

SYNTHESENOTA

VERVOERREGIO KORTRIJK

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

*Goedgekeurd vervoerregioraad van
12 december 2022*

COLOFON

Titel: Draft synthesesenota Vervoerregio Kortrijk

Versie 1_1

Datum: 12/12/2022

Vervoerregio Kortrijk:

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

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

Verantwoordelijke uitgever:

Vlaamse Overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

INHOUDSTAFEL

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

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

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

1. SITUERING EN PROCES

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

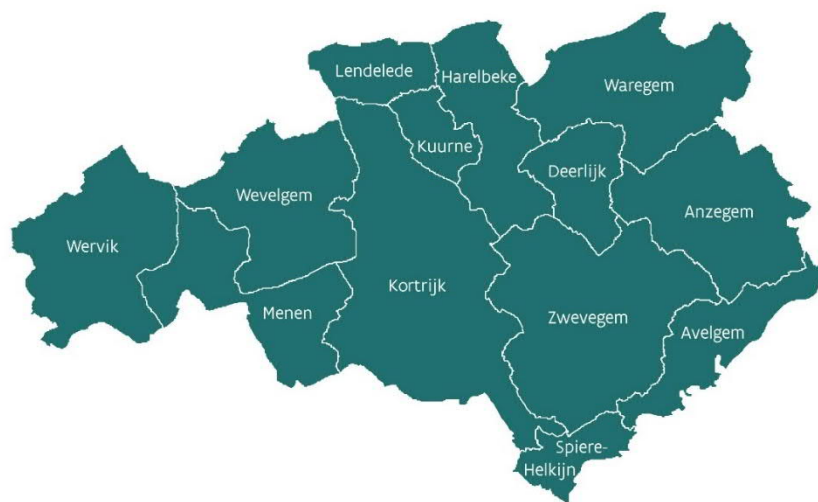
1.1. SITUERING

DE VERVOERREGIO KORTRIJK

In 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's.

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

De vervoerregio Kortrijk omvat 13 gemeenten en bestrijkt ongeveer ca. 400 km². In 2017 telde de vervoerregio iets meer dan 306.000 inwoners. Het gaat om een compacte regio die dicht bevolkt is. Kijken we naar de prognoses van de groei in de verschillende leeftijdscategorieën dan zien we dat vooral de groep van inwoners jonger dan 15 jaar (+ 5,4%) en de 65-plussers (+33,2%) tegen 2035 zal groeien. Daarnaast bedroeg de werkzaamheidsgraad in Zuid-West-Vlaanderen in 2016 bijna 70% van de bevolking wat duidelijk hoger is dan de werkzaamheidsgraad van 67,2% in het Vlaams Gewest.



DECREET BASISBEREIKBAARHEID

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

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

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



ROL VAN DE VERVOERREGIO OP 5 SCHAALNIVEAU'S

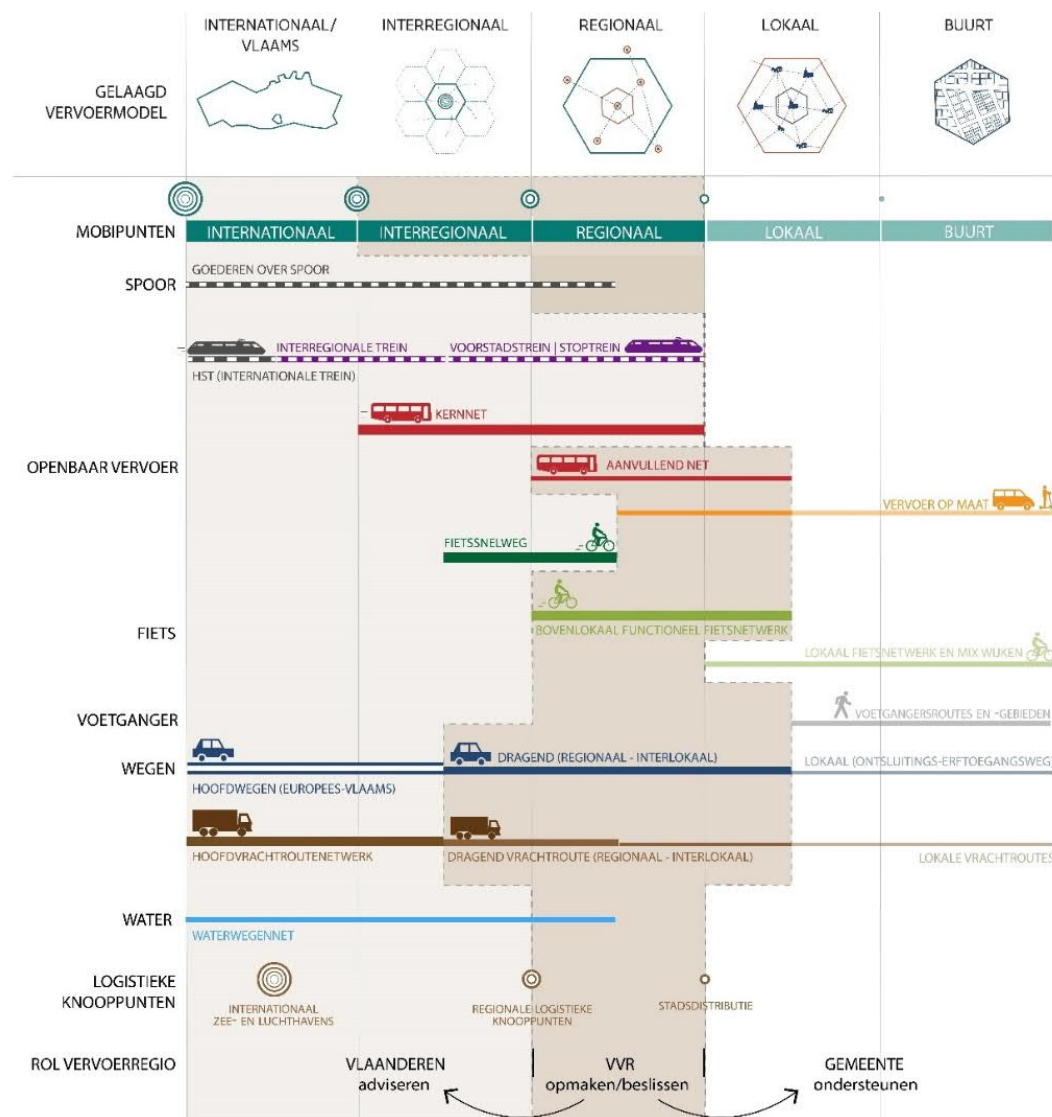
De vervoerregio's zijn nieuwe instellingen die nog volop bezig zijn met het afbakenen van hun bevoegdheden. Volgende schema geeft aan over welke thema's de vervoerregio moet beslissen (donkerste bruin), over welke thema's ze Vlaanderen kan adviseren (beige) en bij welke thema's ze de lokale besturen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

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

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

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

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



Het gelaagde mobiliteitsaanbod en de rol van de VVR

1.2. PROCES REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

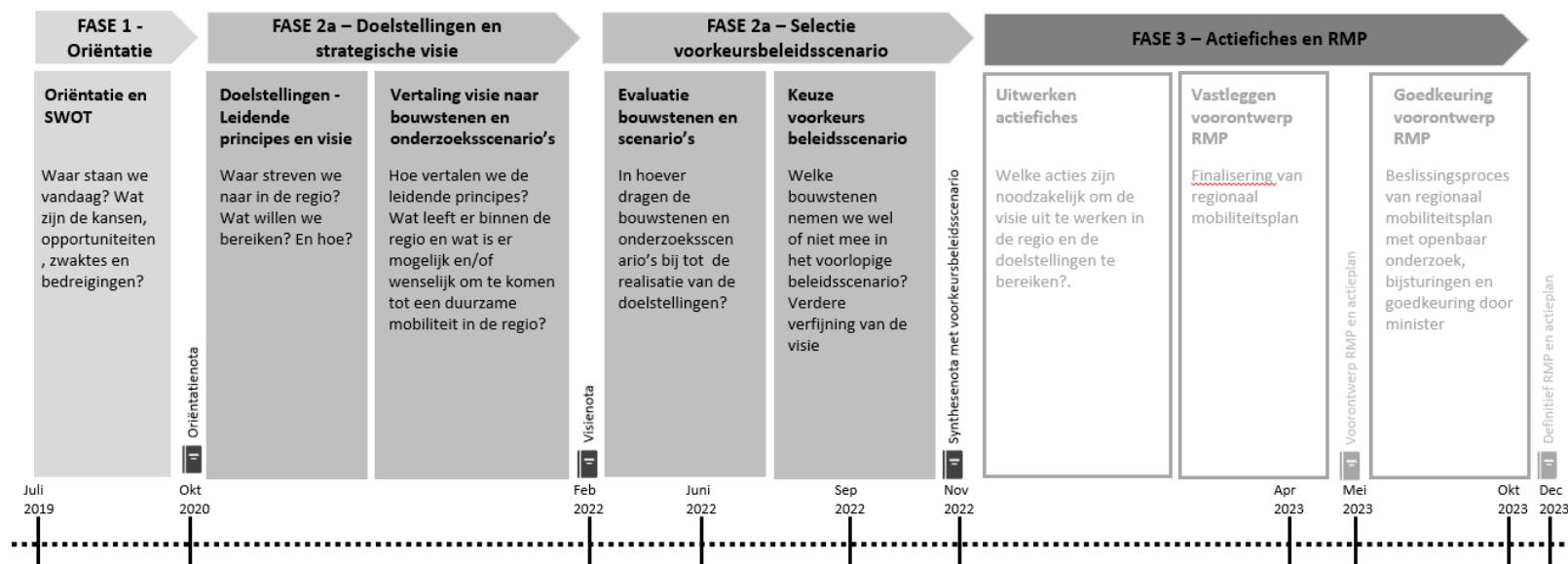
EEN REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

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

OPMAAK IN DRIE FASEN

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

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



SYNTHESENOTA: EINDRESULTAAT FASE 2

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

Doelstellingen en leidende principes

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

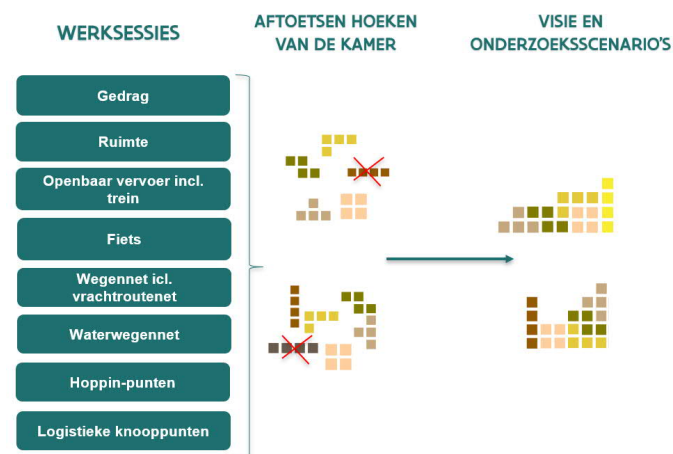
Strategische doelstellingen vertalen in concrete targets

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

Opbouw visie vanuit aftoetsen van de hoeken van de kamer

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

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



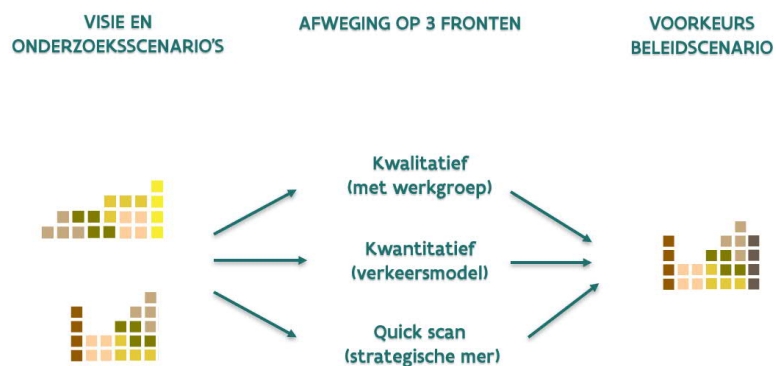
Synthesenota - eindresultaat van onderzoeksproces en keuze voorkeursbeleidsscenario

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

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

De voorkeurs beleidsvisie is uitgeschreven in deze synthesenota.

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



1.3. LEESWIJZER

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

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

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

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

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

2. SAMEN VOORUIT: AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

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

2.1. CONTREI: AMBITIES EN RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN VOOR DE REGIO

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

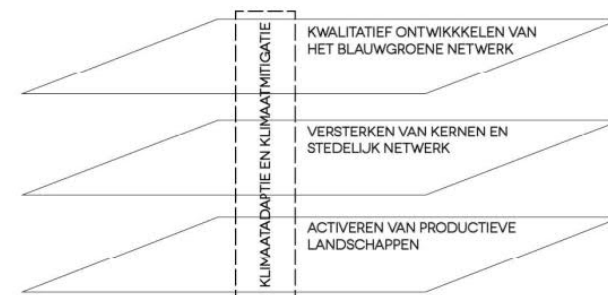


- Een **klimaatneutrale regio** is een regio die aangepast is aan de gevolgen van het gewijzigde klimaat en die haar eigen bijdrage tot de klimaatverandering herleidt tot nul.
- Ruimtelijke ordening ging tot nu toe grotendeels uit van het idee dat stedenbouw gebaseerd is op het programma van toevoegen en bijbouwen. In een **ruimteneutrale regio** wordt het bijkomende ruimtebeslag herleidt tot 0 ha.
- Op vlak van bereikbaarheid bevindt de regio zich op een kantelmoment. De vlotte auto bereikbaarheid is steeds een van haar belangrijke socio-economische troeven geweest. Voor **een bereikbare en nabije regio** wordt ingezet op twee principes. Enerzijds een

transitie naar duurzame mobiliteit en anderzijds het verkorten van het aantal verplaatsingen zodat deze in eenzelfde tijd met de fiets of te voet kunnen worden afgelegd door een slimme ruimtelijke ordening.

- Vanuit de doelstelling een **leefbare regio** te zijn wil de regio binnen het ruimtelijk beleid alle mogelijke maatregelen opnemen om een leefbare regio te zijn en te blijven op elk gebied: om te wonen, te werken, te ondernemen, te creëren, te sporten, te ontspannen..
- De regio Zuid-West-Vlaanderen grenst aan Frankrijk en Wallonië. Ook in Vlaanderen moeten de territoriale grenzen in denken en handelen overschreden worden om een **onbegrensde regio** te zijn.

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



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

2.2. MOBILITEITSDOELSTELLINGEN VOOR 2030 MET DOORKIJK OP LANGE TERMIJN

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

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

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

VIJF DOELSTELLINGEN OP VLAK VAN MOBILITEIT

De ambities op vlak van ruimte werden met de 13 steden en gemeenten en de andere partners binnen de werkgroep van de vervoerregio vertaald in **vijf doelstellingen op vlak van mobiliteit** nl.



2.2.1. VITAAL: MEER DUURZAME EN ACTIEVE VERPLAATSINGEN



Wat omvat de doelstelling VITAAL?

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

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



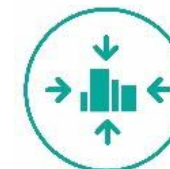
Link met Vlaamse en regionale targets

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

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

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

2.2.2. VLOT: KORTERE EN SNELLERE VERPLAATSINGEN



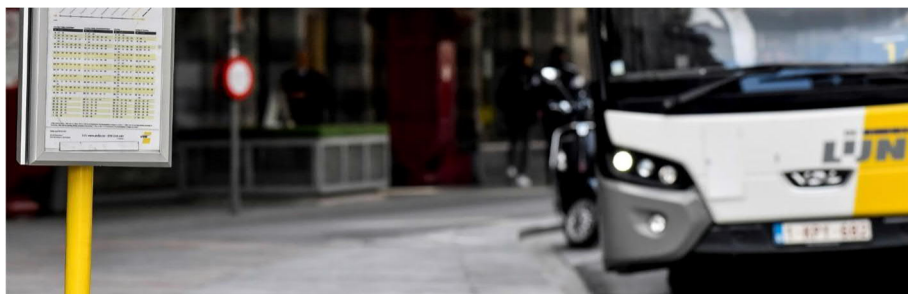
Wat omvat de doelstelling VLOT?

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

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

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

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



Link met Vlaamse en regionale targets

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

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

2.2.3. VERKEERSLEEFBAAR: VEILIG, GEZOND EN AANGENAAM

Wat omvat de doelstelling VERKEERSLEEFBAAR?

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

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

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

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

Link met Vlaamse en regionale targets

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

- Het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in 2050 is gelijk aan 0 (Vlaams Verkeersveiligheidsplan).
- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050 (Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040)
- Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. (Vlaams Regeerakkoord)
- In het woon-werkverkeer neemt het aandeel duurzame modi toe tot minstens 40%. (Vlaams Energie- en Klimaatplan)



- Het aantal kilometer over de weg daalt tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (i.e. -12% ten opzichte van 2015) (Vlaams Luchtbeleidsplan). Dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
 - In het goederenvervoer wordt een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg) gerealiseerd. Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30% (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
 - Er zijn geen vervoersemissies meer in 2050 (Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040)
 - De totale broeikasgasuitstoot in de niet ETS-sectoren daalt met 35% in 2030 t.o.v. 2005. In de transportsector de broeikasgasuitstoot met 23% in 2030 ten opzichte van 2005. De uitstoot van transport is maximaal CO₂-eq in 2030 en van wegverkeer maximaal 10 Mton CO₂-eq (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
 - Er wordt zo snel mogelijk altijd en overal de NO₂ jaargrenswaarde gehaald van 40 µg/m³. En de 'gezondheidsimpact' (aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan 20 µg/m³ ten opzichte van 2016) wordt gehalveerd tegen 2030. (Vlaams Luchtbeleidplan)
 - Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag tot 0 ha/dag tegen 2040 (strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
 - Een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen verbindt woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen en speelt zo optimaal in op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. (Vlaams Energie- en Klimaatplan)
 - Een palet van leefomgevingen gebaseerd op 8 kernkwaliteiten (landschap, bebouwde ruimte, open ruimte, groenblauwe netwerken, gezondheid, basisvoorzieningen, beweging en toegankelijkheid. (strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)
- Daarnaast heeft de regio in het **Burgemeestersconvenant 2030** in 2020 de doelstelling aangegeven om tegen 2030 de CO₂ met 40% te reduceren.

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

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



Wat omvat de doelstelling VOOR IEDEREEN?

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

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

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

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



Link met Vlaamse en regionale targets

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

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

2.2.5. VRACHT: STIJGEND AANDEEL GOEDERENVERVOER OVER SPOOR EN WATER



Wat omvat de doelstelling VRACHT?

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

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

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

Vlaamse en regionale doelen en targets

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

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



Foto

2.3. TARGETS VOOR DOELSTELLINGEN

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

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

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

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



Foto Leiedal

2.3.1. MODAL SHIFT PERSONENVERVOER

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

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

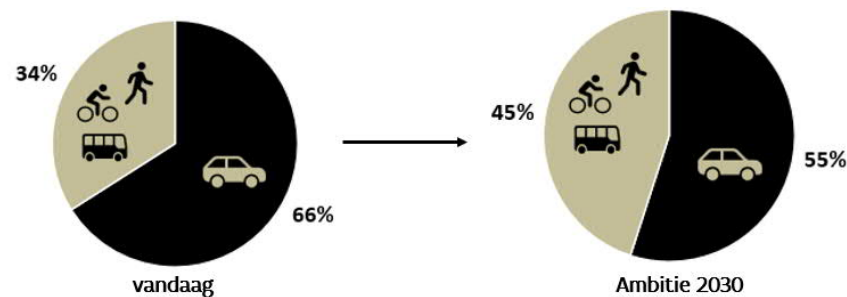
Voor de vervoerregio Kortrijk kan op deze methodiek voor de bestaande situatie een aandeel van **34% duurzame modi** worden vastgesteld. Er is dus in de regio Kortrijk **nog een hele weg te gaan** om deze doelstelling van het Vlaamse Regeerakkoord van 40% duurzame vervoerswijzen te halen.

Target voor de regio

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

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

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



2.3.2. MODAL SHIFT VRACHTVERKEER

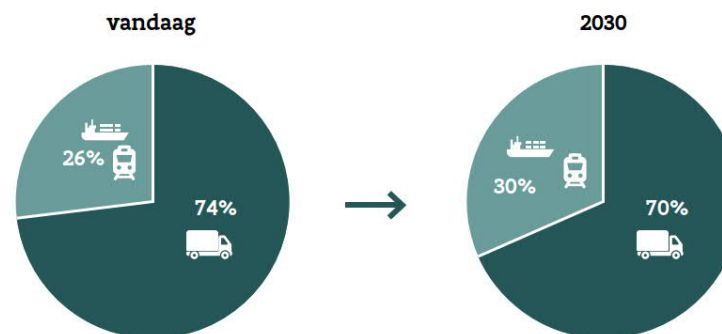
Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

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

Target voor de regio

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



2.3.3. GEREDEN VOERTUIGKILOMETERS NIET DUURZAME MODI

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

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

Target voor de regio

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



Foto Vincent Vanden Bossche (Unsplash)

2.3.4. VERKEERSONGEVALLEN

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

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

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

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

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

Target voor de regio

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

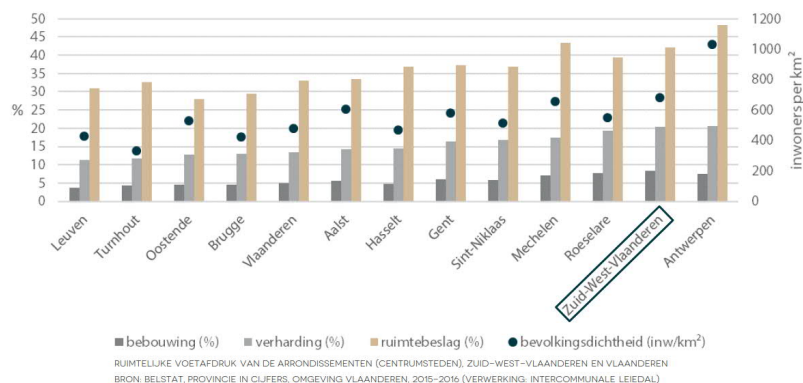
In praktijk zijn de onveilige locaties echter niet op zeer korte termijn weg te werken. De belangrijkste locaties van zwarte punten zijn momenteel reeds opgenomen in lopende projecten en onderzoeken. **De vervoerregio wil de zwarte punten wegwerken tegen 2040 en nieuwe voorkomen.**

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

2.3.5. BIJKOMEND RUIMTEBESLAG

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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



Bron: Regionale onthardingsstrategie (Leiedal, 2021)

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

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

DOELSTELLING LEIEDAL
ONTHARDING IN DE REGIO IN 2040
VERHARDINGSVOET < 284 M²/ INWONER
(= VLAAMS GEMIDDELD)



6% (550 HA) VAN DE HUIDIGE VERHARDING

= 1/2 OPPERVLAKTE KUURNE

= 18 M² / INWONER OF

= GEMIDDELD 275 HA / JAAR

Bron: Regionale onthardingsstrategie (Leiedal, 2021)

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

Target voor de regio

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

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

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

2.3.6. TOEGANKELIJKHEID HALTES

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

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

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

Target voor de regio

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

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

2.3.7. VERDERE UITWERKING VAN DE REGIOSPECIFIEKE TARGETS

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

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

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

3. NAAR EEN MOBILITEITSTRANSITIE

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

3.1. NOOD AAN EEN INTEGRALE AANPAK

DRIE EVENWAARDIGE PIJLERS DIE ELKAAR VERSTERKEN

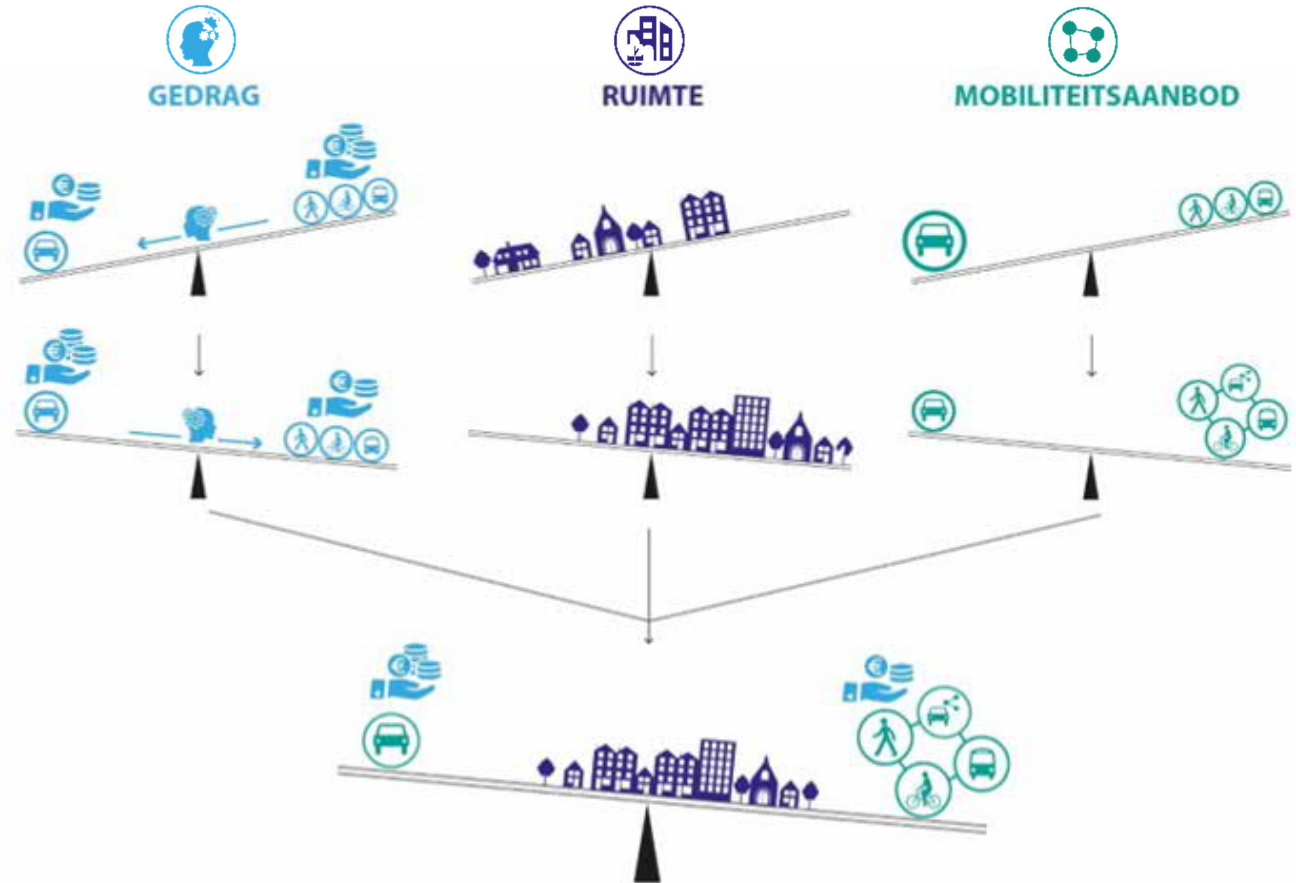
Er moet een nieuwe mobiliteitscultuur worden uitgebouwd waarbij reizigers bewust kiezen voor één of meerdere duurzame vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer, fiets, te voet, al dan niet ondersteund door een sterke combimobiliteitsstrategie.

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

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

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

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

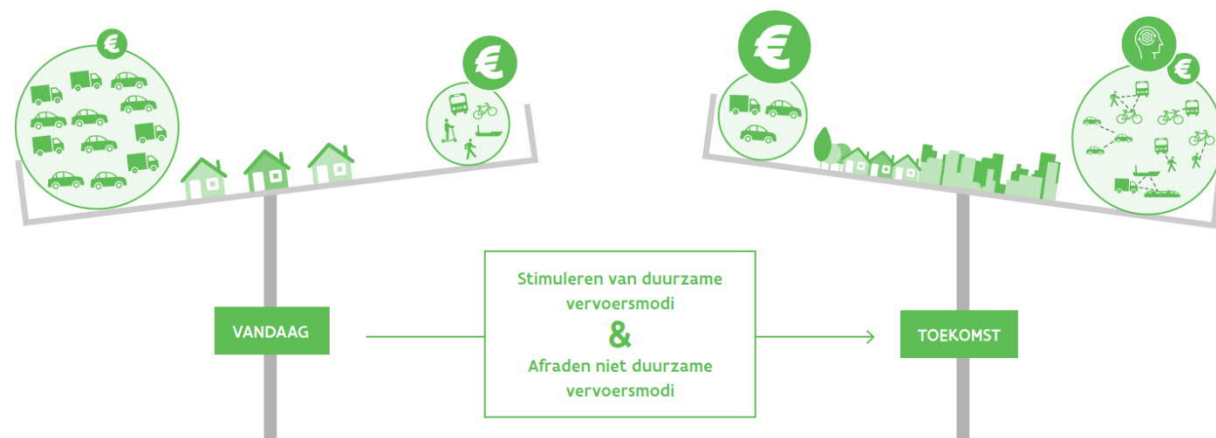


DRIE PIJLERS, EEN AANPAK.....

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

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

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



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

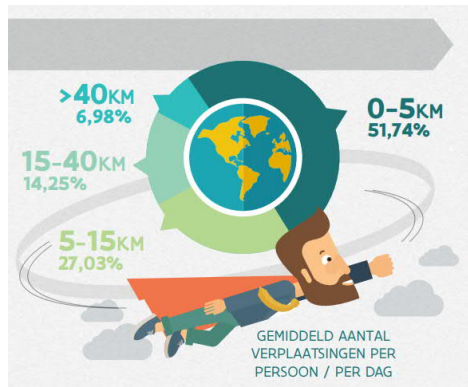
Zo willen we de mens terug centraal zetten in de regio en de schaarse publieke ruimte kwaliteitsvol en leefbaar voor iedereen in te richten.

3.2. GEDIFFERENTIEERDE AANPAK

ANDERE AANPAK PER AFSTANDSKLASSE

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

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



OVG 2019-2020

Verplaatsingen op lange afstand >40 km

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

Verplaatsingen op middellange afstand - 15-40 km

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

Korte verplaatsingen (5-15 km/u)

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

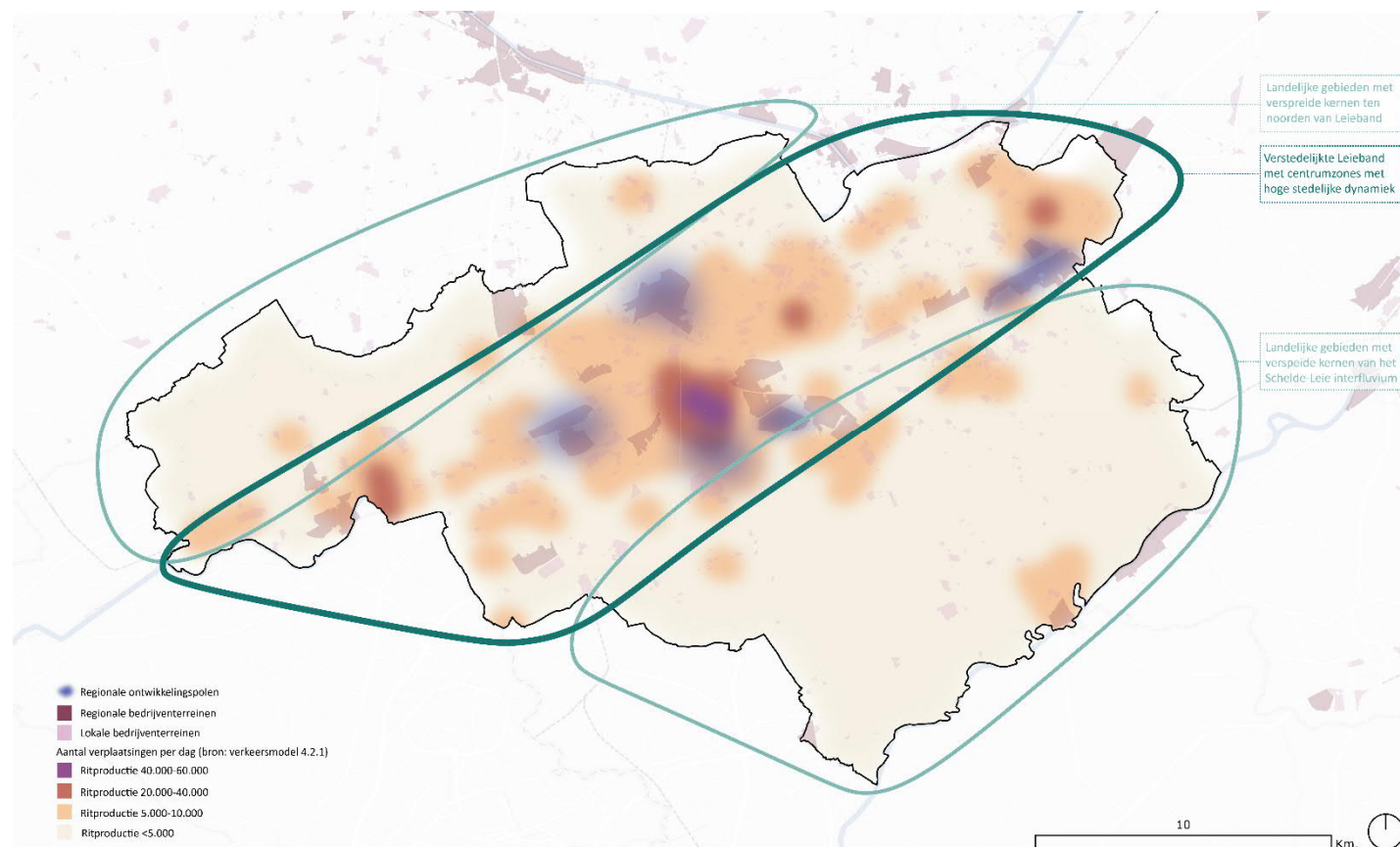
Zeer korte verplaatsingen (<5 km/u)

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

ANDERE AANPAK PER GEBIEDSTYPE

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

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



Verstedelijkte Leieband met centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek

Centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek

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

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

Aaneenschakeling van kernen en ontwikkelingsgebieden in de verstedelijkte Leieband

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

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

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

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

Landelijk gebied met verspreide kernen

Kernen in het landelijke gebied

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

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

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

Landelijk gebied

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

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

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

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

3.3. SAMENWERKEN ALS SLEUTEL TOT SUCCES



OVER DE BELEIDSNIVEAUS HEEN.....

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

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

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

OVER BELEIDSDOMEINEN HEEN...

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

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

OVER GRENZEN HEEN...

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



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

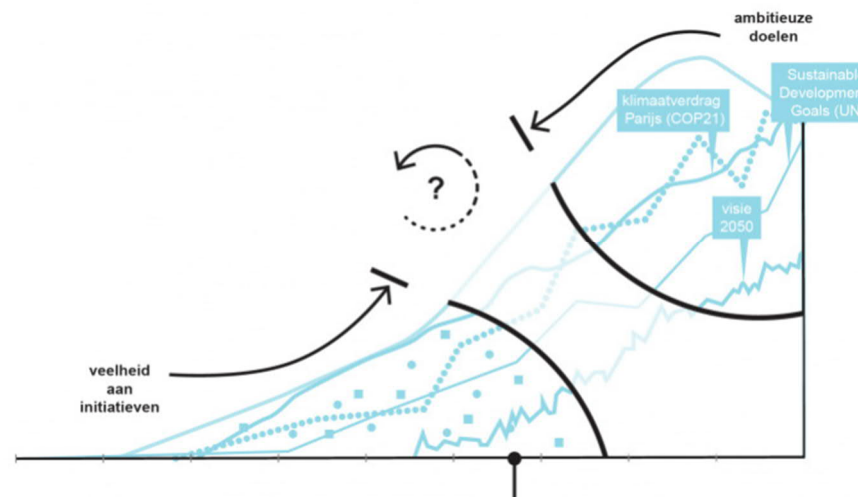
INZETTEN OP SLIMMERE MOBILITEIT

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

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

FLEXIBILITEIT EN RUIMTE VOOR EXPERIMENTEN

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



NOOD DATAVERWERVING VOOR OPVOLGING EN BIJSTURING

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

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

4. LEIDENDE PRINCIPES VOOR EEN TOEKOMSTGERICHTE MOBILITEITSAANPAK

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

4.1. BASIS VOOR TOEKOMSTGERICHTE MOBILITEITSTRANSITIE



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

RUIMTE – Ruimtelijke nabijheid als basis voor duurzame verplaatsingen

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



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

4.2. ACTIEF ONDERSTEUNEN VAN GEDRAGSVERANDERING



Mental shift realiseren

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

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

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

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



Gedragsbeïnvloeding (nudging)
in bijzonder door slim omgaan met parkeren

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



4.3. RUIMTE EN MOBILITEIT ONLOSMAKELIJK VERBONDEN



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

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

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

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

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

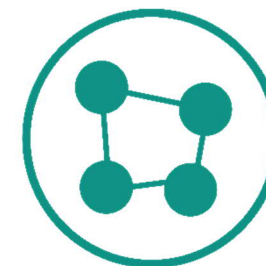
Ten slotte willen we met het regionale mobiliteitsplan de mens terug centraal zetten in onze openbare ruimte en niet de wagen. De auto bepaalt vandaag hoe onze openbare ruimte eruit ziet. Met meer kwalitatief ingerichte publieke ruimte voor fietsers, voetgangers en groen worden leefbaarheid en duurzame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

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



Ruimte en mobiliteit
onlosmakelijk verbinden

4.4. NAAR EEN BETER EN OMGEVINGSVRIENDELIJKER MOBILITEITSAANBOD



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



Realiseren van een performante ketting van verschillende vervoersmiddelen



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



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



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

PRINCIPE 1: REALISEREN VAN EEN PERFORMANTE KETTING VAN VERSCHILLENDE VERVOERSMIDDELEN

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

Eén samenhangend multimodaal gelaagd netwerk met goede verknoping

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Elk schaalniveau zijn kwaliteitseisen



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

Verzekeren van doorstroming en ontvlechten of verweven

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



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



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

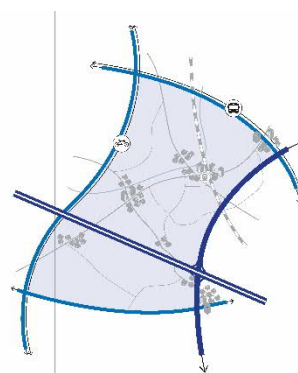
PRINCIPE 2. UITWERKEN VAN GOEDE EN VERKEERSVEILIGE INFRASTRUCTUUR VOOR ALLE MODI UITGAANDE VAN HET STO(E)P - PRINCIPE

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

Iedereen zijn plek

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

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

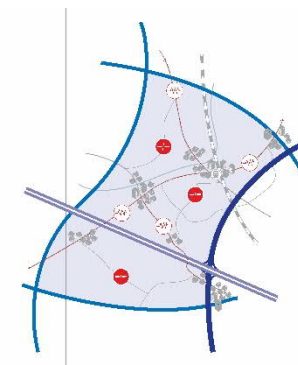


Doorgaand verkeer op het dragende wegennet

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

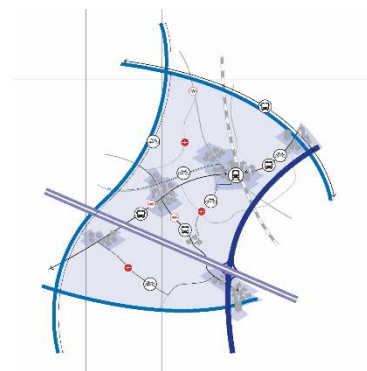
Het openbaar vervoer is een belangrijke medegebruikers op deze assen. Een **vlotte doorstroming en veilige inrichting** is cruciaal.

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



Inrichten van de mazen op maat van de mens en niet de wagen.

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



Aangename en aantrekkelijke openbare ruimte stimuleert de shift naar duurzame vervoersmodi

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

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

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

Zelfverklarend wegbeeld en efficiënte handhaving

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

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

Veiligheid is steeds eerste uitgangspunt

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

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

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

Uitwerking van mobiliteitsaanbod vanuit de gebruiker

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

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

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

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

Toegankelijke regio voor iedereen

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

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

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

PRINCIPE 4. INZETTEN OP INNOVATIEVE MOBILITEITSOPLOSSINGEN

De moderne technologie biedt mogelijkheden om verplaatsingen zo aangenaam mogelijk te laten verlopen. Op vandaag zijn reeds vele innovatieve oplossingen op de markt met potenties voor de regio. Hierbij denken we aan concepten zoals de fietsbus, geautomatiseerd fietsparkeren (vb. Feetzdock), parkeersystemen zoals Parkeagle cargobike, autonome shuttles... Naast inzetten op innovatie voor personenmobiliteit biedt de regio, door de combinatie van de bedrijvigheid binnen de vervoerregio, de daaraan gekoppelde ondernemersmentaliteit en de sterke multimodale netwerken, de ideale omgeving om innovatieve vrachtconcepten te ontwikkelen, testen of verder tot wasdom te brengen Dit vooral binnen de binnenvaart. Ter inspiratie denken we aan de Zulu's¹, Watertruck+², besturing van binnenvaartschepen vanop afstand, emissieloze schepen, de introductie van melkronde langs het binnenvaartnetwerk,...

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

Mobiele dienstverlening

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

Op vlak van vervoersaanbod duiken naast De Lijn en NMBS ook heel wat private vervoersaanbieders op en vormen zich coöperatieven voor deelmobiliteit. De markt van aanbieders van MaaS (mobility-as-a-service) en -platformen is zich nog volop aan het ontwikkelen. Dit betekent dat de rol van de overheid wijzigt. Zij is in de eerste plaats

faciliterend om innovaties vanuit de markt die bijdragen aan de beoogde doelstellingen mogelijk te maken en te stimuleren. Om een wildgroei aan geprivatiseerde systemen te vermijden waardoor gebruikers door de bomen het bos niet meer zien, zal de overheid daarnaast ook een belangrijke kaderstellende rol moeten opnemen. Om dit gecoördineerd te laten verlopen, gebeurt dit best op niveau van Vlaanderen en/ of het niveau van de vervoerregio. Hierbij zal het garanderen van een aantrekkelijke en vlotte reiservaring een belangrijk aandachtspunt zijn.

Inzetten op deelgebruik

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

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

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

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

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

5. THEMATISCHE VISIES EN BOUWSTENEN

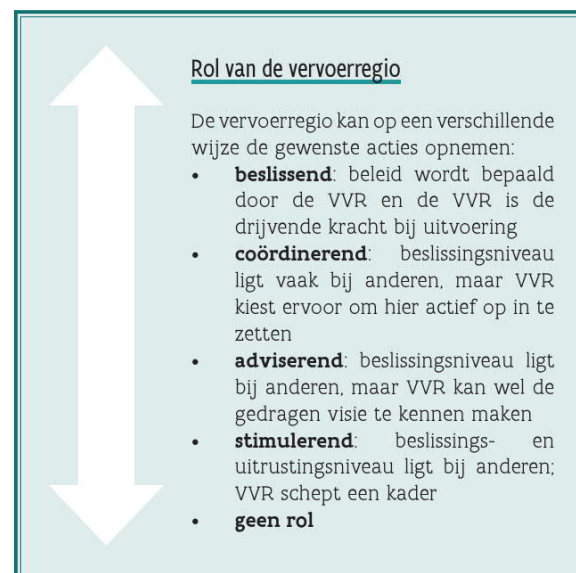
Om de mobiliteitstransitie te realiseren moeten we inzetten op alle drie de pijlers. In dit hoofdstuk beschrijven we per pijler (gedrag/ ruimte) en/ of netwerk (mobiliteitsaanbod) waar we vandaag staan, waar we naar toe willen (visie) en hoe we dit willen bereiken in de vervoerregio Kortrijk (bouwstenen).

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

Elk thema is gelijkaardig opgebouwd

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

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



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

5.1. ACTIEF ONDERSTEUNEN VAN GEDRAGSVERANDERING

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

Onze verplaatsingsgewoonten

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

Corona als gamechanger?

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

Gekende regionale initiatieven die gedragsverandering ondersteunen

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

In Harelbeke worden kinderen met het **High-Five project** gestimuleerd om met de fiets naar school te gaan. Op en rond een school in het centrum van de stad zijn palen geplaatst langs de meest verkeersveilige schoolroutes. Kinderen die te voet, met de step of de fiets

naar school komen, kunnen met een high five op de palen langs het schooltraject punten sparen. De gespaarde punten kunnen ze op school inruilen voor leuke beloningen.

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

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

ROL VAN DE VERVOERREGIO

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

5.1.1. WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

MENTAL SHIFT EN GEDRAGSVERANDERING

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

Fasen in gedragsverandering:

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

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

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

Hefboomen voor gedragsverandering

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

- Enthuse (enthousiasmeren): acties gericht op enthousiasmeren, goesting geven

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



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

DOELGROEPENBENADERING: VERTREKKEN VANUIT DE BEHOEFTE EN DE LEEFWERELD VAN GEBRUIKERS

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

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

Personenmobiliteit

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

Jong geleerd is oud gedaan

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

Samenwerken met bedrijven

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

Mensen die zich verplaatsen ivm hun vrije tijd

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

Vitale senioren

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

Vrachtverkeer

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

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

GEDRAGSBEÏNVLOEDING

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

Gecoördineerde parkeervisie ter versterking van het lokaal beleid

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

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

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



Foto Leiedal

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

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

Vermijden overaanbod aan parkeerplaatsen

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

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

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

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

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

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

Stimuleren duurzame alternatieven vanuit parkeerinrichting

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

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

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



Foto Leiedal

Nood aan coördinatie laadinfrastructuur elektrische wagens

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

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

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

Regionale parkeerstrategie voor Mobipunten

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

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

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

Tweesporenbeleid vrachtwagenparkeren

We zetten in op het creëren van menswaardige rustpunten voor chauffeurs. De vervoerregio vormt een beleid dat zowel bij het hogere (Europese en Vlaamse) in ontwikkeling zijnde³ kader aansluit en voorziet in de noden van de regio.

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

Waar mogelijk minimaliseren we de nood aan bijkomende parking.

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

Waar nodig voorzien van centrale vrachtwagenparking per doelgroep

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

- In de regio is er een specifieke problematiek van doorgaande vrachtwagenchauffeurs op het hoofdwegennet, die geen herkomst of bestemming hebben in de regio, die een parkeerplek zoeken in functie van het algemeen rijverbod voor vrachtwagens op zon- en feestdagen in Frankrijk. De bestaande capaciteit langsheen het hoofdwegennet is onvoldoende om deze

vraag op te vangen, waardoor er ter hoogte van de op- en afritten overlast is door parkeren op ongewenste locaties. Vanuit de werkgroep wordt aangegeven dat het wenselijk op te vangen langsheen het hoofdwegennet. De regio is vragende partij om deze nood prioritair aan te pakken.

- De parkeerdruk voor vrachtwagens in functie van de regionale bedrijventerreinen moeten maximaal worden opgevangen in de bedrijvenzones zelf. Hierbij kunnen centrale, goed uitgeruste en onderhouden vrachtwagenparkings worden voorzien.
- Binnen het lokale netwerk voorzien gemeenten eveneens parkings voor lokale chauffeurs om overlast in woonwijken te vermijden. Een mogelijkheid tot het koppelen aan een mobipunt of carpoolparking is als suggestie naar voren geschoven in het mobiliteitsatelier van 6 oktober 2022.

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

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

³ Europa werkt aan een nieuwe richtlijn inzake vrachtwagenparkeren die onder andere de kwaliteitseisen voor vrachtwagenparkings op verschillende niveaus binnen het netwerk opleggen. De

definitieve richtlijn wordt verwacht tegen eind 2021. Parallel heeft MOW recent een bestek in de markt gezet om haar te laten ondersteunen bij de beleidsvorming rond dit onderwerp.

Regelgeving en fiscaliteit

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

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

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

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

Hierbij geeft de vervoerregio volgende aandachtspunten mee:

- Vraag naar differentiatie van tarieven volgens verkeers-/verblijfsgebieden. Koppeling aan wegencategorisering en vrachtroutenwerk: gewenste wegen moeten goedkoper zijn dan ongewenste wegen.
- Differentiatie van tarieven ivm uitstoot voertuigen

- Bij voorkeur gebiedsdekkend en voertuigdekkend (ook auto's)
- Differentiatie volgens tijd wordt in vraag gesteld gezien naar de toekomst toe het recreatieve en woon-winkel verkeer zeer sterk zal toenemen.

Bij vracht wordt de keuze voor het transportmiddel vaak ingegeven vanuit een economische logica. Voor het transport van bulkgoederen en zware goederen hebben binnenvaart en spoor van oudsher een concurrentieel voordeel. Maar voor vele andere stromen, valt de keuze vaak al snel op de vrachtwagen omdat deze goederen van deur tot deur brengt, zonder bijkomende overslag. Het is net die extra overslag die de doorgedreven modal shift moeilijk maakt. Een (in de tijd beperkte) tussenkomst in de bijkomende overslagkosten, stelt bedrijven in staat te proeven van duurzame alternatieven voor de vrachtwagen. Dit idee leeft al langer binnen de transportwereld⁴, maar is nog niet concreet geïmplementeerd. Een dergelijk initiatief moet op een zo hoog mogelijk niveau uitgerold worden om maximaal effect te hebben. Als aandachtspunt nemen we mee dat het van groot belang is om de juiste partij binnen de logistieke keten financieel te ondersteunen. Daarbij moeten minstens de impact op het incentive en de administratieve last in overweging genomen worden. Vanuit de werksessie specifiek rond vrachtverkeer is aangegeven dat subsidies steeds beperkt in tijd moeten zijn en enkel dienen om marktperfectionen te compenseren of innovatieve concepten te lanceren.

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

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

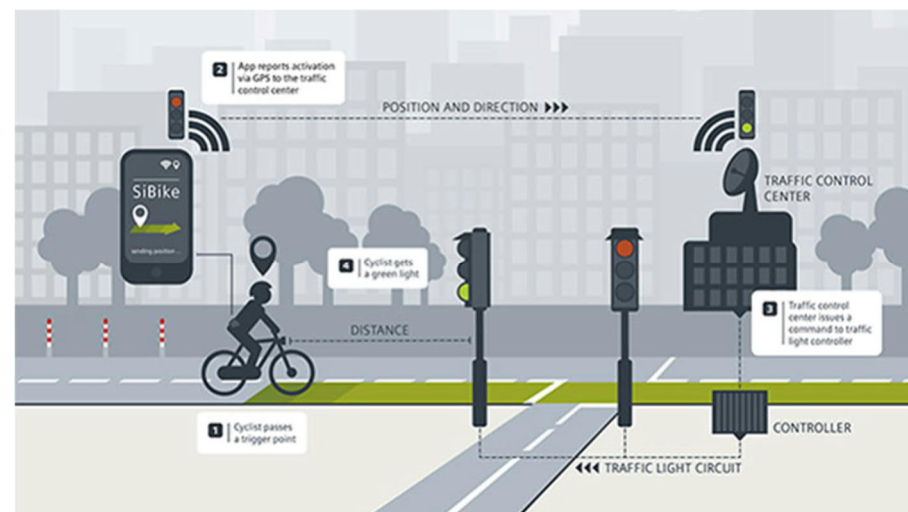
Mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement

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

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

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

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



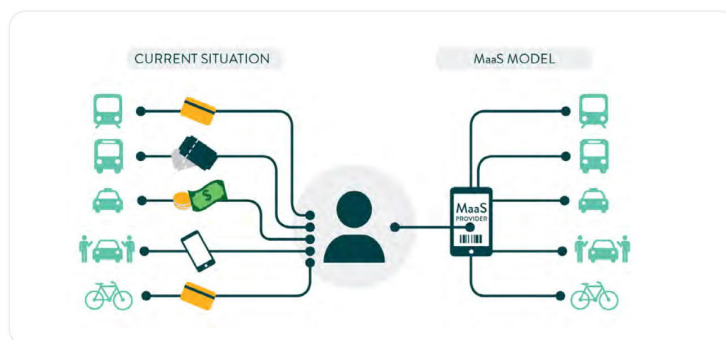
Groene lichtengolf voor fietsers

VAN BEZIT NAAR GEBRUIK – EEN ANDERE KIJK OP MOBILITEIT

Stimuleren combimobiliteit door eenvoudig toegankelijk te maken.

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

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



Bron: Better Urban Mobility Playbook (2021)

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

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

Deelmobiliteit als stimulans voor lager autobezit

Deelmobiliteit als aanvulling op openbaar vervoer via Vervoer op Maat

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

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

Ondersteuning en coördinatie van gemeentelijke deelsystemen

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

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

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

5.1.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

BOUWSTENEN

✓ **Doelgroepgerichte informatiecampagnes en sensibilisering**

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

✓ **Doelgroepgerichte vorming ondersteunen**

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

✓ **Doelgroepgerichte intermediairen en ambassadeurs aantrekken**

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

✓ **Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden**

Bv. testkaravaan (>30% van de testers gebruikt het alternatief na 1 jaar nog steeds), fietsbib met ook (elektrische) bakfietsen, proefopstelling circulatiemaatregelen, ...

✓ **Vrachtwagen- en wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen**

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

✓ **Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers**

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

✓ **Inzetten op vermijden van niet-duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer**

Door thuiswerk, lokale aankopen te promoten en inzetten op circulariteit in productie, vallen heel wat overbodige niet-duurzame verplaatsingen weg.

✓ **Stimuleren van verduurzamen stromen werfverkeer**

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

✓ **Regionale gedifferentieerde parkeerstrategie**

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

✓ **Bestaande overaanbod aan parkeerplaatsen wegwerken en vermijden bij nieuwe ontwikkelingen**

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

✓ **Tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren**

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

✓ **Het aanbod aan deelfietsen en deelwagens uitbreiden en volgens een voor de reiziger uniform systeem voorzien in de regio**

Uitbreiden deelmobiliteit vanuit het VoM als onderdeel van het OV-netwerk en stimuleren daling wagenbezit door divers aanbod aan deelwagens en deelfietsen nabij de bewoners en de bedrijven.

✓ **Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken**

Duurzame mobiliteit moet makkelijk en toegankelijk zijn voor alle reizigers. Denk aan een gedeeld ticketsysteem, een multimodale routeplanner of eenvoudige betaalmogelijkheden.

✓ **Inzetten dynamisch verkeersmanagement voor verbetering doorstroming**

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

EN VERDER

Mogelijke onderzoeksprojecten en acties:

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

5.2. RUIMTE EN MOBILITEIT ONLOSMAKELIJK VERBINDEN

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

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

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

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

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

Bedrijvigheid en goederenverkeer

Met 4 steden (Kortrijk, Waregem, Harelbeke en Menen) en 4 economische knooppunten (Anzegem, Avelgem, Wervik en Wielsbeke (gelegen in VVR Midwest, maar gericht op VVR Kortrijk)) is de vervoerregio Kortrijk een ondernemende en welvarende regio. De ruimtelijk-economische structuur vertoont echter een historisch gegroeide versnippering van bedrijvenszones en 'parse sproeten', waarbij de locatiekeuze gebeurde o.b.v. nabijheid tot

grondstoffen, afzetgebieden, geschikte werknemers... Doorheen de jaren zijn deze bedrijven(terreinen) gegroeid, veranderde de aard van hun bedrijvigheid of ontwikkelden zich woonzones tussen de bedrijven en belangrijke transportassen. De combinatie van spreiding enerzijds en verweving anderzijds leidt **in sommige situaties** tot conflicten tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling en leefbaarheid.

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

Afstemming op lange termijn

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

ROL VAN DE VERVOERREGIO

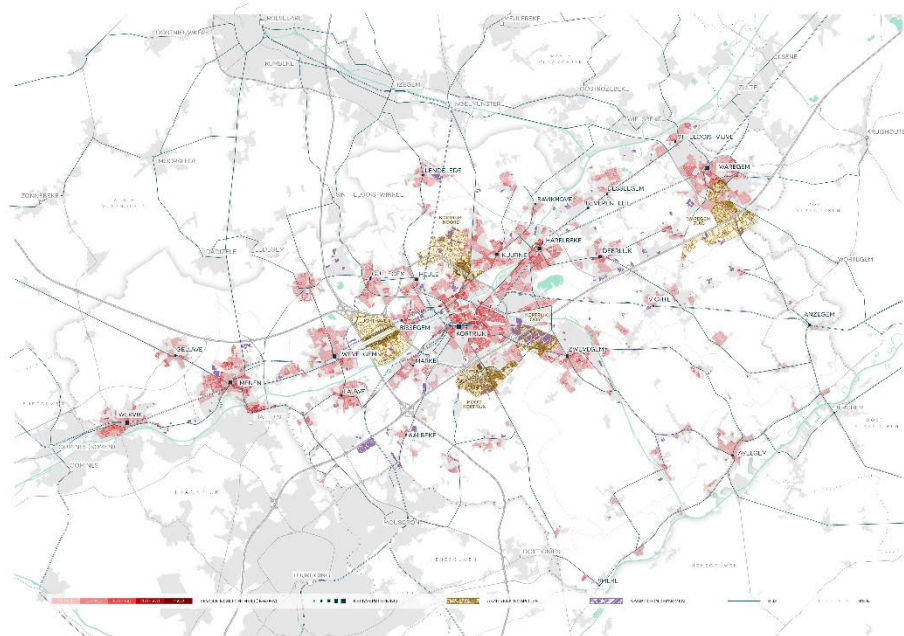
Hoewel ruimte een volwaardige pijler is in het mobiliteitstransitieproces, heeft het thema een wat aparte plaats in het regionaal mobiliteitsplan. In tegenstelling tot de thema's openbaar vervoer, fiets, auto of logistiek, heeft een mobiliteitsplan immers niet de taak om een visie en acties uit te werken voor het thema ruimte.

Op vlak van de ruimte zijn vele mogelijke maatregelen Vlaamse, Provinciale of lokale materie. De focus van de vervoerregio zal zich voornamelijk situeren op het stimuleren en het adviseren. Daarnaast kan de vervoerregio aansturen op afstemming tussen ruimte en mobiliteit op het IBO.

5.2.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE

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

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



Regiovisie – Versterken van kernen en stedelijke netwerken

LOCATIEBELEID IN FUNCTIE VAN VOORZIENINGEN- EN KNOOPPUNTWAAARDE

Verweving van functies in levendige kernen

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

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

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

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

Verdichten op duurzame locaties met kwaliteit als troef

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

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

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

In de verstedelijkte Leieband moet ingezet worden op kwalitatieve verdichting niet enkel in de stadscentra en stationsomgevingen maar ook aan belangrijke multimodale knopen. In het landelijk gebied met meer verspreide kernen is verdichting gezien in de kernen, en, bij voorkeur nabij de mobipunten, waar wenselijk op vlak van draagkracht, in de

hoofddorpen met voldoende voorzieningen. En buitende hoofddorpen met voldoende voorzieningen in dit landelijk gebied wordt vanuit mobiliteitsoogpunt mobiliteitsgenererende ontwikkelingen maximaal gewerd. Dit is af te stemmen met het ruimtelijk beleid.

Meer inzetten op nabijheid en bereikbaarheid met alternatieve vervoersmodi

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

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

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

DUURZAAM GEBRUIKEN VAN RUIMTE OM TE ONDERNEMEN

Hergebruik van bestaande ruimte om te ondernemen

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

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

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

Slim inplanten van bedrijvigheid

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

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

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

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

OPTIMALISEREN VAN DE REGIONALE ONTWIKKELINGSPOLEN IN HET STEDELIJK NETWERK

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

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

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

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

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

Hieronder een overzicht van de 5 geselecteerde ontwikkelingspolen.

Hoog Kortrijk

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

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

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

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

Kortrijk Noord

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

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

Omgeving Luchthaven Kortrijk Wevelgem

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

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

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

Waregem Zuid

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

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

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

Kortrijk Oost

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

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

BEWUST OMSPRINGEN MET VERHARDINGEN EN INFRASTRUCTUUR

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

Beperken van verhardingen bij nieuwe ontwikkelingen/heraanleg.

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

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

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

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

Beperken van verhardingen door kritisch evalueren van bestaande infrastructuur

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

Beperken van verhardingen door compenseren van bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur.

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

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

5.2.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

BOUWSTENEN

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

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

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

EN VERDER

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

Af te stemmen op lopende projecten en studies:

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

5.3. FIETS

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

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

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

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

ROL VAN DE VERVOERREGIO

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



Foto Leiedal

5.3.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

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

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

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

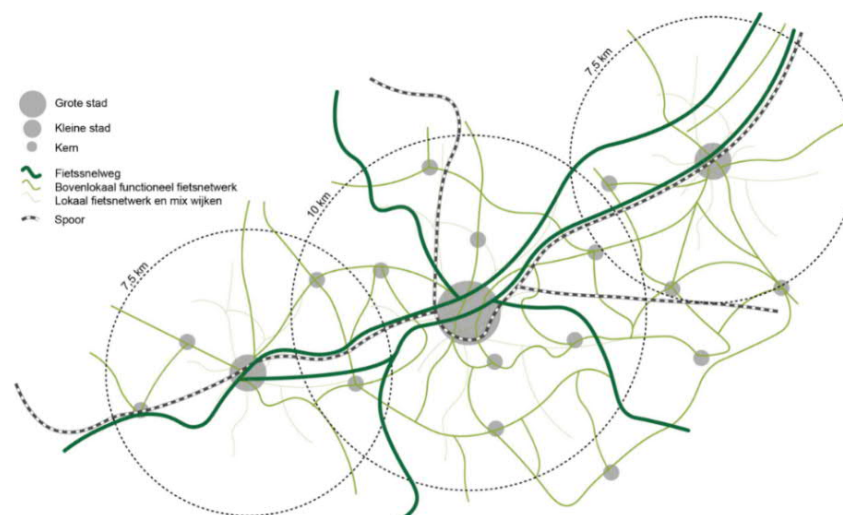
Fietssnelwegen sturend voor het fietsgebruik op regionale schaal

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

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

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

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



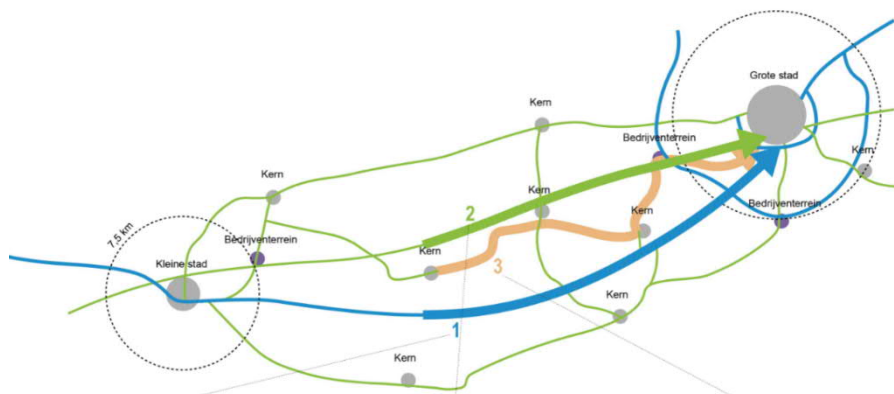
BFF: fijnmazig fietsnetwerk met differentiatie per type gebruiker

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

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

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

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



1: Fietssnelweg

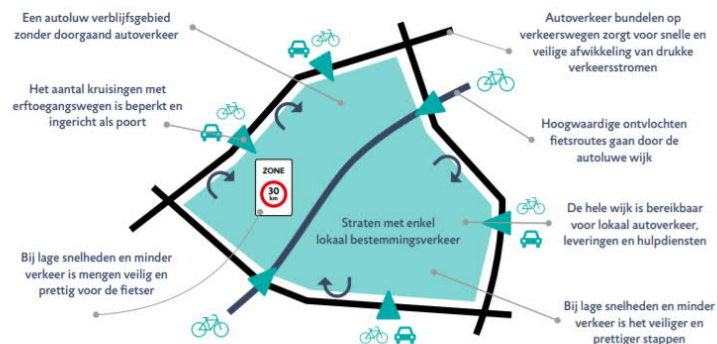
2: BFF - snelle en directe route

3: BFF - aantrekkelijke en niet noodzakelijk snelste route

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

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

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



Figuur 1: Kernmaatregelen van een MIX-wijk

Bron: Rapport Fix the Mix van Fietsberaad (2018)

VEILIGE EN COMFORTABELE FIETSVOORZIENINGEN OP ALLE NIVEAUS

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

Goede verknoping hiërarchische netwerk en met andere modi

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

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

Barrières aanpakken

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

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

Inrichtingsprincipes

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

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

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

DUIDELIJKE KADERS OM CONFLICTSITUATIES TE BEPERKEN

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

Nood aan kader voor speedpedelecs, steps en buitenmaatse fietsen

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

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

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

Nood sensibilisatie weggebruikers

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

Interferentie fietsen langs jaagpaden en overslag watergebonden bedrijvigheid

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

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

het werk geraken. Zo kan bijvoorbeeld een overslagcharter met bepaalde laad- en lostijden ingevoerd worden.

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

FIETSSTIMULEREN DOOR KWALITATIEVE FLANKERENDE FIETSVOORZIENINGEN

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

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

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

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

5.3.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN VOORSTEL NETWERK

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

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

✓ Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen

Te onderzoeken:

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

✓ Uitrollen van het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)

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

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

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

✓ Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen

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

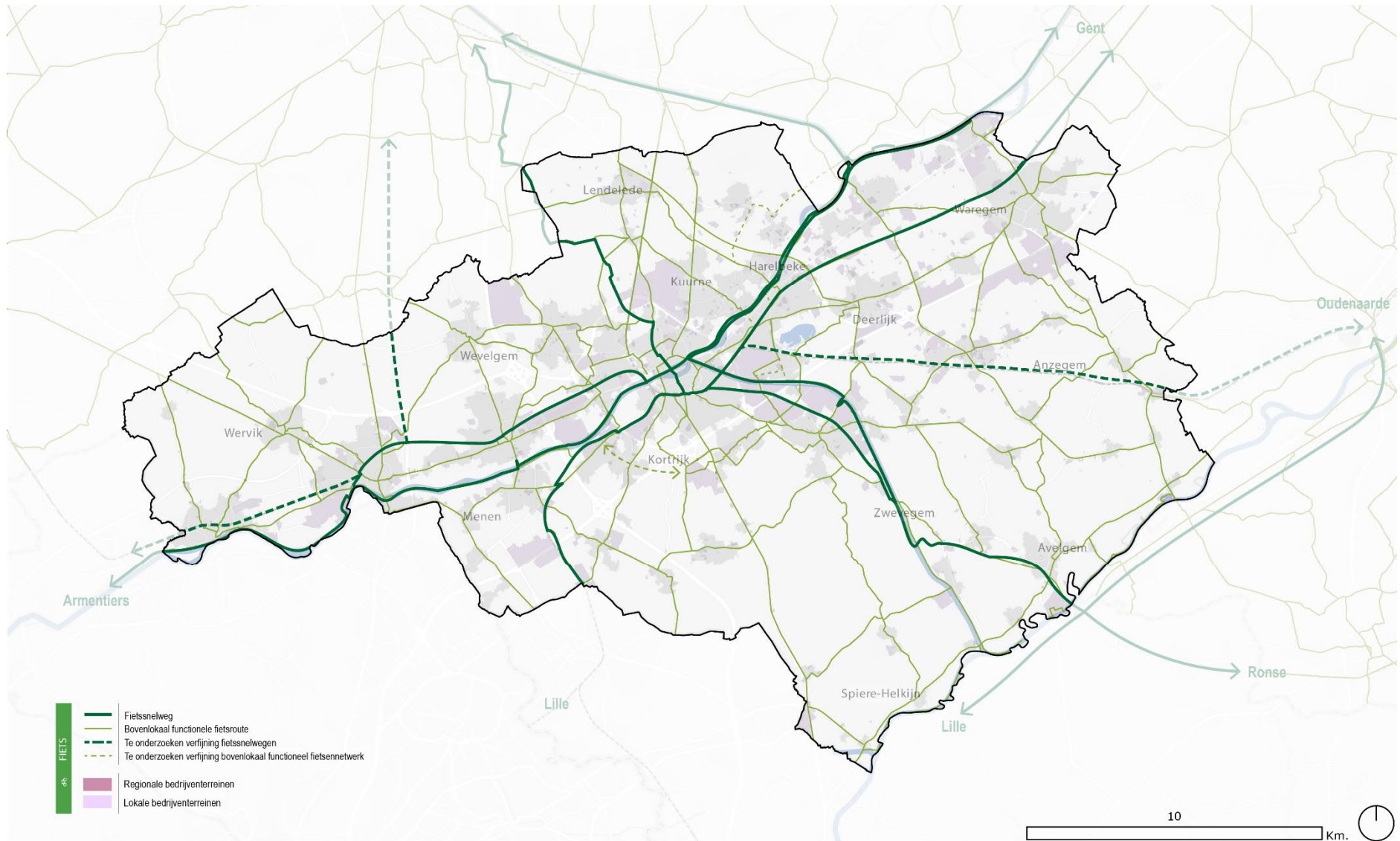
✓ Comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies en in het straatbeeld voorzien

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

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

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

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



NETWERKKAART FIETS

EN VERDER

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

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



Foto Leiedal

5.4. OPENBAAR VERVOER EN SPOOR

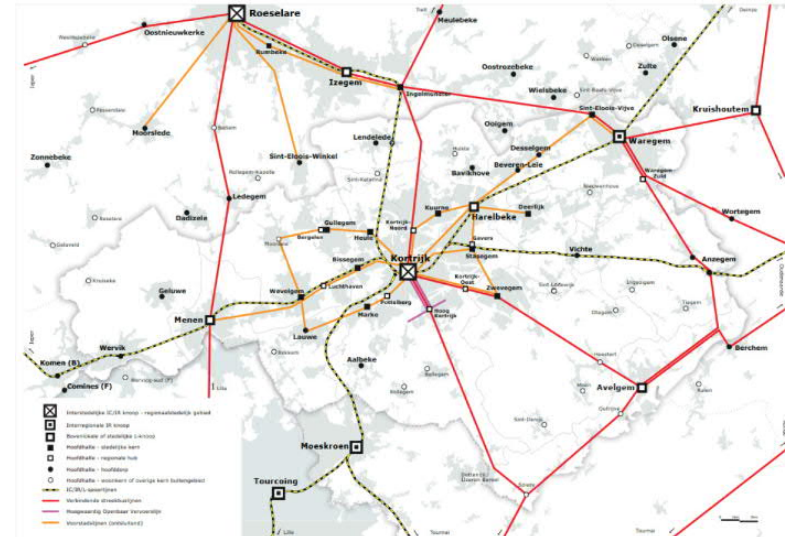
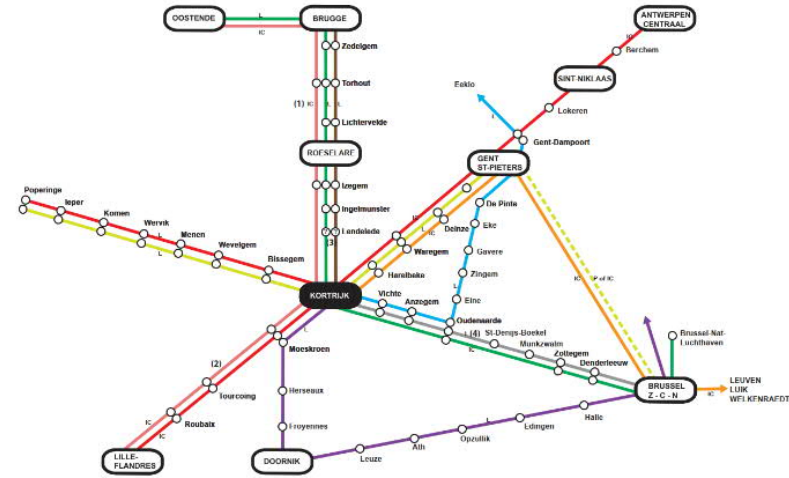
Een snel en goed functionerend basisnetwerk op verschillende schaalniveaus is noodzakelijk om de concurrentie met de wagen aan te kunnen gaan. Twee cruciale hindernissen zijn naar voren gekomen. Enerzijds moet het klassieke openbaar vervoersnetwerk nog op punt gezet worden om echt aantrekkelijk te zijn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

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

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

ROL VAN DE VERVOERREGIO

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



Voorstel spoornetwerk en busnetwerk ReCOVER (Leiedal, 2016)

5.4.1. WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

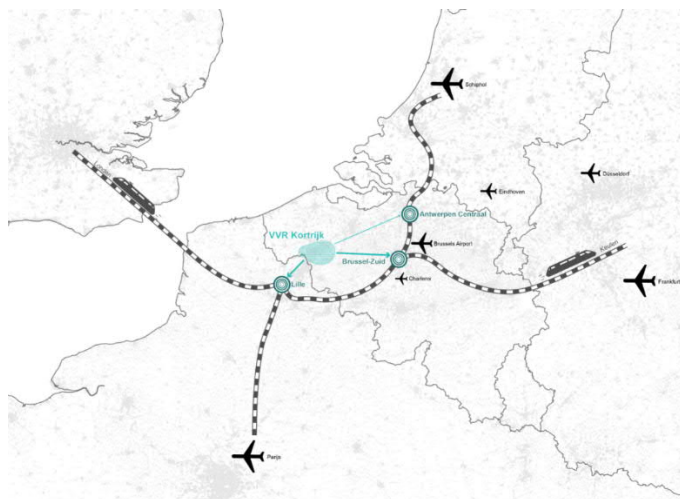
EEN GELAAGD NETWERK DAT INSPEELT OP SPECIFIEKE NODEN

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

Inetrnationaal en Interregionaal OV-netwerk

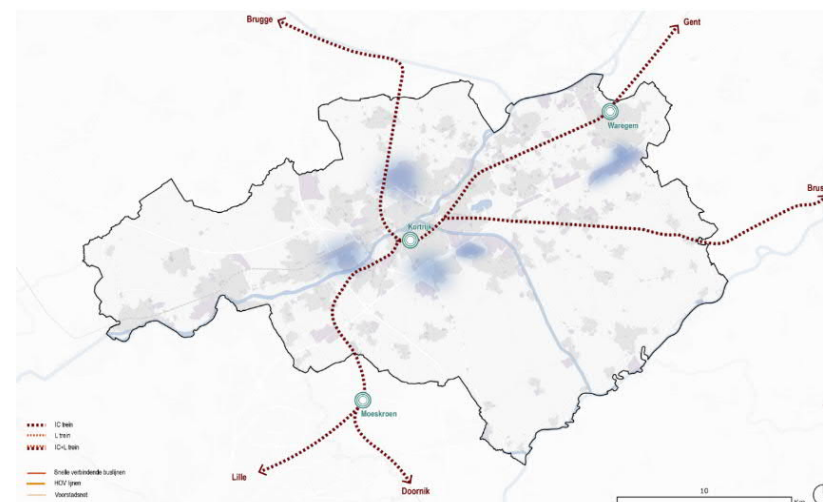
Snelle en directe aansluiting op het internationaal netwerk en Lille als volwaardige knooppunt in het treinnetwerk

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



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

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



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

Regionaal OV-netwerk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Versterking kernnetlijnen waar nodig

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

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

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

Lokaal OV-netwerk

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

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

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

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

Vervoer op maat voor opvangen beperkte vervoersvraag en tegengaan vervoersarmoede

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

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

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

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

PER SCHAALNIVEAU ZIJN KWALITEITSEISEN

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

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

Doorstroming is cruciaal – verantwoordelijkheid voor iedereen

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

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

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

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

Een herkenbaar en betrouwbaar netwerk

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

Naast betrouwbaarheid is ook **herkenbaarheid** zeer belangrijk. Dit betekent een zo simpel mogelijk netwerk met een belangrijke mate van voorspelbaarheid. De verschillende lijnen hebben maximaal dezelfde basisdienstregeling (zonder versterkingen, verhoogde spitsfrequenties, ...), niet enkel overdag op weekdays maar ook in de late uren en in het

weekend. Daarnaast biedt een vlotte doorstroming de mogelijkheid voor een meer uniforme dienstregeling zowel in als uit de spits en weekday en weekend.

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

STERKE ALLIANTIES AANGAAN MET AANGRENZENDE REGIO'S

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

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

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

INZETTEN OP VERHOOGING OVERSLAG NAAR SPOOR

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

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

ONDERZOEK NAAR MOGELIJKE UITBREIDINGEN CAPACITEIT SPOORWEGENNENET

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

Aandachtspunten capaciteit in de regio.

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

bekeken door Infrabel. Bij uitbreiding van de gewenste frequenties voor personenvervoer kunnen ook bijkomende perrons aan bepaalde stations (vb. Kortrijk) nodig zijn.

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

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

Verhogen capaciteit door beperken aantal overwegen.

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

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

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

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

5.4.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

FASERING NETWERK OPENBAAR VERVOER

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

Op middellange termijn (2030) wordt prioritair ingezet op:

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



Foto Leiedal

BOUWSTENEN TREINNETWERK

✓ **Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen**

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

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

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

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

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

Dit betekent voor de vervoerregio tegen 2030:

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

En tegen 2050:

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

✓ **Bestaande stations in de regio behouden**

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

✓ **Verhogen capaciteit vrachtverkeer op het spoor**

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

- Uittlengen spoor in LAR (zie logistieke knopen)
- Meer capaciteit voor goederen via spoor (spoorpaden) aanbieden

ONDERZOEKSVRAGEN

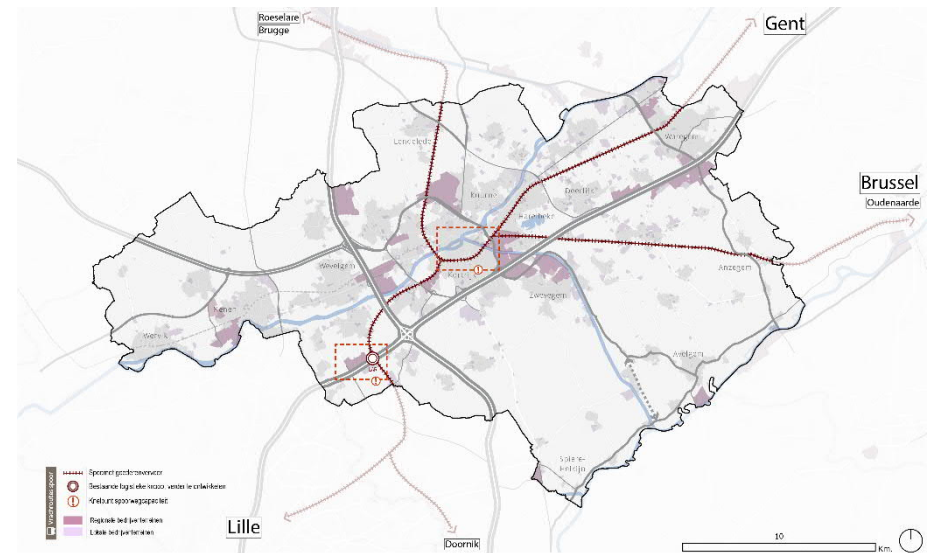
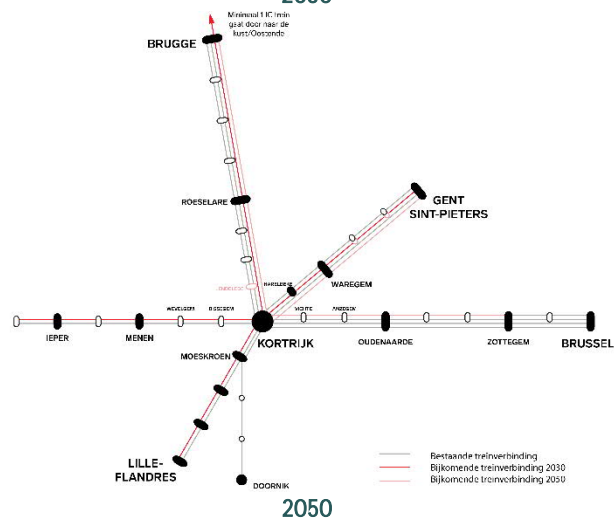
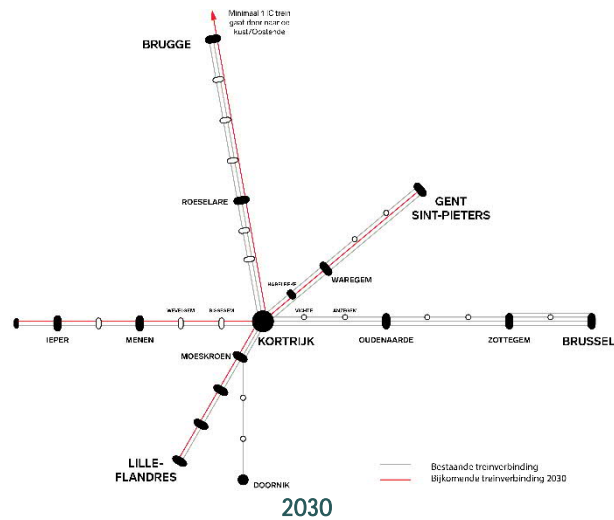
Onderzoeksvraag - (Her-)openen treinstation Lendelede

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

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

Onderzoeksvraag - Verhogen capaciteit spoorwegennet.

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



NETWERKKAART TREIN - GOEDERENVERVOER

NETWERKKAART TREIN - PERSONENVERVOER

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

BOUWSTENEN EN NETWERK BUSNETWERK

✓ **Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen volgens gewenste kwaliteitseisen**

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

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

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

✓ **Uitbouwen voorstadsnet volgens gewenste kwaliteitseisen**

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

✓ **Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken**

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

Hierbij worden volgende lijnen vooropgesteld:

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

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

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

✓ **Verhogen frequentie kernnet en aanvullend net**

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

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

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

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

✓ **Versterken VOM binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM**

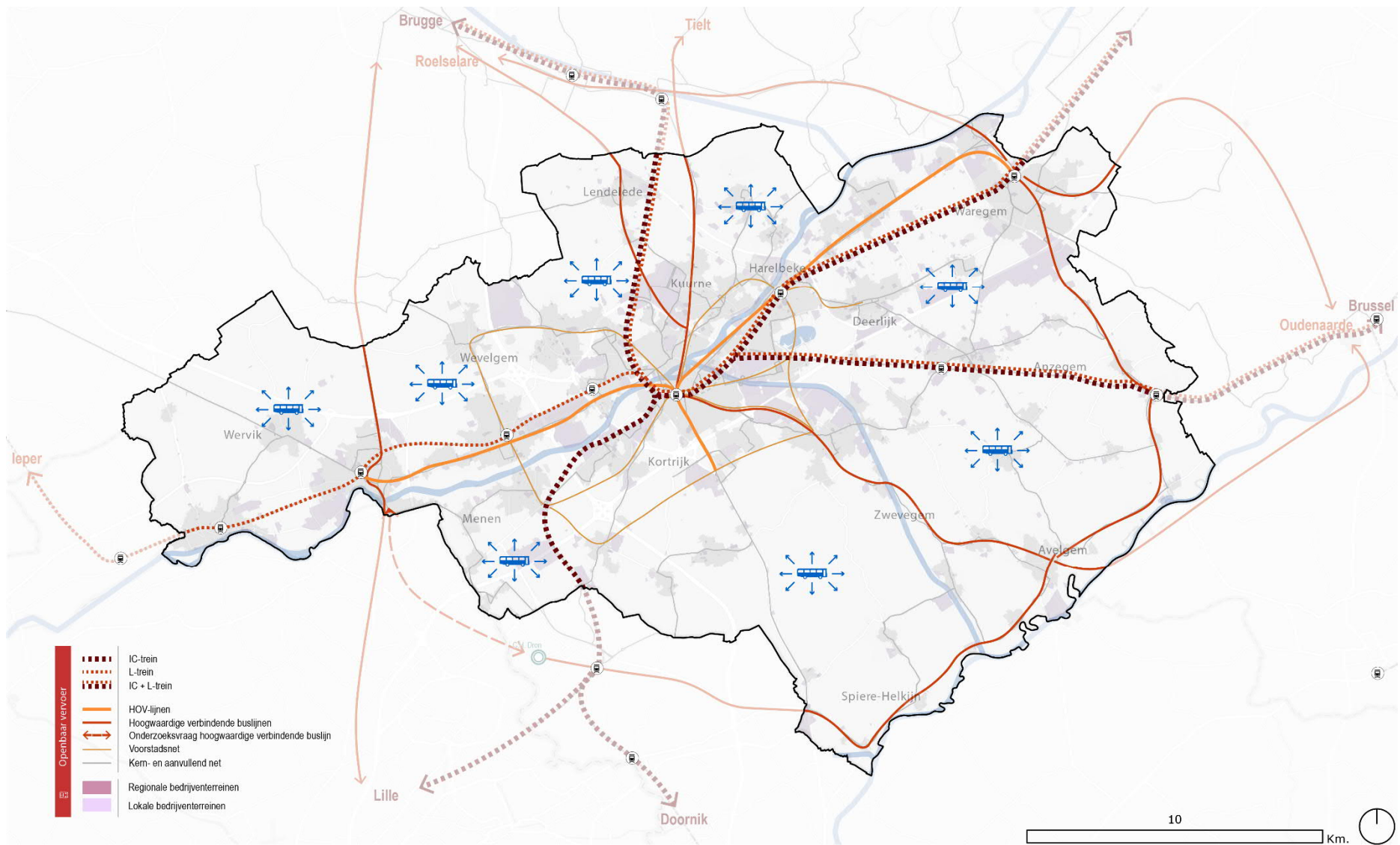
- Gebiedsdekkend vervoer op maat aanbod volgens getrapte uitbouw:
 - Opvangen van verplaatsingen die geen alternatief hebben binnen het reguliere netwerk
 - Voorzien van vervoer op voor mindermobiele doelgroepen die niet behoren tot het specifieke doelgroepenvervoer. Opvangen vervoersarmoede --> verplaatsingen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

✓ **Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VoM**

✓ **Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie**

Doorkijk lange termijn busnetwerk

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



NETWERKKAART BUS (2030)

EN VERDER

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

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

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

5.5. WEGENNET

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

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

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

ROL VAN DE VERVOERREGIO

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

5.5.1. WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

NIUWE WEGENCATEGORISERING

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

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

Doelstelling nieuwe wegcategorisering:

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

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

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

Oude wegcategorisering		Nieuwe wegcategorisering		
Wegcategorie	Netwerkstructuur	Netwerkniveau	Wegcategorie	Netwerkstructuur
Hoofdwegen	Boomstructuur	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen (EHW)	Rasterstructuur EHW
Primaire wegen type I			Vlaamse hoofdwegen (VHW)	Rasterstructuur VHW
Primaire wegen type II		Dragend netwerk	Regionale wegen (RW)	Rasterstructuur RW
Secundaire wegen type I			Interlokale wegen (IW)	Rasterstructuur IW
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				

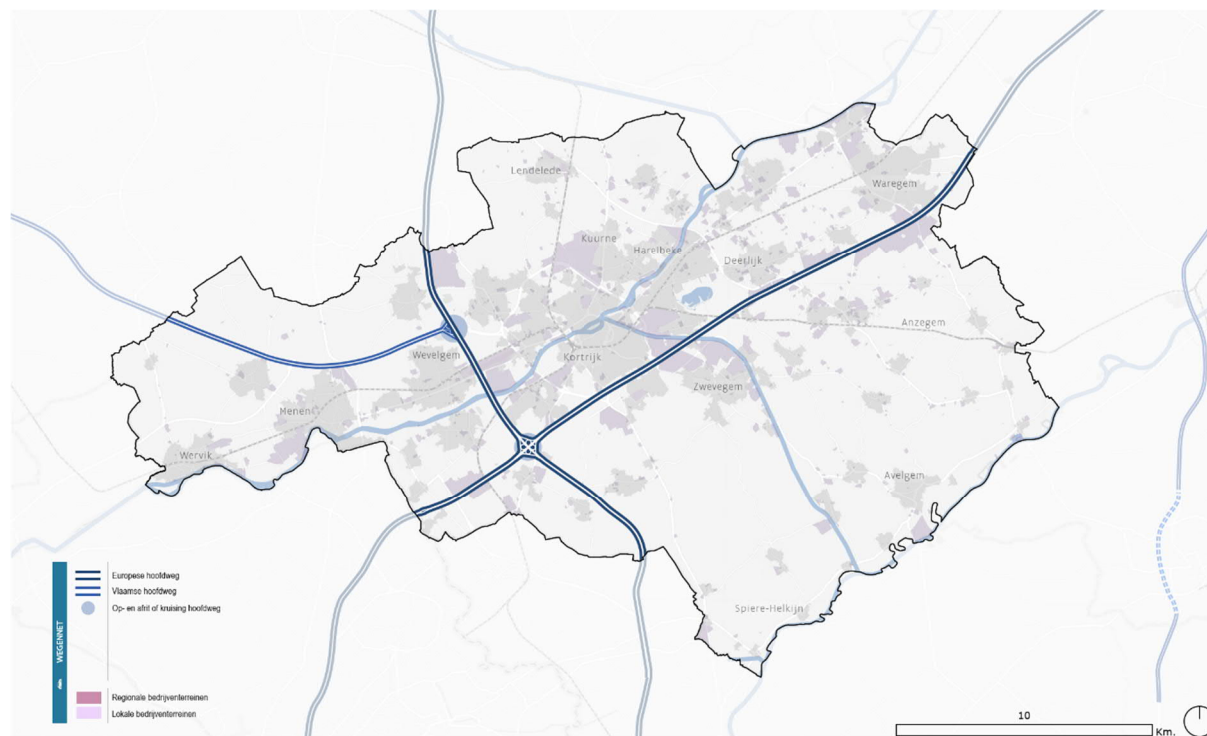
PRINCIPES VAN DE WEGENCATEGORISERING

De Vlaamse en Europese hoofdwegen – mazen van de hoofdwegen

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

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

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



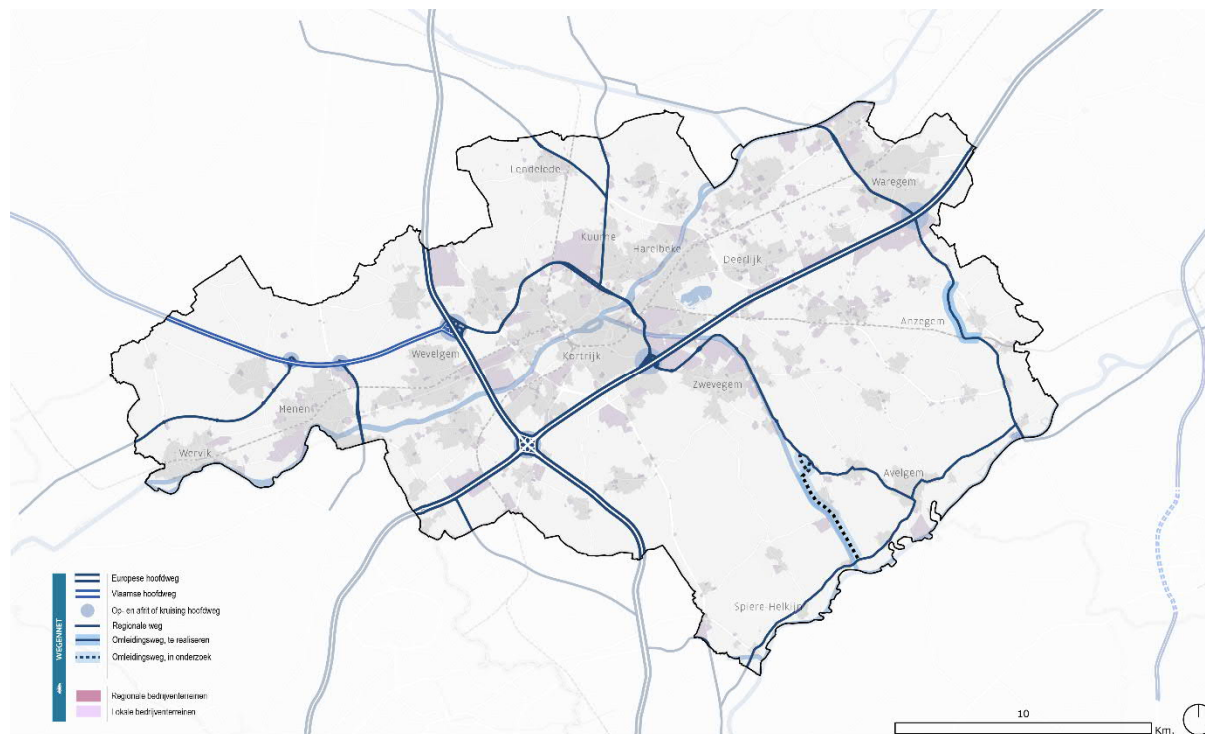
De regionale wegen - de regionale maas

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

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

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

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



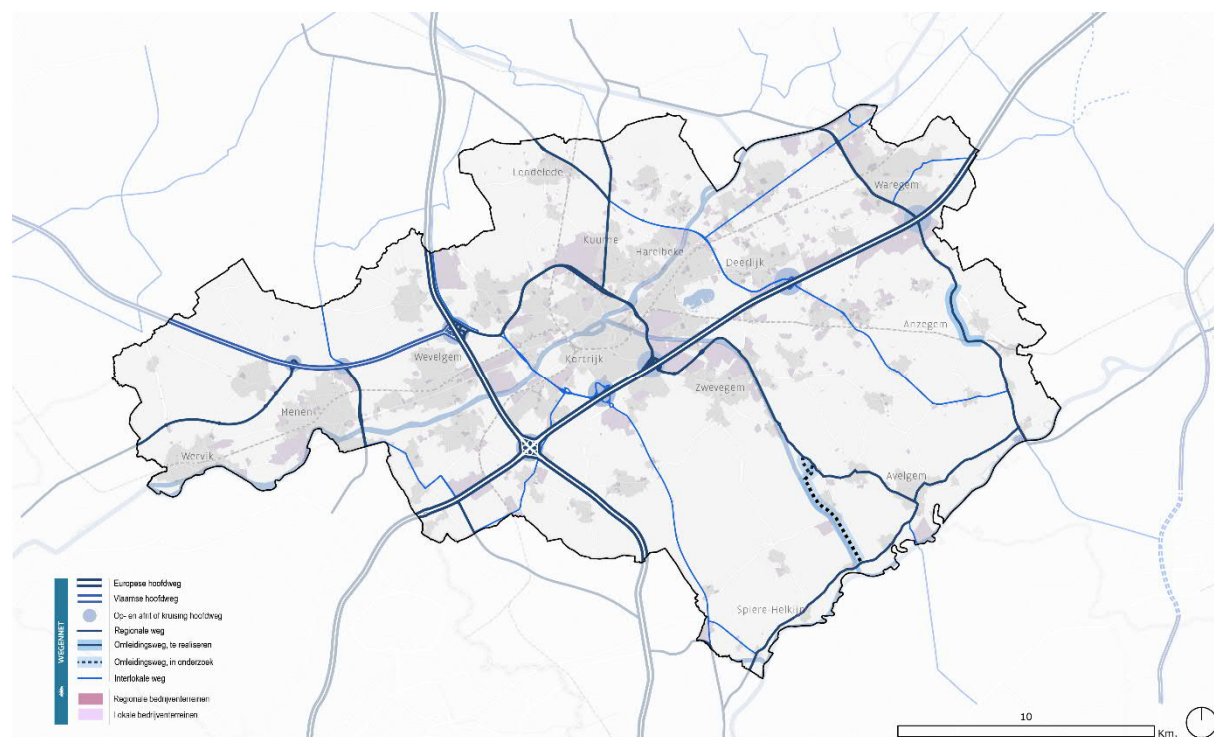
De interlokale wegen

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

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

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

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



De interlokale maas ontsloten door lokale wegen

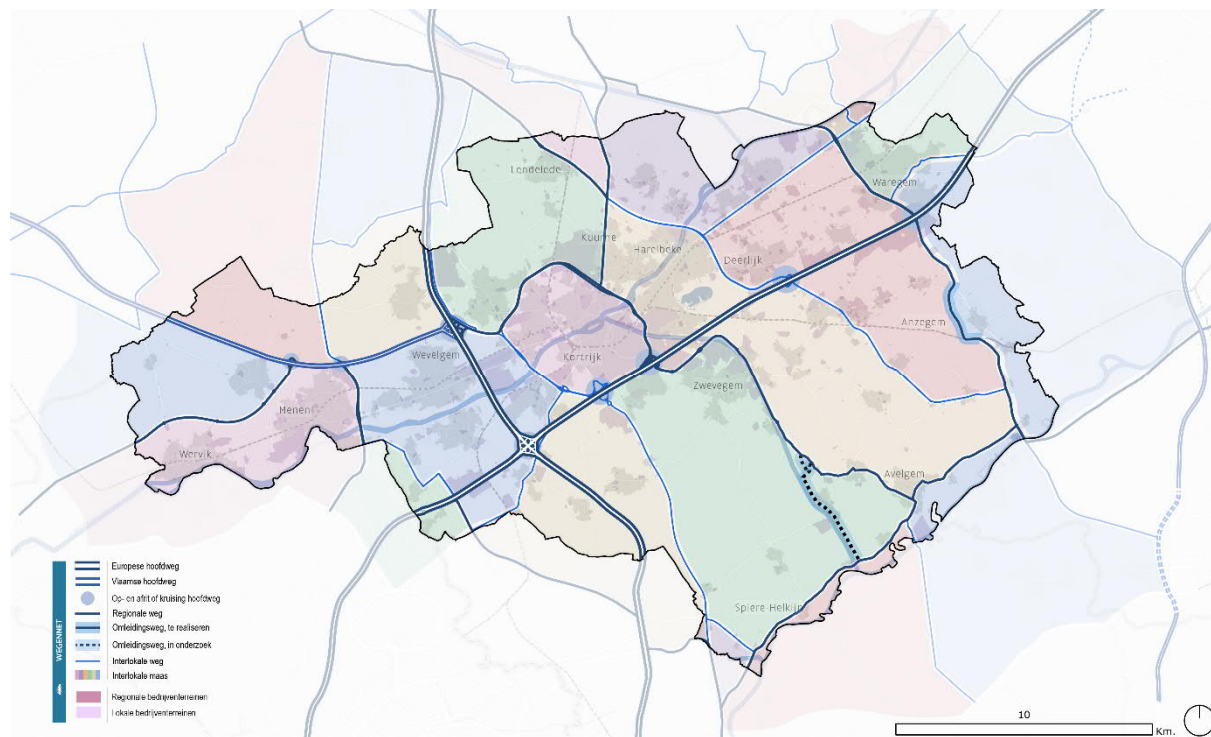
De mazen tussen het dragende wegennet vormen de zogenaamde 'interlokale mazen'. Hier willen we de mens en niet de wagen centraal stellen.

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

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

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

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



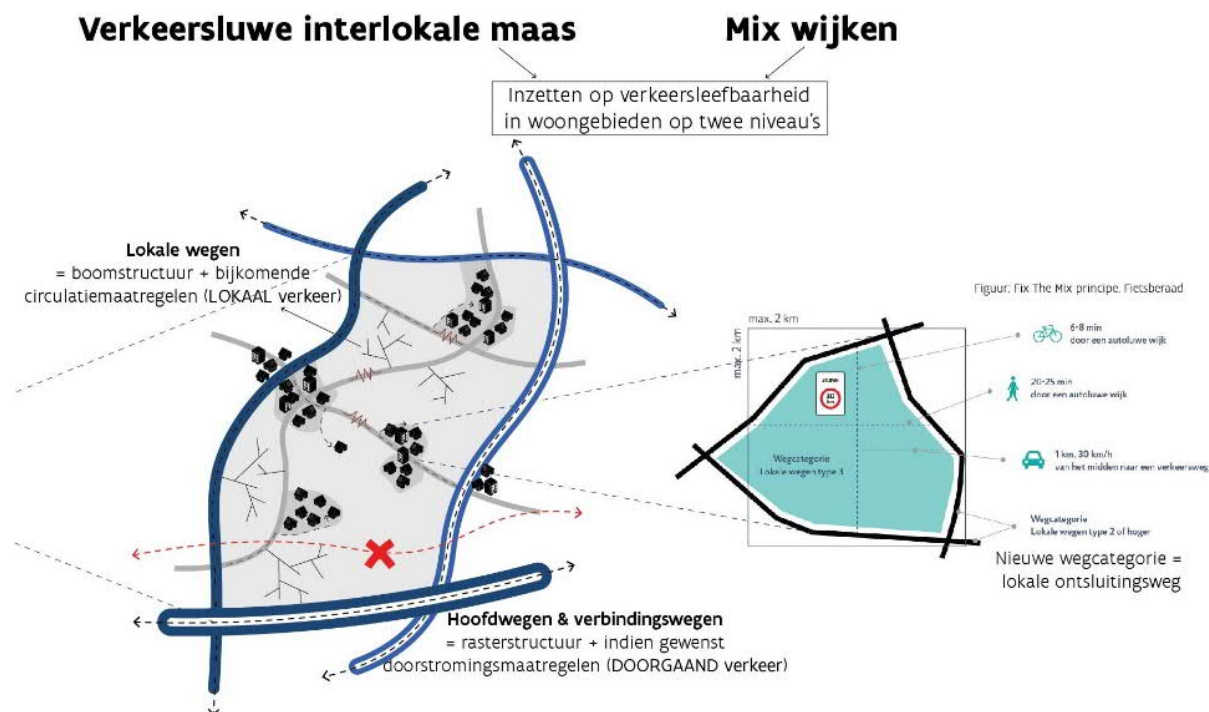
Binnen de interlokale maas – de lokale wegen en Mix Wijken

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

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

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

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



COMMUNICERENDE VATEN

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

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

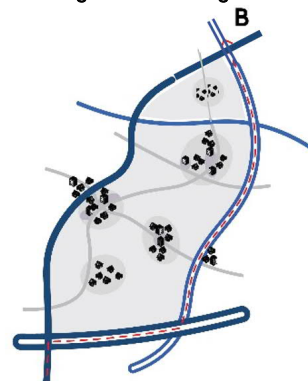
ROBUUSTWEGENNET BIJ CALAMITEITEN

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

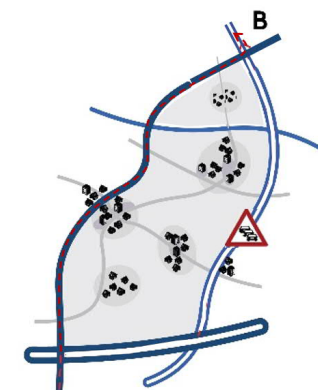
Het doel is om de verkeersdruk te kanaliseren naar andere verbindingswegen en daarbij kwetsbare omgevingen te ontzien. Deze re-routing dient echter gezien te worden als een laatste optie.

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

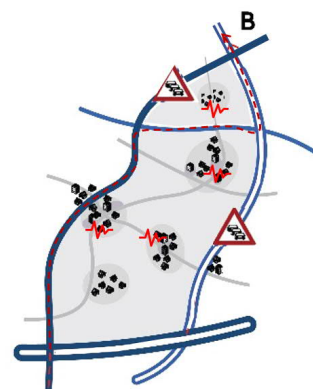
De werking van het dragende wegennet



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



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

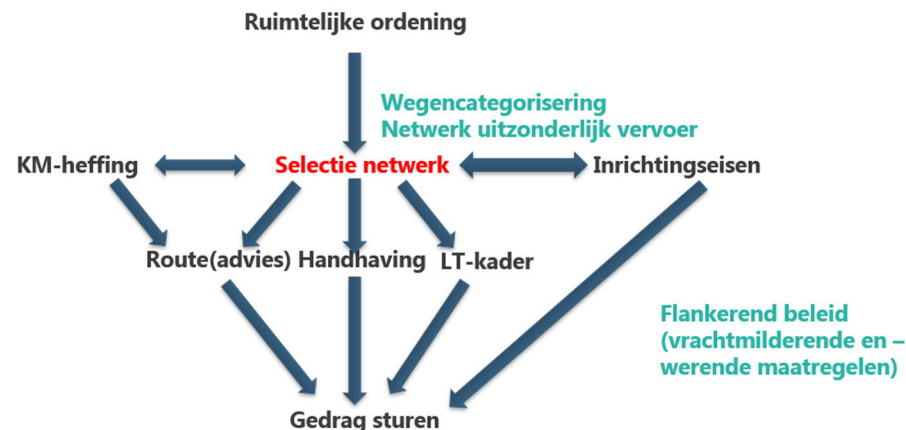


VRACHTROUTENETWERK DAT DE VERSPREIDE STROMEN AAN VRACHT BUNDELT

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

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

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



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

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

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

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

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

Kwaliteitseisen Vrachtroutenetwerk

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

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

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

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

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

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

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

5.5.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

VOORLOPIGE SELECTIE IN AFWACHTING VAN VERFIJNING METHODIEK WEGENCATEGORISERING

Afstemming selectie omliggende vervoerregio's en lokale mobiliteitsplannen

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

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

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

Afstemming selectie met routes uitzonderlijk vervoer en calamiteitenroutes

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

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

Nood zicht op consequenties van de selectie van wegen

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

De selectie van de wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk is VOORLOPIG.

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

N382 als regionale weg

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

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

BOUWSTENEN

✓ Optimalisatie van het hoofdwegennet

De selectie van het hoofdwegennet is op Vlaams niveau georganiseerd, echter kunnen de vervoerregio's wel advies uitbrengen op de selectie. De vervoerregio Kortrijk onderschrijft het Vlaamse voorstel volledig met de selectie van de E17 en E403 als Europese hoofdweg en A19 als Vlaamse Hoofdweg.

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

✓ Optimalisatie van het dragend netwerk

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

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

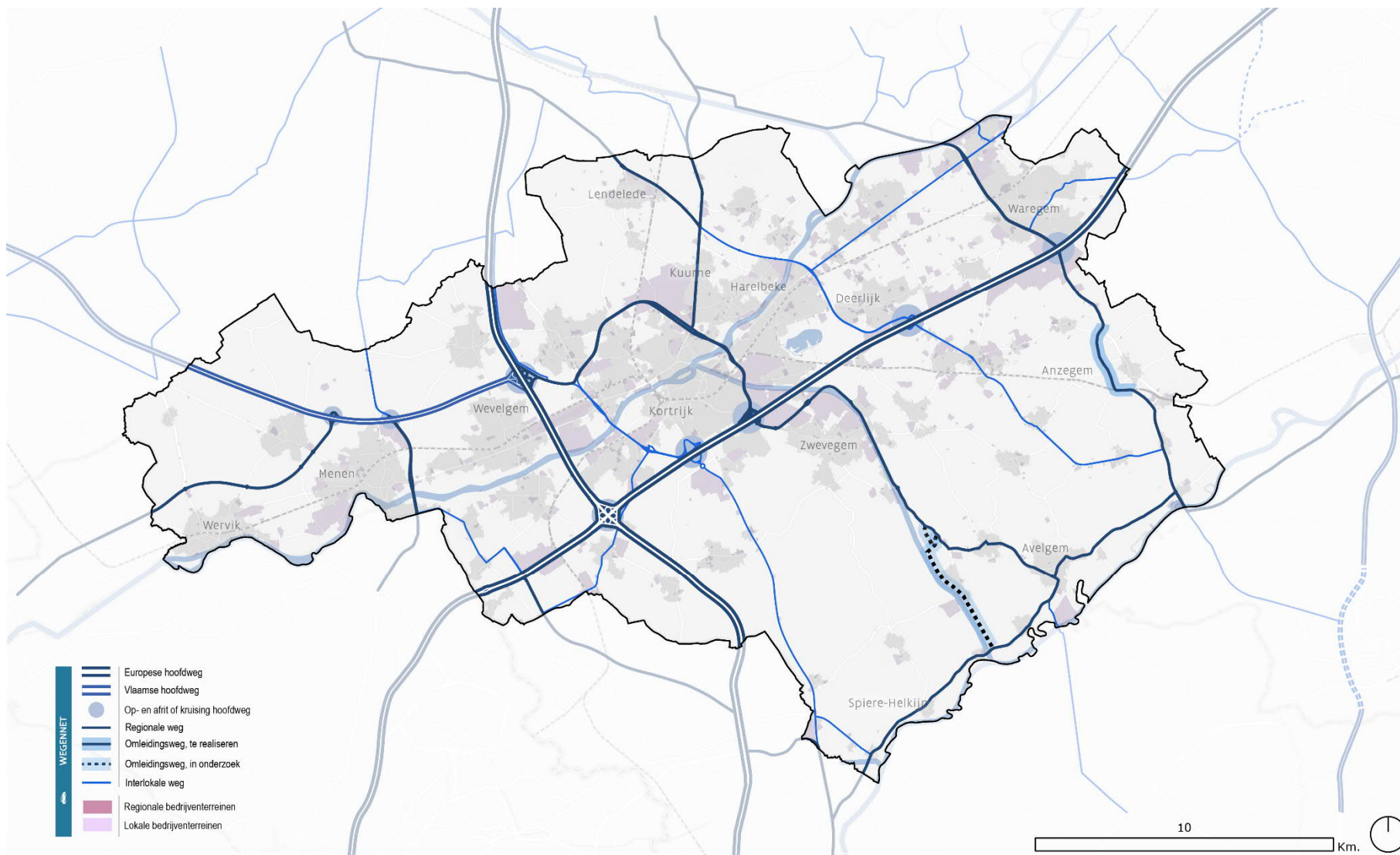
Ten zuiden van de E17 dient het doorgaande regionale verkeer maximaal te worden gebundeld op de N8 en de N382. In functie van het hierbij ontlasten van de kernen is in Anzegem uitgegaan van de realisatie van een rondweg. De realisatie van deze omleidingsweg wordt gezien als een randvoorwaarde voor het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

✓ Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer

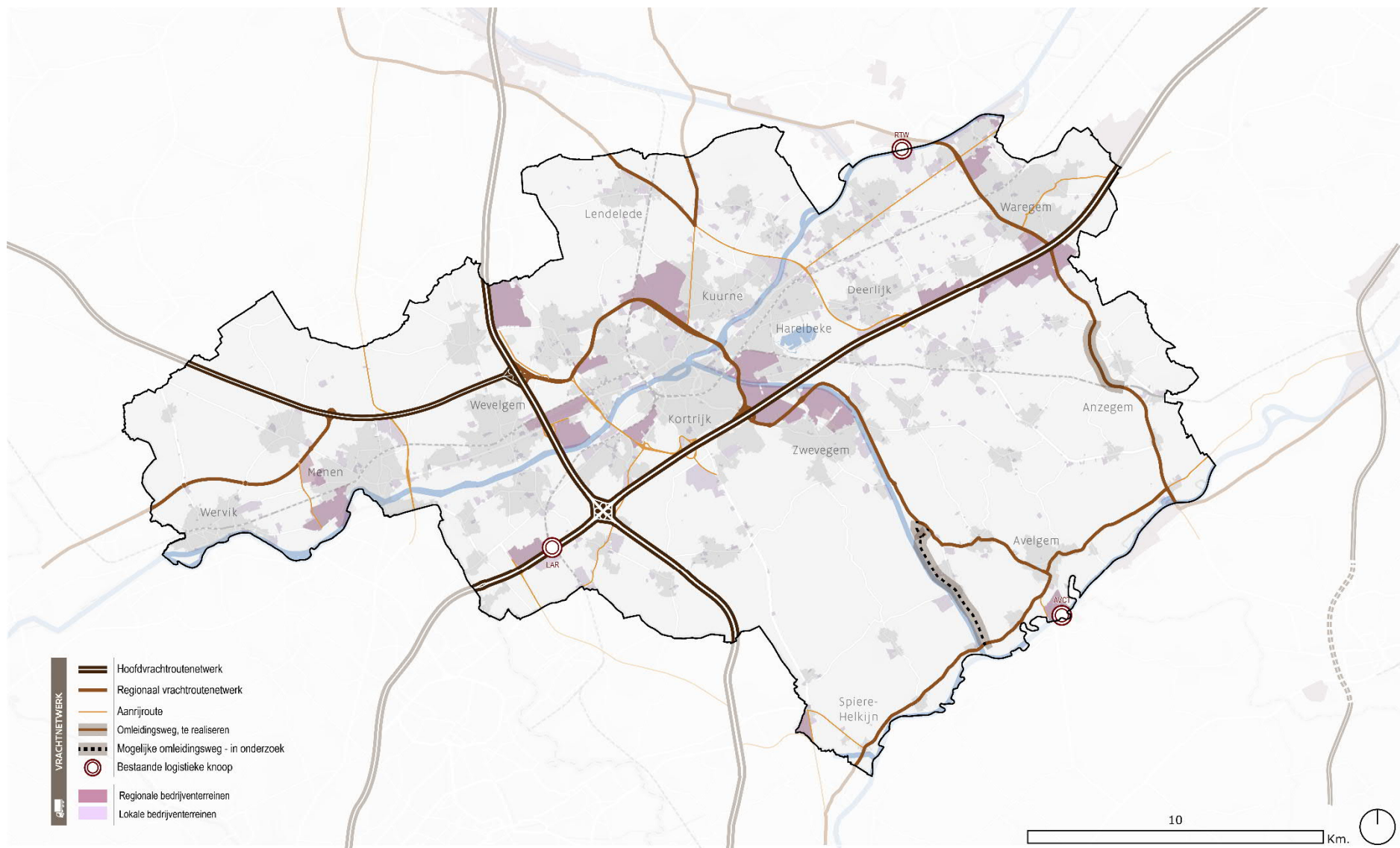
Alle andere wegen (niet aangeduid op deze kaart) zijn lokale wegen. Zij hebben geen verbindingfunctie en worden maximaal gevrijwaard van regionaal doorgaand verkeer. Ze ontsluiten de mazen binnen het raster van het dragend wegennet en geven er toegang tot de woningen en functies. De lokale wegen en de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

✓ Realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtrouten netwerk

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



SELECTIE WEGENCATEGORISERING.



SELECTIE VRACHTROUTENETWERK

EN VERDER

Acties & onderzoeksprojecten

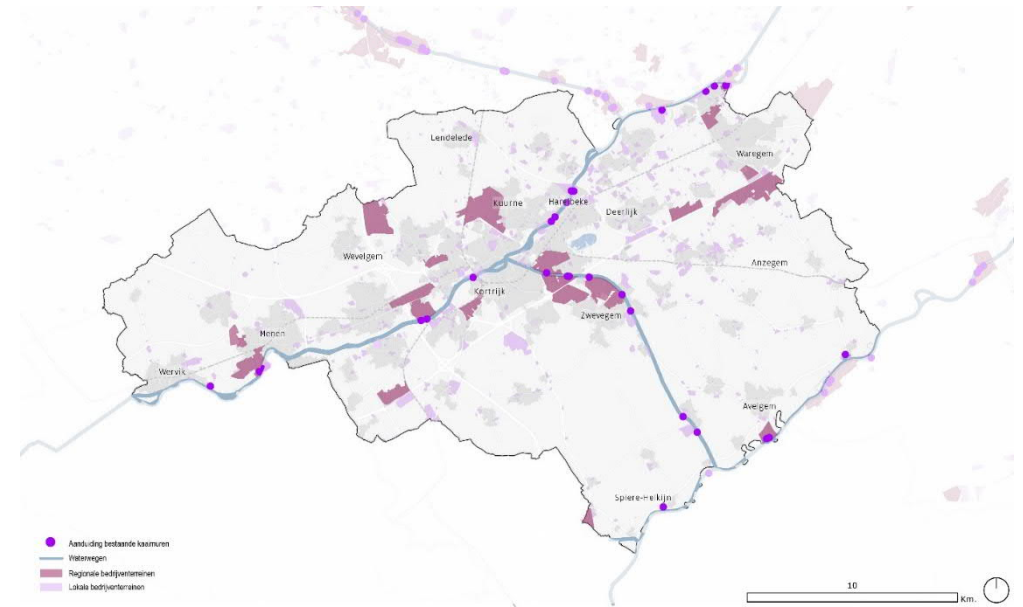
- Af te stemmen op lopende projecten en studies:
 - Optimalisatie doorstroming en veiligheid van de op- en afrittencomplexen van de R8 met de E17 (KR8)..
 - Omleidingsweg N8 Heestert/Moen
 - Optimalisatie oostelijke deel R8
 - Ontdubbeling N58
- Zoals aangegeven is de selectie van de wegencategorisering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

5.6. WATERWEGENNET

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

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

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



ROL VAN DE VERVOERREGIO

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

5.6.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE

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

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

INZETTEN OP OPWAARDERING BINNENVAART VANUIT SEINE-SCHELDE PROJECT

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

VOORZIEN VAN EEN MIX AAN AANGEPASTE TOEGANGSPUNTEN

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

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

IN DIALOOG GAAN MET DE MARKT VOOR STIMULEREN BINNENVAART

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

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

5.6.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN VOORSTELNETWERK

Deze visie vertaalt zich in de regio tot volgende bouwstenen.

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

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

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

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

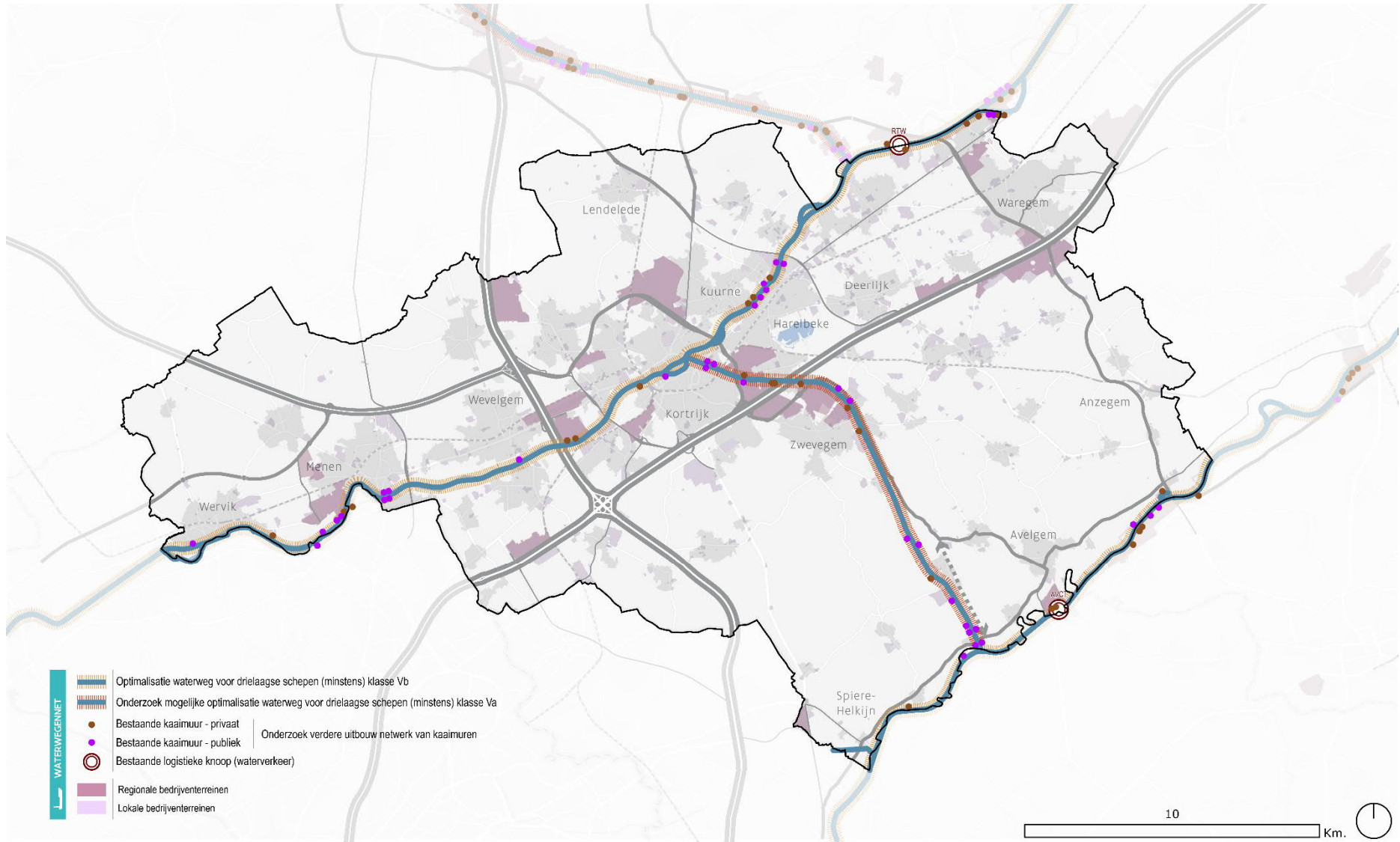
EN VERDER

Af te stemmen met lopende projecten en studies:

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

Mogelijke acties & onderzoeksprojecten:

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



NETWERKKAART WATERWEGEN

5.7. MOBIPUNTEN (HOPPINPUNTEN)

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

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

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



ROL VAN DE VERVOERREGIO

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

ONDERSCHEID TUSSEN KORTE EN LANGE TERMIJN

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

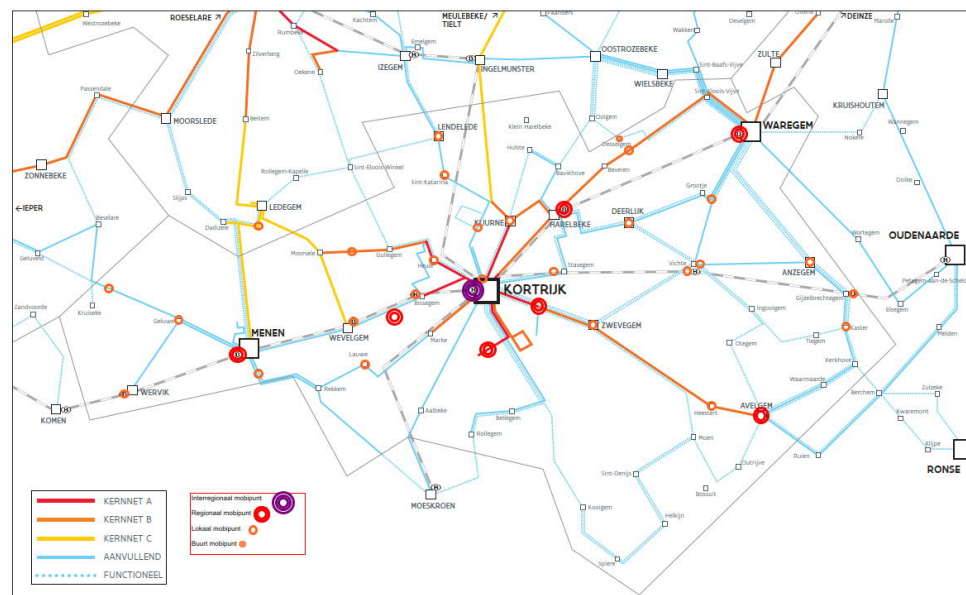
Tegelijk beschrijft het regionaal mobiliteitsplan de visie op mobiliteit op lange termijn. Sommige mobipunten zijn dan ook gerelateerd aan die visie op lange termijn, en zullen op korte termijn nog niet als mobipunten (van die categorie) bestempeld kunnen worden. Een onderscheid in de selectie tussen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

Selectie op korte termijn

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

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

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

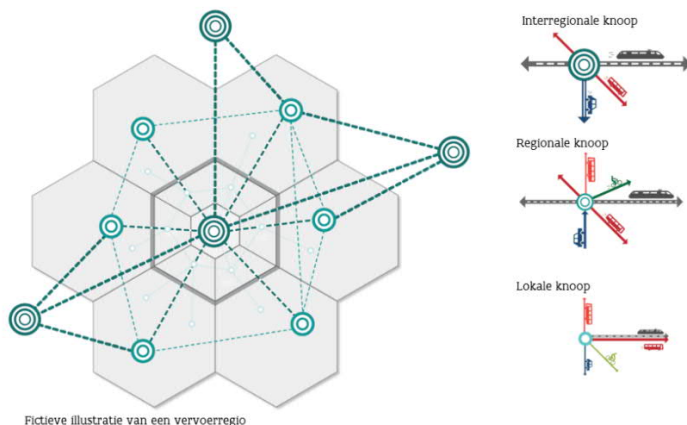


Selectie mobipunten op korte termijn (VRR 5 maart 2021)

5.7.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

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

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



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

Dit resulteert in twee logica's:

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

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

Schaalniveaus van mobipunten

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







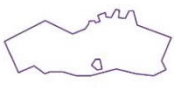
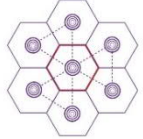
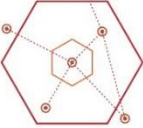
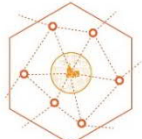




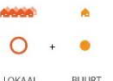






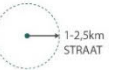
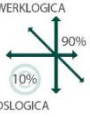
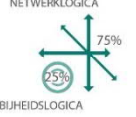
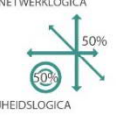

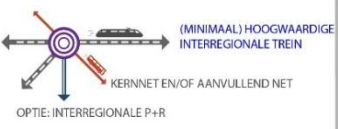




Interregionale mobipunten worden op basis van voornamelijk netwerklogica geselecteerd en kennen een ruim mobiliteitsaanbod van frequente interregionale, regionale en lokale verbindingen vanwaaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn. Deze mobiliteitsknooppunten bevatten minstens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

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

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

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

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

	 INTERNATIONAAL	 INTERREGIONAAL	 REGIONAAL	 LOKAAL	 BUURT	 HALTE
MOBIPUNTEN						
GEBRUIKERSSTANDPUNT						
KNOOPFUNCTIE	 INTERNATIONAAL + INTERREGIONAAL + LOKAAL + BUURT	 REGIONAAL + LOKAAL + BUURT	 LOKAAL + BUURT	 BUURT	 STRAAT	
ACTIERADIUS	 10-50km INTERNATIONAAL BUURREGIO'S	 BOVENLOKALE herkomst EN bestemming 5-10km BUURGEMEENTEN	 Herkomst of bestemming DICHTBIJ 2,5-5km GEMEENTE	 Herkomst of bestemming ONMIDDELIJKE OMGEVING 1-2,5km DEELGEMEENTE	 1-2,5km STRAAT	
NETWERK NABIJHEID FINANCIERINGSLOGICA	 NETWERKLOGICA 90% 10% NABIJHEIDSLAGICA	 NETWERKLOGICA 75% 25% NABIJHEIDSLAGICA	 NETWERKLOGICA 50% 50% NABIJHEIDSLAGICA	 NETWERKLOGICA 10% 90% NABIJHEIDSLAGICA	NVT	
AANBODSTANDPUNT	 (MINIMAAL) HOOGWAARDIGE INTERREGIONALE TREIN KERNNET EN/OF AANVULLEND NET OPTIE: INTERREGIONALE P+R	 AANVULLEND NET HOOFDFIETSRROUTE SNELFIETSRROUTE OPTIE: REGIONALE P+R (MINIMAAL) FREQUENTE REGIONALE TREIN OF KERNNETLIJN	 (MINIMAAL) CADANSLIJN AANVULLEND NET LOKAAL PARKEREN + BFF	 VERVOER OP MAAT (niet noodzakelijk) FUNCTIONELE LIJN	 ÉÉN MODUS FIETSPARKEREN Niet elke halte is een mobipunt!!	
	DOEL: ONTSLUITEN BUURREGIO'S ONTSLUITINGSNIVEAU: VAN DEELREGIO NAAR BUURREGIO'S	DOEL: ONTSLUITEN BUURGEMEENTEN/DEELREGIO ONTSLUITINGSNIVEAU: VAN GEMEENTE NAAR VOLLEDIGE REGIO	DOEL: ONTSLUITEN GEMEENTE ONTSLUITINGSNIVEAU: VAN DEELGEMEENTE NAAR BUURGEMEENTE	DOEL: ONTSLUITEN DEELGEMEENTE ONTSLUITINGSNIVEAU: VAN STRAAT NAAR GEMEENTE	PLEK WAAR OMWONENDEN OPSTAPPEN OP TRAM, BUS, VOM OF DEELMOBILITEIT	

VERSCHILLENDE ROLLEN VAN EEN MOBIPUNT

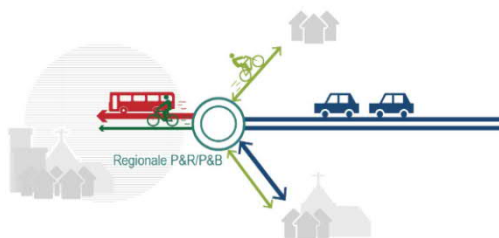
Mobipunten kunnen verschillende functies opnemen in het mobiliteitsnetwerk. Hieronder 5 mogelijke types: sommige mobipunten kunnen onder meerdere types vallen.

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

Gebiedsgerichte regionale P&R en P&B strategie

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

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



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

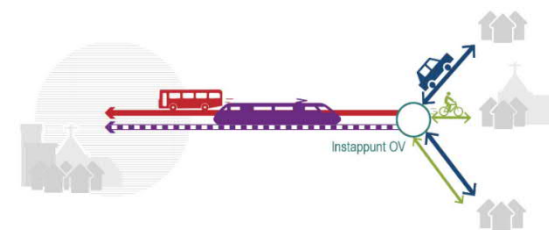
Deze P&R's zijn steeds gekoppeld aan het hoofdwegennet en een overstap op (hoogwaardige) voorstedelijke verbindingen is voorzien. Daarnaast zullen deze overstappunten niet enkel wagens van op langere afstand aantrekken, maar ook een overstap functie hebben voor voetgangers en fietsers uit de omliggende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

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

Bundelen openbaar vervoerverplaatsingen vanuit landelijke gebieden

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

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



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

UITGANGSPUNTEN SELECTIE MOBILITEITSKNOPEN

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

Sterke interregionale mobipunten

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

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

Regionale hoppinpunten gelinkt aan regionaal OV-aanbod en regionale ontwikkelingspolen

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

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

Kader voor selectie lokale mobipunten

Een lokaal Hoppinpunt is een halte waar de voornaamste gebruikers hun bestemming of herkomst in de nabijheid van dit punt hebben, met vaak een maximum van 2,5 km afstand of zo'n 10 minuten fietsen. Lokale mobipunten worden bediend door frequente lokale OV-

verbindingen (minimaal 60') en richten zich vooral op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt.

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

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

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

BELANG VAN KRITISCHE BLIK BIJ SELECTIE

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

KWALITEITSEISEN MAXIMAAL BEKEKEN VANUIT DE BRIL VAN DE REIZIGER

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

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

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

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

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



MAXIMALE AFSTEMMING TUSSEN MOBIPUNTEN EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

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

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

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



bron: BUUR part of Sweco

5.7.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN WERKHYPOTHESE

✓ Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem

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

✓ Uitbouwen van regionale mobipunten aan belangrijke OV-knooppunten

Volgende locaties zijn geselecteerd als regionaal mobipunt.

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

✓ Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen

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

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

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

✓ Uitbouwen van lokale mobipunten

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

✓ Uitbouwen van buurt mobipunten

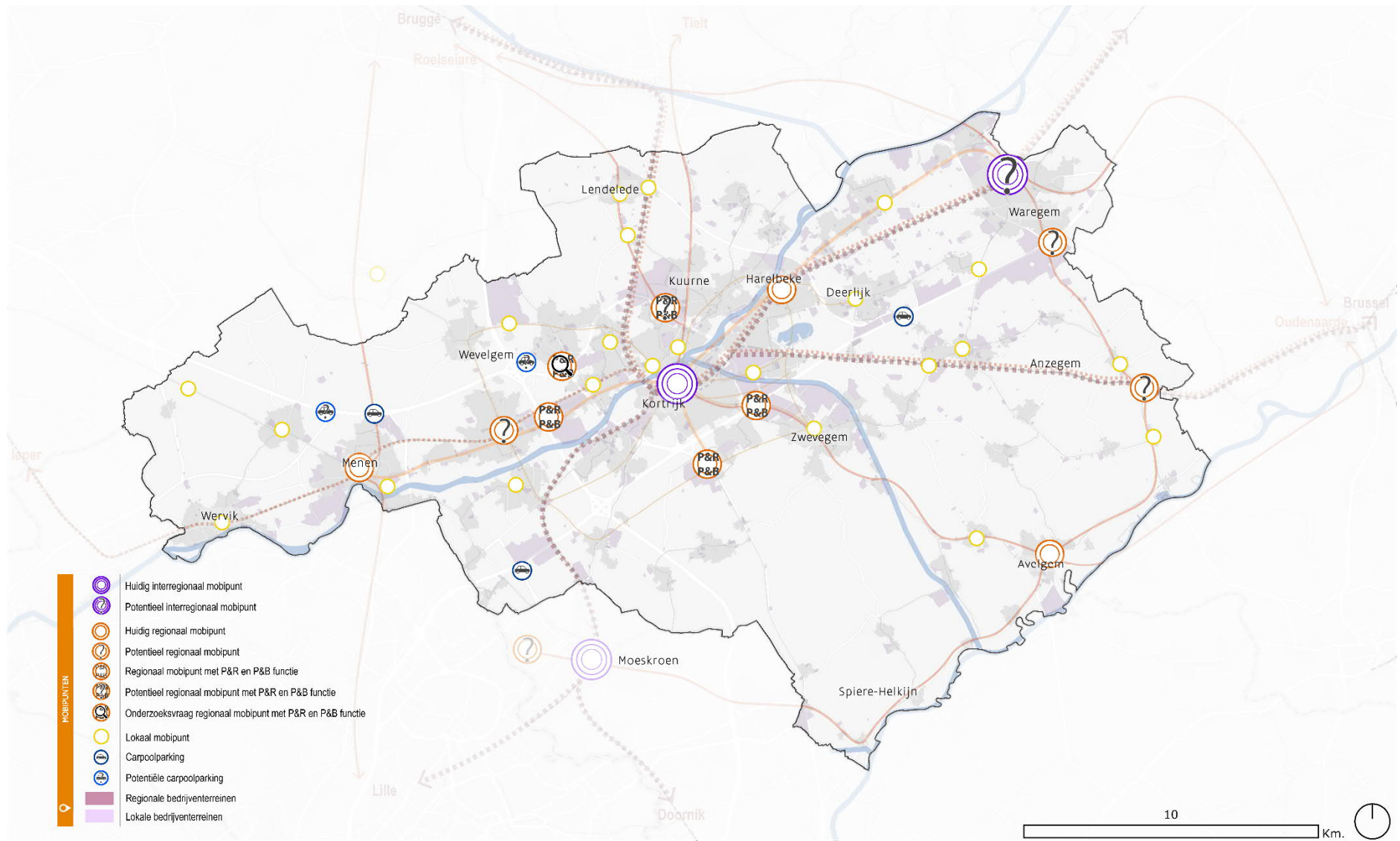
De selectie van buurt mobipunten is onderdeel van lokale mobiliteitsplannen.

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

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

✓ Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings

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



NETWERKKAART MOBIPUNTEN

EN VERDER

Mogelijke acties & onderzoeksprojecten:

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

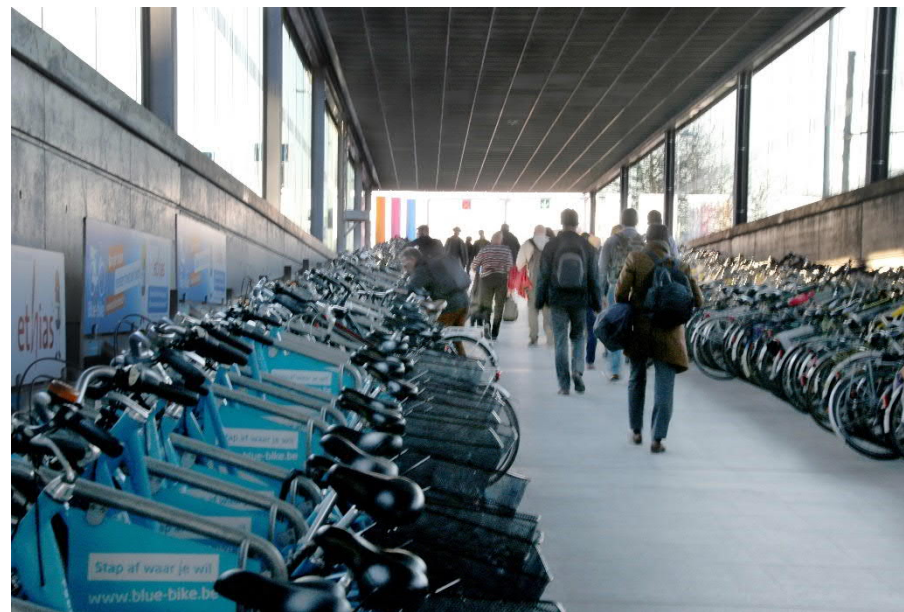


Foto Leiedal

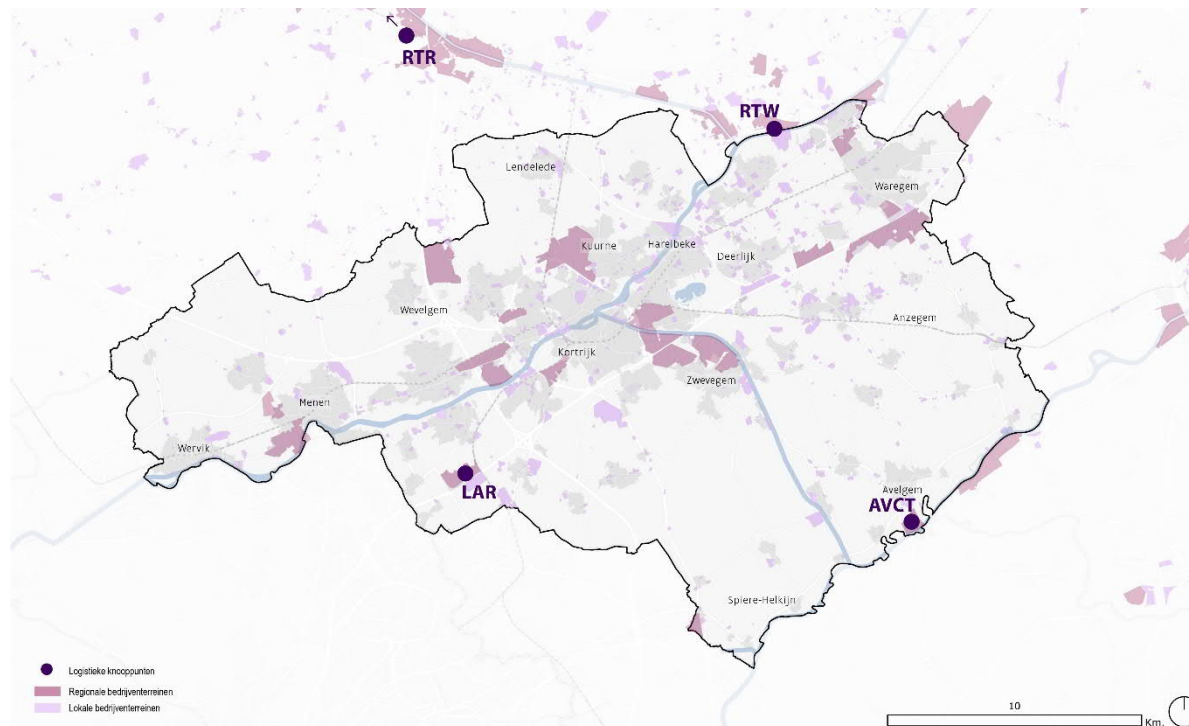
5.8. LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN

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

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

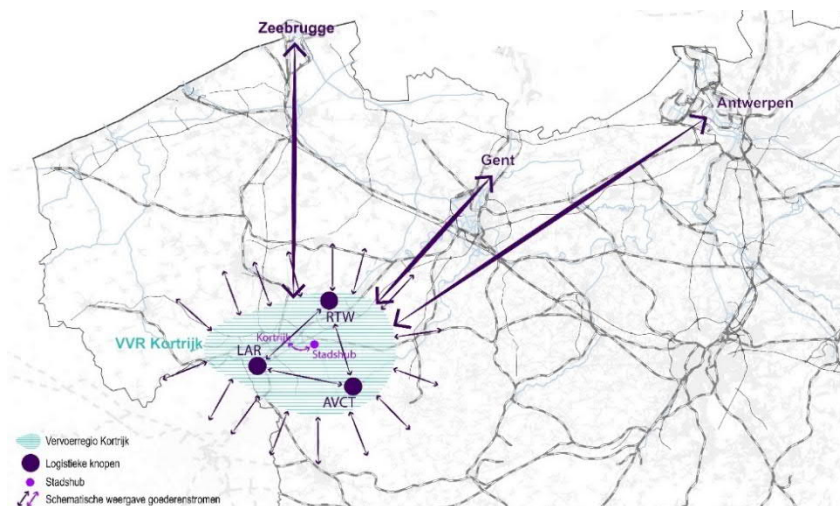
ROL VAN DE VERVOERREGIO

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



5.8.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

We streven naar een **sychromodaal systeem**, waarin bedrijven niet standaard denken aan de vrachtwagen wanneer ze goederen moeten aan- of afvoeren. In plaats daarvan kiezen ze voor het transportmiddel (of combinatie van meerdere transportmiddelen) dat het **best voldoet aan hun noden**. Kenmerkend voor een sychromodaal systeem, is de mogelijkheid om **flexibel** te kunnen ingrijpen wanneer de omstandigheden wijzigen. Cruciaal daarbij zijn **multimodale logistieke knopen**. Het zijn de plaatsen waar het wegen-, spoor-en/of binnenvaartnetwerk elkaar raken en overslag tussen de modi mogelijk is⁵. Logistieke stromen beperken zich niet tot de vervoerregio zelf, maar zijn vaak (inter)nationaal van aard. Wanneer we denken aan een sychromodaal systeem, mogen we onze blik dan ook niet beperken tot de vervoerregio zelf. Door de onderlinge nabijheid van de verschillende binnenvaart- en spoorterminals kan de vervoerregio Kortrijk een sleutelrol spelen in de totstandkoming van zo'n sychromodaal systeem, met baten die tot ver over de regiogrenzen reiken.



⁵ Naast multimodale knopen bestaan er ook unimodale knopen die vooral hun nut bewijzen in het bundelen en herverdelen van vrachtstromen om zo tot een logistieke optimalisatie te komen en

BUNDELING VAN GOEDEREN

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

COMPLEMENTAIRE ROL IN HET NETWERK

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

leegvrachten zoveel mogelijk te voorkomen. In de bijlage 5 is een overzicht van de verschillende typologieën van logistieke knooppunten terug te vinden.

WISSELWERKING MET OMGEVING

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

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

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

VERDERE UITBREIDING BESTAANDE TERMINALS EN NIEUWE POTENTIES

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

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

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

worden waar de markt effectief nood aan heeft en wat past binnen de ruimtelijke context. In het verleden zijn reeds verschillende pistes onderzocht.

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

INZETTEN OP STADSDISTRIBUTIE

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

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

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

5.8.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN

Als bouwstenen vanuit deze visie en onze doelstellingen onderscheiden we:

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

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

✓ Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen

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

✓ Inzetten op potenties voor stadsdistributie

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

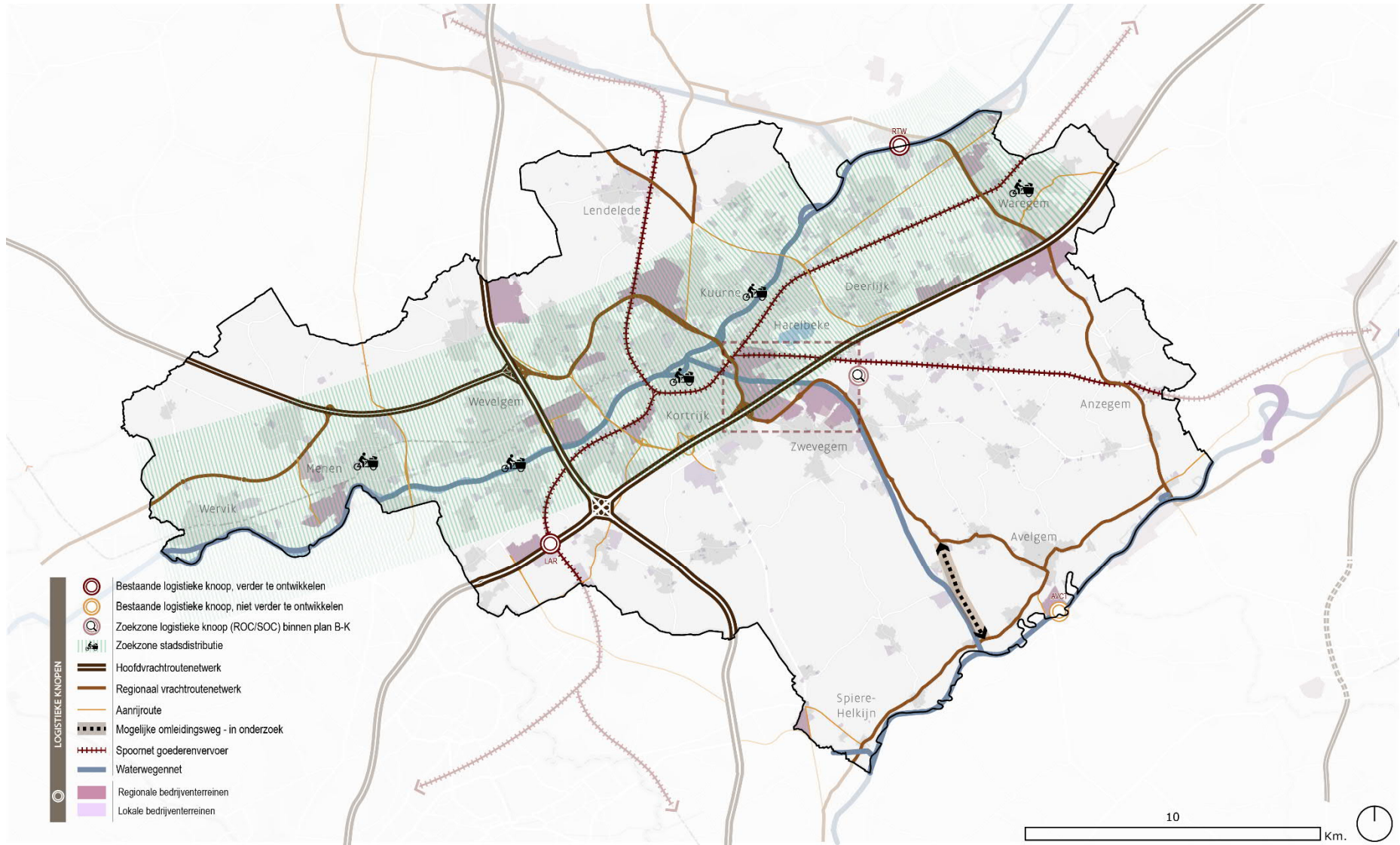
ONDERZOEKSVRAAG

Naast deze bouwstenen is volgende onderzoeksvraag geselecteerd:

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

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

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



NETWERKKAART LOGISTIEKE KNOPEN

5.9. OVERKOEPELENDE BOUWSTENEN VOOR ALLE MOBILITEITSNETTEN

BOUWSTENEN

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

✓ **Uitbouwen innovatieve mobiliteitssystemen**

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

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

✓ **Vergroenen voertuigenpark**

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

✓ **Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen**

- De shift naar meer milieuvriendelijke voertuigen wordt in de regio ondersteund door het voorzien van een performant netwerk aan laadvoorzieningen die volgens het STO(e)P- principe op een aantrekkelijke locatie worden voorzien nabij de attractiepolen.

- Er moet worden ingezet in het voorzien van toegankelijke, veilige en gebruiksvriendelijke laadvoorzieningen in de regio. Dit zowel voor personenwagens, deelvoertuigen als vrachtvervoer. Ook hier niet enkel focus op elektrische voertuigen, we denken ook aan voldoende CNG- en waterstoftankstations.
- De vervoerregio volgt de evoluties rond alternatieve brandstoffen en aandrijvingsvormen op, maar neemt een afwachter houding aan. Innovaties hierin moeten van de markt komen, de vervoerregio kan ruimte bieden aan testen en innovaties stimuleren.

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

✓ **Diensten dicht bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening**

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

✓ **Toegankelijk inrichten van de openbare ruimte voor alle gebruikers**

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

6. VERVOLGSTAPPEN PROCES RMP

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

ONDERZOEK NAAR MILIEUEFFECTEN

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

LINK MET ANDERE VERVOERREGIO'S

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

OPMAAK ACTIEPLAN EN DEFINITIEF BELEIDSSCENARIO

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

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

BIJLAGEN VAN DE SYNTHESNOTA

VERVOERREGIO KORTRIJK

Geactualiseerde versie van 17/04/2023.

Ter goedkeuring op vervoerregioraad van 26 mei 2023.

INHOUDSTAFEL

1.	MOGELIJKE KERNINDICATOREN.....	Error! Bookmark not defined.
2.	MOGELIJKE MAATREGELEN WEREN DOORGAAND VERKEER.....	15
3.	LIJST HOPPUNPUNTEN.....	17
4.	TYPOLOGIEËN LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN.....	20
5.	ONDERZOEKSRAPPORT.....	23
5.1.	Opbouw onderzoekscenario's.....	24
5.2.	Analyse onderzoekscenario's.....	38
5.3.	Niet weerhouden bouwstenen beleidsvisie.....	60
5.4.	Onderbouwing keuzes beleidsvisie netwerkkaarten.....	62

1. POTENTIËLE KPI'S

KPI'S VOOR EVALUATIE EN MONITORING

De evaluatie van de doelstellingen gebeurt door middel van **KPI's** (Kritieke prestatie indicatoren). *Er wordt na de lancering van het regionaal mobiliteitsplan ingezet op een monitoringsprogramma dat deze doelstellingen aan de hand van de KPI's zal opvolgen.*

Gewenste KPI's vervoerregio Kortrijk

In het eerste deel van deze bijlage zijn per doelstelling mogelijke KPI's aangegeven (al dan niet reeds beschikbaar). Deze oplijsting heeft niet de doelstelling volledig te zijn, maar geeft mogelijke KPI's weer die vanuit de regio zijn aangehaald gedurende het proces van het regionaal mobiliteitsplan (RMP) tot nu toe.

Vitaal

- Aantal verplaatsingen van of naar de regio (cijfers per modi en motief (Vlaams strategisch verkeersmodel)
- Aantal reizigersritten voor KN/AN, VoM op niveau van VVR
- Aantal op- en afstappers per station NMBS
- Aantal verplaatsingen van of naar de regio inclusief gewest grensoverschrijdende verplaatsingen (cijfers per modi en motief)
- Aantal voertuigkilometers gereden binnen de regio met onderscheid ngl. wegcategorysering (incl. en excl. doorgaand verkeer) volgens afspraken op verdeling van duurzame en niet duurzame vervoersmodi
- Aantal fietsverplaatsingen van of naar de regio

Vracht

- Hoeveelheid overslag (per type) in RTW, AVCT, LAR (ter beschikking te stellen door DVW)
- Voertuigkilometers vracht op niveau van de regio
- Tonkilometers op niveau van de regio

Verkeersleefbaar

- Aantal ongevallen met dodelijke en zwaargewonde slachtoffers per 1000inw
- Aantal ongevallen met letsels per 1000 inw
- Lijst met aantal zwarte punten (dynamische lijst gevaarlijke punten langs gewestwegen)
- De strategische geluidsbelastingkaarten: Lden (Day-Evening-Night: gewogen energetisch gemiddelde geluidsniveau van de dag-, avond- en nachtwaarden) voor

belangrijke wegen (snelwegen of ook gewestwegen), belangrijke spoorwegen en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners

- De strategische geluidsbelastingkaarten: Lnight (gemiddelde geluidsniveau van alle nachtperioden) voor belangrijke wegen (snelwegen of ook gewestwegen), belangrijke spoorwegen en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners
- Lijst en aantal vastgestelde knelpunten geluid op Vlaamse en lokale wegen
- Aantal adreslocaties waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is 20 µg/m³
- Verhardingsgraad in 10mx10m resolutie (per landsgebruikscategorie).
- Aangepaste Lden en Lnight voor alle wegen en spoorwegen, op niveau van de VVR
- Resultaten 'Straatvinken' uit representatief staal van alle steden en gemeenten
- Op basis van verkeerstellingen (pae) kan eventueel inschatting gedaan worden voor specifieke locaties
- Ruimtebeslag transportinfrastructuur gedifferentieerd ngl. modus en op niveau van de VVR
- Aantal km groenbermen langs weginfrastructuur

Vlot

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

Voor Iedereen

- Aantal haltes beschikbaar voor personen met een motorische beperking
- Aantal haltes beschikbaar voor personen met een motorische beperking mits assistentie
- Aantal haltes beschikbaar voor personen met een visuele beperking
- Duurzame bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies.

KPI's ter beschikking vanuit MOW Vlaanderen

Het 2^{de} deel van de bijlage geeft een overzicht van KPI's die vanuit MOW Vlaanderen ter beschikking worden gesteld voor de monitoring en evaluatie van de regionale

mobiliiteitsplannen. Hierbij is aangegeven of deze indicator op niveau van de vervoerregio beschikbaar is.

Vanuit de vervoerregio kunnen bijkomende KPI's worden uitgewerkt en acties worden voorzien om gewenste KPI's beschikbaar te maken.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau	Definitie
Aantal verkeersdoden	DMOW-VVM	1	Aantal personen dat tijdens een verkeersongeval overlijdt of binnen 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan. Enkel de geregistreerde verkeersdoden die zich voordeden op de openbare weg worden hier opgenomen.
Aantal letselongevallen	DMOW-VVM	1	Aantal verkeersongevallen met ten minste één voertuig, dat lichamelijke schade veroorzaakt en dat zich voordoet op de openbare weg. Een verkeersongeval waarbij twee of meer weggebruikers betrokken zijn wordt beschouwd als één verkeersongeval. Ongevallen met louter materiële schade worden niet opgenomen.
Aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers	DMOW-VVM	1	Aantal personen dat in een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand zodanig is dat een ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk is. Enkel de geregistreerde zwaargewonden die zich voordeden op de openbare weg worden hier opgenomen.
Aantal dode en zwaargewonde voetgangers	DMOW-VVM	1	Aantal voetgangers dat tijdens een verkeersongeval zwaargewond geraakt (ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk), ter plaatse of binnen een periode van 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan.
Aantal dode en zwaargewonde fietsers (incl. elektrische fietsen en speedpedelecs)	DMOW-VVM	1	Aantal fietsers dat tijdens een verkeersongeval zwaargewond geraakt (ziekenhuisopname van meer dan 24u noodzakelijk), ter plaatse of binnen een periode van 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan. Belangrijk om weten is dat gebruikers van een speedpedelc ook als fietsers worden gezien.
Verkeerssamenstelling snelwegen	Verkeerscentrum	0	Procentuele verdeling van voertuigkilometers vracht en niet-vracht in het totale verkeersvolume gedurende een volledig etmaal op een gemiddelde werkdag (ma t.e.m. vrij, incl. schoolvakanties en feestdagen).
Voertuigkilometers snelwegen (verkeersprestatie)	Verkeerscentrum	0	Afstand die door de voertuigen samen op een gemiddelde werkdag worden afgelegd op de snelwegen. Deze wordt uitgedrukt in voertuigkilometer of kortweg kilometer. Het gaat m.a.w. steeds om een daggemiddelde, niet om een absoluut totaal aantal kilometers per maand of per jaar.
Filezwaarte snelwegen (in kilometer uren file)	Verkeerscentrum	0	Gemiddelde omvang van de files op Vlaamse snelwegen op een gemiddelde werkdag (ma t.e.m. vrij, incl. schoolvakanties en feestdagen). Deze indicator wordt uitgedrukt in kilometeruren. Deze indicator houdt enkel rekening met de lengte en de duur van een file, niet met de snelheid of met het aantal betrokken voertuigen. 100 kilometeruren is het equivalent van 100 kilometer file gedurende 1 uur of 200 kilometer file gedurende een half uur.
Aantal installaties trajectcontroles langs gewestwegen	AWV	1	Aantal installaties trajectcontroles op autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen, in beheer van AWV.
Aantal roodlichtcamera's langs gewestwegen	AWV	1	Aantal palen waar installaties voor roodlichtcamera's op autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen (in beheer van AWV) mogelijk zijn. De sterke stijging in 2021 is te wijten aan het feit dat vóór 2021 deze indicator het aantal installaties roodlichtcamera's weergeeft, terwijl vanaf 2021 deze indicator gebaseerd is op paaldata: de politie heeft een beperkt aantal camera's die van paal wisselen.
Aantal snelheidscamera's (uitgezonderd verkeerslichten) langs gewestwegen	AWV	1	Aantal palen voor snelheidscamera's op autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen, in beheer van AWV, met uitzondering van de roodlichtcamera's. Voor het jaar 2021 zijn geen cijfers beschikbaar voor de categorieën VERWIJDERD en IN_ONTWERP
Jaarlijkse gezinsuitgaven aan transport	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	0	Jaarlijkse gezinsuitgaven aan transport in EUR (of procentueel t.o.v. totale gezinsuitgaven) waarbij de gezinnen ingedeeld worden in vier kwartielen op basis van inkomen.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau	Definitie
Aantal passagiers luchthavens	FOD Mobiliteit	0	Aantal geregistreerde passagiers in de luchthavens van Zaventem (Brussels-Airport), Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem zowel voor charter-als lijnvluchten. De scherpe daling in aantal passagiers voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is te verklaren doordat vóór 2017 cijfers doorgegeven werden van alle POB (passengers on board), d.i. alle inzittenden van welk soort trafiek dan ook. Vanaf 2017 tonen de cijfers voor Kortrijk-Wevelgem de netto in- en uitcheckende, door luchtvaartmaatschappijen of-bedrijven tegen betaling of om bedrijfsredenen vervoerde passagiers, dat is dan excl. piloten, boordpersoneel, vlieg instructeurs, leerlingen of privé eigenaars in hun vrije tijd.
Vliegbewegingen luchthavens	FOD Mobiliteit	0	Aantal vliegbewegingen geregistreerd in de luchthavens van Zaventem (Brussels Airport), Antwerpen, Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem zowel voor charter-als lijnvluchten.
Aantal ton vervoerde vracht in de luchthavens	FOD Mobiliteit	0	Aantal ton vracht (excl. bagage van passagiers) dat wordt op-of afgeladen in de luchthavens van Zaventem (Brussels Airport), Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem.
Trafiek binnenvaart volgens verpakkingstype (in aantal ton en/of TEU in geval van containers)	DVW	0	Totale goederenoverslag langs Vlaamse binnenwaterwegen waar registratie verplicht is, uitgedrukt in ton of TEU, en opgesplitst volgens verpakkingstype.
Trafiek binnenvaart volgens verpakkingstype per corridor (in aantal ton en/of TEU in geval van containers)	DVW	0	Vervoerde tonnages goederen voor de Vlaamse binnenscheepvaart per corridor (ABC-as, Albertkanaal, Seine-Schelde). Containertrafiek per corridor kan ook in aantal TEU worden bekeken.
Lengte Vlaamse binnenvaartnet	DVW	0	Aantal kilometer bevaarbare waterwegen in Vlaanderen opgesplitst volgens CEMT-klasse.
Maritieme trafiek	MORA	0	Jaarlijkse evolutie van de haventrafiek (ook wel overslagvolume) volgens verpakkingstype uitgedrukt in kiloton (of x1000 ton) en/of TEU (in geval van containers)
Verdeling van beroepsactieve Vlamingen volgens frequentie van carpoolen	OVG	0	Frequentie van carpooling bij beroepsactieve Vlamingen met een vast werkadres dat niet bij hen thuis is.
Verdeling van loontrekkenden (in %) volgens frequentie van thuiswerken	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	0	Percentage werkenden dat soms of gewoonlijk thuiswerkt met filtermogelijkheid op geslacht. Deze cijfers zijn afkomstig van Statbel (EAK) waar de focus vaak ligt op "loontrekkenden", hiermee bedoelen zij werkenden excl. zelfstandigen.
Aantal en kenmerken van voertuigen in het taxiwagenpark	Federaal Planbureau	0	Aantal taxi's, opgesplitst naar gewest (BHG/VG/WG/onbekend), type voertuig (gewone personen auto/ personenauto voor dubbel gebruik/ minibussen / speciale personenauto), brandstof (Benzine/ plug-in hybride met benzinemotor/ Diesel / plug-in hybride met dieselmotor/ LPG / Elektriciteit /Aardgas / Andere) en leeftijdsklasse (t.e.m. 2 jaar / 3 t.e.m. 5 jaar / 6 t.e.m. 10 jaar / 11 jaar en ouder)
Aantal en kenmerken van voertuigen in wagenpark van autocars	Federaal Planbureau	0	Park van autobussen en-cars, opgesplitst naar type eigenaar (natuurlijke persoon/rechtspersoon), gewest (BHG/VG/WG/onbekend), brandstof (Benzine/ Diesel / LPG / Elektriciteit /Aardgas / Andere) en leeftijdsklasse (t.e.m. 2 jaar / 3 t.e.m. 5 jaar / 6 t.e.m. 10 jaar / 11 jaar en ouder)
Lengte van Vlaamse gewestwegen	AWV	0	Overzicht van het Vlaams wegennet beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer volgens type wegennet.
Globale toestand van de gewestwegen (uitgedrukt in %)	AWV	0	Globale functionele kwaliteitsbeoordeling van de gewestwegen in Vlaanderen gelijktijdig voor de parameters veiligheid en structuur. Op de oneven jaren worden de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg volledig opgemeten, en op de even jaren de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Voor deze indicator is dus geen algemeen Vlaams cijfer beschikbaar.
Bevolkingsgroei en -structuur	Provincies In Cijfers	1	Aantal inwoners Vlaanderen

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau	Definitie
Aantal BTW-plichtige ondernemingen	Provincies In Cijfers	1	Aantal BTW-plichtige ondernemingen
Werkzaamheidsgraad: verhouding werkenden t.o.v. het totaal aantal personen tussen 20 en 64 jaar.	Provincies In Cijfers	1	Aantal werkenden in verhouding tot het totaal aantal personen in de leeftijdsgroep 20-64 jarigen.
Aantal strafrechtelijke verkeersinbreuken gerelateerd aan snelheid, alcohol, drugs en GSM-gebruik geregistreerd door Federale Politie	FEDPOL	0	Aantal strafrechtelijke verkeersinbreuken gerelateerd aan snelheid, alcohol, drugs en gsm-gebruik geregistreerd door de Federale Politie in Vlaanderen. Deze cijfers zijn m.a.w. exclusief GAS-boetes en exclusief vaststellingen van de wegeninspectie. De sterke toename in het aantal inbreuken tegen rijden onder invloed van drugs tussen 2019 en 2020 kan verband houden met de vereenvoudiging van de opsporing (eerder speekselanalyses dan bloedafnames) en met het meer systematisch opleggen van speekseltesten bij een ongeval door de parketten. Fluctuaties in het aantal vastgestelde inbreuken is mede afhankelijk het aantal uitgevoerde controles. Over dit laatste hebben we geen cijfers.
Aantal en kenmerken van voertuigen in het wagenpark De Lijn (excl. exploitanten)	dataroom	0	Overzicht van aantal en type trams, trambussen en bussen in wagenpark De Lijn. Deze cijfers zijn exclusief bussen van exploitanten.
Dynamische lijst aantal gevaarlijke punten langs gewestwegen	DMOW - afdeling beleid (team verkeersveiligheid), AWW	1	Dynamische gevaarlijke puntenlijst van 2021 met aantal gevaarlijke punten (kruispunten/wegsegmenten) langs gewestwegen in Vlaanderen berekend op basis van ongevalldata 2017-2019.
Globale toestand van de snelwegen (uitgedrukt in %)	AWV	0	Globale functionele kwaliteitsbeoordeling van de autosnelwegen in Vlaanderen op basis van de parameters stroefheid, spoorvorming en scheurvorming en de gecombineerde vlakheidsindex.
Aantal en capaciteit carpoolparkings	AWV	1	Overzicht van het aantal carpoolparkings en hun parkeercapaciteit langs A-en N-wegen in Vlaanderen . Er wordt een onderscheid gemaakt tussen: autoparkeerplaatsen (excl. parkeerplaatsen mindervaliden en excl. parkeerplaatsen elektrische wagens): parkeerplaatsen voor mindervaliden: parkeerplaatsen voor elektrische wagens: parkeerplaatsen voor fietsers: parkeerplaatsen voor moto's: parkeerplaatsen voor vrachtwagens.
Aantal kunstwerken (met A-inspecties van EBS) volgens type en staat (in absolute aantallen en procentueel t.o.v. totaal)	iAsset	0	Overzicht (in aantal en procentueel t.o.v. totaal) van de staat en het aantal kunstwerken volgens type (brug, tunnel, keermuur), binnen het beleidsdomein MOW zoals opgenomen in iASSET, waarvoor A-inspecties met advies door EBS vereist zijn. A-inspecties met advies EBS voor kunstwerken binnen het beleidsdomein MOW zijn vereist voor bruggen /tunnels met een totale overspanning van meer dan 5 meter en voor keermuren met een te keren hoogte van meer dan 6 meter. Inspecties voor andere kunstwerken binnen het beleidsdomein MOW vallen onder de verantwoordelijkheid van respectievelijk entiteiten.
Verdeling van gezinnen volgens aantal fietsen, elektrische fietsen of personenwagens in bezit	OVG	0	Deze indicator geeft procentueel weer over hoeveel fietsen (inclusief elektrische) of over hoeveel personenwagens Vlaamse gezinnen beschikken.
Modal split personenvervoer volgens afstand	OVG	0	Procentueel aandeel van verschillende hoofdvervoerswijzen in verplaatsingspatroon volgens aantal verplaatsingen per dag (gavpppd) of volgens aantal kilometer (gaakpppd) ingedeeld volgens afstand van de verplaatsing. Zo kan de modale split bekeken worden voor bijv. verplaatsingen korter dan 5 km. In 2014 vond geen OVG veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de cijferreeks, maar wel de overgangperiode tussen OVG 4 en OVG 5.
Algemene tevredenheid De Lijn	De Lijn - DMOW	0	Evolutie van het aandeel reizigers dat voor algemene tevredenheid over De Lijn een score geven van 7, 8, 9 of 10 op 10 (top 4) op een schaal van 0 t.e.m. 10.
Personenvervoer over water (diensten)	MDK	0	

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau	Definitie
Personenvervoer over water (tellingen)	MDK	0	
Staat van fietspaden langs gewestwegen (steekproefgewijze inspectie door AWV, gemeten in km en uitgedrukt in %)	AWV	0	Overzicht van het fietscomfort van de fietspaden langs Vlaamse gewestwegen (ongeacht ligging BFF of niet-BFF). Het Vlaams cijfer voor 2015 is exclusief provincies Oost-en West-Vlaanderen omdat nog geen meting plaatsvonden in deze twee provincies. Vlaams totaalcijfer vanaf 2017 wel o.b.v. alle 5 provincies.
Modal split woon-werk/-school	Gemeente-en stadsmonitor	1	Modale verdeling naar dominant vervoermiddel (=hoofdvervoerswijze) voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %. Onder dominant vervoersmiddel verstaan we de modus waarmee meestal het grootste deel van de afstand naar werk, school of opleiding wordt afgelegd. Vraagstelling: Met welk vervoermiddel leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk, school of opleiding af?
Verdeling van inwoners (%) volgens gebruiksfrequentie vervoermiddelen voor woon-werk/-school.	Gemeente-en stadsmonitor	1	Modale verdeling van de verplaatsingen tussen woonplaats en werk, school of opleiding per vervoersmiddel. Respondenten konden meerdere vervoersmiddelen aanduiden op de vraag: "Welke verschillende vervoersmiddelen gebruik je meestal om de rit van thuis naar je werk, school of opleiding af te leggen?". Voor elke respondent is dus gekend of hij/zij al dan niet gebruikt maakt van een bepaald vervoermiddel. Selecteer een analysefactor en een Vervoermiddel om in de balk grafiek onderaan de verdeling tussen gebruik en niet gebruik te zien in de desbetreffende categorie, bijv. gebruik elektrische fiets volgens nationaliteit: Belg vs. Niet-Belg.
Verdeling van inwoners (in %) volgens frequentie van gebruik actieve modi voor korte afstanden.	Gemeente-en stadsmonitor	0	Aandeel (%) inwoners dat het voorbije jaar voor korte afstanden vaak de fiets genomen heeft of zich te voet heeft verplaatst. Er werd in de vraagstelling geen toelichting gegeven voor "korte afstanden". Inzoomen op fiets of te voet (als aparte items) kan door gebruik te maken van de filter rechts op de pagina. Vraagstelling: Hoe vaak heb je de voorbije 12 maanden de fiets genomen voor korte afstanden? / Hoe vaak heb je de voorbije 12 maanden je te voet verplaatst voor korte afstanden?
Verdeling van inwoners (in %) volgens tevredenheid over staat van wegen, voet- en fietspaden	Gemeente-en stadsmonitor	0	Aandeel (%) van inwoners dat tevreden is over de staat van de fietspaden, voetpaden en wegen (bevraagd als aparte items) in de gemeente/stad. Gebruik de filter om een item te selecteren. Vraagstelling: Ben je het met onderstaande uitspraken over jouw gemeente eens? - De fietspaden zijn in goede staat in mijn gemeente/ De voetpaden zijn in goede staat in mijn gemeente/ De straten en pleinen zijn in goede staat in mijn gemeente
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende fietspaden/fietsenstallingen zijn	Gemeente-en stadsmonitor	0	Aandeel (%) van inwoners dat vindt dat er voldoende fietsenstallingen en fietspaden (bevraagd als aparte items) zijn in de gemeente/buurt. Gebruik de filter om een item te selecteren. Vraagstelling: ben je het met onderstaande uitspraken over jouw gemeente eens? Er zijn voldoende fietspaden in mijn gemeente/ Er zijn voldoende fietsenstallingen in mijn gemeente
Toegankelijkheid bus/tram-haltes (in aantallen en procentueel t.o.v. totaal)	De Lijn	1	Aantal toegankelijke haltes naar type beperking (3 types worden onderscheiden motorische beperking, motorische beperking mits assistentie en visuele beperking). Om het percentage toegankelijke haltes te berekenen is enkel het totaal aantal haltes exclusief belbushaltes relevant. Bij de belbus is het voertuig zelf immers steeds uitgerust voor passagiers met een beperking. Haltes die dus exclusief worden aangereden door de belbus worden hier daarom niet meegegeven in het totaal aantal haltes.
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	Gemeente-en stadsmonitor	0	Aandeel (%) van inwoners dat het voor kinderen veilig vindt om zich alleen te verplaatsen naar school en aandeel (%) van inwoners dat het veilig vindt om te fietsen in de gemeente/buurt. Deze twee items werden apart bevraagd, maak een selectie in de filtervelden om "veilig fietsen in de gemeente" of "veilig naar school" te bekijken.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau	Definitie
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn	Gemeente-en stadsmonitor	0	Aandeel (%) van inwoners dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners in de buurt/gemeente. Vraagstelling: Ben je het met onderstaande uitspraken over jouw buurt eens? Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor bewoners in mijn buurt.
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende aanbod OV is	Gemeente-en stadsmonitor	0	Aandeel (%) van inwoners dat vindt dat er voldoende openbaar vervoer is in de buurt. Vraagstelling: Ben je het met onderstaande uitspraken over jouw buurt eens? Er rijdt voldoende openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein, ...) in mijn buurt.
Aantal inschrijvingen speed pedelecs	Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)	0	Aantal inschrijvingen van speed pedelecs.
Walstroom binnenvaart	Mosshine El Kahloun	0	Aantal walstroomvoorzieningen in Vlaanderen
Aantal binnengekomen zeeschepen zeehavens	MORA	0	Aantal zeeschepen dat in de Vlaamse havens is aangekomen (Antwerpen, North Sea Port (Gent), Zeebrugge, Oostende).
Niet gereden geplande ritten De Lijn	De Lijn	0	Aandeel niet uitgevoerde geplande ritten (exclusief staking) t.o.v. het totaal aantal geplande ritten.
Aantal en kenmerken van voertuigen binnen het wagenpark van deelwagens	autodelen.net	0	Aantal deelwagens beschikbaar per gewest. Voor het Vlaams gewest evolutie elektrische wagen vs. niet-elektrische wagens beschikbaar vanaf 2020 (in 2019 enkel totaal aantal deelwagens gekend zonder dat we de verhouding elektrisch vs. niet-elektrisch kennen).
Aantal passagiers zeehavens	MORA	0	Aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers per Vlaamse haven
Ladingen en lossingen binnenvaart (uitgedrukt in aantal ton)	DVV	0	Overzicht van de ladingen en lossingen van binnenvaartschepen op Vlaamse binnenvaartwegen uitgedrukt in ton en voor het verpakkingstype containers ook in TEU.
Samenstelling nieuwe vloot personenwagens	VMM	0	Samenstelling van de nieuwe vloot van personenwagens volgens aandrijvingstype. Niet plug-in hybriden zijn ondergebracht bij respectievelijk benzine en diesel. Het gaat hier om alle nieuwe personenwagens ingeschreven in een bepaald jaar, ook deze die in datzelfde jaar terug uitgeschreven werden. De nieuwe inschrijvingen van tweedehandsvoertuigen worden niet opgenomen in deze indicator.
Aantal en type kruisingen op Vlaamse fietssnelwegen	Geoloket Fiets	1	Aantal en type kruisingen die liggen op de Vlaamse fietssnelwegen met uitzondering van (1) kruisingen in de provincie Antwerpen, (2) kruisingen langs gewestwegen (van AWW), en (3) kruisingen langs onbefeetsbare stukken fietssnelweg.
Percentage fietspaden langs gewestwegen conform vademecum fietsvoorzieningen (o.b.v. GIS-data AWW per hectometer fietspad (herleid naar km))	AWV	0	Overzicht van het aantal geanalyseerde kilometers fietspaden in Vlaanderen dat in overeenstemming is met de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. (Ongeacht of deze fietspaden gelegen zijn op het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) of het niet-BFF ("lokale netwerk"). Op basis van inrichtingsparameters (zoals snelheidsregime aanpalende, weg, breedte fietspaden, breedte tussenstroken, etc.) krijgt elke hectometer fietspad een globale score waaraan vervolgens een kwaliteitsklasse wordt toegekend. De klassen "zeer goed" en "goed" worden beschouwd als conform: de klassen "voldoende", "slecht" en "zeer slecht" als niet-conform.
Grootte van het totale personenwagenpark	VMM	0	Samenstelling van het Vlaamse personenwagenpark volgens aandrijvingstype. Niet plug-in benzine-en dieselhybriden zijn ondergebracht bij resp. benzine en diesel. Het totale aantal voertuigen wordt jaarlijks bepaald op 31 december.
Aantal en capaciteit truckparkings langs snelwegen	AWV	0	Overzicht van het aantal truckparkings langs Vlaamse snelwegen en de parkeercapaciteit van deze truckparkings.
Aantal afgelegde voertuigkilometers De Lijn opgesplitst volgens bus of tram	De Lijn	0	Aantal gereden kilometers door de bussen en trams van De Lijn (inclusief exploitanten geregeldvervoer en leerlingenvervoer)

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau	Definitie
Aantal verkeersongevallen De Lijn	De Lijn	0	Aantal verkeersongevallen waarbij De Lijn betrokken is of mogelijk betrokken zou kunnen zijn opgesplitst volgens weg- en spoorverkeer.
Emissie van broeikasgassen (in kiloton CO2-eq)	MIRA	0	Broeikasgasemissie door transport per modus in Vlaanderen uitgedrukt in kiloton CO2-equivalenten. De transportsector is medeverantwoordelijk voor de uitstoot van de broeikasgassen CO2 (koolstofdioxide), CH4 (methaan), N2O (lachgas), HFK's (fluorkoolwaterstoffen) en PFK's (perfluorkoolwaterstoffen). Deze broeikasgassen dragen in verschillende mate bij aan de klimaatverandering. Om hun opwarmend effect te kunnen vergelijken, worden emissies uitgedrukt in CO2-equivalenten (CO2-eq).
Emissie van NOx (in kiloton)	MIRA	0	Emissie van stikstofoxiden (NOx) uitgedrukt in kiloton (=1000 ton) door transport per modus in Vlaanderen. Stikstofgas (N2) is een kleur-en reukloos gas dat op zichzelf niet schadelijk is voor mens of milieu. Maar als we over stikstof spreken, bedoelen we stikstof in combinatie met zuurstof of waterstof. Stikstofoxiden (NOx) kunnen irritaties aan de luchtwegen veroorzaken.
CO2-emissie nieuwe personenwagens (g/km)	MIRA	0	Gemiddelde CO2-uitstoot van nieuwe personenwagens in Vlaanderen uitgedrukt in g/km.
Fietsbewegingen geteld door fietstelpalen van AWW (gewestwegen)	opendata.vlaanderen	0	Deze pagina geeft inzicht in de fietstelpalen van AWW. De lijngrafiek geeft de evolutie weer van het gemiddeld aantal fietsbewegingen dat op een gemiddelde dag in een gegeven maand wordt geregistreerd. De standaardselectie bevat enkel de evolutie van de originele 24 telpalen van AWW. Er komen echter soms nieuwe palen bij. Indien deze fietstelpalen langs uitzonderlijke drukke (of kalme) locaties liggen, dan beïnvloedt dit de evolutie.
Modal split personenvervoer volgens motief	OVG	0	Procentueel aandeel van verschillende hoofdvervoerswijzen in verplaatsingspatroon volgens aantal verplaatsingen per dag (gavpppd) of volgens aantal kilometer (gaakpppd) ingedeeld volgens motief. Zo kan de modal split bekeken worden, bijv. voor woon-werk, woon-school of voor beide motieven samen. In 2014 vond geen OVG veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de cijferreeks, maar wel de overgangperiode tussen OVG 4 en OVG 5.
Modal split personenvervoer volgens netto-inkomen	OVG	0	Procentueel aandeel van verschillende hoofdvervoerswijzen in verplaatsingspatroon volgens aantal verplaatsingen per dag (gavpppd) of volgens aantal kilometer (gaakpppd) opgesplitst volgens inkomenscategorie. De laagste inkomenscategorieën zijn verschillend vanaf 2015. In 2014 vond geen veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de cijferreeks, maar wel de overgangperiode tussen OVG 4 en OVG 5.
Modal split volgens type gemeente van woonplaats	OVG	0	Procentueel aandeel van verschillende hoofdvervoerswijzen in verplaatsingspatroon volgens aantal verplaatsingen per dag (gavpppd) of volgens aantal kilometer (gaakpppd) opgesplitst volgens type gemeente van woonplaats (ingedeeld volgens RSV). Zo kan de modal split bekeken worden van personen die wonen in bepaalde gebiedstypes. In 2014 vond geen OVG veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de cijferreeks, maar wel de overgangperiode tussen OVG 4 en OVG 5.
VervoerMiddelenBezit-Index van gezinnen	OVG	0	Indeling van gezinnen volgens mobiliteitsgehalte, VMB-Index, met mogelijkheid te filteren volgens netto-maandelijks gezinsinkomen. De VervoerMiddelenBezit-index meet het 'mobiliteitsgehalte' van een gezin: hoe meer vervoermiddelen een gezin bezit, hoe mobieler een gezin. Een gezin zonder vervoermiddelen scoort het laagst, gevolgd door gezinnen met enkel een fiets enzovoort. Maar een gezin met één wagen scoort hoger dan een gezin met enkel fietsen omdat een auto hoger in de kolom staat.
Aantal publieke-en semi-publieke laadpunten voor elektrische wagens	Eco-Movement	1	Aantal publieke en semi-publieke laadpunten voor elektrische wagens opgesplitst per vervoerregio.

Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau	Definitie
Verdeling van inwoners volgens gebruiksfrequentie mobiliteitsdiensten via deelplatformen	IMEC	0	Percentage Vlamingen dat het afgelopen jaar gebruik heeft gemaakt van mobiliteitsdiensten via platformen van autodelen volgens type dienstverlening. De volgende diensten worden onderscheiden: "Delen van rit met een particulier (bv. Uber)": "Een auto huren bij een particulier": "Een auto delen via een deelbedrijf (bv. Cambio)": "Een fiets of step delen van een deelbedrijf".
Percentage inwoners blootgesteld aan wegverkeergeluid ter hoogte van de gevel	MIRA	0	Percentage van de bevolking in Vlaanderen blootgesteld aan geluidsdruk(niveaus) ter hoogte van de gevel van woningen. Er wordt een onderscheid gemaakt volgens blootstelling overdag (excl. avond en nacht) (LAeq>65dB(A)) versus blootstelling gedurende de hele dag (incl. avond en nacht) (Lden>65dB(A)).
Aantal verkochte losse ritten De Lijn	De Lijn	0	Aantal verkochte ritten bij De Lijn opgesplitst volgens TypeRit: Biljetten, Biljetten CEMV (contactloos betaald aan cEMV-terminal), Mobiele biljetten, Kaarten, Mobiele kaarten, Dagpas. (CEMV staat voor contactloos Europay, Mastercard, Visa)
Aantal abonnementen De Lijn	Provincies In Cijfers	1	Aantal abonnementen in omloop bij vervoersmaatschappij De Lijn opgesplitst volgens Buzzy Pass, Omnipass 25-64 (vanaf 2006), omnipass 65+ (vanaf 2015).
Algemene stiptheid reizigerstreinen (BE)	Infrabel	0	Officiële stiptheid van binnenlandse reizigerstreinen. Het stiptheidspercentage geeft het percentage weer van alle binnenlandse treinen die aangekomen zijn op hun eindbestemmingsstation met een vertraging van maximaal 5 minuten en 59 seconden. Voor de treinen die door de Brusselse Noord-Zuid verbinding rijden, geldt als metingspunt de aankomst in het eerste station van de verbinding dat zij op hun reisweg aandoen. Als onafhankelijk infrastructuurbeheerder en beheerder van het treinverkeer zorgt Infrabel voor een correcte toewijzing van de oorzaken van vertragingen. Hiervoor bestaan grosso modo drie hoofdcategoryën: Infrabel, een spoorwegonderneming of derden. Indien een partij het niet eens is met de toegewezen verantwoordelijkheid, wordt de daartoe opgerichte, neutrale bemiddelingsdienst van Infrabel ingeschakeld.
Afgeschafte reizigerstreinen (BE)	Infrabel	0	Aantal en percentage binnenlandse treinen (t.o.v. totaal aantal treinen) dat wordt afgeschaft over het geheel van zijn reisweg of een deel daarvan.
Aantal geregistreerde klanten bij deelwagenbedrijven	autodelen.net	0	Aantal geregistreerde klanten van autodeelsystemen volgens type autodeelsysteem: Free-floating (na gebruik kan de deelwagen op een andere plaats dan het vertrekpunt teruggeplaatst worden): Roundtrip (na gebruik wordt de deelwagen op dezelfde locatie of in dezelfde zone teruggeplaatst): Particulier kostendelend (private wagens die door verschillende huishoudens worden gedeeld)
Gemiddelde woon-werkafstand (in km)	OVG	0	Gemiddelde afgelegde afstand (in km) tussen thuisadres-werkadres van beroepsactieve Vlamingen. In 2014 vond geen OVG-veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de data, maar wel de overgangperiode van OVG 4 naar OVG 5.
Gemiddelde woon-werkverplaatsingstijd (in min)	OVG	0	Gemiddelde woon-werkverplaatsingstijd (in min) van beroepsactieve Vlamingen. In 2014 vond geen OVG-veldwerk plaats, vandaar de sprong van 2013 naar 2015. Dit weerspiegelt dus geen fout in de data, maar wel de overgangperiode van OVG 4 naar OVG 5.
Percentage inwoners dat hinder ondervindt van sluipverkeer / onaangepaste snelheid	Gemeente-en stadsmonitor	0	Aandeel (%) van inwoners dat de afgelopen maand hinder heeft ondervonden van onaangepaste snelheid van het verkeer of van sluipverkeer. Dit werd bevraagd als aparte items. Selecteer het item (sluipverkeer of te snel rijden) dat je wil zien in het filterveld 'item'.
Voldoende aanbod autoluwe zones	Gemeente-en stadsmonitor	0	Percentage inwoners dat tevreden is met het aanbod aan autoluwe en autovrije zones in de gemeente of stad.
Voldoende aanbod deelsystemen	Gemeente-en stadsmonitor	0	Percentage inwoners dat tevreden is met het aanbod aan deelsystemen (auto/fiets,...) in de gemeente of stad.
Voldoende aanbod publieke laadpalen	Gemeente-en stadsmonitor	0	Percentage inwoners dat tevreden is met het aanbod aan publieke laadpalen in de gemeente of stad. Door afronding is de som niet altijd gelijk aan 100%.





Naam indicator	Bron	Beschikbaar op vervoerregioniveau	Definitie
Verdeling van inwoners (%) volgens gebruiksfrequentie vervoermiddelen voor vrije tijd.	Gemeente-en stadsmonitor	1	Percentage inwoners (18+) dat gebruik maakt van de volgende vervoermiddelen in zijn/haar vrije tijd: Autobestuurder: autopassagier: elektrische fiets: fiets: fiets algemeen (elektrisch of niet-elektrisch): te voet: bus/tram: trein. Onder vrije tijd verstaan we de tijd los van werk, school, huishoudelijke taken, zorg voor kinderen en/of ouderen en nachtrust.
Verdeling van inwoners (%) volgens pendeltijd bij woonwerk/-school verplaatsingen	Gemeente-en stadsmonitor	1	Tijdsduur van de verplaatsing tussen woonplaats en werk, school of opleiding ingedeeld volgens categorieën: 15 min of minder: tussen 15 en 30 min: tussen 30 min en 1 uur: meer dan 1 uur.
Verdeling van inwoners (%) volgens pendelafstand bij woonwerk/-school verplaatsingen	Gemeente-en stadsmonitor	1	Afstand van de verplaatsing tussen woonplaats en werk, school of opleiding ingedeeld volgens categorieën: 5 km of minder: tussen 5 en 10 km: tussen 10 en 25 km: tussen 25 en 50km: meer dan 50 km.
Stiptheid reizigerstreinen in grote stations	Infrabel	1	Percentage van alle binnenlandse reizigerstreinen die met een vertraging van maximaal 5 minuten en 59 seconden aangekomen zijn in het station (enkel voor stations die ten minste zes technische meetpunten verwijderd zijn van een ander vertrekstation). De cijfers die getoond worden per gebied zijn dus NIET gebaseerd op metingen in alle stations van België en verschillen daarom van de algemene indicator stiptheid reizigerstreinen (BE).
Stiptheid goederentreinen (BE)	Infrabel	0	Stiptheid van alle goederentreinen op het Infrabel netwerk bij aankomst op eindbestemming, gemeten op 30 minuten en gemeten op 60 minuten vertraging.

2. MAATREGELEN WEREN DOORGAAND VERKEER

1) BEBORDING / REGELGEVING

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

2) FYSIEKE MAATREGELEN

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

3) DIGITALE MAATREGELEN

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

* deze maatregel is enkel van toepassing op lokale wegen

3. LIJST HOPPUNPUNTEN

Interregionale en (potentieel) regionale Hoppinpunten

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

Lokale Hoppinpunten

De selectie van lokale punten is onderdeel van lokale mobiliteitsplannen.

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

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

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

Carpoolparkings

Carpoolparkings hebben niet altijd een aanbod aan openbaar vervoer waardoor deze niet in aanmerking komen om te worden geselecteerd als Hoppinpunt volgens het BVR Hoppinpunten. Onderstaande (potentiële) carpoolparkings hebben een regionale functie.

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

4. TYPOLOGIEËN LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN

TYPOLOGIEËN LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN

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

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

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

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

Omschrijving begrippen:

Ontsluiting: via welk(e) netwerk(en) is het knooppunt ontsloten? (spoor, binnenvaart, weg)

Goederendragers: welke goederen worden er overgeslagen (bulk, palletten, containers)

Verzorgingsgebied: het gebied waarbinnen goederen via de knoop worden overgeslagen. Dit kunnen we uitdrukken in een buffer rond de knoop of vertalen naar een bepaald type afnemers (vb. bedrijven rond een consolidatiepunt of lokale handelaars en inwoners van een bepaalde stad in het geval van een hub voor stadsdistributie)

Logistieke functie binnen netwerk: welke rol vervult de knoop binnen het netwerk? Mogelijke functies zijn:

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

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

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

Footprint: het ruimtebeslag van de logistieke knoop

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

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

5. ONDERZOEKSRAPPORT

5.1. OPBOUW ONDERZOEKSSCENARIO'S

METHODIEK

Bouwstenen voor alle scenario's bepalen

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

Deze inzichten zijn uitgewerkt in **bouwstenen en voorstellen van netwerkkaarten**. Onder bouwstenen verstaan we (vaak) locatiespecifieke oplossingen of een aanpak die kan bijdragen tot het realiseren van de doelstellingen voor de regio. Bouwstenen zijn te onderscheiden van acties in die zin dat ze globaal aanduiden wat er moet gebeuren. **Acties** daarentegen gaan aangeven wat er allemaal concreet moet gedaan worden om dit te realiseren.

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

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

Selectie en finalisering van onderzoeksscenario's

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

een selectie gedaan van bouwstenen die worden meegenomen voor de onderzoeksscenario's.

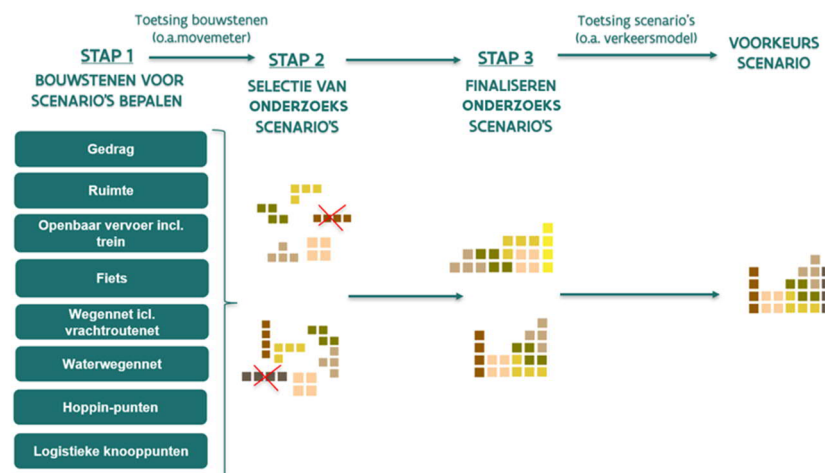
Analyse van onderzoeksscenario's en keuze beleidsvisie

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

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

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

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



SELECTIE VAN ONDERZOEKSSCENARIO'S

Opbouw scenario's vanuit een ambitieuze, geïntegreerde visie

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

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

Basisscenario

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

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

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

Het regionale mobiliteitsplan heeft als horizon 2030 met een doorkijk naar 2050. Verschillende bouwstenen voor de scenario's bouwen voort op de bekrachtigde regiovisie. Deze is evenwel een visie op lange termijn die niet 'gerealiseerd' zal zijn tegen 2030. Dit is belangrijk in het achterhoofd te houden bij het beoordelen van de scenario's.

Transitiescenario

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

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

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

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

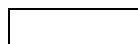
- *Transitiescenario met focus op leefbaarheid*: Mobiliteitstransitie met een focus op modal shift voor personenvervoer door naast nabijheid ook in te zetten op **ontraden van niet duurzame verplaatsingen**, nog verder **versterken duurzame alternatieven** en inzetten op blijvende **gedragsverandering**.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

BESCHRIJVING ONDEZOEKSSCENARIO'S

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

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

Gebruikte legende:



Bouwsteen niet opgenomen in scenario



Bouwsteen gedeeltelijk opgenomen in scenario



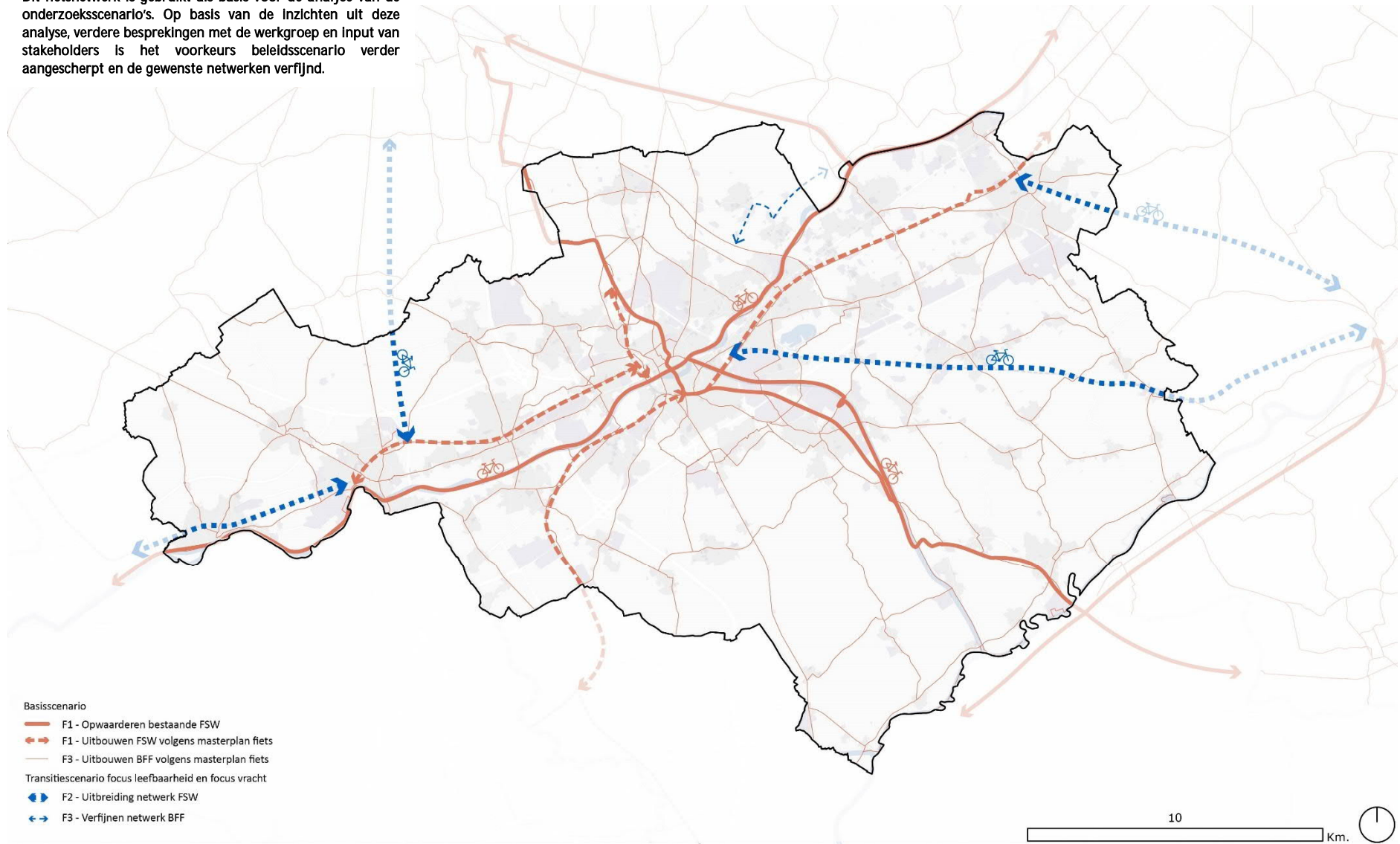
Bouwsteen volledig opgenomen in scenario

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

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

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

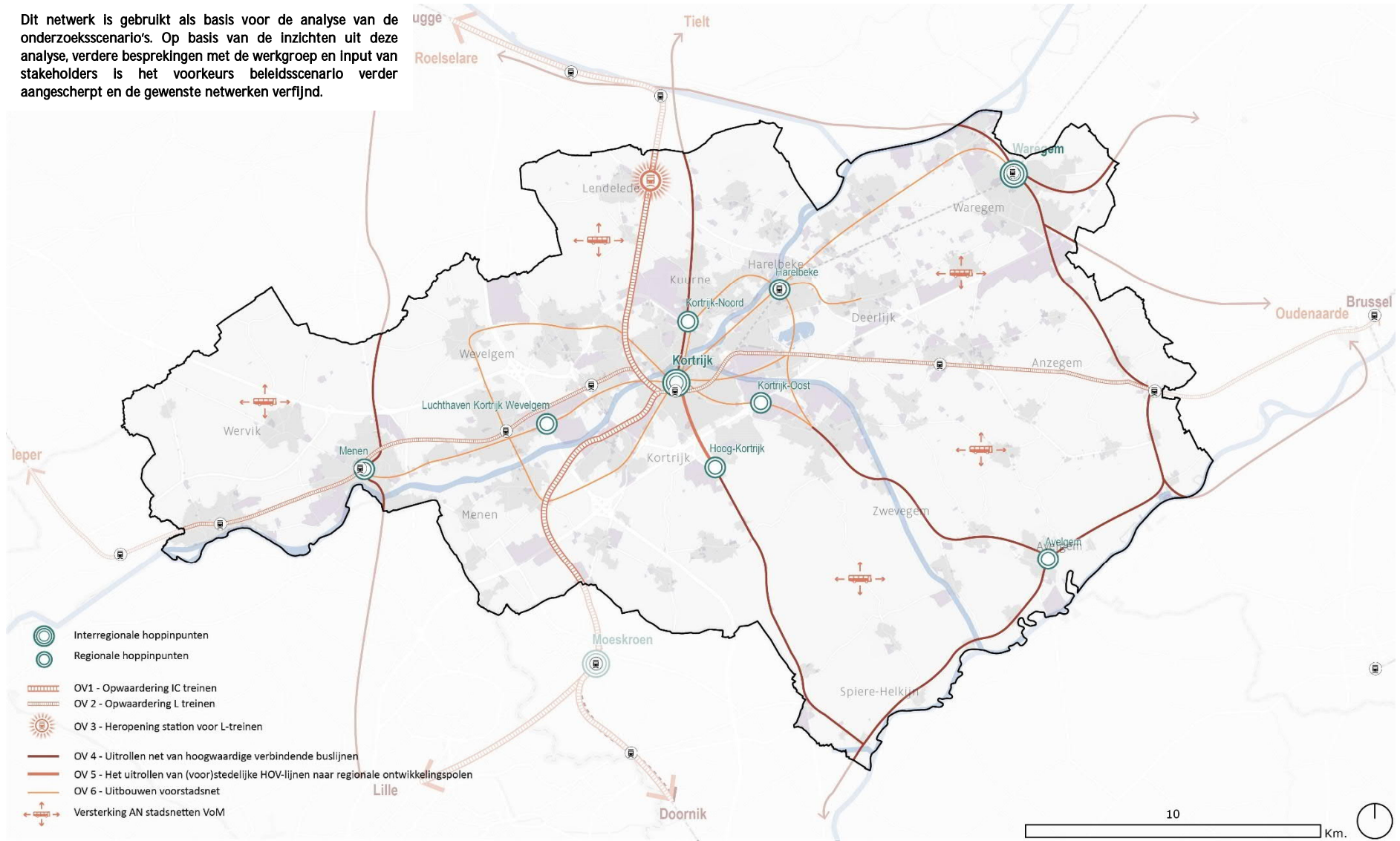
Dit fietsnetwerk is gebruikt als basis voor de analyse van de onderzoeksscenario's. Op basis van de Inzichten uit deze analyse, verdere besprekingen met de werkgroep en input van stakeholders is het voorkeurs beleidsscenario verder aangescherpt en de gewenste netwerken verfijnd.



WEEGAVE VAN DE EERSTE WERKHYPOTHESE VOOR HET FIETSNETWERK VOOR DE ONDERZOEKSCENARIO'S

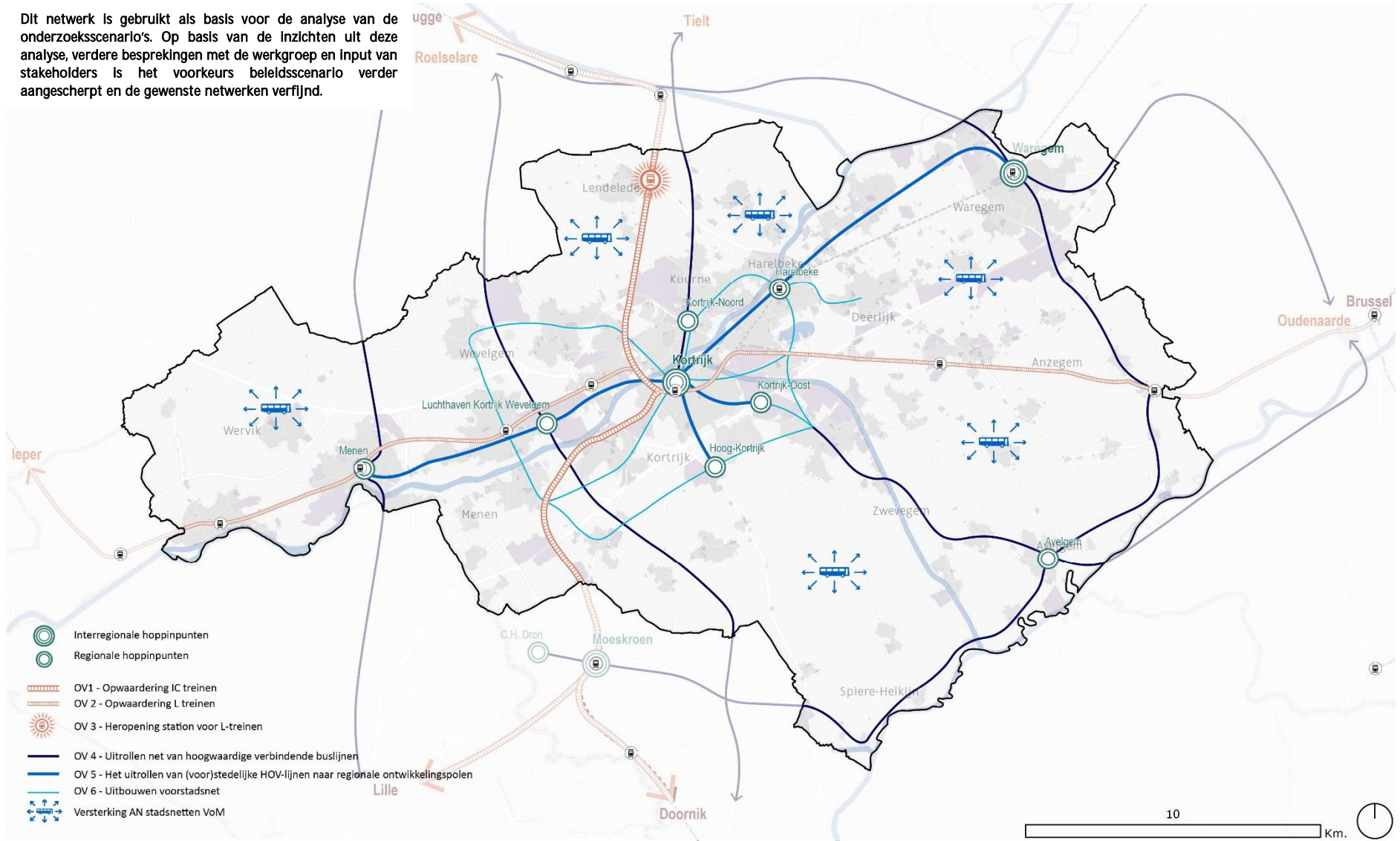
BOUWSTENEN	BASISSCENARIO	TRANSITIE SCENARIO focus LEEFBAARHEID	TRANSITIE SCENARIO focus VRACHT
Openbaar Vervoer			
OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen			
OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen			
OV3: (Her-)openen bijkomende treinstations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

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



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

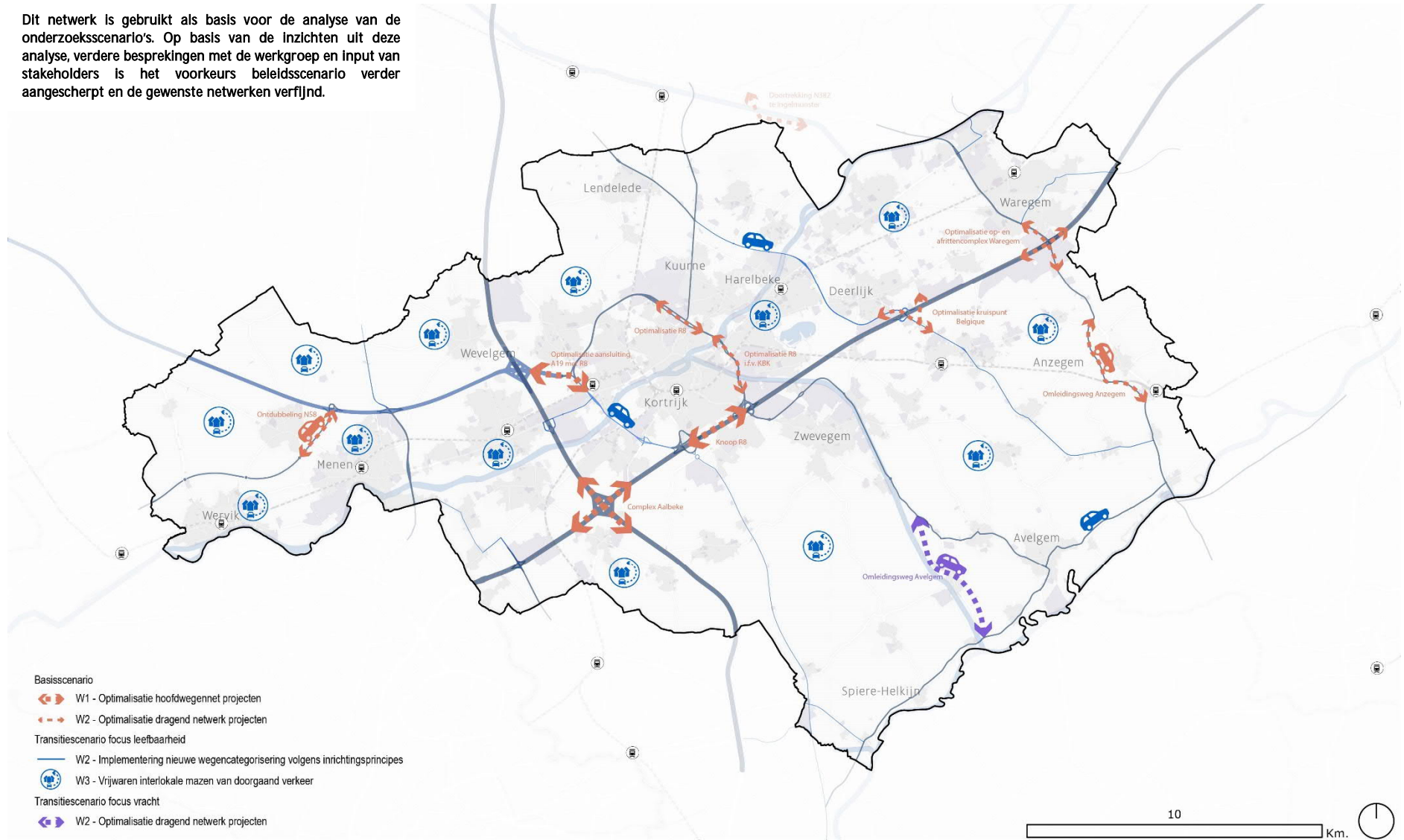
Dit netwerk is gebruikt als basis voor de analyse van de onderzoeksscenario's. Op basis van de inzichten uit deze analyse, verdere besprekingen met de werkgroep en input van stakeholders is het voorkeurs beeldscenario verder aangescherpt en de gewenste netwerken verfijnd.



WEERGAVE VAN DE EERSTE WERKHYPOTHESE VOOR HET OPENBAAR VERVOER VOOR HET TRANSITIE-SCENARIO (VERKEERSLEEFBAAR EN VRACHT)

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

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



WEEGAVE VAN DE EERSTE WERKHYPOTHESE VOOR HET WEGENNET VOOR DE ONDERZOEKSCENARIO'S

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

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

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

BOUWSTENEN	BASISSCENARIO	TRANSITIE SCENARIO focus LEEFBAARHEID	TRANSITIE SCENARIO focus VRACHT
Mobiliteitsnetwerk algemeen			
M-1 Uitbouwen innovatieve mobiliteitssystemen			
M-2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,...)			
M-3 Vergroenen voertuigenpark			
M-4 Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen			
M-5 Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen			
M-6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet			
M-7: Diensten dicht bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening			

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

5.2. ANALYSE ONDERZOEKSSCENARIO'S

KWALITATIEVE BEOORDELING

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

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

Het regionale mobiliteitsplan heeft als horizon 2030 met doorkijk naar 2050. Verschillende bouwstenen voor de scenario's bouwen voort op de bekrachtigde regiovisie. Deze is evenwel een visie op lange termijn die niet 'gerealiseerd' zal zijn tegen 2030. De gezamenlijk uitvoering op lange termijn van de ruimtelijke visie en de mobiliteitsvisie, vraagt een stapsgewijze aanpak, waarbij mobiliteit en ruimte gelijke tred houden. Bij de kwalitatieve beoordeling is het belangrijk dat wordt rekening gehouden met het stapsgewijs uitvoeren en op elkaar afstemmen van de ruimtelijke visie en het regionale mobiliteitsplan. We kunnen niet uitgaan van een scenario waarin alle ruimtelijke bouwstenen zijn "ingevuld" om het mobiliteitsplan te beoordelen. Als men teveel uitgaat van positieve ruimtelijke randvoorwaarden, dan behaalt men misschien "fictief" de doelstellingen, maar niet in de praktijk.

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

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

Pijler 'Actief ondersteunen van gedragsverandering'

Globaal eerder een positieve impact

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

- o G-5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen (vb. kilometerheffing, mobiliteitsbudget, compensatie extra kosten modal shift bij vracht, inzetten op mental (voor vracht eerder neutraal tot positief effect)
 - o G-6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers
 - o G-7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer (vb. thuiswerk, circulaire economie, ...)
- **Doelgroepenbeleid en testinitiatieven: neutrale tot positieve bijdrage** aan meeste doelstellingen.
 - **Positieve bijdrage voor regionaal parkeerbeleid** en dalen van aantal parkeerplaatsen. Sommige actoren geven echter een eerder negatief effect voor de doelstellingen Voor iedereen en Vracht.
 - Tweesporenbeleid vrachtwagenparkeren - **dubbel effect** (van eerder negatief op tot positief → verschuivingen vrachtwagens en mogelijk aanzuigefect)

Pijler 'Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbinden'

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

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

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

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk' (algemeen)

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

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

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk – fiets'

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

- Uitrol van goedgekeurde fietssnelwegen en uitrol BFF worden gezien als de bouwstenen met de **meest positieve bijdrage op alle doelstellingen met uitzondering van 'Vracht'**.
- **Uitbreiding van het netwerk aan fietssnelwegen, goede aansluiting met het lokale fietsnetwerk en de uitbouw van het lokale fietsnetwerk ondersteunen**

dit met een positief tot zeer positief effect voor de doelstellingen 'Vitaal' en 'Leefbaar'.

- Fietsvriendelijke mobiliteitskamers hebben een **zeer positief effect op 'Leefbaar'** en een positieve bijdrage aan Vlot en Vitaal.
- Ondersteuning met een **aanbod aan deelfietsen en aantrekkelijke voorzieningen worden als positief** gezien voor voornamelijk de doelstellingen 'Vitaal', 'Leefbaar' en 'Voor iedereen'.

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk – openbaar vervoer'

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

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

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk – wegennet'

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

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

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

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk - waterwegennet'

Globaal beperkte impact gezien van deze bouwstenen.

- Alle bouwstenen worden als **voornamelijk heel positief voor 'Vracht' bevonden**
- Opwaardering waterweg KBK en uitbouw kaaimuren: **verdeelde mening** over 'Verkeersleefbaarheid' en 'Voor Iedereen' (zowel positief als negatief aangegeven)
Vanuit sessie vracht: gezien als (sterk) positief effect
- afstemming met rederijen rond free time: **beperkte impact van gezien**. Vanuit sessie vracht (na gesprekken uitbaters) **als een cruciale bouwsteen - sterk positief effect**

Pijler 'Mobiliteitsnetwerk – Hoppinpunten'

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






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

Bouwsteen/Scenario 'Mobiliteitsnetwerk – logistieke knopen'

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

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

Overzicht per doelstelling

	Streekste bouwstenen (zeer positief als mediaan)	Aandachtspunten (1 actor aangegeven als zeer negatief of meerdere aangegeven als negatief)
 VLOT	<ul style="list-style-type: none"> • Uitrollen FSW en BFF cfr masterplan fiets • Uitbouwen IC-treinen en verbeteren doorstroming bussen 	<ul style="list-style-type: none"> • Heropenen treinstations • Verlagen maximum snelheid hoofdwegennet
 VITAAL	<ul style="list-style-type: none"> • Autoverplaatsingen in kernen ontraden • Bundelen grootschalige bovenlokale programma's in regionale hubs en ze multimodaal bereikbaar maken. • Uitrollen van alle lagen van het fietsnetwerk • Uitbouwen HOV naar regionale ontwikkelingspolen 	<ul style="list-style-type: none"> • Heropenen treinstations • ROC en stadsdistributie ten volle ontwikkelen. En verder uitbouwen regionale knopen. • Optimalisatie hoofdwegennet • LEZ en vergroenen voertuigenpark
 VERKEERSLEEFBAAR	<ul style="list-style-type: none"> • Autoverplaatsingen in kernen ontraden, Duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen • Inzetten op vermijden verplaatsingen • Naast slim verdichten ontluichten waar nodig • Uitrollen van alle lagen van het fietsnetwerk • Vrijwaren interlokale mazen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen ROC of SOC's langs KBK • Verder ontwikkelen regionale logistieke knopen • Bestendigen bestaande logistieke knopen
 VOOR IEDEREEN	<ul style="list-style-type: none"> • Diensten dicht bij de mensen brengen • Uitrollen FSW en BFF cfr masterplan fiets • Versterken Vom en optimalisatie doelgroepenvervoer 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagen maximum snelheid hoofdwegennet • LEZ • Wagengebruik financieel ontraden • Autoverplaatsingen ontraden in kernen • Vergroenen voertuigenpark en inzetten op laadpalen
 VRACHT	<ul style="list-style-type: none"> • Duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen • Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkeling samen bekijken • Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid • Afspraken maken rond Free-Time 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdere ontwikkeling logistieke knopen • Streven naar daling aantal parkeerplaatsen • Optimalisatie hoofdwegennet • Diensten dicht bij mensen brengen • Uitbreiden L-treinen • Vergroenen voertuigenpark en laadpalen

CONCLUSIE

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

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

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

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

KWANTITATIEVE BEOORDELING MOVEMETER

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

Wat kan de MOVEmeter

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

Auto

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

Fiets

- Nieuwe fietsroute aanmaken
- Snelheid op corridorniveau verhogen

Openbaar vervoer

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

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

De MOVEmeter geeft telkens het effect van de doorgerekende maatregelen weer als het verschil ten opzichte van de vorige doorrekening. Bij de eerste doorrekening is dit het verschil ten opzichte van de nulreferentie. Neemt men een maatregel waardoor erop

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

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

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

Legendes

Wegvalintensiteiten

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

Geen kleur = verwaarloosbaar effect.

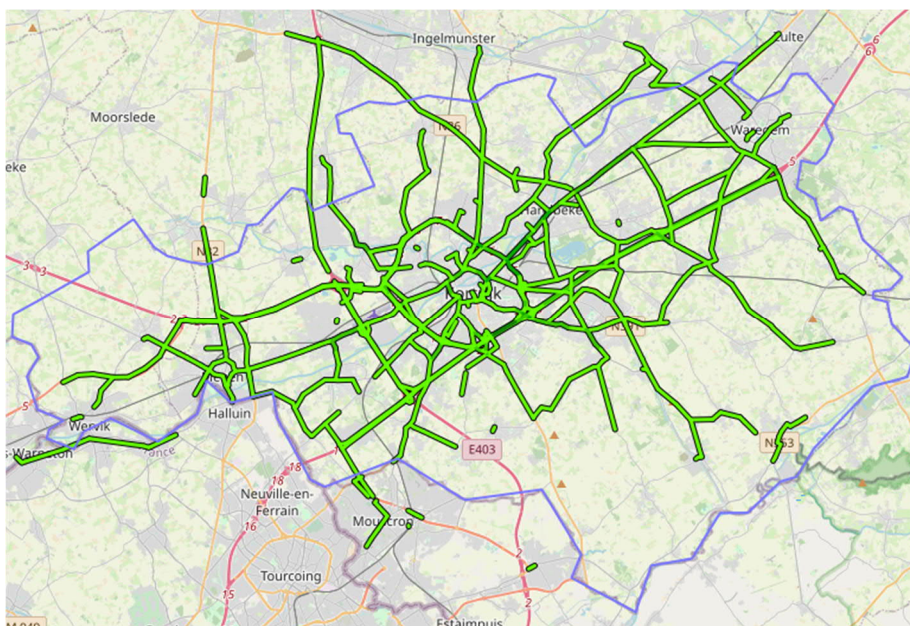


Doorrekeningen bouwstenen fiets

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

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

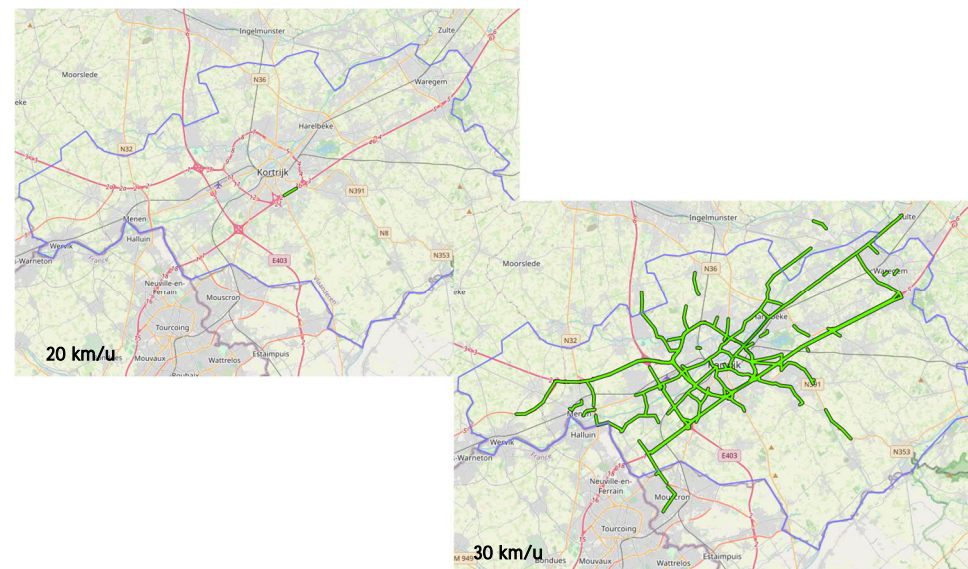
Hiervoor wordt in de doorrekening een modelsnelheid voor fietssnelwegen om een effect van verbetering echt te kunnen gaan zien op kaart In de MOVEmeter wordt



Belangrijkste conclusies:

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

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



Doorrekeningen bouwstenen OV

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

Belangrijkste conclusies:

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

Doorrekeningen bouwstenen AUTO

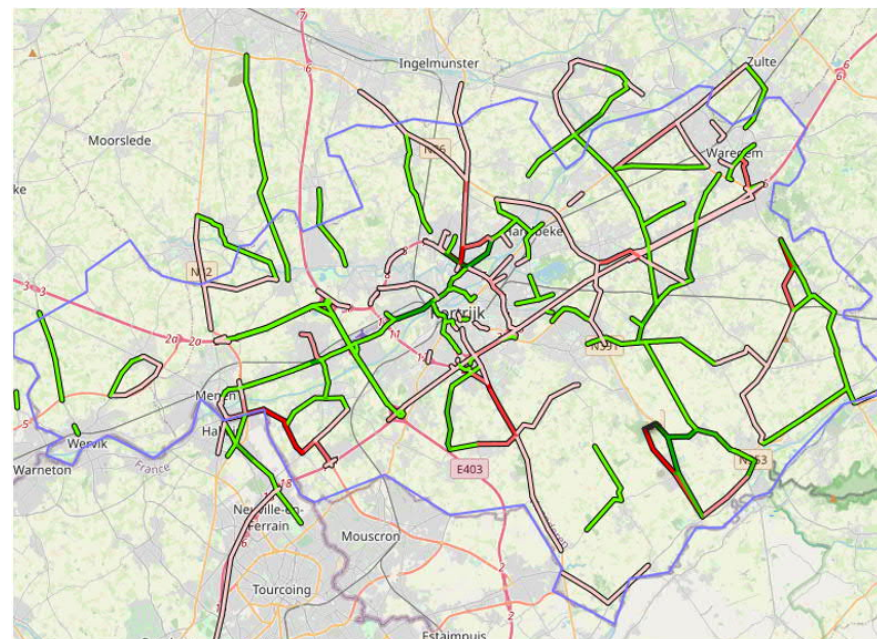
De bouwstenen wegennet zijn trapsgewijs doorgerekend. Volgende combinatie aan bouwstenen is doorgerekend:

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

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

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

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



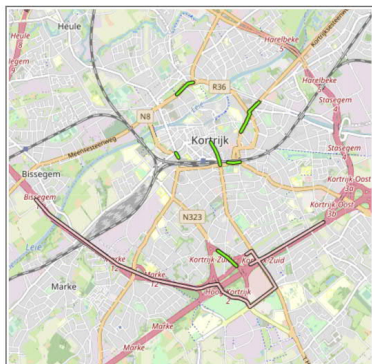
Belangrijkste conclusies:

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

doorrekeningen Mogelijke locaties P&R

Volgende P&R locaties zijn doorgerekend:

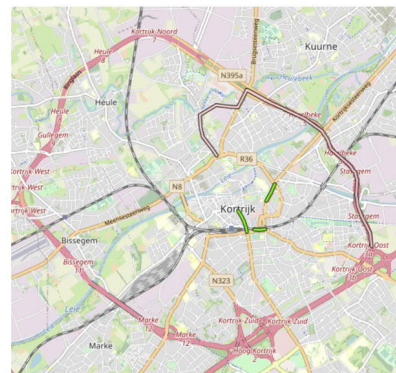
P+R Hoog Kortrijk



Belangrijkste conclusies:

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

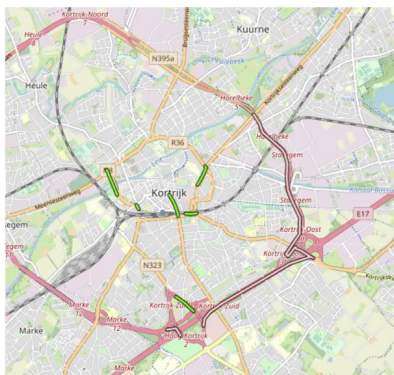
P+R Kortrijk-Noord



Belangrijkste conclusies:

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

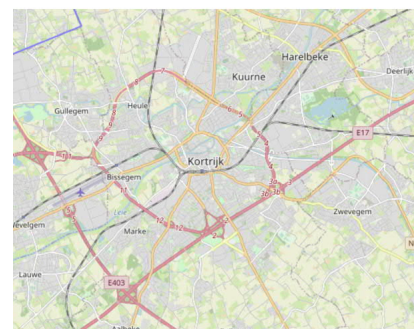
P+R Kortrijk-Oost



Belangrijkste conclusies:

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

P&R Wevelgem en Zwevegem



Belangrijkste conclusies:

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

KWANTITATIEVE BEOORDELING STRATEGISCH VERKEERSMODEL

Doorrekeningen strategisch verkeersmodel (SVM)

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

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

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

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

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

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

De drie thematische modelpakketten betreffen:

- **Pakket A:** In het eerste modelpakket worden de bouwstenen van het **basisscenario**, die in het verkeersmodel kunnen worden doorgerekend, opgenomen. Dit omvat het masterplan Fiets, het OV-netwerk volgens Rekovert, uitbouw van de Hoppinpunten, de optimalisatie van de hoofdwegen en dragende wegennet en de realisatie van een vrachtroutenetwerk.

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

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

Referentiescenario 2030

regionaal verkeersmodel West-Vlaanderen (WVL) versie 4.2.2-RMP

BAU 2030 - beslist beleid		
Wegennet: herinrichting complex A19-R8, Herinrichting België te Deerlijk, De vlecht E17 x N382 te Waregem		
Ruimtelijke ontwikkelingen: doorgegeven projecten tewerkstelling en wonen - verwachte evolutie bevolking en tewerkstelling		
Pakket A	Pakket B	Pakket C
<i>Basisscenario</i>	<i>Enkel fiets en OV volgens transitie scenario focus leefbaarheid</i>	<i>Transitiescenario focus leefbaarheid</i>
Masterplan Fiets	Werkhypothese fiets	Werkhypothese fiets
OV-netwerk Rekovert (werkhypothese 1)	OV-netwerk werkhypothese 2 (andere routes verbindende buslijnen, uitbreiding stedelijke HOV, aansluiting metro Tourcoing, bijkomende ontsluitende verbindingen naast regionale verbindende buslijnen)	OV-netwerk werkhypothese 2 (andere routes verbindende buslijnen, uitbreiding stedelijke HOV, aansluiting metro Tourcoing, bijkomende ontsluitende verbindingen naast regionale verbindende buslijnen)
Uitbouw mobipunten en P&R	Uitbouw mobipunten en P&R	Uitbouw mobipunten en P&R
Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet	Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet	Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet
		Transitieggericht parkeerbeleid
		Toepassing inrichtingsprincipes dragende wegennet
		Vrijwaren interlokale mazen van doorgaand verkeer

Overzicht input verkeersmodel

Fiets (> Mobiliteitsaanbod)

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

Pakket A (oranje lijnen op kaart)

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

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

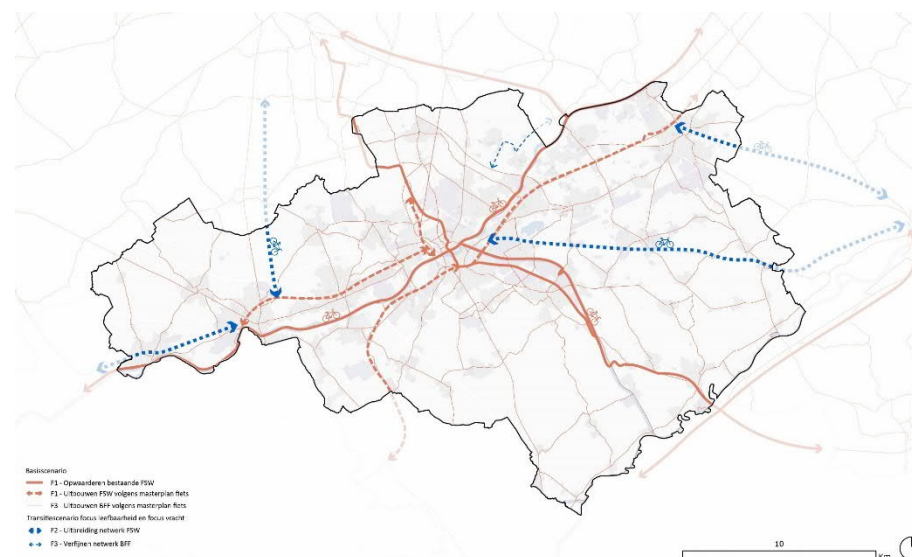
Pakket B en C (blauwe lijnen op kaart)

Alle maatregelen modelpakket A plus:

- Uitbreiden netwerk aan fietssnelwegen
- Uitbreiden netwerk BFF

Concrete vertaling in verkeersmodel:

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

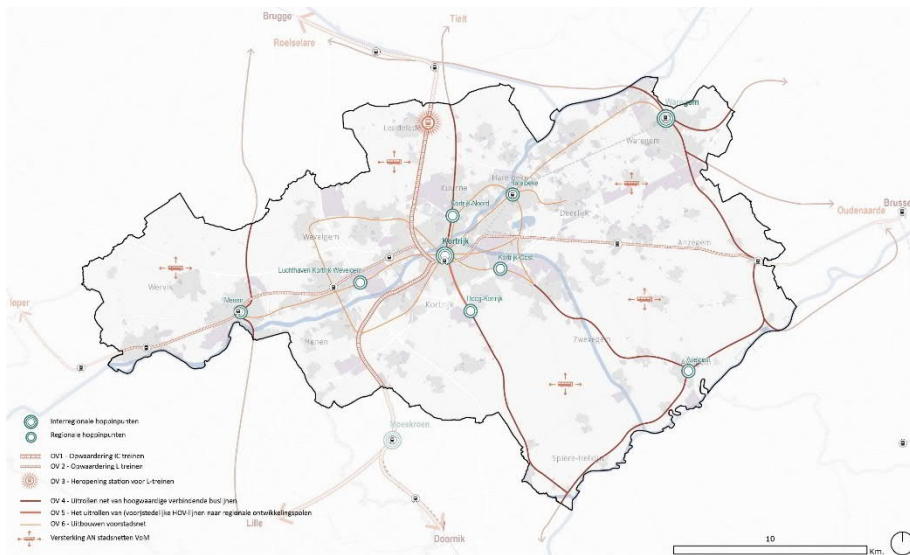


Openbaar vervoer (> Mobiliteitsaanbod)

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

Pakket A

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

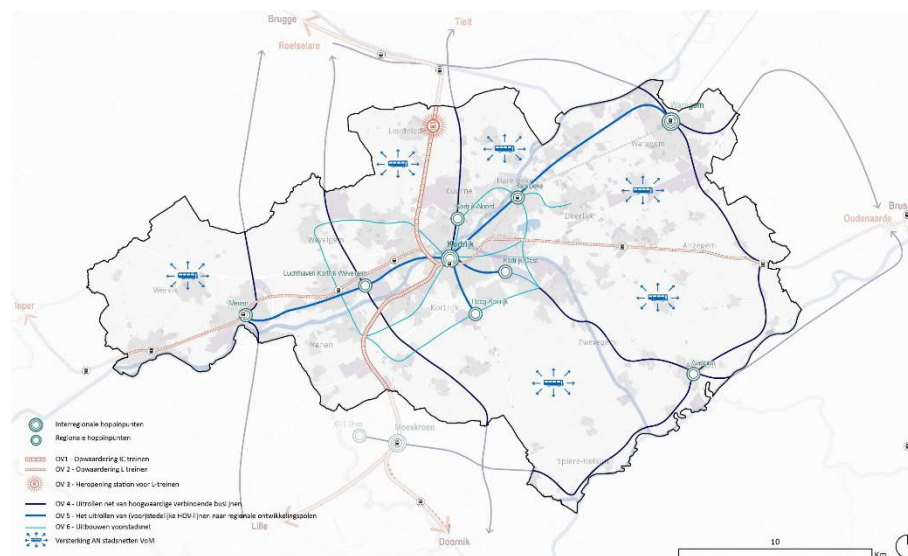


Pakket B en C

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

Concrete vertaling in verkeersmodel:

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



Hoppinpunten (> Mobiliteitsaanbod)

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

Pakketten A, B en C

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

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

Wegennet (> Mobiliteitsaanbod)

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

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

Reeds in referentie 2030 (grijs op kaart):

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

Pakket A (oranje op kaart):

- Complex Aalebek
- Optimalisatie R8 in functie van het project K-R8

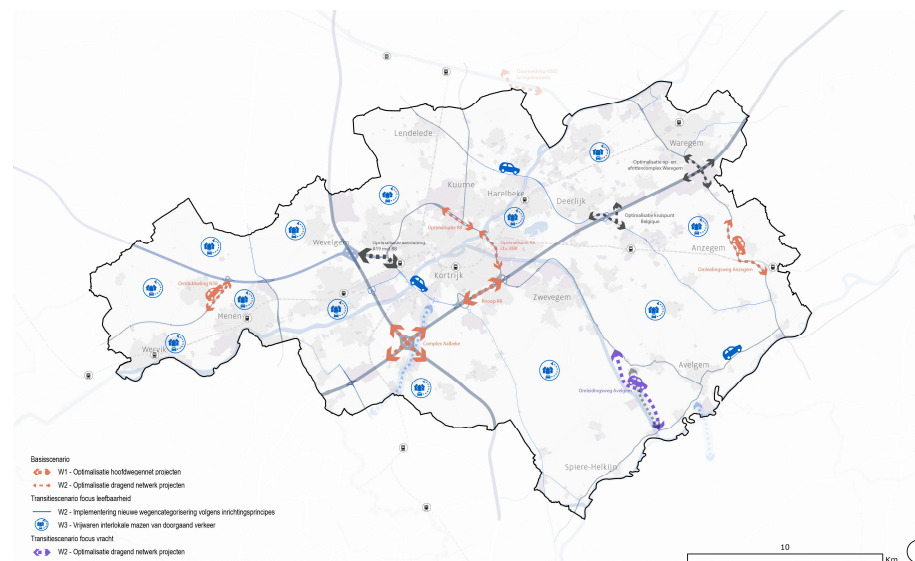
- Optimalisatie R8 in functie van Plan-BK
- Optimalisatie noorden van de R8
- Ontdubbeling van de N58
- Omleidingsweg Anzegem

Pakket B (blauw op kaart):

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

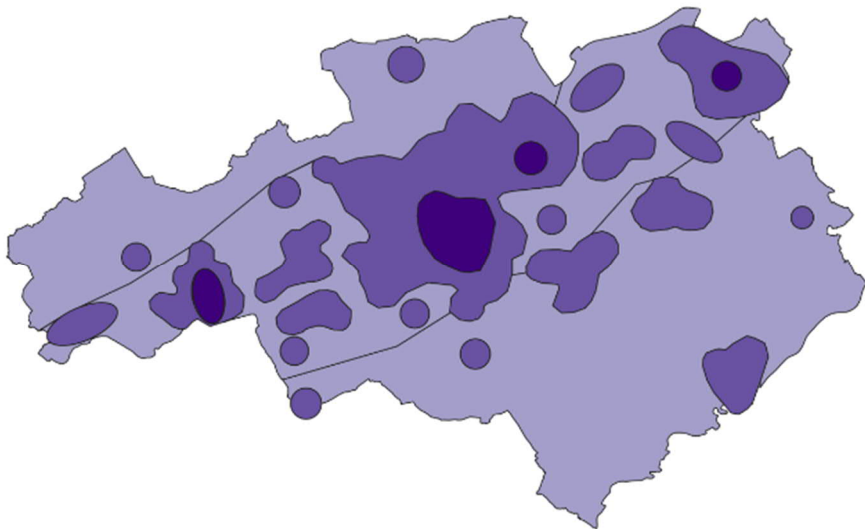
Concrete vertaling in verkeersmodel aangepaste snelheidsregimes:

Om het dragend wegennet te optimaliseren zijn op een aantal doorgaande wegen de snelheden verhoogd of verlaagd. In het model wordt gerekend met snelheden die afhankelijk zijn van wegtype en urbanisatie. Met relatieve factoren zijn de snelheden verlaagd naar de gewenste snelheid.



Regionaal parkeerbeleid (> gedrag)

Binnen het **modelpakket C** werd de bouwsteen 'Transitiegericht parkeerbeleid' toegevoegd. Om de invloed van het regionale parkeerbeleid te onderzoeken werd de vervoerregio verdeeld in drie zones, hoe meer stedelijk hoe duurder autoparkeren wordt. Modelmatig werd deze maatregel vertaald door middel van een extra financiële kost voor autoverplaatsingen met een herkomst of bestemming in een bepaald gebied.



Niet opgenomen

Gezien de werking van het verkeersmodel maatregelen was het niet mogelijk alle bouwstenen te vertalen in de modelpakketten. Volgende types van bouwstenen zijn niet opgenomen binnen de modelpakketten.

- Andere gedragsbouwstenen
- Maatregelen ivm deelsystemen, innovatieve mobisystemen, vergroening voertuigenpark, LEZ, mobiele dienstverlening
- Ruimtelijke bouwstenen
- Aanpassingen aan het waterwegennet, logistieke knopen

Bijkomende maatregelen (vb knip, circulatiemaatregelen,...) voor het weren van verkeer binnen de interlokale mazen zijn niet opgenomen. Het uitwerken van deze maatregelen moet op lokaal niveau gebeuren en vereist een hogere detailgraad dan binnen de scope van deze oefening. Het weren van het doorgaand verkeer is opgenomen door een snelheidsdaling binnen deze interlokale mazen.

Onderschattingen door beperkingen in methodiek

- Enkel maatregelen binnen de regio zijn in rekening gebracht. Maatregelen op verkeer met herkomst en/of bestemming buiten de vervoerregio wordt niet in rekening gebracht. Gezien de kleine oppervlakte van de regio heeft dit een belangrijke impact op de verplaatsingen op middellange en lange afstand. Zeker de treinverplaatsingen worden hierdoor vermoedelijk onderschat.
- Onderschatting van grensoverschrijdende verplaatsingen gezien deze niet volledig zijn opgenomen in de verplaatsingsgegevens
- Geen maatregelen die het OV aantrekkelijker maken op vlak van gebruiksgemak zoals ticket- en tariefintegratie, comfortabele voertuigen,..... Voor fiets is door het gebruiken van eens snelheidsverhoging wel in enige mate rekening gehouden met de impact van veiligere en aantrekkelijkere fietsroutes.
- Geen maatregelen ter stimulering van duurzame modi en ontraden van niet duurzame verplaatsingen zoals fiscaliteit, aantrekkelijke openbare ruimte, verbeterde verkeersveiligheid, deelsystemen.... Geen rekening gehouden met onderlinge versterking van effecten (door stimulerende maatregelen duurzame modi en auto-ontraderende maatregelen)
- Het verkeersmodel houdt rekening met het bestaande verplaatsingsgedrag. Geen impact van een mental shift van de gebruikers.

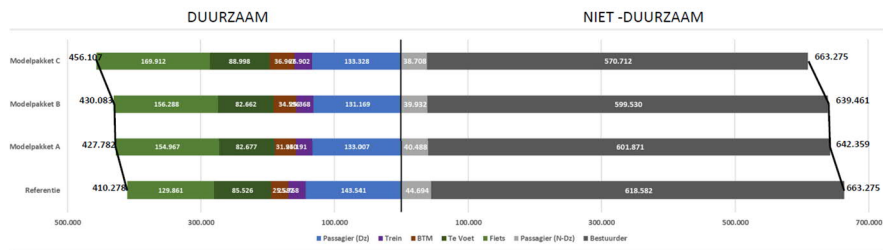
Globale resultaten verkeersmodel

Algemene bemerkingen: eigenheid verkeersmodellen

- Cijfers ivm modal shift zijn relatief te interpreteren, niet absoluut!
- Niet te vergelijken met vorige versies van het verkeersmodel
- Niet te vergelijken met referentie 2017

Algemeen: impact maatregelen op de modal split

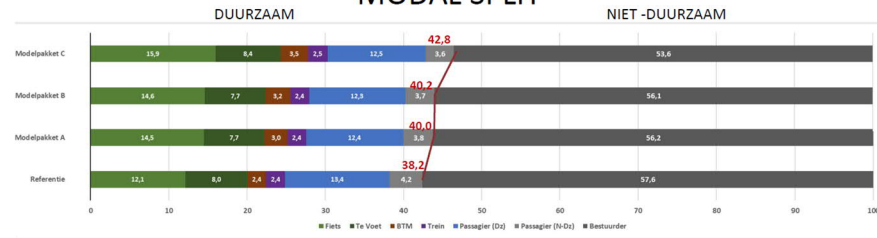
AANTAL VERPLAATSINGEN



Conclusies

- Beperkt verschil tussen pakket A en B. Voornamelijk bij OV sprong.
- Bestuurders worden maximaal getriggerd in pakket C
 - lessen uit VVR Gent:
 - ✓ belangrijkste impact uit parkeren op bestuurders!
 - ✓ verlaging snelheid in interlokale mazen geeft bijkomende boost OV door verbetering concurrentiepositie met wagen
- Sterkste verschuiving naar fiets in absolute aantallen (tot +31% of ca. 40.000 fietsers)
- Sterkste relatieve stijging voor openbaar vervoer (tot +45% of ca. 11.400 reizigers)
- Trein bijna geen impact

MODAL SPLIT



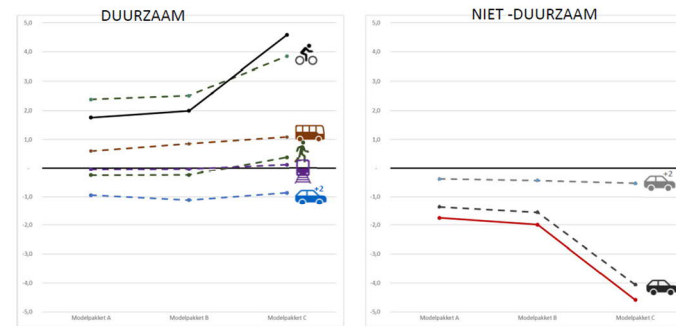
Conclusies

- Scenario's +1,8% tot +4,6% in aantal duurzame modi tov referentie 2030. Doelstelling was +11%

Concurrentie fiets/OV en bus/trein
→ Bijkomend onderzoek vanuit De Lijn

Aantal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	Niet duurzaam
Referentie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Modelpakket A	2,4	0,2	0,6	0,0	0,9	1,8	0,4	1,4	1,8
Modelpakket B	2,5	0,2	0,9	0,0	1,1	2,0	0,4	1,6	2,0
Modelpakket C	3,8	0,4	1,1	0,1	0,9	4,6	0,5	4,1	4,6

MODAL SPLIT – RELatieve VERSCHILLEN



Conclusies

- Scenario's +1,8% tot +4,6% in aantal duurzame modi tov referentie 2030. Doelstelling was +11%
- Sterkste model shift naar fiets. Extra sprong bij pakket 3
- Bestuurders worden maximaal getriggerd in pakket 3.

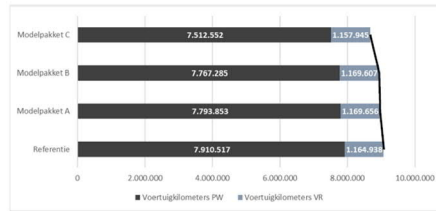
Concurrentie fiets/OV en bus/trein
→ Bijkomend onderzoek vanuit De Lijn

Aantal	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam	Passagier (N-Dz)	Bestuurder	Niet duurzaam
Referentie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Modelpakket A	2,4	0,2	0,6	0,0	0,9	1,8	0,4	1,4	1,8
Modelpakket B	2,5	0,2	0,9	0,0	1,1	2,0	0,4	1,6	2,0
Modelpakket C	3,8	0,4	1,1	0,1	0,9	4,6	0,5	4,1	4,6

Algemeen: afstand en gebruikte modi per afstandsklasse

VOERTUIGKILOMETERS

VOERTUIGKILOMETERS - ABSOLUUT



Aantal km		Afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk		
		PW	VR	Totaal
Referentie	7,910,517	1,164,938	9,075,455	
Modelpakket A	7,793,853	1,169,656	8,963,509	
Modelpakket B	7,767,285	1,169,607	8,936,892	
Modelpakket C	7,512,552	1,157,945	8,670,497	

VOERTUIGKILOMETERS - VERSCHIL AANDEEL

Aantal km	Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk tov Referentie		
	PW	VR	Totaal
Referentie	-	-	-
Modelpakket A	-1,5%	0,4%	-1,2%
Modelpakket B	-1,8%	0,4%	-1,5%
Modelpakket C	-5,0%	-0,6%	-4,5%

Conclusies personenwagens

- Daling voertuigkilometers is eerder beperkt bij pakket A en B (-1,5% en -1,8%). Grotere sprong bij pakket C (-5%).
- Nog ver van doelstelling -15%.
- Vracht - geen conclusies gezien verkeersmodel niet geschikt

REIZIGERSKILOMETERS

Aantal km	Reizigerskilometers	
	BTM	Trein
2017	359.243	713.639
Referentie	397.802	746.808
Modelpakket A	492.354	743.988
Modelpakket B	542.765	735.495
Modelpakket C	568.546	754.475

Aantal km	Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR	
	BTM	Trein
Referentie	-	-
Modelpakket A	94.552	2.820
Modelpakket B	144.963	11.313
Modelpakket C	170.744	7.667

Aantal km	Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR	
	BTM	Trein
Referentie	-	-
Modelpakket A	23,8%	-0,4%
Modelpakket B	36,4%	-1,5%
Modelpakket C	42,9%	1,0%

Conclusies

- Stijging aantal gereden kilometers op bus tot 43%
- Trein bijna geen stijging!

MODALE VERDELING PER AFSTANDSKLASSE

Rekening naar afstandsklasse	Modus of bestemming vervoerwijze					
	Bestuur/Passagier	Trein	BTM	Fiets	Te Voet	
Referentie	32,7	9,7	0,2	1,5	21,8	34
Modelpakket A	32,3	9,4	0,2	1,8	22,6	33,7
Modelpakket B	32,3	9,4	0,2	1,9	22,5	33,6
Modelpakket C	28,5	9,6	0,2	1,9	24	35,7

Aantal km	Verschil met referentie					
	Bestuur/Passagier	Trein	BTM	Fiets	Te Voet	
Modelpakket A	-0,4	-0,3	0,0	0,3	0,8	-0,3
Modelpakket B	-1,3	-1,0	0,0	0,4	0,7	-0,4
Modelpakket C	-4,2	-0,1	0,0	0,4	2,2	3,7

Conclusies personenwagens

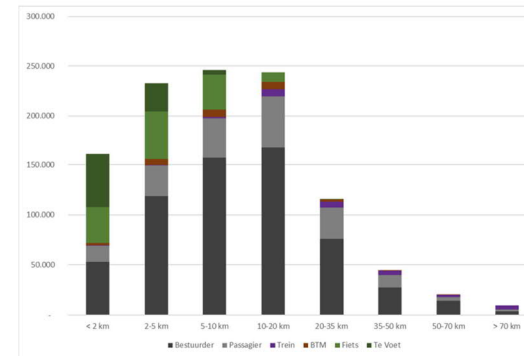
- >20 km: shift van bestuurder naar fiets
- 10-50 km: shift van bestuurder en passagier naar OV
- 50-70 km: beperkte verschuiving
- >70 km: bestuurder naar trein

Grootste shift in aandeel modal shift kleiner dan 20 km.

→ De Lijn aparte analyse OV - concurrentie tussen fiets/OV in model sterk ten voordele fiets op korte afstanden

VERPLAATSINGEN PER AFSTANDSKLASSE

Aantal verplaatsingen in referentiescenario



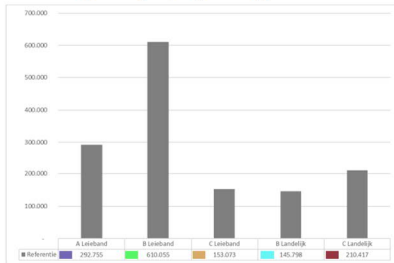
Conclusies

Grootste aantal niet duurzame verplaatsingen tussen 5 en 20 km!

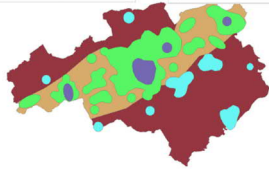
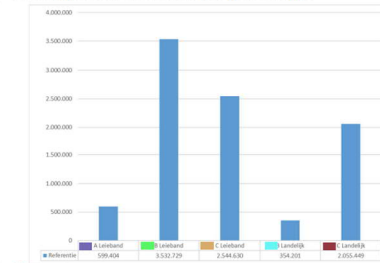
Verplaatsingen per gebiedstype

PER GEBIEDSTYPE

Aantal verplaatsingen per gebiedstype

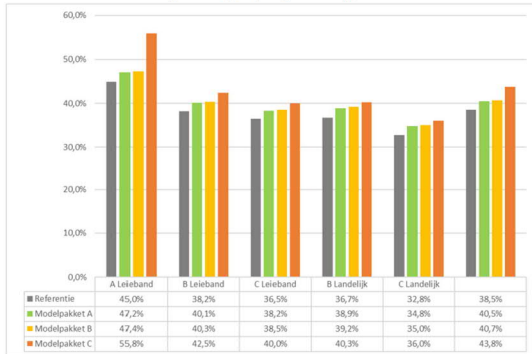


Aantal gereden kilometers per gebiedstype



PER GEBIEDSTYPE

Aandeel duurzame verplaatsingen per gebiedstype



Conclusies
 Bijna 75% verplaatsingen gelinkt aan Leieband.
 Grote sprong binnen A Leieband bij modelpakket C

PER GEBIEDSTYPE

Verschuiving modal split per gebiedstype en modi

Aantal	Verschuiving modal split tov referentie								
	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Duurzaam	Passagier (Nv-Dz)	Niet Duurzaam	
Modelpakket A									
A Leieband	3,4%	-0,4%	0,4%	-0,2%	-1,0%	2,2%	-0,5%	-1,7%	-2,2%
B Leieband	2,7%	-0,3%	0,4%	-0,1%	-1,0%	1,9%	-0,4%	-1,5%	-1,9%
C Leieband	2,7%	-0,2%	0,4%	-0,1%	-0,9%	1,8%	-0,4%	-1,4%	-1,8%
B Landelijk	2,4%	-0,2%	0,9%	0,1%	-1,0%	2,2%	-0,6%	-1,6%	-2,2%
C Landelijk	2,1%	-0,2%	1,1%	0,2%	-1,1%	2,0%	-0,5%	-1,5%	-2,0%
TOTAAL	2,7%	-0,3%	0,6%	-0,1%	-1,0%	2,0%	-0,4%	-1,6%	-2,0%
Modelpakket B									
A Leieband	3,4%	-0,4%	0,7%	-0,2%	-1,2%	2,4%	-0,5%	-1,9%	-2,4%
B Leieband	2,8%	-0,3%	0,7%	-0,1%	-1,1%	2,1%	-0,4%	-1,7%	-2,1%
C Leieband	2,8%	-0,2%	0,6%	-0,1%	-1,1%	2,1%	-0,4%	-1,6%	-2,1%
B Landelijk	2,7%	-0,2%	1,1%	0,1%	-1,2%	2,5%	-0,7%	-1,9%	-2,5%
C Landelijk	2,3%	-0,2%	1,2%	0,2%	-1,2%	2,3%	-0,6%	-1,7%	-2,3%
TOTAAL	2,9%	-0,3%	0,8%	0,0%	-1,1%	2,2%	-0,5%	-1,7%	-2,2%
Modelpakket C									
A Leieband	7,5%	1,8%	1,3%	0,2%	0,1%	10,8%	-0,7%	-10,1%	-10,8%
B Leieband	4,1%	0,3%	0,9%	0,0%	-1,0%	4,2%	-0,5%	-3,7%	-4,2%
C Leieband	3,8%	0,1%	0,8%	0,0%	-1,1%	3,6%	-0,5%	-3,0%	-3,6%
B Landelijk	3,4%	-0,1%	1,2%	0,2%	-1,2%	3,6%	-0,8%	-2,8%	-3,6%
C Landelijk	3,0%	-0,1%	1,4%	0,2%	-1,2%	3,2%	-0,7%	-2,5%	-3,2%
TOTAAL	4,5%	0,5%	1,1%	0,1%	-0,9%	5,3%	-0,6%	-4,7%	-5,3%

Conclusies
 • Grote sprong binnen A Leieband bij modelpakket C → voornamelijk bestuurder nar fiets (vermoedelijk parkeer kost)

PER GEBIEDSTYPE

Verschuiving modal split per gebiedstype en modi

Aangelegde afstanden per dag binnen VVR kortrijk					
Aantal km.	PW	VR	Totaal	BTM	Trein
Referentie					
		Voertuigkilometers	Reizigerskilometers		
A Leieband	549.397	50.007	599.404	105.356	98.937
B Leieband	3.100.183	432.546	3.532.729	171.633	368.702
C Leieband	2.142.973	401.657	2.544.630	35.137	211.961
B Landelijk	325.000	29.201	354.201	28.536	0
C Landelijk	1.803.167	252.282	2.055.449	57.139	67.208
TOTAAL	7.920.720	1.165.693	9.086.413	397.801	746.808
Modelpakket A					
		Voertuigkilometers	Reizigerskilometers		
A Leieband	533.036	49.984	583.020	116.360	96.268
B Leieband	3.065.077	436.384	3.501.461	198.320	368.329
C Leieband	2.117.839	401.839	2.519.678	41.077	209.775
B Landelijk	312.424	28.926	341.350	48.656	0
C Landelijk	1.780.597	253.359	2.033.956	92.941	69.618
TOTAAL	7.803.963	1.170.492	8.974.455	492.354	743.988
Modelpakket B					
		Voertuigkilometers	Reizigerskilometers		
A Leieband	531.031	49.992	581.023	124.229	94.494
B Leieband	3.056.013	436.118	3.492.131	217.640	359.271
C Leieband	2.104.789	401.631	2.506.420	53.018	211.662
B Landelijk	311.512	29.014	340.526	44.482	0
C Landelijk	1.774.244	253.683	2.027.927	103.403	70.068
TOTAAL	7.777.589	1.170.378	8.947.967	542.766	735.495
Modelpakket C					
		Voertuigkilometers	Reizigerskilometers		
A Leieband	470.636	46.837	517.473	130.190	96.743
B Leieband	2.936.515	430.012	3.366.527	228.221	370.354
C Leieband	2.089.634	409.281	2.498.915	55.536	215.967
B Landelijk	297.437	25.143	322.580	46.363	0
C Landelijk	1.729.631	247.394	1.977.025	108.246	71.409
TOTAAL	7.523.853	1.158.667	8.682.520	568.546	754.475

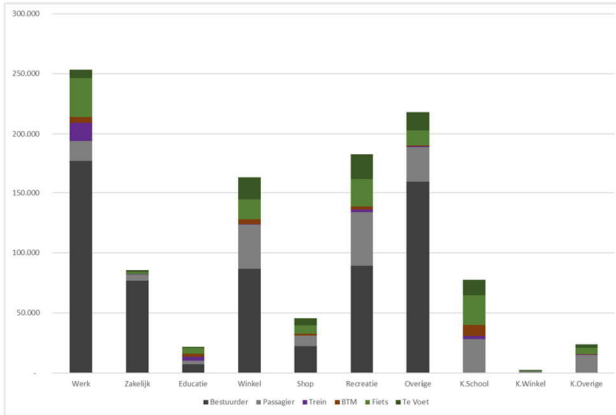
% verschil tov referentie					
Aantal km.	PW	VR	Totaal	BTM	Trein
Modelpakket A					
		Voertuigkilometers	Reizigerskilometers		
A Leieband	-3%	0%	-3%	10%	-3%
B Leieband	-1%	1%	-1%	16%	0%
C Leieband	-1%	0%	-1%	17%	-1%
B Landelijk	-4%	-1%	-4%	53%	0%
C Landelijk	-1%	0%	-1%	63%	4%
TOTAAL	-1%	0%	-1%	24%	0%
Modelpakket B					
		Voertuigkilometers	Reizigerskilometers		
A Leieband	-3%	0%	-3%	18%	-4%
B Leieband	-1%	1%	-1%	27%	-3%
C Leieband	-2%	0%	-2%	51%	0%
B Landelijk	-4%	-1%	-4%	56%	0%
C Landelijk	-2%	1%	-1%	81%	4%
TOTAAL	-2%	0%	-2%	36%	-2%
Modelpakket C					
		Voertuigkilometers	Reizigerskilometers		
A Leieband	-14%	-6%	-14%	24%	-2%
B Leieband	-5%	-1%	-5%	33%	0%
C Leieband	-2%	2%	-2%	68%	2%
B Landelijk	-8%	-14%	-9%	62%	0%
C Landelijk	-4%	-2%	-4%	89%	6%
TOTAAL	-5%	-1%	-4%	43%	1%

Conclusies
 • Ook belangrijke daling bij A Leieband en B Landelijk van voertuigkilometers → klassen met beperkte voertuigkilometers!
 • Stijging OV sterk gelinkt aan landelijk gebied en C Leieband!

Verplaatsingen per motief

PER MOTIEF

Aantal verplaatsingen per motief



Modale verdeling per motief - Methodes of bestemming vervoersnet VVVV		Referentie		Modelpakket B		
Motief	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Te Voet	
Werk	70,0	6,5	6,0	1,9	12,8	2,7
Zakelijk	88,7	5,7	0,5	0,2	2,8	1,7
Educatie	34,4	12,5	19,9	11,9	21,1	3,1
Winkel	32,9	22,5	0,3	2,3	30,3	11,7
Shop	48,8	19,6	0,4	2,5	38,1	12,6
Recreatie	48,6	24,6	1,1	1,5	13,0	11,2
Overige	71,4	11,1	0,4	0,4	5,7	6,9
K.School	63,8	14,8	2,3	1,7	10,3	7,2
K.Winkel	-	36,2	3,5	11,6	12,2	36,4
K.Overige	-	36,4	-	-	8,9	34,7
Totaal Bestuurder	423	28	9,3	29,3	15,5	-

PER MOTIEF

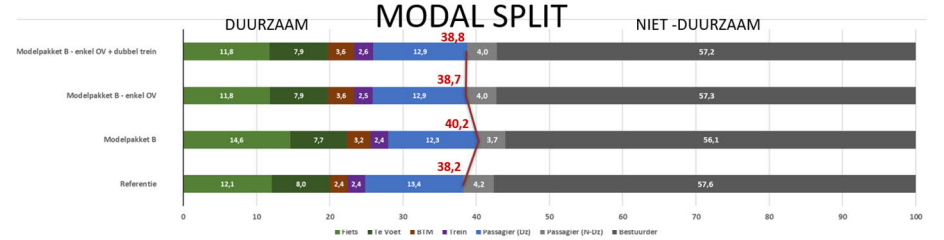
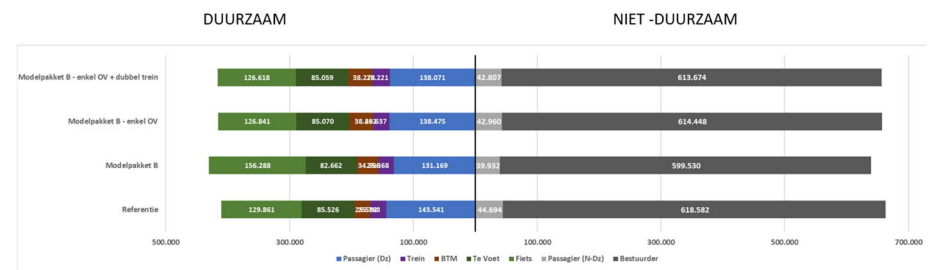
- Conclusies**
- Werk: grootste aantal verplaatsingen maar modal shift eerder beperkt -4%
 - Grootste shift bij winkel/shop en school. Zeker tussen modelpakket B en C!
 - (bij werk geen impact van P-tarief doorgerekend!)

Specifieke resultaten openbaar vervoer

Op een beter beeld te kunnen krijgen van de impact van het gewijzigde openbaarvervoersnetwerk zijn volgende bijkomende doorrekeningen uitgevoerd door De Lijn.

- Modelpakket B met enkel maatregelen OV
- Modelpakket B met enkel maatregelen OV + verdubbelen van de frequentie van de treinen.

VERPLAATSINGEN



Modale verdeling verplaatsingen per dag met herkomst of bestemming in VVV Kortrijk							
Aandeel	Fiets	Te Voet	BTM	Trein	Passagier (Dz)	Passagier (N-Dz)	Bestuurder
Referentie	12,1%	8,0%	2,4%	2,4%	13,4%	38,2%	4,2%
Modelpakket B	14,6%	7,7%	3,2%	2,4%	12,3%	40,2%	3,7%
Modelpakket B - enkel OV	11,8%	7,9%	3,6%	2,5%	12,9%	38,7%	4,0%
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	11,8%	7,9%	3,6%	2,6%	12,9%	38,8%	4,0%

- Conclusies**
- Fiets geeft echt wel grootste sprong in modal shift gezien veel grotere aantallen dan OV

REIZIGERSKILOMETERS

Afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk			
Aantal km	Reizigerskilometers		
	BTM	Trein	Totaal
Referentie	397.802	746.808	1.144.610
Modelpakket B	542.765	735.495	1.278.260
Modelpakket B - enkel OV	603.690	737.652	1.341.342
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	577.120	806.652	1.383.772

Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk tov Referentie			
Aantal km	Reizigerskilometers		
	BTM	Trein	Totaal
Referentie	-	-	-
Modelpakket B	144.963	11.313	133.650
Modelpakket B - enkel OV	205.888	9.156	196.732
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	179.318	59.844	239.162

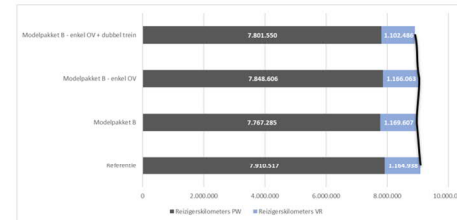
Verschil in afgelegde afstanden per dag binnen VVR Kortrijk tov Referentie			
Aantal km	Reizigerskilometers		
	BTM	Trein	Totaal
Referentie	-	-	-
Modelpakket B	36,4%	-1,5%	11,7%
Modelpakket B - enkel OV	51,8%	-1,2%	17,2%
Modelpakket B - enkel OV + dubbel trein	45,1%	8,0%	20,9%

Conclusies

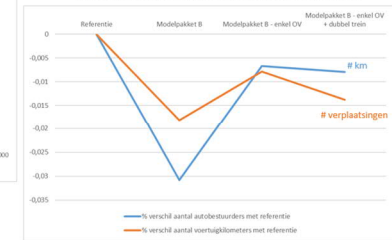
- Door concurrentie met fiets → bijkomende stijging van 5,5% voor openbaar vervoer
- Bij verdubbeling trein nog eens 3,7% extra → lange afstanden
- Beperkte verschuiving naar trein bij verdubbeling frequentie!

VOERTUIGKILOMETERS

VOERTUIGKILOMETERS - ABSOLUUT



RELATIEF VERSCHIL VOERTUIGKILOMETERS (PW) ten opzichte van AANTAL VERPLAATSINGEN ALS AUTOBESTUURDER



Conclusies personenwagens

- Openbaar vervoer en zeker trein heeft belangrijk impact op langere verplaatsingen en hierdoor ook op voertuigkilometers
- Stimuli ter ontraden wagengebruik voor langere afstanden zal dit verder stimuleren

Modale verdeling naar afstandsklasse	Hindernis opt.			
	Bestuur	Passagier	Trein	BTM
Referentie	32,7	9,7	0,2	1,5
< 2 km	22,9	17,3	42,7	0
2-5 km	32,3	9,4	0,2	1,9
5-10 km	49,5	12,1	0,2	2,9
10-20 km	61,6	14,2	0,6	3,5
20-35 km	66,4	19	2,6	4,3
35-50 km	64,6	25,2	5,4	3,8
50-70 km	61,3	27	9,6	2
> 70 km	70,3	18,7	10,5	0,5

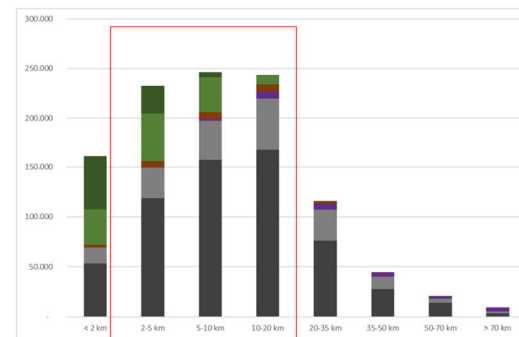
MODALE VERDELING PER AFSTANDSKLASSE

Conclusies

- Concurrentie fiets en OV is te zien vanaf tussen 5 en 20 km
- Verhogen frequentie trein → voornamelijk langere afstanden! Concurrentie bus eerder beperkt enkel door verdubbeling frequentie!

VERPLAATSINGEN PER AFSTANDSKLASSE

Aantal verplaatsingen in referentiescenario



Conclusies

Grootste aantal niet duurzame verplaatsingen tussen 5 en 20 km!

→ Voornamelijk speelterrein bus en fiets

Trein – in VVR Kortrijk eerder inspelen op lange afstand. Waaraan kan dit liggen?

- Stations niet altijd in kernen gelegen. Fiets als voortransport niet zo interessant bij kortere afstanden.
- Verscherpen concurrentie wagen door ontraden lange afstand met wagen?

Conclusies resultaten verkeersmodel

Algemeen bereiken we de grootste shift indien we, parallel aan investering in infrastructuur, inzetten op het ontraden van autoverkeer. Er is duidelijk nood aan **zowel PUSH als PULL** maatregelen. De impact van het **regionale parkeerbeleid** hier wordt door het model bevestigd, zeker in de verstedelijkte Leieband. Aangezien bij woon-werk verplaatsingen parkeren vooral op privaat terrein wordt voorzien, heeft deze pull-maatregel eerder een effect op winkel/shop- en schoolverplaatsingen. Verplaatsingen die volgens het Planbureau wel spectaculair zullen stijgen.

- Maatregelen ter ondersteuning van **fietsbeleid** lonen, zowel voor korte als middellange afstanden. De impact van **openbaar vervoer** lijkt wel onderschat te zijn ten bate van de fiets in het verkeersmodel.
- **Parkeermaatregelen** hebben een belangrijke impact
- **Snelheidsbeperkingen** ter ontraden van de auto in de interlokale mazen blijken een beperktere impact te hebben op de absolute modal shift, maar helpt in het verbeteren van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer
- Het belang van OV mag ook in landelijke gebieden niet onderschat worden, ook hier zijn sterke stijgingen merkbaar
- De maatregelen hebben een grote impact op bepaalde motieven van verplaatsing, namelijk winkel- en schoolverplaatsingen

De grootste massa aan verplaatsingen binnen en van- en naar de regio liggen tussen de 5 en 20 km. **Dit onderstreept de impact die we als vervoerregio kunnen hebben.**

Algemeen is de conclusie dat we nog **ver van de gestelde ambities** verwijderd zijn! Een factor hierin is zeker de onvolkomenheden van het model, waarin vooral OV, en zeker trein, ondergewaardeerd zijn, grensoverschrijdende maatregelen worden onderschat, maatregelen in naburige regio's niet worden meegenomen, geen bouwstenen rond mental shift en ruimte zijn opgenomen, ... Dit maakt het moeilijk om echt sluitende conclusies aan deze resultaten vast te hangen. Maar zelfs wanneer die onvolkomenheden ingevuld worden, worden de ambities hoogstwaarschijnlijk niet behaald met enkel regionale maatregelen.

Het model onderstreept zo duidelijk dat enkel PUSH maatregelen (die de bulk uitmaken van de parameters uit het verkeersmodel) niet voldoende zullen zijn om de scherpe ambities te behalen. Zeker wanneer we in rekening brengen dat voertuigkilometers volgens het Planbureau met 5,8% zullen stijgen door bevolkingsgroei. Maatregelen inzake gedrag en ruimte zijn essentieel om de omslag te maken!

INZICHTEN UIT QUICKSCAN STRATEGISCH MER

Uit de kwalitatieve doelgerichte beoordeling van de scenario's in de quickscan zijn volgende conclusies getrokken:

- Elk van de drie scenario's draagt mee bij aan de milieudoelstellingen de relevant zijn voor de verschillende receptoren (ruimte, mens, biodiversiteit en klimaat). De mate waarin de scenario's aan deze milieudoelstellingen bijdragen is evenredig met de inspanningen die geleverd worden om een duurzame modal shift te maken. De transitie scenario's dragen hierdoor veel sterker bij dan het basisscenario.
- Bouwstenen die naar verwachting de sterkste milieubijdrage leveren zijn deze die gericht zijn op gedragsverandering, parkeerbeleid, expliciete reductie van emissie en op de uitrol van hoogwaardige fietsverbindingen en OV-lijnen (vooral bus en HOV). Ook inzet op Hoppinpunten en op logistieke knopen en kades dragen bij aan de modal shift en worden gunstig beoordeeld.
- Bijkomende weginfrastructuur is op vlak milieueffecten minder eenduidig. Optimalisatie van vooral het hoofdwegennet en dragende wegennet en van vrachtroutes zorgt enerzijds voor een daling van het aantal voertuigkilometers doorheen woonkernen, wat goed is voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in die kernen. Maar anderzijds neemt het totaal aantal voertuigkilometers niet af en zorgt extra weginfrastructuur ook niet tot een gunstige impact op vlak van ruimtelijke impact of biodiversiteit.

Vooraf dit laatste aspect komt ook expliciet tot uiting uit de effectgerichte evaluatie:

- Bij modelpakket C, dat eerder aanleunt bij het transitie scenario met focus op leefbaarheid, zorgt door de extra verkeerswerende en ontradende maatregelen (zowel infrastructuur als flankerend) voor een veel sterkere impact. De vastgestelde reroutingeffecten zijn echter niet eenduidig positief. Volgende kernen worden aangegeven als een aandachtspunt op vlak van mogelijks doorgaand verkeer vanuit de resultaten van het verkeersmodel: Sint-Lodewijk, Gijzelbrechtegem, Otegem en Zwevegem.
- In de Leievallei is er t.h.v. de E403 en de as Wevelgem-Lauwe een (beperkte) verkeerstoename en ook t.h.v. het Bouvelobos in Wortegem (dus net buiten de vervoersregio gelegen) is een toename te verwachten. Dit zijn aandachtspunten op vlak van biodiversiteit.

Al deze vermelde locaties zijn gelegen langsheen lokale wegen binnen de interlokale mazen. Vanuit de voorlopige beleidsvisie is hier voorzien om filterende maatregelen in te voeren voor het weren van bovenlokaal verkeer. Deze bouwsteen is slechts deels opgenomen in de verkeersmodellen (enkel invoering van zone 30). Deze locaties moeten meegenomen worden bij de verdere concrete uitwerking van de maatregelen in deze interlokale mazen.

CONCLUSIE ANALYSE SCENARIO'S

Inzichten voor basisprincipes van mobiliteitstransitie

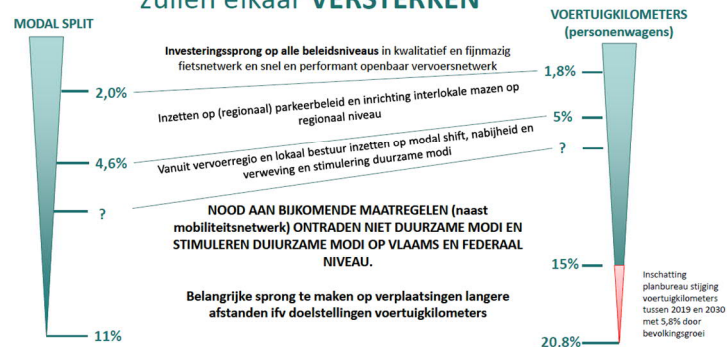
De analyse van voorgaande scenario's toont duidelijk dat er nood is aan een integrale aanpak, waarbij niet enkel gewerkt wordt aan aanbodzijde, maar ook gesleuteld wordt aan de vraag naar mobiliteit, gesteund op gedrag- en ruimteparameters. Enkel werken aan het aanbod, meer infrastructuur, betere doorstroming, ... zal niet volstaan om de doelstellingen te realiseren.

- Er moet gelijk ingezet worden in het stimuleren van duurzame vervoersmodi als ontraden van niet duurzame. Op alle vlakken moet de fiets en het openbaar vervoer ontegensprekelijk de aantrekkelijkste optie worden.
- De resultaten tonen aan dat hierin nog stappen te zetten zijn. Er is nood aan versnelling! Er zijn meer investeringen (zowel in netwerken, fiscaliteit, sensibilisatie, ...) nodig op alle beleidsniveaus én beleidsdomeinen.
- Maar aangezien de grootste massa aan verplaatsingen tussen de vijf en twintig kilometer gelegen zijn, mag ook de impact die we kunnen hebben als vervoerregio en lokale besturen onderstreept worden.

Als regio kunnen we doelstellingen **NIET ALLEEN** waarmaken!

Consistente maatregelen op de verschillende beleidsniveaus

zullen elkaar **VERSTERKEN**



Keuze van onderzoekscenario als basis voor voorkeursbeleidsscenario.

Vanuit deze inzichten is voor de uitwerking van het voorkeursbeleidsscenario verder gewerkt met het **transitiescenario** gezien het hogere ambitieniveau.

Gedurende de verdere uitwerking van het voorkeursbeleidsscenario zijn de verschillen tussen het transitie scenario met focus leefbaarheid en het transitie scenario met focus vracht steeds kleiner geworden. Zo bleek uit gesprekken met de goederenterminal AVCT, waar een verdere uitbreiding het grootste verschil was tussen beide focussen, dat er bijna geen ruimte is voor verdere uitbreiding.

Een verdere verfijning van de bouwstenen en de netwerken uit dit transitie scenario naar een voorkeursbeleidsvisie is samen met de werkgroep uitgewerkt en is beschreven in de synthesenota.

5.3. NIET WEERHOUDEN BOUWSTENEN BELEIDSVISIE

Volgende bouwstenen zijn niet weerhouden in het uiteindelijke beleidsscenario: Sommige hiervan zijn reeds niet weerhouden in de onderzoeksscenario's. Andere zijn niet weerhouden bij de verdere uitwerking van het transitie scenario naar een voorkeursbeleidsscenario.

OPENBAAR VERVOER

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN - uitbouwen voorstedelijke bediening met 15' frequentie vanuit station in de regio naar Kortrijk (tov 30' frequentie cfr. Rekovert)

In Rekovert is reeds aangegeven om de L-treinen te laten uitvoeren door lichtere en meer flexibele voertuigen. Dit biedt mogelijke opportuniteiten voor het uitwerken hoogfrequent netwerk in de regio naar Kortrijk. Indien deze verbindingen niet zijn gekoppeld aan treinrelaties op Vlaams niveau zijn deze flexibeler inzetbaar en minder vatbaar voor calamiteiten. Een frequentie van 15' per voor elk station -kan hierbij worden nagestreefd.

Binnen de regio zijn hiervoor potenties op de assen: Kortrijk – Roeselare, Kortrijk – Menen en Kortrijk – Oudenaarde

Na afdroefing van deze bouwsteen met de NMBS is deze niet verder weerhouden om te worden doorgerekend met het verkeersmodel. Uit gesprekken met de NMBS blijkt dat voor de L-treinen geleidelijk aan wordt overgeschakeld naar meer flexibele en lichtere voertuigen. Op vlak van potenties geeft de NMBS aan, uit ervaring in andere regio's, dat een aanbod van ca. 30' (zoals uitgewerkt in Rekovert door de opwaardering van de L-treinen) voldoende is. Voor bijkomende investeringen naar hogere frequenties dan 30' zijn de verplaatsingsaantallen te laag. Zeker gezien voor een hogere frequentie zeker bijkomende sporen vereist over het volledige traject. Op de bestaande netwerken is onvoldoende capaciteit voor een volledig vrijstaand netwerk. Een voorstadsnet en HOV-lijnen kunnen een alternatief bieden voor deze verplaatsingsrelaties.

Mogelijks te herbekijken na doorrekening van voorstadsnet en HOV-lijnen met het verkeersmodel

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN - Doortrekken metro Lille- Tourcoing naar Kortrijk

Het metrostation C.H. Dron in Tourcoing biedt belangrijke potenties voor het verknopen van het openbaar vervoersnetwerk over de grens heen. Gedurende het overlegproces

binnen het RMP is denkpijst naar voren gekomen voor het doortrekken van de metro Lille – Tourcoing naar Kortrijk. Vanuit het principe van 'transit oriented development' wordt dit gezien als een stimulans om ruimtelijke ontwikkelingen en verdichtingen te voorzien aan de haltes langsheen deze metrolijn. Zo zijn er bijvoorbeeld potenties om te ontwikkelen rond de omgeving Pottelberg.

Gezien echter de trein reeds voorzien in de interregionale verplaatsingen tussen Kortrijk, Tourcoing en Lille is de meerwaarde van het doortrekken van de metrolijn eerder op een voorstedelijk en regionaal niveau. De combinatie met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is dan ook cruciaal voor het potentieel van een doortrekking. Het ontwikkelen van een bijkomende verstedelijkte as tussen Kortrijk en Lille is echter tegenstrijdig met de bestaande ruimtelijke visie om voor een verstedelijkte as langsheen de Leielijn en wordt aangegeven als ruimtelijk niet gewenst in de werkgroep. Deze denkpijst is niet verder weerhouden voor de uitwerking van mogelijke scenario's.

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – Waterbus/watertaxi

Uit de werksessies openbaar vervoer is vervoer over water naar voren gekomen als mogelijks congestievrij alternatief. Op basis van de maximaal toegestane vaarsnelheden blijken de reistijden echter hoger te liggen dan voor de fiets. Op basis hiervan ziet de werkgroep in verplaatsingen over het water eerder een recreatief potentieel dan als alternatief bij functioneel vervoer.

	Tijd met wagen	Tijd met fiets	Tijd over water
Menen – Kortrijk	14-24 min	37 min	58 min + halteren
Menen – Harelbeke	18-28 min	51 min	78 min + halteren
Wevelgem – Kortrijk	12-20 min	21 min	32 min + halteren
Harelbeke - Kortrijk	7-12 min	14 min	20 min + halteren

Tijd met wagen: via google maps - OSP 9u (centrum tot centrum)

Tijd met fiets: via google maps (centrum tot centrum)

Tijd over water: 12 km/u (overschatting – maximale snelheid (lokaal beperkingen van snelheid & geen rekening met halteren) geen tekening voor en natransport (kade tot kade)

Waterweg	km	Vaarsnelheden (in km/u)				Opmerkingen
		P	K	G	D	
Afleidingskanaal van de Leie	0.0 – 24.0	12	10	8		Vaartuigen van klasse I en II mogen de snelheid van categorie K hanteren.
Leie	0.0 – 36.5	12	10	8		Vaartuigen van klasse I en II mogen de snelheid van categorie K hanteren.

Waterbus eerder klasse K en Water taxi eerder klasse P

WEGENNET

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – snelheidsdaling op hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones

Binnen het geïntegreerd planningsproces K-R8 wordt dit al onderzocht voor de omgeving van de E17 tussen Aalbeke en Kanaal Bossuit-Kortrijk. Onderzoek en beslissingen van deze bouwsteen ligt op Vlaams Niveau. De vervoerregio vraagt dit dan ook op grotere schaal te bekijken.

WATERWEGENNET

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – Afstemming met rederijen rond free time

De vervoerregio geeft hier geen vat op. Ook op Vlaams niveau is dit moeilijk en is er weinig animo. Deze bouwsteen zou een belangrijk positief effect kunnen hebben voor de modal shift voor vracht, maar de haalbaarheid is klein gezien het internationaal karakter van de marktspelers.

De oproep tot afstemming blijft wel in de visie staan

LOGISTIEKE KNOPEN

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – Bestendigen bestaande logistieke knopen

= bestendigen bestaande toestand, deze bouwsteen is niet meer relevant

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN: Samenwerking knooppunten om tot een synchromodaal systeem te komen

De regio is in de praktijk al synchromodaal doordat Delcatrans zowel over de weg transporteert als een binnenvaart- en spoorterminal uitbaat. Het is het bestendigen van de bestaande situatie, waardoor de bouwsteen wegvalt.

OVERKOEPELENDE BOUWSTENEN

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – Meest vervuilende voertuigen weren in de grootste stedelijke kernen

Vanuit de doelstelling ‘verkeersleefbaar’ is de mogelijkheid van een LEZ-zone opgekomen als mogelijke bouwsteen.

Positieve effecten op luchtkwaliteit, maar negatieve effecten op vlak van sociale cohesie en bereikbaarheid. De meerwaarde van deze bouwsteen gezien de recente evoluties in het wagenpark wordt ook in vraag gesteld. De werkgroep kiest ervoor LEZ niet als specifieke bouwsteen op te nemen.

5.4. ONDERBOUWING KEUZES BELEIDSVISIE NETWERKKAARTEN

ONDERBOUWING KEUZES VOOR HET FIETSNETWERK

Vertrekken van kritische reflectie masterplan fiets

De werkhypothese uit de visienota kwam tot stand in een werksessie met de gemeenten en lokale en bovenlokale actoren vertrekkende vanuit een kritische reflectie van het netwerk uit het Masterplan fiets. Ook de burger is betrokken bij het uitwerken van dit netwerk. De suggesties voor het netwerk zijn nadien bevestigd door middel van een digitale bevestiging waarin werd gepolst naar ideeën over ontbrekende verbindingen op vlak van fiets.

Voor fietssnelwegen is vertrokken van het huidige wensnetwerk, maar zijn aanvullingen gedaan door de werksessie uitgaande van het principe dat een uitbreiding van het netwerk gewenst is omdat enerzijds de fietspotenties de laatste jaren steeds meer toenemen (vb. Menen – Wervik langs spoor, Kezelbergrouete en Kortrijk – Oudenaarde langs spoorweg) en anderzijds het netwerk een sturende rol kan hebben bij regionale verplaatsingen die op vandaag eerder beperkt zijn door het ontbreken van een vlotte en veilige infrastructuur (vb. tussen Waregem en Oudenaarde).

Het netwerk aan bovenlokale fietsroutes bleek reeds zeer fijnmazig en volledig te zijn. Uit de analyses in de oriëntatienota is gebleken dat de kernen Hulste en Bavikhove niet ontsloten worden door een bovenlokale functionele route. Deze missing link wordt voorgesteld als verfijning.

Analyse werkhypothese in verkeersmodel

Ook in het verkeersmodel is de werkhypothese van het fietsnetwerk, gecombineerd met de overige netten, doorgerekend. De resultaten geven aan dat Investeren in een kwalitatief en fijnmazig fietsnetwerk bijdragen aan de doelstellingen van de modal shift in de regio. Gezien de aard van de rapportage kunnen geen uitspraken worden gedaan van specifieke routes.

Keuzes voor voorkeurs beleidsscenario

Na afweging in de werkgroep zijn volgende voorstellen van aanpassing van de FSW weerhouden als verder te onderzoeken:

- Kezelbergrouete, Menen
- Roeselare Menen – Wervik via spoor
- Kortrijk – Oudenaarde via spoor

Na afweging in de werkgroep zijn volgende voorstellen van aanpassing van de BFF weerhouden als verder te onderzoeken:

- Ooigem – Hulste (verder doorgetrokken naar Kuurne cfr. Wijzigingscommissie BFF)
- Voorstellen aanpassingen BFF te Harelbeke zoals voorgesteld aan wijzigingscommissie
- Tangentiële verbinding Wevelgem - Marke – Hoog-Kortrijk ifv ontsluiten van ontwikkelingspool Hoog-Kortrijk in alle windrichtingen (nog niet voorgelegd aan wijzigingscommissie)

Met deze werkhypothese zetten we de grote lijnen uit van de fietssnelwegen en het BFF. Lokale routewijzigingen zijn niet opgenomen in de scope van dit onderzoek. Aanpassingen aan het BFF kunnen steeds worden voorgelegd aan de wijzigingscommissie van het BFF.

[Bij afwerking van het RMP is op de kaarten voor het fietsnetwerk de FSW Menen-leper langsheen N8 toegevoegd. Deze was door een fout in de basisbestanden niet weergegeven op de kaarten.](#)

Niet weerhouden:

- VOORSTEL FSW: Oudenaarde - Waregem

NIET WEERHOUDEN: Deze relatie is een missing link voor zowel het wegennet, OV-net als fietsnetwerk op interregionaal niveau. Het wordt op ruimtelijk vlak niet haalbaar geacht om een kwalitatieve fietssnelweg in te richten tussen beide steden die voldoende ontvlecht kan worden van het gemotoriseerde verkeer. De regio beschouwt een FSW als een bepaalde kwaliteitseis en voor deze route kan hier niet aan worden voldaan. Selectie als een BFF-route is daarom meer aangewezen. Zeker gezien de op vandaag beperktere potentiëlen tussen beide steden.

- VOORSTEL BFF: Trimaarzate Avelgem-Ijzeren Bareel

NIET WEERHOUDEN: Hoewel deze oude spoorwegbedding een mogelijkheid kent tot realisatie van een veilige, vrije fietsbedding, werd deze optie niet weerhouden. Er zijn immers parallel al BFF routes die door de omliggende kernen lopen. Deze kennen geen specifieke problemen (ongevallen, ...) en zijn conform ingericht, waardoor er geen nood is aan een alternatief. Ook de nood aan een bijkomende brug over het kanaal was een extra factor om deze route niet te selecteren

- VOORSTEL FSW/BFF: Menen-Wevelgem langs de noordkant van de Leie

NIET WEERHOUDEN: Dit voorstel werd niet weerhouden aangezien er zowel op de Menenstraat (lokaal), als aan de overkant van de Leie alternatieven zijn die geen specifieke problemen kennen en conform zijn ingericht. Daarnaast is het niet de visie van de Vlaamse Waterweg om langs beide zijden van de oevers fietspaden te realiseren.

- VOORSTEL BFF: Moorsele-Rollegem

NIET WEERHOUDEN: Hoewel deze verbinding redelijke potenties kent, werd ze niet weerhouden in het BFF-netwerk. De ruimte om de baan met fietspaden in te richten is beperkt zonder onteigeningen. Daarnaast is er ook geen draagvlak voor een alternatief met gemengd verkeer of de inrichting van een fietsstraat (cfr. PSG). Aangezien er een alternatief beschikbaar is met beperkte omrijfactor, werd deze route niet weerhouden.

ONDERBOUWING KEUZES VOOR OPENBAAR VERVOER

ONDERBOUWING WERKHYPOTHESES OPENBAAR VERVOER

Kritische analyse obv aanwezige studiewerk in de regio

Tijdens de werksessie rond openbaar vervoer is gebleken dat de regio nog steeds achter de grote lijnen staat uit Rekovert (werkhypothese 1 in synthesesnota). 5 jaar later en gezien de hoge ambities wil de regio graag een stap verderzetten en hogere ambities vooropzetten.

Treinnetwerk

De werkgroep staat nog achter de visie om een duidelijk onderscheid te maken tussen de IC- en de L-treinen, evenals minimaal 30 minuten bediening in elk station (zowel IC als L samen). Bijkomend wordt er gevraagd om een goede spreiding van de treinen in de dienstregeling mee te nemen. Op basis van de resultaten van de modeldoorrekeningen moet bekeken worden of de ambitie niet nog hoger mag liggen. Bv. 2 snelle verbindende treinen tussen Kortrijk en Gent (enkel stop in Waregem) enerzijds en tussen Kortrijk en Brugge anderzijds (enkel stop in Roeselare en Lichtervelde) - aangevuld met op beide lijnen 2 stoptreinen die in elk station halthouden. Hierbij moet samen met de NMBS gekeken worden wat de consequenties zijn op technisch vlak.

Busnetwerk

Hoogwaardige verbindende buslijnen: De regio staat nog steeds achter dit concept, maar uit de inzichten van de opmaak van het OV-plan korte termijn worden volgende optimalisaties voorgesteld en opgenomen in werkhypothese 2:

- Niet opnemen van de Hoogwaardige verbindende buslijn tussen Kortrijk en Spiere, zoals was voorzien in Rekovert. Gezien de beperkte verplaatsingsaantallen wordt deze relatie als eerder ontsluitende gezien.
- Verknopen metrohalte H.C. Dron met het Vlaamse netwerk. Het doortrekken van de lijn Avelgem – Spiere via Moeskroen wordt voorgesteld.
- Relatie Oudenaarde – Waregem voorzien via Kruishoutem.
- Snelle ontsluiting bedrijvzones langsheen E403 met buslijn op deze hoofdweg.

Als aanvulling op de spoorverbinding tussen Menen, Kortrijk en Waregem kan een opwaardering van de voorstadslijn naar een HOV een mogelijkheid zijn. Ook het verbeteren van de ontsluiting van de regionale ontwikkelingspolen met het voorstadsnet en mogelijks HOV is te onderzoeken. Hierbij worden ook potenties gezien en een tangentiële verbinding tussen Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost naar de stations Harelbeke en Waregem.

Voor het aanvullende net staat de regio achter aanvullende tangentiële verbindingen. Daarnaast moet een centrumbediening een fijnmazige ontsluiting bieden in de stedelijke gebieden.

Volgende suggesties uit de werksessie zijn uiteindelijk niet weerhouden als bouwsteen (zie niet weerhouden bouwstenen):

- Doortrekken metro Lille- Tourcoing naar Kortrijk:
- Uitbouwen voorstedelijke spoorbediening rond Kortrijk met een frequentie van 15' (tov de voorgestelde 30' cfr Rekovert)
- Waterbus/watertaxi

Analyse werkhypothese in verkeersmodel

Ook in het verkeersmodel zijn de werkhypothese van het openbaarvervoersnetwerk, gecombineerd met de overige netten, doorgerekend. Belangrijkste conclusies.

TREINNET

- Potenties komen niet duidelijk naar voren in verkeersmodel.
- Zal belangrijke impact hebben verschuiving aantal voertuigkilometers → zeker voor verplaatsingen lange afstand
- Concurrentie HOV-lijnen
 - Minder doorrekenen kwaliteit tov tijd en kost (hoger tarief)
 - Stations veelal decentraal van kernen gelegen tov HOV-lijnen
 - Hoger tarief

REGIONALE HOOGWAARDIGE VERBINDENDE BUSLIJNEN

Zeer positief	Positief	Beperkt gebruik
<ul style="list-style-type: none"> • Waregem – Roeselare <ul style="list-style-type: none"> • ca. 2700 gebruikers HOV • In combinatie opwaardering reguliere buslijn 11 en 12 (60' naar 30') nog eens ca. 1300 extra reizigers • ca. 4400 extra gebruikers op bundel → concurrentie trein • Waregem – Avelgem – Spiere – (Moeskroen) <ul style="list-style-type: none"> • Ca. 2900 gebruikers HOV • Ca. 2700 extra reizigers in bundel (zeker ontsluitende lijn Waregem- Vichte – Avelgem) • Niet zo zeer doorgaande relaties 	<ul style="list-style-type: none"> • Kortrijk – Tielt <ul style="list-style-type: none"> • ca.840 bijkomende reizigers in bundel door HOV • Bij ook opwaarderen bestaande lijn Kortrijk – Tielt naar 30': extra ca. 450 reizigers • ca. 3000 gebruikers HOV (dus deels wegtrekken van reguliere lijn) • Kortrijk – Avelgem <ul style="list-style-type: none"> • ca. 3400 extra reizigers door vervangen reguliere lijn met HOV (beide 30') • deels reizigers van HOV Kortrijk – Evals • HOV naast reguliere buslijn; extra 500-tal reizigers • Ca. 1800 tot 3000 gebruikers HOV (indien naast reguliere buslijn of niet) • Roeselare – Menen – Rijsel <ul style="list-style-type: none"> • Route via Ledegm: ca. 2200 gebruikers en via N32 ca. 1300 gebruikers HOV • Maar daling van totaal aantal reizigers in bundel in basisscenario door wegvallen ontsluitende lijn. • Transitie scenario met ontsluitende buslijn als aanvulling → tot 2200 extra reizigers door HOV en koppeling naar Rijsel • Oudenaarde – Waregem <ul style="list-style-type: none"> • Ca. 1950 reizigers HOV via Kruishoutem tov ca. 1650 via Petegem • In combinatie opwaardering lijnen 58 en 59 (60' naar 30') nog eens ca. 900 extra reizigers 	<ul style="list-style-type: none"> • Kortrijk Spiere <ul style="list-style-type: none"> • Ca. 1100 bijkomende reizigers voor HOV (30') in bundel (basisscenario) • Ca. 640 bijkomende reizigers voor reguliere buslijn (60') in bundel (Transitiescenario) • ca. 1300 gebruikers HOV (deels gebruikers HOV naar Hoog-Kortrijk) • Roeselare – Doornik via E403 <ul style="list-style-type: none"> • Ca. 1150 gebruikers HOV • Oudenaarde – Avelgem: <ul style="list-style-type: none"> • Geen grote verschillen door route. Wel meerwaarde ontsluitende lijn opwaarderen naast HOV • ca. 1250 extra reizigers op bundel (ook opwaardering ontsluitende verbinding) • Ca. 1050 gebruikers HOV

* Cijfers verkeersmodel: dit zijn geen exacte cijfers, maar moeten relatief worden bekeken en steeds beoordeeld in combinatie met de overige lijnen in de bundel en de aanpassingen in dienstregeling tov van de referentiesituatie.

REGIONALE HOOGWAARDIGE VERBINDENDE BUSLIJNEN

Verbinden steden zonder trein en sterke assen door landelijk gebied om op aan te takken

- Scoren globaal goed op vlak van gebruik. Trekken ook nieuwe reizigers aan.
- Goede stijging OV gelinkt aan kernen in landelijke gebieden
- Inzet op middellange afstand → impact op voertuigkilometers
- Variaties in route – geen eenduidige conclusies – verder onderzoek nodig

UIT REACTIES MURAL:

- Regionale hoogwaardige verbindende buslijnen hebben een aanvullende functie tov de trein. Invullen ontbrekende verbindingen in het spoornet of verbindingen die nu te traag door een overstap tussen stedelijke gebieden (vb. Waregem – Roeselare, Menen – Roeselare, ...).
- Regionale hoogwaardige verbindende bussen halen het niet van trein op vlak van snelheid → aanvullend op trein en meer tussenstops als meerwaarde
- Snelheid is in perspectief te plaatsen – steeds meer wegen worden 30 km/u.

STEDELIJKE HOV-LIJNEN

- **Menen – Kortrijk – Waregem:**
 - Opwaardering lijnen 40 en 75 van 30' naar 15' (Basisscenario) geeft ca. 2200 extra reizigers op bundel
 - Behouden lijnen 40 en 75 op 30' en daarnaast HOV met 15' geeft ca. 6600 extra reizigers op de bundel.
 - HOV Menen – Kortrijk heeft ca. 3800 reizigers en HOV Kortrijk – Waregem ca. 4900 reizigers
 - Duidelijke concurrentie met trein op deze as.

STEDELIJKE HOV-LIJNEN

- **HOV Kortrijk:**
 - Zat reeds in referentie
 - Lijn 1 en 2 ca. 5900 reizigers
- **HOV Kortrijk-Oost:**
 - Ca. 1500 reizigers (lijn 9 van 30' naar 15' en doorsteken naar AZ Groeningen)
 - Te kleine detailgraad voor conclusie en deel reizigers verschoven naar HOV Kortrijk – Avelgem welke sneller is

VOORSTEDELIJK NETWERK

- Door combinatie van maatregelen en detailgraad moeilijk conclusies te trekken
- Duidelijke stijging OV in stedelijke band

Keuzes voorlopig beleidscenario

Na afweging in de werkgroep zijn volgende voorstellen van aanpassing aan de werkhypothese 2 uit de visienota opgenomen in het voorlopige beleidscenario.

Treinnetwerk:

- Opnemen van een gefaseerde uitwerking.
- Opnemen van minimaal 1 snelle IC-verbinding Kortrijk- Brugge die doorrijdt naar Oostende
- Station Lendeleda wordt gezien als een bouwsteen op langere termijn. Pas na realisatie van 2 snelle verbindingen tussen Kortrijk en Brugge moet worden bekeken of dit wenselijk is. Tegen 2030 wordt een hoogwaardige regionale busverbinding opgenomen die Lendeleda vlot ontsluit naar Kortrijk en Roeselare.

Busnetwerk:

- Hoogwaardige regionale busverbinding Roeselare – Moeskroen via E403 → niet weerhouden. Kan een mogelijke route zijn voor specifiek werknemersvervoer bij verdere uitwerking vervoer op maat.
- Toevoegen te onderzoeken hoogwaardige regionale busverbinding: Menen – Metrohalte C.H. Dron in Tourcoing vanuit de potenties op deze as (grensoverschrijdend niet in verkeersmodel) en het creëren van een volwaardige knoop met aansluiting op metronet Lille aan metrostation C.H; Dron.
- HOV naar Kortrijk-Oost → niet weerhouden. Deze ontwikkelingspool wordt goed ontsloten door een combinatie van een voorstadslijn en een hoogwaardige regionale busverbinding (Kortrijk- Avelgem). Deze vormen samen reeds een hoog frequente verbinding tussen station van Kortrijk en Kortrijk-Oost.
- HOV naar Kortrijk-Noord → niet weerhouden. Deze ontwikkelingspool wordt goed ontsloten door een combinatie van een voorstadslijn en een hoogwaardige regionale busverbinding (Kortrijk- Tielt). Deze vormen samen reeds een hoog frequente verbinding tussen station van Kortrijk en Kortrijk-Noord.
- Waregem-Zuid: naast ontsluiting door hoogwaardige regionale busverbinding Waregem- Avelgem is er ook potentie voor specifiek werknemersvervoer.

ONDERBOUWING KEUZES VOOR WEGENCATEGORISERING EN VRACHTROUTENETWERK

Selectiemethodiek wegencategorisering en vrachtroutenetwerk

Om de nieuwe wegencategorisering in de praktijk om te zetten wordt een dubbele benadering gebruikt: Enerzijds wordt er voortgebouwd op de beslissingsboom, afkomstig uit de studie omtrent de nieuwe wegencategorisering. De selectie op basis van deze beslissingsboom vormt de eerste aanzet van de categorisering. Anderzijds is vanuit de eigenheid van de regio deze methodiek verfijnd zodat de categorisering afgestemd is op maat van de vervoerregio. De selectiemethodiek is zeer theoretisch dus wordt verrijkt door inzichten vanuit de lokale en bovenlokale actoren en gemeenten in de vervoerregio die ook vat hebben op wat dit zou betekenen in praktijk. Ondanks de opgestelde methodiek is het dus mogelijk dat bepaalde wegen die eerder geselecteerd waren toch niet weerhouden zijn dankzij voortschrijdende inzichten.

Voor het vrachtroutenetwerk is voortgebouwd op het uitgewerkte hoofd- en regionaal vrachtroutenetwerk (bron – 2010-2013). In 2013 is dit voorstel verder verfijnd door Leiedal op interlokaal niveau. Dit net was doorgesproken met de gemeenten van de regio.

Vanuit de visie om het vrachtroutenetwerk en de wegencategorisering sterk op elkaar af te stemmen is de bespreking van beide netwerken steeds samen verlopen zowel binnen de thematische werksessies als in de werkgroep.

Nieuwe wegencategorisering

De vervoerregio's bouwen samen met Vlaanderen aan een nieuwe wegencategorisering. Deze bouwt een visie op drie niveaus, internationaal en interregionaal doorgaand verkeer op het hoofdwegenet, regionaal en interlokaal verkeer op het dragend wegennet en lokaal verkeer op het lokale wegennet. De opzet van de nieuwe wegencategorisering ondersteunt de visie van de vervoerregio van enerzijds vlotte doorstroming op het dragende wegennet en anderzijds ontraden van doorgaande verplaatsingen in de mazen tussen dit dragend wegennet.

Het voorstel voor de nieuwe wegencategorisering is uitgewerkt in de studie "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling", uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT en Patrick Maes. De Vlaamse overheid en de vervoerregio's analyseren de studie en zetten deze om in concrete voorstellen in samenspraak met alle belanghebbenden op het terrein. Als vervoerregio mogen we advies uitbrengen over de hoofdwegen, de belangrijkste verbindingen op

internationaal en interregionaal niveau. De vervoerregio is verantwoordelijk voor het voorstel van selectie voor de verbindingen op regionaal en interlokaal niveau, namelijk het dragend wegennet.

Op 7 oktober 2020 werd het verzameldecreet goedgekeurd door het Vlaams parlement met daarin onder andere de algemene principes van de nieuwe wegencategorisering en de zes nieuwe categorieën. Een voorstel voor de hoofdwegen ligt reeds voor. Binnen de krijtlijnen van het RMP formuleren de vervoerregio's vervolgens een voorstel voor selectie van het dragend wegennet. Echter kunnen de regio's wel aanbevelingen doen over de selectie van hoofdwegen. De definitieve selectie zal dan door de Vlaamse overheid vastgelegd worden in een Besluit, waardoor de oude categorisering dan definitief opgeheven zal zijn.

Selectiemethodiek wegencategorisering regionale en interregionale wegen

In de studie van 2019 is een beslissingsboom uitgewerkt voor de selectie van de hoofdwegen en regionale wegen. Hierbij wordt o.a. rekening gehouden met stedenhiërarchie, aantal en aandeel vrachtwagens, omrijfactor, aandeel en afstanden doorgaand verkeer, type van verbinding.. ('Naar een slim, veilig en robuust wegennet' van AWW (Mint nv, Patrick Maes en Universiteit Antwerpen - [Wegennetwerk | Vlaanderen.be](http://Wegennetwerk|Vlaanderen.be)))

Het netwerk van hoofdwegen is uitgewerkt op Vlaams Niveau en het bestaande voorstel omvat in de VVR de E17, E403 en A19. In de studie werd reeds een voorstel gedaan van selectie van regionale wegen. Aftoetsing en verfijning van de regionale wegen en verdere uitwerking van interlokale wegen is aan de vervoerregio.

Om de nieuwe wegencategorisering van het dragende net in de praktijk om te zetten wordt een dubbele benadering gebruikt:

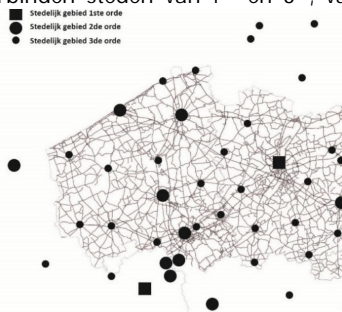
- Top-Down: eerst volgen we de aangereikte beslissingsboom voor de indeling van de categorieën om tot een eerste aanzet en structuur te komen. Deze wordt afgetoetst aan het voorstel van regionale wegen uit de studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet'.
- Bottom Up: daarna gaan we aan de slag met bijkomende criteria opdat de categorisering op maat van de vervoerregio zou zijn.

Top Down obv beslissingsboom studie:

Via de beslissingsboom wordt uitgegaan van volgende criteria voor de selectie van de regionale wegen wegennet: Er is geen specifieke selectie van interregionale wegen, maar voorstellen van interlokale wegen kunnen het resultaat zijn van de beslissingsboom.

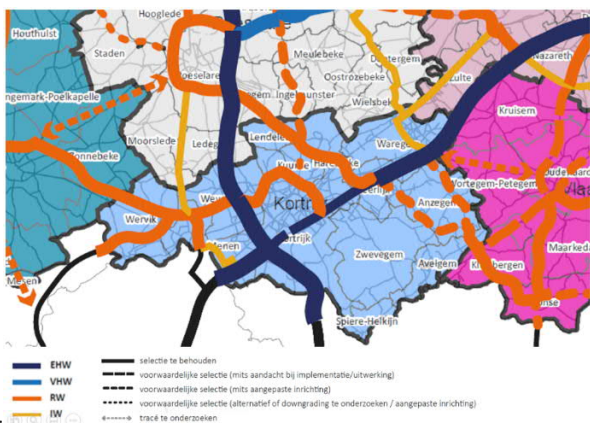
De regionale wegen worden geselecteerd op basis van volgende criteria:

- Verbinden steden van 1^{ste} en 3^{de}, van 2^{de} en 3^{de} en tussen 3^{de} orde onderling



- Omrijfactor via Hoofdwegen >1,3
- Minimaal 1 bijkomend basis criterium: Overwegend regionaal verkeer (60%, 20-40km), meer dan 500 vrachtwagens/etmaal of >10% vrachtverkeer

Daarnaast geeft de studie een voorstel van selectie op basis van deze criteria. Onderstaande kaart geven het voorstel van selectie uit de studie weer



Voorstel selectie regionale wegen uit studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet' (Mint nv, Patrick Maes en Universiteit Antwerpen)

Op de volgende figuur wordt een overzicht gegeven van de selectie van de routes obv de beslissingsboom uitgewerkt in de vervoerregio.



Voorstel selectie obv toepassing beslissingsboom vanuit vervoerregio.

Gezien de netwerkstructuur van het dragende wegennet in rastervorm worden geen regionale of interlokale wegen getrokken tot in het centrum van elke kern of naar elke attractiepool of Hoppinpunt. Om de bestemming te bereiken kunnen bijgevoel de laatste kilometers wel via lokale wegen afgelegd worden. Hiermee wordt vermeden dat wegen die op regionaal niveau geen verbindende rol spelen geselecteerd worden, louter omdat de rasterstructuur vervolledigd zou kunnen worden.

In volgend overzicht wordt de selectie van de routes obv de beslissingsboom beschreven:

Europese Hoofdweg (cfr selectie Vlaanderen)

- E17: Europese hoofdweg → onderdeel van het TEN-T netwerk
- E403: Europese hoofdweg -> onderdeel van het TEN-T netwerk

Vlaamse Hoofdweg (cfr selectie Vlaanderen)

- De A19 is sinds de opmaak van het voorstel uit de studie geselecteerd als Vlaamse Hoofdweg. De selectie is gebaseerd op verplaatsingsgegevens uit het verkeersmodel. Er wordt ingeschat dat de grensoverschrijdende verplaatsingen onderschat zijn waardoor de weg niet was geselecteerd als hoofdroute.

Regionale weg

- R8: regionale weg
→ verbinding van stedelijk gebied 2^e (Kortrijk) naar 3^e (omliggende steden) orde en voldaan aan 2 randvoorwaarden (regionaal verkeer en >500 vrachtwagens per etmaal)
- N58 van Wervik (N58) richting Armentières: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Menen-Armentières) en voldaan aan alle randvoorwaarden (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal en >10% vrachtverkeer)
- N32 van Menen (A19) richting Tourcoing: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Lille) en 3^e (Menen) orde en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)
- N391/N8 van Kortrijk (R8) naar Avelgem en Kluisbergen, richting Ronse/Oudenaarde: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Kortrijk) en 3^e orde (Ronse/Oudenaarde)) en voldaan aan 2 randvoorwaarden (regionaal verkeer en >500 vrachtwagens per etmaal)
- N382 van Waregem (E17) naar N43, richting Tielt: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Waregem-Tielt) en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)
- N382/N36 van Waregem (E17) naar Kerkhove (N8) richting Ronse/Oudenaarde: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Waregem-Ronse/Oudenaarde) en voldaan aan 2 randvoorwaarden (regionaal verkeer en >500 vrachtwagens per etmaal)

OPMERKING: De vervoerregio geeft aan enkel akkoord te kunnen gaan met de opname van de N382 wanneer aan volgende randvoorwaarden wordt voldaan: de realisatie van een omleidingsweg in functie van de verkeersleefbaarheid en afstemming op federaal niveau omtrent vrachtroutes en de invoering van tolheffing.

- N50 van Kortrijk (R8) naar Tielt
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Kortrijk) en 3^e (Tielt) orde en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)
- N36 van Roeselare/Izegem naar Harelbeke (N50) richting Kortrijk: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Roeselare) en 3^e (Harelbeke) orde en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)

Interlokale weg

- N32 van Menen (A19) naar Roeselare: interlokale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Roeselare) en 3^e (Menen) orde en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)
- N366/N58 van Menen (N32) richting Moeskroen: interlokale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Moeskroen) en 3^e (Menen) orde en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)
- N43 van Waregem (N382) naar Deinze: interlokale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Waregem-Deinze) en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)
- N327 van Waregem (N43) naar Tielt: interlokale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Waregem-Tielt) en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)

Niet selectie tov voorstel uit studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet' van AWW (Mint nv, Patrick Maes en Universiteit Antwerpen)

- N36: Niet geselecteerd: verbinding Roeselare-Ronse kan ook via andere RW's of IW's met een omrijfactor van <1,3

Bijkomende criteria regionale wegen en methodiek interlokale wegen

Na het toepassen van deze beslissingsboom zijn volgende toetsen gedaan voor een verfijning van de wegencategorisering en afstemming op de kenmerken van de regio.

Verfijning regionale wegen:

- Alle regionale logistieke knopen moeten ontsloten worden door een regionale weg.
- Verbindingswegen tussen grote kernen (>1500 inwoners) met een belangrijke HB-relatie (meer dan 500 verplaatsingen) over een afstand van meer dan 20km, dan wordt de weg geselecteerd als regionale weg.

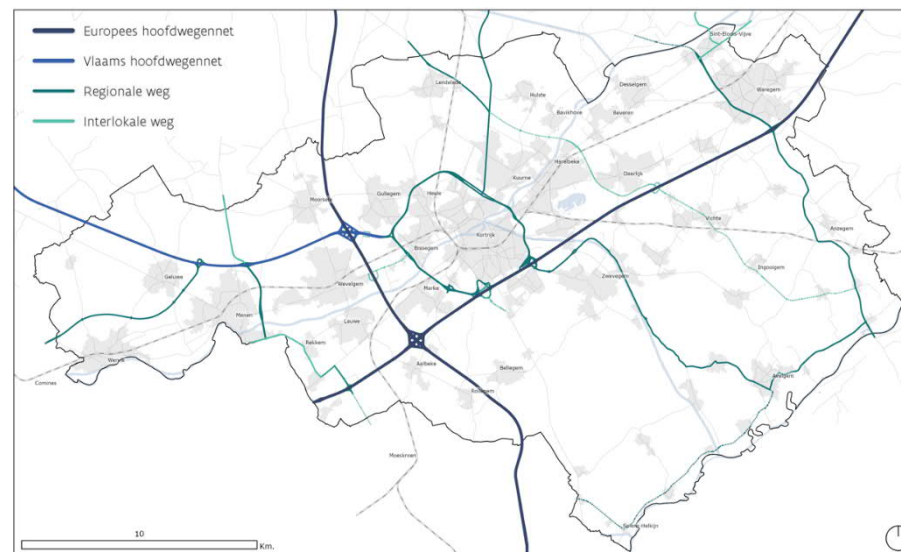
Methodiek verfijning dragend wegennet met interlokale wegen:

- Verbindingswegen tussen grote kernen (>1500 inwoners) met een belangrijke HB-relatie (meer dan 500 verplaatsingen) over een afstand van meer dan 10 km, dan wordt de weg geselecteerd als interlokale weg."
- Ruimtelijke ontwikkelingspolen en belangrijkste voorzieningen worden minimaal ontsloten door een interlokale weg indien deze nog niet zijn ontsloten door de selectie van regionale wegen.
- Interregionale en regionale Hoppinpunten en carpoolparkings zijn vlot bereikbaar vanaf het dragende wegennet.
- Indien de overwegende afstandsklasse over de verbindingsweg groter is dan 20 km, dan wordt de weg geselecteerd als interlokale weg.
- Alle op- en afritten van Europese hoofdwegen sluiten aan op minimaal een interlokale weg of hoger."

Hierbij wordt bij elke selectie uitgegaan van volgende aannames:

- Bij elke selectie die overwogen werd gekeken of de omrijfactor via het hoofdwegennet (of eerder geselecteerde dragende verbindingswegen) groter is dan 1,3. Zo niet, dan wordt de weg niet geselecteerd tenzij dit de visie van de vervoerregio tegenspreekt.

De toepassing van deze methodiek resulteerde in volgend voorstel dat als basis heeft gediend voor de verdere bespreking in met de gemeenten, lokale en bovenlokale actoren.



De aanvulling op basis van deze verfijning zijn aangegeven in stippellijn.

- N58 van afrit E17 tot ingang LAR: regionale weg ipv interlokale weg → ontsluiting regionale logistieke knoop
- N58 ten zuiden van de E17: interlokale weg ipv lokale weg → verbinding Moeskroen-Moorsele (>20km)
- Afrittencomplex Gullegem A19: interlokale weg ipv lokale weg → afrittencomplex van een Vlaamse hoofdweg
- N8 tussen E17 en R8: interlokale weg ipv lokale weg → afstandsklasse >20km en ontsluiting luchthaven
- N323a van afrittencomplex 't Ei tot rondpunt met N50 thv 't Hoge: interlokale weg ipv lokale weg → Ontsluiting van een ruimtelijke ontwikkelingspool
- N512 van Spiere tot N58 (Wallonië): regionale weg ipv lokale weg → verbinding Moeskroen-Avelgem (>20km)
- N353 van Avelgem tot Spiere: regionale weg ipv lokale weg → Verbinding Moeskroen-Avelgem (>20km)
- N36 van N50 tot Vichte: interlokale weg ipv lokale weg → verbinding Vichte-Lendeledede/Harelbeke (>20km)
- N36 van Vichte tot N382 (Kaster): interlokale weg ipv lokale weg → afstandsklasse >20km
- N382 van N43 tot RTW: regionale weg ipv lokale weg → ontsluiting regionale logistieke knoop

Basis vrachtroutenetwerk

In het verleden zijn reeds pogingen ondernomen om tot een afgestemd, regio breed beleid te komen. In opdracht van MOW werd in 2010 immers een methodiek uitgewerkt om een vrachtroutenetwerk op meso-niveau (het niveau tussen de hoofdwegen en lokale wegen) uit te bouwen.

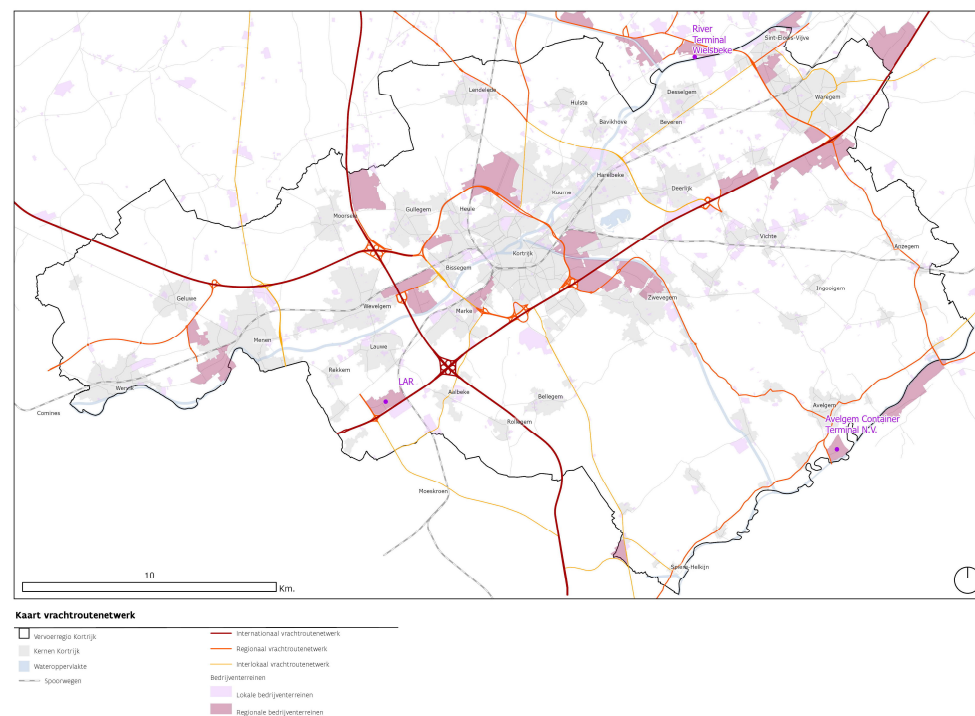
Sinds de opmaak van de methodiek in 2010 is het project lange tijd 'on hold' gezet. Binnen het kader van de vervoerregio's zou het vrachtroutenetwerk verder uitgewerkt en geïmplementeerd kunnen worden.

Binnen de vervoerregio Kortrijk heeft Leiedal alvast verder gewerkt op de Vlaamse aanzet (zie figuur hiernaast). Deze aanzet is de basis voor de discussie binnen de regio.

Voor de indeling van de routes wordt uitgegaan van volgende:

- **Hoofdvrachtroutenetwerk (internationaal vrachtroutenetwerk in voorstel Leiedal):** vormt de basis van het VRN. Het verbindt (inter)nationale poorten en attractiezones met elkaar. Basisraster.
- **Regionaal VRN:** Ontsluit de attractiepolen van regionaal belang richting het hoofdvrachtroutenetwerk en maakt waar nodig connecties binnen het hoofdvrachtroutenetwerk om te grote omrijfactoren te voorkomen (vb. selectie N8/N353/N382). De focus ligt op het vervolledigen (en robuuster maken) van het hoofdvrachtroutenetwerk (doorgaand verkeer op bovenregionaal niveau) en het ontsluiten van de regionale bedrijvigheid (bestemmingsverkeer op regionaal niveau).
- **Aanrijroutes (nog interregionaal vrachtroutenetwerk in voorstel Leiedal):** Hebben tot doel de basis te vormen waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken en ontsluiten richting het hoger VRN. De routes lopen over gemeentegrenzen heen. Doorgaand verkeer op lokaal niveau is dan ook toegestaan. Op (boven)regionaal niveau wenst het geen doorgaand verkeer te faciliteren. (=> nadenken over mogelijkheden om gebruik van doorgaand verkeer op regionaal niveau te ontraden vb. ANPR-camera's, controle adhv OBU-data?,...)
- **Lokale VRN:** aan te duiden door de lokale overheden. Ontsluiten de lokale bedrijvigheid richting hoger VRN. Enkel herkomst- of bestemmingsverkeer is hier welkom.

..



Voorstel selectie vrachtroutenetwerk waarop verder wordt gewerkt(Leiedal).

Verfijning van de selectie met gemeenten, lokale en bovenlokale actoren

De visie van de vervoerregio en de situatie op het terrein is steeds bepalend in de keuze van de verbindingswegen. De selectiemethodiek is zeer theoretisch dus wordt verrijkt door inzichten vanuit de lokale en bovenlokale actoren en gemeenten in de vervoerregio die ook vat hebben op wat dit zou betekenen in praktijk. Ondanks de opgestelde methodiek is het dus mogelijk dat bepaalde wegen die eerder geselecteerd waren toch niet weerhouden zijn dankzij voortschrijdende inzichten.

Gezien de wens van de vervoerregio om wegencategorisering en vrachtroutenetwerk maximaal op elkaar af te stemmen zijn beide netwerken steeds samen besproken.

N366 tussen centrum Mene en N32:

Dit segment is niet wenselijk om te selecteren. Doorgaand verkeer door Halluin is niet wenselijk. Conclusie: segment niet selecteren in WC. Of VRN

N366 tussen N32 en LAR/N58

De verbinding A19 – E17 is niet wenselijk om langs N32 en centrum Rekkem te lopen. Doorgaand vrachtverkeer in centrum Rekkem en langs Barakken is niet gewenst. N366 heeft functie voor lokaal vrachtverkeer, maar niet van dien aard dat selectie als aanrijroute gewenst is. De weg heeft wel een verbindende route voor Rekkem en wordt in WC geselecteerd als interlokale weg. Conclusie: niet selecteren als in vrachtroutenetwerk. Selecte als interlokale weg in WC, mits maatregelen voor werven doorgaand vrachtverkeer.

N8 tussen N58 (Mene) – N303 (Geluvel)

Vanuit de vervoerregio Westhoek wordt gevraagd om een interlokale weg te voorzien tussen Geluwe en de A19.

De vervoerregio Kortrijk kan deze vraag niet volgen. Een interlokale weg tussen Ieper en Mene is niet gewenst. Deze verbindende functie wordt gezien op de A19. Vanuit het principe van omlidingsfactor van 1,3 is deze ook niet geselecteerd. Ook de relatie Geluvel – Mene is niet geselecteerd binnen de gebruikte selectiemethodiek en wordt gezien als lokale verbinding.

N303 tussen A19 en Wervik

Vanuit de vervoerregio Westhoek wordt gevraagd om een interlokale weg te voorzien tussen de A19 en Wervik.

De vervoerregio Kortrijk kan deze vraag niet volgen. Vanuit Wervik wordt de aansluiting op de A19 gezien via de N58. Een interlokale weg doorheen de kern van Kruseke is niet

gewenst. Geluvel – Wervik is niet geselecteerd binnen de gebruikte selectiemethodiek en wordt gezien als lokale verbinding.

N8 tussen N32 (Mene) – A403 (Wevelgem)

Niet geselecteerd in VRN, wel in bestaande WC, niet in voorstel WC (Wevelgem – Mene) op minder dan 10 km → gezien als lokaal verkeer)

Werkgroep kan zich vinden in niet selectie van dit deel van de N8 in beide netwerken.

N32 tussen A199 en Roeselare

De vervoerregio Kortrijk heeft op basis van de beschreven methodiek de N32 geselecteerd als interlokale weg en aanrijroute voor het vrachtverkeer.

N32 tussen A19 en Tourcoing

Deze as is geselecteerd als regionale weg voor personen- en vrachtverkeer Af te stemmen met Frankrijk.

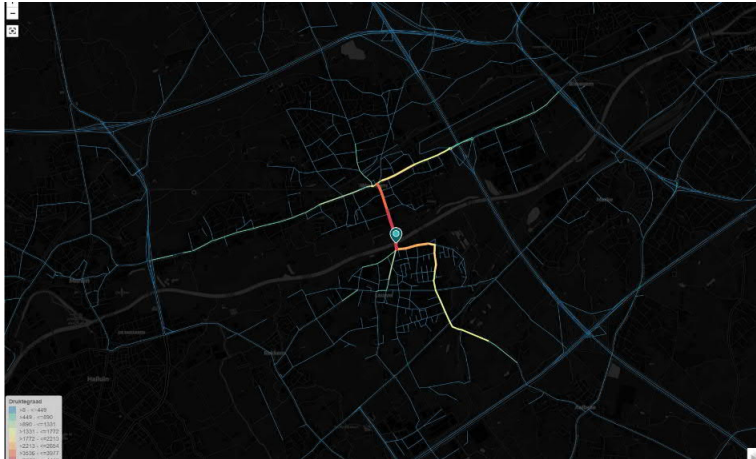
As Lauwestraat - Wevelgemstraat – Larstraat - Dronckaertstraat

De gemeentes geven een problematiek van sluipverkeer voor vrachtwagens aan.

Resultaten SLA (brug tussen Lauwe en Wevelgem): vracht volgt mooi het hogere wegennet. Geen sluipverkeer vast te stellen uit deze data. Wel vracht dat over brug tussen Lauwe en Wevelgem rijdt naar N8.

De werkgroep geeft aan dat er een vrachtverbod komt om tussen Lauwe en Wevelgem te rijden (twee aparte zones 'uitzonderlijk plaatselijk verkeer') Vrachtverkeer over de brug tussen Wevelgem en Lauwe is te vermijden/verminderen. Er moet nog afstemming gebeuren tussen Wevelgem en Mene voor de gewenste lokale vrachtroutes.

De route heeft een eerder lokale functie in het vrachtroutenetwerk. Niet opgenomen in VRN of WC.



De SLA's zijn opgemaakt op basis van de gegevens van de OBU's van de kilometerheffing (Bron: OBU data – Vlaamse Overheid...)

N58 tussen E17 en Moeskroen

Deze as is geselecteerd als regionale weg voor personen en aanrijroute voor vrachtverkeer Af te stemmen met Wallonië.

Bruggestraat tussen N32b en Krommebeekstraat

Menen vraagt opnemen van deze weg in WC. Achtergrond: Het krp Moorselestraat x N32 zal in de toekomst al sterker belast worden door de ontwikkeling van RUP Hagewinde. Alle inrijdend verkeer van deze verkaveling dient via dit kruispunt te passeren. De Moorselestraat zelf is op vandaag al sterk belast door sluipverkeer. Wanneer het krp Moorselestraat x N32 ook voor Menen- Oost als belangrijkste ontsluiting wordt gezien, kan dit een verdere negatieve invloed hebben op de verkeersdruk aldaar. Aan het kruispunt Bruggestraat x Krommebeekstraat is een onderzoek lopende naar de ontwikkeling van een kantorensite met een 2000-tal arbeidsplaatsen. Hun hoofdontsluiting ook voorzien langs het reeds druk bezette krp Moorselestraat x N32 lijkt dan ook moeilijk.

Vanuit de wegencategorisering wordt gewerkt met een rasterstructuur waarbij de dragende wegen inzetten op het verbinden van kernen. Het ontsluiten van de ontwikkelingen wordt gezien als lokale vrachtroutes. Menen neemt dit op binnen de lokale wegencategorisering Hierbij kan vanuit de bedrijvzones lokale vrachtroutes

worden voorzien naar het krp Moorselestraat x N32 en Krommebeekstraat x N32 indien dit gewenst is vanuit gewenste ontsluiting van de site.

Omleiding vracht richting Frankrijk via E403

Vrachtwagens komende van Frankrijk mogen vandaag geen gebruik maken van de E17, maar moeten rondrijden via de E403. Aan Franse zijde leeft de vraag om dit principe ook in de omgekeerde rijrichting toe te passen. De vervoerregio dient hierover in dialoog te gaan met de Franse overheid. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de ontsluiting van de LAR (gelegen langs de E17). Een verbod op vracht in beide richtingen zou verstrekende gevolgen kunnen hebben voor de ontwikkeling van deze multimodale knoop

N343-Muizelstraat tussen A19 en Sint-Eloois-Winkel

Vanuit de vervoerregio MidWest wordt gevraagd om een interlokale weg te voorzien tussen Sint-Eloois-Winkel en de op- en afrit van de A19 te Gullegem.

De vervoerregio kan zich vinden in deze selectie op voorwaarde dat er geen route wordt geselecteerd door het centrum van Gullegem. Vanuit MidWest is voorstel gedaan van de N343-Muizelstraat.

Daarnaast is het niet wenselijk om een doorgaande route te selecteren voor het VRN. Een aanrijroute wordt voorzien op de N343, maar deze stopt aan de bedrijvzone.

De gemeente Wevelgem vraagt bij deze selectie structurele verbeteringen te onderzoeken voor de aansluiting met het hogere wegennet om verdere filevorming (ook ten gevolge van nieuwe industriezone Sint-Eloois-Winkel) thv de Rijksweg tegen te gaan.

Wegen binnen de R8

Vanuit het principe van de rasterstructuur zijn er geen wegen geselecteerd binnen de R8. Om de bestemming te bereiken moeten de laatste kilometers via lokale wegen verlopen. Hiermee wordt vermeden dat wegen die op regionaal niveau geen verbindende rol spelen geselecteerd worden, louter omdat de rasterstructuur vervolledigd zou kunnen worden.

Door geen wegsegmenten binnen de R8 te categoriseren als regionale/interlokale weg wordt 1 maas bekomen. Hierdoor is alle verkeer binnen de R8 bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer dat over Kortrijk moet (bvb Ingelmunster-Menen), neemt dan in principe steeds de R8 en zal niet door Kortrijk-centrum gaan.

Westelijke tak van R8 tussen aansluiting A19 en E17

Oostelijke deel R8 tussen E403 en E17. Het is niet wenselijk dat mensen van E17 gaan, R8 nemen om A19/E403 aan te sluiten. Dit deel van de R8 heeft een belangrijke rol te vervullen als verdeelweg. Voertuigen die geen bestemming in omgeving van R8 en langs de verdeelroutes vanaf de R8 moeten hier niet rijden. Selectie als aanrijroute in VRN behouden en opnemen als interlokale weg in WC.

N50 tussen R8 – Wallonië

Geselecteerd in VRN interlokale weg, niet in bestaande WC, niet in voorstel WC

De N50 is niet geselecteerd in het voorstel gezien Spiere, Helkijn en Kooigem minder dan 1500 inwoners hebben. Deze regio wordt gekenmerkt door zeer verspreide bebouwing in meerdere kernen. De combinatie van deze kernen verantwoordt de selectie van een interlokale route tussen Spiere en Kortrijk langs de N50

Na voortschrijdende inzichten dat op een interregionale weg geen verkeer is gewenst dat een regionale maas doorkruist en lokaal snelheidsremmende maatregelen mogelijk zijn in kernen wordt deze weg toch geselecteerd als interlokale weg.

De N50 heeft geen grote functie voor verzamelen lokaal vrachtverkeer (weinig bedrijvigheid, behalve Spiere Bareel dat aansluit via de N311 op de E403. Geen selectie in VRN.

Tussen Hoog-Kortrijk en de E17 geeft de werkgroep de voorkeur aan om de N323a te selecteren ipv de N50. Moet nog verder bekeken worden ivf inrichting knooppunten en gewenste stedelijke programma's langs de N50 op Hoog Kortrijk en ook het aspect leefbaarheid in deze omgeving (zie K-R8). In het vrachtroutenetwerk wordt N323a geselecteerd als aanrijroute ivf ontsluiting Hoog-Kortrijk.

N43 tussen R8 – N58 (thv Paradijs)

Geselecteerd in VRN als interregionale weg, wel in bestaande WC (secundaire weg), niet in voorstel WC

De werkgroep geeft aan dat regionaal doorgaand verkeer niet gewenst is op deze as. De route heeft wel een verzamelende functie voor de lokale bedrijvigheid. Conclusie: selecteren als aanrijroute – niet in WC.

Op de werkgroep van 24/02/2022 is gevraagd om de mogelijke selectie van deze as als interlokale weg te heroverwegen en af te stemmen met Wallonië.

Na voortschrijdende inzichten dat op een interregionale weg geen verkeer is gewenst dat een regionale maas doorkruist en lokaal snelheidsremmende maatregelen mogelijk zijn in kernen wordt deze weg toch geselecteerd als interlokale weg.

N311 tussen N50 en E403, N50 tussen N311 en grens Wallonië en N353 tussen Spiere en N50

Aansluiting vanuit AVCT en kernen Avelgem en Spiere-Helkijn naar E403 moet afgestemd worden met de bevoegde instanties in Frankrijk. Voorlopig route via N353 geselecteerd als regionaal (WV en VRN) en N511 als interlokaal/aanrijroute. Voor de ontsluiting van de bedrijvigheid tussen landsgrens en Pecq is route via N50 en N511 geselecteerd als interlokale route/aanrijroute. Dit is cfr. de selectie in het VRN op de kaart van Leiedal.

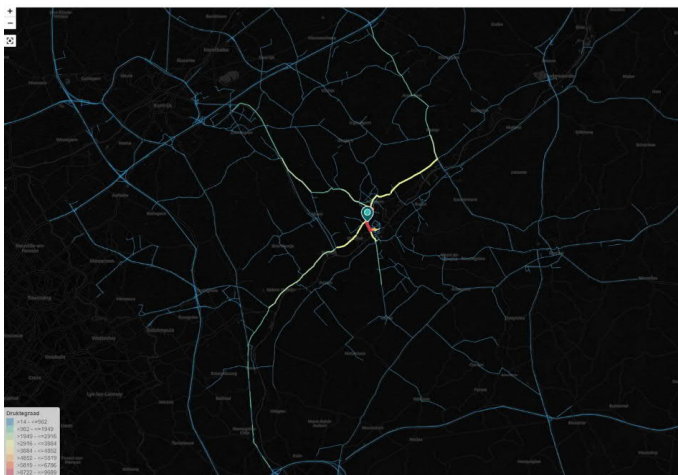
Na voortschrijdende inzichten dat de regionale wegen afgebakende mazen moeten vormen zijn deze verbindende wegen geselecteerd als regionale wegen. Anders wordt de regionale maas hier wel zeer groot. Deze wegen gaan niet door een dorpskern waardoor lokale snelheidsremmende maatregelen, zoals mogelijk bij interlokale wegen niet van toepassing zijn.

Voor vracht wordt dit niet aangepast. Af te stemmen met Wallonië wat hier de gewenste vrachtroute naar de E403 is.

N391A tussen N353 – Wallonië ivf ontsluiting AVCT

Geselecteerd in VRN interlokale weg, niet in bestaande WC, niet in voorstel WC

Als ontsluitingsweg voor AVCT (regionale pool) in het VRN als een regionale route voorzien tot aan AVCT (laatste deel van de route van E17 naar AVCT, nl. tussen N8 en AVCT wordt gezien als aanrijroute). De werkgroep geeft aan geen meerwaarde te zien in selectie als verbindende as in de WC. Dit is echter af te stemmen met Wallonië. Wallonië heeft een vrachtverbod ingesteld (SLA geeft echter wel gebruik aan door vrachtwagens). Waardoor rondgereden moet worden, met hinder in kernen op Vlaams grondgebied (vb. Spiere) tot gevolg.



De SLA's zijn opgemaakt op basis van de gegevens van de OBU's van de kilometerheffing (Bron:...OBU data – Vlaamse Overheid...)

Conclusie: niet selecteren als dragend wegennet. Aansluiting naar regionaal bedrijvenzone voorzien in vrachtrouten netwerk. In dialoog blijven gaan met Wallonië.

Op de werkgroep van 24/02/2022 is gevraagd om de mogelijke selectie van deze as als interlokale weg te heroverwegen en af te stemmen met Wallonië.

N8, N36 en N382 in zuiden van de vervoerregio

Ten zuiden van de E17 dient het doorgaande regionale verkeer maximaal te worden gebundeld op de N8 en de N382. Hierbij zijn maatregelen nodig om de verkeersleefbaarheid in kernen langsheen deze assen (Avelgem en Anzegem), te garanderen. Dit hangt samen met het lopende onderzoek naar een omleidingsweg voor beide gemeenten.

De routes van de N8 en de N382 doorheen de kern van respectievelijk Anzegem en Avelgem is op vandaag een aandachtspunt voor de leefbaarheid. De combinatie van de N8 en N382 als regionale weg in het zuiden van de regio vangt de verkeersdruk, op. De selectie van beide als regionale weg is belangrijk om het verkeer door de kernen langs deze regionale wegen te spreiden.

Vanuit de gemeente Anzegem is volgende standpunt aangegeven: "Het gemeentebestuur wenst dat de N382 een categorisering als interlokale weg krijgt, tot dat er op federaal niveau een vrachtrouten netwerk voor gans België is uitgetekend. Indien er toch zou beslist

worden om de N382 te categoriseren als regionale weg, moet er een km-heffing voorzien worden die hoger is dan deze op N60 en N8".

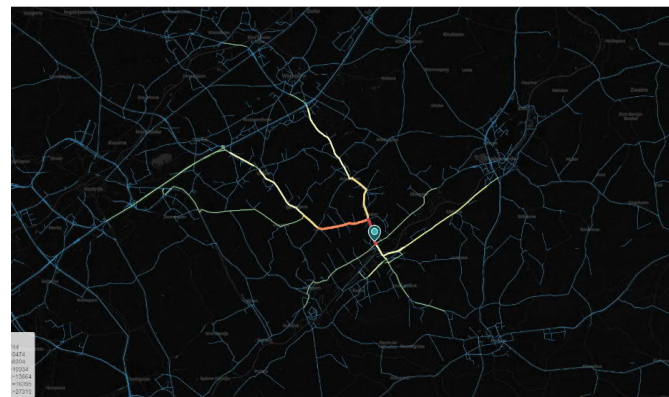
De gemeente Avelgem geeft aan dat de selectie van zowel de N8 als de N382 als regionale weg het uitgangspunt is. Dit moet zich weerspiegelen in de signalisatie. Het is niet wenselijk om vanuit de signalisatie enkel de N8 aan te geven als gewenste route.

N36 tussen E17 – Kaster

Niet in bestaande WC en niet in VRN, wel in voorstel WC (relatie vanuit Vichte plus aandeel doorgaand verkeer)

De N36 werd recent heraangelegd met de bedoeling om het doorgaand vrachtverkeer te ontmoedigen. N36 heeft wel functie voor lokaal vrachtverkeer, maar niet van dien aard dat selectie als aanrijroute gewenst is.

Voor vrachtverkeer is het wenselijk keuzes te maken en het vrachtverkeer niet te spreiden over 3 assen in het zuidelijke deel van de VVR. Selectie van N8, N382 en N36 is te veel voor vrachtverkeer. 2 van de 3 selecteren en daar inzetten op verbeteren routes voor vrachtverkeer rekening houdende met leefbaarheid kernen. Voor personenwagens is deze as wel een belangrijke route voor interlokaal verkeer.



De SLA's zijn opgemaakt op basis van de gegevens van de OBU's van de kilometerheffing (Bron:...OBU data – Vlaamse Overheid...)

Conclusie: niet selecteren als in vrachtrouten netwerk. Selecte als interlokale weg in WC, mits maatregelen voor weren doorgaand vrachtverkeer.

N8 tussen N382 (Kerkhove) en aansluiting N60 (Oudenaarde)

De vervoerregio Kortrijk ziet deze weg als een regionale weg in de wegencategorisering en regionale vrachtroute. Een regionale aansluiting van Kluisbergen op de VHW N60 is gewenst ifv het spreiden van het verkeer. Anders zal dit een bijkomende druk leggen op de verkeersleefbaarheid voor de kernen zoals Anzegem en Avelgem (regionale routes N8 en N382).

De Vlaamse Ardennen geeft aan de N8 op haar grondgebied te zien als een interlokale verbinding. Voor de oost-west relatie wordt geen maasdoorsnijding gezien met een regionale weg. Selectie van de N8 als regionale weg is niet gewenst gezien de relatie Oudenaarde – Waregem en Oudenaarde – Kortrijk niet via een route over de VVR Kortrijk wordt gezien, maar via een route over de N60 en E17.

Na bespreking van deze tegenstelling met de vervoerregio Vlaamse Ardennen:

- Vanuit VVR Kortrijk is de selectie van de N382 en het traject van de N8 vanaf de N382 tot de E17 (Kortrijk Oost) als regionale weg te verantwoorden vanuit de ontsluiting van de containerterminal Avelgem. Een selectie van het verdere deel van de N8 vanaf de N382 tot Ronse als regionale is niet noodzakelijk voor het functioneren van het bovenlokale wegennet in deze regio.
- De vervoerregio Kortrijk kan zich vinden in de selectie van de N8 tussen Kerkhove en de N60 als interregionale weg op voorwaarde dat het ontsluiten van het zuiden van de vervoerregio Kortrijk op interlokaal niveau (vb Avelgem – Oudenaarde) gewaarborgd blijft voor zowel vracht- als personenvervoer. Dit houdt in dat bijvoorbeeld geen eenzijdig vrachtverbod mag worden ingevoerd langsheen deze verbinding.

Aansluiting N453 op N8 te Kerkhove

De kern Petegem wordt niet verbonden door een IW gezien er minder dan 1500 inwoners zijn (ca. 800). De as wordt niet geselecteerd als IW gezien route tussen N8 te Kerkhove en Oudenaarde parallel kan verlopen via N8. Rol binnen de wegencategorisering af te stemmen met VVR Vlaamse Ardennen.

Vanuit het VRN vraagt de vervoerregio Kortrijk deze as op te nemen als aanrijroute ifv het bedrijf Naessens.

Na afstemming met de VVR Vlaamse Ardennen is voorgesteld deze route niet op te nemen als een aanrijroute. Buiten het bedrijf Naessens is langsheen deze as weinig industrie aanwezig. Het gaat hier eerder om een lokale problematiek. Een oplossing moet

worden gezien in de selectie van een lokale vrachtroutes in samenspraak met de gemeentes Wortegem-Petegem en Oudenaarde.

N357 tussen Waregem - Tielt

Niet in bestaande WC en niet in VRN, wel in voorstel WC (relatie Waregem -Tielt)

De problematiek rond doorgaand vrachtverkeer is reeds uitvoerig besproken tussen Waregem en buurgemeente Wielsbeke. Een aantal ingrepen zijn reeds gedaan voor wren doorgaand vrachtverkeer. Momenteel wordt er aan een vrachtwagensluis gewerkt. Voor personenverkeer kan deze weg worden ingezet als interlokale route

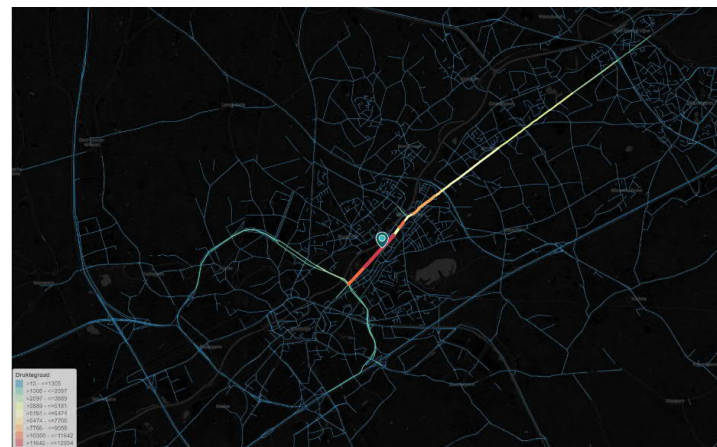
Conclusie: niet selecteren als in vrachtroutenet. Selecte als interlokale weg in WC, mits maatregelen voor wren doorgaand vrachtverkeer.

N43 tussen R8 – N36 (Harelbeke)

Niet geselecteerd in VRN, secundaire weg in bestaande WC, niet in voorstel WC

Selectie van dit wegsegment zal bijkomend verkeer trekken door het centrum van Harelbeke. Niet wenselijk. Werkgroep kan zich vinden in voorstel nieuwe WC.

Segment heeft echter wel een ontsluitende rol voor vrachtverkeer dus geen vrachtverbod. De ontsluitende rol is zeer lokaal en niet van dien aard om een selectie als aanrijroute te verantwoorden.



De SLA's zijn opgemaakt op basis van de gegevens van de OBU's van de kilometerheffing (Bron:...OBU data – Vlaamse Overheid...)

N43: N36 (Harelbeke) – N382 (Waregem)

Geselecteerd in VRN interlokale weg, secundaire weg in bestaande WC, niet in voorstel WC (gezien E17 parallel)

De selectie van dit segment zou leiden tot bijkomend verkeer op het stuk van de N43 tussen de R8 en de N36. Dit is niet wenselijk. Doorgaand verkeer (zowel personen als vracht is niet gewenst op dit wegsegment.

De as heeft echter wel een belangrijke functie voor de ontsluiting van lokale bedrijvigheid. De werkgroep geeft aan dat vrachtverkeer op deze as eerder ifv lokale bedrijvigheid is gewenst. Conclusie: niet opnemen in wegencategorisering. Wel behouden als aanrijroute in VRN. Dit betekent niet dat doorgaand vrachtverkeer is gewenst.

Na voortschrijdende inzichten dat op een interregionale weg geen verkeer is gewenst dat een regionale maas doorkruist en lokaal snelheidsremmende maatregelen mogelijk zijn in kernen en afstemming met de vervoerregio MidWest wordt deze weg toch geselecteerd als interlokale weg.

N382b – R36 – N437 tussen Waregem en Kruisem

Het bedrijventerrein Driepachten wordt gewenst te ontsluiten naar de N459 en de E17. Waregem geeft aan dat selectie van de N382 als aanrijroute voor vracht gewenst is ifv het bundelen van de stromen voor loonwerkers die grondverzet doen voor bouw- en wegeniswerken, Deze zijn te beschouwen als vervoer van zaken en dus geen landbouwvoertuigen. Zij moeten net als elk ander vrachtvoertuig de tonnageverboden respecteren. En deze voertuigtypes kunnen zich hierdoor niet verplaatsen langs de hoofdweg.

Na afstemming met de VVR Vlaamse Ardennen wordt voorgesteld deze weg niet op te nemen als IW of aanrijroute in het VRN. Vanuit de relatie Oudenaarde – Waregem wordt geen verbindende relatie gezien op bovenlokaal niveau op deze as (nog voor personenvervoer als vrachtvervoer). De relatie Kruisem – Waregem is lokaal verkeer.

De ontsluiting van de bedrijvenzone Driepachten is voorzien via de N459 en de E17. Deze as heeft daarom geen rol ifv een interregionale ontsluiting voor vrachtverkeer. Voor de

problematiek van de vrachtontsluiting voor loonwerkers (dit gaat om voertuigen die niet op de autosnelwegen of autowegen zijn toegelaten) is met de vervoerregio Vlaamse Ardennen afgesproken dat een oplossing moet worden gezocht in de selectie van de lokale vrachtroutes. Dit betekent niet dat alle

Verdere onderzoek en dialoog tussen de gemeentes Waregem, Kruisem en Zulte is noodzakelijk voor het opvangen van een lokale problematiek van vrachtverkeer gerelateerd aan bedrijvenzone Zaubeeke dat geen gebruik kan maken van de hoofdontsluiting in relatie tot het op- en afrittencomplex E17. Het gaat hier over lokaal vrachtverkeer tussen de bedrijvenzone en bestemmingen in Waregem en verder. De N437 tussen Waregem en Kruisem is niet geselecteerd als een interlokale weg of aanrijroute van het vrachtrouten netwerk. In afwachting van een structurele oplossing voor deze problematiek mogen er langs de N437 geen beperkende maatregelen voor vrachtverkeer worden geïmplementeerd.

N357 tussen ring Waregem en N43

Is geselecteerd als aanrijroute in het voorstel van Leiedal. De werkgroep geeft aan dat doorgaand verkeer hier niet is gewenst. Dus geen selectie in WC. Gezien eerder lokaal karakter van bedrijvigheid wordt beslist om route niet te behouden als aanrijroute binnen VRN.

Verbinding Waregem – Oudenaarde:

Deze verbinding is aangegeven als te onderzoeken mogelijke verbinding omdat Waregem en Oudenaarde beide kernen zijn van niveau 3. Op vlak van gebruik is deze relatie echter eerder beperkt. De werkgroep geeft aan deze relatie als niet wenselijk te zien in de WC. Er wordt aangegeven dat er misschien wel mogelijkheden zijn voor overige modi. Deze relatie is ook als missing link naar voren gekomen bij OV en fiets.

N36 tussen N8 (Kluisbergen) en Ronse

De vervoerregio Kortrijk ziet deze weg als een interregionale weg in de WC en aanrijroute in het VRN vrachtroute. Doorgaand verkeer van Ronse naar de E17 wordt gezien via de VHW N60 en niet via de VVR Kortrijk.