentieel (> 200 opstappers per dag¹²) is om de L-trein bijkomend te laten halteren in Loppem en Veldegem. Ook het station B-park op de IC-lijn tussen Blankenberge en Brugge zou voldoen aan

¹² In het verleden door NMBS reeds gehanteerd in functie van te heropenen stations.

het minimale aantal reizigers. Het is echter gewenster om het station te situeren op de L-lijn tussen Zeebrugge en Brugge, met voorziening van een verbinding (tunnel) naar B-park. Voor een station op deze locatie zal nog bijkomend potentieelonderzoek nodig zijn.

Uit het verkeersmodel concluderen we eveneens dat de tangentlijn Beernem-Torhout potentieel heeft om aan een hogere frequentie te rijden en blijkt verder onderzoek van de mogelijkheid om missing links in het NMBS-netwerk op te vangen met (snel)bussen.

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

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

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

Tenslotte zetten we op niveau van het aanvullend net ook in op de verbindingen tussen kernen die **meer dan een kwartiertje fietsen** uit

elkaar liggen en waar voldoende verplaatsingen tussen zijn om een regulier busaanbod te verantwoorden, zonder een overaanbod te creëren. Daarnaast speelt het **stadsnet** van Brugge een rol binnen de agglomeratie om de deekernen met elkaar te verbinden en de stedelijke attractiepolen te ontsluiten. Binnen vervoer op maat zullen de concepten zoals bijvoorbeeld de Havenbus gemonitord en waar nodig bijgestuurd of zelfs uitgebreid worden naargelang het gebruik en de noden.

3.4.5 De link maken met de omliggende regio's

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

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

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

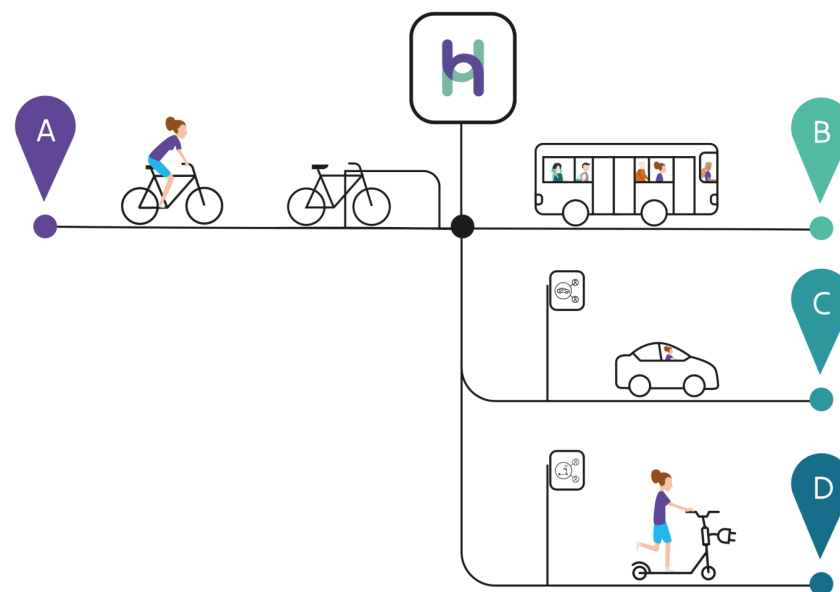
Aan de westkant richten we ons op het stedelijk gebied van **Oostende** via het spoornet en het busnetwerk en bij uitbreiding de rest van het stedelijk netwerk van de **Kust**.

3.4.6 Knopen en Hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit

De verschillende lagen en lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in knooppunten. Deze **knopen zijn hiërarchisch geordend** op basis van de hoppinlogica, van een grote interregionale knoop in Brugge tot lokale haltes in de kernen. Op een aantal punten spreken we ook van 'tijdsknopen' wanneer trein en bus aansluiting geven op elkaar en 'frequentieknopen' waar meerdere lijnen met hoge frequenties samenkomen. Op sommige punten zijn ook andere diensten en voorzieningen aanwezig zoals een lockersysteem voor pakjes, realtime-info over het openbaar vervoer of laadpalen. De inrichting gebeurt conform Ontwerpwijzer Hoppinpunten (Vlaamse Overheid, 2022) en Inspiratieboek Attractieve Mobipunten (Vlaamse Overheid, 2019)

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. We vragen aan de NMBS om zo veel mogelijk treinen met mogelijkheid om fietsen te stallen te voorzien en

deze plekken, indien nodig, ook maximaal voor te behouden voor reizigers met fietsen.



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

Om de trein en tram, maar vooral de bus de concurrentie te laten aangaan met de auto, moeten we op de corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op **frequentie, amplitude, commerciële snelheid** en **betrouwbaarheid**. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen hoog- en laagseizoen, piek- en daluren.

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 commerciële snelheid is betrouwbaarheid ook essentieel. Doorstromingsproblemen waar de bus mee aanschuift met de auto zorgen niet alleen voor een tragere algemene snelheid maar ook voor vertragingen en afgeschafte ritten. Daarom moeten we slimme doorstromingsmaatregelen nemen om de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren, zodat pendelaars steeds op de trein, tram of bus kunnen rekenen om op tijd hun bestemming te bereiken.

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

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

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

Toerisme is een belangrijk aspect voor onze vervoerregio. Daarom zetten we tijdens toeristische periodes in op een **versterkt openbaar vervoer aanbod** van en naar toeristische attractiepolen/gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk. Bij de organisatie van evenementen moet de organisator de mobiliteitsimpact onderzoeken. Vervolgens wordt er bekeken welke rol het openbaar vervoer hierin kan spelen. Op deze manier willen we ook voor toeristische en recreatieve verplaatsingen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren.

3.4.10 Versterking openbaar vervoer koppelen aan ruimtelijke ordening

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

3.4.11 Kwaliteitseisen

De vervoerregio vraagt om het openbaar vervoer, en bij uitbreiding mobiliteit, te bekijken vanuit het perspectief van kinderen, jongeren, ouderen, senioren, mensen met een beperking, inkomenszwakkeren...

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

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

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

Binnen die beoordeling wordt een onderscheid gemaakt in ambitieniveau tussen stedelijke omgevingen en de andere gebieden. De vooropgestelde streefdoelen op vlak van doorstroming bedragen voor zowel betrouwbaarheid als efficiëntie minstens 85%¹³. De commerciële snelheid is hierbij een inherent onderdeel van de betrouwbaarheids- en efficiëntiescores.

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

Effect van maatregelen

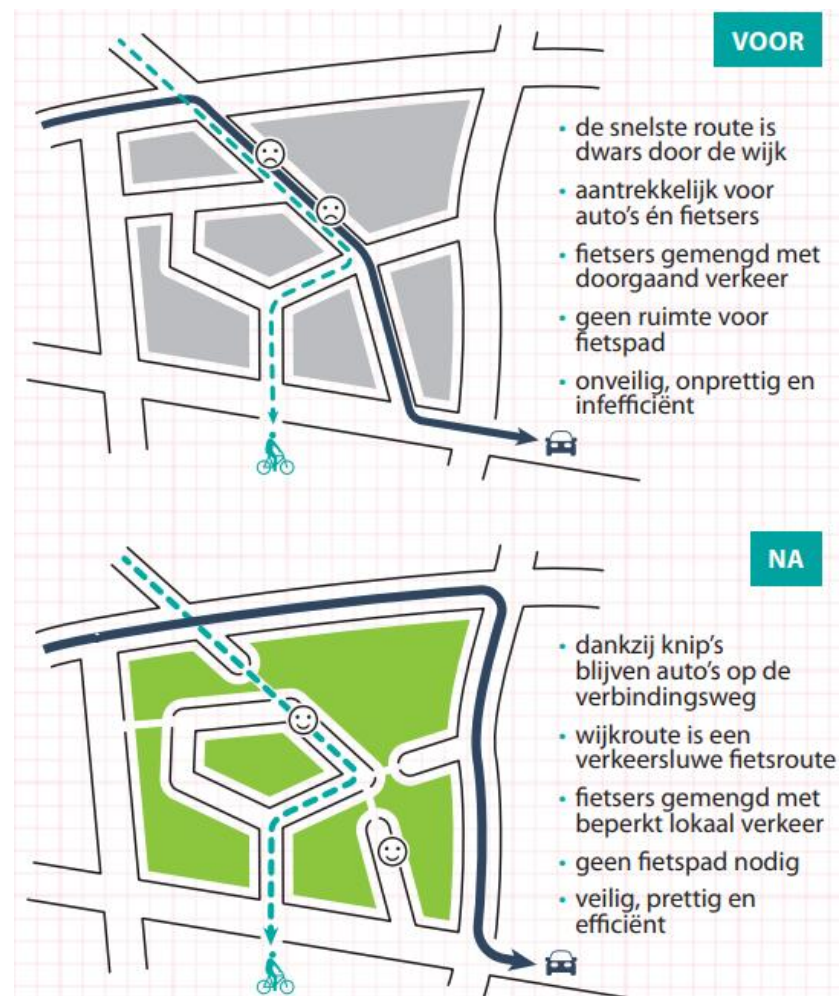
Uit een verkenning met het verkeersmodel blijkt dat we door te investeren in openbaar vervoer een (beperkte) modal shift kunnen bereiken. Het effect is nog vele malen groter in combinatie met een kost/weerstand voor het autoverkeer. Hoofdstuk 4 gaat hier dieper op in.

3.5 Autoverkeer

3.5.1 Minder autokilometers

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

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



Figuur 19: Kernmaatregelen van een fix the mix-wijk¹⁴ (Bron: Fietsberaad)








¹⁴ Een van de maatregelen in een fix the mix-wijk is een knip. Onder knips worden ook slimme filters verstaan.

In tweede instantie zetten we in op een betere concurrentiepositie voor de alternatieve vervoersmodi. We maken het gebruik van duurzame modi aantrekkelijker door hen meer voorrang te verlenen, zodat deze geen last hebben van files en vertragingen (het gevolg van een te hoog autogebruik). Ook ontmoedigen we het gebruik van de auto in het centrum en kernen van onze steden en gemeenten (bijvoorbeeld door het nemen van circulatiemaatregelen), rekening houdend met de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau. In stedelijke gebieden en woonkernen wordt er ingezet op het fix the mix concept¹⁵. In het buitengebied werken we aan autoluwe mobiliteitskamers, onder meer door functies toe te kennen aan de landelijke wegen. Hiermee geven we verdere invulling aan de principes van de nieuwe wegencategorisering.

Het autogebruik wordt verder gestuurd, waarbij er op niveau van de hogere overheden een aantal handvaten voorhanden zijn, zoals kilometerheffing en de fiscaliteit rond bedrijfswagens. Daarmee gecombineerd wordt in de toekomst meer ingezet op het fix the mix concept.

¹⁵ 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.

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

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

Figuur 20: Resultaten burgerbevraging

We maken de gebruiker bewuster van de verborgen kosten van autogebruik: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... We zetten in op een sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen. Dit kan onder andere gerealiseerd worden door het gebruik van een eigen auto duurder te maken. Rekeningrijden voor personenwagens kan het autogebruik verminderen en de modal shift mee ondersteunen. Vanuit alle bevestigingen en stakeholdersessies blijkt een sterke vraag naar een kilometerheffing. Op niveau van de vervoerregio lijkt het invoeren hiervan niet realistisch. Daarom wordt er aan de hogere overheden gevraagd naar stimuleringsmaatregelen om de shift naar duurzame modi te bewerkstelligen.

Tot slot vraagt de vervoerregio aan de federale overheid om **salariswagens en het extralegaal voordeel van bedrijfswagens** op termijn te herdenken in functie van duurzaamheid en de modal shift.

Effect van maatregelen

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

¹⁶ Clean Power for Transport: onder de uitvoering van het Vlaamse Actieplan "Clean Power for Transport (CPT)" wordt een projectsubsidie verleend voor een aantal thema's via een jaarlijkse oproep, bijvoorbeeld voor laadinfrastructuur.

3.5.2 Groenere autokilometers

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.

Tegen 2030 daalt de uitstoot van transport met 23% ten opzichte van 2005. Tegen 2050 is de transportsector emissievrij. We suggereren vanuit de vervoerregio Brugge naar Vlaanderen toe om het gebruik van emissiearme voertuigen te bevorderen ten opzichte van voertuigen op fossiele brandstoffen. Een gebiedsdekkende uitrol van laadpalen voor elektrische wagens door MOW is lopend over heel Vlaanderen. De verschillende gemeenten van de vervoerregio Brugge zijn reeds betrokken bij het CPT-initiatief¹⁶. Vanuit de vervoerregio kan dit Vlaams actieplan benut worden bij de uitrol van een gebiedsdekkend systeem van laadpalen, maar we vragen om dit te combineren met een beleid dat erop gericht is om ook het aantal auto's te verminderen. Zo voorkomen we een wildgroei aan laadpalen en een grote nood aan publieke parkeerplaatsen hiervoor.

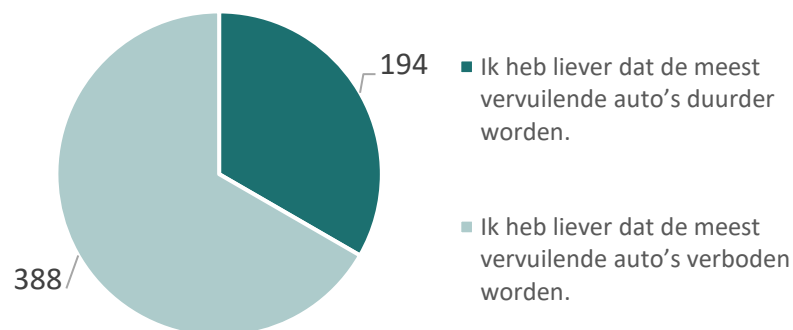
Daarnaast vragen we Vlaanderen ook te investeren in groenere voertuigen voor het **openbaar vervoer** en het uitrollen van laadinfrastructuur voor vrachtwagens te faciliteren.

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

We zijn geen voorstander om op lokaal of regionaal niveau met lage emissiezones te werken. We wensen, in lijn met de resultaten van de burgerbevraging, de Vlaamse plannen te ondersteunen voor het weren van vervuilende wagens tegen 2029 op het hele Vlaamse grondgebied. Niet iedereen heeft bovendien de mogelijkheid om een minder vervuilende wagen aan te schaffen: daarom moet er ook gelijktijdig op modal shift ingezet worden.

De resterende auto- en voertuigkilometers worden emissievrij gemaakt door verder in te zetten op de uitrol van elektrische laadpalen.

Op lange termijn willen we verder gaan en vragen we aan Vlaanderen om maatregelen te treffen om naast salariswagens ook de eigen wagens op fossiele brandstoffen minder te bevoordelen en het aandeel af te bouwen. Dit is pas mogelijk indien gelijktijdig volwaardige alternatieven worden voorzien. Zo bouwen we verder aan een **volledig emissiearm personenvervoer tegen 2050**.

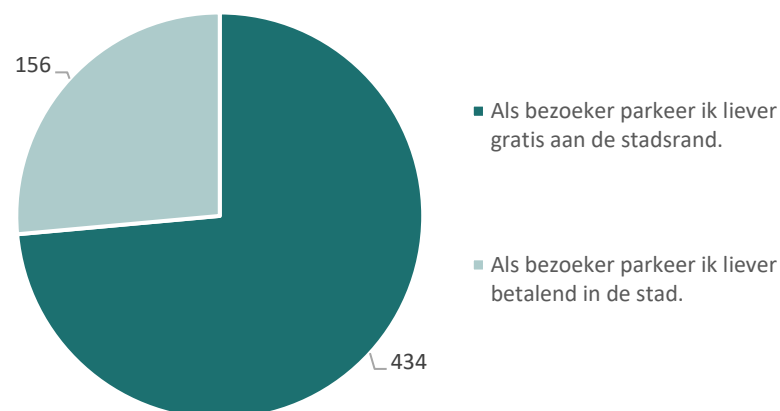


Figuur 21: Resultaten burgerbevraging

3.6 Parkeren

3.6.1 Relatie tot thema ruimte

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



Figuur 22: Resultaten burgerbevraging

3.6.2 Regionale parkings

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

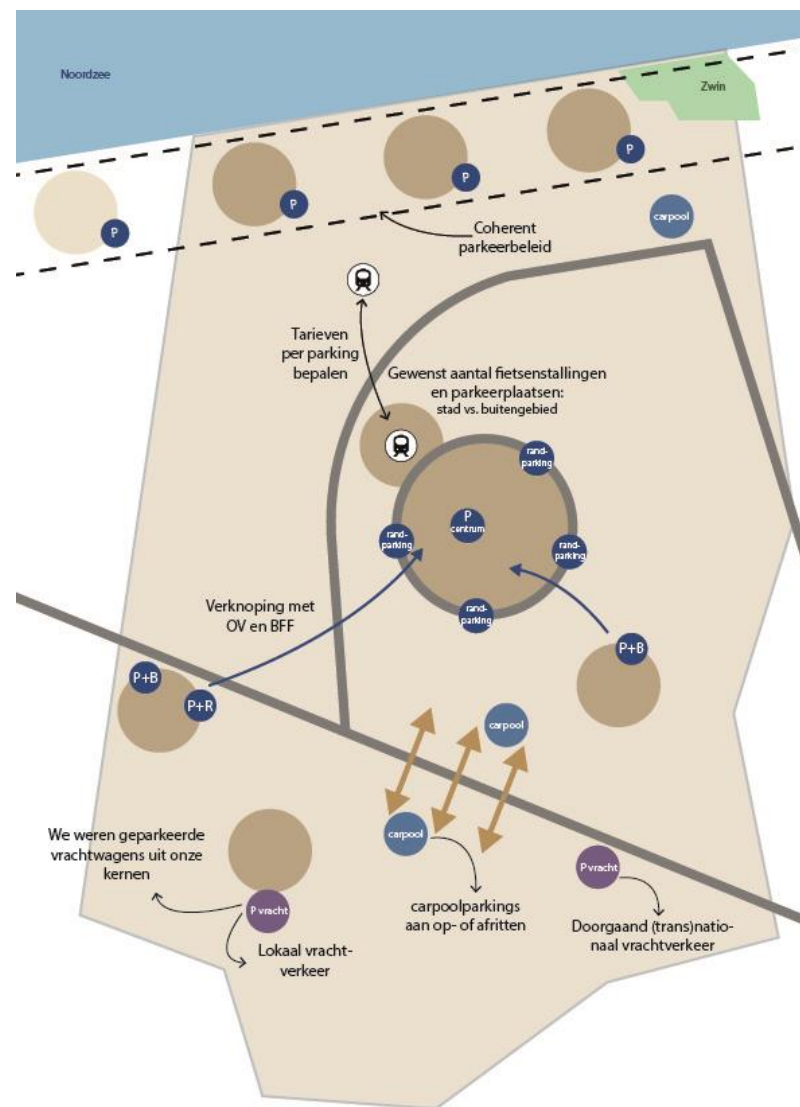
Voor de drie kustgemeenten opteren we voor een consistent parkeerverhaal dat voor elke kustbezoeker duidelijk is en zoekverkeer maximaal uitsluit. We gaan hierbij ook op zoek naar de mogelijkheden om bepaalde parkings een andere invulling te geven buiten het toeristische seizoen. Ook mobilhomes zorgen op sommige plaatsen in onze vervoerregio voor een zekere parkeerdruk. In een overkoepelende parkeervisie wordt op regionaal niveau vastgelegd welke parkings bestemd zijn voor mobilhomes en hiervoor worden ingericht.

Stationsparkings zijn van belang op regionaal niveau. In de eerste plaats gaat het over een gewenst aantal fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen in functie van een vooropgestelde modal split per treinstation, waarbij rekening gehouden wordt met het aantrekkingsgebied. De fietsenstallingen zijn voldoende kwaliteitsvol en diefstalbestendig. De tarieven worden zo bepaald dat ze binnen de regio het gewenste gedrag faciliteren: het betalend stationsparkeren in station A mag bijvoorbeeld niet voor negatieve effecten zorgen in station B. Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met ruimtelijke differentiatie: stedelijke en toeristische gebieden vragen een andere aanpak dan buitengebieden en afstemming met het lokale parkeerbeleid is belangrijk. De NMBS hanteert een nationale strategie die op een gelijkaardige manier in heel België wordt toegepast. Er wordt wel steeds in overleg gegaan met de betrokken gemeenten op zoek naar maatregelen die de visie op regionaal niveau ondersteunen.

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

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

P+R's en P+B's worden gelinkt aan de Hoppinpunten in onze vervoerregio en we voorzien een goede verknoping met het OV en het BFF.



Figuur 23: Regionale principekaart parkeren

3.6.3 Vrachtwagenparkeren

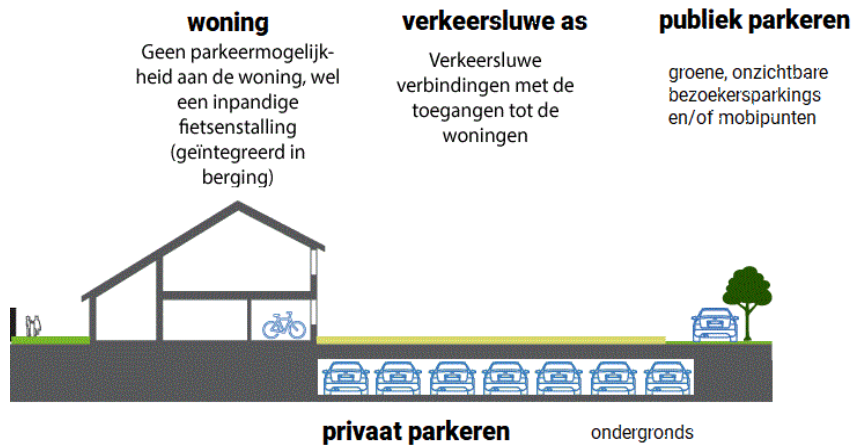
Tegen 2030 moet het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten sterk gedaald zijn. Daarom weren we geparkeerde vrachtwagens uit onze woonkernen. We onderzoeken als vervoerregio welke oplossingen hiervoor mogelijk zijn. Door bedrijvenzones bijvoorbeeld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

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen lokale vrachtwagens en doorgaand vrachtverkeer. De lokale vrachtwagenchauffeur die 's nachts de vrachtwagen dient te parkeren is eerder een lokale aangelegenheid. Voor de lokale vrachtwagenchauffeurs kan er voornamelijk ingezet worden op bestaande infrastructuur op bedrijventerreinen. Doorgaand (trans)nationaal vrachtverkeer dat de snelweg verlaat om tijdelijk te parkeren, moet op een regionaal niveau aangepakt worden. Deze moeten vooral een plaats krijgen langs en/of nabij snelwegen. Zowel voor de gemeenten rond de haven van Zeebrugge als aan de op- en afritten van de E40 en de E403 is dit van groot belang. We vragen aan Vlaanderen hier een kader toe te bieden, gezien het om bovenregionaal vrachtverkeer gaat.

3.6.4 Toekomstgericht beleid via parkeerverordening

Het gebruik van de auto moet sterk afnemen in onze vervoerregio. Dat begint bij de auto aan de woning. We adviseren dat elke gemeente van de vervoerregio in zijn parkeerverordening opneemt dat een fietsenberging die vlotter bereikbaar is dan een autoparkeerplaats verplicht is. Bij grotere projecten wordt collectief parkeren nagestreefd en vertrekt de inrichting vanuit het hoofdzakelijk gebruik van zachte vervoersmodi. Hierbij dient er een doordacht onderscheid gemaakt te worden tussen stedelijke gebieden en landelijke gebieden. Het opstellen van (fiets)parkeernormen gebeurt in functie van de nabijheid van het station, densiteit, knooppuntwaarde, voorzieningenniveau, demografie ... In functie van het toenemende gebruik van deelmobiliteit wordt binnen de vervoerregio ook een beleid voor deelwagens uitgewerkt.

De vervoerregio adviseert dat de verschillende gemeenten aan de slag gaan met parkeerverordeningen, waarbij de fietsenberging vlotter bereikbaar moet zijn dan de autoparkeerplaats en dat de gemeenten hierover onderling ook praktijken met elkaar uitwisselen.



Figuur 24: Concept toekomstgericht beleid inzake parkeernormen

Daarnaast is het ook de bedoeling dat er zo veel mogelijk duurzame vervoersmodi gebruikt worden voor de woon-werkverplaatsing.

Hiervoor kijken we naar de mogelijkheid om een parkeernorm met een maximaal aantal parkeerplaatsen op werklocaties op te leggen. Hier wordt uiteraard ook rekening gehouden met de specifieke ruimtelijke context van de werklocaties: kantoorgebouwen aan een treinstation zijn vlotter bereikbaar met duurzame vervoersmodi dan de haven.

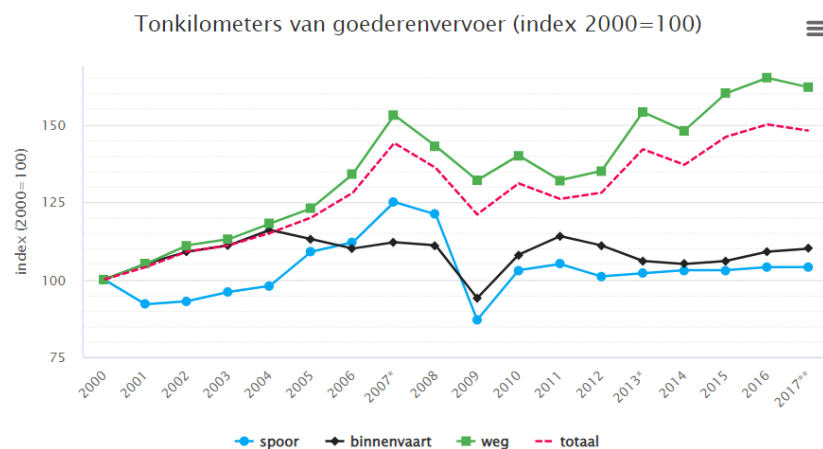
Effect van maatregelen

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

3.7 Logistiek

3.7.1 Modal shift goederenvervoer

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



Figuur 25: Evolutie tonkilometers goederenvervoer, 2000-2017 (Bron: Departement Omgeving)

In de afgelopen decennia zagen we in Vlaanderen een toename van het aantal tonkilometers goederenvervoer, maar nauwelijks een toename van het aandeel goederenvervoer over spoor en binnenvaart. Om de ambities waar te maken zijn dus acties nodig. Het gebruik van binnenvaart en spoor moet toenemen door **infrastructuurwerken en verbeterde doorstroming**, door de ontwikkeling en ontsluiting van **logistieke knooppunten met goede overslagmogelijkheden** en het stimuleren van synchromodaliteit dankzij **technologische ontwikkelingen** die de informatiestromen en samenwerking tussen verschillende modi vergemakkelijken. Het bepalen van de prioriteiten in de infrastructuurwerken en van de meest logische locaties voor die knooppunten overschrijdt het niveau van de vervoerregio.

3.7.2 Logistiek in de vervoerregio

Onze vervoerregio wordt getypeerd door de aanwezigheid van de zeehaven. Deze belangrijke logistieke knoop voor de regio trekt grote vrachtstromen aan en maakt van de multimodale ontsluiting ervan een onderwerp dat de grenzen van de vervoerregio overschrijdt. Daarnaast biedt de haven van Zeebrugge ook een opportuniteit voor logistieke bundeling waarop we als vervoerregio graag wensen in te spelen.

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

Om overbodige wegtransporten te voorkomen, moet voldoende capaciteit voor goederen op het spoornetwerk worden voorzien. Het organiseren van vrachtstromen over spoor in onze vervoerregio werd verder bekeken. Hieruit bleek dat we goederen op het spoornetwerk maximaal willen ondersteunen in de haven van Zeebrugge. Ook overslag van goederen in de vervoerregio zien we in de haven zelf. Gezien de nabijheid van de haven van Zeebrugge is het niet haalbaar om op andere locaties extra overslaglocaties te voorzien.

Daarnaast moet de binnenvaartrelatie met de havens van Gent en Antwerpen worden onderhouden. Dit is mogelijk via het kanaal Gent-Brugge of door middel van estuaire vaart. Ook **pijpleidingen tussen de havens** onderling kunnen massale stromen van de weg houden.

In de vervoerregio is er nood aan een **betere ontsluiting via het water**. Zo moet de waterlink Oostende – Brugge – Gent verder geoptimaliseerd worden en zijn de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge op vandaag belangrijke knelpunten. Daarnaast biedt ook de estuaire vaart beperkte mogelijkheden, maar dit dient zeker te worden aangevuld met een hoogwaardige en moderne verbinding op het hoofdwatwegennet.

De luchthaven van Oostende buiten onze vervoerregio biedt kansen voor de **complementariteit met de haven** van Zeebrugge. Zo kunnen vertragingen in de zeevaart bijvoorbeeld worden opgevangen door de luchthaven. Bovendien kan de luchthaven, die een snelle vervoersstroom faciliteert, een belangrijke schakel zijn in het nastreven van synchromodaliteit (kiezen voor de beste oplossing naargelang de noden). Daarnaast kunnen eveneens betere **afspraken tussen verladers en logistieke dienstverleners** en digitalisering van info-uitwisseling de efficiëntie van de ontsluiting via het water helpen verbeteren.

Het **inzetten op logistieke en stedelijke distributie** in onze vervoerregio is een te onderzoeken piste. Daarbij dient in eerste instantie nagegaan te worden onder welke randvoorwaarden dit mogelijk is. Indien de randvoorwaarden het toelaten kan het zinvol zijn deze piste verder te onderzoeken.



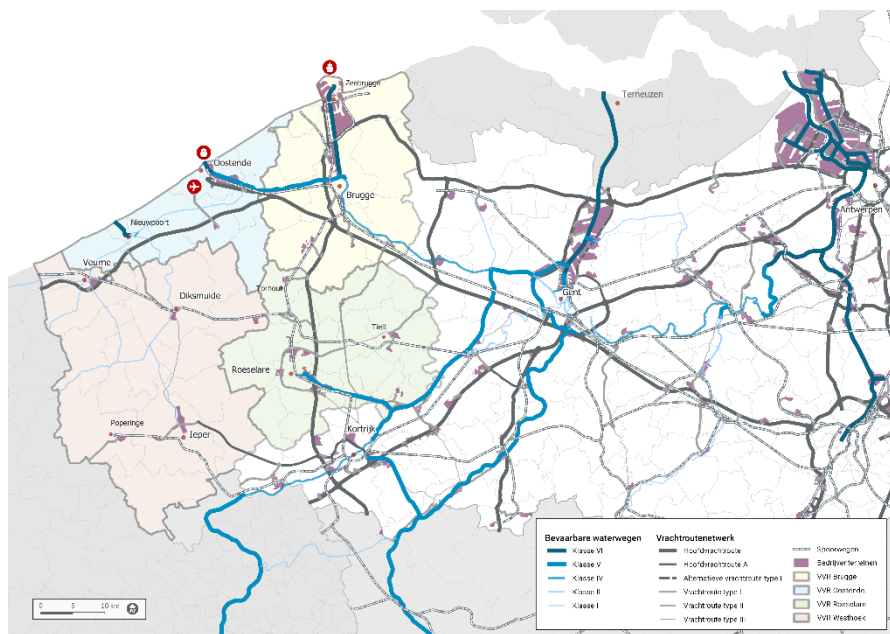
Figuur 26: Bevaarbare waterlopen, spoorwegen en bedrijventerreinen (Bron: NMBS & DVW)

3.7.3 Logistieke ingrepen buiten de vervoerregio

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

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

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



Figuur 27: Bestaand logistiek netwerk

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

In West-Vlaanderen zijn veel bedrijven en bedrijventerreinen gelegen langsheen spoorlijnen. Toch worden deze spoorlijnen vandaag weinig gebruikt voor lokaal of doorgaand goederenvervoer, enerzijds wegens

capaciteitsgebrek op het spoornetwerk zelf, anderzijds wegens de hoge overslagkost voor (kleine) vrachtvolumes.

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

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

Voor goederenvervoer over het spoor heeft vooral de bottleneck rond Gent een impact op de vervoerregio Brugge: Gent-Sint-Pieters voor verkeer richting Brussel en het stuk tussen Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort voor verkeer richting de havens van Gent en Antwerpen.

3.7.4 Trends en innovaties

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

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



Figuur 28: Volodrone (links, bron: Volocopter) en watertruck (rechts, bron: Watertruck+)

Op **lokaal niveau** bestaan tal van mogelijkheden om logistiek transport te faciliteren, maar tegelijk ook aan banden te leggen. Hierbij denken we aan het opleggen van leveruren in schoolomgevingen, kleine hubs aan de randen van centra waarvan beleving eventueel ook met cargobikes mogelijk is ... Als voorbeeld hiervan kan gekeken worden naar de stad Mechelen die in het Europese project "Urban Logistics as an on-Demand Service" de verdere mogelijkheden rond duurzame stedelijke logistiek onderzoekt of de organisatie CityDepot die oplossingen aanbiedt voor een duurzame distributie van goederen van en naar stadscentra. In Brugge wordt onderzocht of een hub kan gecreëerd worden in het Kaaidistrict. De TEN-T verordening, die in 2024 van kracht gaat, stipuleert dat de stad Brugge ook een duurzaam stedelijk logistiek beleidsplan moet opmaken tegen 2030 **Fout!** De **hyperlinkverwijzing is ongeldig.**

3.8 Vrachtroutenetwerk

3.8.1 Doel

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

De doelstellingen en functies van het regionaal vrachtroutenetwerk blijven dezelfde:

- **Ontsluiten** van bedrijventerreinen met een regionale vervoersvraag en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreoute (verzamen 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.

3.8.2 Netwerkstructuur

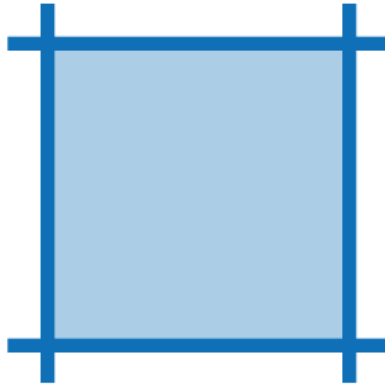
Het regionaal vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegencategorieën die door de vervoerregio worden geselecteerd.

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

Aanvullend kunnen gemeenten het regionaal vrachtroutenetwerk nog verder uitbreiden met **lokale vrachtroutes**. Het regionaal vrachtroutenetwerk staat los van de routes voor uitzonderlijk vervoer.

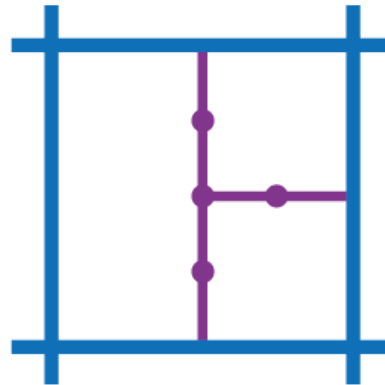
De structuur van het regionaal vrachtroutenetwerk volgt maximaal die van de nieuwe wegencategorisering: **rasters op de hogere wegencategorieën, boomstructuren op de lagere wegencategorieën**. Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vrachtroutes met een **verbindingsfunctie** (hoofd- en regionale vrachtroutes) en routes met louter een **bestemmingsfunctie** voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes). Op deze manier dwingt het vrachtroutenetwerk een correct gebruik af: vrachtverkeer moet maximaal gebruik maken van de hoofdvrachtroutes, vervolgens de regionale vracht(geleidings)routes en tenslotte de aanrijroutes om de bestemming te bereiken.

Hoofdvrachtroutes



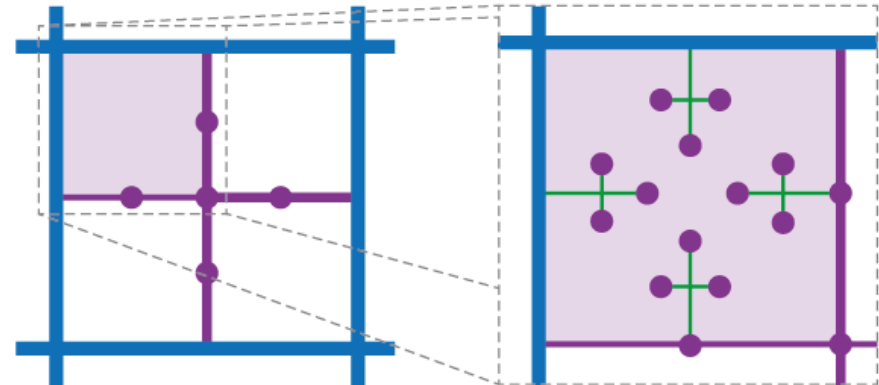
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen samen het hoofdvrachtrouten-netwerk. De hoofdvrachtroutes vormen een rastervormig netwerk. De mazen van de hoofdvrachtroutes vormen de grootste mazen in het vrachtrouten-netwerk.

Regionale vrachtroutes



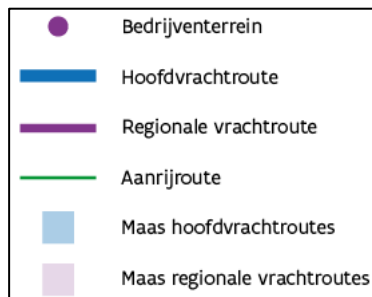
De regionale vrachtroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofdvrachtrouten-netwerk en verbinden bedrijventerreinen onderling. Ze verkleinen de mazen van het hoofdvrachtrouten-netwerk. De regionale vrachtroutes bestaan in eerste instantie uit regionale wegen maar niet alle regionale wegen moeten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

Aanrijroutes



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

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

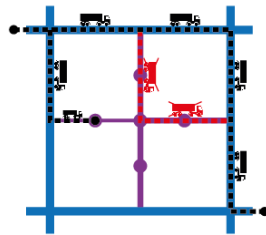


3.8.3 Naar een robuust vrachtroutenetwerk

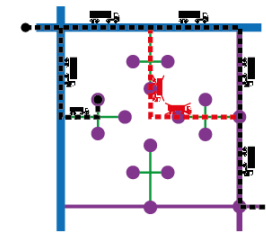
Net als de nieuwe wegcategorisering moet het regionaal vrachtroutenetwerk een **robuust netwerk** worden. Dat betekent dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Dat leidt tot **betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd.**

Daarom wordt opnieuw een onderscheid gemaakt tussen **reguliere situaties en verstoringen**. In reguliere situaties gebruikt doorgaand vrachtverkeer altijd maximaal de hoofdvachtroutes. Bij verstoringen kan doorgaand vrachtverkeer ook gebruik maken van de regionale vrachtroutes om mazen van hoofdvachtroutes te doorsnijden. 'Re-routing' over aanrijroutes of lokale vrachtroutes is echter nooit mogelijk, aangezien zij boomstructuren vormen.

Reguliere situatie

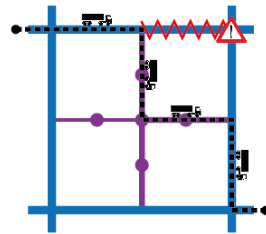


In een reguliere situatie mag vrachtverkeer een maas van hoofdvachtroutes niet doorsnijden via regionale of lager geselecteerde vrachtroutes. De vrachtroutes binnen de maas van hoofdvachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

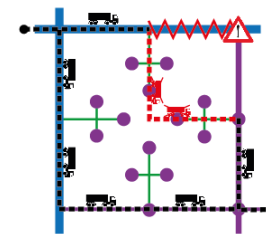


Vrachtverkeer mag en kan een maas van regionale vrachtroutes nooit doorsnijden via aanrijroutes of wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn. De aanrijroutes binnen de maas van regionale vrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

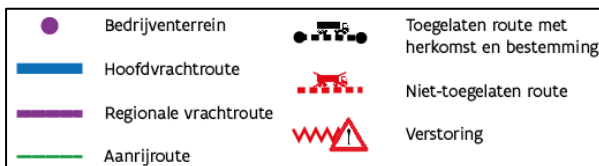
Verstoringen



Bij een verstoring op een hoofdvachtroute 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 hoofdvachtroute.



3.8.4 Selectiemethodiek

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

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

geselecteerd waren in het ontwerp-vrachtrouten netwerk) en via aanrijroutes ontsloten naar de hoofd- en regionale vachtroutes.

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

3.8.5 Kwaliteitseisen

Het regionaal vrachtrouten netwerk kent **geen eigen inrichtingsprincipes**, al hebben de inrichtingsprincipes van de wegencategorisering wel een invloed op het vrachtverkeer. De inrichtingsprincipes voor Europese en Vlaamse hoofdwegen stellen dat deze wegencategorieën ontworpen moeten zijn voor gemotoriseerd verkeer inclusief vrachtverkeer. Ook de regionale en interlokale wegen worden in principe gedimensioneerd op vrachtverkeer, onafhankelijk van hun rol in het vrachtrouten netwerk¹⁷.

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

¹⁷ Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen: https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_website%20%281%29.pdf

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

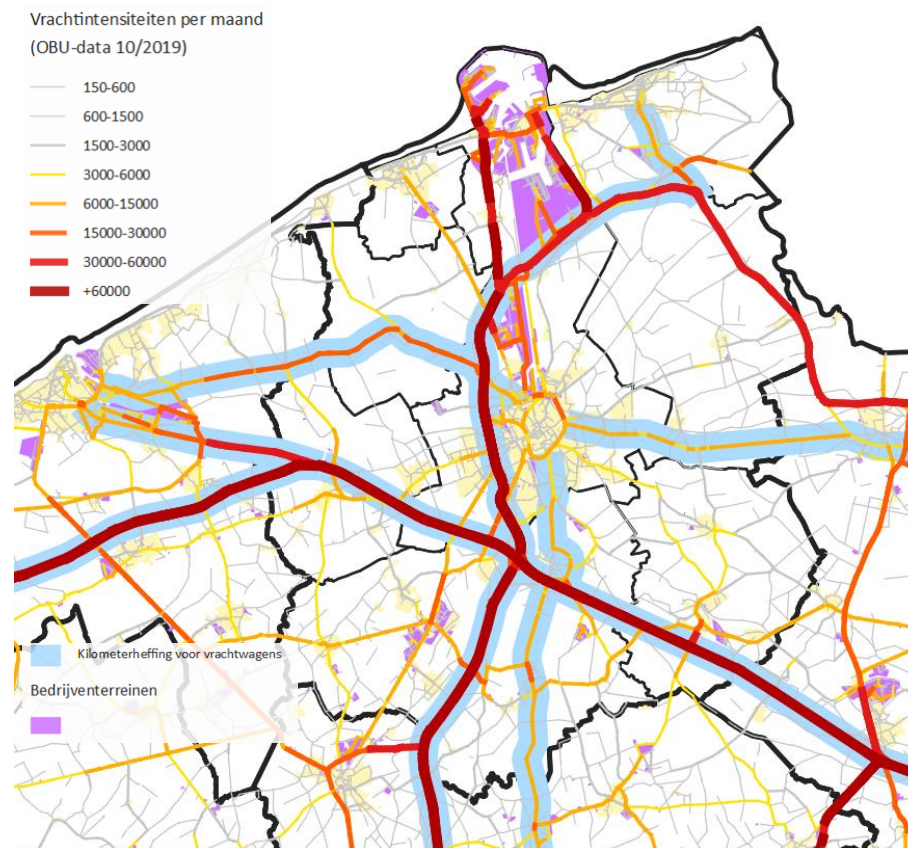
3.8.6 Flankerende maatregelen vrachtverkeer

In de oriëntatiefase van het regionaal mobiliteitsplan werd vastgesteld dat de versnipperde maatregelen, zoals tonnagebeperingen, tolheffingen en slimme filters, voor vrachtwagens vandaag zorgen voor een verschuiving van het probleem: er ontstaat **uitwijkgedrag naar wegen zonder maatregelen**. Dat zijn vaak lager gecategoriseerde wegen waar vrachtverkeer om verkeersveiligheids- of leefbaarheids- of toeristische redenen ongewenst is. De vervoerregio Brugge is daarom voorstander van sturende elementen die uitwijkgedrag van vrachtverkeer voorkomen en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de kernen ten goede komen.

3.8.6.1 Kilometerheffing

In 2016 werd een kilometerheffing ingevoerd voor vrachtwagens boven 3,5 ton. De kilometerheffing geldt op **alle autosnelwegen en een aantal gewestwegen van het onderliggend wegennet**, in het bijzonder wegen parallel met autosnelwegen, om uitwijkgedrag te voorkomen. Er geldt een vast tarief per kilometer.

De selectie van wegen waarop de kilometerheffing voor vrachtwagens geldt, is **gedeeltelijk gerelateerd aan de vrachtintensiteiten**. In vervoerregio Brugge geldt bijvoorbeeld een kilometerheffing voor vrachtwagens op de A11, N31, N50, E403, E40 en delen van de N49 en N9, maar niet op de N34, de N350 en het noordelijk deel van de N31. Er is evenmin een koppeling met het (ontwerp-)vrachtrouten netwerk (2013): op sommige vrachtroutes geldt kilometerheffing, op andere niet en er wordt ook tol geheven op wegen die geen vrachtroutes zijn.



Figuur 29: Vrachtintensiteiten op maandbasis volgens OBU-data, oktober 2019, in combinatie met huidige tolwegen voor vrachtwagens

Vervoerregio Brugge is daarom voorstander van een **sturende in plaats van een volgende kilometerheffing** voor vrachtwagens. Een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens zien we niet enkel als een belasting van het type 'de gebruiker betaalt', maar ook als een instrument om het correct gebruik van het vrachtrouten netwerk af te

dwingen. We willen dat vrachtwagens maximaal gebruik maken van de routes aangeduid in ons regionaal vrachtroutenetwerk.

In de praktijk wenst vervoerregio Brugge op de hoogste categorieën van het vrachtroutenetwerk geen of weinig tol voor vrachtwagens te heffen, om het gebruik van deze wegen door vrachtwagens maximaal te stimuleren. **Hoe lager de categorie van het vrachtroutenetwerk, hoe hoger de tarieven:** de laagste categorieën van het vrachtroutenetwerk moeten immers slechts voor korte afstanden gebruikt worden door vrachtwagens, aan het begin of op het einde van hun traject. Doorgaand vrachtverkeer op lange afstanden wordt verwacht van de hogere categorieën gebruik maken. Op de wegen die geen deel uitmaken van het vrachtroutenetwerk kunnen ten slotte de hoogste tarieven gelden om vrachtverkeer maximaal te ontmoedigen.

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

3.8.6.2 Tonnagebeperkingen

Om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen en op landelijke wegen te verbeteren en om het vrachtverkeer maximaal op de daarvoor geschikte verbindingswegen te sturen kunnen eveneens **regionaal afgestemde tonnagebeperkingen** gehanteerd worden. Om deze tonnagebeperkingen over de gemeentegrenzen heen goed op elkaar af te stemmen en een verschuiving van overlast ten gevolge van vrachtverkeer te voorkomen is een goede afstemming tussen de buurgemeenten noodzakelijk. Het nieuwe regionale vrachtroutenetwerk en de lokale vrachtroutes worden hiervoor gehanteerd als uitgangspunt.

3.8.6.3 Venstertijden

Tot slot kan ook het opleggen venstertijden bijdragen aan een betere verkeersleefbaarheid, -veiligheid en doorstroming. Deze venstertijden worden toegepast in kernen en schoolomgevingen, om vrachtverkeer hier op drukke momenten met een groot aantal actieve weggebruikers zo veel mogelijk te weren. De vervoerregio wil de venstertijden over de gemeentegrenzen heen afstemmen.

3.9 Veiligheid

3.9.1 Inleiding

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

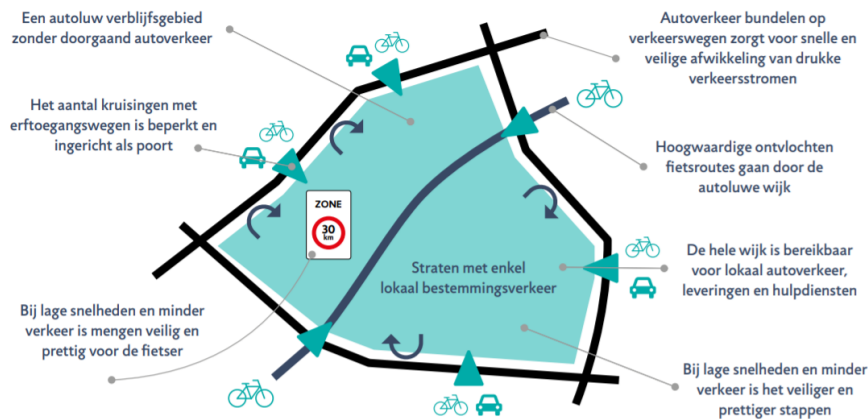
Het thema verkeersveiligheid bouwen we op vanuit de 5 pijlers of 5 E's van verkeersveiligheid (Engineering, Enforcement, Education, Engagement en Evaluation) en de doelstellingen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, een vijfjaarlijks actieplan dat richting geeft aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid.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

3.9.2 Infrastructuur en technologie

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

is, zoals reeds aangehaald in alinea 3.3.2. Bij het wegwerken van de zwarte fietspunten kijken we ook naar de ruimere omgeving, zodat een ruimtelijk en intermodaal geïntegreerde oplossing wordt bekomen. Voor vervoerregio Brugge mag de methodiek van de prioriteitenlijst en de definitie van zwarte punten verder worden aangescherpt ten opzichte van de huidige methodiek.

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



Figuur 30: Kernmaatregelen van een fix the mix-wijk (Bron: Fietsberaad)

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

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









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

3.9.3 Regulering en handhaving

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

De verkeersveiligheid krijgt de prioriteit ten opzichte van doorstroming. Dit wordt verder ondersteund door blijvend in te zetten op politiecontroles en handhaving.

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

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

Figuur 31: Resultaten burgerbevraging

3.9.4 Gedrag, beleid en monitoring

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

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

gemeenten te ondersteunen en een verkeersveilige leefomgeving te creëren.

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

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

3.10 Toegankelijkheid

Als vervoerregio zorgen we voor een sociaal, inclusief vervoerssysteem, waarbij **iedereen zich zelfstandig en op een veilige manier kan verplaatsen**, en dit binnen een gebiedsdekkend vervoerssysteem dat toegankelijk is voor alle leeftijden. Toegankelijkheid speelt op verschillende niveaus: betaalbaarheid, infrastructuur en zelfstandige verplaatsingen voor zo veel mogelijk mensen.

3.10.1 Financiële toegankelijkheid

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

3.10.2 Fysieke toegankelijkheid

3.10.2.1 Halte-infrastructuur

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

We richten de overstaphaltes en Hoppinpunten zo leesbaar mogelijk in. In eerste instantie geven we prioriteit aan haltes in de stedelijke

gebieden en hoofddorpen langs het kernnet, vervolgens aan haltes op het aanvullend net. Daarnaast ligt de prioriteit voor het toegankelijk maken van haltes voor mensen met een beperking aan haltes die in de nabijheid zijn gelegen van bepaalde zorginstellingen, woonzorgcentra etc.

We vragen ook aan de wegbeheerders om de toegankelijkheid van het openbaar domein te verbeteren in het algemeen en specifiek gericht op de bereikbaarheid van haltes (voetpaden, oversteekplaatsen ...) en de connectie tussen de voorzieningen op een Hoppinpunt.

3.10.2.2 Rollend materieel

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

3.10.3 Nabijheid

Het is niet mogelijk om regulier openbaar vervoer te voorzien op wandelafstand van elke individuele woning of attractiepool, dit zou een te hoge maatschappelijke en monetaire kost met zich meebrengen. In kleinere kernen en in buiten gebied voorzien we vormen van alternatieve bereikbaarheid binnen het vervoer op maat, zoals flexvervoer, deelmobiliteit, doelgroepenvervoer en andere concepten.

4 KORTE VERKENNING VAN DE THEMATISCHE BOUWSTENEN

4.1 Modelscenario's

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



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



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



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



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

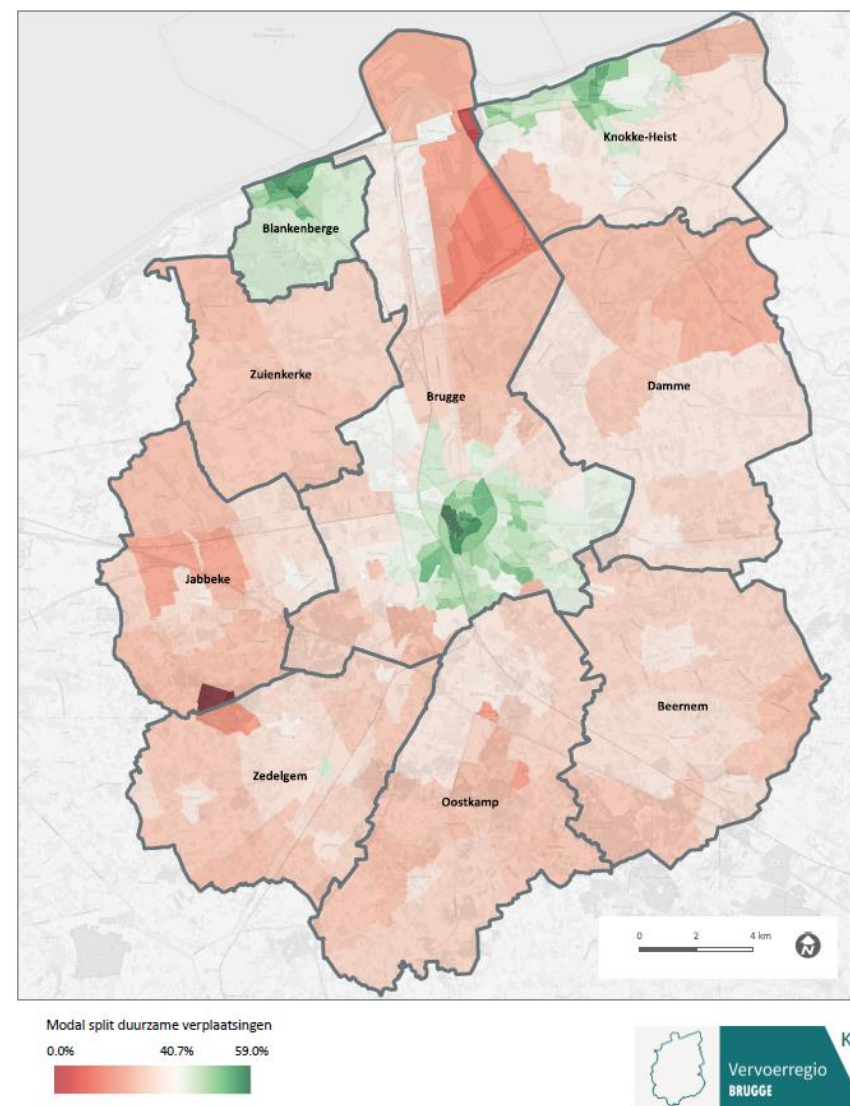


Combinatie: Bij combinatie van bovenstaande modelscenario's ontmoedigen we het autogebruik in combinatie met het aantrekkelijker maken van de duurzame modi.

4.2 Evaluatie

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

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

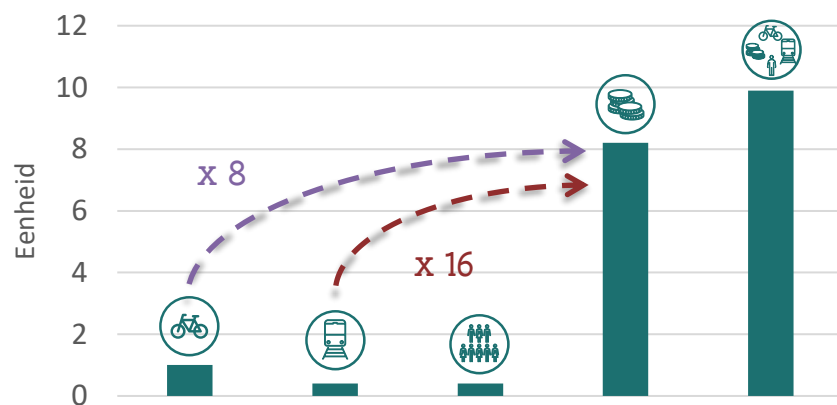


Figuur 32: Modal split duurzame verplaatsingen - referentie

4.3 Resultaten

4.3.1 Effecten op modal split

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

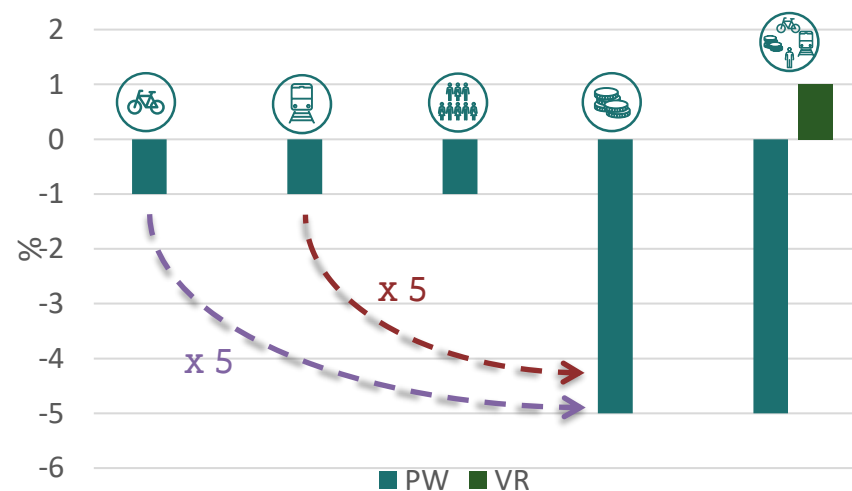


Figuur 33: Modal split

4.3.2 Effecten op voertuig- en reizigerskilometers

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

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



Figuur 34: Voertuigkilometers (PW = personenwagens, VR = vrachtverkeer)

5 MONITORING EN EVALUATIE

Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces dat gemonitord en geëvalueerd wordt. Het regionaal mobiliteitsplan werd door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. (Twee)jaarlijks wordt het plan gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of bestuursperiode geëvalueerd.

De monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan zal per vervoerregio gebeuren aan de hand van kritische prestatie indicatoren (KPI's) en gerapporteerd worden. In bijlage 5 is een lijst van mogelijke meetbare indicatoren opgenomen. Welke indicatoren effectief ingezet zullen worden ter monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan dient in

samenspraak met verschillende actoren te worden vastgelegd in voorbereiding van het eerste monitoringsrapport. Om de huidige toestand in beeld te brengen worden de nodige cijfers verzameld. Indien nodig wordt hiervoor een nulmeting gedaan. Bij de opmaak van het eerste monitoringsrapport kan de lijst van KPI's nog verder worden aangevuld en verbeterd. Daarnaast wordt ook het functioneren van de verschillende netwerken gemonitord en geëvalueerd.

Op basis van tussentijdse monitoring en evaluatie van het volledige regionale mobiliteitsplan (bestaande uit de visienota, de netwerkkaarten en de actietabel) kan het plan geheel of gedeeltelijk worden herzien.

6 BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST RUIMTELIJKE ASPECTEN

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

7 BIJLAGE 2: OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

Ambities en strategische doelen zijn niet altijd even meetbaar of tijdsgebonden. Daarom vertalen we ze in concrete operationele doelstellingen die nadien ook opgevolgd en gemonitord kunnen worden. Voor de ambities en strategische doelstellingen van de vervoerregio Brugge zijn we vertrokken vanuit de Vlaamse doelstellingen. Deze bovenlokale doelstellingen zijn als kader gebruikt voor het definiëren van onze strategische doelstellingen.

7.1 Anders

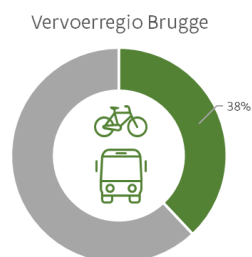
Strategische doelstelling: *Vlaanderen streeft ernaar dat minstens 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel gebeurt. Ook specifiek voor de vervoerregio Brugge wordt gevraagd om deze modal split te halen. Dat wil zeggen te voet, met de step of de fiets - al dan niet elektrisch - of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

7.1.1 Vlaamse doelstellingen

Operationele doelstelling		Bron
1.1	Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speed pedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Voor de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
1.2	In het goederenvervoer realiseren we een verschuiving van 6.3 miljard tonkilometer van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg).	Vlaams Luchtbeleidsplan 2030, Vlaams regeerakkoord 2019-2024
1.3	Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30% tegen 2030.	Vlaams Luchtbeleidsplan 2030

7.1.2 Waar staan we vandaag

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



Aan het regionaal verkeersmodel hebben we gevraagd wat de huidige modale verdeling goederenvervoer is en de momenteel verwachte modale verdeling goederenvervoer in 2030 voor de tonkilometers binnen de regio. In VVR Brugge bedraagt het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling goederenvervoer vandaag 23,1%. Het verwachte aandeel spoor en binnenvaart in 2030 daalt licht naar 22,5%. In Vlaanderen stijgt het tot 27,6%.

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

Bron: Regionaal Verkeersmodel

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

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

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

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

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

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

Bron: Jaarverslag van de haven van Zeebrugge 2017 (links), 2019 (rechts)

7.1.3 Ambitieniveau vervoerregio

Als vervoerregio onderschrijven we de Vlaamse doelstellingen:

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

7.2 Vlot

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

7.2.1 Vlaamse doelstellingen

Operationele doelstelling		Bron
2.1	We gaan voor een gebiedsdekkend systeem van fietsdeelsystemen en kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan haltes en mobipunten.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
2.2	Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met o.a.: dagelijkse verplaatsingen gebeuren gecombineerd, aantrekkelijke fiets- en voetgangersnetwerken, uitgerust met de nodige fietsvoorzieningen, (op de stedelijke verbindingssassen) een vlotte en veilige afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer dat in omvang sterk moet afnemen, op de hoofdassen van het kernnet primeert de doorstroming.	Vlaams Energie- en klimaatplan 2021-2030
2.3	Voor verplaatsingen met stads- en streekvervoer (incl. voor- en natransport) bedraagt de Vf-factor ¹⁸ maximaal 1,5 tegen 2030.	De Lijn
2.4	Verhogen van het gebruik van het stadsnet met 5% tegen 2025 en met 10% tegen 2030.	De Lijn
2.5	Verdere uitbouw van het fietssnelwegennet en de onderliggende strategische fietsverbindingen op het BFF in congestiegevoelig gebied zijn prioritair te realiseren. Speciale aandacht gaat daarbij naar het wegwerken van missing links, oncomfortabele schakels en een verbetering van doorstroming, met aandacht voor integrale aanpak.	Vlaams Fietsbeleidsplan (2016), Vlaams regeerakkoord 2019-2024
2.6	Structurele verbetering van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur.	Vlaams Fietsbeleidsplan (2016)

¹⁸ Onder Vf-factor verstaan we de verhouding tussen de verplaatsingstijd per km van het openbaar vervoer ten opzichte van de verplaatsingstijd per km met de wagen.

2.7	Vlamingen overtuigen voordelen van de fiets.	Vlaams Fietsbeleidsplan (2016)
2.8	Doelen 2030: de reistijd is verbeterd in het treinverkeer, binnenvaart en goederenvervoer; in stedelijke gebieden zijn de reistijden met de fiets, bus en tram concurrentieel t.o.v. auto; de verschillende vervoersmodi sluiten goed op elkaar aan (combimobiliteit).	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
2.9	Combinatie van alternatieve modi met de wagen aantrekkelijk maken zodat men minstens voor een deel van de reisweg een alternatief benut.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
2.10	De doelstelling is te komen tot een uniform en herkenbaar netwerk van mobipunten.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
2.11	Het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen.	Decreet Basisbereikbaarheid (2019)

7.2.2 Waar staan we vandaag

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

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

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

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

BASIS-2017	Aantal km 8u	Aantal km 17u	spitsuren	
BRUGGE	27 632	26 509	54 141	
BLANKENBERGE	1 350	1 549	2 899	
KNOKKE	1 309	963	2 272	
Stedelijk gebied	30 291	29 021	59 312	
REF-2030	Aantal km 8u	Aantal km 17u	spitsuren	
BRUGGE	37 173	31 613	68 786	
BLANKENBERGE	2 277	2 267	4 544	
KNOKKE	1 699	1 147	2 846	
Stedelijk gebied	41 149	35 027	76 176	28%

7.2.3 Ambitieniveau vervoerregio

Als vervoerregio onderschrijven we de Vlaamse doelstellingen:

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

7.3 Nabij

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

7.3.1 Vlaamse doelstellingen

Operationele doelstelling		Bron
3.1	Bijkomende ontwikkeling van woongelegenheid en ruimte voor ondernemerschap rond strategisch collectieve vervoerknooppunten. Toename woondichtheid met 50% tegen 2050 t.o.v. 2015 ter hoogte van strategisch collectieve vervoerknooppunten.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
3.2	De ontwikkeling van (bijkomende) woongelegenheden gebeurt op een aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
3.3	De woondichtheid en het bedrijfsvloeroppervlak zullen op het geheel van plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) tegen 2050 met minstens 30% zijn gestegen ten opzichte van 2015. Dit gebeurt op maat van elk knooppunt. Het voorzieningenniveau en de knooppuntwaarde (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) zijn bepalend voor het na te streven ruimtelijk rendementsniveau. Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijke rendementsoverwegingen aangewezen is.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
3.4	Door middel van locatiebeleid kwalitatieve ruimte bieden voor stedelijke logistieke activiteiten zonder te sterke mobiliteitshinder.	Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek (2017)
3.5	Het terugdringen van de gemiddelde bijkomende ruimte-inname van 6ha/dag (2013) tot 0 hectare in 2040, waarbij tegen 2025 de dagelijkse ruimte-inname beperkt is tot 3 ha/dag. Ruimtelijke uitbreidingen vormen op middellange termijn een uitzondering in de ruimtelijke ontwikkelingspraktijk tenzij redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)

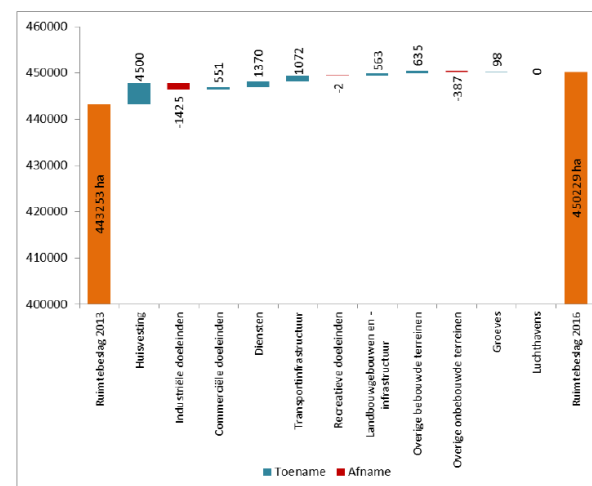
3.6	De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
3.7	Een verdere groei van linten en verspreide bebouwing is niet aanvaardbaar. De dynamiek die uitgaat van bestaande verspreide bebouwing mag de draagkracht van de open ruimte niet overschrijden. Woon- en werkfuncties in bestaande bebouwing in openruimtebestemmingen kunnen enkel toegelaten worden als dat (1) de draagkracht van de open ruimte niet overschrijdt, (2) geen onaanvaardbare mobiliteitsdruk genereert en (3) geen noemenswaardige bijkomende verharding of ruimtebeslag tot gevolg heeft.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
3.8	Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem kent een dalend verloop in 2030 en is herleid tot 0 in 2050.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
3.9	Een goede afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid is cruciaal.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024

7.3.2 Waar staan we vandaag

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

7.3.3 Ambitieniveau vervoerregio

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



7.4 Veilig

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

7.4.1 Vlaamse doelstellingen

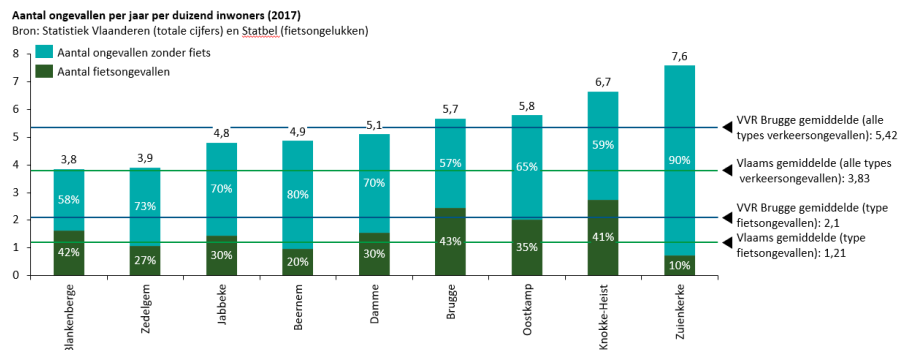
Operationele doelstelling		Bron
4.1	<p>Vision Zero: 0 verkeersdoden als ultieme doel in 2050</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2050: 0 verkeersdoden • 2030: max. 133 verkeersdoden (min 70% t.o.v. 2010) • 2020: max. 200 verkeersdoden 	Vlaams regeerakkoord 2019-2024, Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
4.2	<p>Letselongevallen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2030: max. 14 560 (min 50% t.o.v. 2010) • 2020: max. 21 840 	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
4.3	<p>Zwaargewonden</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2030: max. 1000 • 2020: max. 1500 (min 71% t.o.v. 2010) 	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021

4.4	<p>Aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers is gedaald met 20% in 2030.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2030: max. 17 070 • 2020: max. 25 600 	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
4.5	<p>Doden en zwaargewonden bij niet-beschermde verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders) en bij jonge autobestuurders.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2030: max. 540, respectievelijk 80 • 2020: max. 1200, respectievelijk 165 	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
4.6	Doelen 2030: vier op vijf inwoners zijn tevreden over de veiligheid van straten en pleinen.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
4.7	Wegwerken van de onveilige schakels in het fietsnetwerk.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
4.8	Stelselmatig wegwerken van de gevaarlijke punten aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
4.9	Het verkeersveilig maken van schoolomgevingen aan drukke gewestwegen. Meteen trachten we ook de lokale besturen aan te moedigen om hetzelfde te doen voor wat betreft schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
4.10	Met gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens krijgen we daarnaast zicht op zogenaamde 'grijze punten': locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel onveilig is. Die pakken we preventief in plaats van reactief aan.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024

7.4.2 Waar staan we vandaag

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

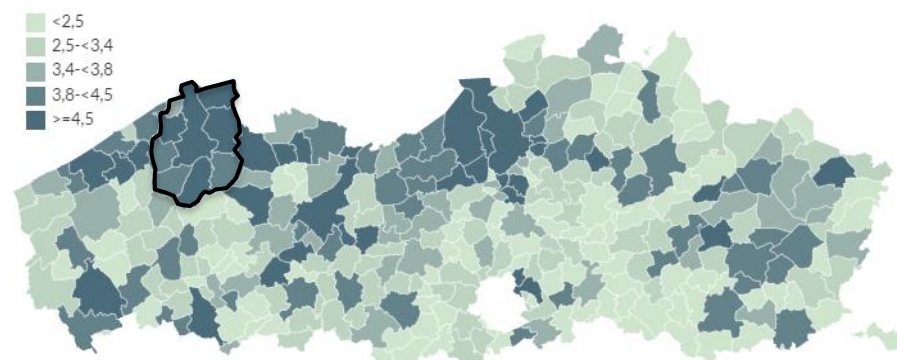
Ook op de kaart die het aantal verkeersongevallen met doden of gewonden per 1000 inwoners weergeeft, kleurt de regio erg donker.



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



Zwarte punten (Bron: AWW)



Aantal verkeersongevallen met doden of gewonden per 1000 inwoners (Bron: Statbel, bewerking Statistiek Vlaanderen (2018))

7.4.3 Ambitieniveau vervoerregio

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

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

7.5 Leefbaar

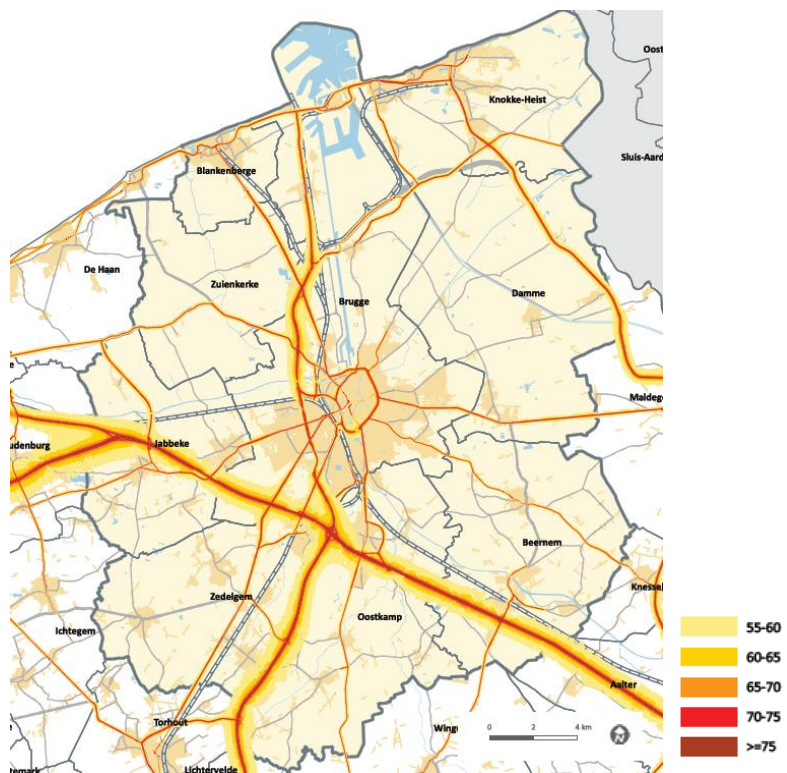
Strategische doelstelling: Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over hun straten en pleinen. Ze zijn aantrekkelijk en praktisch. In de stedelijke centra gaan we voor een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke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

7.5.1 Vlaamse doelstellingen

Operationele doelstelling		Bron
5.1	Stadscentra zijn emissiearm tegen 2025. Er is een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stedelijke centra.	Vlaams Luchtbeleidsplan 2030
5.2	Doelen 2030: het aantal mensen dat ernstig hinder ondervinden van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten is sterk gedaald.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
5.3	Doelen 2030: vier op vijf inwoners zijn tevreden over de uitstraling van straten en pleinen; vier op de vijf inwoners zijn tevreden over de gebruikswaarde van de pleinen.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
5.4	Ten laatste in 2025 worden stadskernen enkel nog emissievrij bediend.	Vlaams Luchtbeleidsplan 2030, Vlaams regeerakkoord 2019-2024
5.5	Ten laatste in 2025 gebeurt distributie in stadskernen enkel nog emissievrij.	Vlaams Luchtbeleidsplan 2030

7.5.2 Waar staan we vandaag

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



Geluidsbelastingskaart gewestwegen (Bron: Geopunt)

7.5.3 Ambitieniveau vervoerregio

De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen.

7.6 Groen

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

7.6.1 Vlaamse doelstellingen

Operationele doelstelling		Bron
6.1	Het aantal voertuigkilometers over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard in 2030. Dat betekent een daling van 15% ten opzichte van 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens.	Vlaams Luchtbeleidsplan 2030, Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek (2017)
6.2	Tegen 2050 streven we naar een nuluitstoot van de Vlaamse transportsector. Daartoe zorgen we dat het personenvervoer en het goederenvervoer volledig emissievrij is.	Vlaamse klimaatstrategie 2050
6.3	We stimuleren het gebruik van lichte, voornamelijk elektrische voertuigen (door aanpassingen aan het openbaar domein).	Vlaams Energie- en klimaatplan 2021-2030
6.4	We zetten toekomstgericht in op bijhorende laad/tankinfrastructuur, rekening houdende met de vraag naar -en de invoer van- voer- en vaartuigen op alternatieve brandstoffen.	Vlaams Energie- en klimaatplan 2021-2030, Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek (2017)
6.5	We evalueren de uitrol van de (semi) publieke laad- en tankinfrastructuur en breiden de laad- en tankinfrastructuur gericht uit. Voor laadpalen wordt de nadruk gelegd op semipublieke snelladers.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
6.6	Tegen 2030 daalt de uitstoot van transport met 23% ten opzichte van 2005.	Vlaams Energie- en klimaatplan 2021-2030
6.7	Het aandeel voer- en vaartuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen (elektriciteit, CNG, LNG, waterstof) neemt toe.	Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek (2017)

6.8	Doelen 2030: broeikasgasemissies in de transportsector zijn met een zesde gedaald t.o.v. 2005; luchtverontreinigde verkeersemisies (fijn stof, Nox, VOS en koolstofoxiden) zijn gedaald zodat we voldoen aan de internationale doelstellingen.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
6.9	Vanaf 2030 zijn alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm, waarvan minstens de helft emissievrij. Het verminderen van de CO2-uitstoot van de mobiliteit is hierbij het ultieme doel.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
6.10	Doelen 2030: rond onze hoofdwegen en in stedelijke gebieden zijn alle knelpunten voor luchtkwaliteit weggewerkt.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
6.11	Nieuwe aankoopprocedures laten enkel zero-emissiebussen toe.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024

7.6.2 Waar staan we vandaag

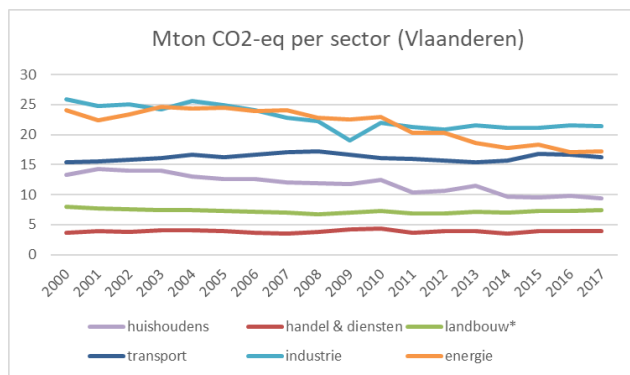
Aan het regionaal verkeersmodel hebben we gevraagd hoeveel voertuigkilometers over de weg er vandaag gereden worden en hoeveel voertuigkilometers er momenteel worden verwacht in 2030 binnen de regio. Op Vlaams niveau wordt er een stijging van 8% verwacht, in de vervoerregio Brugge een stijging van 9%.

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

Er moet dus een andere weg ingeslagen worden.

Vervoerregio	BASIS-2017	REF-2030	Vershil t.o.v. 2017 (%)
Brugge	6 403 500	6 995 400	9%
Kortrijk	9 911 800	9 217 500	-7%
Oostende	3 605 200	3 601 800	0%
Roeselare	6 062 100	6 114 100	1%
Westhoek	5 981 300	5 126 700	-14%
Waasland	7 839 900	8 594 300	10%
Vlaamse Rand	20 257 600	23 640 900	17%
Mechelen	6 894 400	8 050 500	17%
Limburg	24 139 700	24 535 300	2%
Leuven	16 438 800	18 062 100	10%
Kempen	13 947 300	14 472 600	4%
Gent	21 853 200	23 989 900	10%
Vlaamse Ardennen	5 183 900	5 628 900	9%
Antwerpen	27 394 600	31 259 600	14%
Aalst	7 396 600	8 113 500	10%
Totaal	183 309 900	197 403 100	8%

Bron: Regionaal Verkeersmodel



MIRA op basis van VMM, VITO en Departement Omgeving, 2017

7.6.3 Ambitieniveau vervoerregio

De vervoerregio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen.

7.7 Sociaal

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

7.7.1 Vlaamse doelstellingen

Operationele doelstelling		Bron
7.1	De ruimtelijke ontwikkeling in wijken en dorpskernen versterkt de veiligheid en toegankelijkheid voor alle gebruikers van de bebouwde omgeving waaronder voetgangers, fietsers en mensen met een lichamelijke beperking. Dit gebeurt door bij de locatiekeuze van verkeer genererende activiteiten en de inrichting van de publieke ruimte hiermee rekening te houden en remediërende maatregelen te nemen, in evenwicht met een vlotte verkeersdoorstroming.	Compensatiedecreet (2013)
7.2	Doelen 2030: aantal personen dat verplaatsingsproblemen ondervindt, is sterk gedaald; mobiliteit blijft betaalbaar voor inkomenszwakke groepen; kinderen, jongeren, ouderen en mensen met functiebeperkingen kunnen zich veel zelfstandiger verplaatsen.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
7.3	Mensen met een beperking, in armoede, ouderen... moeten letterlijk en figuurlijk ergens kunnen geraken. Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Met basisbereikbaarheid zorgen we voor vraaggerichte mobiliteit aan een betaalbare prijs en een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
7.4	Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen. We zorgen daarom voor een Masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur. We breiden het aantal meer mobiele lijnen gevoelig uit waarbij de haltes op gewestwegen versneld toegankelijk worden gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking en waarbij proactief wordt samengewerkt met de lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024

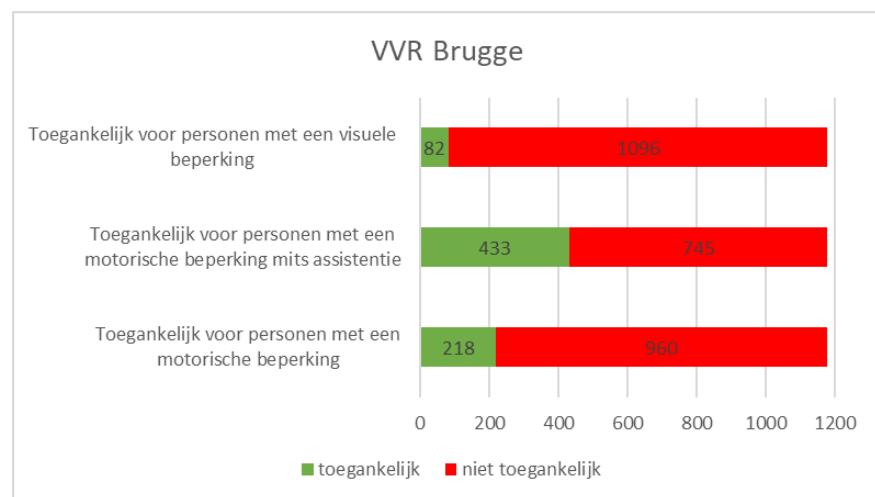
7.5	Openbaar Aangepast Vervoer (OAV) aan een sociaal tarief voorzien voor personen met een handicap of ernstige beperkte mobiliteit wanneer die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer, waarbij de vervoerder financieel gecompenseerd wordt door de overheid.	Compensatiedecreet (2013)
7.6	50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030, hierdoor kunnen ongeveer 70% van reizigers gebruik maken van een toegankelijke rit.	Masterplan Toegankelijkheid (2020)
7.7	100% van de haltes opgenomen in een mobipunt zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Indien bij de inrichting van een mobipunt een nieuwe halte wordt voorzien, dan wordt deze meteen toegankelijk aangelegd.	Masterplan Toegankelijkheid (2020)

7.7.2 Waar staan we vandaag

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

7.7.3 Ambitieniveau vervoerregio

De regio onderschrijft de Vlaamse doelstellingen.



7.8 Slim

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

Operationele doelstelling		Bron
8.1	De doelstelling is te komen tot een uniform en herkenbaar netwerk van mobipunten, ondersteund door online-informatie (website en app), zichtbaar in het straatbeeld (herkenbaar, gebruiksvriendelijk, toegankelijk), waarbij (real time) gebruikersinformatie geboden wordt aan de reiziger.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
8.2	Met een goede uitwisseling van gegevens en open data kunnen gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen ontwikkeld worden. Op deze manier laten we diverse Mobility-as-a-Service spelers toe, die de innovatie stimuleren door de ontwikkeling van digitale en fysieke mobiliteitsoplossingen.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
8.3	Met gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens krijgen we daarnaast zicht op zogenaamde 'grijze punten': locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel onveilig is.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
8.4	Met GPS-operatoren en andere partners werken we een protocol uit waardoor locaties met veel kwetsbare weggebruikers, zoals scholen of sportclubs, maximaal worden vermeden in de routesuggesties.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
8.5	Investerings in slimme infrastructuur bereiden ons voor op de mobiliteit van de toekomst waarbij zelfrijdende voertuigen standaard worden en drones alom circuleren, 'futureproof' maken.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
8.6	We installeren meer dynamische verkeerslichten en -verkeersborden om verkeer beter te laten doorstromen en de uitstoot te beperken. De centrale verkeerscomputer heeft zijn nut bewezen en wordt verder uitgerold in heel Vlaanderen. Met private partners zetten we sterk in op big data en dynamisch verkeersmanagement om de doorstroming te bevorderen en de beschikbare digitale mobiliteitsinformatie verbinden we aan elkaar.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024

8 BIJLAGE 3: VERLOOP PARTICIPATIETRAJECT

8.1 Dialoogmomenten

Bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werd ruim gebruik gemaakt van participatie. De betrokkenen hebben de kans gekregen bij te dragen aan het regionaal mobiliteitsplan door het aanrijken van bezorgdheden, vragen, ideeën en oplossingen. Volgende participatiemomenten hebben plaatsgevonden:

28/11/2019	Peergroepsessie met mensen met beperking
17/01/2020	Peergroepsessie met jongeren
29/01/2020	Startmoment met raadsleden en stakeholders
15/04/2020	Stakeholdersoverleg openbaar vervoer
14/07/2020	Online bevraging burgers
16/11/2020	Stakeholdersoverleg thema ruimte en mobiliteit
3/12/2020	Start gesprekken stakeholders over beleidsrichtingen
3/12/2020	Stakeholdersoverleg thema's fiets, parkeren en toegankelijkheid
24/02/2021	Stakeholdersoverleg thema's OV lange termijn en veiligheid
18/03/2021	Stakeholdersoverleg thema vracht- en autoverkeer
6/09/2022	Infomoment voor stakeholders en raadsleden
12/12/2022	Stakeholdersessie actieplan

8.2 Bevragingen

8.2.1 Burgerbevraging

Er werd een populatie van 5 000 respondenten bevroegd, met als streefdoel een antwoordpercentage van 10%. Een aselechte groep burgers werd per gemeente aangeschreven, in verhouding tot de totale bevolkingsgrootte van de gemeente. De geselecteerde burgers kregen een brief met een uitnodiging om de mini-documentaire te bekijken en de vragenlijst in te vullen.

De responsgraad bedroeg 12,3%: 616 respondenten vulden de vragenlijst in. Enkel Blankenberge en Zuienkerke en in mindere mate Knokke-Heist en Beernem blijven onder de 10%. De ruimtelijke spreiding valt binnen aanvaardbare marges.

Lokaal bestuur	Aangeschreven	% respons
Beernem	301	9,6%
Blankenberge	390	6,7%
Brugge	2260	14,8%
Damme	211	11,8%
Jabbeke	265	12,5%
Knokke-Heist	633	8,2%
Oostkamp	452	13,9%
Zedelgem	436	11,2%
Zuienkerke	52	7,7%

De respondenten zitten gespreid in alle leeftijdsklassen en ook op vlak van beroepsactiviteit is er een evenwichtige verdeling. De grootste groep mensen is een kwartier tot een halfuur onderweg naar het werk. De auto (83%) is de populairste vervoersmodus in de vervoerregio, maar ook te voet (80%) en met de gewone en elektrische fiets (63%/33%) worden veel verplaatsingen afgelegd.

8.2.2 Waaierbevraging bij stakeholders

De stakeholders werd gevraagd om over 30 waaiers aan beleidsrichtingen te oordelen.

8.2.3 Bevraging raadsleden

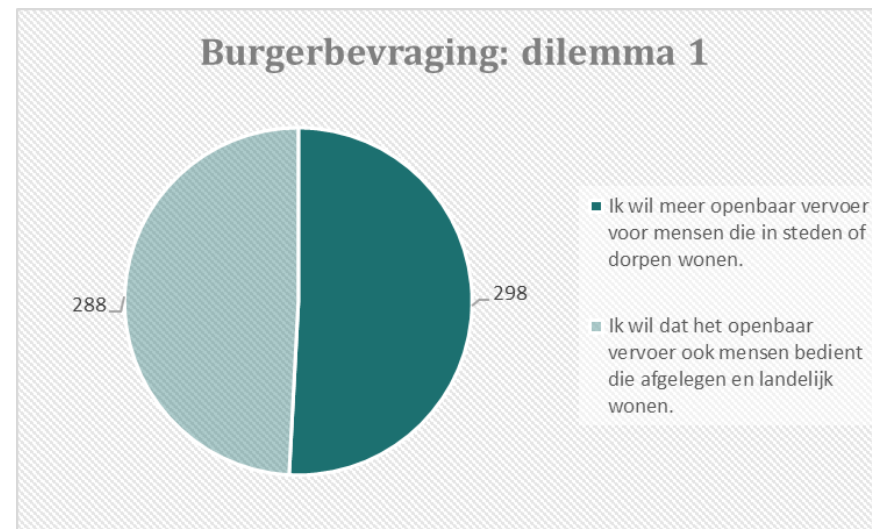
Er werd een populatie van 239 raadsleden bevroegd aan de hand van een vragenlijst. 43 antwoorden werden ontvangen, wat neerkomt op een responsgraad van 21%. Gelet op de variatie aan meningen en ideologieën bij raadsleden, worden de resultaten van de bevraging als indicatief gezien.

Lokaal bestuur	Aantal raadsleden	% respons
Beernem	25	28%
Blankenberge	27	7,4%
Brugge	47	23,4%
Damme	21	9,5%
Jabbeke	23	17,4%
Knokke-Heist	31	22,6%
Oostkamp	27	15,4%
Zedelgem	27	25,9%
Zuienkerke	11	54,5%

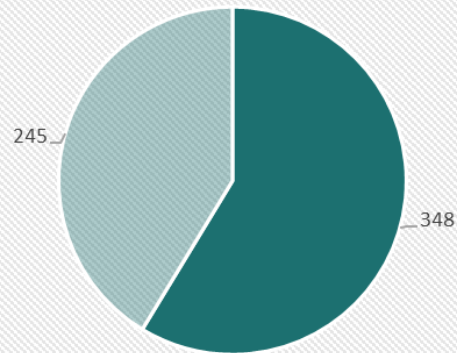
8.3 Resultaten van de afgetoetste oplossingsrichtingen

8.3.1 Ruimte

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

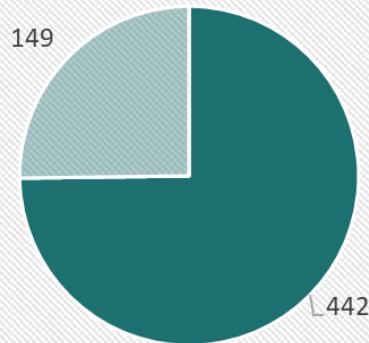


Burgerbevraging: dilemma 7



- Openbaar vervoer moet zich aanpassen aan de plek waar nieuwe woonprojecten gebouwd worden.
- Nieuwe woonprojecten zouden enkel nog mogen gebouwd worden waar er al openbaar vervoer is.

Burgerbevraging: dilemma 8



- Liever verkeersoverlast tegengaan door aanpassingen aan bestaande wegen.
- Liever verkeersoverlast tegengaan met nieuwe omleidingswegen.

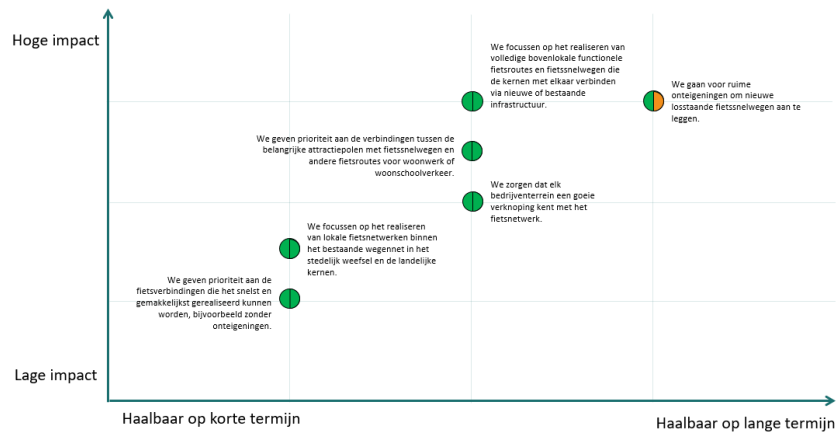
8.3.2 Fiets

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

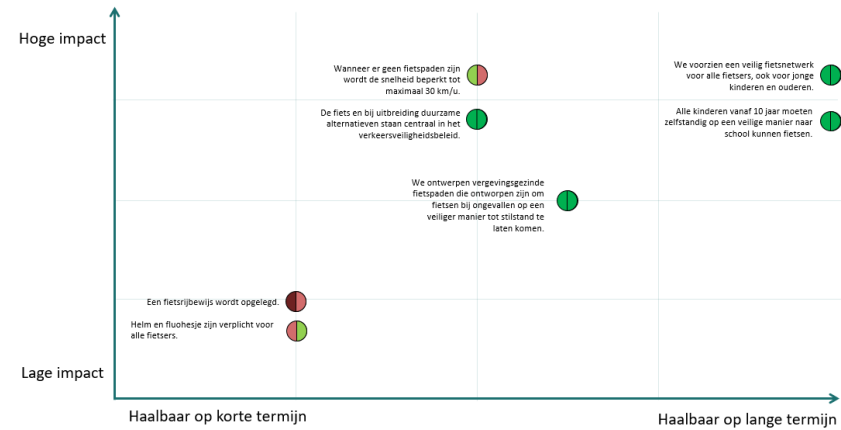
Hoe zou u ervoor zorgen dat minder mensen met de auto rijden voor de regio Brugge?

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

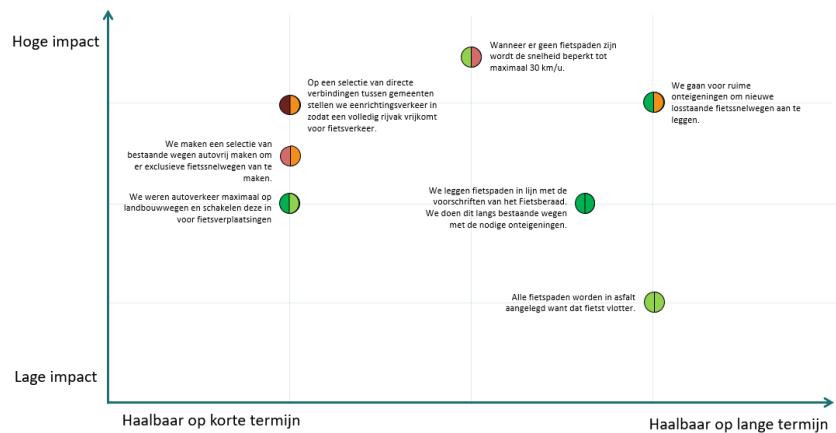
Fiets - netwerk: matrix van oplossingsrichtingen



Fiets – veiligheid en omkaderende maatregelen



Fiets – game changers: matrix van oplossingsrichtingen

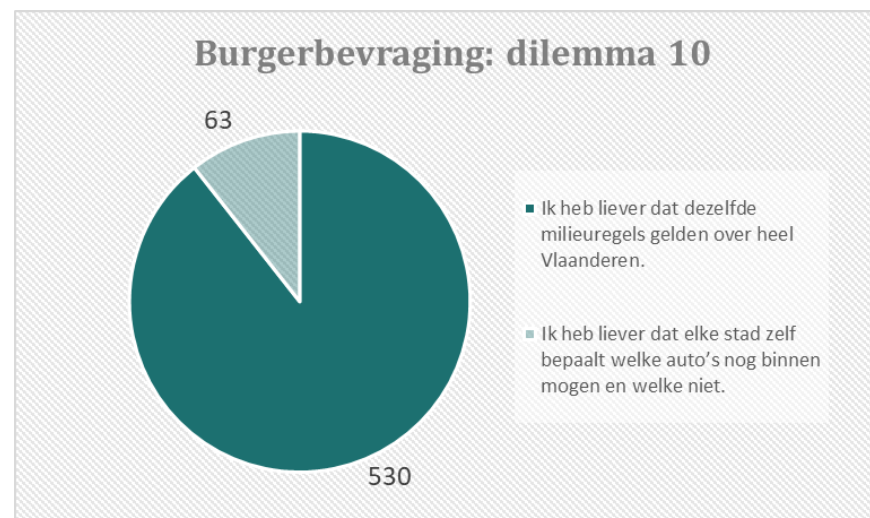
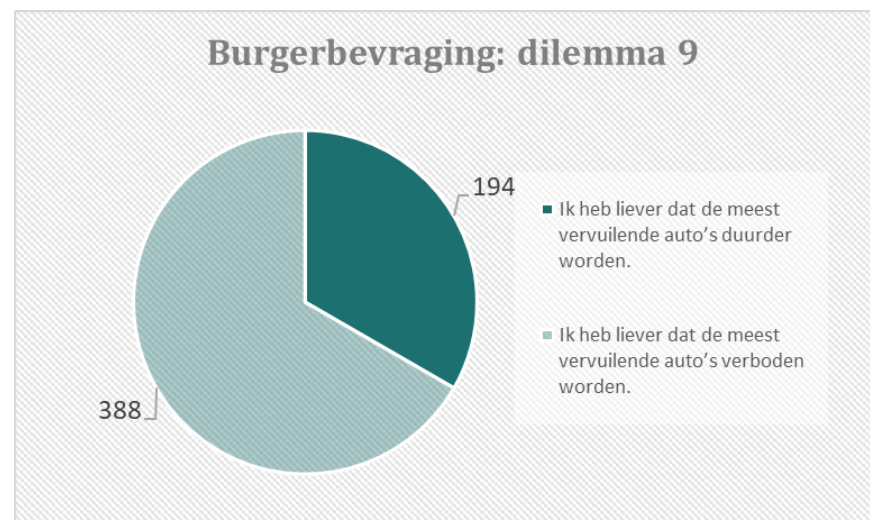


8.3.3 Autoverkeer

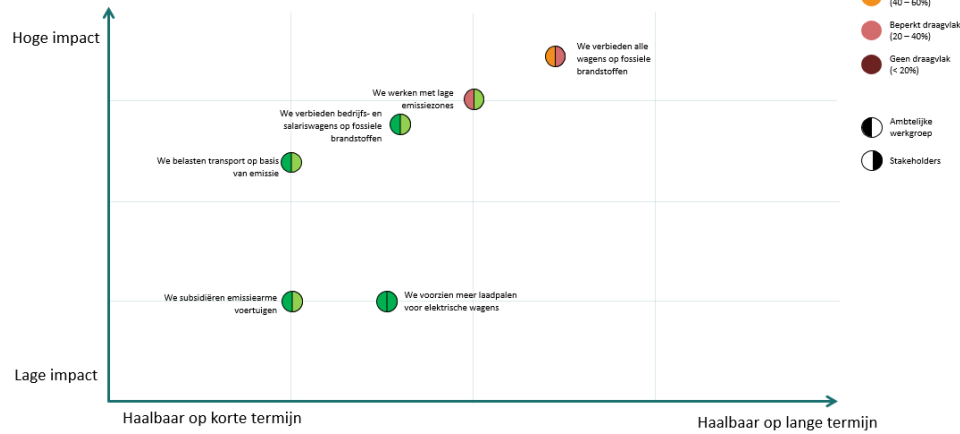
Bij de burgers, de stakeholders en de ambtenaren toetsten we alvast een aantal oplossingsrichtingen af. Een verschuiving van de belasting op autobezit naar autogebruik zien de burgers als belangrijkste maatregel om meer mensen uit de auto te krijgen. Om vervuiling tegen te gaan, zien de burgers liever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

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

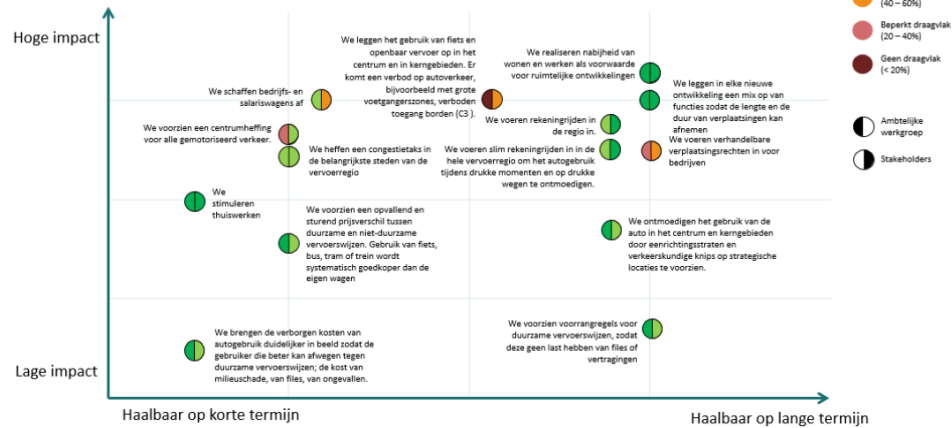
Belasting op het bezit van een auto vervangen door een belasting op het aantal gereden kilometers.	349
Op drukke invalswegen leggen we busbanen en fietspaden aan ten koste van parkeerstroken.	302
Niets doen en wachten tot mensen vanzelf de verkeersdrukte beu zijn.	77
Alle landelijke eenvakswegen sluiten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



Auto: Groenere autokilometers: matrix van oplossingsrichtingen

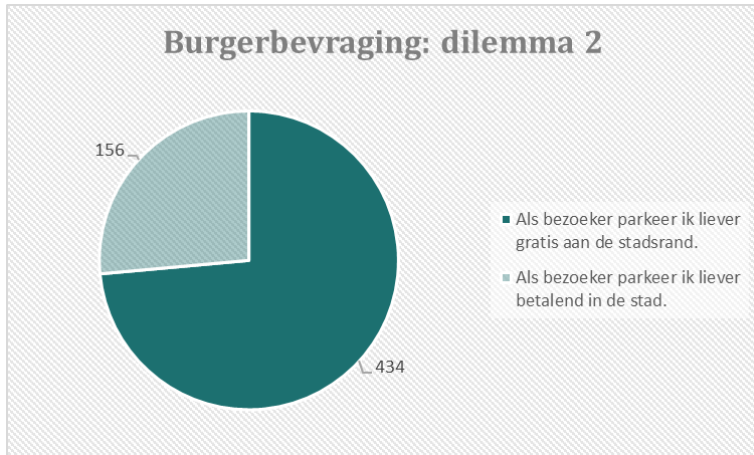


Auto: Minder autokilometers: matrix van oplossingsrichtingen



8.3.4 Parkeren

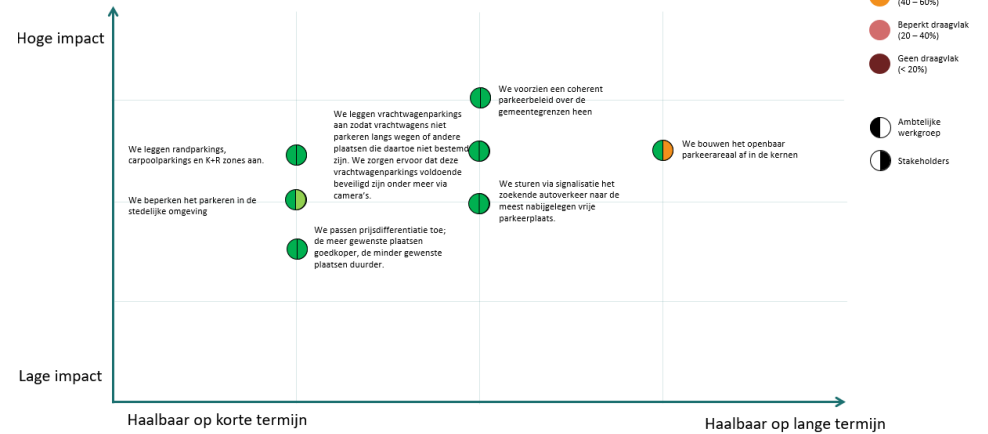
Bij de burgers, de stakeholders en de ambtenaren toetsten we alvast een aantal oplossingsrichtingen af. Om parkeren duurder te maken is er nog heel wat draagvlakverwerving bij de burgers nodig.



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

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

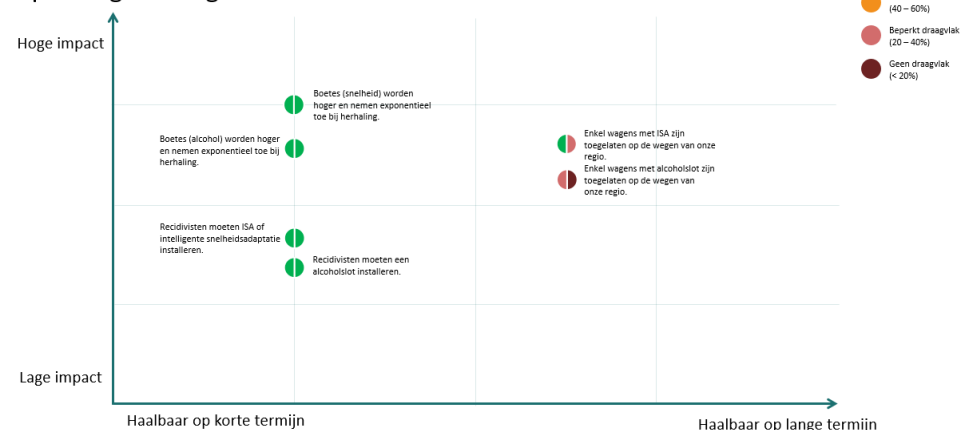
Parkeerbeleid: matrix van oplossingsrichtingen



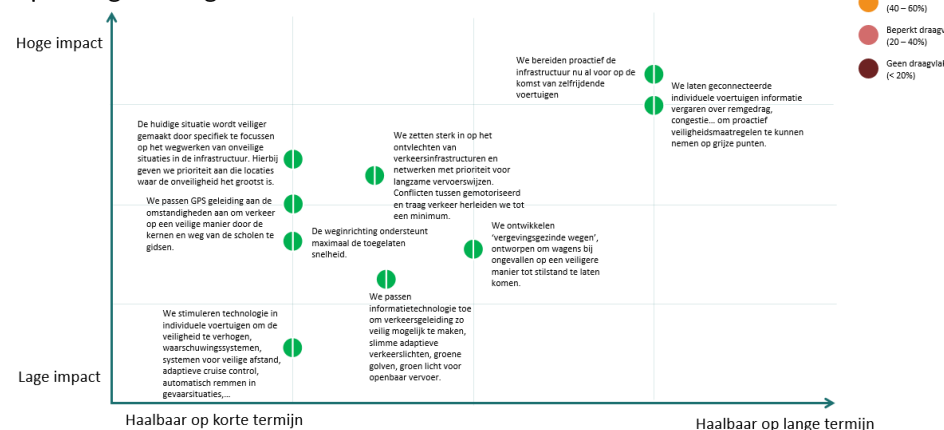
8.3.5 Veiligheid

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

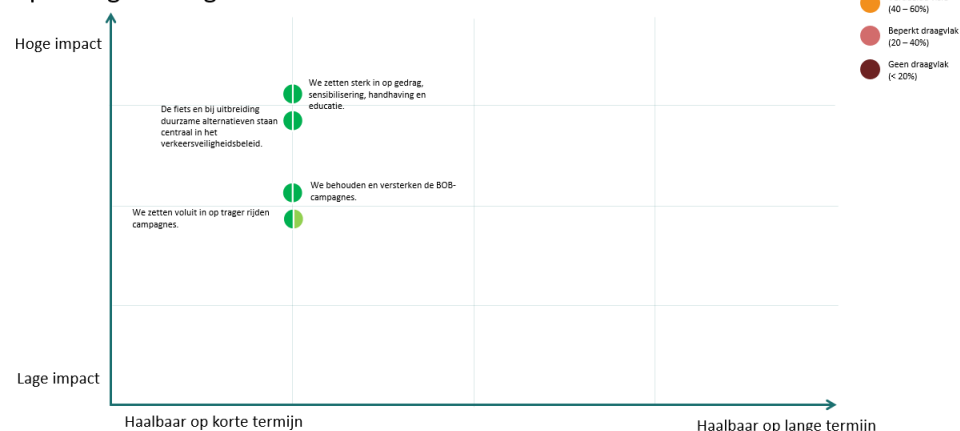
Verkeersveiligheid – Handhaving en regulering: matrix van oplossingsrichtingen



Verkeersveiligheid – Infrastructuur en technologie: matrix van oplossingsrichtingen



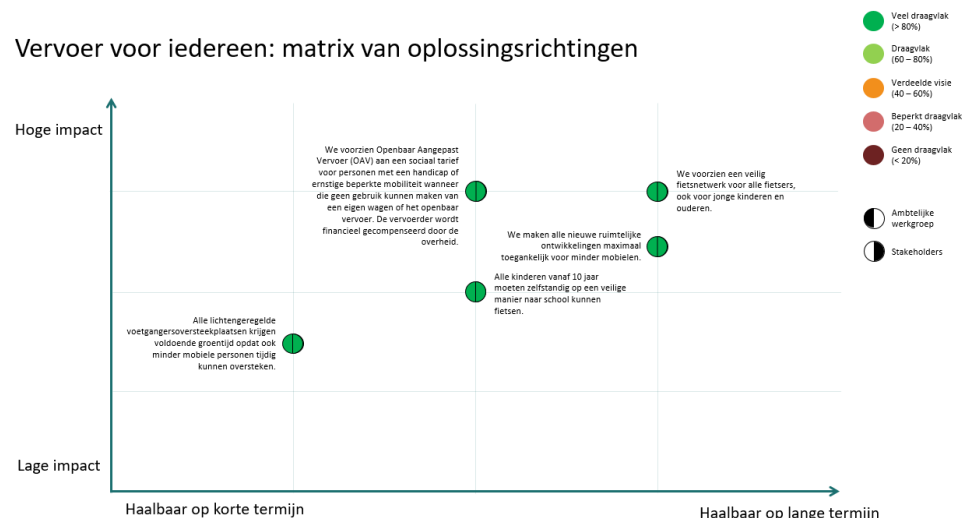
Verkeersveiligheid – Gedrag, beleid en evaluatie: matrix van oplossingsrichtingen



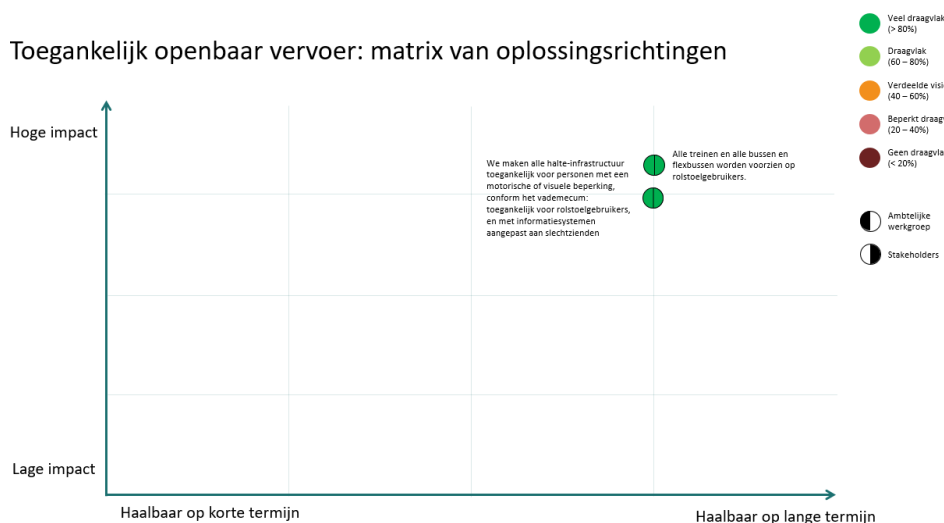
8.3.6 Toegankelijkheid

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

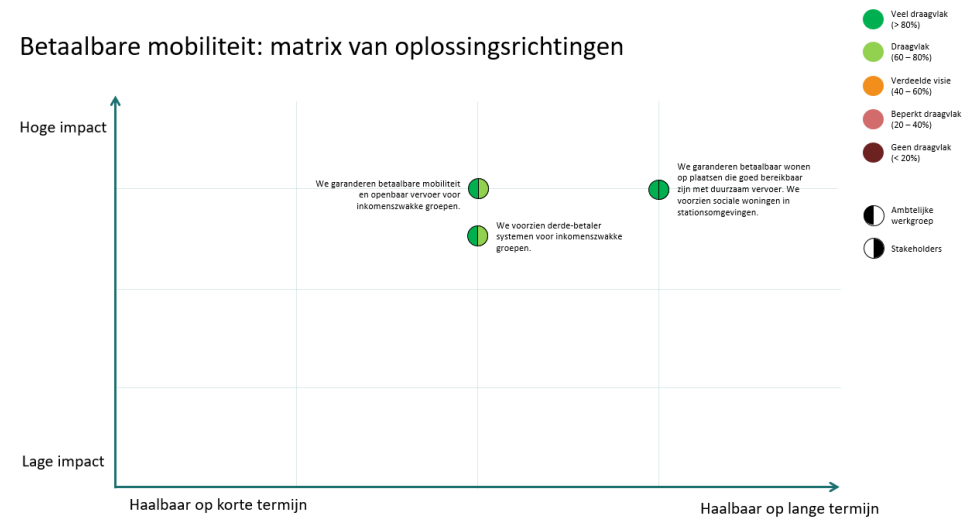
Vervoer voor iedereen: matrix van oplossingsrichtingen



Toegankelijk openbaar vervoer: matrix van oplossingsrichtingen



Betaalbare mobiliteit: matrix van oplossingsrichtingen



9 BIJLAGE 4: NIEUW OPENBAARVERVOERPLAN 2021

1.2 PRINCIPES BASISBEREIKBAARHEID ALS UITGANGSPUNT

Bij het uitwerken van het nieuwe openbaar vervoer netwerk werd het decreet Basisbereikbaarheid en de bijhorende voorschriften indachtig gehouden. Ter herinnering worden hieronder de algemene principes basisbereikbaarheid beknopt weergegeven:

Principe 1: verplaatsingsnoden als vertrekpunt

Samen met de lokale besturen en hun inwoners zoeken we uit wat de reële verplaatsingsnoden zijn in de regio Brugge en gaan we na hoe we het aanbod van de verschillende vervoersvormen (openbaar vervoer, deelauto's en -fietsen, etc.) hier binnen de budgettaire mogelijkheden maximaal kunnen op afstemmen.

Principe 2: combineren van verschillende vervoersmiddelen

De Vlaamse overheid wil het openbaar vervoer maximaal concentreren op de belangrijke verkeersassen in elke regio. Dit systeem kan alleen goed functioneren als de reiziger gemakkelijk de overstap kan maken van het ene naar het andere vervoersmiddel: van de bus of de trein op de (elektrische) fiets, de deelfiets, de auto of deelauto, carpool, taxi, etc.

Principe 3: een netwerk van vervoersmogelijkheden

Het openbaar vervoer, het wegennet, de fietsroutes en de waterwegen: we zoeken samen uit op welke manier we dit vervoersaanbod kunnen samenvlechten tot een overzichtelijk netwerk.

Principe 4: een regionale aanpak

Mobiliteit overstijgt gemeentegrenzen. Onze 300 Vlaamse gemeenten worden samengebracht in 15 vervoerregio's. Elke regio wordt aangestuurd door een vervoerregioraad die instaat voor de opmaak en het uitrollen van een eigen regionaal mobiliteitsplan voor het personen- en het vrachtverkeer.

Principe 5: vlotte doorstroming mogelijk maken

"Hoe geraak ik snel en veilig van punt A naar punt B: met de fiets, de trein, de bus of de auto?" Die vraag stelt de Vlaming zich vele keren. Nadenken over mobiliteit gaat dan ook over het vastleggen van de 'juiste' locaties voor bijvoorbeeld bedrijven en woningen en dus m.a.w. over ruimtelijke ordening. Maar ook over het aanbod van wegen en andere verkeersinfrastructuren en de inrichting ervan. Zorgen voor een betere doorstroming voor de auto, de bus, de tram en de fiets is de opdracht.

Principe 6: inzetten op duurzame vervoersmiddelen

Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid zet maximaal in op duurzame vervoersmiddelen. De opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is voor elke regio de kans bij uitstek om deze omslag te realiseren.

Principe 7: inzetten op innovatie

Ook de informatie- en communicatietechnologie kunnen we inzetten om verplaatsingen veiliger, efficiënter en milieuvriendelijker te maken. De Vlaamse overheid wil hier volop op inzetten.

Principe 8: verkeersveiligheid aanpakken

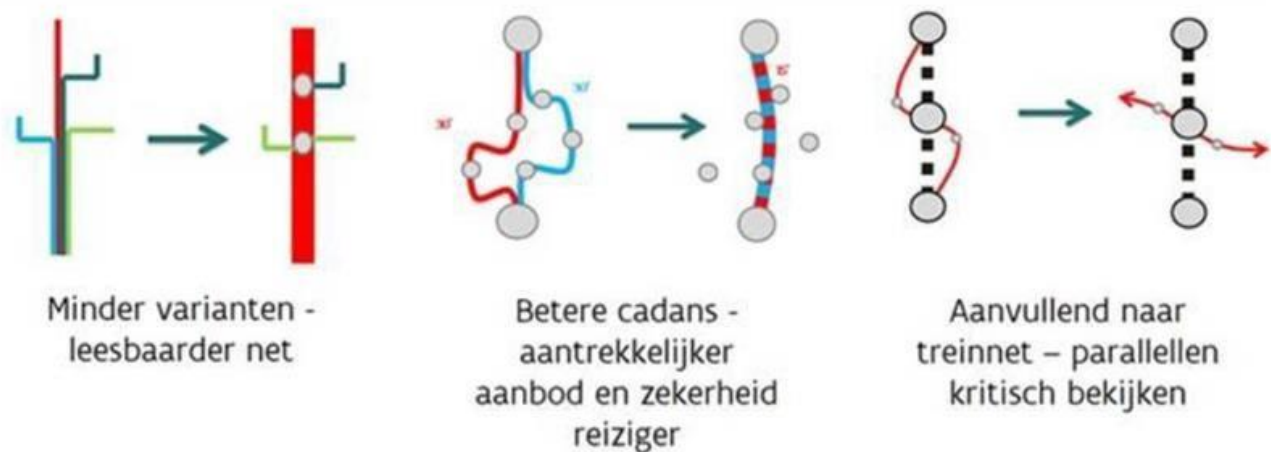
De verkeersveiligheid in Vlaanderen wordt aangepakt door een goede mix van kordate handhaving, investeringen in de infrastructuur en verkeerseducatie.

Er werden een aantal specifieke leidende principes voor openbaar vervoer vooropgesteld als doorvertaling van het algemene kader basisbereikbaarheid en als visie op het toekomstige geïntegreerde netwerk. Deze leidende principes worden hieronder toegelicht.

1) Sterke assen

Een eerste belangrijke uitdaging is sterke assen creëren en inzetten op die assen waar de grootste verplaatsingsstromen worden vastgesteld in een hiërarchisch opgebouwd netwerk. Deze assen vragen prioriteit op vlak van doorstroming voor het openbaar vervoer.

De haltes van deze sterke OV-corridors functioneren als hub voor hun omgeving. De werking van deze hubs wordt concreet gemaakt door implementatie van het concept mobipunten. Dit dragende netwerk van cadanslijnen is een stabiel gegeven voor de komende jaren. Dit laat toe om investeringen in de brede zin doordacht te plannen en te realiseren, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van doorstroming, het inplannen van Park & Rides en van mobipunten.

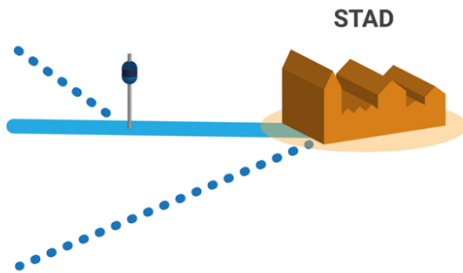


Figuur 4 - Sterke OV-assen

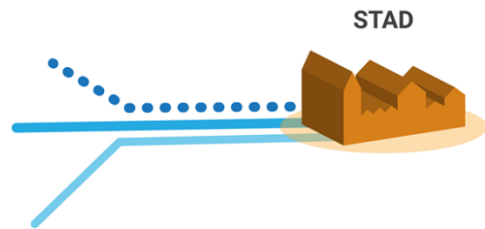
2) Parallel rijden vermijden

Lijnen uit het kern- en aanvullend net vormen de drager van het regionale OV-netwerk. Parallel rijden met deze dragende assen – hetzij functioneel of met het treinnet – wordt maximaal vermeden gezien een complementair systeem wordt ontworpen, tenzij op assen met een hoge vervoersvraag om de capaciteit te garanderen.

LAGE VERVOERSVRAAG



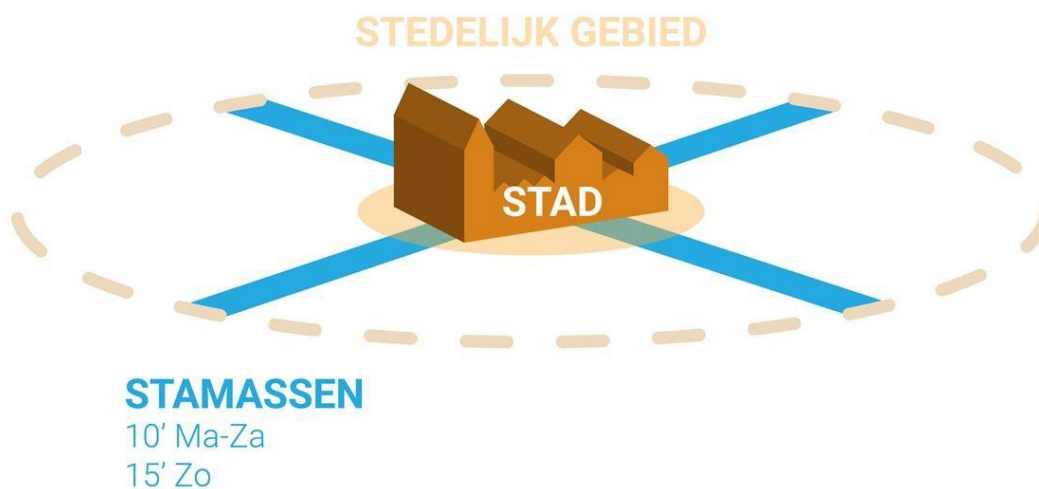
HOGE VERVOERSVRAAG



Figuur 5 - Parallel rijden vermijden

3) Hoogfrequente assen

Binnen het stedelijk gebied Brugge is een sterk radiaal verplaatsingspatroon vastgesteld. Om hierop te anticiperen worden hoogfrequente assen gecreëerd met een 10' frequentie als ambitie. Deze 10' frequentie geldt op niveau van het stedelijk gebied en is vaak een combinatie van stads- en streeklijnen. Er worden hoge eisen gesteld aan de doorstroming, een commerciële snelheid van 25km/u is de minimum ambitie en zal ook door middel van een coherent pakket aan maatregelen na goedkeuring van dit plan moeten worden gerealiseerd. Deze assen kunnen sturend zijn voor nieuwe ruimtelijke en/of verkeerskundige ontwikkelingen.

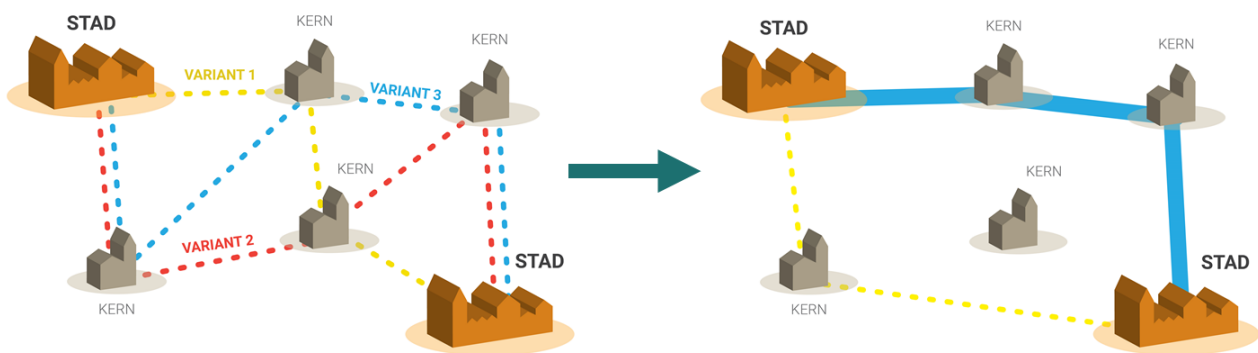


Figuur 6 - Hoogfrequente assen

4) Eenduidige reisweg

Een eenduidige reisweg van cadanslijnen binnen het kern- en aanvullend net (zonder varianten) in functie van leesbaarheid netwerk is een ontwerpprincipe. Dit impliceert dat de verbinding tussen deelgemeenten niet standaard wordt meegenomen binnen het kern- of aanvullend net, eventuele vragen vanuit gemeenten worden beoordeeld in functie van de principes basisbereikbaarheid (potentieel, omrijdfactoren, type verplaatsingen, etc.). Ook de ontsluiting van alle kernen binnen kern- en aanvullend net is geen doel op zich.

Voor vervoersvragen of noden die niet binnen het kernnet of aanvullend net worden beantwoord, kunnen oplossingen worden gezocht binnen het concept van vervoer op maat.



Figuur 7 - Eenduidige reisweg

5) Geïntegreerd avond- en nachtnet

Het avond- en nachtnet is geen afzonderlijk netwerk met afzonderlijke routes. Dit aanbod is een verlenging van het reguliere aanbod op de sterke stamassen waar overdag ook in cadans wordt gereden.

De amplitude in de vervoerregio Brugge is eenduidig voor alle avondlijnen (zondag tot donderdag tot ca. 22u30, vrijdag en zaterdag tot ca. 2u30) net als de frequentie (30' frequentie op cadanslijnen binnen Brugge, 60' frequentie op cadanslijnen buiten Brugge tot de eerstvolgende (hoofd)gemeente).

6) Ontsluiting regionale attractiepolen

De regionale attractiepolen die doorheen de dag continu verplaatsingsstromen krijgen worden bediend door het kern- en aanvullend net. Een voorbeeld hiervan in de vervoerregio Brugge is het AZ Sint-Jan. Regionale attractiepolen die specifieke piekstromen genereren (met een dagelijks vast patroon) komen in aanmerking om ontsloten te worden met functionele lijnen indien deze attractiepolen nog geen andere bediening hebben. Dit geldt bijvoorbeeld voor middelbare scholen.

7) Ontsluiting toeristische en lokale attractiepolen

De ontsluiting van toeristisch recreatieve attractiepolen is onderdeel van het concept vervoer op maat gezien de zeer sterk fluctuerende vraag omwille van onder andere weersomstandigheden en evenementen. Een voorbeeld van een dergelijke attractiepool is Het Zwin. De bediening van lokale attractiepolen die nog niet worden ontsloten met kernnet, het aanvullend net of het functionele net, moet worden afgewogen binnen het concept vervoer op maat.

8) Ontsluiting tewerkstellingsgebieden

Tewerkstellingsgebieden hebben meestal geen potentieel voor een cadansverbinding binnen het kern- of aanvullend net gezien de vervoersvraag sterk afhankelijk is van het werkregime en zich vaak concentreert in de spitsperiodes. Sommige gebieden liggen 'toevallig' langsheen een sterke as en worden zo goed ontsloten, andere gebieden zullen maatwerk vragen.

Tevens is elk gebied anders, wat een aanpak op maat vraagt. Een functioneel aanbod is mogelijk indien de werkregimes zijn gekend. Een engagement vanuit de werkgever is gewenst. Specifieke vervoersdiensten geënt op de mobipunten worden bepaald in het concept voor vervoer op maat.

9) Mobipunten

Op alle gecadanseerde verbindingen (trein, kern- en aanvullend net) worden hubs gecreëerd in de vorm van mobipunten die toegang tot/uitwisseling tussen vervoerlagen faciliteren. Ook op plaatsen waar het kernnet en het aanvullend net komt worden mobipunten gecreëerd zodat door middel van het vervoer op maat hierop kan worden aansloten.

De precieze modaliteiten op vlak van financiering en uitrusting van deze punten is voorwerp van verder onderzoek in het kader van het Regionaal Mobiliteitsplan.

2 VOORSTEL NIEUW VERVOERPLAN 2021

2.1 NAAR EEN HERORIËTERING VAN HET NETWERK OP BASIS VAN VERVOERSVRAAG

Vlaanderen gaat voluit voor een gelaagd vervoernet. Een geïntegreerd openbaarvervoersysteem is de beste garantie om de doelstelling van basisbereikbaarheid optimaal te kunnen realiseren. Centraal bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. De afstemming gebeurt op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. Het vaste aanbod op basis van de criteria afstand, frequentie en amplitude wordt vervangen door een garantie op een goede mobiliteitsoplossing.

Het hiërarchisch gestructureerd vervoermodel wordt gerealiseerd door het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat elk hun rol binnen de hiërarchie te laten opnemen en deze optimaal op elkaar af te stemmen. Voor wat betreft het kernnet en aanvullend net wordt VVM De Lijn

als interne operator in Vlaanderen aangeduid. Dit deel van het net zal aangevuld en dus versterkt worden door regionaal en lokaal flexibel vraaggestuurd aanbod aan vervoer op maat.



Figuur 8 - Gelaagd openbaar vervoernetwerk

2.1.1 Het treinnet

De trein is de ruggengraat van het openbaar vervoer. Het treinnet staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen. Een goede afstemming tussen Vlaanderen en de NMBS is noodzakelijk rond verbindingen, de uitbouw van combipunten en kwaliteitsvereisten. Gezien de termijn van dit vervoerplan, namelijk met implementatie voorzien eind 2021, is het bestaande treinnetwerk als basis gehanteerd. In het mobiliteitsplan voor de vervoerregio wordt evenwel een langere termijnvisie opgenomen.

2.1.2 Het kernnet

Met het kernnet wordt een antwoord geboden op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het kernnet is een netwerk van vaste en lijn gebonden openbaar vervoer met minimale bedienings- en comfortvoorschriften en een minimaal voorzieningenniveau ter hoogte van haltes, maximaal gericht op combimobiliteit. Het is een netwerk dat op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar verbindt (interregionaal) en daarin complementair is aan het treinnet.

Binnen het kernnet werd een minimaal gewenst bedieningsniveau opgesteld inzake amplitude en frequentie. Een goede frequentie en amplitude zijn van groot belang om een modale shift mogelijk te maken. Onderstaande tabel geeft het beoogd minimaal bedieningsniveau van het kernnet weer:

		Dagfrequentie			Ochtend/ avondfrequentie			Amplitude			Ochtend/dag/avond		
		Ma-vr	Za	Zo	Ma-vr	Za	Zo	Ma-vr	Za	Zo	O	D	A
Streeklijnen													
A	(IP*** > 15.000)	4	4	2	2	2	2	6-23	8-23	8-21	<7	7-19	>19
B	(4500 < IP ≤15000)	2	1	1	1	1	1	6-21	8-21	8-21	<7	7-19	>19
C	(2500 < IP ≤4500)	1	1	(1)	1	1	NVT	6-19	8-19	8-19	<7	7-19	>19
Stads- & voorstadlijnen													
A		4	4	2	2	2	2	6-23	8-23	8-21	<7	7-19	>19
B		2	2	1	1	1	1	6-21	8-21	8-21	<7	7-19	>19

Tabel 1 - Minimale amplitude en frequentie kernnet (Bron: De Lijn)

In bovenstaande tabel wordt melding gemaakt van het IP, het intrinsiek potentieel. In de methodiek is geopteerd om het intrinsiek potentieel (IP) op dagbasis van een verplaatsingsstroom als basis te nemen. Het intrinsiek potentieel geeft de gewogen vervoervraag weer tussen twee kernen op basis van de trajectlengte (over een hele dag, voor alle modi).

Het kernnet is gebaseerd op potentieel. Uitgangspunt is dat een voldoende kwaliteitsniveau aangeboden moet worden om de vervoersvraag effectief te vertalen naar bezetting. Als het potentieel hogere kwaliteitseisen verantwoordt inzake frequentie of amplitude, moeten deze steeds behouden blijven of versterkt worden. Dit net is zelf ook gelaagd: het bestaat uit A-, B- en C-lijnen met elk hun eigen kwaliteitseisen inzake frequentie en amplitude. Dit onderscheid maakt een parallelle opbouw over heel Vlaanderen mogelijk. In functie van de leesbaarheid van dit document is geopteerd om de deze nota te spreken over kernnetlijnen, zonder hierbij onderscheid te maken tussen A, B en C-lijnen.

Het intrinsieke potentieel van een kernnetlijn dient hoger te zijn dan 2.500. Bij een lager potentieel vormt het onderdeel van het aanvullend net (1.000 < IP < 2.500) of het vervoer op maat (IP < 1000).

2.1.3 Aanvullend net

Het aanvullend net bestaat uit lijnen met een uitdrukkelijke feeder functie vanuit en in de kleinere kernen naar de lijnen van het kernnet van het stads- en streekvervoer en het treinnet. Daarnaast bestaat het ook uit ontsluitende lijnen. Het aanvullend net is volledig complementair aan het kernnet.

Binnen het aanvullend net geldt dat er op de gecadanseerde lijnen op week- en zaterdagen minimaal 1 rit per uur moet zijn. Een bediening om de twee uur is niet attractief en kan nooit voldoende potentieel capteren. Er is geen minimale frequentie en amplitude bepaald. Deze wordt lijn per lijn bekeken in functie van de noden in ieder deelgebied.

Naast de ‘gecadanseerde lijnen’ (lijnen die door de dag heen aan een vaste frequentie van minstens 1 rit per uur rijden), behoren ook de “functionele ritten” tot dit aanvullend net. Dit is een belangrijk onderscheiden deel dat inspeelt op specifieke, potentieelhoudende verplaatsingsstromen op welbepaalde momenten met het oog op welbepaalde doelgroepen (in hoofdzaak scholieren en werknemers, dus voor woon-school- en woon-werkverkeer). Iedereen kan er echter gebruik van maken. Functionele bediening wordt dus enkel voorzien “in functie van”, hetgeen impliceert dat het hier zelden om gecadanceerde lijnen gaat die (al dan niet) de hele dag door rijden. Veelal betreft het een paar ritten verspreid over de dag.

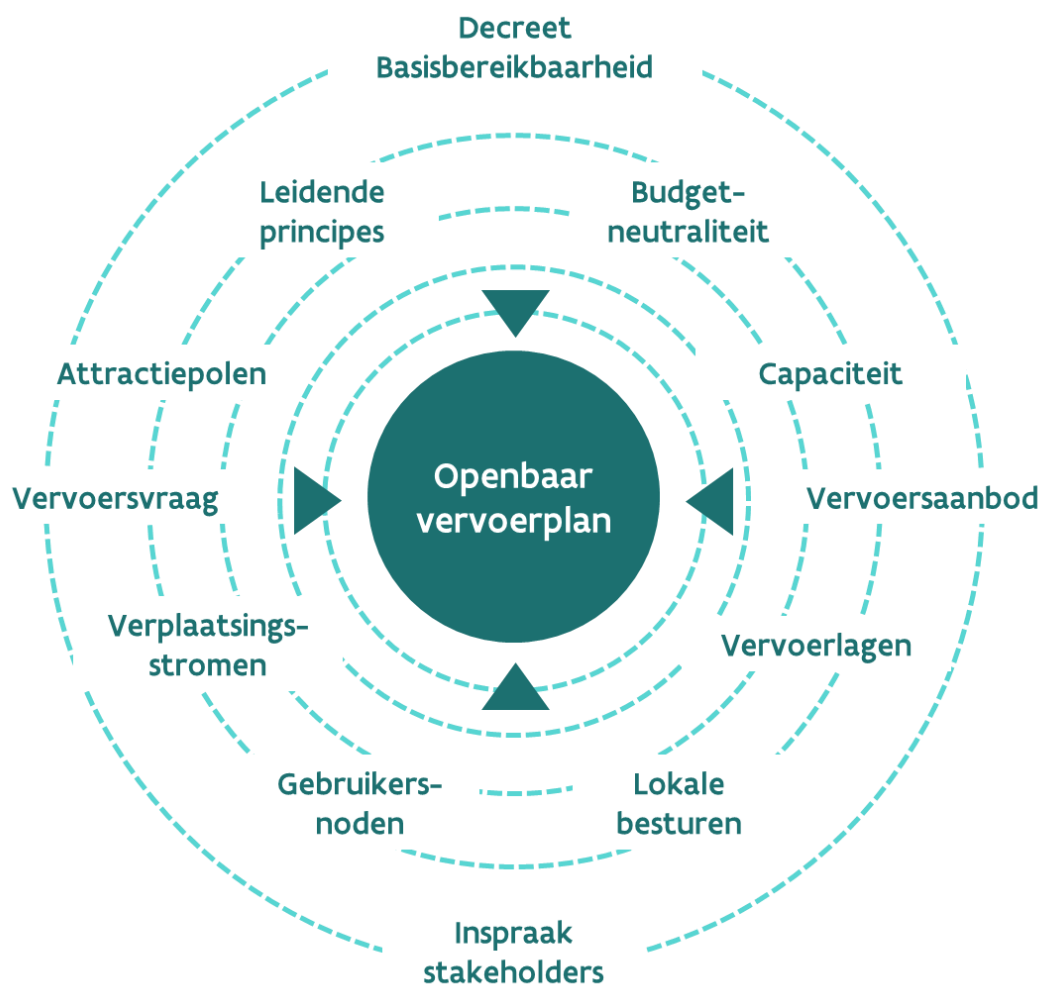
2.1.4 Het vervoer op maat

Het vervoer op maat is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Op die plaatsen met een lage vervoersvraag worden complementaire systemen voorgesteld. Het aanbod aan vervoer op maat in de Brugse regio is zeer breed en gaat van flexibele systemen, specifieke bus shuttles, deelmobiliteit tot doelgroepenvervoer. Waar het kern- en aanvullend nog zones openlaten zonder vervoeraanbod, wordt door middel van vervoer op maat hieraan invulling gegeven.

2.2 VERVOERPLAN: SAMENSPEL TUSSEN VERVOERLAGEN, RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN ACTOREN

2.2.1 Totstandkoming en statuut van het plan

Verplaatsingsstromen vormen de basis voor de opbouw van het vervoerplan, zoals hiervoor kernachtig beschreven. Het vormt een belangrijk ontwerp- en toetsingscriterium voor de opmaak van het plan, het is echter niet het enige criterium. Het vervoerplan is immers tot stand gekomen na verschillende iteraties met de steden en gemeenten, op basis van een toetsing aan de geïdentificeerde attractiepolen, op basis van gesprekken met stakeholders enz. Hierbij is telkens getracht een middenweg te vinden tussen het theoretische kader van basisbereikbaarheid, de vastgestelde vervoersvraag, maar evenzeer de noden en wensen van de verschillende actoren, in het bijzonder de gemeentebesturen. En dit eveneens binnen het door de Vlaamse overheid beschikbaar gestelde budgettaire kader. Het handhaven van de budgetneutraliteit op het niveau van de vervoerregio is evenzeer een belangrijk ontwerpcriterium. Onderstaande figuur geeft een niet-exhaustief overzicht van verschillende factoren die een belangrijke rol spelen bij de opmaak van het openbaarvervoerplan.



Figuur 9 - Samenspel factoren bij opmaak openbaarvervoerplan

2.2.1.1 Performantie en dekking van het nieuwe netwerk

Om de performantie van het nieuwe openbaar vervoernetwerk in kaart te brengen, werd de dekkingsgraad van 3 parameters onderzocht: de totale bevolking, het aantal tewerkstellingsplaatsen en de schoolbevolking¹⁹ in de middelbare en hogere graad. Hiervoor werden de socio-demografische gegevens (SDG, 2017) uit de Vlaamse strategische verkeersmodellen gebruikt waarbij elke zone overeenkomt met een statistische sector (in sommige gevallen bijkomend verfijnd, bijvoorbeeld de havenzones).

Voor de dekking van het netwerk werd uitgegaan van een radius of reikwijdte van 750 m rondom elke (nieuwe) reisweg. De performantie van het nieuwe netwerk werd dan bepaald door de ruimtelijke overlap van deze 750 m-bufferzones en de SDG-zones. Indien een SDG-zone slechts gedeeltelijk gedekt werd door de OV-buffer, werd de densiteit van de SDG-parameters als constante beschouwd (bv. bevolkingsdichtheid in 'aantal per hectare' is constant over de volledige SDG-zone).

Onderstaande tabellen geven de dekkingsgraad van het nieuwe netwerk weer voor een spitsmoment (schooldag spits) en een dalmoment (zondag). Uit deze analyses blijkt dat het nieuwe netwerk zowel op

¹⁹ Schoolbevolking: aantal leerlingen ingeschreven per school

een weekdag als op een weekenddag een zeer goede dekking kent van de belangrijkste woon-, werk- en schoollocaties. Op een weekdag wordt bijna 90% van de woonzones en tewerkstellingszones ontsloten door middel van een reguliere lijn. Ook op een zondag blijft de dekking van 80 tot 85% gegarandeerd door middel van kern- en aanvullend net.

Dit impliceert eveneens dat met het vervoer op maat heel gericht kan worden gewerkt op de binnen het kern- en aanvullend net niet bediende verplaatsingsnoden.

WEEKDAG SPITS	Bevolking	Tewerkstellingsplaatsen	Schoolbevolking (secundair+hoger)
Totaal VVR Brugge	262.664	97.961	24.705
Dekking volledig net	233.561	87.624	24.438
	88,92%	89,45%	98,92%
Dekking KN en AN	222.391	84.804	24.438
	84,67%	86,57%	98,92%

Tabel 2 - Dekkingsgraad van het nieuwe netwerk (spitsmoment)

ZONDAG	Bevolking	Tewerkstellingsplaatsen
Totaal VVR Brugge	262.664	97.961
Dekking volledig net	219.923	84.540
	83,73%	86,30%
Dekking KN en AN	218.235	84.200
	83,09%	85,95%

Tabel 3 - Dekkingsgraad van het nieuwe netwerk (dalmoment - zondag)

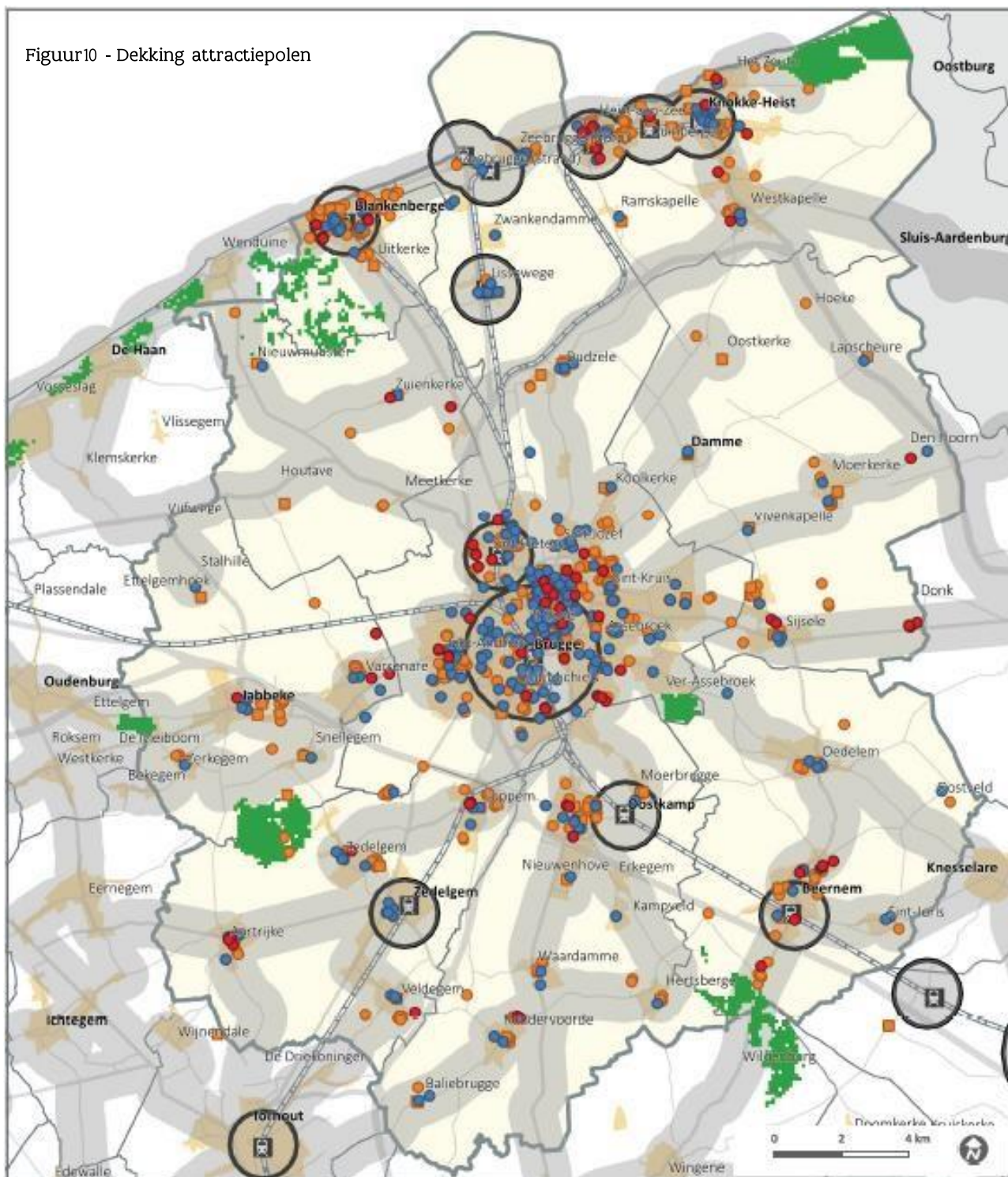
Inventarisatie en dekking attractiepolen

Naast de toetsing van de socio-demografische gegevens werd ook nagegaan of belangrijke attractiepolen al dan niet bediend zouden worden. De basis voor deze inventarisatie van de attractiepolen was de studie 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen' uitgevoerd door het VITO (i.o.v. Dep. Ruimte Vlaanderen, 2016) waarin een inventarisatie werd gedaan van alle voorzieningen in Vlaanderen. De attractiepolen werden opgedeeld in 4 categorieën, nl. Zorg, Onderwijs en publieke dienstverlening, Cultuur en sport en Recreatie en toerisme. Bepaalde voorzieningen werden niet

opgenomen in de analyse, gezien deze minder relevant geacht worden voor het openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld: monumenten, hotels, huisartsenpraktijken, tandartsen, apothekers, oogzorg, kinderopvang, lokale voedingswinkels, bakkers, slagers, eet- en drinkgelegenheden, de post, bank en verzekering, detailhandel, brandweer, politie, ... De data werden nadien verfijnd en aangevuld op basis van enquêtes uitgevoerd door het WVI en bilateraal overleg met de gemeenten.

Per categorie werd nagegaan welke attractiepolen afgedekt werden door het nieuwe netwerk, i.e. door de bufferzone met straal 750 m rondom het openbaar vervoernetwerk. Voor niet-gedekte attractiepolen binnen kern- en aanvullend net kan een oplossing binnen vervoer op maat gezocht worden.

Figuur10 - Dekking attractiepolen



Bufferzones OV

■ Kern-, aanvullend en functioneel net (750 m radius)

□ **Treinstations**

{variabele radius: treinfrequenties}

- 1000 m (1x/u)

- 1500 m (2x/u)

- 2000 m (IC-station)

Overzicht attractiepolen

- **Zorg**
- **Onderwijs en publieke dienstverlening**
- **Sport**
- **Cultuur**
- **Recreatie (pretparken)**
- **Recreatiedomeinen**



Scenario 3
Dekking attractiepolen
(schooldag spits)

atelier demitro2



2.2.1.2 Principe van de budgetneutraliteit

De portefeuille voor de Brugse vervoerregio is door de Vlaamse overheid bepaald. Dit budget wordt beschikbaar gesteld voor de exploitatie van het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Het betreft dus een exploitatiebudget; de financiering van infrastructuur zoals mobipunten en doorstromingsmaatregelen kan niet. Het budget is samengesteld met de huidige werkmiddelen van De Lijn voor het (voor)stadsnet, het streeknet en de belbus in de Brugse regio, aangevuld met de Vlaamse tegemoetkomingen voor een aantal specifieke initiatieven zoals het doelgroepenvervoer (in functie van de DAV), de cofinanciering voor de Havenbus en de bijdrage van Vlaanderen in het tarief van de Blue Bikes in Brugge.

Het budget voor de vervoerregio Brugge bedraagt voor het jaar 2022 31.385.185 euro op jaarbasis²⁰. Het budget voor het kernnet is een gesloten portefeuille van 14.755.298 euro per jaar. De rest van de middelen kan door de vervoerregio worden toegekend aan het aanvullend net en het vervoer op maat.

In de verschillende denkrichtingen en afwegingen tot opmaak van het gewenst scenario (i.e. scenario 3 dat thans voorligt) is de budgettaire spiegel steeds voorgehouden. Voor het kernnet en aanvullend net is door De Lijn de budgetneutraliteit bewaakt.

Voor het vervoer op maat is een balans opgemaakt van verwachte kosten en gegenereerde inkomsten binnen een portefeuille van 2.799.053 euro op jaarbasis. Dit bedrag is beschikbaar in de portefeuille van 2022 en houdt reeds rekening met een verhoging van de middelen door de Vlaamse overheid toegekend. In 2023 en 2024 is een verdere groei van het budget voor vervoer op maat voorzien. In onderstaande tabel worden het basisbudget en de vooropgestelde extra middelen voor de komende verduidelijkt.

Basisbudget VOM vervoerregio Brugge (bij aanvang opmaak vervoerplan)	Extra budget VOM 2022	Extra budget VOM 2023	Extra budget VOM 2024
	€ 967.999	€ 1.290.666	€ 1.667.110
€ 1.831.054	€ 2.799.053	€ 3.121.720	€ 3.498.164

Tabel 4: beschikbare middelen vervoer op maat in de vervoerregio Brugge

Voor de raming van de kosten van het vervoer op maat is gebruik gemaakt van een aantal aannames zowel voor wat betreft de kostenzijde als voor wat betreft de inkomenskant. Voor verschillende parameters werden aannames gemaakt, voor meer detail hierover verwijzen we naar Bijlage 5.

²⁰ De totale portefeuille zal in 2023 en 2024 nog verder stijgen gezien de Vlaamse overheid extra middelen heeft voorzien voor vervoer op maat.

Bij de opmaak van dit vervoerplan spelen ook nog een aantal onzekerheden die een impact kunnen hebben op de gemaakte begroting, zoals:

- Het gebruik van het vervoersysteem: hoe kwaliteitsvoller het systeem, hoe hoger het gebruik, hoe groter de kosten, ... (echter zonder 100% kostendekking)
- Kostprijzen die zullen blijken uit de marktconsultatie zijn van tal van factoren afhankelijk: concurrentieposities, brandstofprijzen, economische context, etc. De werkelijke kosten zullen dus afwijken van de binnen de studie gehanteerde eenheidsprijzen.
- Eventuele abonnementsformules of kortingstarieven binnen vervoer op maat, in combinatie met de andere netten. Momenteel is dit binnen het theoretische kader niet mogelijk (richtlijnen Vlaamse overheid). Toekomstige afspraken rond mogelijkheden en de bijhorende budget shift zullen de voorlopig gehanteerde begroting beïnvloeden.
- Enz.

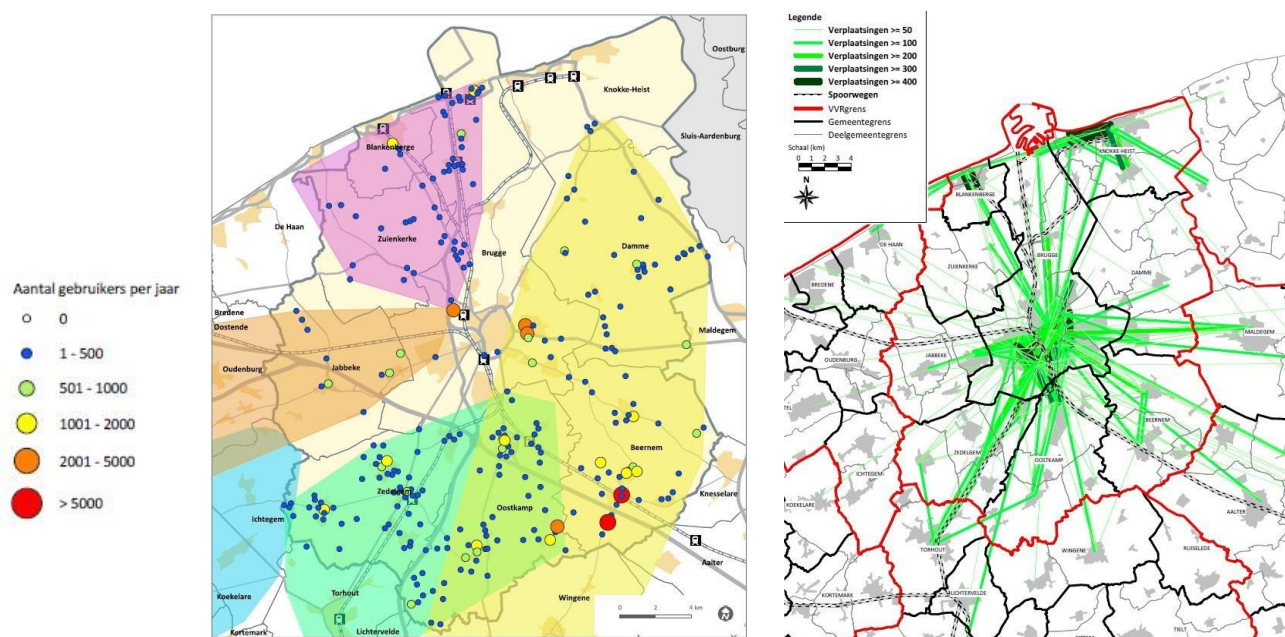
De werkelijke exploitatiekost en effectieve inkomsten zullen dus moeten blijken op basis van de werking van de markt en het succes van het aanbod. Korte opvolging, evaluatie en bijsturing van het vervoerconcept zullen dus belangrijk. Hier zit een belangrijke rol voor de mobiliteitscentrale en MOW, in samenspraak met de vervoerregio.

Het volledige vervoerplan, inclusief het vervoer op maat, zal na implementatie sowieso worden geëvalueerd. Het gebruik, de inzet van de middelen, de gemaakte kosten en de gegeneerde inkomsten zullen maandelijks moeten worden afgezet ten aanzien van de portefeuille. Deze evaluaties kunnen ook bijdragen tot een bijsturing van het concept van vervoer op maat.

2.2.1.3 Verplaatsingen en potentieel

Het succes van een vervoersysteem voorspellen is complex, zeker indien het een openbaar vervoersysteem betreft. Naast de aanwezigheid van verplaatsingen spelen nog tal van andere factoren mee die de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van het vervoersysteem bepalen. De concurrentiepositie ten aanzien van andere alternatieven is hierbij belangrijk. Doorstroming, omrijdfactoren en parkeerbeleid in de steden en gemeenten zijn maar enkele elementen die het succes van het openbaar vervoer mee zullen bepalen, en die in de loutere enge interpretatie van de verplaatsingsstromen niet aan bod komen.

Daarom is in de ontwerp oefening van het nieuwe net alle beschikbare kennis samengelegd, in het bijzonder ook de inzichten in het huidige gebruik van het netwerk. In de gemaakte afwegingen en keuzes voor de opmaak van het plan is, naast de verplaatsingsstromen, steeds gekeken naar het bestaande gebruik van het netwerk. Dit gebruik werd uiteraard ook steeds afgespiegeld aan het bestaande aanbod. Soms moesten keuzes worden gemaakt. Zoals ook reeds hiervoor toegelicht, vraagt basisbereikbaarheid om het netwerk te oriënteren op die plaatsen waar zich de grootste vervoersvraag bevindt. Om deze vervoersvraag te kunnen detecteren werden naast de verplaatsingsmatrices ook de beschikbare tellingen op de reguliere lijnen en de belbussen geconsulteerd.



Figuur 11 - Analyse gebruik huidig belbusstelsel en regionale verplaatsingen

2.2.1.4 Statuut en uitwerkingsniveau van het plan

In deze nota wordt de stand van zaken beschreven op basis van de kennis en inzichten in november 2020. Deze is geschreven met als doel een kaderdocument te vormen voor de steden en gemeenten, waarin de belangrijkste contextfactoren, procesmatige elementen, en vooral kernpunten in de opbouw van het vervoerplan worden gebundeld.

Het plan werd voorlopig vastgesteld door de vervoerregioraad in mei 2020, waarna het besproken en geadviseerd werd door de gemeenteraden van de deelnemende steden en gemeenten. Tijdens de zomermaanden werden door De Lijn zowel budgettaire als verkeerskundige modeldoorrekeningen uitgevoerd. Deze doorrekeningen bevestigen de reeds gemaakte assumpties en inzichten zoals bij de voorlopige vaststelling gehanteerd waardoor de voorliggende nota voor definitieve vaststelling slechts beperkte detailaanvullingen doet ten aanzien van het voorlopig vastgestelde plan. Deze aanpassingen zijn een gevolg van een verdere verfijning van het exploitatieconcept op niveau van het kern- en aanvullend net.

Het vervoerplan voor de regio Brugge wordt definitief vastgesteld door de vervoerregioraad van 23 november 2020.

Hierbij is belangrijk te bemenken dat het uitwerkingsniveau van dit vervoerplan in eerste instantie conceptueel is. Er is heel bewust gekozen om het concept zo concreet mogelijk uit te werken: de lijnvoering van de bussen is op straatniveau uitgewerkt, het aantal busritten is gedetailleerd op dagbasis voor verschillende referentiemomenten, de werkingsprincipes en spelregels van het vervoer op maat zijn al gedetailleerd beschreven, enz.

Maar dit is geen uitvoeringsplan. Dit betekent dat eenmaal het vervoersconcept is goedgekeurd de verdere detaillering nog moet plaatsvinden: haltes (inclusief de toegankelijkheid) zullen in overleg de

gemeenten worden bepaald, dienstregelingen zullen worden uitgewerkt, doorstromingsmaatregelen moeten worden bepaald en uitgevoerd in samenspraak met de gemeenten en AWW, het tariefbeleid en budgetbeheer voor vervoer op maat wordt verder afgestemd met de vervoerregioraad en de nog op te richten mobiliteitscentrale. Daarnaast wordt ook verder onderzocht in welke mate een verbeterde afstemming mogelijk is met het openbaar vervoer aan de grens met Nederland.

2.2.1.5 Inbreng van gemeenten en actoren

Naast de beleidsmatige en technische context waarbinnen het plan is opgemaakt, is de inbreng van de steden en gemeenten minstens even belangrijk. Dit plan is gemaakt voor de steden en gemeenten, ten behoeve van hun noden en wensen, echter steeds binnen de context en vrijheidsgraden dat basisbereikbaarheid aanreikt, en binnen het beschreven budgettaire kader.

Zowel binnen de vervoerregioraden, de ambtelijke werkgroepen alsook in de vele bilaterale gesprekken met de gemeenten werden de vragen van de gemeentebesturen gecapteerd. Ook gesprekken met actoren, peer group sessies met jongeren en personen met een beperking, alsook een infomoment voor stakeholders hebben ons inzicht gegeven waar de grootste vragen en noden liggen.

Het plan werd voorlopig vastgesteld door de vervoerregioraad in mei 2020, waarna het besproken en geadviseerd werd door de gemeenteraden van de deelnemende steden en gemeenten.

In het voorliggende plan hebben MOW, De Lijn en atelier\demitro2 getracht maximaal tegemoet te komen aan alle noden. Tijdens het studieproces is regelmatig teruggekoppeld naar de steden en gemeenten met motivatie waarom bepaalde voorstellen al dan niet werden weerhouden voor aanvullend studiewerk. De terugkoppeling verliep plenair in de werkgroepen, soms ook 1 op 1 met de gemeente. Met het voorliggende denken we, binnen de hiervoor beschreven vrijheidsgraden, spelregels en budgettaire context, een sterk plan te hebben ontwikkeld dat maximaal tegemoetkomt aan de noden zoals binnen de vervoerregio geformuleerd.

Zonder in deze nota op alle details te kunnen en willen ingaan, wordt bij de beschrijving van het vervoerplan per gemeente in de vervoerregio beknopt aangegeven welke elementen voor de betrokken gemeente van belang zijn.

2.2.2 Opbouw van het vervoerplan Brugge

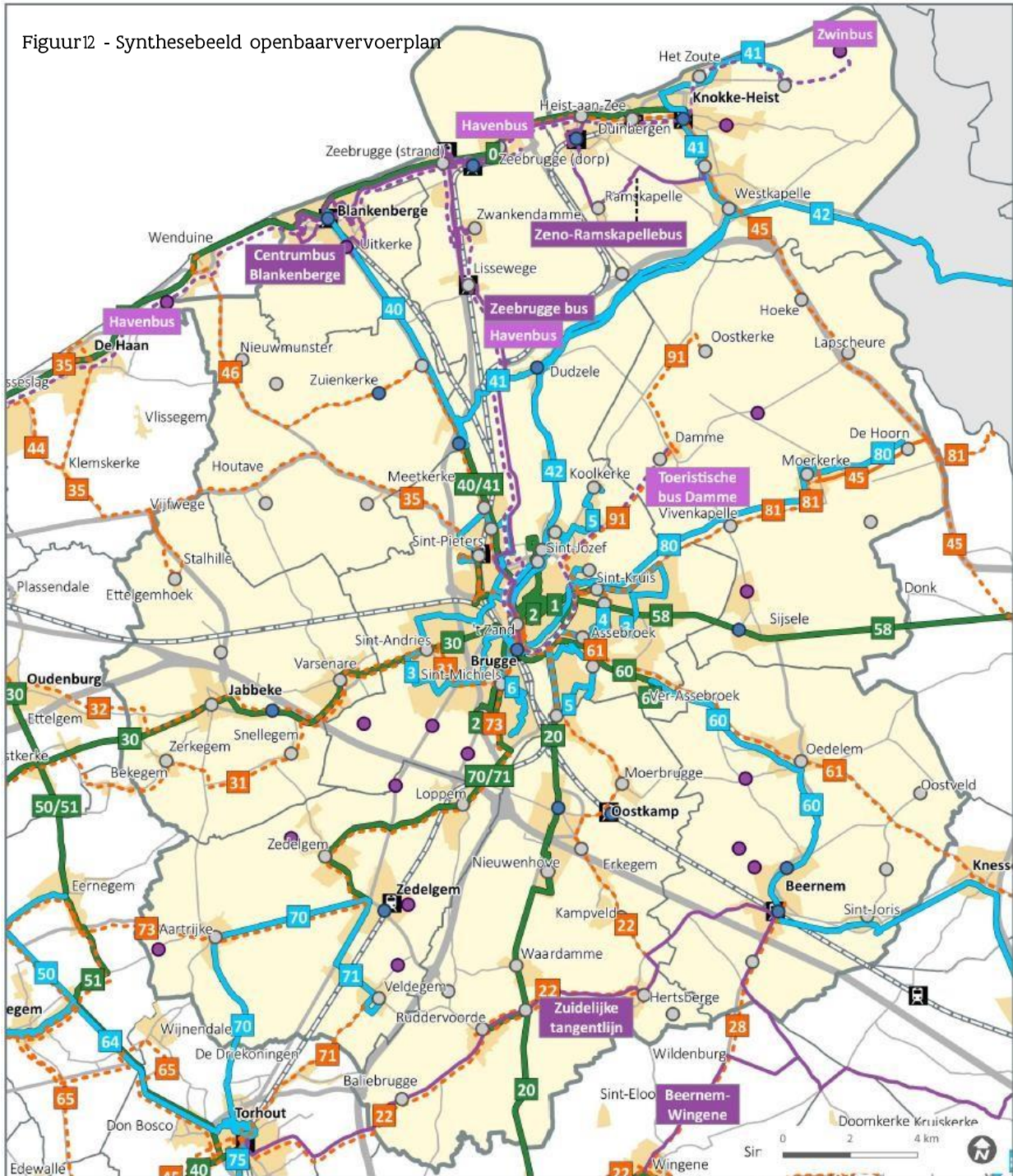
De kaart op de volgende pagina geeft het synthesebeeld weer voor de opbouw van het openbaarvervoerplan. Het illustreert dat het regiobrede aanbod een samenspel is tussen:

- het kernnet (groene lijnen)
- het aanvullend net - cadanslijnen (blauwe lijnen)
- het aanvullend net - functionele lijnen (oranje lijnen)
- het vervoer op maat (paarse lijnen)

Niet alle vervoer op maat initiatieven kunnen op de kaart worden aangeduid. Het doelgroepenvervoer en het flexvervoer zijn bijvoorbeeld regiobreed van toepassing op specifieke relaties tussen mobipunten of van deur tot deur.

Voor een meer gedetailleerde beschrijving van het netwerk naargelang de referentiemomenten wordt verwezen naar de volgende hoofdstukken. De beschrijving van belangrijkste principes in de werking van het netwerk wordt hierna per gemeente toegelicht.

Figuur12 - Synthesebeeld openbaar vervoerplan



Kern- en aanvullend net

- Kernnet
- Aanvullend net - cadanslijnen
- Aanvullend net - functionele lijnen

Vervoer op maat*

- VOM - vast
- VOM - semi-flex

* Flexvervoer en doelgroepenvervoer: actief in de volledige VVR Brugge
 * Nachvervoer: zie afzonderlijke kaarten

Mobipunten

- mobipunt met deelfiets en/of -auto
- mobipunt zonder deelsystemen

Flexhaltes

- flexhalte



Scenario 3

Voorstel openbaar vervoer-structuur - type netten

atelier | demitro2



2.2.2.1 Kernnet

Volgende lijnen vormen onderdeel van het kernnet en liggen voor advies voor aan de vervoerregioraad:

- L1 AZ Sint-Jan-Station-Centrum-Sint-Kruis Kerk
- L2 Entrepot-centrum-station-Kinepolis
- L20 Brugge – Oostkamp – Wingene – Tielt
- L30 Brugge – Jabbeke – Westkerke – Oostende
- Bundel L40/41 Brugge – B-Park
- L58 Brugge – Sijsele – Maldegem – Eeklo – Gent, deel Brugge - Sijsele (integrale lijn tot Gent is toegekend aan de vervoerregio Gent)
- L60 Brugge – Ver Assebroek
- Bundel L70/71 Brugge – Loppem – Zedelgem Groenestraat

Deze lijnen zijn ook onderdeel van het kernnet, en rijden ook in de vervoerregio Brugge, maar zijn toegekend aan een andere vervoerregio:

- L0 Kusttram De Panne-Oostende-Knokke-Heist (VVR Oostende)
- L58 Sijsele – Maldegem – Eeklo – Gent (VVR Gent)

2.2.2.2 Aanvullend net

Volgende cadanslijnen vormen onderdeel van het aanvullend net en zijn te beslissen door de vervoerregioraad:

- L3 Sint-Andries-VIVES-Zand-Station-Assebroek-Malehoek-Sint-Kruis-Kerk
- L4 Sint-Andries-Gevangenis-Zand-Station-Assebroek-Sint-Kruis Van Zuylen
- L5 Assebroek Daverlo-Station-Zand-Sint-Jozef-Koolkerke
- L6 Sint-Michiels-Station-Zand-Sint-Pieters-AZ Sint-Jan
- L40 Brugge B-Park – Blankenberge
- L41 Brugge B-Park – Westkapelle – Knokke Oosthoek
- L42 Brugge – Breskens

- L60 Ver Assebroek – Beernem – Knesselare – Aalter
- L70 Zedelgem-Aartrijke-Torhout
- L71 Zedelgem-Veldegem
- L80 Brugge-Moerkerke-De Hoorn

Deze lijn maakt ook onderdeel van het aanvullend net, en rijdt ook in de vervoerregio Brugge, maar zijn toegekend aan een andere vervoerregio:

- L64 Diksmuide-Koekelare-Ichtegem-Torhout (VVR Westhoek)

Volgende functionele lijnen vormen onderdeel van het aanvullend net en zijn eveneens te beslissen door de vervoerregioraad:

- L22 Brugge-Oostkamp-Hertsberge-Torhout
- L31 Brugge-Zerkegem-Westkerke-Gistel
- L32 Brugge-Jabbeke-Oudenburg-Snaaskerke-Oostende
- L35 Brugge-Stalhille-De Haan
- L45 Zeebrugge-Knokke-Maldegem
- L46 Brugge-Zuienkerke-Wenduine
- L61 Brugge-Knesselare-Ursel
- L71 Veldegem-Torhout
- L73 Brugge-Aartrijke-Eernegem-Leke
- L81 Brugge-Moerkerke-Middelburg
- L91 Brugge-Assebroek-Damme-Oostkerke

Deze lijn maakt ook onderdeel uit van het aanvullend net, en rijdt ook in de vervoerregio Brugge, maar zijn toegekend aan een andere vervoerregio:

- L28 Tielt-Beernem (VVR Roeselare)

2.2.2.3 Vervoer op maat

Het vervoer op maat speelt in op die gebieden waar het treinnetwerk en het kern- en aanvullend net niet of onvoldoende komt (de zogenaamde witte vlekken). Het vervoer op maat speelt ook in op specifieke noden van sommige gemeenten.

Voor de vervoerregio Brugge is een concept van vervoer op maat uitgewerkt dat op 4 sporen is geënt.

Eerste spoor – Flexvervoer (VOM – flex)

Om de ‘witte vlekken’ in het vervoerssysteem kwaliteitsvol te kunnen ontsluiten wordt een vraagafhankelijk systeem van flexibel vervoer voorzien. Dit vervoer richt zich zowel naar de open gebruiker als naar de doelgroepgebruikers (vervoer van personen met een rolstoel en vervoer van personen die begeleiding nodig hebben).

Tweede spoor – Deelmobiliteit

Deelmobiliteit vormt een belangrijke tweede pijler in het vervoerplan. Er wordt geïnvesteerd om de werking van fietsdeelsystemen als autodeelsystemen regiobreed uit te rollen.

Derde spoor – Semi-flex vervoer naar specifieke attractiepolen (VOM – semi-flex)

Specifieke attractiepolen, zoals de haven, het Zwin en de stad Damme in functie van toeristisch verkeer, worden vraagafhankelijk ontsloten binnen het concept van vervoer op maat.

Vierde spoor – Aanvullende vaste lijnen (VOM – vast)

Voor een aantal specifieke relaties wordt een vaste lijn voorzien, onder meer voor de relatie Brugge – Zeebrugge en de zuidelijke ontsluiting van de vervoerregio tussen de stations Torhout en Beernem. De centrumbus van Blankenberge wordt eveneens binnen het concept vervoer op maat, met cofinanciering van de stad Blankenberge, bestendig. Tot slot wordt de bestaande shuttle tussen de campussen van AZ Zeno in Knokke en Blankenberge ook geïntegreerd binnen het vervoer op maat met cofinanciering vanuit AZ Zeno en de gemeente Knokke-Heist. Een belangrijk element hierbij is dat ook de kern Ramskapelle mee wordt ontsloten.

Voor een aantal specifieke relaties wordt er ook in de vervoerregio Roeselare een vaste lijn voorzien binnen vervoer op maat. Dit is onder meer het geval voor de relatie Beernem – Boskapel – Wingene waarvan een deel van de lijn binnen de vervoerregio Brugge rijdt.

2.7 KERNELEMENTEN VAN HET VERVOER OP MAAT

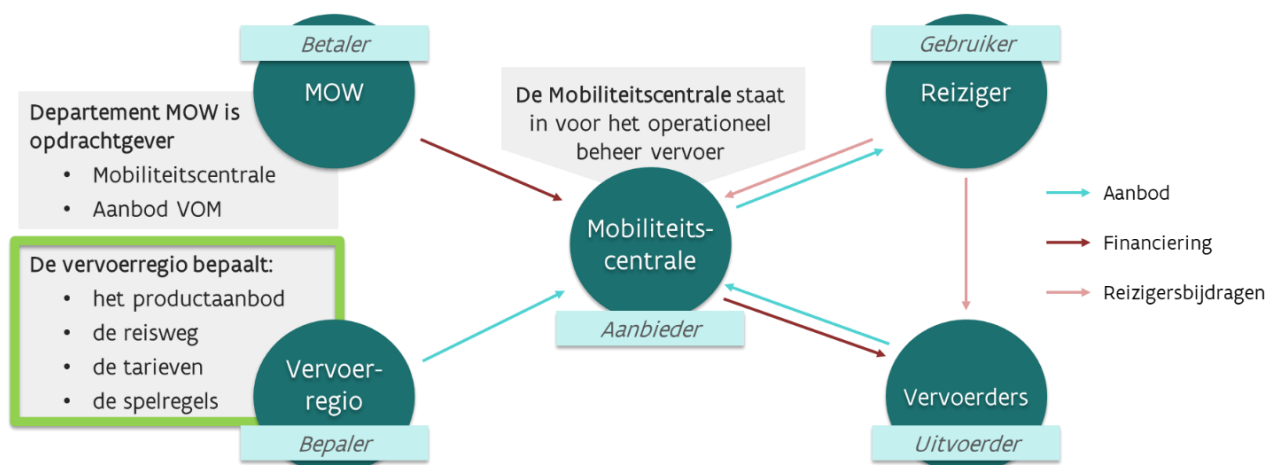
Zoals in sectie 2.1.4 toegelicht dient het vervoer op maat in de geest van basisbereikbaarheid een volwaardige en complementaire laag te vormen in het gelaagde vervoersmodel. In het bijzonder daar waar een beperkte vervoersvraag resulteert in een beperkt vast aanbod vanuit

de hogere lagen in het model, zal door vervoer op maat voorzien worden in flexibele en vraaggestuurde oplossingen.

Het vervoer op maat wenst dan ook in te spelen op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere lagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip, aan de hand van collectieve systemen en/of deelsystemen.

Vandaag probeert vooral de zogenaamde Belbus een antwoord te bieden op deze vervoersvraag, evenals de Dienst Aangepast Vervoer en andere vormen van doelgroepenvervoer. Het huidige aanbod van vraagafhankelijk vervoer is echter versnipperd qua werking en tarieven, en hierdoor onderhevig aan problemen inzake beschikbaarheid, capaciteit en gebruiksgemak.

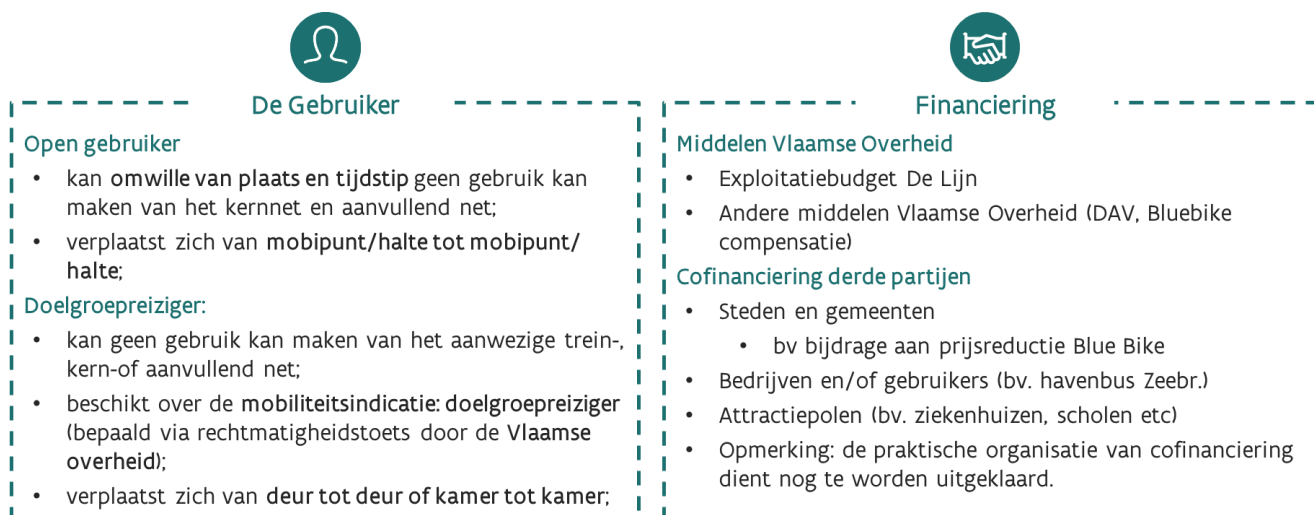
Een gecoördineerde werking kan leiden tot efficiëntiewinsten in organisatie en in gebruik. Op die manier zijn er minder voertuigen en chauffeurs nodig en kunnen doelgroepen en open gebruikers gecombineerd worden. Daarom wordt gekeken naar nieuwe vormen van vervoer op maat, waarbij verschillende vervoersmodi met elkaar gecombineerd kunnen worden en waarbij veel aandacht (en een groter deel van het budget) naar minder mobiele zal gaan.



Figuur 16 - Kader rond vervoer op maat

2.7.1 Kader rond vervoer op maat

Het nieuwe vervoer op maat concept gaat dus uit van een gecoördineerde aanpak tussen verschillende betrokken actoren. Deze worden in de figuur hierboven schematisch weergegeven, met aanduiding van de respectievelijk rollen die worden opgenomen en hiermee gepaard gaande stromen van middelen.



Figuur 17 - Toelichting gebruikers en financiering vervoer op maat

Merk op dat dat de vervoerregio veel vrijheid heeft in het bepalen van concrete initiatieven, tarifiering en werkingsprincipes. De toekomstige mobiliteitscentrale speelt een essentiële rol in de vlotte organisatie van flexibele en vraagafhankelijke vervoersoplossingen. De precieze modaliteiten van deze werking zijn voorwerp van verdere uitwerking op Vlaams niveau.

Wat betreft de gebruiker, wenst het nieuwe concept maximaal in te zetten op een dualiteit van open gebruikers en doelgroepgebruikers. Het integreren van deze combinatie in één verhaal moet een versnipperd landschap van initiatieven zoals vandaag vermijden, en eventuele kostenefficiëntie mogelijk maken door bundeling van ritten.

In sectie 2.2.1.2 inzake het principe van budgetneutraliteit werd reeds het budgettaire kader voor het vervoer op maat in de vervoerregio Brugge geschetst, alsook de hypothesen waarmee werd gewerkt in functie van kostenramingen per initiatief. Momenteel zijn immers nog niet alle details rond de praktische implementatie duidelijk. Zo moet de derde betalingsregeling nog meer worden gedetailleerd en zullen ook nog afspraken moeten worden gemaakt over hoe budgettaire stromen kunnen worden geregeld tussen de vervoerslagen.

Indien zou blijken dat naar de toekomst toe een aantal gehanteerde spelregels of hypothesen zouden wijzigen, dan kan dit impact hebben op de haalbaarheid van het concept, en is niet uitgesloten dat bijsturing noodzakelijk is. Tevens is op vraag van de steden en gemeenten inzichtelijk gemaakt onder welke modaliteiten een eventuele bijdrage vanuit de lokale besturen noodzakelijk is.

Het volledige vervoerplan, inclusief het vervoer op maat, zal na implementatie sowieso worden geëvalueerd. Het gebruik, de inzet van de middelen, de gemaakte kosten en de gegenereerde inkomsten zullen maandelijks moeten worden afgezet ten aanzien van de portefeuille. Deze evaluaties kunnen ook bijdragen tot een bijsturing van het concept van vervoer op maat.

Om onzekerheden tijdens de exploitatiefase te kunnen borgen is geopteerd om een budgettaire buffer te voorzien. Zo kunnen eventuele tegenvallende inkomsten, of onvoorziene uitgaven ingevolge het succes van bepaalde initiatieven, zonder problemen worden opgevangen. Indien tijdens de tussentijdse evaluaties zou blijken dat er budgettaire marge is, kan mits goedkeuring van de vervoerregioraad, het concept van vervoer op maat worden uitgebreid in functie van

de noden en wensen van de verschillende partners. Er wordt voorgesteld om een buffer te voorzien voor eventueel onderschatte vraag en onderschatte kosten. Daarom wordt een buffer van 15% gehanteerd.

Indien om praktische redenen blijkt dat de werking met een buffer niet mogelijk zou zijn, zal er in ieder deelconcept een marge worden ingebouwd. De buffer zal zodoende worden ingekanteld in de concepten.

10 BIJLAGE 5: KRITISCHE PRESTATIE INDICATOREN

Hieronder volgt een lijst van mogelijke meetbare indicatoren. Dit zijn indicatoren die op Vlaams niveau kunnen worden aangeleverd. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen indicatoren die als dan niet vervoerregiospecifiek kunnen worden aangeleverd.

Vervoerregiospecifieke indicatoren
Aantal verkeersdoden
Aantal letselongevallen
Aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers
Aantal dode en zwaargewonde voetgangers
Aantal dode en zwaargewonde fietsers (incl. elektrische fietsen en speedpedelecs)
Aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders
Aantal installaties trajectcontroles langs gewestwegen
Aantal roodlichtcamera's langs gewestwegen
Aantal snelheidscamera's (uitgezonderd verkeerslichten) langs gewestwegen
Bevolkingsgroei en -structuur
Aantal BTW-plichtige ondernemingen
Werkzaamheidsgraad: verhouding werkenden t.o.v. het totaal aantal personen tussen 20 en 64 jaar.
Dynamische lijst aantal gevaarlijke punten langs gewestwegen
Aantal en capaciteit carpoolparkings
Modal split woon-werk/-school
Verdeling van inwoners (%) volgens gebruiksfrequentie vervoermiddelen voor woon-werk/-school.
Toegankelijkheid bus-/tramhaltes (in aantallen en procentueel t.o.v. totaal)

Stiptheid dienstregelingsaanbod De Lijn (doorkomsttijden)
Aantal en type kruisingen op Vlaamse fietssnelwegen
Aantal publieke- en semi-publieke laadpunten voor elektrische wagens
Aantal abonnementen De Lijn
Verdeling van inwoners (%) volgens gebruiksfrequentie vervoermiddelen voor vrije tijd
Verdeling van inwoners (%) volgens pendeltijd bij woonwerk/-school verplaatsingen
Verdeling van inwoners (%) volgens pendelafstand bij woonwerk/-school verplaatsingen
Stiptheid reizigerstreinen in grote stations
Aantal reizigers De Lijn
Penetratiegraad abonnementen De Lijn
Penetratiegraad abonnementen VG/VT De Lijn
Algemene indicatoren
Verkeerssamenstelling snelwegen
Voertuigkilometers snelwegen (verkeersprestatie)
Filezwaarte snelwegen (in kilometer en uren file)
Jaarlijkse gezinsuitgaven aan transport
Aantal passagiers luchthavens
Vliegbewegingen luchthavens
Aantal ton vervoerde vracht in luchthavens

Trafiek binnenvaart volgens verpakkingstype (in aantal ton en/of TEU in geval van containers)
Trafiek binnenvaart volgens verpakkingstype per corridor (in aantal ton en/of TEU in geval van containers)
Lengte Vlaamse binnenvaartnet
Maritieme trafiek
Verdeling van beroepsactieve Vlamingen volgens frequentie van carpoolen
Verdeling van loontrekkenden (in %) volgens frequentie van thuiswerken
Aantal en kenmerken van voertuigen in het taxiwagenpark
Aantal en kenmerken van voertuigen in wagenpark van autocars
Lengte van Vlaamse gewestwegen
Globale toestand van de gewestwegen (uitgedrukt in %)
Aantal strafrechtelijke verkeersinbreuken gerelateerd aan snelheid, alcohol, drugs en GSM-gebruik geregistreerd door Federale Politie
Aantal en kenmerken van voertuigen in het wagenpark De Lijn (excl. exploitanten)
Globale toestand van de snelwegen (uitgedrukt in %)
Aantal kunstwerken (met A-inspecties van EBS) volgens type en staat (in absolute aantallen en procentueel t.o.v. totaal)
Verdeling van gezinnen volgens aantal fietsen, elektrische fietsen of personenwagens in bezit
Modal split personenvervoer volgens afstand
Algemene tevredenheid De Lijn
Personenvervoer over water (diensten)
Personenvervoer over water (tellingen)
Staat van fietspaden langs gewestwegen (steekproefgewijze inspectie door AWV, gemeten in km en uitgedrukt in %)
Verdeling van inwoners (in %) volgens frequentie van gebruik actieve modi voor korte afstanden.
Verdeling van inwoners (in %) volgens tevredenheid over staat van wegen, voet- en fietspaden

Visienota Vervoerregio Brugge

Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende fietspaden/fietsenstallingen zijn
Percentage inwoners dat het veilig vindt om te fietsen in de gemeente/ Percentage inwoners dat het veilig vindt voor kinderen om zich alleen naar school te verplaatsen
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende aanbod OV is

We moeten ons echter niet beperken tot de reeds beschikbare indicatoren. Voor het monitoren van de doelstellingen en ambities van het regionaal mobiliteitsplan kunnen namelijk ook volgende indicatoren interessant zijn:

Andere indicatoren
Duurzame bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies
Aandeel woongelegenheden nabij vervoersknopen
Aandeel duurzame modi
Aandelen spoor en binnenvaart
Publieke laad- en tankinfrastructuur
Aandeel zero emissie voertuigkilometers
Verhoging van het gebruik van het stadsnet
Aandeel bijkomend ruimtebeslag per dag/jaar
Duurzame bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies
Aandeel toegankelijke bushaltes
Aantal nieuwe ontwikkeling met focus op minder mobiele
Openbaar vervoer aangepast aan een sociaal tarief voorzien
Aantal slimme verkeerskruispunten
Aantal dynamische verkeersborden

Uitwisseling van gegevens en open data naar MaaS spelers
Percentage tewerkstellingsplaatsen op goed gelegen locaties
Bevolkingspercentage op goed gelegen locaties
Het terugdringen van de gemiddelde bijkomende ruimte-inname mobiliteit

Bovenstaande lijsten van indicatoren zijn niet limitatief of bindend. Welke indicatoren effectief ingezet zullen worden ter monitoring en evaluatie van de ambities van het regionaal mobiliteitsplan wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.