ORIËNTATIENOTA

VERVOERREGIO KORTRIJK

Hoe is onze mobiliteit vandaag georganiseerd? Hoe worden onze netwerken gebruikt? Zijn er knelpunten? Welke verplaatsingsrelaties zijn er? Hoe verplaatsen we ons?

Een blik op mobiliteit in onze regio.

COLOFON

Titel: Oriëntatienota Vervoerregio Kortrijk

Versie 2.2

Datum: 06/11/2020

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

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

Verantwoordelijke uitgever:
Vlaamse Overheid
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

INHOUDSTAFEL

INLEIDING EN AANLEIDING VAN DE OPGAVE 7

2.1 Vervoerregio Kortrijk 8
2.2 Situering binnen het beleid 9
2.3 Proces 11
2.4 De oriëntatienota 15

MOBILITEIT IN DE REGIO VANDAAG 17

2.1 Situering vervoerregio Kortrijk 18
2.2 Voetgangers 22
2.3 Fiets 26
2.4 Openbaar vervoer 42
2.5 Auto 66
2.6 Logistiek en vracht 78
2.7 Impact wegverkeer 98

RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN VERPLAATSINGSGEDRAG 103

3.1 De regio vandaag: gelijktijdig landschap 104
3.2 Regionale ruimtelijke visies 110
3.3 Belang van nabijheid 114
3.4 Voorzieningen 120
3.5 Mobiliteitsmagneten 122
3.6 Vervoersstromen 128
3.7 Verplaatsingsgedrag 130
3.8 Vervoersarmoede 133

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN 137

4.1 Demografische ontwikkelingen 138
4.2 Economische ontwikkelingen 142
4.3 Toenemende inname onbebouwde ruimte 145
4.4 Toename van mobiliteit in Vlaanderen 146
4.5 Technologische ontwikkeling en nieuwe vormen van mobiliteit 148
4.6 Klimaatuitdagingen 150
4.7 Meer initiatieven uit de samenleving 152
4.8 Regionale samenwerking 153

ANALYSE 153
5.1 Mobiliteit en ruimte 154
5.2 Fiets 156
5.3 Openbaar vervoer 164
5.4 Auto 170
5.5 Logistiek en vracht 176
5.6 Knooppunten 180
5.7 Wat hebben we geleerd uit de participatiemomenten 186

CONCLUSIE 191

BIJLAGEN 199

1

INLEIDING EN AANLEIDING VAN DE OPGAVE

Mobiliteit is een thema dat gemeente grenzen overstijgt. In de vervoerregio Kortrijk werken 13 gemeenten en diverse actoren samen aan mobiliteit in hun regio. Wat is een vervoerregio? Wat doet ze? Hoe past deze oriëntatienota in het proces?

2.1 VERVOERREGIO KORTRIJK

Op basis van het principe 'basismobiliteit' had iedere Vlaming tot voor kort op enkele honderden meters van zijn deur een bus- of tramhalte, ook als hiervoor geen vraag was. Met de invoering van het decreet 'basisbereikbaarheid' wil de Vlaamse overheid het aanbod beter afstemmen op de noden; dit met een belangrijke rol voor de lokale besturen.

Hiervoor wordt Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's. Met de inrichting van vervoerregio's en de daarbij horende vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan de mobiliteitsuitdagingen van de toekomst.

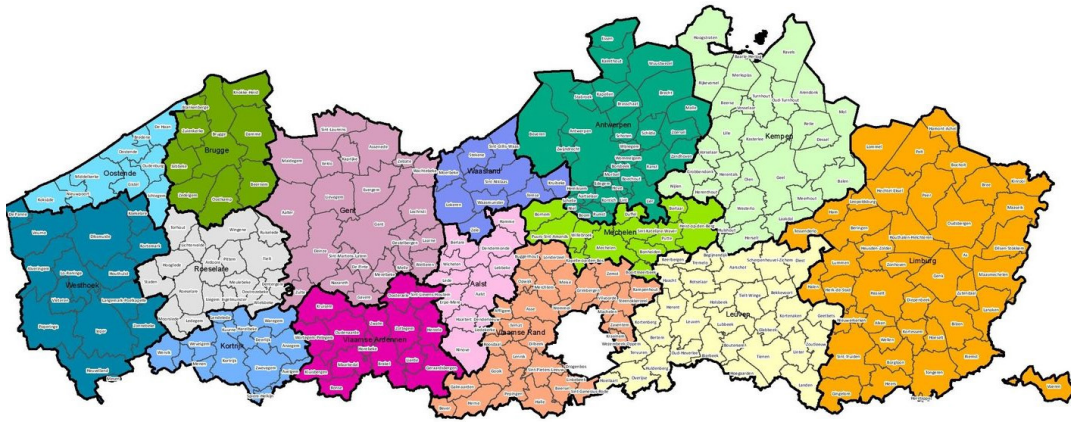
Vervoerregio Kortrijk omvat 13 gemeenten en bestrijkt 402,9 km2. In 2017 telde de vervoerregio 306.512 inwoners. Het gaat om een kleine regio die dicht bevolkt is.

De vervoerregio Kortrijk bestaat uit de gemeenten:

- Anzegem
- Avelgem
- Deerlijk
- Harelbeke
- Kortrijk
- Kuurne
- Lendelede
- Menen
- Spiere-Helkijn
- Waregem
- Wervik
- Wevelgem
- Zwevegem

Andere vaste partners binnen de vervoerregio Kortrijk zijn het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, De Vlaamse Waterweg (DVW), Intercommunale Leiedal, de provincie West-Vlaanderen en het Departement Omgeving.

De vervoerregio poogt ook over de grenzen heen te kijken. Daarom worden ook actoren uit andere vervoerregio's en uit Wallonië (TEC) en Frankrijk. (Eurometropool, Ilevia) betrokken. Op die manier wordt een grensoverschrijdende afstemming voorzien.



2.2 SITUERING BINNEN HET BELEID

De opmaak van een regionaal mobiliteitsplan en deze oriëntatienota kadert in de uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid (22/06/2019). Het decreet basisbereikbaarheid 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 Vlaamse mobiliteitsbeleid gaat uit van acht basisprincipes. Als je deze acht principes samenlegt, spreken we van basisbereikbaarheid.

1. Verplaatsingsnoden als vertrekpunt
Samen met de lokale besturen en hun inwoners onderzoeken we wat de werkelijke verplaatsingsnoden zijn en hoe we het aanbod van de verschillende vervoersvormen (openbaar vervoer, deelauto's en -fietsen, etc.) binnen de budgettaire mogelijkheden zo goed mogelijk kunnen organiseren.

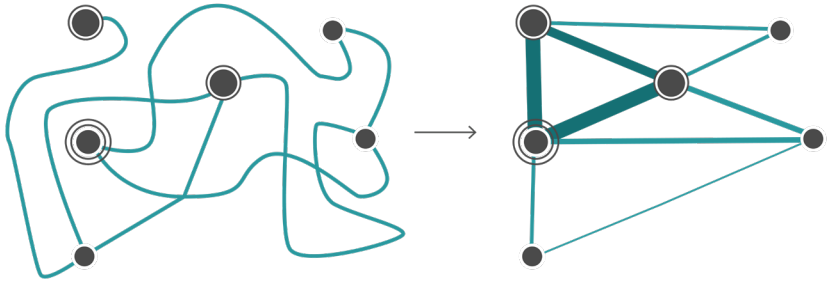
2. Combineren van verschillende vervoersmiddelen
De Vlaamse overheid wil het openbaar vervoer maximaal concentreren op de belangrijke verkeersassen in elke regio. Dit systeem kan alleen goed functioneren als de reiziger makkelijk de overstap kan maken van het ene naar het andere vervoersmiddel.

3. Een gelaagd netwerk van vervoersmogelijkheden
We onderzoeken hoe het openbaar vervoer, het wegennet, de fietsenroutes en de waterwegen kunnen samenvlechten tot een overzichtelijk gelaagd netwerk.

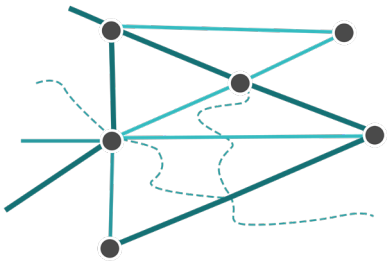
4. Een regionale aanpak
Mobiliteit overstijgt gemeentegrenzen. De 300 Vlaamse gemeenten worden samengebracht in 15 vervoerregio's. Elke regio wordt aangestuurd door een vervoerregioraad die instaat voor de opmaak en het uitrollen van een eigen regionaal mobiliteitsplan.

5. Vlotte doorstroming mogelijk maken
Nadenken over mobiliteit gaat ook over het vastleggen van de 'geschikte' locaties voor bedrijven, woningen, ect... Maar ook over het aanbod van wegen en andere verkeersinfrastructuren en de inrichting ervan. Zorgen voor een betere doorstroming voor de auto, de bus, de tram en de fiets is de opdracht.

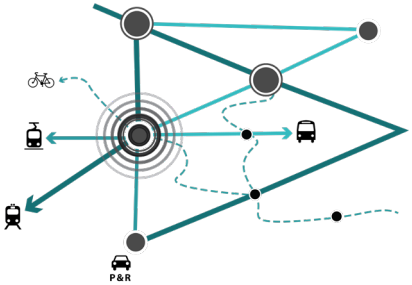
6. Inzetten op duurzame vervoersmiddelen
Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid zet maximaal in op duurzame vervoersmiddelen. Het Vlaams regeerakkoord geeft aan dat "Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Voor de VVR's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50% (De realisatie van deze ambitieuze modal shift wordt zowel op Vlaams als op vervoersregionale schaal gemonitord met het OVG)" Verder zullen we zien dat de modal split in de regio Kortrijk vandaag gekenmerkt wordt door 34% duurzame verplaatsingen. Er is dus ook in de



Vraaggericht en efficiënt



Gelaagd netwerk



Combimobiliteit

regio Kortrijk nog een hele weg te gaan om deze doelstelling te halen. De opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is de kans bij uistek om deze omslag te realiseren.

7. Inzetten op innovatie
Ook de informatie- en communicatietechnologie kunnen worden ingezet om verplaatsingen veiliger, efficiënter en milieuvriendelijker te maken.

8. Verkeersveiligheid aanpakken
In functie van verkeersveiligheid wordt er actiever ingezet op een goede mix van kordate handhaving, investeringen in de infrastructuur en verkeerseducatie.

De bedoeling van het regionale mobiliteitsplan is dat ze de Vlaamse mobiliteitsvisie vertaalt in een visie aangepast aan de specifieke kenmerken en ambities van de regio. Bij de uitwerking van deze visie in scenario's en acties worden de principes van basisbereikbaarheid toegepast op de Vervoerregio Kortrijk.

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.
Hierbij geeft het decreet basisbereikbaarheid aan dat elk mobiliteitsplan afgestemd wordt met enerzijds mobiliteitsplannen van andere niveaus en anderzijds met andere beleidsplannen. De oriëntatienota houdt hiermee rekening. In Bijlage 1 wordt de plannings- en studiecontext van Vervoerregio Kortrijk verder beschreven.

2.3 PROCES

Twee sporen

Het takenpakket van de vervoerregio's in de eerste jaren kan opgedeeld worden in twee sporen. In spoor 1 wordt het regionaal mobiliteitsplan opgemaakt; spoor 2 resulteert op korte termijn in een openbaar vervoerplan.

SPOOR 1: REGIONAAL MOBILITEITSPLAN (LANGE TERMIJN)
In het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan wordt een mobiliteitsvisie, inclusief gekoppelde acties en maatregelen, voor de regio uitgestippeld. Het decreet basisbereikbaarheid geeft hierbij aan dat het regionaal mobiliteitsplan, inclusief de verschillende nota's, niet verordenend is, maar wel richtinggevend.

Het mobiliteitsplan geeft een visie op 2030, met een doorkijk naar 2050. Alle vervoerswijzen komen aan bod, met een visie op het netwerk en ondersteunende maatregelen. 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 opmaak van het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit drie stappen:
- Oriëntatienota
- Synthesenota
- Acties en maatregelen

SPOOR 2: OPENBAAR VERVOERPLAN (KORTE TERMIJN)
Op korte termijn bekijkt de vervoerregio samen met het studiebureau het Openbaar Vervoerplan 2020-2021 dat de Lijn heeft voorgesteld. De vragen vanuit de verschillende gemeentes over de nieuw voorgestelde lijnen worden geëvalueerd vanuit verschillende principes. Op basis hiervan wordt een definitief plan uitgewerkt.

Dit OV-plan gaat uit van de bestaande infrastructuur (met eventuele quick wins). Het openbaar vervoernetwerk wordt op een pragmatische wijze op de bestaande infrastructuur volgens de principes van basisbereikbaarheid toegepast. Het nieuwe OV-plan op korte termijn wordt verwacht in 2022 operationeel te zijn.

Overlegstructuur

AMBTELIJKE WERKGROEP
Om beide plannen uit te werken, komen de mobiliteitsambtenaren van alle steden en gemeenten én de verschillende partners uit de vervoerregio maandelijks samen om als één team het onderzoekswerk te bespreken en mee uit te werken. De resultaten hiervan worden voorgelegd aan de vervoerregioraad.

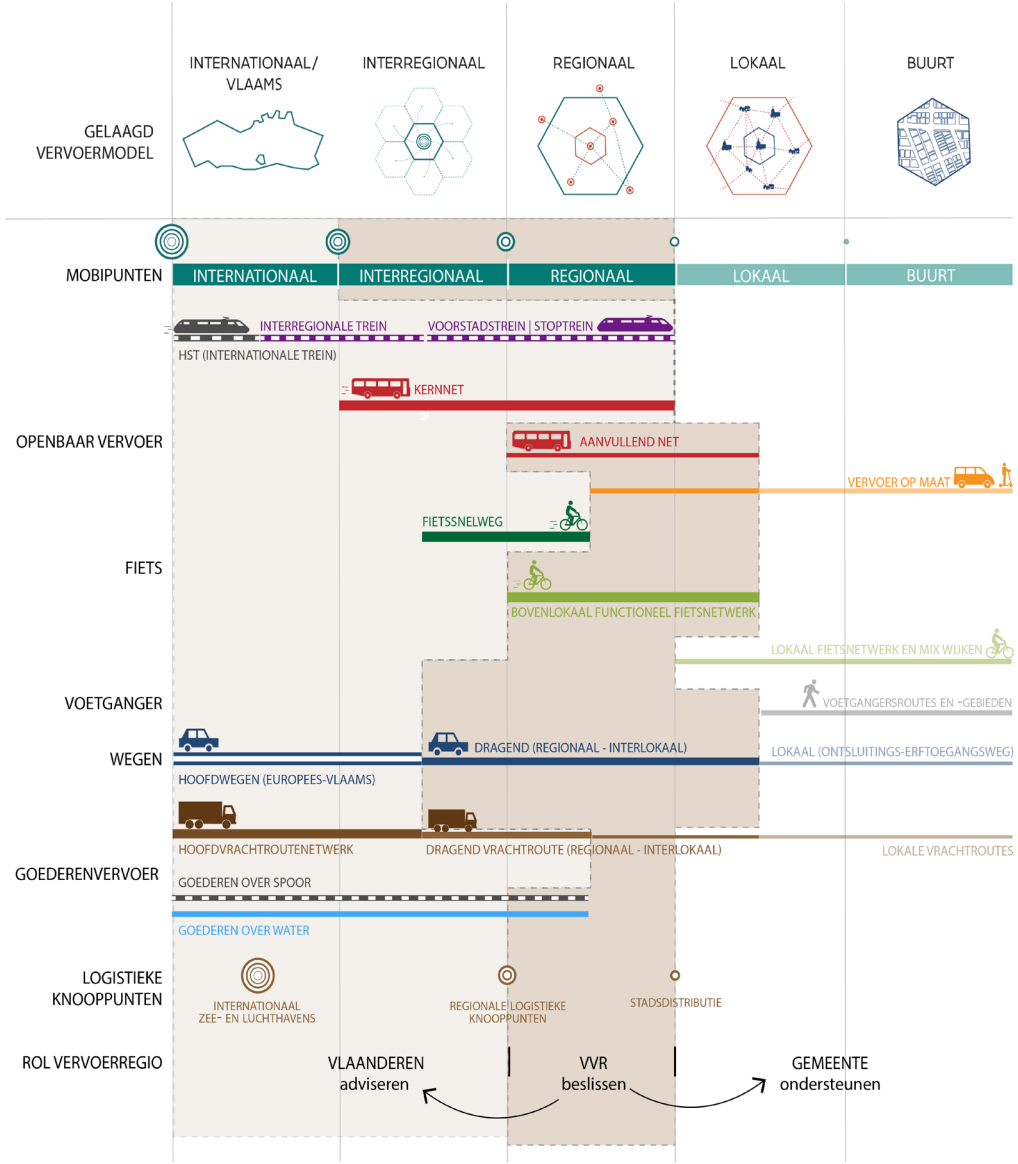
VERVOERREGIORAAD
Elke vervoerregio heeft een vervoerregioraad die de invulling van basisbereikbaarheid in zijn regio bewaakt, stuurt en evalueert. De vervoerregioraad is de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio.

In de vervoerregioraad komen de belangrijkste stakeholders uit alle bestuursniveaus samen. Alle gemeenten uit de regio zijn rechtstreeks vertegenwoordigd, meestal door de burgemeester of de schepen van Mobiliteit. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft de regierol. De andere betrokken Vlaamse mobiliteitsactoren zijn de provincie, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, Ten slotte zetelen ook de Intercommunale Leiedal, de provincie West-Vlaanderen en het Departement Omgeving in de raad.
De vervoerregioraad wordt voorgezeten door een politieke voorzitter van één van de toebehorende gemeenten en een voorzitter van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. In het geval van vervoerregio Kortrijk zijn de voorzitters respectievelijk Vincent Van Quickenborne en Sofie De Meulenaere.

Bevoegdheid

De vervoerregio's zijn nieuwe instellingen die nog volop bezig zijn met het afbakenen van hun bevoegdheden. Het schema op de volgende pagina 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.

M.b.t. mobipunten ligt de taak voor de vervoerregio bij de knooppunten tussen het internationale en het interregionale, het interregionale en en het regionale en he(t regionale en lokale. Treinen (zowel voopr personenvervoer als voor vracht), het waterwegennetwerk en het kernnet zijn Vlaamse materie. 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, regionale en interlokale (vrachtroute) netwerk. Aansluitend zullen de vervoerregios' bepalen waar de regionale logistieke knooppunten het best worden voorzien.



Het gelaagde mobiliteitsaanbod en de rol van de VVR

Participatie

De vervoerregio Kortrijk hecht veel belang aan participatie. Naast een intensief co-creatietraject met de gemeenten en de vaste partners betrekt de vervoerregioraad op regelmatige basis de burgers en het middenveld.

Meer uitleg over de participatiestrategie van de Kortrijkse vervoerregio is terug te vinden in Hoofdstuk 5.7 en de Participatienota in bijlage. Deze nota werd opgemaakt bij de start van het traject en moet gezien worden als een levend document dat in de loop van het proces aangepast wordt naargelang de noden in de verschillende fasen van het proces. Hieronder worden de kernelementen beschreven.

In eerste instantie onderscheiden we drie verschillende groepen van betrokken actoren. De kernspelers (reizigersgroep A) zijn de leden van de werkgroep en de vaste partners. Zij hebben de collectieve verantwoordelijkheid over het proces en het resultaat met betrekking tot de ambities inzake het realiseren van het decreet Basisbereikbaarheid en de opmaak van een gezamenlijk regionaal mobiliteitsplan. Reizigersgroep B bestaat uit maatschappelijke en mobiliteitsactoren zoals TreinTramBus, de Fietsersbond, Febetra, Unizo, de gezinsbond, ouderenverenigingen e.d.. Reizigersgroep C zijn de burgers. Elk van deze actoren wordt in functie van de noden van het proces op een aangepaste manier betrokken.

Een degelijk participatietraject ontwikkelen start met de vraag met welk doel we bepaalde actoren bij het proces willen betrekken. We maken hierbij een onderscheid tussen inhoudelijke doelstellingen en procesdoelstellingen.

Inhoudelijke maken we een onderscheid tussen spoor 1 en spoor 2. In spoor 1 streven we met de participatie naar het realiseren van een onderbouwd regionaal mobiliteitsplan. Om een dergelijk gelaagd project uit te werken zijn verschillende invalshoeken, expertisedomeinen, e.d. nodig. In spoor 1 worden relevante actoren dan ook nauw betrokken. Wat de opmaak van het OV-plan betreft (spoor 2) is participatie van de betrokken actoren hoofdzakelijk gericht op het evalueren van het voorstel voor het aangepaste OV-plan.

Om een beleidsplan finaal ook te kunnen realiseren is het belangrijk de betrokken actoren mee te krijgen in het verhaal. Procesmatige willen we met het participatietraject inzetten op dialoog en verbinding binnen en met een diverse groep van actoren. Daarnaast willen we een krachtig netwerk van actoren samenbrengen die apart en/of samen de uiteindelijke acties uit het regionale mobiliteitsplan gaan realiseren.

Afhankelijk van de verschillende doelstellingen, de fases in het proces en de betrokken actoren stellen we op dit moment in het proces een aantal participatievormen voor het betrekken van de verschillende actoren nl.

- Mobiliteitsforum
- Mobiliteitsatelier
- Mobiliteitscafé's
- Online participatieplatform
- Online bevraging

De hier voorgestelde participatievormen kunnen in de loop van het proces worden bijgestuurd ngl. de noden van het proces.

Aansluitend bij deze participatievormen worden aangepaste communicatiemiddelen ingezet. Het participatieplatform vormt hierbij het basisinstrument.

Samenwerking vandaag

De vervoerregio Kortrijk begint niet van een wit blad. Bestaande samenwerkingen tussen gemeenten zorgen voor een degelijke basis en versterken de vervoerregiowerking.

Hierbij wordt een belangrijke rol in de regio opgenomen door de Intercommunale Leiedal. Leiedal ontstond in 1960 op initiatief van de 13 gemeenten van het arrondissement Kortrijk als intercommunale voor ruimtelijke ordening, economische expansie en reconversie. Leiedal deelt haar middelen en expertise via verschillende vormen van intergemeentelijke samenwerking en (boven)regionale projecten en bundelt hiervoor haar krachten met uiteenlopende andere organisaties en partners. Verschillende studies die de laatste jaren door Leiedal werden gecoördineerd en/of uitgevoerd zoals de 'Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde' en Rekover, vormen mee de basis voor deze oriëntatienota.

Ter volledigheid vermelden we nog de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen waarin beslist werd de vervoerregioraad in te bedden in de werking van het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen. Binnen dit overleg werd een doorstart gegeven aan de geïntegreerde aanpak van de vervoerregio Kortrijk.

Daarnaast dient ook de regiovisie 'Contrei' vermeld te worden. Deze wordt gezien als basis voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten, als basis voor de uitvoering van regionale en lokale acties en inspiratiebron voor de toekomstige ruimtelijke beleidsplannen en voor de toekomstige opbouw van de vervoerslagen in het regionaal mobiliteitsplan.

2.4 DE ORIËNTATIENOTA

Een oriëntatienota

Het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Het plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor. Daarnaast buigt het mobiliteitsplan zich ook over de infrastructuur (wegen, fietswegen, ...) en het goederenvervoer binnen de regio.

De oriëntatienota is een eerste stap in de opmaak van het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan. In de oriëntatienota wordt alle bestaande kennis over mobiliteit in de regio geïnventariseerd. Ze geeft een overzicht van de bestaande netten, en het wensbeeld dat in bestaande studies wordt meegegeven. Daarnaast geeft ze een beeld van de mobiliteitsvraag, de link met ruimte en de mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Ten slotte geeft de oriëntatienota een beeld van de kansen, opportuniteiten, zwaktes en bedreigingen die op basis van de inventarisatie van de netwerken en de wensbeelden kan worden uitgevoerd. In de oriëntatienota worden de verschillende modi afzonderlijk behandeld. Pas wanneer we mogelijke scenario's gaan ontwikkelen worden de verschillende modi samengebracht. Op dat moment confronteren we ze ook met de ruimtelijke ambities voor de regio. De oriëntatienota beschrijft nog geen ambities voor de regio. De ambities en de visie voor de regio vormen het startpunt bij de opmaak van de synthesenota.

Leeswijzer

Om de 'status quaestionis' van mobiliteit in de regio op een heldere manier weer te geven, wordt deze nota in zes hoofdstukken opgedeeld.

Hoofdstuk 1 bespreekt het kader waarbinnen de opmaak van het regionale mobiliteitsplan gebeurt. Wat is een vervioerregio, wat is een regionaal mobiliteitsplan, wat zijn de bevoegdheden van de vervoerregio en hoe verloopt het proces zijn vragen die in dit hoofdstuk aan bod zijn gekomen.

Hoofdstuk 2 beschrijft de mobiliteit in de regio vandaag. We geven voor elke vervoerswijze een overzicht van het vervoersaanbod (netwerk, infrastructuur, gebruik en impact) en schetsen een beeld van het verplaatsingsgedrag in de regio.

Hoofdstuk 3 zoomt in op de link met ruimte en de vervoersvraag in de regio. We geven een beeld van de ruimtelijke vsie voor de regio en bekijken welke vervoersmagneten en -relaties de regio structureren.

Hoofdstuk 4 behandelt de belangrijkstetoekomstige trends en ontwikkelingen op vlak van mobiliteit.. Deze zijn essentieel als we in een volgende stap een mobiliteitsvisie willen opmaken. Zowel algemene als regiospecifieke trends komen aan bod. Ze resulteren in een aantal uitdagingen waar we in de visie een antwoord op zullen moeten bieden.

In hoofdstuk 5 vergelijken we voor elke vervoerswijze de bestaande vervoersvraag met het aanbod en onderzoeken we wat dit betekent in het licht van de visie en ambities uit bestaande studies. Waar het aanbod niet volstaat, zal in een volgende stap naar oplossingen gezocht moeten worden.

Hoofdstuk 6 formuleert een aantal conclusies.

2

MOBILITEIT IN DE REGIO VANDAAG

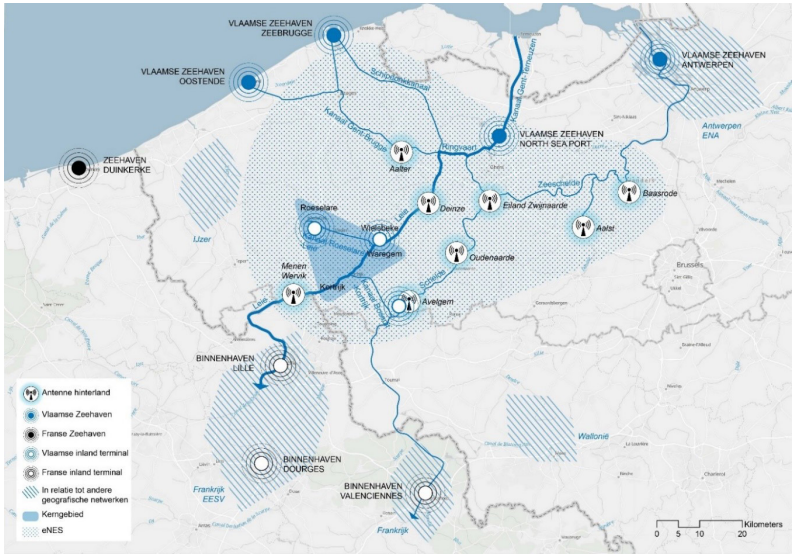
Hoe zien onze mobiliteitsnetwerken er vandaag uit? Hoe worden ze vandaag gebruikt? Welke knelpunten zijn er? In dit hoofdstuk bieden we een kijk op de hedendaagse peronen- en goederen-mobiliteit in de Kortrijkse vervoerregio.

2.1 SITUERING VERVOERREGIO KORTRIJK

In Europa

De Kortrijkse vervoerregio bevindt zich in één van de dichtstbevolkte gebieden van Europa, met een sterke economische activiteit. Die hoge densiteit zorgt voor een groot aantal verplaatsingen op een kleine oppervlakte, zowel van personen als van goederen. Het Vlaamse wegen- en spoornetwerk is in Europa dan ook één van de meest dichte netwerken. In Vervoerregio Kortrijk is dit niet anders. Onderstaande kaarten illustreren dit dichte mobiliteitsnetwerk.

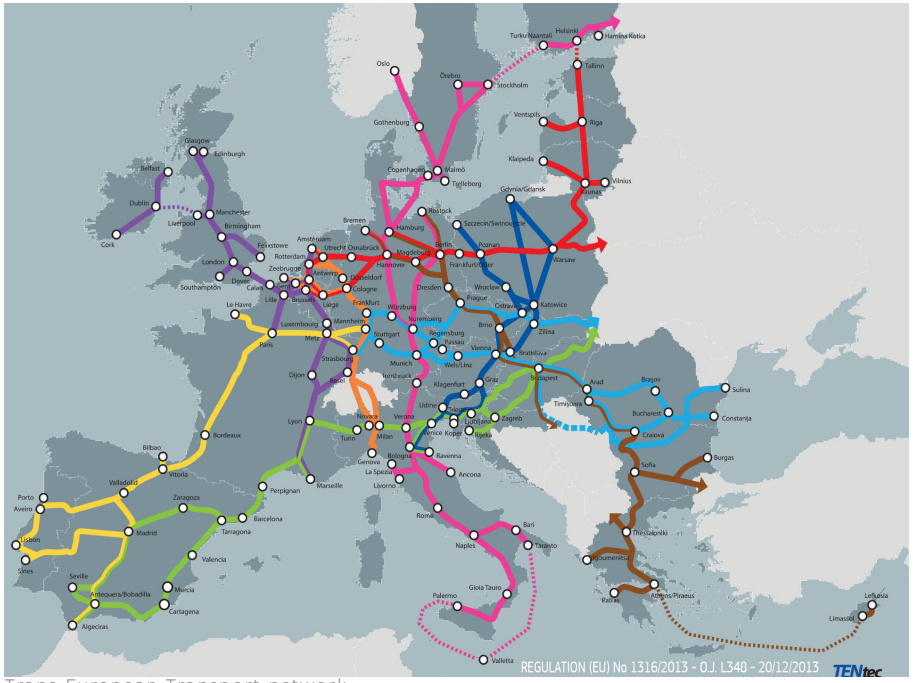
De belangrijkste verkeersstromen worden gefaciliteerd door hoofdassen die deel uitmaken van het Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T). Dat netwerk vormt de Europese ruggengraat voor transport over de landsgrenzen heen en is voor elke vervoerwijze (weg, spoor en binnenvaart) uitgetekend. De vervoersregio wordt doorkruist door een gebundelde infrastructuurband bestaande uit de E17, spoorlijn Gent-Moeskroen-Rijsel en de Leie. Verder vormen de Schelde en de het Kanaal Kortrijk-Bossuit belangrijke assen voor de binnenvaart.



Het Seine-Scheldeproject
Bron: De Vlaamse Waterweg

De regio heeft een belangrijke positie in het Europese Seine-Schelde project binnen TEN-T.

De vervoerregio maakt deel van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik, die werd opgericht om de samenwerking te verbeteren binnen het grensoverschrijdende gebied. De Eurometropool doet de drijvende krachten van de Franse en Belgische deelregio's samenwerken om samen op het terrein concrete acties uit te voeren die alle burgers van de Frans-Belgische regio ten goede komen. Zo worden er heel wat acties opgezet rond de thema's grensoverschrijdende mobiliteit en tewerkstelling.



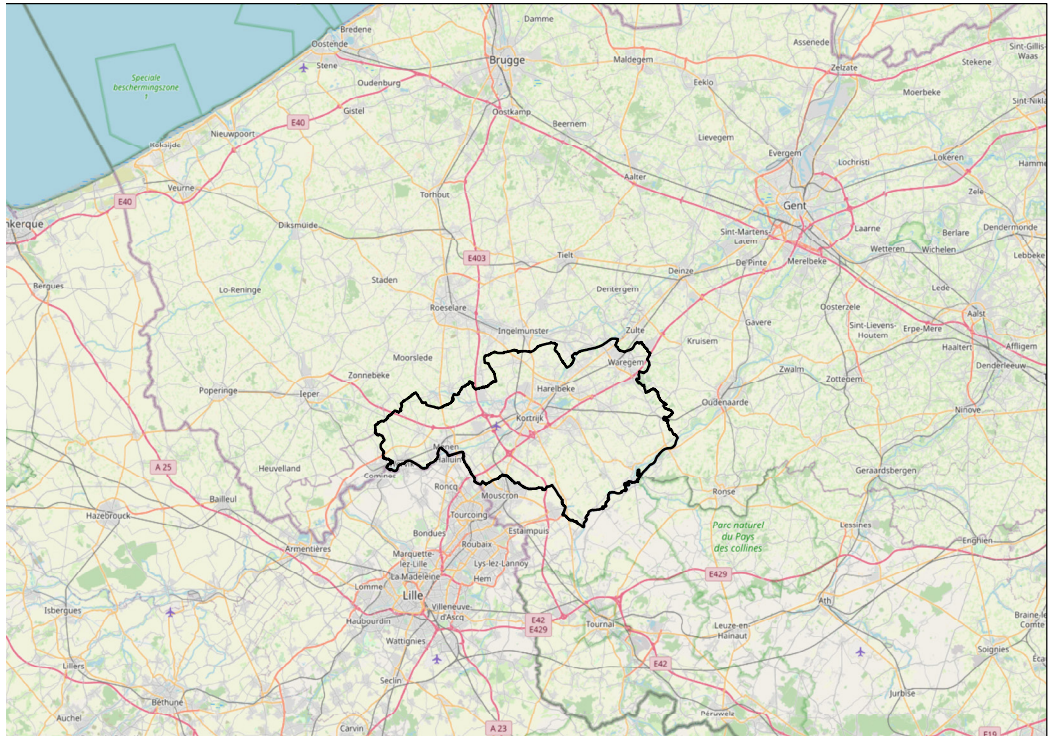
Trans-European Transport network
TEN-T core network corridors
Bron: Europese commissie

In Vlaanderen en West-Vlaanderen

De Kortrijkse vervoerregio is met zijn ca. 310.000 inwoners en 450 km² één van de dichtst bevolkte vervoerregio's in Vlaanderen (694 inwoners/km).

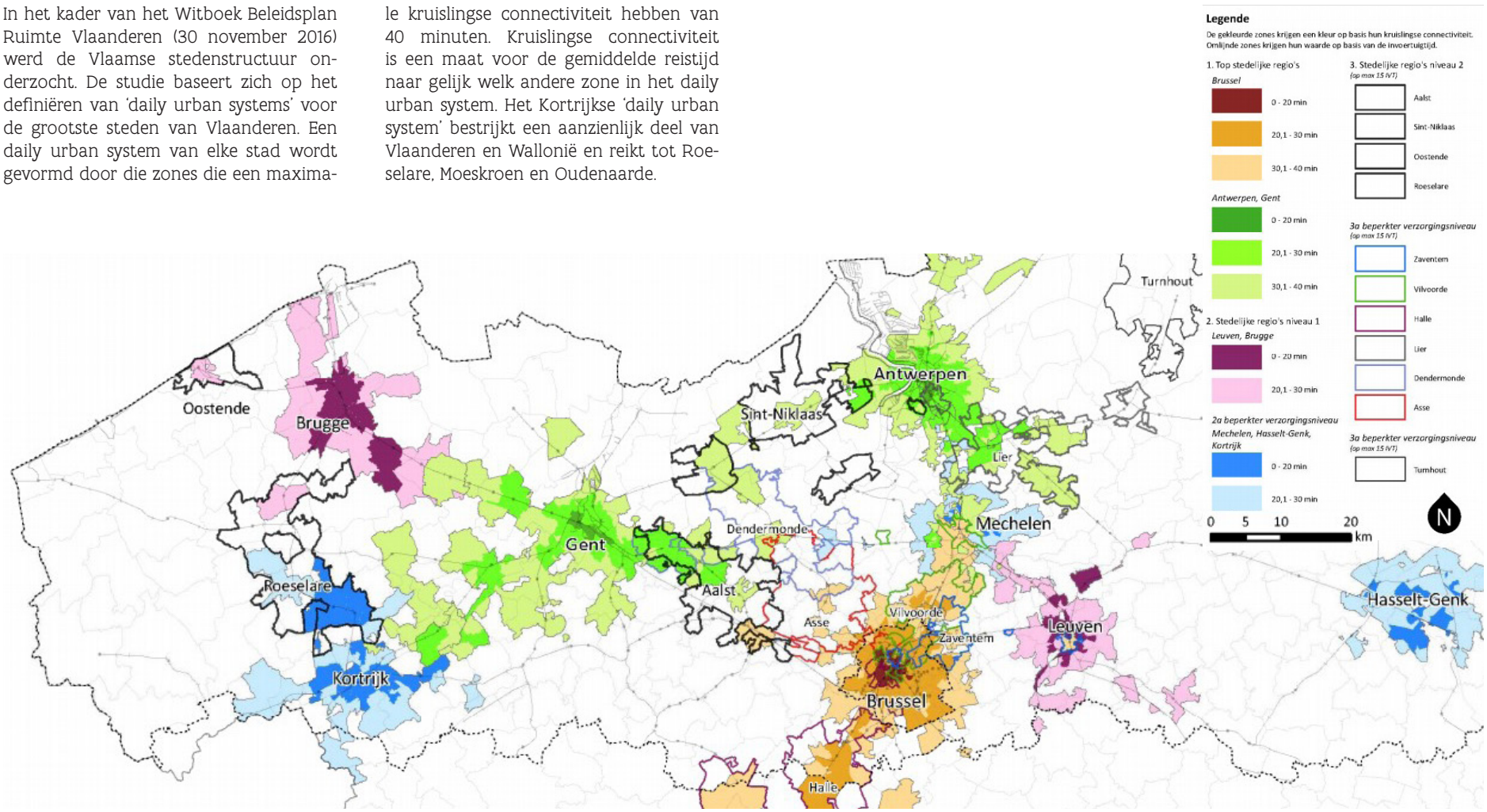
De densiteit van de Kortrijkse vervoerregio zorgt voor een substantieel aanbod aan interregionale mobiliteitsinfrastructuur. Verschillende hoofdwegen, spoorlijnen en waterwegen doorkruisen en komen samen in de regio. Zo vormt het station van Kortrijk bijvoorbeeld een belangrijke schakel in de ruggengraat van het spoor op Vlaams niveau. De spoorlijn komende van Brugge en de spoorlijn komende van Gent komen samen in Kortrijk en lopen vervolgens verder richting het HST-knooppunt Rijsel. De noord-zuidgerichte E17 en de oost-westelijke as van de E403 komen eveneens samen in Kortrijk. De Schelde en de Leie tenslotte, twee parallelle waterwegen, worden met elkaar verbonden door het kanaal Kortrijk-Bossuit.

Vervoerregio Kortrijk grenst aan vier andere vervoerregio's in Vlaanderen: Westhoek, Roeselare, Gent en Vlaamse Ardennen. In het zuiden, aan de Schelde, grenst onze vervoerregio aan Wallonië, met name provincie Henegouw. In het Westen grens de vervoerregio Kortrijk aan het Franse departement Rijsel. We kunnen onze regio bijgevolg niet zien als een geïsoleerd eiland in het mobiliteitssysteem. Integendeel, de grensoverschrijdende relaties en netwerken verdienen de nodige aandacht bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan.



Vervoerregio Kortrijk in de ruimere regio
Bron: OpenStreetMap

In het kader van het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (30 november 2016) werd de Vlaamse stedenstructuur onderzocht. De studie baseert zich op het definiëren van 'daily urban systems' voor de grootste steden van Vlaanderen. Een daily urban system van elke stad wordt gevormd door die zones die een maximale kruislingse connectiviteit hebben van 40 minuten. Kruislingse connectiviteit is een maat voor de gemiddelde reistijd naar gelijk welk andere zone in het daily urban system. Het Kortrijkse 'daily urban system' bestrijkt een aanzienlijk deel van Vlaanderen en Wallonië en reikt tot Roeselare, Moeskroen en Oudenaarde.



De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten.

Het Vlaams ruimtelijk beleid zet in op gebiedsontwikkeling en stimuleert bovenlokale geïntegreerde gebiedswerking, zoals de vervoerregio's. Pertinente maatschappelijke en ruimtelijke vraagstukken kennen vaak een duidelijke bovenlokale dimensie. Geïntegreerde gebiedswerking is daarom belangrijk.

Het opstellen van geïntegreerde gebiedsgerichte programma's betekent een betere ruimtelijke vertaling van de verschillenden noden, ruimtevragen en gewenste ontwikkelingen. Deze samenhang gaat in een aantal gevallen verder dan de louter directe ruimtelijke impact. De vervoerregio's krijgen binnen de uitbouw van de vraaggerichte basisbereikbaarheid een belangrijke rol in de invulling van het collectief vervoer en het mobiliteitsbeleid in gebiedswerkingen waar collectief vervoer een relevante rol speelt.

Verder wordt ook de focus gelegd op knooppuntontwikkeling waar zich op basis van knooppuntwaarde potenties voordoen en wordt de doelstelling voorop gesteld om wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknooppunten en voorzieningen te organiseren.

Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
Bron: Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

2.2 VOETGANGERS

Netwerk en infrastructuur

Meer dan op regionaal niveau, spelen functionele voetgangersverbindingen vooral op lokaal niveau een belangrijke rol in het verzekeren van de multimodale bereikbaarheid van woonkernen en attractiepolen. Zo is bijvoorbeeld een vlotte voetgangersverbinding van afstaphalte tot eindbestemming essentieel voor openbaar vervoerreizigers. En zijn verkeersveilige wandelroutes tussen woonwijk en school van groot belang voor schoolgaande kinderen. Het is de opdracht van elke stad en gemeente om in gemeentelijke of wijkmobiliteitsplannen werk te maken van deze vlotte en veilige verbindingen voor voetgangers en structuur te geven aan een toegankelijk en fijnmazig lokaal voetpadennetwerk. De vervoerregio zal bijgevolg geen sturende rol opnemen in het uitbouwen van een voetgangersnetwerk.

Bij het opmaken van dit lokaal voetpadennetwerk spelen 'trage wegen' een belangrijke rol. Trage wegen zijn openbare wegen die hoofdzakelijk bestemd zijn voor traag verkeer (voetgangers, fietsers, ruiters, ...). Het zijn dikwijls voet- of buurtwegen, maar kunnen ook boswegen, jaagpaden, fietswegen of feitelijke buurtwegen zijn. Voet- en buurtwegen zijn genummerde openbare gemeentewegen die zijn ingeschreven in de Atlas der Buurtwegen. Deze hebben dus een vastgelegd juridisch statuut. Trage wegen zijn niet alleen belangrijk voor recreatieve stappers en fietsers. Ze kunnen ook verkeersveilige verbindingen voor functionele voetgangers bieden naar bijvoorbeeld een dorpskern, sporthal of school. Het is dan ook belangrijk voor een gemeente om sommige van deze trage wegen te incorporeren in hun lokaal voetpadennetwerk. Provincie West-Vlaanderen ondersteunt steden en gemeenten bij hun tragewegenbeleid en de opmaak van een tragenwegenplan.

Ook intercommunale Leiedal genereert kennis en inzicht om een degelijk voetgangersbeleid te voeren dat bijdraagt tot een kwalitatief stads- en dorpsweefsel. Zo werden in 2019 de voetpaden in de kernen van Waregem en Deerlijk geïnventariseerd. De gegevens van de inventarisatie worden verder gebruikt voor onderzoek naar het lokale voetgangersnetwerk en de koppeling aan attractiepolen.

Trage Wegen

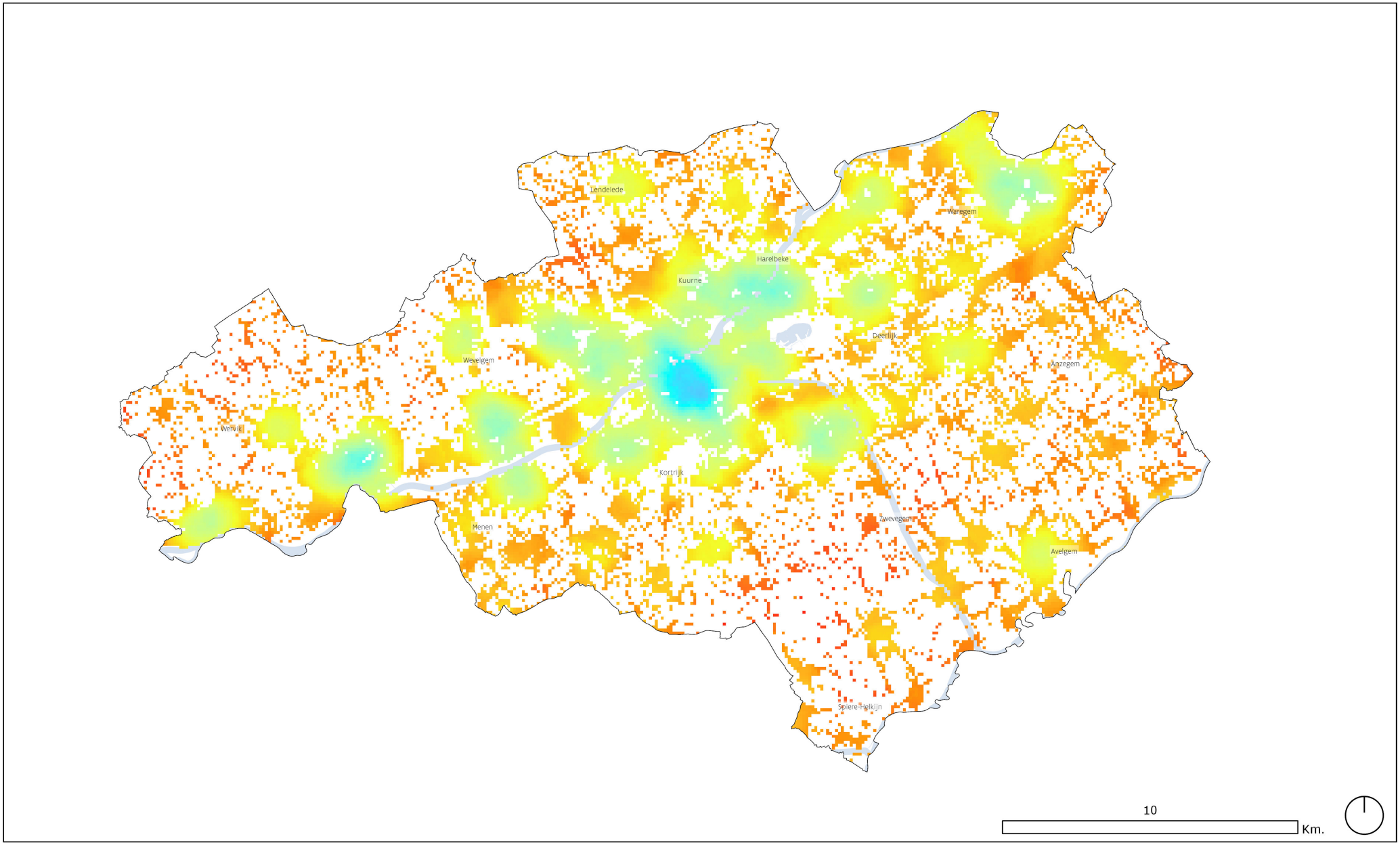
Provincie West-Vlaanderen - 2020

Vervoerregio Kortrijk

Aanpassingen trage wegen

Op sommige locaties in de steden en gemeenten van de vervoerregio biedt de densiteit van het stedelijk weefsel en de nabijheid van voorzieningen kansen om bepaalde zones autoluwer te maken en hierin meer ruimte voor zwakke weggebruikers te voorzien. Dat levert niet alleen een verhoogde doorwaadbaarheid van deze zone voor voetgangers op, maar veroorzaakt ook een hogere verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit, minder geluid en fijn stof en meer ruimtelijke samenhang. Ook hier is het de taak van elke stad en gemeente - eerder dan die van de vervoerregio - om op lokaal niveau sommige van hun kernen op maat van voetgangers in te richten en de doorwaadbaarheid van specifieke zones te verhogen. Toegankelijkheid voor iedereen is hiervoor een belangrijk concept. Bushaltes en treinstations maar ook andere aantrekkingspolen moeten ingericht worden zodat ze door iedereen gebruikt kunnen worden.

n opdracht van het Vlaams Instituut Gezond Leven en Departement Omgeving maakte VITO een 'walkability-score'-tool op. Deze tool geeft gemeenten inzicht in de huidige 'walkability' van hun buurten. De walkabilityscore geeft aan hoe wandelvriendelijk een bepaalde omgeving is en is gebaseerd op een combinatie van 3 factoren: de woondichtheid, de functiemix en de stratenconnectiviteit. Hoe hoger de score op deze drie factoren, hoe hoger de walkabilityscore. Internationaal onderzoek toont aan dat mensen meer bewegen en zich meer actief verplaatsen op locaties met een hoge woondichtheid, een hoog aantal verschillende functies en een hoge stratenconnectiviteit. Op die manier is de walkabilityscore een indicator voor het potentieel om mensen te doen kiezen voor verplaatsingen te voet of per fiets i.p.v. met de auto en vormt het een nuttig instrument bij de opmaak van mobiliteitsplannen.



Walkability bebouwd gebied

Vlaams Instituut Gezond Leven - 2018

Vervoerregio Kortrijk Wateroppervlakte Walkability bebouwdgebied

Value

30,639

-4,38458

2.3 FIETS

Netwerk en infrastructuur

Het functionele fietsnetwerk in de vervoerregio Kortrijk wordt gevormd door fietssnelwegen, bovenlokale functionele fietsroutes (BFF) en lokale fietsroutes.

Masterplannen Fiets

Het huidige netwerk van fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes werd bepaald in de Masterplannen Fiets 'interfluvium' (2015) en 'ten noorden van de Leie' (2018). De studies werden opgemaakt in opdracht van de Provincie West-Vlaanderen in samenspraak met de betrokken gemeenten en omvat een recente en gedragen visie voor het fietsnetwerk in de vervoerregio Kortrijk. Naast een wensbeeld van het fietsnet werd in elk Masterplan Fiets ook een lijst met prioritair te nemen acties opgesteld die naar de verwezenlijking van dit net moet leiden.

De vervoerregioraad doet een uitspraak over het nieuwe BFF met uitzondering van de fietssnelwegen, hier heeft de vervoerregioraad een adviserende rol.

Fietssnelwegen

Het fietssnelwegennetwerk vormt de ruggengraat van het regionale netwerk voor fietsers. Fietssnelwegen zijn hoofdassen die steden en belangrijke attractiepolen voor fietsers met elkaar verbinden. Het zijn intensief te gebruiken doorgaande routes die het mogelijk maken om met de fiets snel, veilig en comfortabel van bijvoorbeeld Avelgem of Wervik naar Kortrijk te rijden. Ze worden zoveel als mogelijk vlak, rechtdoor, conflictvrij en met beveiligde kruispunten ingericht, hebben een minimumbreedte van drie meter en worden bij voorkeur in asfalt of beton aangelegd. Op die manier vormen ze een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur voor fietsverplaatsingen overheen langere afstanden en ondersteunen ze de fiets als een volwaardig alternatief voor de auto voor afstanden tot 20 à 30 kilometer. Met de opkomst van fietsen met elektrische trapondersteuning en speed pedelecs kunnen nog grotere afstanden overbrugd worden.

Het netwerk van fietssnelwegen in de vervoerregio Kortrijk heeft een kamstructuur: een duidelijke oost-west as met verschillende aantakkingen naar het noorden en zuiden. Langs de Leie loopt de F371 doorheen de hele regio en geeft verbinding met Comines en Deinze. Ten westen van Kortrijk ontdubbelt de F371 en loopt ook langs het spoor via de stations van Bissegem, Wevelgem en Menen om daar terug aan te takken op de Leie. Ten oosten van Kortrijk loopt de F7 via Waregem naar Deinze en Gent. Op deze as sluiten in en rond Kortrijk verschillende andere fietssnelwegen aan die de regio in het noorden, de F361 langs Lendelede naar Roeselare, en het zuiden, fietssnelweg naar Moeskroen en de F374 en F45 via Zwevegem naar Avelgem. Ter hoogte van Avelgem takt de F45 net buiten de vervoerregio Kortrijk aan op de F419, naar Oudenaarde, en de F421 via Ronse naar Geraardsbergen.

Vanuit de gemeenten is er de vraag om aan de overzijde van de bestaande fietssnelweg lansg De Leie een bijkomende beflietsbare route te voorzien. De Vlaamse waterweg geeft aan dat het de visie is om slechts één oever te gebruiken voor de fietsverbinding.

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)

Het BFF is een netwerk van gemeentegrensoverschrijdende fietsroutes die woonkernen en attractiepolen zoals scholen, stations, winkelcentra en bedrijventerreinen met elkaar verbinden. Het BFF bestaat uit hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes en richt zich hoofdzakelijk op doelgerichte verplaatsingen van meer dan 5 km.

In de vervoerregio Kortrijk verkleint het BFF de maaswijdte van de fietssnelwegen en geeft het gemeenten waar geen fietssnelweg door loopt toch een aansluiting met het fietsnet. Ten noorden van Kortrijk gaat het dan vooral om Geluwe, Moorsele, Kuurne en Lendelede. Ten zuiden van Kortrijk wordt de maaswijdte van het fietssnelwegennetwerk groter en wint het BFF aan belang. Het ontsluit de stations van Vichte en Anzegem, maar ook kernen als Ingooigem, Deerlijk, Spiere-Helkijn en Aalbeke.

De BFF routes, en ook de fietssnelwegen, vormen een netwerk voor heel Vlaanderen en geven dus ook een goede verbinding over de grenzen van de vervoerregio heen.

Lokale functionele fietsroutes

De lokale functionele fietsroutes vervolledigen het bovenlokaal netwerk van fietssnelwegen en BFF op gemeentelijk niveau. Deze fietsroutes richten zich op doelgerichte verplaatsingen van minder dan 5 km van woonkernen naar attractiepolen en voorzieningen.
Daarnaast geven enkele gemeenten aan eigen fietsroutes te voorzien aanvullend op de fietssnelwegen en het bovenlokaal fietsroutenetwerk voor assen waar een alternatieve route de voorkeur heeft op het geselecteerde tracé of ter aanvulling op

het bovenlokale fietsroutenetwerk.

De gemeenten zelf leggen lokale fietsroutes vast. Zij staan in voor het uittekenen van het netwerk en het opnemen daarvan in hun gemeentelijk mobiliteitsplan.

De stad Kortrijk stelde, bijvoorbeeld, in 2019 'Toekomstvisie fietsnetwerk Kortrijk' voor. De stad verzamelde de belangrijkste fietsroutes en knelpunten bij haar inwoners en stelde op basis van die gegevens 16 prioritaire routes voor die aantakken en/of gebruik maken van het BFF en de aanwezige fietssnelwegen.

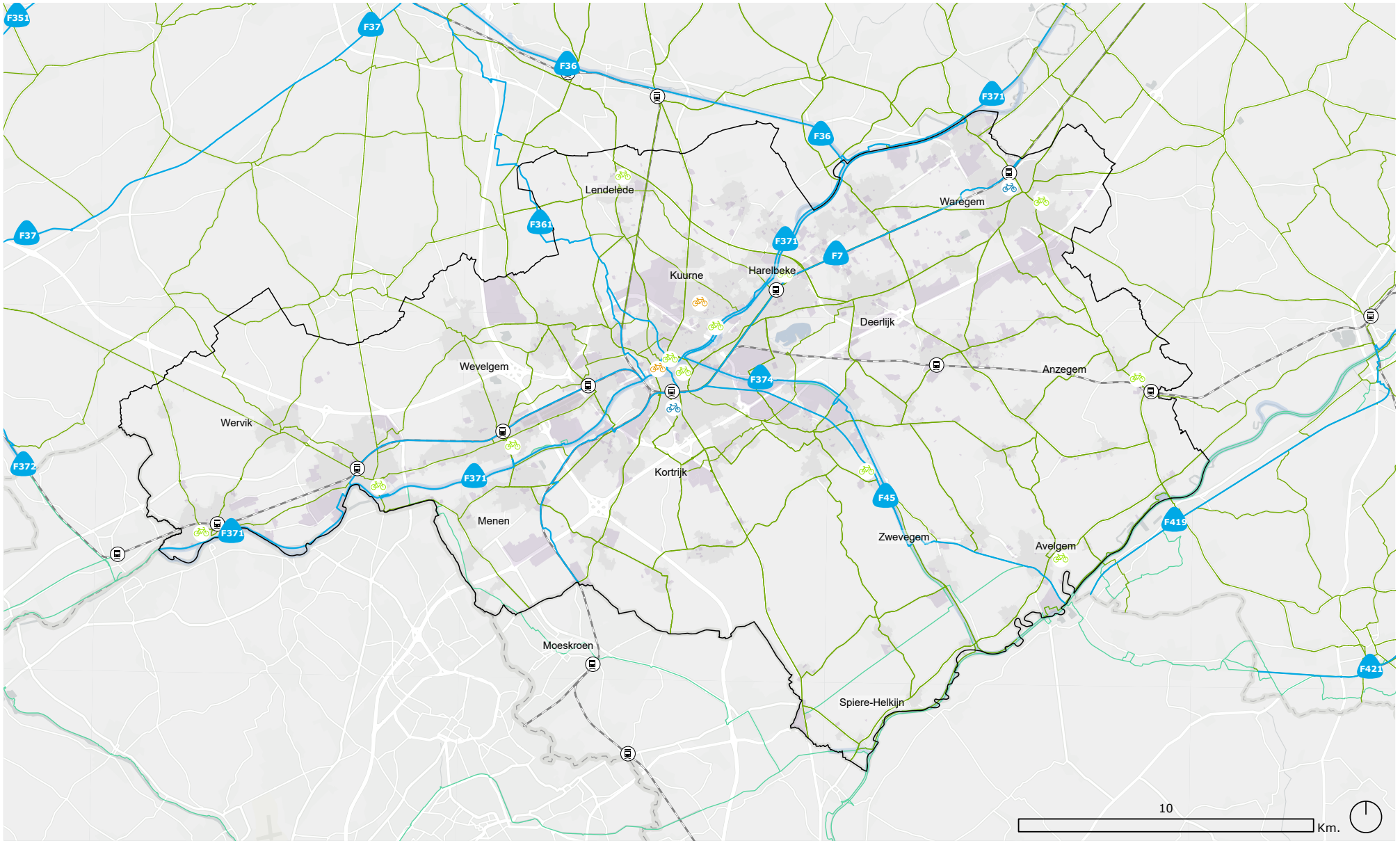
Recreatief fietsnetwerk

Naast het functionele fietsnetwerk wordt de vervoerregio ook dooraderd door recreatieve fietsnetroutes. Zo kunnen recreatieve fietsers gebruik maken van de knooppuntenroutes binnen het toeristisch recreatief fietsnetwerk alsook van bewegwijzerde fietsroutes in de Leiestreek. Voorbeelden van deze laatste zijn de Goedendagfietsroute, de Waterhoekfietsroute, de Gaverbeekfietsroute, de Tabaksfietsroute, de Kommiezenfietsroute en de Boerhovenroute.

Ook grensoverschrijdend zijn er recreatieve fietsroutes aanwezig. Zo is de Blauwe Ruit een grensoverschrijdende recreatieve fietsroute langs de belangrijkste bevaarbare waterlopen van de eurometropool : de Schelde, de Leie, de Deûle, het Kanaal Bossuit-Kortrijk, het Spierekanaal en het Kanaal van Roubaix.

Deelfietsen

Een groeiend onderdeel in de fietsinfrastructuur in de regio zijn deelfietsen. Dat zijn publiek toegankelijke fietsen die voor korte duur en tegen een geringe kost worden aangeboden. Deelfietsen zijn een middel om de lokale fietsstrategie te versterken en de actieradius van mobiliteitsknooppunten te vergroten.
In Vervoerregio Kortrijk komen drie types deelfietsen voor. Aan de treinstations van Kortrijk (61 fietsen) en Waregem (17 fietsen) staan Bluebike deelfietsen. Harelbeke geeft aan dat vanaf oktober 2020 aan het treinstation ook een standplaats voor bluebike deelfietsen wordt voorzien. Dat zijn 'back-to-one' deelfietsen die op een vaste ontleenplek beschikbaar zijn en telkens terug moeten naar diezelfde ontleenplek. Ze richten zich hoofdzakelijk op pendelaars en bezoekers. Daarnaast komen in Kortrijk en Kuurne, sinds kort, een 200-tal Donkey Republic deelfietsen voor. In de regio loopt eveneens een testproject waarbij er bijkomend 120 deelfietsen aanwezig zijn, verspreid over 15 hubs . Dat zijn 'back-to-many' deelfietsen die als verplaatsingsmiddel gebruikt worden tussen vaste deelfietsstations. Deze ontleenstations zijn bovendien virtueel van aard d.m.v. 'geofencing' verplicht de deelfietsapp je om de fiets op deze plekken achter te laten. 'Back-to-many' deelfietsen richten zich zowel op bezoekers als bewoners. Deze vervangen in Kortrijk de Mobit deelfietsen. Dat waren 'free floating' deelfietsen die als verplaatsingsmiddel gebruikt worden en los van een ontleendienst achtergelaten kunnen worden in de stad.



Fietsnetwerk en -infrastructuur

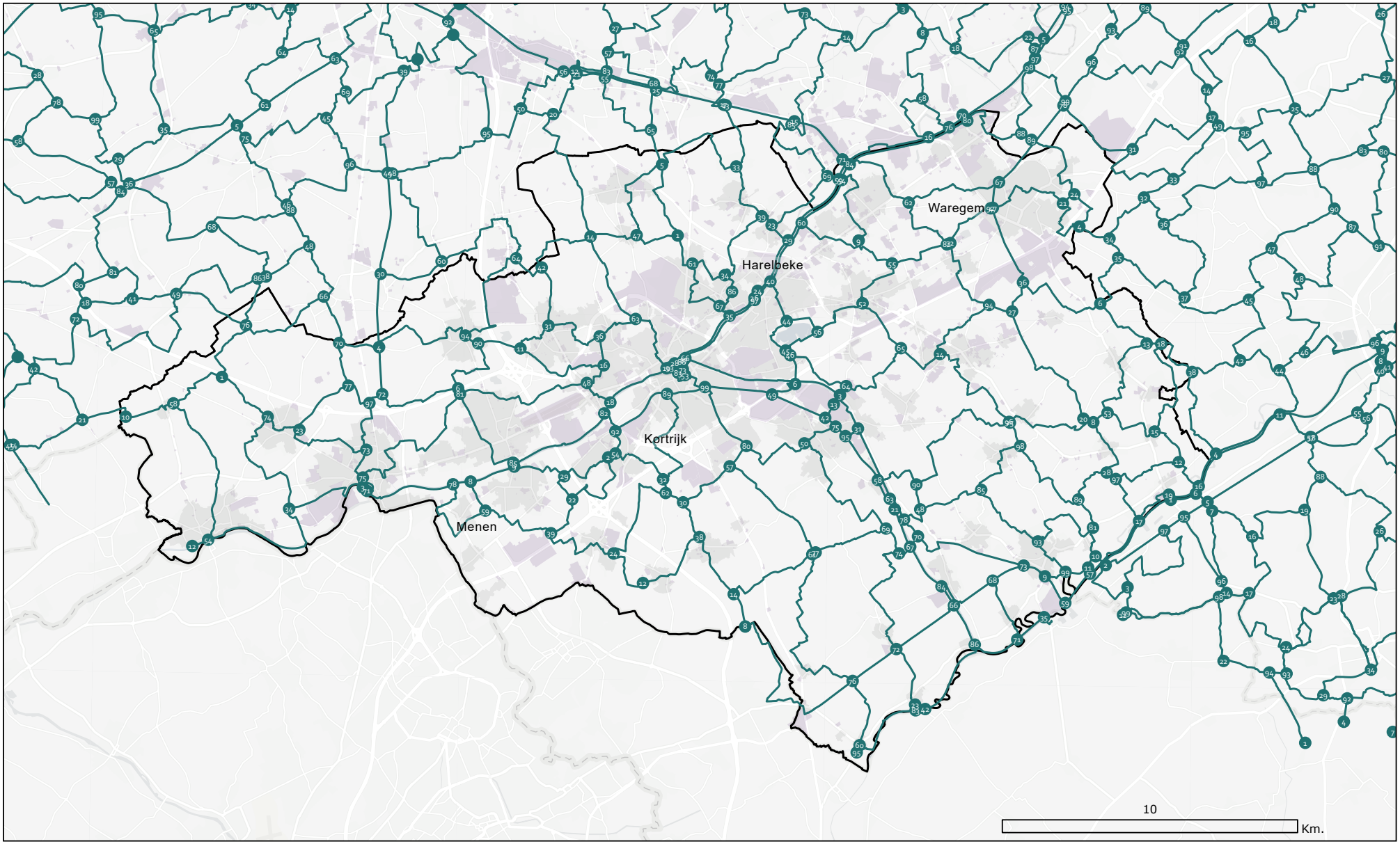
- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF)
- RAVEL & Veloroutes (Wallonie)

Back-to-one deelfietsen

- Dienstzone Bluebike

Back-to-many deelfietsen

- Dienstzone Donkey Republic
- Testproject deelfietsen ShareNorth/Contrei



Kaart met recreatief fietsknopennetwerk

Bron: Toerisme Vlaanderen, 2018

Vervoerregio Kortrijk

Kernen (RuRa)

Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)

Wateroppervlakte

Recreatief fietsknopennetwerk

Fiets Knooppunten

Fiets Routes

Grensoverschrijdend netwerk

Zoals aangegeven in het advies vanuit de Eurometropool naar aanleiding van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de regio Kortrijk is een goede afstemming van de grensoverschrijdende fietsnetwerken, en voornamelijk de fietssnelwegen noodzakelijk. Gezien de ligging van de vervoerregio Kortrijk grenzend aan zowel Frankrijk als Wallonië worden ook deze regionale fietsnetwerken in beeld gebracht.

In Wallonië bestaan er initiatieven voor de uitbouw van fietsnetwerken, maar voorlopig zijn er nog geen overkoepelende plannen voor het uitwerken van fietssnelwegen. Wel is er een netwerk van RAVeLs (Réseau Autonome de Voies Lentes) die zoals de fietssnelwegen, fietsverkeer over langere afstanden faciliteren. Dit netwerk is echter meer gericht op het recreatieve gebruik van de fiets en minder op het gebruik als vervoermiddel. Het netwerk bestaat uit een comfortabel en veilig netwerk voor de trage weggebruiker langsheen jaagpaden en oude spoorlijnen. Deze routes worden geleidelijk met elkaar verbonden tot 10 regionale en 4 internationale routes.

De jaagpaden langsheen de Schelde, aan de zuidelijke grens van de vervoerregio, vormen een belangrijke structuur is dit fietsroutenetwerk in functie van de verbinding naar Lille en Oudenaarde. Daarnaast is vanuit Wallonië het jaagpad langsheen het kanaal Kortrijk-Bossuit opgenomen, evenals de jaagpaden langs de Leie tussen Kortrijk, Komen en Armentières.

In Frankrijk is een nationaal fietsrouteplan uitgewerkt, het 'Schéma national des véloroutes'. Dit netwerk bestaat uit 58 nationale routes en 10 Europese routes. Het doel van het nationale fietsrouteplan is het creëren van een netwerk van grote nationale fietsroutes om de dagelijkse mobiliteit en de toeristische praktijk van fietsen te ontwikkelen en te bevorderen.

Volgende kaart geeft een uitsnede van dit nationale netwerk voor de regio rond Lille. De europese route 5 grenst aan het zuiden van de vervoerregio met een route die aansluit op de fietssnelweg langsheen de Schelde naar Lille en Lens.
Daarnaast loopt langsheen De Leie ter hoogte van Wervik en Menen de véloroute 32 vanaf de grens met Menen naar Lille.

Op regionaal niveau wordt vanuit de Eurometropole wel aangegeven dat het voorzien van grensoverschrijdende fietsverbindingen een aandachtspunt is.

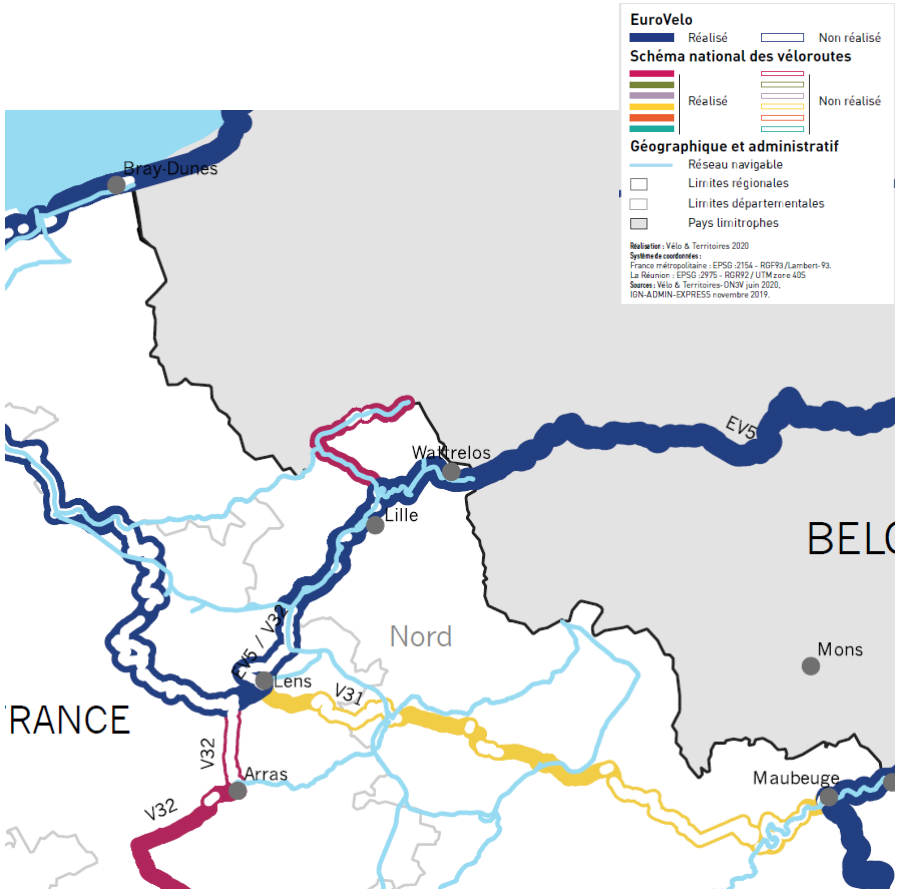


Schéma national des véloroutes
Bron: Vélo & Territoires-ON3V juin 2020,

Gebruik

Fietstelweek 2016

Om het gebruik van het fietsnetwerk in kaart te brengen coördineerde Fietsberaad Vlaanderen zowel in 2016 als in 2018 de FietsTelWeek. Samen met de Vlaamse Overheid, de provincies, de gemeenten en veel vrijwilligers verzamelden zij in 2016 op die manier fietsdata op 284 tellocaties verspreid over heel Vlaanderen, en in 2018 zelfs op 389 locaties. In de telweek van 2018 werd maar liefst 97% van alle getelde fietsen geregistreerd door geautomatiseerde systemen zoals telslangen en telcamera's.

Uit de globale Vlaamse resultaten van beide fietstelweken blijkt dat het fietsverkeer op twee jaar tijd veel intenser is geworden. Er wordt daarbij vooral veel meer gefietst op de fietssnelwegen en in de steden. Het fietsverkeer groeit opvallend genoeg niet alleen in de spits of in het weekend, maar op alle dagen van de week en gedurende de hele dag.
Tijdens de Fietstelweek in 2018 stonden in onze vervoerregio verschillende fietspalen opgesteld rond Waregem. Tijdens de Fietstelweek in 2016 stonden enkele telpalen opgesteld tussen Kortrijk en Zwevegem. Hierdoor kunnen we uit deze data geen trends halen voor de vervoerregio noch fietsintensiteiten nauwkeurig in kaart brengen.

Daarnaast zijn tijdens de fietstelweek van 2016, naast deze fietspalen ook de fietsdensiteiten in de regio opgemeten met behulp van de FietsTelweek app, die fietsers in de regio tijdens de telweek konden installeren. Deze gegeven, weergegeven op volgende figuur, geeft een betere beeld van de fietsaantallen in de regio. Ook bij deze meting moeten kanttekeningen geplaatst worden. Het aantal fietsers dat deze app effectief gebruikte voor functionele verplaatsingen is echter laag waardoor de resultaten met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd dienen te worden. De fietsdensiteiten die op die manier in 2016 werden opgemeten zijn wel verworven volgens dezelfde randvoorwaarden en bestrijken de hele regio als doelgroep. We kunnen er evenwel uit afleiden dat veel fietsers radiale invalswegen naar Kortrijk gebruiken. Zoals vanuit Hoog-Kortrijk, Kuurne, Harelbeke, Wevelgem, Bissegem en Lauwe. Ook komt naar voor dat er in de stedelijke band langs de Leie veel gefietst wordt en niet enkel richting Kortrijk. In het interfluvium wordt er vooral van- en naar Vichte en Avelgem gefietst.

Fietstellingen

De teldata van de fietstelweken geven reeds een eerste inzicht in de ruimtelijke spreiding en de evolutie van het gebruik van het fietsnetwerk in de regio. Indien men het fietsen echter nauwkeurig en correct in kaart wil brengen om sluitende conclusies te kunnen trekken is er nood aan nog veel meer telgegevens die op meerdere locaties in de regio op continue basis worden ingezameld. Momenteel zijn er enkel telpalen van de stad Kortrijk. Op termijn wil Fietsberaad Vlaanderen samen met Vlaamse en lokale wegbeheerders een vast netwerk van telpalen die permanent 24/7 fietsen tellen.
Enkel zo kan het fietsbeleid van de regio nog beter onderbouwd worden met accurate en volledige fietsdata.

Ook innovatieve technologieën kunnen hierbij een grote waarde hebben. Vanuit Leiedal zijn in samenwerking met de gemeenten reeds verschillende 'telramen' geimplementeerd in de regio. Bij dit systeem kunnen burgers het aantal voertuigen in hun straat zelf registreren en de gegevens via de website www.telraam.raadplegen.

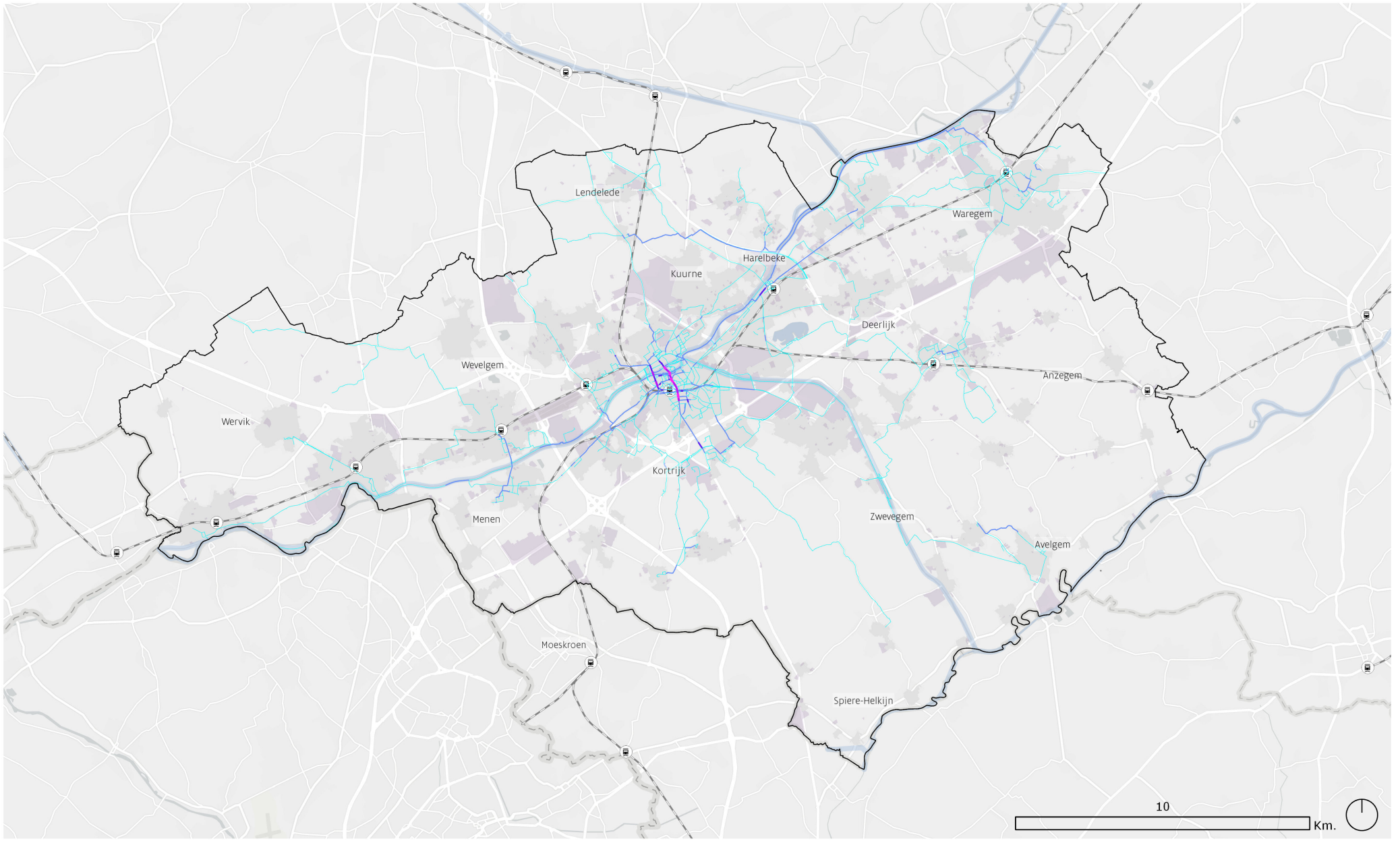
Recreatieve routes

Uit het kernrapport van Westtoer blijkt dat er in 2018 5,1 miljoen recreatieve fietsers waren in West-Vlaanderen, waarvan ca. 1,4 miljoen in de Leiestreek. Van die 1,4 miljoen fietsers in de Leiestreek waren er ca. 500.000 recreatieve fietsers die gebruik maakten van het knooppuntensysteem, 100.000 recreatieve fietsers die een route volgens een lus fietsten en 800.000 ritjesfietsers die een ommetje fietsten.

Fietsbezit

In het OVG 5.4 geeft 75% van de mensen aan één of meerdere fietsen te bezitten. Bijna 18% bezit één of meerdere elektrische fietsen.
Een Vlaams gezin heeft gemiddeld 1,18 auto's en 2,33 fietsen per gezin. Er zijn dus dubbel zoveel fietsen als auto's in Vlaanderen. 10% van de gezinnen heeft 5 of meer fietsen. Dit auto- en fietsbezit blijkt een constante door de jaren heen. (OVG 5.1).

Op de kaarten op volgende pagina's valt op dat er weinig verschillen zijn in het fietsbezit tussen de gemeenten van de vervoerregio en dat het fietsbezit in alle gemeenten hoger is dan het Vlaamse gemiddelde. Over het algemeen zien we dat in de meest verstedelijkte gemeenten het fietsbezit het laagst ligt, behalve in Waregem.
Vergelijking van beide kaarten toont Kortrijk als de stad met de grootste fietsdensiteit (tijdens de fietstelweek) en een relatief laag fietsbezit. Het grote aanbod aan voorzieningen, werkgelegenheid en studenten alsook een mogelijk relatief hoger gebruik van de FietsTelweek app in de stad kunnen hier een verklaring voor zijn.

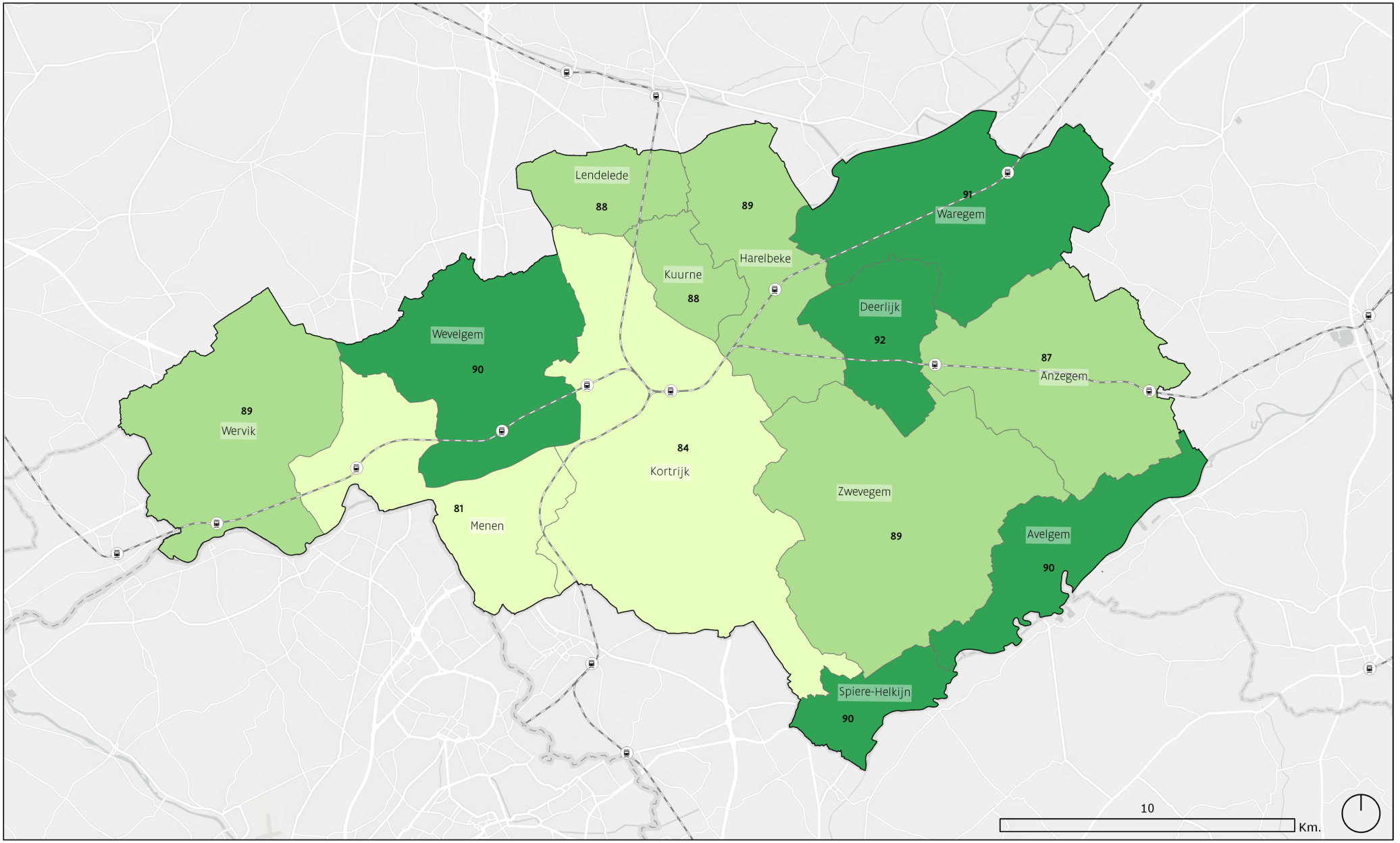


Fietsgebruik

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Fietsdensiteiten - fietstelweek 2016

- ≤5
- ≤15
- ≤25
- ≤35
- ≤45



Privé fietsbezit in percentage

Stads- en gemeentemonitor - 2017

Vervoerregio Kortrijk

Station (NMBS)

Spoorwegen

Fietsbezit

≤84 %

≤89 %

≤92 %

Knelpunten en impact

Beperkte realisatiegraad en gebrekkige fietsinfrastructuur

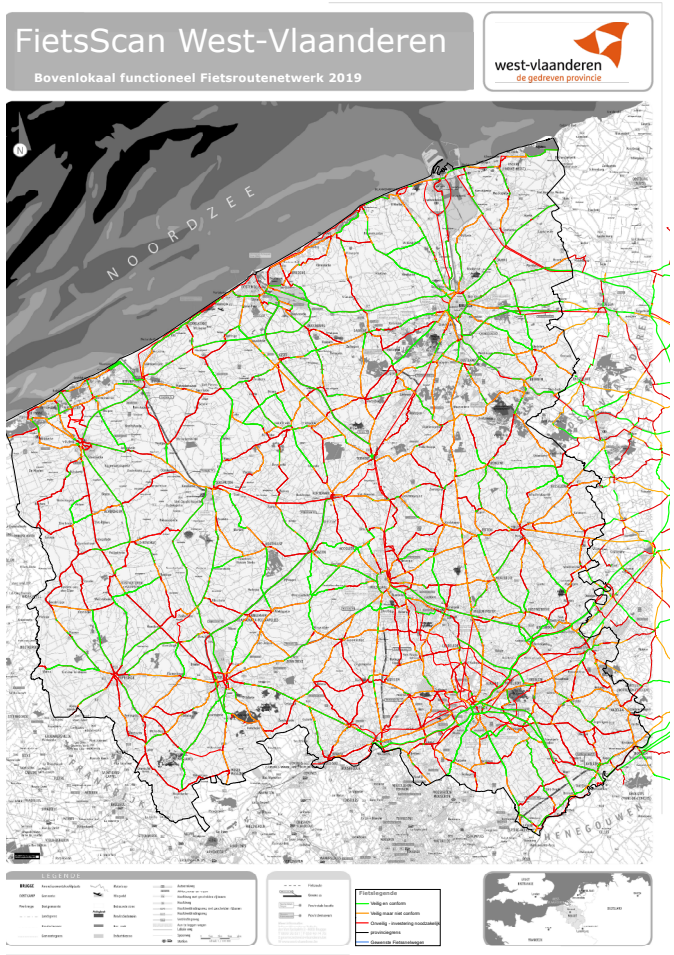
Het netwerk van fietssnelwegen en dat van het BFF zijn slechts conceptuele netwerken. Veel delen ervan zijn in realiteit slechts gedeeltelijk of zelfs helemaal niet aangelegd als volwaardige fietsroutes. Zo ontbreekt nog de verbinding Kortrijk-Waregem via de F7 of de fietssnelweg Kortrijk-Moeskroen. Uit de publieke raadpleging over de startnota van het GRUP K-R8 bleek bovendien de vraag naar veilige, vrijliggende fietspaden groot.

Ook de realisatie van het BFF verloopt traag. Volgens een studie van het Rekenhof uit 2017 werd tussen 2005 en 2012 gemiddeld 75 km fietspaden van het BFF per jaar in Vlaanderen aangelegd of gerenoveerd terwijl nog 3.637 km op aanleg wachtte en 4.444 km op aanpassing. Aan dat tempo zou het in 2012 nog 48 jaar duren voor alle nieuwe fietspaden van het BFF zijn gerealiseerd. In 2012 voldeed bovendien slechts 28,6% van de fietspaden van het BFF in Vlaanderen aan de kwaliteitsstandaarden. Tussen 2005 en 2012 zijn gemiddeld slechts 205,4 km fietspaden van het BFF per jaar conform verklaard. Aan dat tempo zou het in 2012 nog 40 jaar duren voor alle fietspaden conform zijn.

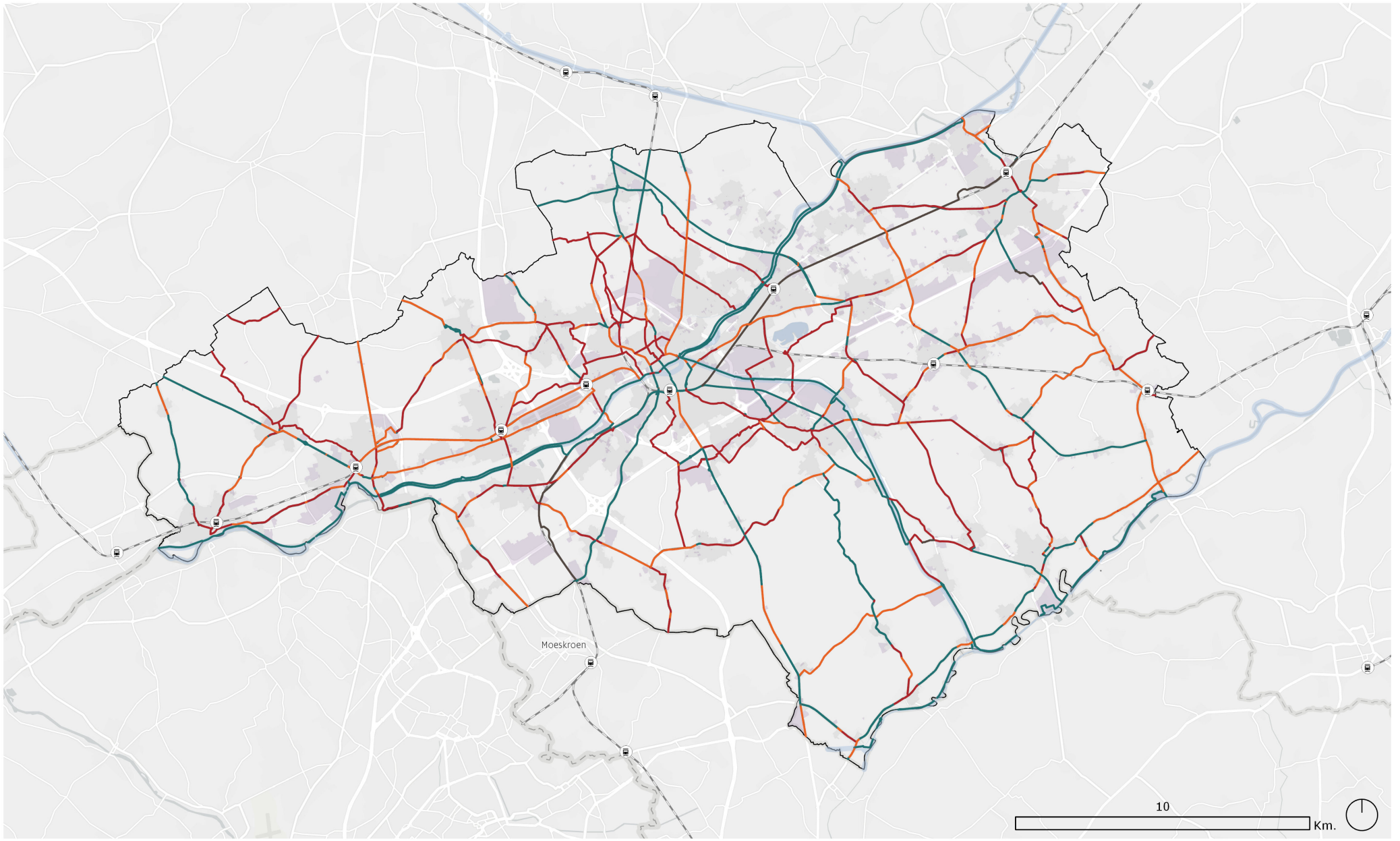
Voor onze vervoerregio worden afzonderlijke gegevens over de realisatiegraad en conformiteit van het fietsnet opgemaakt door de Provincie en jaarlijks geüpdatet in de fietsscan. De Masterplannen Fiets, waarin het fietsnet bepaald werd, bevatten een lijst met prioritair te nemen acties om het BFF en de fietssnelwegen te realiseren. Op die manier kunnen de belangrijkste knelpunten het eerst worden weggewerkt waardoor het fietsnet snel en efficiënt gebruiksvriendelijker wordt. Dat zet op zijn beurt weer aan tot meer fietsen en een duurzamere mobiliteit in de regio.

Bij de fietsscan dient een kleine kanttekening gemaakt te worden. De categorisering naar conformiteit en realisatie gebeurt volgens de expertise binnen de Provincie en niet volgens objectieve, sluitende criteria. Er kan dus over de kaart hiernaast gedebatteerd worden. Niettemin geeft ze een betrouwbare weergave van de realisatiegraad van het fietsnet.

Het fietsverkeer groeit in onze regio. Door het opmaken van de Masterplannen Fiets, maar ook door lokale initiatieven is het fietsnet voorzien op deze groei. Nu is het zaak om alle fietswegen conform te realiseren zodat het fietsgebruik nog aantrekkelijker wordt en verder kan groeien.



FietsScan West-Vlaanderen 7.1
Bron: Provincie West-Vlaanderen, 2019



Realisatiegraad FietsScan 2019

FietsScan West-Vlaanderen (Provincie West-Vlaanderen) - 2019

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Fietsscan - Westtoer

- Onbestaand
- Conform - geen investering noodzakelijk
- Voor verbetering vatbaar
- Onveilig - investering noodzakelijk

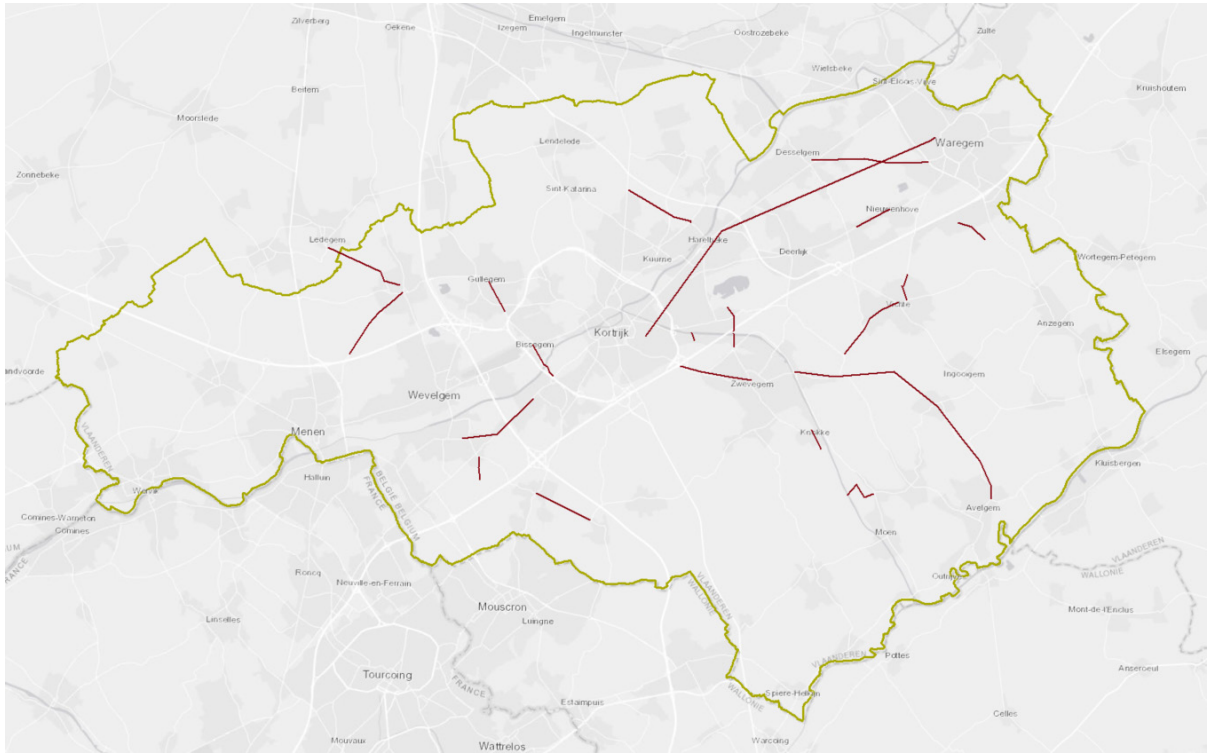
Fietsfondsdossiers

Op vandaag wordt er in de vervoerregio Kortrijk reeds hard gewerkt aan het optimaliseren van de fietsverbindingen.
Naast de vele lopende projecten (zie hoofdstruk 5) worden er vanuit het fietsfondsdossiers vele initiatieven genomen om de duurzame verplaatsingen en verkeersveiligheid te promoten binnen de fietsfondsdossiers.

Het fietsfonds stelt jaarlijks 10 miljoen euro ter beschikking voor de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen op de provinciale fietsroutenetwerken. Het gaat om gemeentelijke wegen die op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk liggen.

De provincie West-Vlaanderen wil de realisatie van het fietsroutenetwerk nog meer versnellen en investeert jaarlijks zo'n 2 tot 3 miljoen euro aan de verwezelijking van het netwerk. Het provinciebestuur heeft daarbij een unieke regeling waarbij de gemeenten een fietspad via de regelingen van het Fietsfonds voor 100% gesubsidieerd krijgen.

De provincie begeleidt de projecten vanaf het eerste idee tot de eindafrekening. Zoals aangegeven op de kaart hiernaast zijn er heel wat projecten lopende.



Fietsonveiligheid

Volgens het themarapport 'Verkeersveiligheid voor fietsers' dat het kenniscentrum Vias begin september 2018 op basis van ongevallencijfers van Statbel - Algemene Directie Statistiek publiceerde, stagneert het aantal fietsongevallen in België, terwijl het aantal letselongevallen bij gemotoriseerde weggebruikers daalt. Daarenboven neemt het aandeel fietsers in het totale aantal verkeersdoden toe. De mortaliteit bij fietsers is in vergelijking met andere Europese landen in België hoger dan gemiddeld. Het rapport geeft bovendien ook een grote graad van onderregistratie van fietsongevallen aan. Ongeveer 10% van de fietsongevallen wordt volgens internationaal onderzoek door de politie effectief geregistreerd.

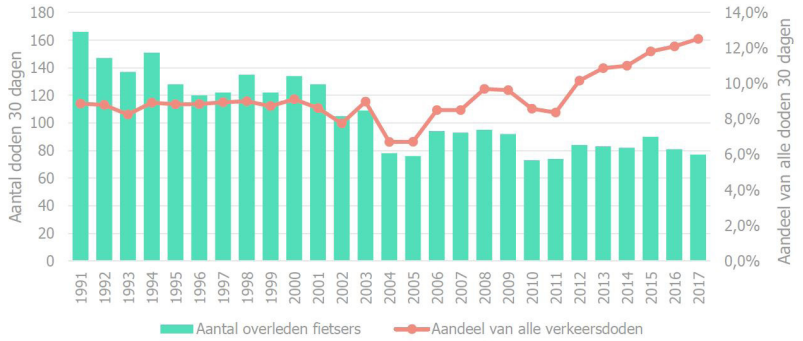
Meer recente ongevallengegevens die vrijkomen via de Verkeersveiligheidsbarometer maken het beeld nog wat negatiever. Het aantal fietsongevallen in Vlaanderen steeg in 2018 met 8,4% t.o.v. 2017 en ook het aantal fietsdoden steeg met meer dan 15 extra overledenen (bron: Evolutie Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2018-2019). Hiermee wordt bevestigd dat verhoogde aandacht voor de veiligheid van fietsers extra nodig blijft.

Op basis van de ongevallencijfers van Statbel - Algemene Directie Statistiek tussen 2015 en 2017 bracht het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid de locaties in Vlaanderen waar veel ongevallen gebeuren met fietsers in kaart (i.e. 'geaggregeerde ongevallen fiets'). Daarnaast maakte het Agentschap Wegen en Verkeer op basis van diezelfde gegevens ook een lijst aan met zogenaamde 'gevaarlijke punten voor fietsers'. Aan elke locatie met geagreggeerde ongevallen of gevaarlijke punten werd een prioriteitswaarde toegekend afhankelijk van het aantal dodelijk gewonde, zwaargewonde en lichtgewonde slachtoffers op die locatie.

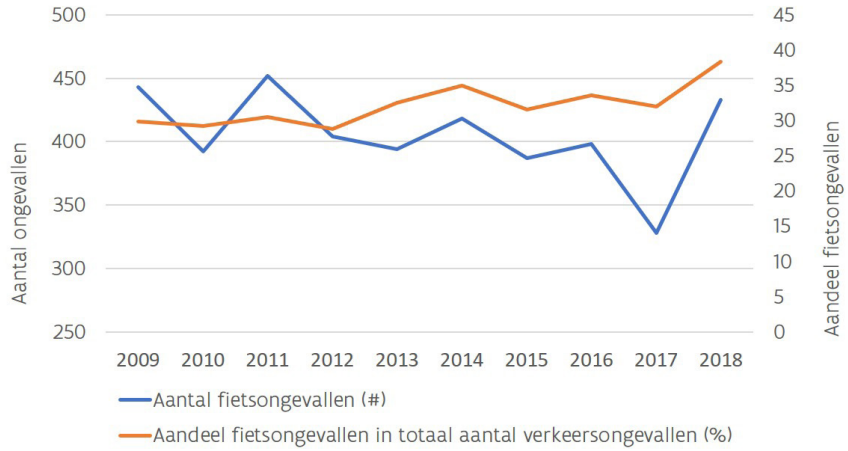
Van de gevaarlijke punten voor fietsers bevinden zich er drie in Kortrijk en één in Waregem:

- Het kruispunt van de Filips Van Elzaslaan, Sint-Denijsestraat en Toekomststraat (lokale fietsweg in Kortrijk)
- Het kruispunt van de R36 en de Sint-Sebastiaanslaan (lokale fietsweg in Kortrijk)
- Het kruispunt van de Schoolstraat, Stijn Streuvelstraat en de Kortrijksestraat (BFF in Kortrijk)
- Het kruispunt van de Gentseweg, Posterijstraat en Vijfseweg (BFF in Waregem)

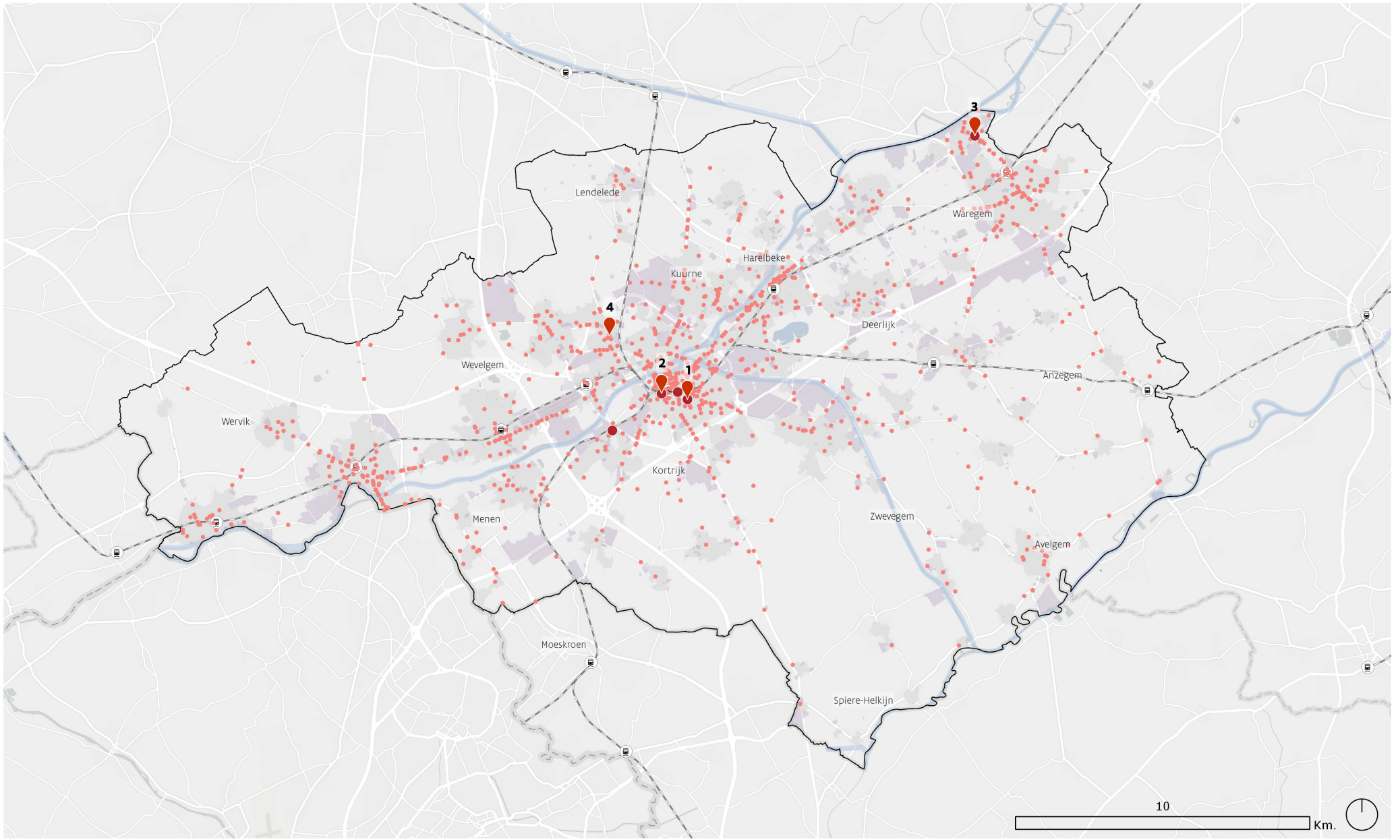
Daarnaast kan op de kaart een opeenvolging van ongevallen worden vastgesteld langsheen enkele specifieke assen, zoals



Evolutie van het aantal personen dat binnen de 30 dagen na het ongeval stierf bij fietsers en hun aandeel in het totale aantal doden dat binnen de 30 dagen na het ongeval stierf in België tussen 1991 en 2016 (bron: Statbel - Algemene Directie Statistiek; infografie: Vias)



Evolutie van het aantal fietsongevallen en het aandeel fietsongevallen t.o.v. het totaal aantal verkeersongevallen in de vervoerregio
Bron: Criminaliteitsstatistieken Federale Politie, provincies.incijfers.be



Fiets gevaarlijke punten en geaggregeerde ongevallen

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Geaggregeerde Fietsongevallen

- ≤4
- >4

GP Fiets 2015-2017 - vervoerregio Kortrijk

Gevaarlijke punten (vanaf prioriteitswaarde 8)

1. Filips van de Elzaslaan / Sint-Denijsestraat / Toekomststraat (prioriteitswaarde 9)
2. R36 Binnenring / R36 Buitenring / Sint-Sebastiaanlaan (prioriteitswaarde 8)
3. Gentseweg / Posterijstraat / Vijfseweg (prioriteitswaarde 8)
4. Kortrijksestraat / Schoolstraat / Stijn Streuvelslaan (prioriteitswaarde 8)

de N8 te Wevelgem, N43 Kortrijk-Harelbeke, N357 te Waregem, N50 Kortrijk-Kuurne en N8 Menen-Geluwe.

In de vervoerregio Kortrijk zijn volgens de Criminaliteitsstatistieken van de Federela Politie (Provincie in cijfers) 433 fietsongevallen voor 2018. Daarnaast zijn bij 38,4% van de ongevallen met letsel fietsers betrokken. Dit is iets hoger dan voor het Vlaamse Gewest met 35,8%.

Gebrekkige fietsvoorzieningen

Meer mensen nemen tegenwoordig de fiets en dus stijgt ook de nood aan kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen. Met Velopark.be tracht Fietsberaad alle stallingen in België te integreren in één centraal digitaal platform met real-time informatie over bijvoorbeeld het aantal vrije plaatsen die er nog zijn en tegen welke prijs. Er staan momenteel 2523 (juni 2020) fietsenstallingen op het platform, waarvan slechts 55 in vervoerregio Kortrijk.

Fietsers hechten veel belang aan comfortabele en veilige fietsenstallingen. Een goede fietsenstalling moet veilig, toegankelijk, diefstalbestendig, kwaliteitsvol en servicegericht zijn. Het veilig en ordelijk stallen van de fiets is daarenbij zowel bij het vertrekpunt, onderweg aan een knooppunt als op de bestemmingsplek even belangrijk. Maar vele stallingen zijn vandaag de dag vaak ontoereikend en onveilig. Nochtans is de kwaliteit van de fietsenstallingen een cruciaal element om meer mensen op de fiets te krijgen.

Naast goede fietsenstallingen zijn ook voldoende herstelplaatsen belangrijk, net als mogelijkheden om zich op te frissen na een fietstocht zoals douches op het werk. Ook het aanbieden van voldoende bedrijfsfietsen en het invoeren van doordachte fietsdeelsystemen in aaneenschakeling met het openbaar vervoer zijn belangrijke middelen om fietsen in de regio nog beter te ondersteunen en verder te stimuleren. Daarnaast zijn ook fietsvriendelijke verkeerslichten die een vlotte doorstroming voor fietsers voorzien van groot belang.

Ook de aanwezigheid van laadpunten is met de opkomst van de elektrische fiets belangrijk om dit gebruik verder te stimuleren. In de vervoerregio zijn volgens de data van oplaadpunten.org (juli 2020) momenteel 17 oplaadpunten aanwezig. Deze liggen zeer verspreid over de regio en omvatten zowel publieke oplaadpunten (9-punten) als private bij horeca-zaken. Verschillende gemeenten geven aan dat er ondertussen bijkomende laadpunten voor elektrische fietsen zijn, die nog niet in deze databank werden opgenomen, evenals enkele geplande locaties. Het aantal locaties is duidelijk aan het uitbreiden.

Verschillende fietsmaten en fietssnelheden

De ruimte die voorzien is voor fietsen moet rekening houden met een variëteit aan fietstypes zoals bakfietsen, plooifietsen, sportfietsen en ligfietsen. Buitenmaatse fietsen worden alsmaar populairder in Vlaanderen. Bij het ontwerp van fietspaden en fietsenstallingen moet daar dan ook maximaal rekening mee gehouden worden en voldoende plaats voor voorzien worden.

Ook het gebruik van elektrische fietsen stijgt zienderogen in Vlaanderen. Het marktaandeel ervan is reeds 50%. Deze elektrische fietsen bieden nieuwe mogelijkheden op mobiliteitsvlak; fietsafstanden stijgen en meer mensen kunnen langer actief blijven. Maar bij de aanleg van fietsinfrastructuur moeten wegbeheerders nog meer dan tevoren rekening houden met meer snelheidsverschillen en meer inhaalmanoeuvres op het fietspad. Voldoende brede fietsinfrastructuur is nodig om daarop in te spelen.

Prioriteiten voor het fietsnetwerk uit “regiovisie”

In de ruimtelijke visie voor de regio van Schelde en Leie (Leiedal, 2018) wordt het fietsnetwerk ook besproken. Daarin worden drie prioriteiten gesteld om het fietsnetwerk verder uit te werken:

- Het opwaarderen van de jaagpaden tot volwaardige fietssnelwegen, rekening houdend met conflicten met watergebonden bedrijvigheid.
- Opmaak van een Masterplan fiets ten noorden van de Leie. Dit is reeds voltooid.
- Het BFF versterken in het noorden en westen van de regio. Ook dit werd reeds aangepakt in het Masterplan fiets ten noorden van de Leie.

We kunnen stellen dat het Masterplan fiets ten noorden van de Leie (2018) grotendeels beantwoordt aan deze prioriteiten. De opwaardering van de jaagpaden, en dan vooral de potentiële conflicten met watergebonden bedrijvigheid, is een thema dat nog steeds speelt.

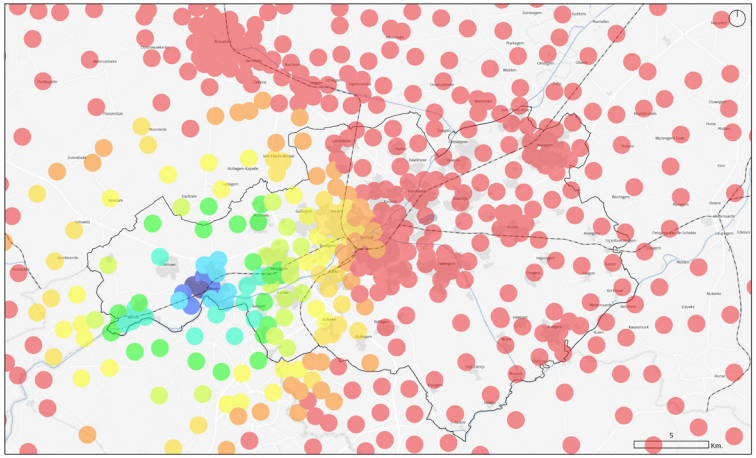
Reistijdisochronen

De fiets biedt mogelijkheden voor verplaatsingen over korte en middellange afstanden. De fiets kan dan ook een grotere bijdrage leveren in de bereikbaarheid van bepaalde locaties in de vervoerregio dan nu reeds het geval is. Een analyse van reistijden op basis van het Vlaams Regionaal Verkeersmodel laat het bereik zien van de fiets van of naar een bepaalde locatie.

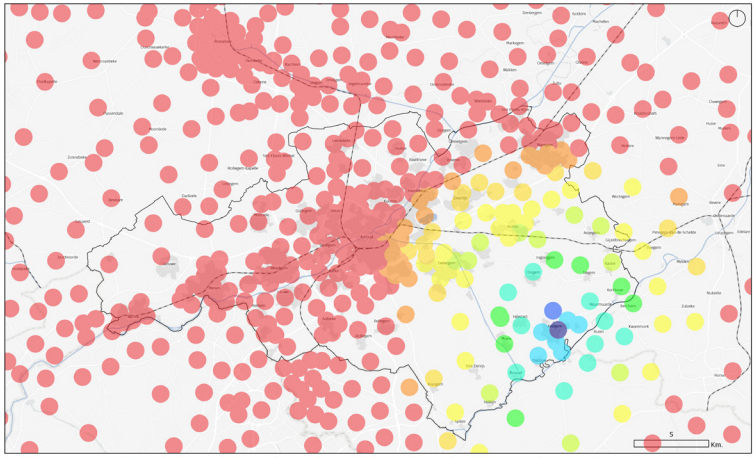
Zo zijn vanuit het centrum van Kortrijk een heel aantal plaatsen zoals Gullegem, Kuurne, Stasegem, Hoog-Kortrijk, ... binnen de 30 minuten bereikbaar met de fiets. Ook vanuit de centra van andere kernen zoals Avelgem, Menen of Waregem blijkt een groot deel van het omliggend gebied binnen een halfuur fietsen haalbaar te zijn. Bij deze analyse wordt uitgegaan van een normale fiets zonder trapondersteuning. Voor fietsen met een elektrische (hulp)motor ligt de gemiddelde snelheid hoger. Deze elektrische fietsen bieden dan ook heel wat nieuwe mogelijkheden; het fietsbereik kan makkelijk met meer dan tien minuten verhogen.

De reistijdgegevens zijn afkomstig uit de kosteninschatting voor fietsverkeer in het provinciale verkeersmodel 3.7.1.

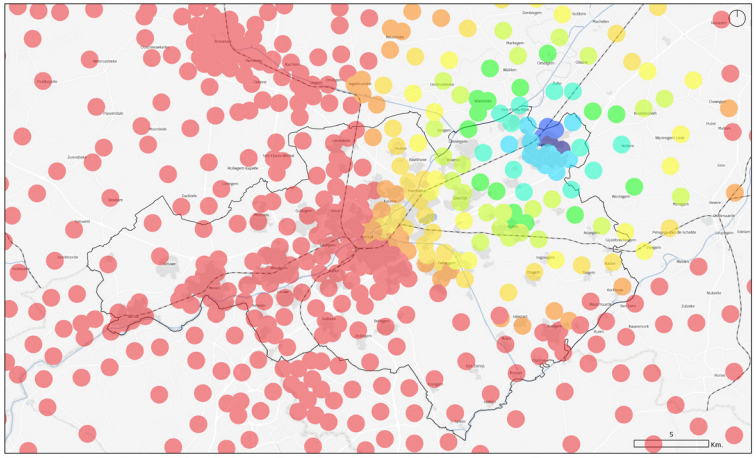
Reistijd per fiets van/naar Menen



Reistijd per fiets van/naar Avelgem

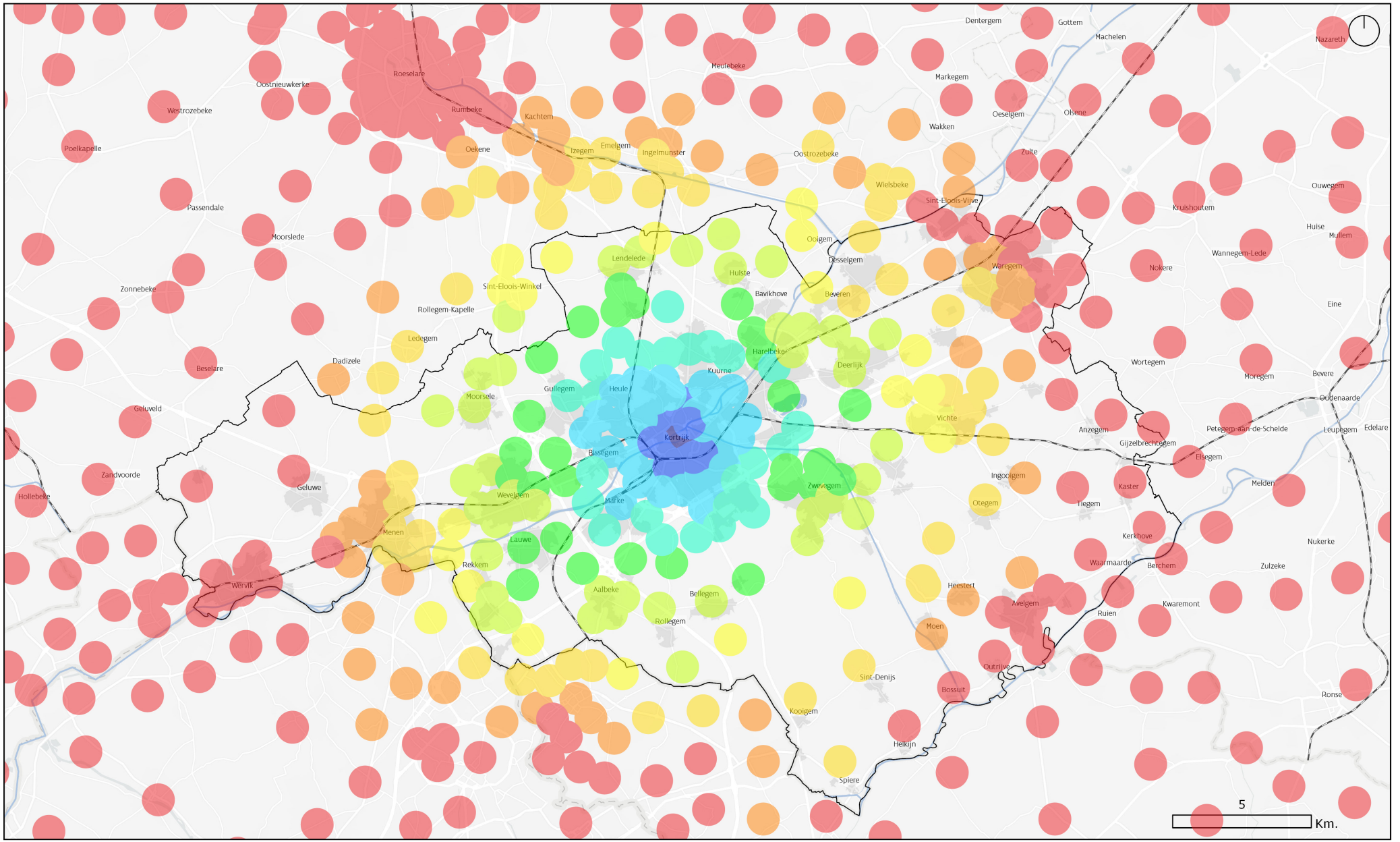


Reistijd per fiets van/naar Waregem



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

REISTIJD PER FIETS VAN/NAAR KORTRIJK-CENTRUM



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

- 0-5 minuten reistijd
- 5-10 minuten reistijd
- 10-20 minuten reistijd
- 20-30 minuten reistijd
- 30-40 minuten reistijd
- 40-50 minuten reistijd
- 50-60 minuten reistijd
- 60-70 minuten reistijd
- 70-80 minuten reistijd
- >80 minuten reistijd

2.4 OPENBAAR VERVOER

Spoornet

Spoornetwerk in vervoerregio Kortrijk

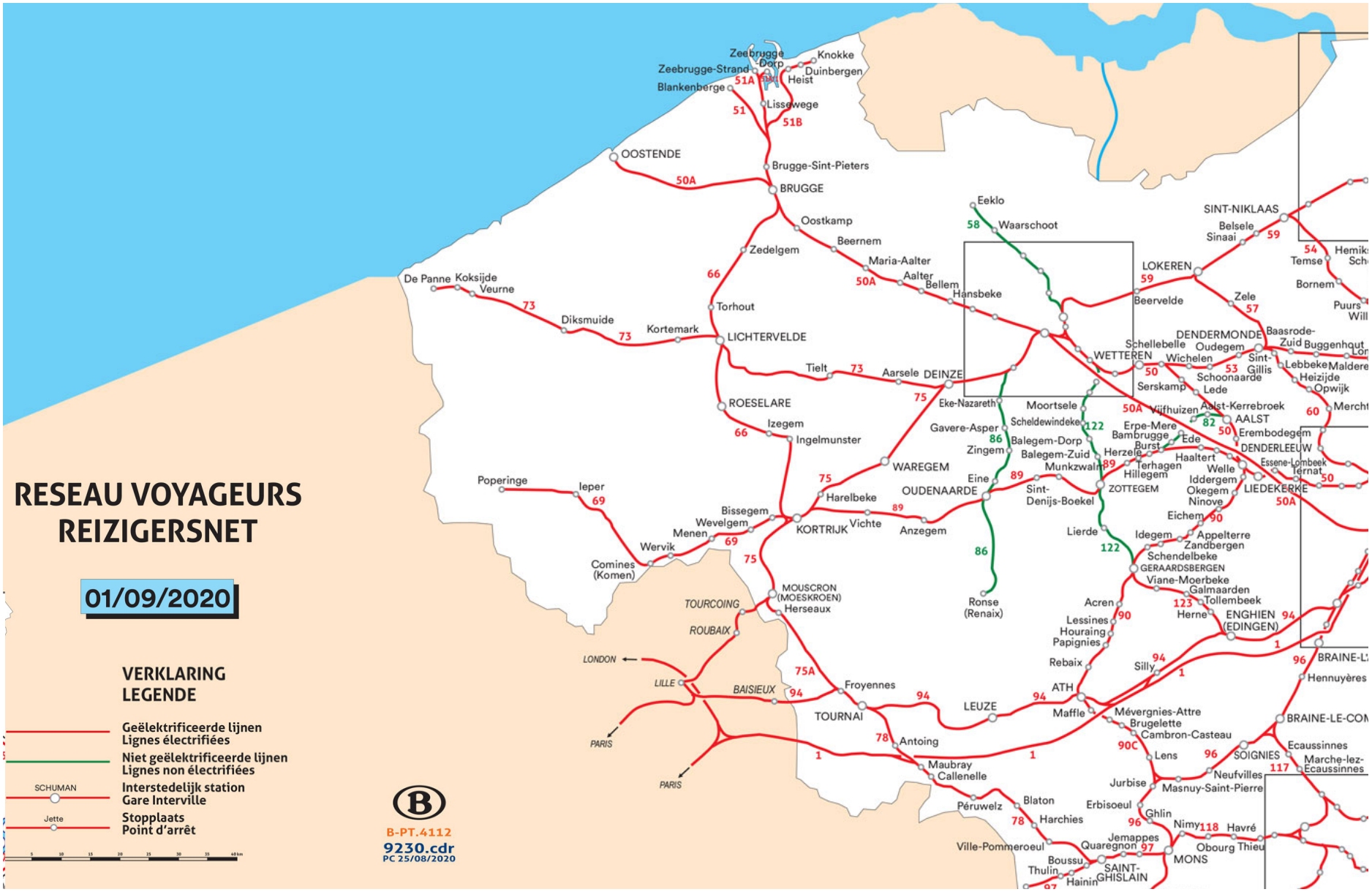
Het station Kortrijk is het belangrijkste station van de Kortrijkse vervoerregio en neemt zowel nationaal als regionaal de rol van knooppunt op. Er is een vlotte verbinding met de stations van Gent, Roeselare/Brugge, Poperingen en Moeskroen/Lille. Hierbij is vanuit Lille aansluiting op de hoge snelheidstrein naar Londen en Parijs.

De sporen die vertrekken vanuit Kortrijk kennen een stervormig patroon. Spoorlijn 75 verbindt Gent-Sint-Pieters met het station van Lille. Binnen de vervoerregio liggen de stations van Waregem, Harelbeke en Kortrijk langs deze lijn, maar ook Moeskroen en Tourcoing sluiten via deze spoorlijn aan op het net. Bovendien splitst ter hoogte van Moeskroen spoorlijn 75 af en kan via spoorlijn 75A ook Doornik bereikt worden. Vanuit het station van Kortrijk vertrekken verder nog lijn 89 richting Oudenaarde en Brussel langs de stations in Vichte en Anzegem, lijn 66 naar Roeselare en Brugge, en de lijn 69 naar Poperinge via de stations van Bissegem, Wevelgem, Menen en Wervik.
Een analyse van de knelpunten in dit spoornetwerk, evenals een toekomstvisie zijn uitgewerkt in de studie REKOVER (zie verder).

S-net

Vanaf 2017 rolde de NMBS verschillende S-netten uit. Het voorstadnet wil een aanbod bieden voor verplaatsingen op regionale en stedelijke schaal. De steden Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi beschikken reeds over dergelijk net, Kortrijk nog niet. Telkens werd in een straal van tussen de 20 en 40 km een voorstadszone afgebakend die door dit net bijkomend bediend moest worden.

Het uitwerken van een stadsregionaal spoornetwerk, bevoorbeeld door middel van een light-rail, is iets wat reeds als idee leeft in de regio en verder over nagedacht kan worden.



Bron: NMBS, 2020

Rekover - spoorvisie

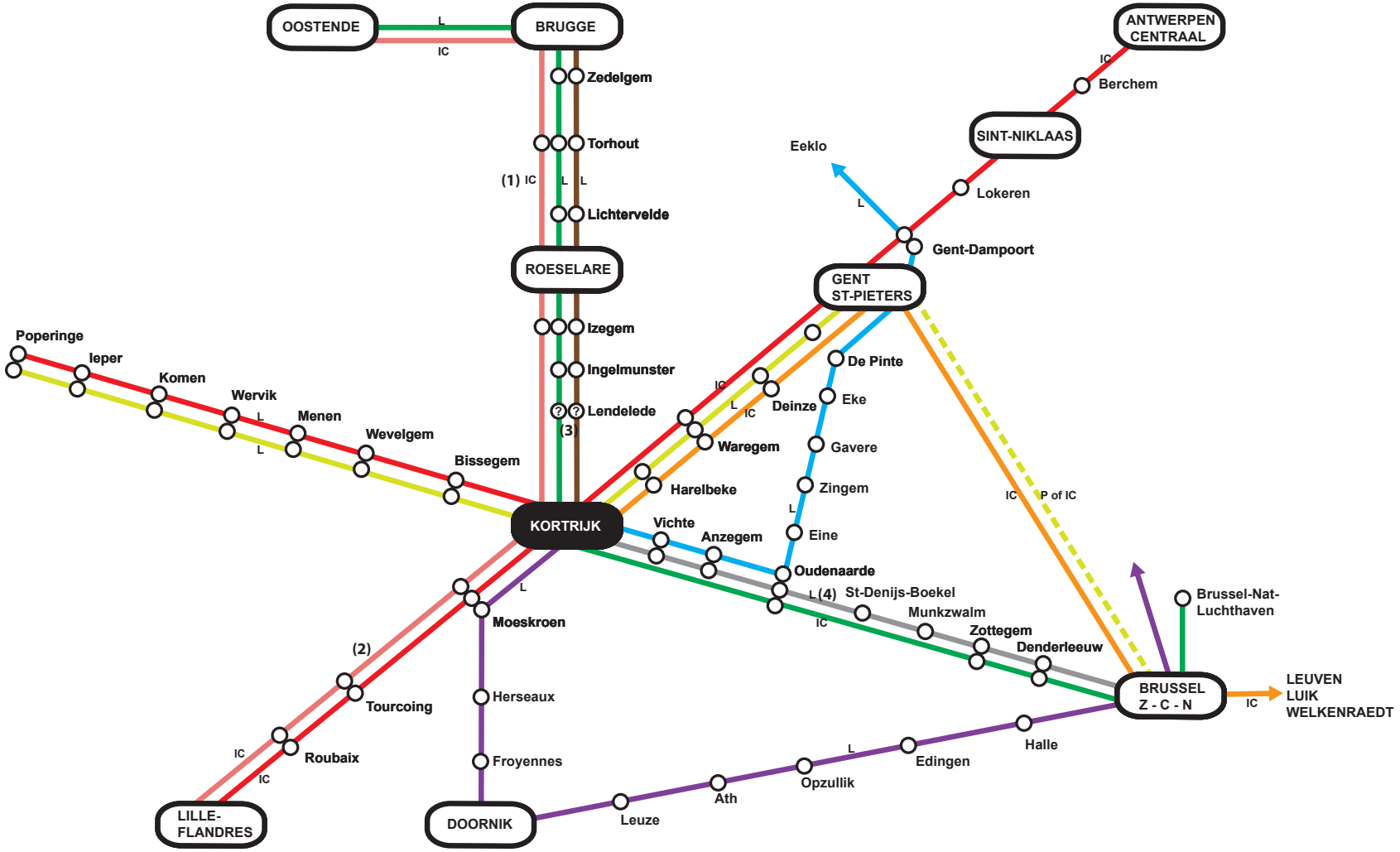
In 2016 publiceerde Leiedal het rapport REKOVER (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer). Dit kadert binnen de bijkomende oproep van de Vlaamse overheid begin 2012 voor aanvragen tot strategische projecten in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en is gericht op het thema stadsregio's met het oog op een vernieuw(en)de aanpak van stedelijke gebieden in stadsregionaal perspectief. 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 (in het bijzonder regionale en stedelijke functies) enten op dit regionaal openbaar vervoersnetwerk. Hier bespreken we kort het gedeelte van de spoorvisie. Deze spoorvisie is in het I.B.O (Interbestuurlijk Overleg) Zuid-West-Vlaanderen naar voren geschoven als de lange termijnvisie voor het openbaar vervoer in de regio. Het busnetwerk komt nadien aanbod en het ruimtelijke luik van het rapport komt aan bod in hoofdstuk 3.

Als sterktes van het spoornet komt het treinaanbod vanuit en naar het station van Kortrijk naar voor. Ook de verbinding naar Gent scoort goed: omwille van hoogwaardige spoorinfrastructuur en een rechtlijnig tracé is de reistijd beperkt. De zwaktes in het huidige treinaanbod zijn de verbindingen vanuit Kortrijk naar Brugge, Poperinge, Lille-Flandres en Brussel die te lang duren, de lage frequentie treinen op de as Kortrijk - Poperinge en Kortrijk - Lille-Flandres, en het sterk verminderde treinaanbod in het weekend.

Ter verbetering van het spoornet worden drie strategische keuzes gemaakt.
• Ten eerste wil de regio sterke allianties aangaan met aangrenzende regio's en grotere steden, gekoppeld aan het benutten van ontwikkelingsmogelijkheden in stationsomgevingen en stedelijke centra zal de potentie voor het treinnet enkel verhogen.
• 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, waardoor op elke as een vaste halfuur-cadans zou gecreëerd worden.

Op basis van deze strategische keuzes is een voorstel voor het treinnetwerk uitgewerkt op korte en lange termijn.
Hierbij wordt korte termijn ingezet op:
- het opwaarderen van de "Leielijn" tussen Gent, Kortrijk en Poperingen door het beter streiden van de treinen en het voorzien van een bijkomend aanbod in de spits.
- het herstellen van de snelle IC-verbinding tussen Kortrijk, Brugge en Oostende
- verbeteren van de reistijd en voorzien van een vaste uurcadans tussen Kortrijk en Lille-Flandes.

Op lange termijn wordt dan ingezet op het uitbreiden van het aanbod in de regio zodat vanuit alle richtingen er een half-uurbediening is naar Kortrijk en het maken van een duidelijk onderscheid tussen de snelle IC_verbindingen en de tragere L-treinen.
- Opwaarderen van de piekuurtreinen op de "Leielijn" naar en stoptrein (L-trein) met bediening in alle stations lansgheen de Leielijn. Zo krijgen alle stations op deze "Leielijn" twee verbindingen per uur naar Kortrijk en Gent.
- Opwaarderen van de piekuurtrein Kortrijk - Brugge naar en stoptrein . Zo krijgen de stations langsheen deze as twee bedieningen per uur naar Kortrijk en Brugge en is er daarnast een snelle IC_verbinding. Hierbij wordt voorgesteld het station van Lendelede te heropenen.
- Doorstrekken IC Oostende - Brugge - Kortrijk naar Lille- Flanders. Hierdoor ontstaat er een halfuurbediening voor de grensoverschreidende relatie naar Lille.
- Opwaarderen van P-treinen tussen Kortrijk - Oudenaarde - Brussel naar een stoptrein. Zij krijgen ook de stations Vichte en Anzegem een bediening van twee treinen per uur, waarvan één doorrijdt naar Brussel en één naar Gent. Hierbij wordt ook gevraagd om een aanbod in het weekend te voorzien.



Voorstel nieuw treinaanbod regionet Kortrijk op langere termijn - scenario A
Bron: REKOVER, 2015

Vervoerplan NMBS

In december 2019 werd het vervoersplan 12/2020 – 2023 goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de NMBS en op 12 april 2020 werd de goedkeuring verkregen van de federale regering. Het plan gaat uit van een gefaseerde uitbreiding van het treinaanbod (over een periode van 3 jaar) in functie van het beëindigen van een aantal infrastructuurwerken door Infrabel en het beschikbaar komen van nieuw rollend materieel met de levering van nieuwe dubbeldeksrijtuigen.

Voor de uitwerking van dit nieuwe vervoerplan, organiseerde NMBS in juli 2019 roadshows. Tijdens deze consultatierondes werden alle verkozenen van de verschillende parlementen, de provinciaal gedeputeerden, de burgemeesters en de verantwoordelijken van de betrokken vervoerregioraden uitgenodigd om mee na te denken over het toekomstige vervoersplan.

Voor de vervoerregio Kortrijk is in deze roadshow aangegeven dat volgende onderzoeken lopende zijn:

Weekdag:
- Opwaardering IC-verbinding Kortrijk - Brussel via Denderleeuw naar een halfuurdienst.
- Een snelle treinverbinding tussen Kortrijk en Brugge met haltes in Roeselare, Lichtervelde en Torhout
- Opwaardering Kortrijk - Poperinge naar een halfuurdienst.
- Bijkomende IC_verbinding tussen Kortrijk en Gent met haltes in Harelbeke, Waregem, Deize en De Pinte
- Een snelle treinverbinding tussen Kortrijk en Brugge met haltes in Roeselare, Lichtervelde en Torhout

Weekend:
-Versnellen IC-23 Kortrijk - Brussel en toevoeging S3 Zottegem - Dendermonde
-Uurdienst IC-32 tussen Kortrijk en Brugge
- Late treinen IC-23 tussen Kortrijk en Oostende

In het decreet basisbereikbaarheid is het treinnet opgenomen als de bovenste laag voor het openbaar vervoer en krijgt de vervoerregioraad de taak om deze te adviseren. Naar aanleiding van de eerste roadshow werd vanuit de vervoerregio Kortrijk een gebundeld advies bezorgd aan de NMBS. Hierin worden de kernpunten, de visie van REKOVER en de regionale belangen aangehaald.

De vervoerregio adviseert om in te zetten op zowel snelle regionale verbindingen, waarbij een beperkt aantal stations bediend worden, als op goede ontsluitende verbindingen die in veel stations halteren. Een bijkomende IC verbinding mag niet ten koste gaan van de bestaande bedieningen van de stations in de regio. Zo wordt bijvoorbeeld geadviseerd om vanuit Kortrijk snellere IC-verbindingen te realiseren naar Brugge, Gent en Lille-Flandres, namelijk telkens met een halfuur-cadans. Tegelijkertijd wordt gevraagd om in meer stations halt te houden: op de lijn Kortrijk-Gent bijkomend in het station van Harelbeke en bij de verbinding Kortrijk-Brugge bijkomend in het (momenteel gesloten) station Lendelede.

De NMBS liet de vervoersregio weten dat er in het vervoersplan 12/2020 – 2023 geen sprake is van een inkrimping van het gecadanceerde treinaanbod. Alle stations behouden dus hun bediening. Betreffende de laatavondtreinen werkt de NMBS aan een gefaseerde uitbreiding van de bediening tijdens de late avond in het hele land. Verder wordt ook aan een gefaseerde uitbreiding van het aantal stations dat bediend wordt tijdens het weekend gewerkt, waarbij rekening moet gehouden worden met de noden over het hele land.

In oktober 2020 volgt een nieuwe informatieronde in de verschillende provincies, waarin alle details zullen worden toegelicht en er meer duidelijkheid zal worden gegeven over de onderzoeksresultaten en de geselecteerde projectenaanvoor de lancering van het vervoersplan 2020-2023.

Bediening

Ook in het spoorwegennet is er een duidelijk verschil in de vervoerregio tussen de verstedelijkte band langs de Leie en het interfluvium. In de band betreft het een zeer dicht netwerk langs één lijn, met vertakkingen vanuit Kortrijk naar drie andere richtingen. Eén van deze spoorlijnen ontsluit een klein gedeelte van het interfluvium met twee station. Bovendien variëren de frequentie en amplitude sterk.

De NMBS gebruikt momenteel benamingen voor de treinen zoals IC, L, P en S. Hoewel deze categorisering iets zegt over de functie en bediening van de trein, zijn de verschillen binnen de categorieën te groot om enkel deze categorisering te gebruiken om de bediening van de stations te beschrijven. In de praktijk functioneren niet alle treinen conform hun categorie en zijn er ondertussen hybride systemen ontstaan. Daarom wordt hier gekozen om ook frequentie, amplitude, reistijd- & overstapcentraliteit als parameters te gebruiken. Deze data werden ter beschikking gesteld via het doctoraatsonderzoek van Freke Caset (bron: stationsradar.ugent.be).

- Frequentie: Aantal vertrekkende treinen per uur per richting;
- Amplitude: Uren waarbinnen treindiensten beschikbaar zijn;
- Reistijdcentraliteit: Bereikbaarheid van alle andere stations op basis van de minimale reistijd en frequentie;
- Overstapcentraliteit: Bereikbaarheid van alle andere stations op basis van aantal overstappen.

Het station van Kortrijk springt er, als hub in het netwerk, uit: een groot en regelmatig aanbod van treinen centraal in het netwerk (van de vervoerregio) gelegen. Dat vertaalt zich in een hoge frequentie, amplitude, reistijd- en overstapcentraliteit.

De stations Waregem en Harelbeke hebben een hogere reistijd- en overstapcentraliteit dan alle overige stations in de regio. Vermoedelijk omdat zij een betere aansluiting hebben met het onderliggende OV-net en ook langs spoorlijn 75 liggen die rechtstreekse verbinding geeft met station Gent-Sint-Pieters. Hierbij heeft het station van Waregem heeft een hogere frequentie en reistijdcentraliteit ten opzichte van station Harelbeke. Station Waregem is het tweede best bediende station in onze vervoerregio.

De stations in de Leieband ten westen van Kortrijk hebben onderling dezelfde overstapcentraliteit (lager dan Harelbeke en Waregem) en een aflopende reistijdcentraliteit naarmate de afstand met Kortrijk vergroot. Ze hebben allen dezelfde frequentie van 2 treinen per uur.

De stations van Anzegem en Vichte hebben dan weer een duidelijk lagere amplitude tegenover de rest van de vervoerregio en geen bediening op zondag.

Overwegen

Jaarlijks gebeuren nog steeds verschillende ongevallen aan de overwegen van de treinsporen. Het Belgische spoorwegnet is een van de drukst bezette netten in Europa en telde begin 2020 nog zo'n 1.700 overwegen. Vanuit de prioriteit van verkeersveiligheid wil Infrabel zoveel mogelijk kruisingen tussen de sporen en de openbare weg afschaffen en vervangen door veilige alternatieven zoals een tunnel of brug. Hierbij krijgen de overwegen aan drukke spoorwegen voorrang.

Binnen de vervoerregio Kortrijk wordt in volgorde van belangrijkheid gestreefd naar het afschaffen van de overwegen op de hoofdlijnen 75 (Gent – Moeskroen) , 89 (Kortrijk – Denderleeuw) en 66 (Brugge – Kortrijk).

Infrabel werk samen met de steden en gemeenten aann de streefbeelden opdat de spoorwegen zo veel mogelijk overwegvrij kunnen functioneren.

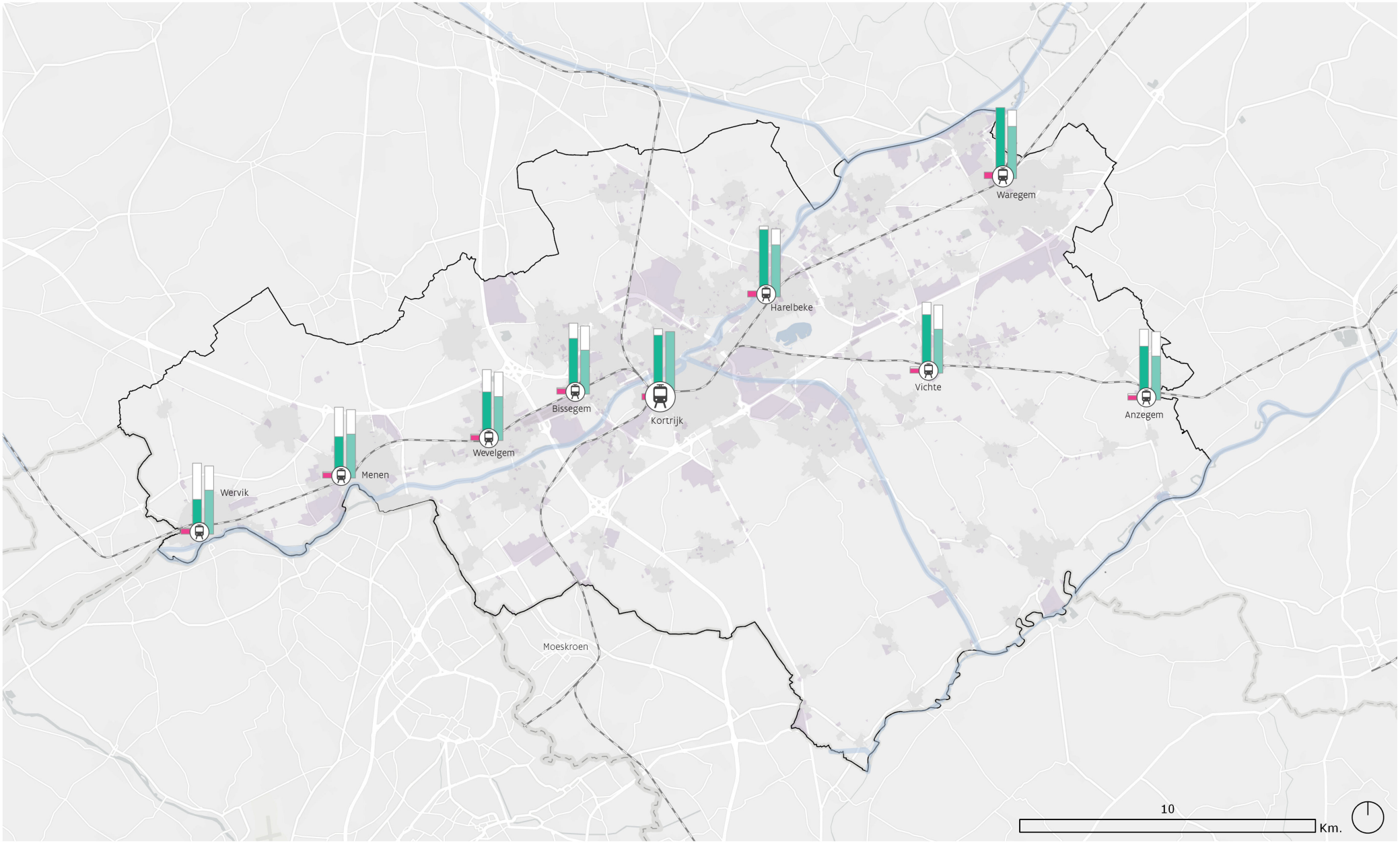
Gebruik

In de Kortrijkse vervoerregio liggen 9 stations (gerangschikt volgens aantal opstappers op een weekdag):

- Kortrijk
- Waregem
- Harelbeke
- Menen
- Wervik
- Wevelgem
- Bissegem
- Vichte
- Anzegem

De grote centraliteit en uitstekende verbinding van het station van Kortrijk vertaalt zich in hogere cijfers qua aantal opstappers: >8.500 per dag; meer dan 3 keer het aantal opstappers van Waregem (bijna 2500). Het grote aantal is deels te verklaren door de vele overstappers. Bij de tellingen is het immers onmogelijk een onderscheid te maken tussen op- en overstappers. Het belang van het station Kortrijk voor de Kortrijkse vervoerregio is hoe dan ook groot.

Het station van Kortrijk heeft minder opstappers tijdens de week dan het belangrijkste West-Vlaamse station, namelijk Brugge (meer dan 18.000) maar bedui-



Spoorwegnet

Stationsradar.ugent.be - 2019

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Spoorwegen

- Amplitude - off peak
- Reistijdcentraliteit
- Overstapcentraliteit

- 2 treinritten per uur
- 4 treinritten per uur
- 8 treinritten per uur

dend meer dan het station van Roeselare bijvoorbeeld (met meer dan 2700 opstappers). Het drukste station van Vlaanderen blijft Gent Sint-Pieters met meer dan 55.300 opstappers.

Ook het tweede meest bediende station binnen de vervoerregio, Waregem, springt eruit met bijna 2800 opstappers tijdens de week. Opvallend is ook het zeer goede gebruik van het station van Harelbeke, met meer dan 1000 opstappers tijdens de week. Dit kan worden verklaard door de aanwezigheid van een groot aanbod aan gratis fiets- en autoparkeerplaatsen aan Harelbeke station. daarnaast is dit station ook goed aangesloten op het netwerk van De Lijn.

Bij de stations ten westen van Kortrijk zien we, hoewel de bediening dezelfde is, grote verschillen in aantal opstappers. Het station van Bissegem heeft amper 272 opstappers op een weekdag.

Nog lager scoren de stations van Vichte en Anzegem die niet in de verstedelijkte Leieband liggen, maar wel langs een spoorlijn liggen die verbinding geeft met Brussel.

Stationsparkings

Aan het station van Kortrijk zijn meer dan 500 autoparkeerplaatsen beschikbaar. Ook het station van Waregem heeft met bijna 430 autoparkeerplaatsen een significant aanbod. Voor beide stations is dit parkeeraanbod betalend. Opvallend is het zeer goede gebruik van het station van Harelbeke. Dit station wordt gekenmerkt door een vlotte bediening richting zowel Kortrijk als Gent. Door de combinatie met de aanwezigheid van een grote stationsparking met gratis parkeren heeft dit station een specifieke aantrekkingskracht.

Naast parkeergelegenheid voor wagens, worden aan de stations ook fietsstalplaatsen voorzien. Zoals wordt weergegeven op de kaart op de volgende pagina, beschikt het treinstation van Vichte over meer dan vier keer zoveel fietsstalplaatsen als parkeerplaatsen voor de wagens. Het treinstation in Kortrijk heeft momenteel meer dan 2.000 fietsstalplaatsen. Het station en de ruimere omgeving worden echter vernieuwd en zullen in de toekomst over nog meer fietsparkeerplaatsen en autoplaatsen beschikken.

Een regionale visie rond parkeren aan regionale knooppunten is een specifiek aandachtspunt voor het regionaal mobiliteitsplan.

Knelpunten spoornet

Kortrijk ligt op een belangrijke goederenas tussen Frankrijk en de Antwerpse haven, wat de exploitatiemogelijkheden voor reizigerstreinen beperkt.

De hoofdspoorlijn L75 (Kortrijk - Gent) komt ter hoogte van de Collegewijk in Harelbeke samen met de hoofdspoorlijn L89 (Kortrijk- Brussel). De corridor tussen de Collegewijk en het station van Kortrijk, welke goed gebruikt wordt door zowel personen- als goederenvervoer, vormt hierdoor een capaciteitsknelpunt in de vervoerregio.

Infrabel geeft aan dat een kruising tussen het spoorverkeer naar L89 en het verkeer komende van Gent dient vanuit veiligheidsoogpunt in de toekomst beter vermeden wordt. Om de toekomstige groei in reizigers- en goederenverkeer te kunnen opvangen beschouwen ze een mogelijke oplossing om op termijn in deze flessenhals over te gaan naar extra spoorinfrastructuur zodat de L 89 apart verderloopt tot het rooster van Kortrijk.

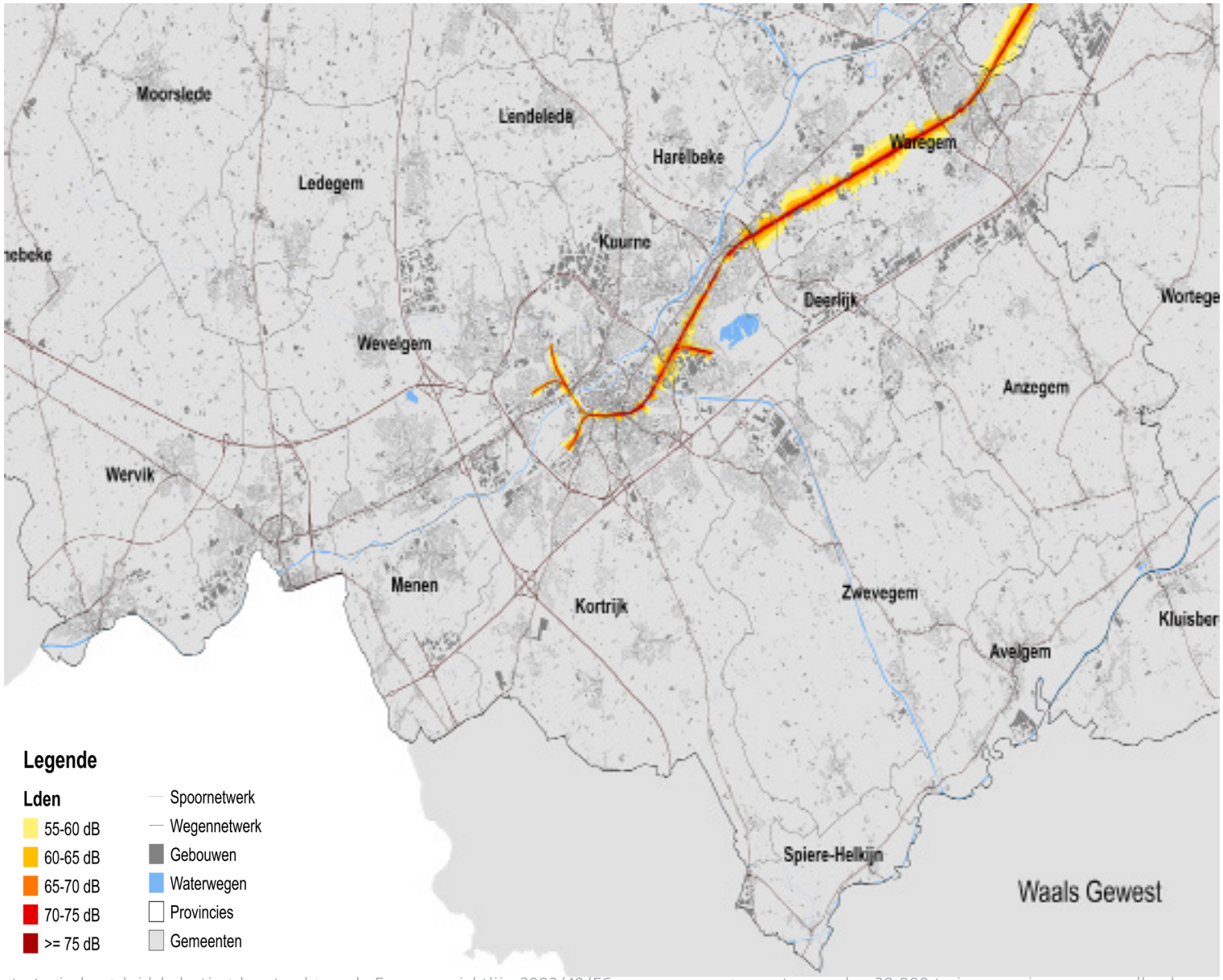
Een ander aandachstpunt op vlak van capaciteit is het enkelvoudige baanvak tussen Komen en Poperinge. Dit baanvak is gelegen buiten de vervoerregio, maar is een beperkende factor voor de capaciteit op lijn.

Geluidsoverlast

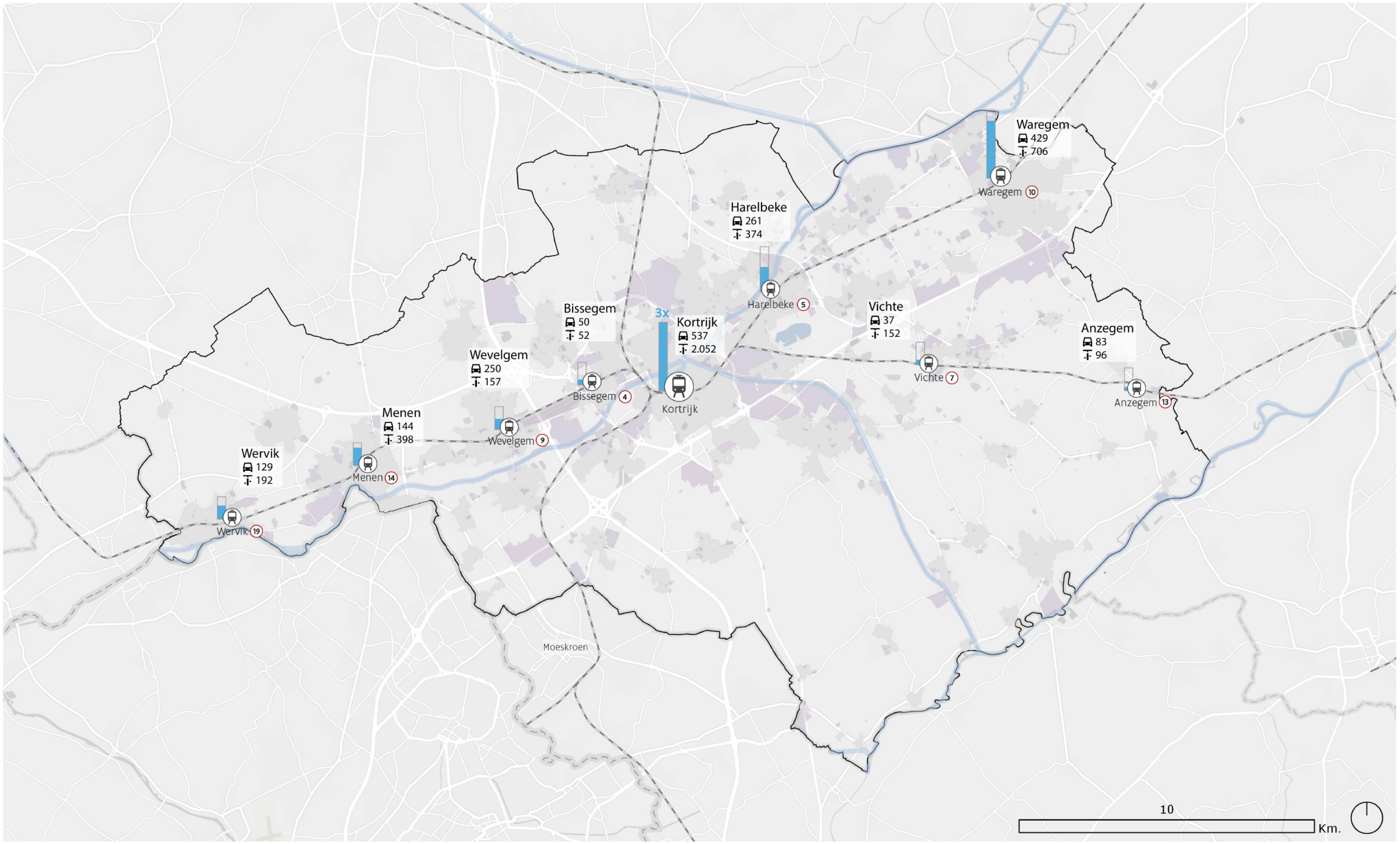
Het spoortransport zorgt voor hinder in zijn omgeving. Het creëert geluidsoverlast, wat nefast is voor woon- en natuurgebieden. De kaart op de volgende pagina geeft een uitsnede van de strategische geluidsbelastingskaart volgens de Europese richtlijn 2002/49/EG voor spoorwegen met meer dan 30 000 treinen per jaar en aanvullende spoorwegen. Op de lijn komende van Gent wordt op meerdere plaatsen de grens van 75 dB overschreven. en ook op de lijnen richting Oudenaarde, Menen en Roeselare worden waarden tussen 70 en 75 dB gehaald.

,

In zake geluidsoverlast legt de Vlaamse overheid geen wettelijke normen op. Er wordt verwezen naar naar de WHO 2018 aanbevelingen om te streven naar een geluidskwaliteit die geen negatieve invloed heeft op de gezondheid van inwoners.



strategische geluidsbelastingskaart volgens de Europese richtlijn 2002/49/EG voor spoorwegen met meer dan 30 000 treinen per jaar en aanvullende spoorwegen. Bron: Departement Omgeving



Gebruik van het spoorwegennet

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Spoorwegen

Bron: NMBS: cijfers opgestapte reizigers, 2019

- Aantal opstappers - referentiekader 1000 opstappers
- Duur treinrit tot Station Kortrijk

- 2 treinritten per uur
- 4 treinritten per uur
- 8 treinritten per uur

Bron: NMBS, 2018 (Stationsradar UGent)

- Totaal autoparkeerplaatsen
- Totaal fietsparkeerplaatsen

Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021

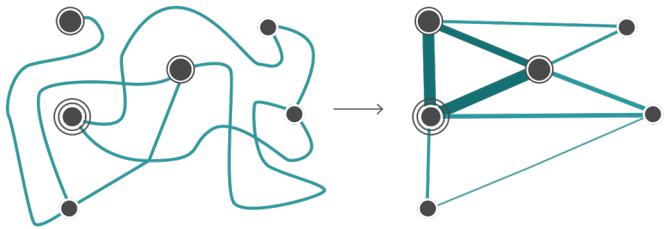
Het nieuwe Openbaar Vervoerplan wordt in december 2021 geïmplementeerd in de vervoerregio Kortrijk. De oriëntatienota beschrijft de kernpunten van dit plan. Het openbaar vervoerplan 2021 zelf wordt in detail in een aparte nota beschreven.

Principes basisbereikbaarheid

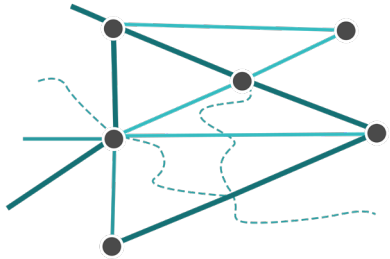
Een OV-netwerk dat zich kenmerkt door de aspecten "Vraaggericht en efficiënt", "hiërarchie in netwerk", "combimobiliteit" en "inbedding in ruimtelijk kader" is in de Kortrijkse regio methodisch uitgewerkt. Belangrijk hierin is dat een nieuw OV-netwerk uiteindelijk moet leiden tot een geïntegreerd openbaarvervoersysteem omdat alleen dan basisbereikbaarheid optimaal gerealiseerd kan worden. Centraal bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. De afstemming gebeurt op basis van de reële en potentiele vervoersstromen. Het vaste aanbod op basis van de criteria afstand, frequentie en amplitude (basismobiliteit) wordt vervangen door een garantie op een goede mobiliteitsoplossing (basisbereikbaarheid). In de Vervoerregio Kortrijk zijn voor het ontwerp van het nieuwe OV-netwerk de kernprincipes basisbereikbaarheid:

Verplaatsingsnoden als vertrekpunt
Hier gaat het erom dat het aanbod van verschillende vervoersvormen (openbaar vervoer, deelauto's en fietsen etc.) zo goed mogelijk aansluit op de werkelijke verplaatsingsnoden (vraag) van reizigers. Zo worden de vervoersmogelijkheden en financiële middelen op een efficiëntere manier ingezet.

Combineren van verschillende vervoersmiddelen: combimobiliteit
De Vlaamse overheid wil het openbaar vervoer maximaal concentreren op de belangrijke verkeersassen in elke regio, maar ook de bereikbaarheid van deze assen is belangrijk. Om een volledig traject te kunnen afleggen, moeten de verschillende vervoersmiddelen naadloos op elkaar aansluiten en moet de reiziger makkelijk de overstap kunnen maken. Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit noemen we combimobiliteit. Enkele voorbeelden zijn: van bus/tram of van trein op de (elektrische) fiets, de deelfiets of deelstep, de auto of deelauto, carpool of taxi.



Een gelaagd netwerk van vervoersmogelijkheden
Binnen de vervoerregio wordt gewerkt aan een hiërarchisch gestructureerd vervoermodel voor de verschillende modaliteiten. Ook binnen het openbaar vervoer is er dus een hiërarchie of gelaagdheid van het netwerk. Deze speelt een cruciale rol in de uitwerking van het nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 en is ook startpunt voor het ontwerp ervan. Elke laag van het openbaar vervoernetwerk neemt zijn rol binnen de hiërarchie op en de verschillende lagen worden optimaal op elkaar afgestemd. Een goede hiërarchie is van belang omdat alleen met een goede structuur van hoofdnetwerken het mogelijk is modaliteiten op elkaar af te stemmen en een snel en efficiënt vervoerssysteem te ontwikkelen. Immers bij het combineren van vervoersmiddelen is het netwerk zo sterk als de zwakste schakel.



Van de ene naar de andere laag via mobipunten
Mobipunten vormen een belangrijke spil in het faciliteren van combimobiliteit binnen het gelaagde OV-netwerk. Een mobipunt is meer dan een halte voor het openbaar vervoer maar het is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden. Bij voorkeur wordt het mobipunt aangevuld met extra diensten en wordt het ruimtelijk optimaal georganiseerd. Aan een mobipunt kunnen gebruikers overstappen van en naar het spoorwegennet, tussen de kernnetlijnen (verder KN), aanvullende lijnen (verder AN), het Vervoer op Maat (verder VOM) of op hun eigen (veilig en comfortabel gestalde) fiets of wagen. Op die manier wordt het OV-netwerk ingeschakeld in een systeem van combimobiliteit waarbij verschillende modi elkaar kunnen voeden en aanvullen.

Kernpunten kernnet en aanvullend net

Volgende kaart toont voor de Vervoerregio Kortrijk het streeknet dat bestaat uit kernnet en aanvullend net. Deze schematische kaart is uitgewerkt op niveau van verbindingen en hun indeling in het net. Een gedetailleerde beschrijving van de verschillende lijnen per gemeenten en de wijzigingen die zijn aangebracht t.o.v. de huidige situatie zijn terug te vinden in de rapportage van het nieuw Openbaar Vervoerplan 2021. Nadere uitwerking van het netwerk zoals de juiste locaties van haltes en de exacte reisroute op straatniveau is voorzien na vaststelling in de zomer van 2020 van het nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.

Binnen het kernnet en aanvullend net is er sterk ingezet op frequentieverhogingen op alle grote assen, zowel tijdens weekdagen als in het weekend. Op de verbindingen tussen de grotere kernen in de vervoerregio wordt daardoor op weekdagen getracht elk halfuur een verbinding aan te bieden (per bus of trein). Verder is ingezet op de afstemming van de routes van het stadsnet met het streeknet, waardoor op de verschillende invalsroutes naar het centrum van Kortrijk een 15' frequentie aangeboden wordt.

Er geldt ook een ruim avondaanbod op deze sterke assen om ook het duurzaamheidskarakter van voornamelijk recreatieve verplaatsingen te kunnen verhogen. Hierbij is voornamelijk ingezet op het bieden van een uurbediening op de regionale verplaatsingen en een halfuurbediening naar de belangrijke attractiepolen in Hoog Kortrijk.

De aanpassingen dragen sterk bij aan het stroomlijnen en het verbeteren van de leesbaarheid van het net. Zo zijn een aantal functionele varianten van lijnen uit het kernnet en uit de cadanslijnen van het aanvullend net gezuiverd zodat de grote verbindingen door eenduidige lijnen beschreven worden. De functionele verbindingen zijn telkens apart terug te vinden en niet langer verweven in de cadanslijnen.

Voor grensoverschrijdende verplaatsingen werden reeds gesprekken opgestart met TEC. In de toekomst zullen er ook gesprekken doorgaan met Ilevia.

Beperkte mogelijkheden binnen budgetneutraal kader

Bij de opbouw van het kernnet en aanvullend net is duidelijk dat binnen een budgetneutraal kader niet aan alle vragen en wensen kan worden voldaan. Dit heeft tot gevolg dat er keuzes moeten gemaakt worden. De voorgestelde wijzigingen aan het kernnet en aanvullend net werden onderzocht en volgens de principes van basisbereikbaarheid ingedeeld volgens prioriteit. Binnen de beschikbare budgetten wordt getracht om eerst oplossingen te vinden voor de onderzoeksvragen met de hoogste prioriteiten alsook de quick wins.

Zo kunnen bijvoorbeeld de realisatie van tangentiële verbindingen (zowel regionaal als op stedelijk niveau) en grensoverschrijdende regionale verbindingen (nog) niet uitgevoerd worden. Ook is er onvoldoende budget voor het voorzien van een fijnmazigere ontsluiting van de woonwijken aanvullend op de sterke kernnetbundels. Bijkomende budgetten moeten de verdere uitbouw van het openbaar vervoer in de regio mogelijk maken waardoor reizigers meer gestimuleerd worden om duurzame verplaatsingskeuzes te maken.

Impact kernnet en aanvullend net

Aangezien het netwerk basisbereikbaarheid pas geïmplementeerd wordt eind 2021, zijn er nog geen gebruiksgegevens beschikbaar. Het kernnet en aanvullend net zijn gesimuleerd via modeldoorrekeningen door De Lijn. Het aantal reizigersritten in het goedgekeurde kernnet en aanvullend net werd vergeleken met het aantal reizigers in de huidige situatie (basisscenario, lijnvoering voorjaar 2018). De doorrekeningen werden uitgevoerd met de standaardparameters.

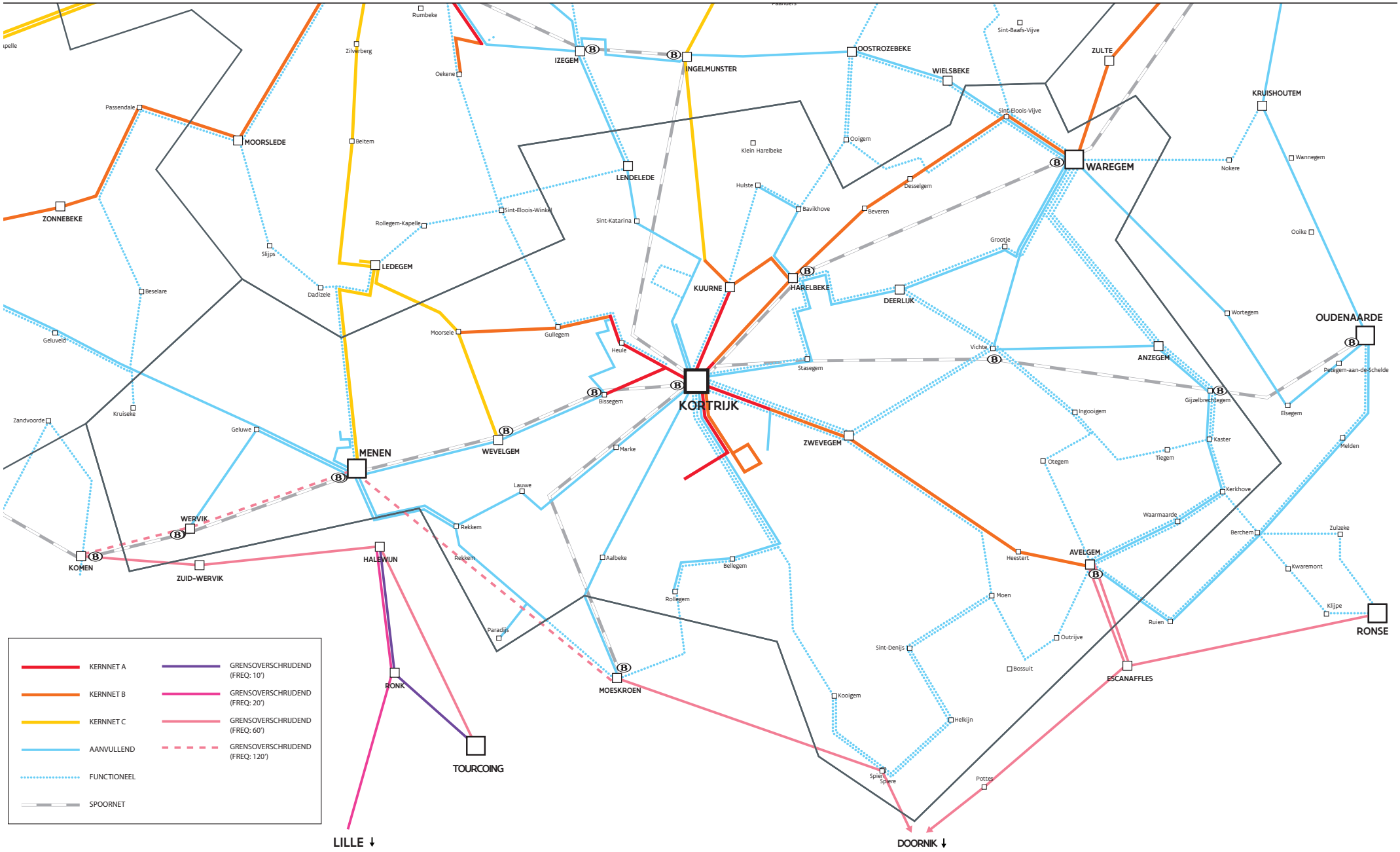
De impact op de reizigersaantallen worden in de onderstaande tabel opgelijst. Dit betreft het aantal reizigersritten op de lijnen die toegewezen zijn aan die specifieke VVR of gewijzigd worden in die VVR.

Bij de invoering van dat ontwerp zouden + 11,6 % reizigersritten worden gewonnen. Deze reizigersaantallen houden geen rekening met Vervoer op Maat (VOM) – noch in de oude situatie, noch in de nieuwe situatie (dus alle berekeningen exclusief belbussen of andere vraagafhankelijke opties, omdat het verkeersmodel technisch enkel geregeld vervoer met een vaste dienstregeling kan simuleren).

Lijnen VVR	Verschil jaarbasis	% verschil
Reizigersritten	+ 1.068.000	+ 11,6%
Reizigerskilometer	+ 25.937.000	+ 56,5%
Reizigerstijd	+ 15.095.000	+ 12,5%

Impact van voorstel KN en AN op reizigersaantallen (De Lijn)

Kernnet en aanvullend net - weekdag spits



Kernpunten vervoer op maat

Volgende kaart toont het voorstel voor Vervoer op Maat voor de Vervoerregio Kortrijk binnen het nieuwe Openbaar Vervoerplan 2021.
Lokale initiatieven die vallen onder de noemer VoM die nu al operationeel zijn in bepaalde gemeenten (denk aan bv. Cambio) worden niet op de kaart getoond. Het voorstel VoM benoemd ook relevante fietsdeelpunten. De exacte locatie van deze punten ligt niet vast en is na vaststelling van het nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 verder te bepalen en uit te werken (mobipunten).

Het VOM vormt het fijnmazigste niveau van het gelaagd vervoersmodel. VOM-diensten moeten een oplossing bieden voor die gebieden die onvoldoende bediend worden door het kernnet en aanvullend net. Het VOM is dus complementair aan het treinnet, kernnet en aanvullend net en kan in functie van de last mile worden ingezet of gebruikt worden voor een verplaatsing tussen twee locaties in eenzelfde regio die niet op een logische manier met het kernnet of aanvullend net worden verbonden.

Deelfietsen
Een eerste groep VoM-systemen zijn deelfietsen die voorzien worden bij enkele strategisch gelegen fietsdeelpunten. Vanuit de vervoerregio worden deelfietsen aangeboden als voor- of natransport naar bestemmingen zoals bedrijventerreinen of attracties van een regionaal niveau die op fietsafstand van de reguliere openbaar vervoerlijn zijn gelegen. Daarnaast worden deelfietsen voorzien aan de treinstations die elke dag van de week een bediening hebben en ter hoogte van belangrijke openbaarvervoersknopen in het kernnet.
Hierbij wordt uitgegaan van deelfietsen volgens een back-to- one plus systeem. Dit betekent dat de fiets moet worden teruggebracht naar de locatie waar hij is opgehaald. Vanuit de regio is de vraag om op termijn deze locaties met deelfietsen uit te breiden indien na evaluatie blijkt dat deze een goed gebruik kennen. Ook wordt gestreefd naar een uniform deelfietsensysteem voor de regio met een aanbod van 30% elektrische fietsen.

Blinde vlekken
Een ander type van VOM-systemen wordt voorzien op plekken en momenten waar er niet voldoende vraag is voor regulier openbaar vervoer (KN of AN) of waar twee locaties niet op een logische manier met het KN of AN worden verbonden. Dit zijn zogenaamde 'blinde vlekken'. In de huidige situatie worden in deze situatie belbussen aangeboden. Afhankelijk van het te verwachten gebruik gaat het om vaste, semi-flex of flex systemen:

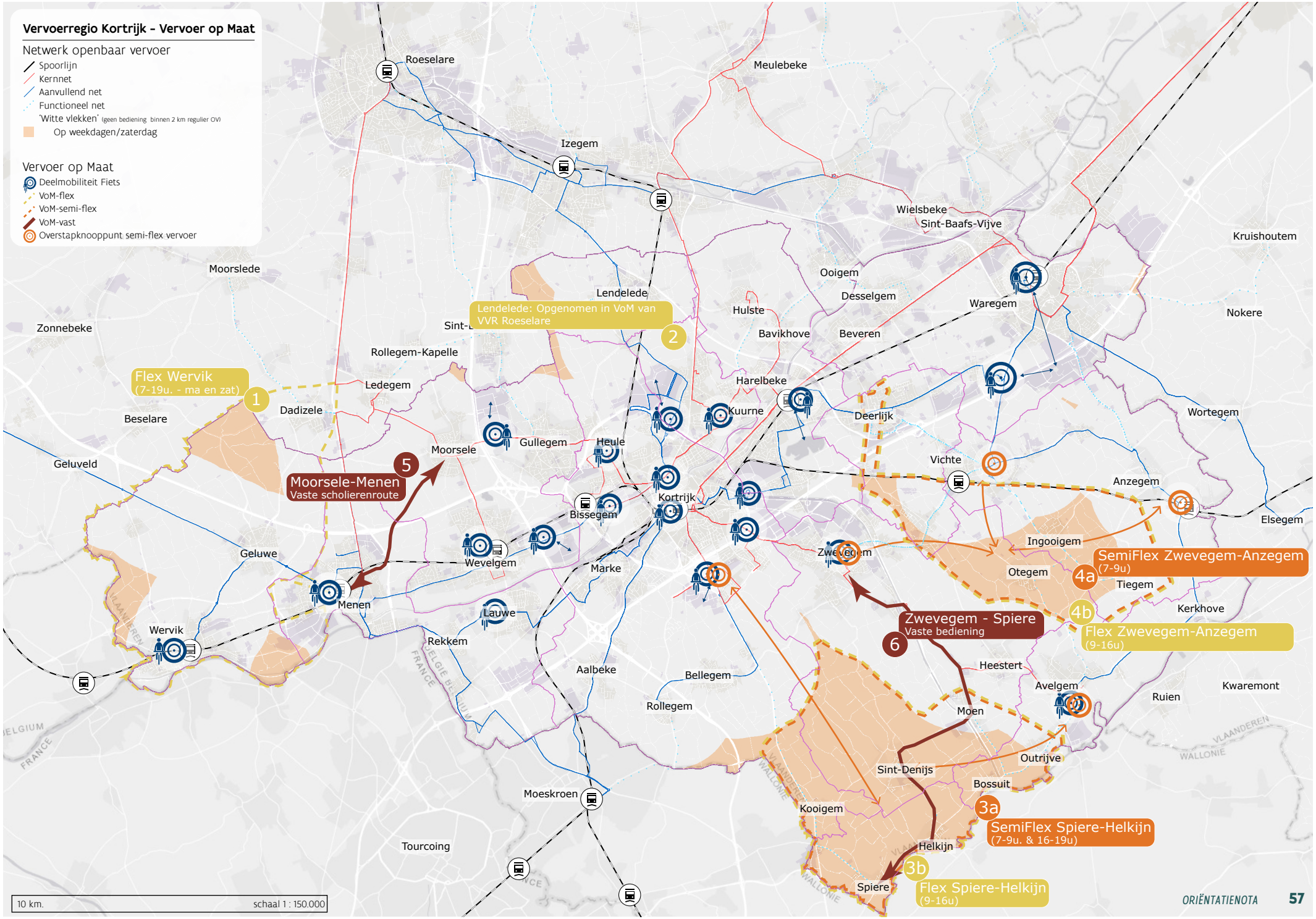
- VOM-vast is een vast vervoersysteem: volgens een dienstregeling wordt op vaste plekken gehalteerd;
- VoM-flex is een flexibel vervoersysteem: reizigers worden op aanvraag van halte naar halte vervoerd;
- VoM-semiflex (flex voor- en natransport) is een semi flexibel vervoersysteem: reizigers worden opgehaald bij een halte en naar een mobipunt gebracht of reizigers worden bij een mobipunt opgehaald en van daaruit naar een halte dicht bij huis gebracht.

MAV/DAV
Vanuit de Vlaamse overheid is MAV Mobiwest aangesteld als de Mobiliteitscentrale voor de provincie West-Vlaanderen. Deze mobiliteitscentrale is het aanspreekpunt voor mindermobielen die nood hebben aan vervoer. De uitvoering van de ritten gebeurd door de erkende vervoerders, nl. Diensten Aangepast Vervoer. Voor Vervoerregio Kortrijk wordt dit uitgevoerd door DAV Heilig Hart vzw, DAV Menen en Mobar vzw.

Daarnaast zijn in de VVR Kortrijk verschillende organisaties die vervoer met vrijwilligers aanbieden. Dit zijn onder andere de mobiliteitscentrales (MCC's) georganiseerd door de gemeenten, maar ook mutualiteiten bieden aangepast vervoer aan.

Het uitgangspunt bij de uitwerking van het Vervoer op Maat is dat het huidige aanbod MAV/DAV gehandhaafd blijft en bij voorkeur wordt uitgebreid met buget voor VoM.

Uit de analyse van het bestaande aanbod van doelgroepenvervoer bleek duidelijk dat het aanbod in de regio zeer versnipperd is waardoor de beschikbare voertuigen niet efficiënt worden ingezet. Idealiter worden deze verschillende initiatieven gebundeld zodat er een optimaal efficient vervoerssysteem ontstaat. Aangezien dit op korte termijn nog niet realistisch is, wordt er in het kader van het nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 enkel gefocust op VOM-oplossingen voor de open gebruiker. Vanuit de vervoerregio komt echter duidelijk de wens naar voren om in functie van een efficiënte inzet van middelen deze integratie zo snel mogelijk te realiseren.


Vervoerregio Kortrijk - Vervoer op Maat
Netwerk openbaar vervoer
Spoorlijn
Kernnet
Aanvullend net
Functioneel net
'Witte vlekken' (geen bediening binnen 2 km regulier OV)
Op weekdagen/zaterdag
Vervoer op Maat
Deelmobiliteit Fiets
VoM-flex
VoM-semi-flex
VoM-vast
Overstapknooppunt semi-flex vervoer
Roeselare
Meulebeke
Izegem
Wielsbeke
Sint-Baafs-Vijve
Kruishoutem
Moorslede
Ooigem
Desselgem
Waregem
Nokere
Lendelede
Lendelede: Opgenomen in VoM van VVR Roeselare
2
Hulste
Zonnebeke
Bavikhove
Beveren
Rollegem-Kapelle
Flex Wervik
(7-19u. - ma en zat)
1
Ledegem
Harelbeke
Dadizele
Kuurne
Deerlijk
Wortegem
Beselare
Gullegem
Heule
Moorsele
Vichte
Geluveld
5
Moorsele-Menen
Vaste scholierenroute
Kortrijk
Anzegem
Bissegem
Elsegem
Ingooigem
Zwevegem
SemiFlex Zwevegem-Anzegem
(7-9u)
Geluwe
Wevelgem
Marke
Otegem
4a
Tiegem
Menen
Kerkhove
4b
Zwevegem - Spiere
Vaste bediening
6
Flex Zwevegem-Anzegem
(9-16u)
Lauwe
Wervik
Heestert
Rekkem
Avelgem
Kwaremont
Aalbeke
Bellegem
Ruien
Moen
Rollegem
Outrijve
Sint-Denijs
Bossuit
Moeskroen
Kooigem
3a
SemiFlex Spiere-Helkijn
(7-9u. & 16-19u)
Helkijn
Tourcoing
3b
Spiere
Flex Spiere-Helkijn
(9-16u)
10 km.
schaal 1 : 150.000

Doorstroming busnetwerk

Stiptheid is een belangrijke factor in tevredenheid bij reizigers. Dit aspect scoort op dit moment laag bij gebruikers. Ritten zijn te laat of worden afgeschaft, scholieren komen te laat op school of pendelaars missen hun aansluiting. Er liggen veel kansen voor verbetering. Hiertoe is door De Lijn een voorzet gemaakt, gebundeld in de Doorstromingsnota VVR Kortrijk. Deze nota beschrijft de belangrijkste oorzaken van vertragingen, benoemt specifieke probleemlocaties en geeft mogelijke suggesties voor oplossingen. Al deze suggesties zijn erop gericht zowel de doorstroming van bussen alsook de leefbaarheid te verbeteren.

Het garanderen van een vlotte doorstroming is dan ook een belangrijke randvoorwaarde voor de implementatie van het Openbaar Vervoerplan 2021 dat een overstapgebaseerd vervoersmodel is.

Doorstroming: snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie

Om de doorstroming van het netwerk te beoordelen, zijn 3 factoren van belang:
- Commerciële snelheid: de reistijd inclusief het halteren aan de haltes gedeeld door de afstand
- Betrouwbaarheid: de verhouding tussen de gemiddelde reistijd en het 90-percentiel
- Efficiëntie: de verhouding tussen de gemiddelde reistijd in de snelste dalperiode en de gemiddelde reistijd in de spits

Wanneer er een groot verschil is tussen de gemiddelde reistijd en de 90-percentiel reistijd, duurt het afleggen van het traject op hetzelfde tijdstip van de dag soms opmerkelijk langer dan op andere dagen. De betrouwbaarheid van de rijtijd op elk wegvak beïnvloedt zo dus de stiptheid. De indicator betrouwbaarheid is uitgedrukt als percentage en naarmate de waarde groter wordt, is de betrouwbaarheid beter.

Als de reistijd in spitsuren hoger en ook de afgeleide commerciële snelheid lager is, dan ondervindt OV hinder van de grotere verkeersdrukte op die momenten. De efficiëntie is dus een maatstaf voor vertragingen in spitsuren en dit wordt eveneens uitgedrukt als een percentage. Hoe lager dit percentage is, hoe meer vertraging wordt opgelopen en des te groter de marge tot verbetering op dit wegvak is.
Het is van groot belang om deze drie factoren (snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie) steeds samen in rekening te brengen bij de beoordeling van de doorstroming.

Doorstromingsanalyse netwerk (bron: De Lijn)

De doelstellingen op vlak van doorstroming, zijn gelinkt aan de betrouwbaarheid en efficiëntie scores:
- Betrouwbaarheid ≥ 80%
- Efficiëntie ≥ 80%

De commerciële snelheid is een inherent onderdeel van de betrouwbaarheid en efficiëntiescores.

Volgende tabel geeft een overzicht van de knelpunten waar de doelstellingen in functie van doorstroming op vandaag niet worden gehaald.

De voornaamste doorstromingsproblemen doen zich voor aan de belangrijke invalswegen naar Kortrijk. Het gaat om de assen Zwevegemstraat-Oudenaardsesteenweg (N8) komende van Zwevegem, Doorniksewijk-Doorniksesteenweg (N50) komende van Hoog Kortrijk, de Meensesteenweg (N8) komende van Bissegem en de Gentsesteenweg-Kortrijksesteenweg (N43) komende van Harelbeke. Verder zijn er ook heel wat doorstromingsknelpunten in de centra van de steden Menen, Waregem en Kortrijk.

Kernnet

Gemeente	Knelpunt Wegvak	Betrouwbaarheid	Efficiëntie	Mogelijke oorzaken	Lopende studies
Moorsele	Oude Tramweg – Ledegemestraat	75%	48%		
Moorsele	Rozenstraat	75%	63%		
Heule	Guido Gezellelaan – Moorseelsestraat	73%	66%		
Kortrijk	Hendrik Consciencestraat (stadin)	68%	56%		
Kortrijk	Menenpoort (stadin)	73%	66%	Verkeerslichten + geen busbaan stadin	
Kuurne	Hulstsestraat	67%	73%		
Kuurne	Kortrijksestraat x Ringlaan	72%	71%	Verkeerslichten + geen doorstromingsmaat regelen	
Kortrijk	Kuurnesteenweg x N50	77%	77%	Voorrangsgeregeld kruispunt	
Kortrijk	Rotonde Burgemeester Vercruysselaan (stadin)	56%	64%	Rotonde	
Kortrijk	Minister Liebaertlaan (beide richtingen)	56%	64%	Geen doorstromingsmaat regelen + rotonde	Doorstromingsstudie Liebaertlaan op te starten
Kortrijk	Liebaertlaan x N43 (alle takken van het kruispunt)	67%	64%	Verkeerslichten	Doorstromingsstudie Liebaertlaan op te starten
Kortrijk	Gentsestraat (stadin)	68%	71%		
Kortrijk	Zwevegemsestraat	67%	54%		
Kortrijk	N43 Gentsesteenweg	75%	71%		Heraanleg gepland
Harelbeke	N43 Kortrijksesteenweg	48%	57%		
Harelbeke	N43 Marktstraat (richting N36)	69%	61%		
Waregem	N43 Kortrijkseweg ts Spijkerstraat en St. Jansstraat	70%	74%		Studie heraanleg N43
Beveren	N43 Kortrijkseweg ts Kerkdreef en Sprietestraat	79%	66%		Studie heraanleg N43 (busaanloopstroken richting VRI)
Waregem	N43 Gentseweg ts Moorstraat en Vijfseweg	66%	49%		
Waregem	N43 x Vijfseweg (staduit)	66%	49%	Verkeerslichten	Studie Vijfseweg (rioleringen)
Waregem	Vijfsweg stadin	62%	74%	Verkeerslichten	Studie Vijfseweg (rioleringen)
Waregem	Stationsstraat	67%	55%	Verkeerslichten + drukte	
Waregem	Keukeldam (staduit)	69%	69%		
Kortrijk	N8 Oudenaardsesteenweg ts Zwevegemsepoort en R8	67%	49%	Drukte, geen doorstromingsmaat regelen	
Kortrijk	N8 ter hoogte van R8	73%	70%	Drukte, veel diverse bewegingen, geen doorstromingsmaat regelen	
Zwevegem	Centrum	77%	70%		

Aanvullend net

Gemeente	Knelpunt Wegvak	Betrouwbaarheid	Efficiëntie	Mogelijke oorzaken	Lopende studies
Menen	N8 Kortrijkstraat x N32	65%	55%	Verkeerslichten	
Mene	Kortrijkstraat ts twee rotondes	60%	65%	Rotondes	
Menen	Rijselstraat	73%	66%		
Menen	Ieperstraat richting Markt	59%	77%		
Menen	N8 Menenstraat t.h.v. Visserijstraat	74%	72%		
Wevelgem	N8 tussen E403 en Bissegem (beide richtingen)	44%	30%	Druk verkeer	Mobiliteitsstudie N8 (ontwerp in opmaak)
Kortrijk	Hendrik Consciencestraat (stadin)	66%	62%		
Lauwe	Larstraat	62%	63%		Reiswegwijziging?
Marke	Weggevoerdenlaan	58%	53%	Enorm veel haaksparkeren + rotonde	
Kortrijk	Aalbeeksestw richting Panorama rotonde	51%	55%	Rotonde + druk verkeer	Stationsomgeving Kortrijk
Kortrijk	Minister Tacklaan	55%	62%	Druk verkeer + stationsomgeving	Stationsomgeving Kortrijk
Aalbeke	Torkonjestraat ts E403 en E17	71%	71%		
Waregem	Deerlijkseweg richting N382	59%	52%		
Harelbeke	Heerbaan	72%	68%		

Stadsnet

Gemeente	Knelpunt Wegvak	Betrouwbaarheid	Efficiëntie	Mogelijke oorzaken	Lopende studies
Kortrijk	N8 Meensestw staduit	69%	63%	Geen doorstromingsmaatregelen	
Kortrijk	Spoorweglaan	49%	69%	Busbaan ingenomen t.g.v. diverse werken	Busbaan terug in gebruik te nemen…
Kortrijk	Minister Tacklaan	52%	50%		Stationsomgeving Kortrijk
Kortrijk	N50 Doorniksewijk tussen station en Halve Jan	37%	43%	Diverse oorzaken	Microsimulatie N50 (i.k.v. HOV)
Kortrijk	P. Kennedypark	72%	67%		HOV studie
Kortrijk	Universiteitslaan	57%	44%		HOV studie
Kortrijk	Etienne Sabbelaan	59%	52%		HOV studie
Heule	Goethalslaan	70%	64%		
Zie ook doorstromingsmetingen op niveau van kern- en aanvullend net op assen waar ook stadslijnen rijden (bv. N8 Wevelgem – Kortrijk, en N8 Oudenaardsesteenweg)					

Busnetwerk verder uitwerken naar de toekomst toe

REKOVER - busnetwerk

Voor het gewenst openbaar vervoersnetwerk formuleert REKOVER volgende visie en inhoudelijke krachtlijnen:

- Meer vraaggericht OV-systeem, in relatie tot de bestaande ruimtelijke structuren, de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en de onderlinge vervoersvragen
- Meer hiërarchisch OV-systeem: met verschillende types van OV-knooppunten & OV-lijnen
- Voldoende snelheid en stiptheid: door een vlotte doorstroming te garanderen op rechte/kortste routes
- Hogere frequentie en capaciteit: door OV-aanbod te bundelen en te verknopen
- Een meer toegankelijk en comfortabel openbaar vervoer
- Aandacht voor intermodaliteit bij openbaar vervoer: belang van voor- en natransport te voet of per fiets

De studie selecteert verschillende types OV-knooppunten en OV-lijnen en geeft zo een aanzet voor het hiërarchisch geordend OV-systeem. Bij de selectie van de OV-knooppunten wordt steeds gestreefd naar de afstemming tussen de mobiliteits- en ruimtelijke planning.

De vier ruimtelijke strategieën van REKOVER (zie 3.2) van zijn het versterken van kernen en OV-knooppunten (stationsomgevingen), het bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale hubs, het duurzaam ontsluiten van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met OV en fiets, en een selectief ruimtelijk beleid voeren voor woonuitbreidingsgebieden.

De tweede doelstelling vertaalt zich in het selecteren van regionale hubs die potenties hebben om bijkomende regionale programma's op te nemen. Hiermee maakt de studie opnieuw de koppeling tussen (toekomstige) ruimtelijk ontwikkelingen en het openbaar vervoernetwerk. Deze regionale hubs worden immers vanuit Kortrijk bediend met voorstadslijnen en zo optimaal geïntegreerd in het nieuwe openbaar vervoernetwerk.

De geselecteerde hiërarchische knooppunten en de regionale hubs worden verbonden aan de hand van verschillende types vervoerslijnen. Voor het busnetwerk gaat het om de verbindende streekbuslijnen, HOV-lijnen, voorstadslijnen en ontsluitende streekbuslijnen.

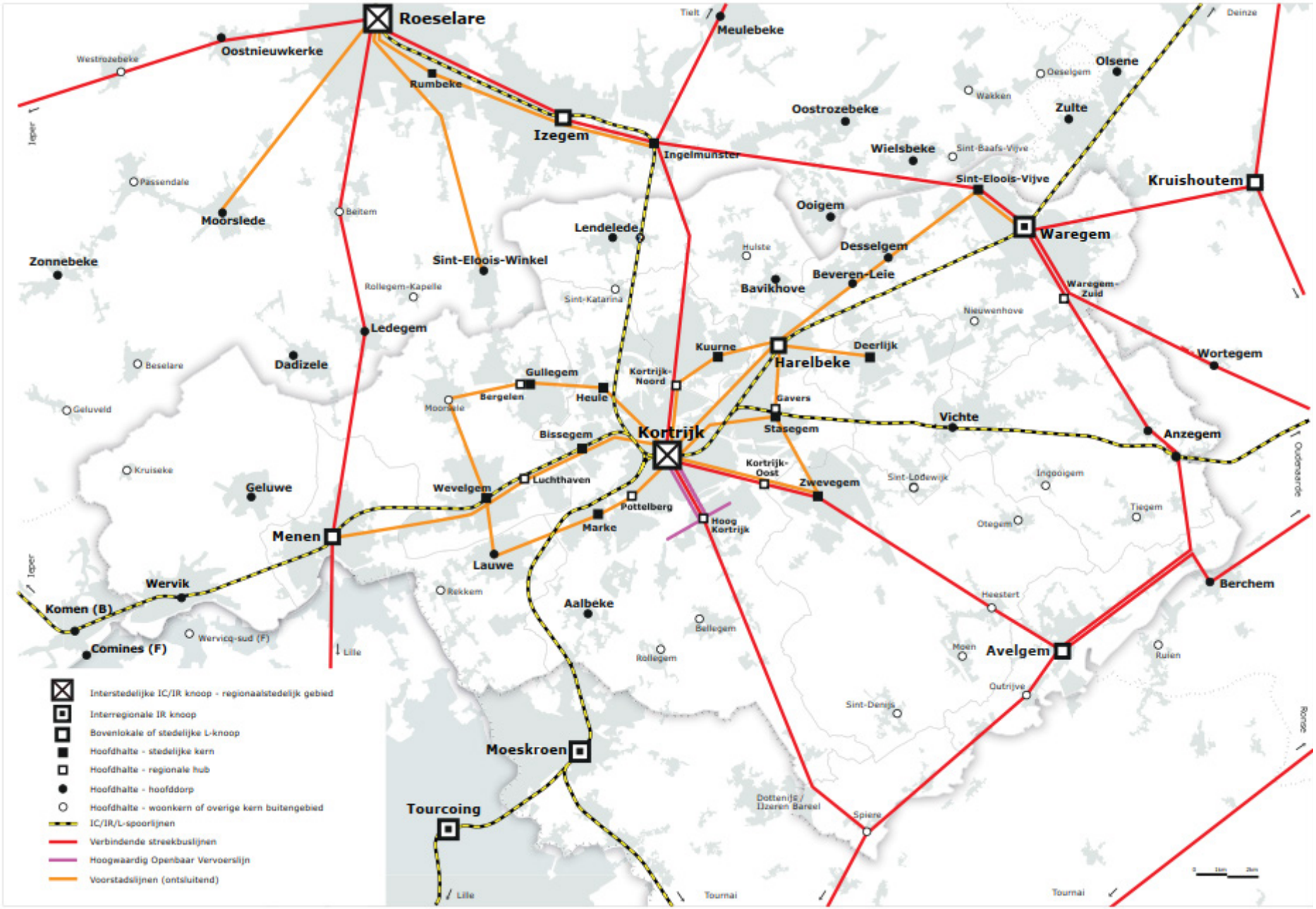
In REKOVER blijkt dat er voor de belangrijkste vervoersvragen tussen fusiegemeenten reeds een openbaar vervoersaanbod bestaat met een rechtstreekse relatie tussen herkomst en bestemming. Toch zijn er ook enkele ontbrekende schakels, dit zijn relaties met meer dan 2.000 dagverplaatsingen tussen fusiegemeenten, waar geen OV-aanbod (trein of bus) bestaat met een rechtstreeks relatie tussen herkomst en bestemming: Kuurne – Harelbeke, Zwevegem – Harelbeke, Deerlijk – Zwevegem, Zwevegem – Waregem, Zwevegem, Anzegem, Kuurne – Wevelgem, en Harelbeke – Wielsbeke.

Naast de vervoersvragen op niveau van de fusiegemeenten zijn er ook enkele vragen voor bijkomende vervoerslijnen tussen bepaalde deelgemeenten of deelgebieden:

- de relatie tussen Zwevegem (en het zuidoosten van de regio, bvb. Avelgem) en Hoog Kortrijk
- de relatie tussen Marke (en het zuidwesten van de regio, bvb. Aalbeke en Lauwe) en Hoog Kortrijk
- de relatie tussen Vichte, Heirweg en Anzegem
- de relatie tussen Anzegem, Wortegem-Petegem en Oudenaarde
- de relatie tussen Deerlijk en Sint-Lodewijk
- de relatie tussen Harelbeke, Kuurne, Sint-Katarina, Lendelede (en Izegem)
- de relatie tussen Wevelgem en Gullegem
- de relatie tussen Wervik en Geluwe
- de relatie tussen Wervik en Wervicq-sud (F) en de relatie tussen Komen en Comines (F)

Op basis van deze analyse is een wensbeeld van het openbaar vervoersnet uitgewerkt welke is weergegeven op de volgende figuur.

Eén van de eerste stappen bij het opmaken van het nieuwe openbaar vervoerplan 2021 was het aftoetsen van het voorstel van De Lijn aan het wensbeeld uit REKOVER Deze analyse heeft bijgedragen aan de uiteindelijke wijzigingen aan het OV-plan 2021..



Busvisie REKOVER
Bron: REKOVER, 2015

Hoogwaardig Openbaar Vervoer

HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Openbaar vervoer wordt als hoogwaardig gezien als het voldoet aan de kenmerken stipt; concurrentiele snelheid en prijs; aangename en comfortabele voertuigen en haltes; real time info aan de haltes en in het voertuig; en ecologisch.

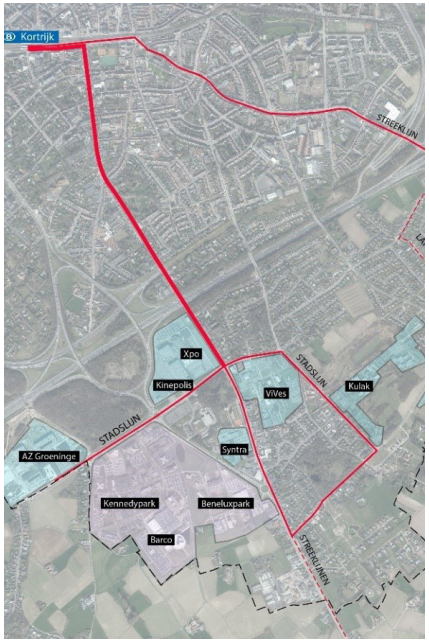
Al decennia is er de vraag om Hoog Kortrijk en centrum Kortrijk op een goede manier met elkaar te verbinden. Hoog Kortrijk kent bijna 8600 arbeidsplaatsen, 11.000 studenten en vele bezoekers. Het ziekenhuis AZ Groeninge is eveneens een belangrijke attractiepool. De behoefte aan kwalitatief openbaar vervoer tussen het station en hoog Kortrijk is dus groot. De huidige buslijnen worden veel gebruikt maar er is onvoldoende capaciteit en comfort.

In de regio is de ambitie om een hoogwaardige openbaar vervoerslijn uit te bouwen tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. De realisatie van deze HOV-as met een heeft veel potentie om het autogebruik en dus ook de files te doen dalen. Studies hebben uitgewezen dat er jaarlijks 750.000 reizigers het vervoermiddel zouden gebruiken.

Tussen 9 en 23 oktober 2015 werd een voertuigtest gehouden met trambussen. Een trambus kan gezien worden als een comfortabele tram op wielen. Tijdens de voertuigtest werden 14.000 reizigers vervoerd waarna 2120 passagiers enquêtes invulden. De resultaten van de enquêtes tonen aan dat het comfort in een trambus hoger wordt bevonden dan in een gewone bus, dat ook niet (frequente) gebruikers van het openbaar vervoer de trambus testten en dat reizigers niet bereid zijn meer te betalen voor het vervoerbewijs.

Er werd een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd alsook onderzoeken met betrekking tot de optimale trajecten. Dit leidde tot het scenario om twee HOV-lijnen te voorzien, namelijk de lijnen 1 en 13. De twee lijnen zullen hetzelfde traject tussen het station en de halte aan de Xpo rijden, waarna ze opsplitsen. Lijn 1 zou doorrijden tot aan AZ Groeninge en keert aan de laatste rotonde. Lijn 13 zou een lus rijden waarbij ze onder meer de regionale voorzieningen Provinciehuis Zuid-West-Vlaanderen, VIVES hogeschool, KU Leuven campus KULAK en Syntra West zou ontsluiten.

Bij het verdere beslissingsproces rond de circulatie in de omliggende wijken en de verfijning van het ontwerp van de Doorniksewijk en Doorniksesteenweg wordt de bevolking betrokken. Studies legden reeds het tracé en het aantal haltes vast, maar de aspecten zoals de precieze locatie van de haltes, de plaats en aard van de parkeerplaatsen en het al dan niet voorzien van bomen liggen nog niet vast en zullen worden verfijnd in het ontwerp.



Tracé van het nieuwe HOV
Bron: Leiedal, (2018) Contrei. Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde.

GRUP K-R8

Met de opmaak van het GRUP K-R8 wordt het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost beoogd.
De verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de ring R8 tussen deze complexen wordt niet louter op zich bekeken, maar wel in samenhang met het inzetten op alternatieve mobiliteitsoplossingen en het nadenken over de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.
Het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, het aanmoedigen van diverse vormen van gedeelde mobiliteit, het realiseren van veilige fietsverbindingen,... en het evalueren van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden moeten bijdragen tot de oplossing.
Naast inzetten op verbeterde fietsverbindingen en ontsluiting van het wegverkeer moet het GRUP K-R8 ook bijdragen tot het verbeteren van de doorstroming voor het openbaar vervoer.
Daarnaast worden diverse vormen van gedeelde mobiliteit aangemoedigd. Zo zal in het planproces namelijk bekeken worden om, in afstemming met de vervoerregio-werking, een multimodaal knooppunt, met name een regionaal mobipunt, uit te bouwen op Hoog Kortrijk en op Kortrijk-Oost.

Knelpunten openbaar vervoer

Naast de knelpunten zoals spoorcapaciteitsproblemen en doorstromingsknelpunten die in vorige secties reeds aan bod kwamen, kent het huidige openbaar vervoersysteem ook een aantal knelpunten die voor elke vervoerswijze van toepassing zijn.

Kwaliteitsvolle haltes

De aanleg en de uitrusting van de halteplaatsen van het openbaar vervoer is een belangrijke schakel in het gebruik van dit vervoer. Daarom moet bijzondere aandacht gaan naar de bereikbaarheid van de halte, het comfort van alle reizigers, alsook naar de verkeersveiligheid van de aankomende en vertrekkende bus, de voetganger, de fietsers en het andere verkeer. De totale halte-inrichting moet één geheel vormen, dat op zijn beurt kan opgenomen worden in de inrichting van de volledige weg. Ten behoeve van het comfort en de veiligheid van de busreiziger hanteren de vervoersmaatschappij De Lijn en de wegbeheerder Agentschap Wegen en Verkeer richtlijnen over de halte-infrastructuur in het Vademecum Veilige wegen en kruispunten alsoook de bushaltegids van De Lijn.

Nadere uitwerking van de juiste locaties en de inplanting van haltes is voorzien na de vaststelling van het Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021.

Beperkte toegangkelijkheid

Het openbaar vervoer nemen is niet voor iedereen even eenvoudig. Toch ligt dat voor veel mensen met een beperking zeker binnen de mogelijkheden. Maar dan moet wel maximaal werk gemaakt worden van de toegankelijkheid van voertuigen, stations en haltes. In België waren eind 2019 slechts 71 van de 554 treinstations volledig uitgerust voor personen met beperkte mobiliteit en kunnen mensen met een beperking slechts in 41 stations beroep doen op assistentie met reservering 3 uur voor het vertrek. De NMBS belooft per jaar 10 stations toegankelijk te maken, maar in dat tempo duurt het nog meer dan 40 jaar vooraleer mensen met een beperking in alle Belgische stations terecht kunnen. Bovendien hebben de meeste treinstellen geen standaard gelijkgrondse instapmogelijkheid, waardoor rolstoelgebruikers niet zelfstandig de trein op kunnen.

De meeste voertuigen van De Lijn zijn toegankelijk (met een lage vloer, oprijplaat en rolstoelplaats) en de reservatieplicht werd in februari 2020 afgeschaft. Maar met de haltes in Vlaanderen is het minder goed gesteld. Zo zijn slechts 12,2% van alle haltes binnen de vervoerregio Kortrijk toegankelijk voor personen met een motorische beperking en slechts 4,6% van alle haltes toegankelijk voor personen met een visuele beperking.

Naast de infrastructurele toegankelijkheid is ook de toegankelijkheid van informatie belangrijk. Niet overal zijn haltes uitgerust met schermen en gesproken boodschappen om aankondigingen te doen en op de voertuigen zelf worden haltes niet altijd zowel auditief als visueel aangekondigd. De app 'Halteaankondiging De Lijn' moet daar enig soelaas in brengen.

Gebrek aan interoperabel ticketing- en betaal systeem

Voor gebruikers zijn een eenvoudig en attractief ticketing- en betaalsysteem voor het gebruikmaken van één of meerdere types openbaar vervoer erg belangrijk. Bedoeling moet zijn om met één vervoerbewijs reizigers hun volledige verplaatsing te kunnen laten maken, ongeacht het aantal modi of aantal aanbieders van vervoer- of deelsystemen die deel uitmaken van die verplaatsing. Daarvoor moeten verschillende vervoeraanbieders intensief samenwerken en moet er een goede centrale coördinatie opgestart worden om te komen tot zo'n interoperabel vervoerbewijs en een verdeelsleutel voor de tarieven.

Voor het Vervoer op Maat zal de Mobiliteitscentrale de operationale regiefunctie opnemen. De Mobiliteitscentrale staat in voor het plannen, boeken en betalen van ritten. Ze verschaft informatie over alle openbaarvervoerdiensten, analyseert de vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker. De bedoeling is om te evolueren naar Mobility as a Service: een aanbod van verschillende mobiliteitsdiensten (zowel privaat als publiek) waarbij op maat gemaakte geïntegreerde reismogelijkheden via één digitaal platform met real-time multimodale informatie worden aangeboden, inclusief boeking en betaling.

Voor het Vervoer op Maat komt vanuit de vervoerregio Kortrijk het wensbeeld naar voren van een uniform tarief ten opzichte van de omliggende vervoerregio's en een geïntegreerd tarief met het kernnet en aanvullend net. Het moet mogelijk zijn om met één vervoersbewijs de volledige rit te kunnen betalen.

Verder is er ook afstemming nodig voor grensoverschrijdende verplaatsingen naar Wallonië en Frankrijk. Zo bestaat er bijvoorbeeld reeds een speciaal ticket, het zogenaamde Crossborder ticket, waarbij een verlaagd tarief geldt voor treinritten tussen Kortrijk en Lille-Flanders. Het moet mogelijk zijn om ook vanuit andere steden en gemeenten in de vervoersregio, zoals bijvoorbeeld Menen en Wervik, gebruik te kunnen maken van een aangepast tarief voor grensoverschrijdende verplaatsingen.

Capaciteitsproblemen

Naast stiptheid is een comfortabele rit op de bus en tram noodzakelijk om mensen te overtuigen om de overstap te maken. Dat betekent een aanbod van moderne, propere en toegankelijke voertuigen met voldoende capaciteit op die plaatsen waar de vervoervraag groot is.

Ook hier liggen kansen voor verbetering. In de spits rijden vaak overvolle bussen rond met als gevolg geen zitplaats of in het slechtste geval zelfs een overvolle bus die de halte voorbijrijdt.

2.5 AUTO

Netwerk en infrastructuur

Wegennet

Vlaanderen, en ook de Kortrijkse vervoerregio, beschikt over een zeer dicht wegennetwerk. Volgens het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen behoort ons wegennet tot de dichtste van Europa. In 2010 bedroeg de dichtheid van het netwerk in Vlaanderen 5,29 km/km2. Tussen 2000 en 2010 was die dichtheid nog in beperkte mate toegenomen (+5%). Die groei situeerde zich vooral op het gemeentelijk wegennet. Het autosnelwegennet bleef de laatste decennia nagenoeg ongewijzigd.

Het wegennet is, conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997), gecategoriseerd in hoofdwegen, primaire, secundaire en lokale wegen. De kaart op de volgende pagina toont de huidige wegencategorisering voor vervoerregio Kortrijk. De hoofdwegen E17 en E403 kruisen elkaar in de vervoerregio. Ze hebben een verbindingsfunctie op internationaal niveau en worden dus zowel door doorgaand als bestemmingsverkeer gebruikt. De vervoerregio telt ook verschillende primaire wegen. Zij verbinden en verzamelen op Vlaams niveau: ze verbinden de hoofdwegen met elkaar of met het hinterland of zijn grote ringwegen zoals de R8 in onze regio. Secundaire wegen verbinden en verzamelen op bovenlokaal niveau. Het gaat dan vooral om invallende steenwegen. De hoofd-, primaire en secundaire wegen vormen zo de ruggengraat van het wegennet in de vervoerregio.

Elke categorie heeft zijn eigen functie en inrichtingsprincipes. Om de inrichting af te stemmen op de functie zijn de laatste decennia belangrijke stappen gezet. In 2012 werd de studie 'Analyse en aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het Interfluvium mobiliteit tussen Leie en Schelde' opgemaakt in opdracht van de Provincie West-Vlaanderen samen met de betrokken gemeenten. In overeenstemming met de verschillende partijen werd tot een visie gekomen die de leefbaarheid en de vlotheid moesten bewaken. Deze visie werd vertaald naar aanbevelingen die het wegennet moesten verbeteren naar de (toenmalige) huidige en toekomstige omstandigheden. Ook intermodaliteit werd hier al naar voor geschoven als opportuniteit voor het verkeer in de regio. Voor het gebied ten noorden van de Leie werd er recent geen omvattende mobiliteitsstudie opgesteld. Wel werden in de regiovisie voor de regio Schelde en Leie (Leidedal, 2018), een gedragen regionale visie (hoofdstuk 3), de belangrijkste knelpunten aangeduid zoals te zien op kaart.

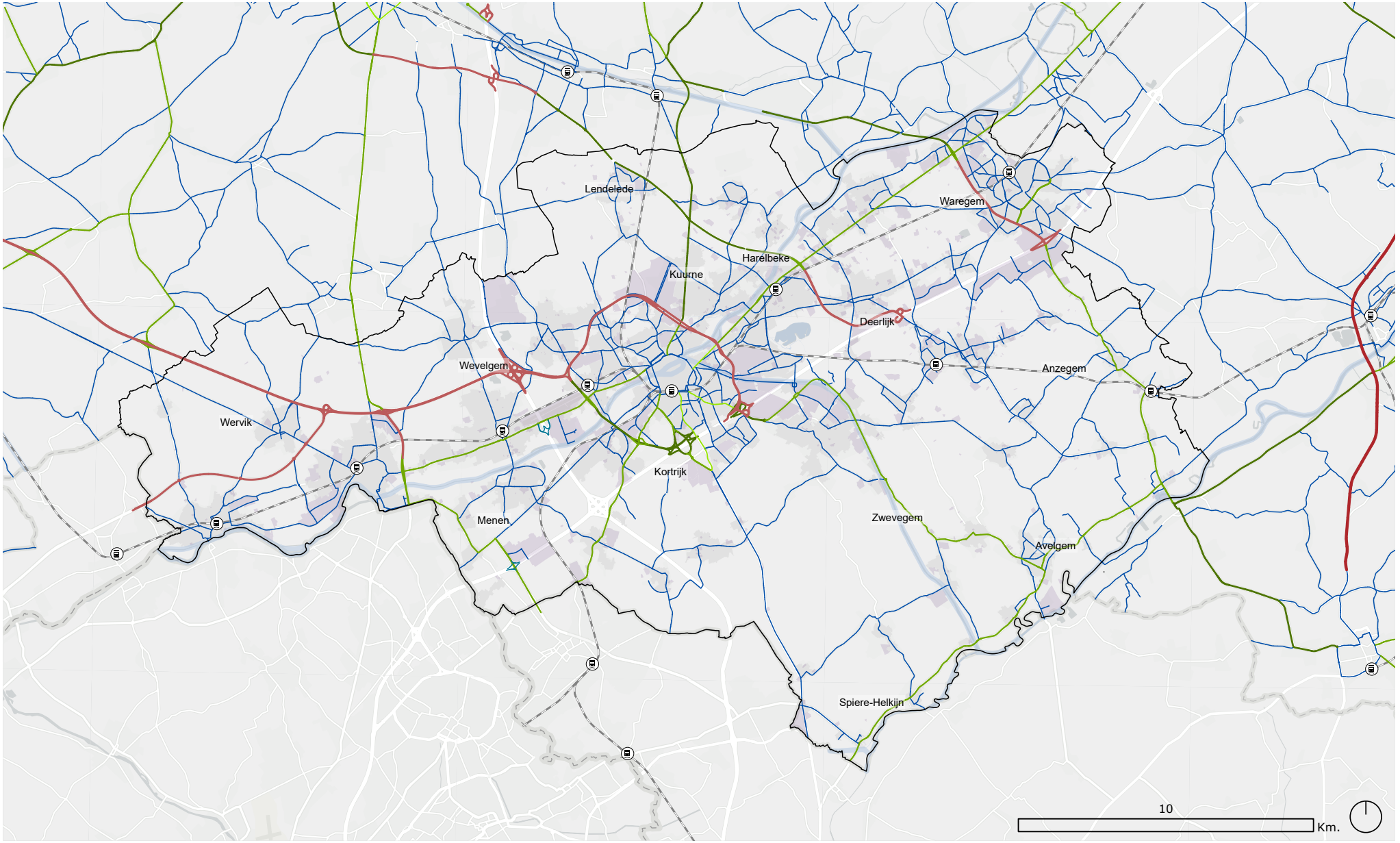
Een nieuwe werkwijze om de wegen in Vlaanderen te categoriseren wordt uitgewerkt door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, onder de werktitel 'Slim, veilig en robuust wegennet'.

Lopende studies

Bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan houden we rekening met de informatiedie in de regio reeds beschikbaar is. Verschillende studies zijn lopende in de regio, bv. de omleidingsweg rond Anzegem, de haraanleg van het kruispunt Belgiek te Deerlijk,..... (zie ook hoofdstuk 5). Hier wordt kort ingegaan op de twee grote geïntegreerde projecten die zijn opgezet in de regio waarin mobiliteit een belangrijke rol speelde.

Namelijk het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk (ook de opwaardering van de R8 wordt hier onderzocht) en het GRUP K-R8, het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid in de omgeving. In het complex project wordt afhankelijk van het gekozen tracé het kruispunt N43 x R8 mee onderzocht. Wanneer de Vlaamse Regering kiest voor het rechtdoor- of het bypasstracé KBK zal de doortrekking van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke in een afzonderlijke studie van het Agentschap Wegen en Verkeer worden onderzocht. In het geval dat de Vlaamse Regering kiest voor het Ringtracé, wordt de doortrekking van de R8 mee bekeken binnen het project KBK.

In het kader van deze projecten werd ook de bevolking gevraagd naar de te verbeteren verbindingen. voor het autoverkeer werd het sluiten van de ring R8 tussen de twee verkeerscomplexen aangegeven. Daarnaast zijn er ook lokale aandachtspunten aangegeven, deze wijzen op een onvoldoende bereikbaarheid en veiligheid of een accuut gebrek aan infrastructuur zoals multimodale parkings (Expo, Kulak, Evolis, Kortrijk Oost), afrittencomplex (Kortrijk-Oost),....



Categorisering wegennet (1997)

NGI Wegenregister - 2020

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Primaire wegen
- primaire weg I
- primaire weg II
- <all other values>

Secundaire Wegen
- Secundaire weg type I
- Secundaire weg type II
- Secundaire weg type III

- Lokale wegen

Parkeren

Om het carpoolen te faciliteren en zo het wegennet efficiënter te benutten, werd in 1991 gestart met de aanleg van carpoolparkings. De Kortrijkse vervoerregio telt vier officiële carpoolparkings (zie kaart op de volgende pagina). Drie daarvan (Kortrijk-Oost, Deerlijk en Waregem) zijn gelegen aan de in- en uitritten van autosnelwegen. De carpoolparking ter hoogte van Menen ligt ter hoogte van een in- en uitrit van een primaire weg.

Er bevinden zich twee officiële 'park-and-rides' (P+R) in de vervoerregio: aan het voetbalstadium van Kortrijk en parking Expo ter hoogte van Hoog-Kortrijk. Hier kunnen bezoekers parkeren en verder gaan met het openbaar vervoer. Dit zorgt voor minder auto's in het centrum. De park-and-rides worden bediend met het regulier openbaar vervoer. Opvallend is tevens dat de werking van deze P+R's nog niet op punt staat en hier nog vooruitgang te boeken is. Ondanks dat op vandaag deze P+R gratis is, wordt deze niet goed gebruikt.

Autobezit

In 2019 waren er bijna 3,6 miljoen personenwagens ingeschreven in Vlaanderen. Het aantal personenwagens blijft jaar na jaar licht stijgen.

In Vervoerregio Kortrijk waren eind 2018 ca. 136.000 privéwagens ingeschreven. Zoals aangegeven in de socio-economische studie van Zuid-West-Vlaanderen heeftdeze regio met 54,6 ingeschreven personenwagens pet 100 inwoners een iets hoger autobezit dan de rest van West-Vlaanderen (51,8) of het Vlaamse Gewenst (53,6). hierbij was er in de periode 2006-2017 een sterkere stijging vast te stellen in deze vervoerregio. Dit cijfer heeft geen evenredige relatie met de algemene welvaart of het gemiddeld inkomen. Immers wordt in dezelfde studie aangegeven dat het gemiddeld belastbaar inkomen in Zuid-West-Vlaanderen lager ligt dan gemiddeld voor West-Vlaanderen of Vlaanderen.

De kaart op de volgende pagina toont per gemeente het aantal privéwagens en het aantal privéwagens per 1000 inwoners. In Kortrijk is het aantal wagens per inwoner duidelijk lager dan in de rest van de vervoerregio. In een stad bezitten de inwoners doorgaans minder wagens, omdat ze meer alternatieven hebben en de afstanden van hun verplaatsingen korter zijn. Spiere-Helkijn, de minst verstedelijkte gemeente, heeft dan weer het hoogste wagenbezit per 1000 inwoners.

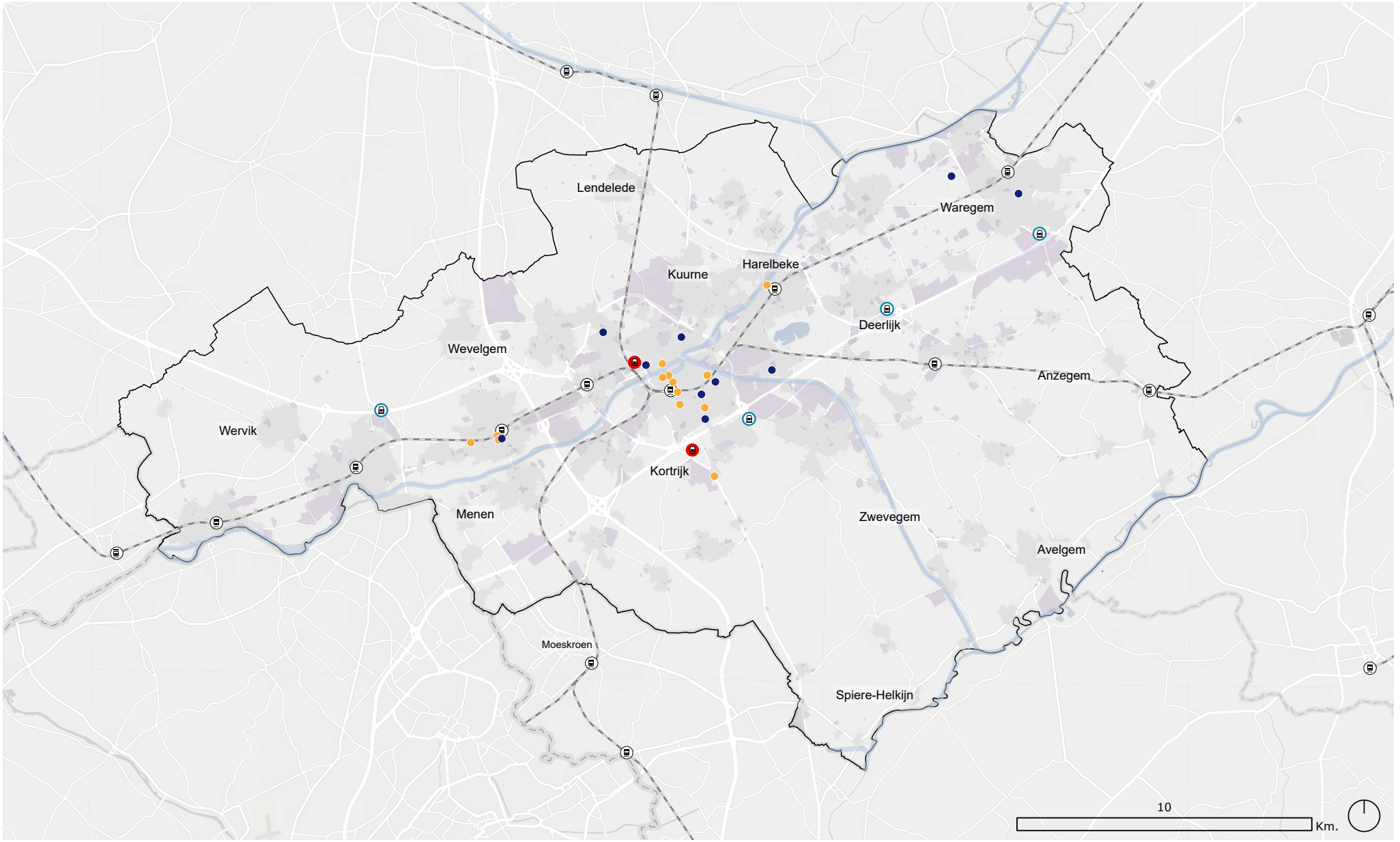
Autodelen

De laatste jaren wordt het bezit van een eigen wagen stilaan minder belangrijk (zie Hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen). Het delen van auto's (en andere voertuigen) wordt steeds meer ingeburgerd. Autodelen kan zowel via een aanbieder (Cambio in onze regio, maar ook Partago of Battmobiel daarbuiten) als particulier (Dégage, Cozycar). De kaart toont ons dat het aanbod het grootst is in Kortrijk. Daarbuiten komen aan het station van Wevelgem, de markt van Harelbeke en in het centrum van Wevelgem een Cambio standplaats voor. Particuliere standplaatsen zijn buiten Kortrijk ook maar zeer sporadisch aanwezig in de vervoerregio.
Over het algemeen stellen we logischerwijs vast dat de gemeenten waar het privé wagenbezit het laagst is, het autodeelaanbod hoog is.

Oplaadpunten

Oplaadpunten voor elektrische wagens komen steeds meer voor. Eind 2019 waren er in het Vlaamse Gewest 3.814 publieke oplaadpunten. Dit is bijna 9 keer meer dan in 2016. Deze laadpunten zijn in kaart gebracht door het Vlaams Departement Omgeving. Bij deze inventaristaie waren in de vervoerregio Kortrijk 246 laadpalen aanwezig, waarvan 178 publieke.

De aanwezigheid van oplaadpunten is in de opkomst. Verschillende gemeenten geven aan dat bijkomende laadpalen zijn (of ondertussen reeds zijn) voorzien. Bijvoorbeeld vanuit het project CPFT (Clean Power for Transport).



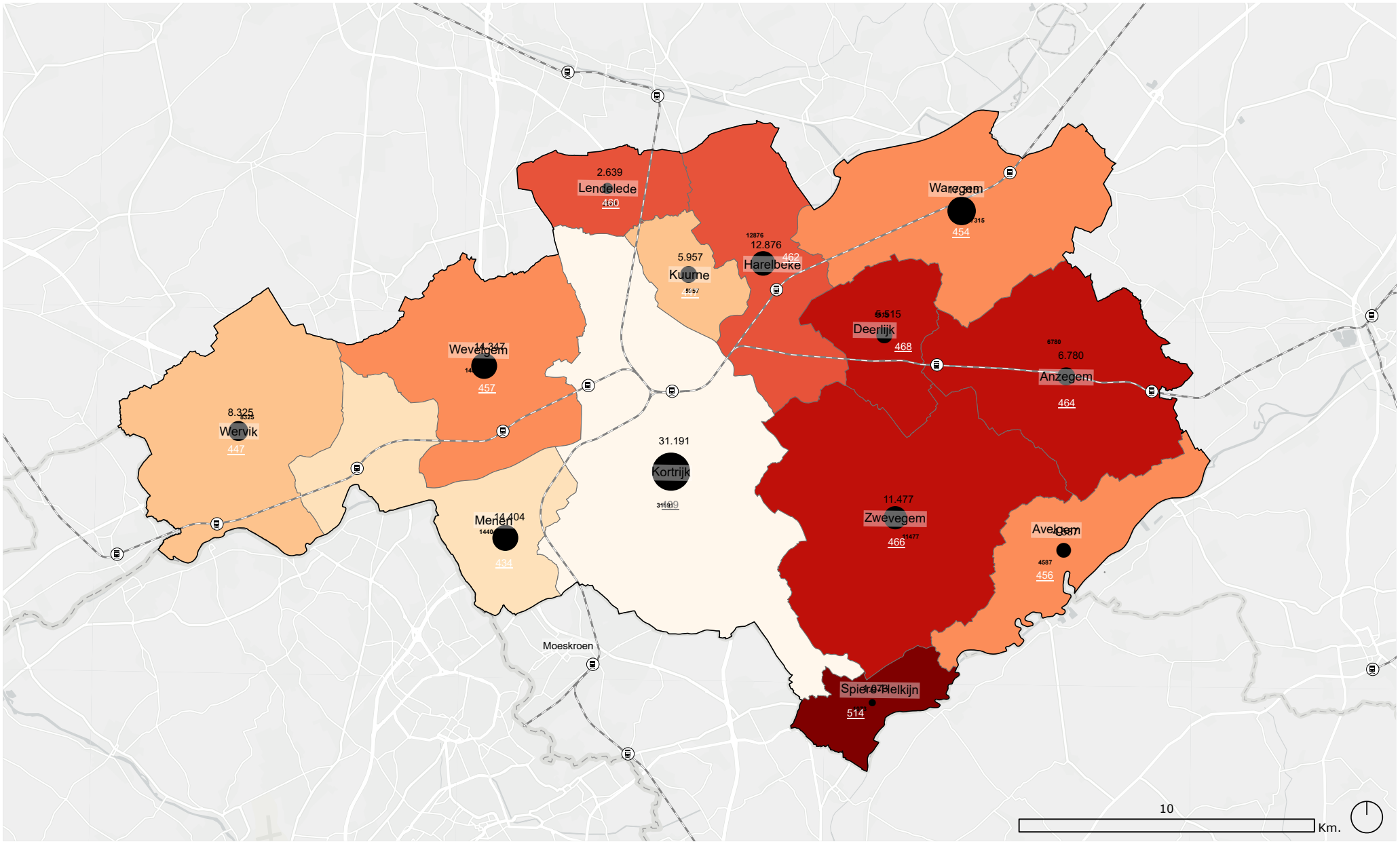
Parkeerplaatsen en autodelen

Bron: Autodelen.net, augustus 2020 + aanvullingen gemeenten

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Carpoolparking
- Park & Ride

Autodeelplaatsen

- autodeelaanbieder (Cambio)
- peer-to-peer
- BackToOne



Privé wagenbezit

Bron: Gemeentemonitor, 2018

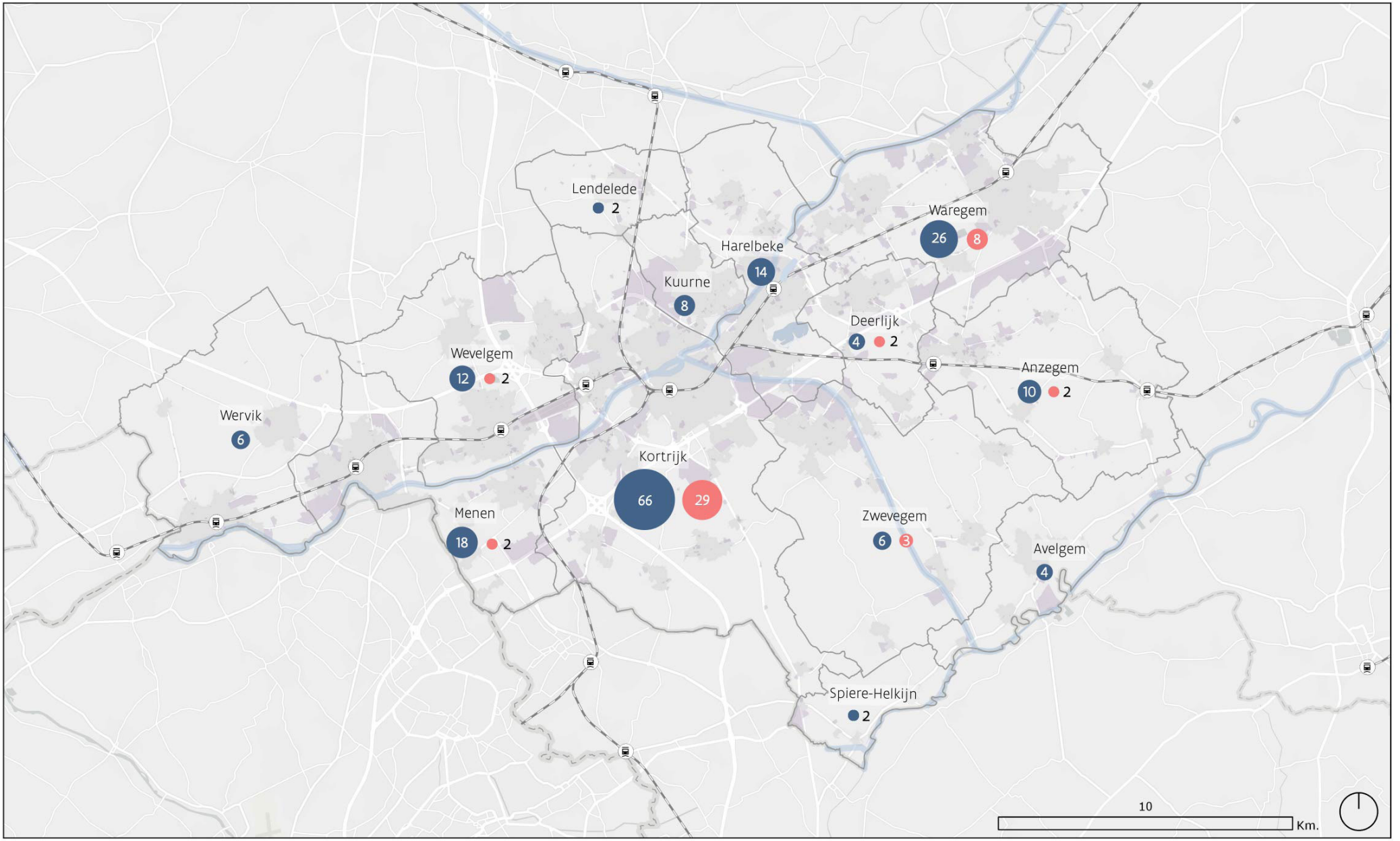
Vervoerregio Kortrijk

Spoorwegen

Station (NMBS)

Wagenbezit_gemeenten_VVRKortrijk
prwgn_1000
≤409,000000
≤434,000000
≤447,000000
≤457,000000
≤462,000000
≤468,000000
≤514,000000

Wagenbezit_gemeenten_VVRKortrijk
privewagen
1.000
2.500
5.000
7.500
10.000



Oplaadpunten elektrische wagens

Inventarisatie Vlaams Departement Omgeving (2019)

- Vervoerregio Kortrijk
- Gemeenten binnen VVR Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Publieke oplaadpunten
- Semi-publieke oplaadpunten

Gebruik

De volgende pagina's tonen de verkeersintensiteiten voor ochtend- en avondspits (08-09u en 17-18u) in de Kortrijkse vervoerregio volgens het Vlaams Regionaal Verkeersmodel. In dit beeld zijn de verschillende wegtypen goed herkenbaar. De hoogste intensiteit die voorkomt op het wegennet is aangeduid in het rood (2000-4000 pae/u). Vooral de E17 tussen Gent en de verkeerswisselaar in Aalbeke heeft dergelijk hoge intensiteit, maar opvallend ook de primaire weg A19 van Kortrijk-West naar Menen. Verder zien we ook drukke intensiteiten in het geel (1000-2000 pae/u) op de E403 tussen Aalbeke en Roeselare/Brugge, de A19 tussen Menen en Wervik en de R8 tussen Kortrijk-West en Kortrijk-Zuid.

Vanuit het Vlaamse energie- en klimaatplan 2021-2030 is de ambitie geformuleerd om een daling te realiseren van het aantal gereden voertuigkilometers met -15% (tov 2015) voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens voor heel Vlaanderen tegen 2030.

Verder op de volgende pagina's worden de vertragingen volgens het verkeersmodel weergegeven. De vertraging wordt weergegeven als de verhouding tussen de gemiddelde gereden snelheid tijdens het spitsuur (onderhevig aan vertraging door congestie) en de maximaal toegelaten snelheid op het wegvak. De vertragingen zijn dus een indicator voor verkeersdrukte en filevorming. Bij wijze van 'reality check' wordende vastgestelde dagelijkse verkeerssituaties hiernaast weergegeven (bron: Google Maps).
Ter hoogte van de op- en afritten complex van de E403 met E17 (complex Aalbeke) in combinatie met de aftit van de R8 vanaf de E17 zijn regelmatig vertragingen en fileopbouw vast te stellen door de vele invoegbewegingen en het groot aandeel vrachtwagens.Ook op de R8 zijn de kruispunten bottlenecks in de doorstroming op deze ringweg.

De TomTom Traffic Index is een wereldwijde ranking van steden naargelang hun congestieniveau. Op die manier kunnen we de vergelijking van het congestieniveau in Kortrijk met andere steden maken. Volgens de index was het gemiddelde congestieniveau in 2019 in Kortrijk 15%. Daarmee neemt het wereldwijd plaats 371 in. Ter vergelijking: Brugge, Gent en Lille hadden respectievelijk een congestieniveau van 16% (plaats 355), 20% (plaats 304) en 25% (plaats 203). De avondspits en ochtendspits zijn voor Kortrijk nagenoeg gelijk. Het congestieniveau is op de hoofdwegen (6%) beduidend lager dan op het onderliggend wegennet (21%).

Uit zowel het verkeersmodel als de dagelijkse verkeerssituaties en de TomTom Traffic Index blijkt dat de vertragingen op de hoofdwegen en invalswegen over het algemeen nog beperkt blijven. Bij calamiteiten bouwt de file echter snel op.

Naar de toekomst toe wordt een toename van verplaatsingen voorspeld. De vervoerregio Kortrijk wordt gekenmerkt door een beduidend hogere stijging van het aantal gepersteerde voertuigkilometers op de snelwegen dan het Vlaamse gewest (cfr. socio-economische studie Zuid-West-Vlaanderen). Hierbij weegt het aandeel West-Vlaamse vrachtwagens zwaarder door dan het aandeel van de niet-vrachtwagens.(zie Hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen).
Deze tendens is een belangrijk aandachtspunt voor de region, die opvandaag nog een goede bereikbaarheid kent, maar naar de toekomst toe slachtoffer kan worden van toenemende congestie.

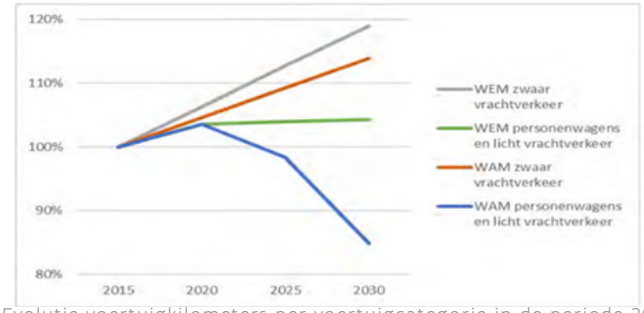
Impact

Het autoverkeer heeft een sterke impact op zijn omgeving. Verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, sluipverkeer, geluidsoverlast en ruimte-inname door parkeren zijn belangrijke maatschappelijke thema's die vaak gelinkt worden aan het autoverkeer. Aangezien deze thema's niet aan één vervoerswijze gelinkt worden, wordt de impact beschreven in een apart hoofdstuk: 2.7 Impact wegverkeer.

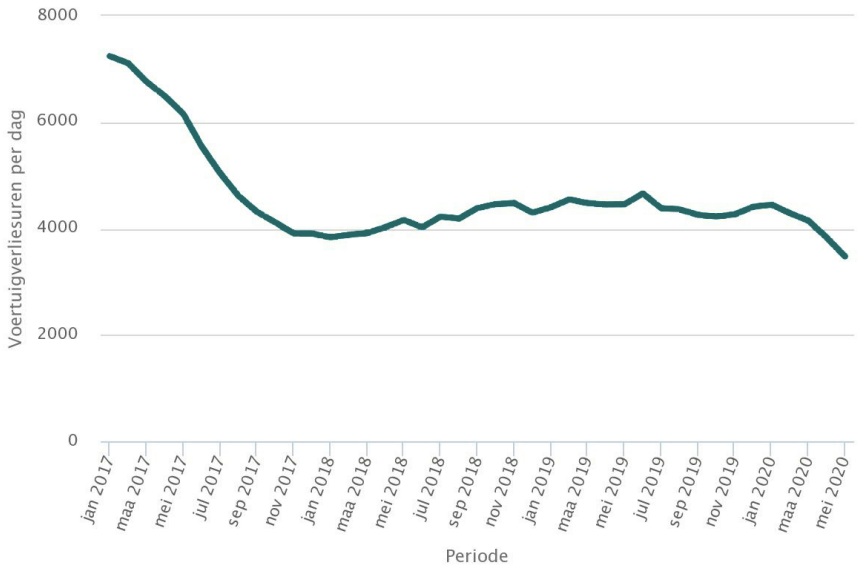
Prioriteiten voor het autowegennetwerk uit de "regiovisie"

In de ruimtelijke visie voor de regio van Schelde en Leie, de zogenaamde regiovisie, goedgekeurd in het najaar 2018 door zowel DOMG, de provincie als de gemeenten en steden van Zuid-West-Vlaanderen, wordt het autowegennetwerk ook besproken. Daarin wordt de herinrichting van segmenten en moeilijke kruisingen van N-gewestwegen aangehaald als belangrijk te verwezenlijken opwaarderingen voor (de veiligheid van) het autowegennet. Voor de precieze segmenten wordt verwezen naar de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

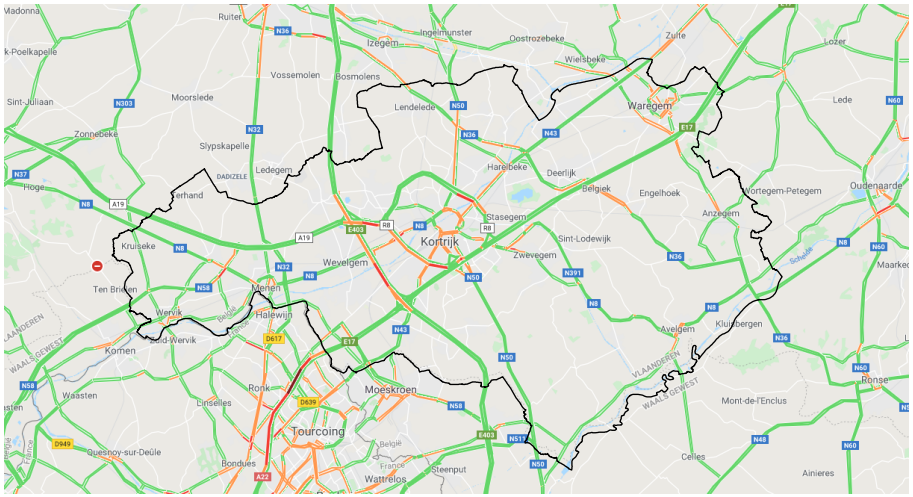
In het kader van het planproces K-R8 werd een overzicht gemaakt van de regionale weginfrastructuurwerken met prioritering van deze regionale weginfrastructuurwerken:
1. Ongelijkgrondse trompetaansluiting R8/A19
2. Optimalisatie verkeers-wisselaar Aalbeke
3. Noordelijke doortrekking R8 thv Kuurne en Harelbeke incl. paperclip
4. Herinrichting verkeers-complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, al dan niet met sluiten R8 ertussen.



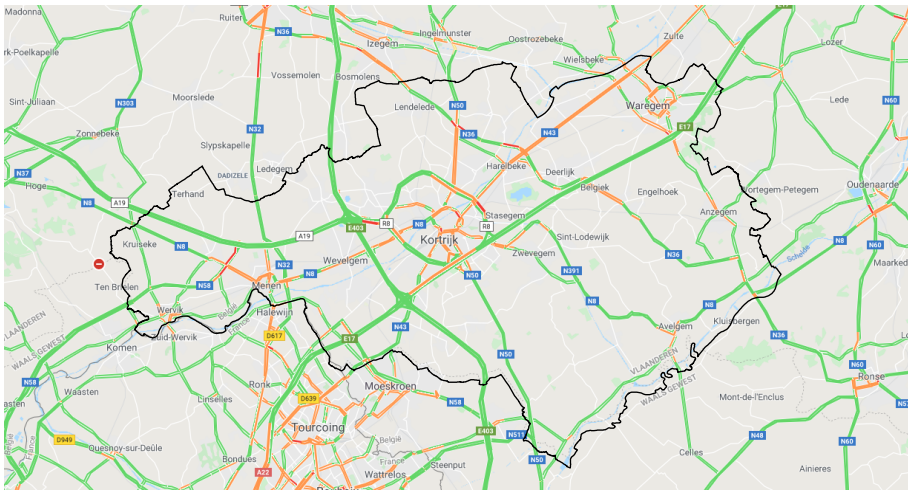
Evolutie voertuigkilometers per voertuigcategorie in de periode 2015-2030 (uitgedrukt in % tov 2015. WEM: with existing measures. WAM: with additional measures.
Bron: Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030



Evolutie voertuigverliesuren Vlaanderen behalve Antwerpen, Brussel en Gent.
Bron: Vlaams Verkeerscentrum

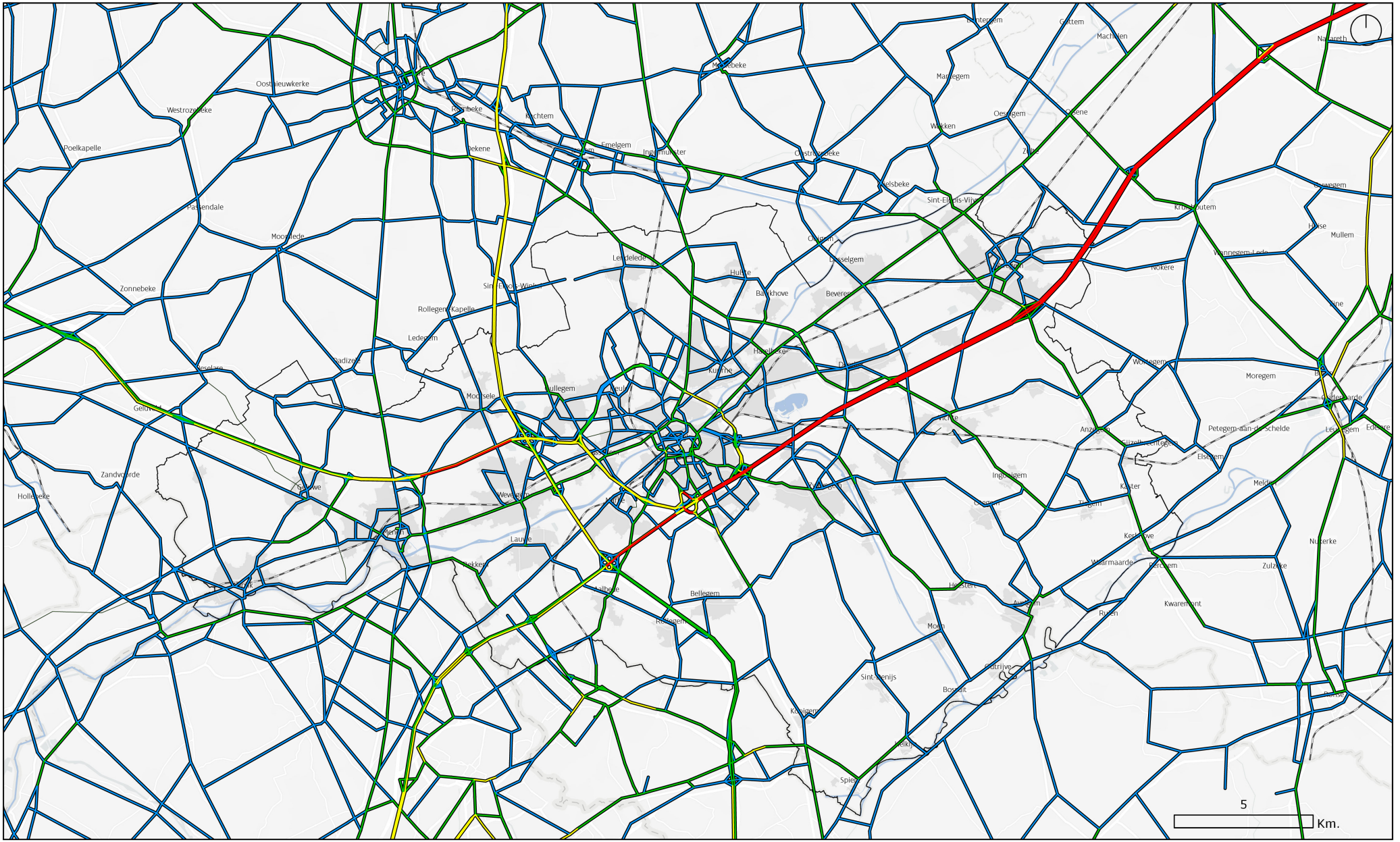


Typische verkeerssituatie op dinsdag om 8u30.
Bron: Google Maps



Typische verkeerssituatie op dinsdag om 17u30.
Bron: Google Maps

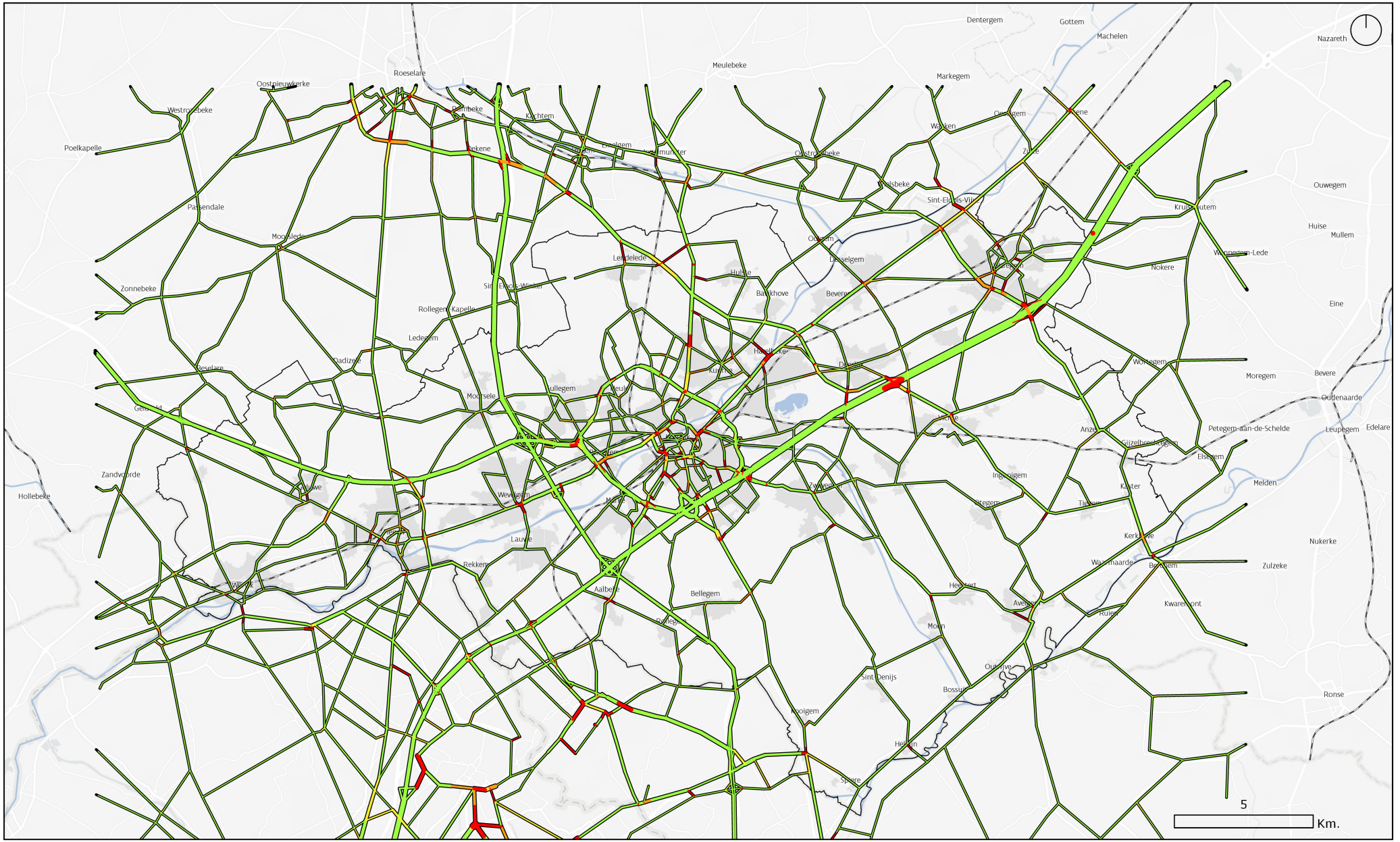
Intensiteiten drukste spitsuur (aantal motorvoertuigen)



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

- <400 motorvoertuigen per uur per richting
- 400-1000 motorvoertuigen per uur per richting
- 1000-2000 motorvoertuigen per uur per richting
- 2000-4000 motorvoertuigen per uur per richting
- >4000 motorvoertuigen per uur per richting

Vertragingen drukste spitsuur (verhouding tussen spitssnelheid en maximumsnelheid)



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

- <50% van maximumsnelheid
- 50-60% van maximumsnelheid
- 60-70% van maximumsnelheid
- >70% van maximumsnelheid

Reistijdisochronen

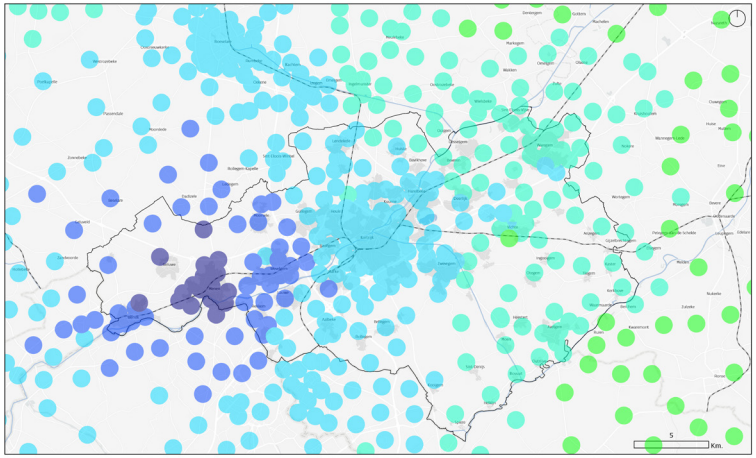
Isochronenkaarten geven ons inzicht in de bereikbaarheid van een locatie. Het toont de reistijden tussen deze locatie en alle andere locaties in de vervoerregio. De reistijden zijn gebaseerd op de gemiddelde reistijden over beide richtingen uit het Vlaams Regionaal Verkeersmodel.

De isochronenkaart werd opgemaakt voor de centra van Waregem, Menen, Avelgem en Kortrijk. De centra zijn binnen het half uur te bereiken vanuit eender waar in de vervoerregio, behalve de verplaatsingen Vichte-Menen en Wervik-Avelgem die tussen de 30 en 40 minuten in beslag nemen.

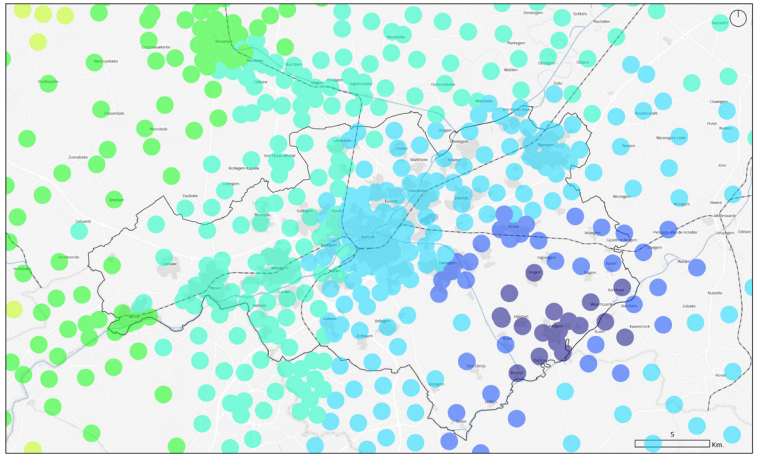
Vanuit het centrum van Kortrijk is de hele vervoerregio zelf te bereiken binnen de 20 minuten op de kern van Waarmaarde na. Ook de verbinding naar Moeskroen en Lille verloopt vlot vanuit de regio.

Het is duidelijk en logisch dat de auto primeert in onze regio wanneer dezelfde verplaatsingen met de wagen veel sneller kunnen gebeuren dan met het openbaar vervoer.

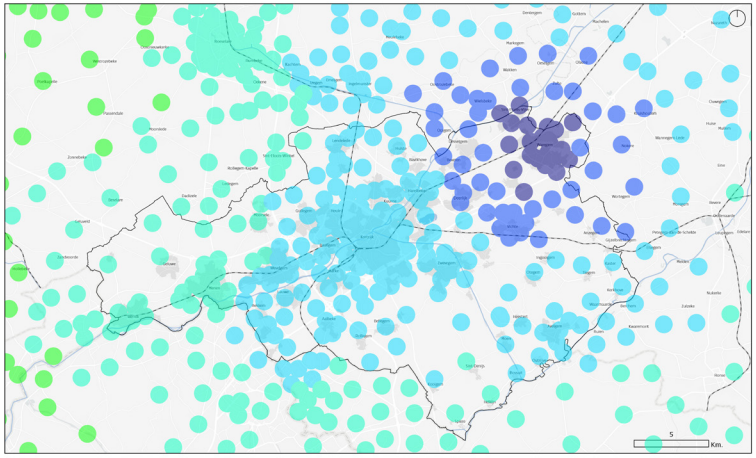
Reistijd per auto van/naar Menen



Reistijd per auto van/naar Avelgem

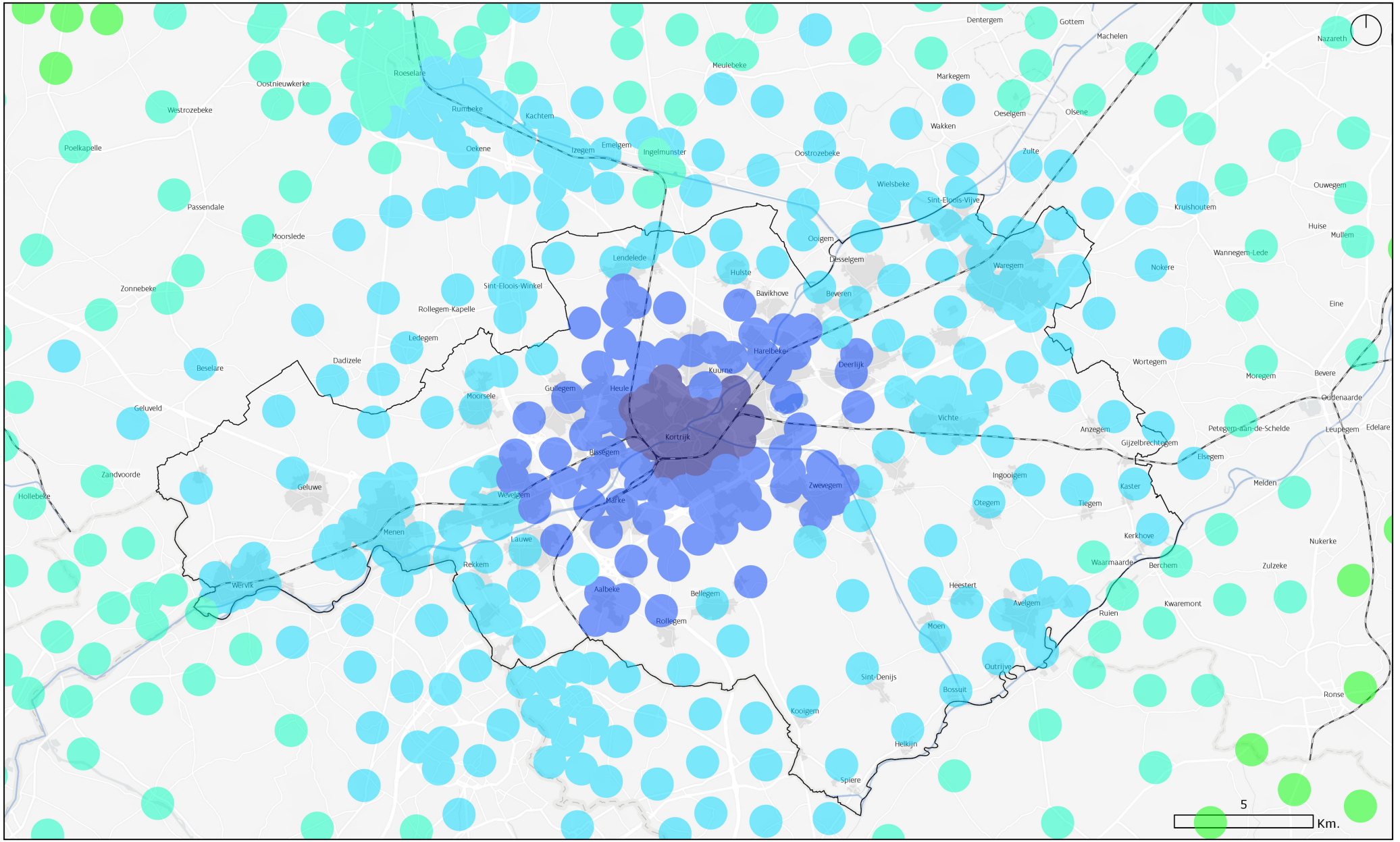


Reistijd per auto van/naar Waregem



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

REISTIJD PER AUTO VAN/NAAR KORTRIJK-CENTRUM



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

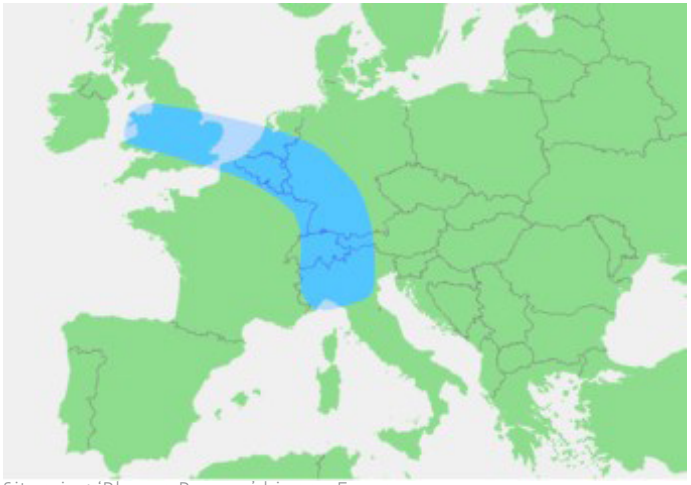
- 0-5 minuten reistijd
- 5-10 minuten reistijd
- 10-20 minuten reistijd
- 20-30 minuten reistijd
- 30-40 minuten reistijd
- 40-50 minuten reistijd
- 50-60 minuten reistijd
- 60-70 minuten reistijd
- 70-80 minuten reistijd
- >80 minuten reistijd

2.6 LOGISTIEK EN VRACHT

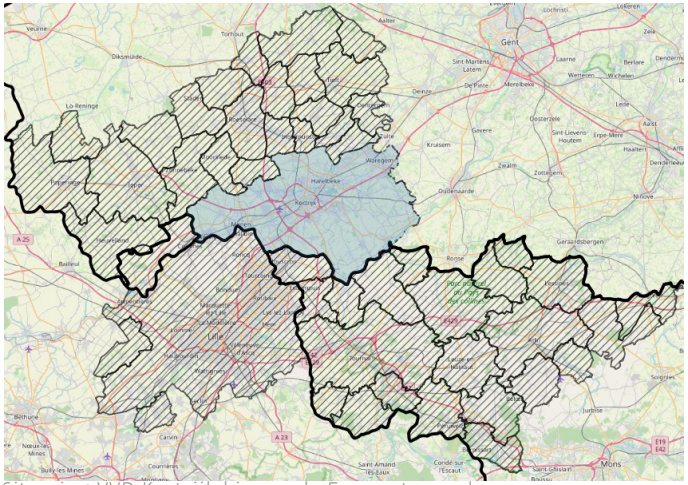
Ondernemende regio in een welvarend gebied

Vlaanderen en bij uitbreiding heel België ligt midden in de "Blauwe Banaan", een regio gaande van Zuid-Engeland tot Noord-Italië (zie figuur hieronder). Deze regio staat gekend als een van de meest welvarende gebieden binnen West-Europa en is goed voor zo'n 75% van alle economische activiteiten in de Europese Unie. Die economische activiteiten gaan gepaard met het transport van goederen, over grenzen heen.

De ligging aan de grens met Frankrijk en Wallonië, maakt dat de regio sterke handelsrelaties met deze gebieden onderhoudt. De vervoerregio heeft dus zeker baat bij afstemming met partners over de grenzen heen. Een ideaal platform hiervoor is de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik, een Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking die 157 Vlaamse, Waalse en Franse gemeenten verenigt. Binnen het gebied wonen 2,1 miljoen werknemers. Binnen dit samenwerkingsverband stemt men zowel af op sociaal-economisch en institutioneel vlak. Ook grensoverschrijdende mobiliteit is een thema waarover de regio zich buigt. Economisch is de vervoerregio ook sterk verweven met haar Waalse en Franse buren (vb. een aanzienlijk aandeel van de stromen van en naar de spoorterminal LAR houden verband met bedrijvigheid uit het noorden van Frankrijk).



Situering 'Blauwe Banaan' binnen Europa



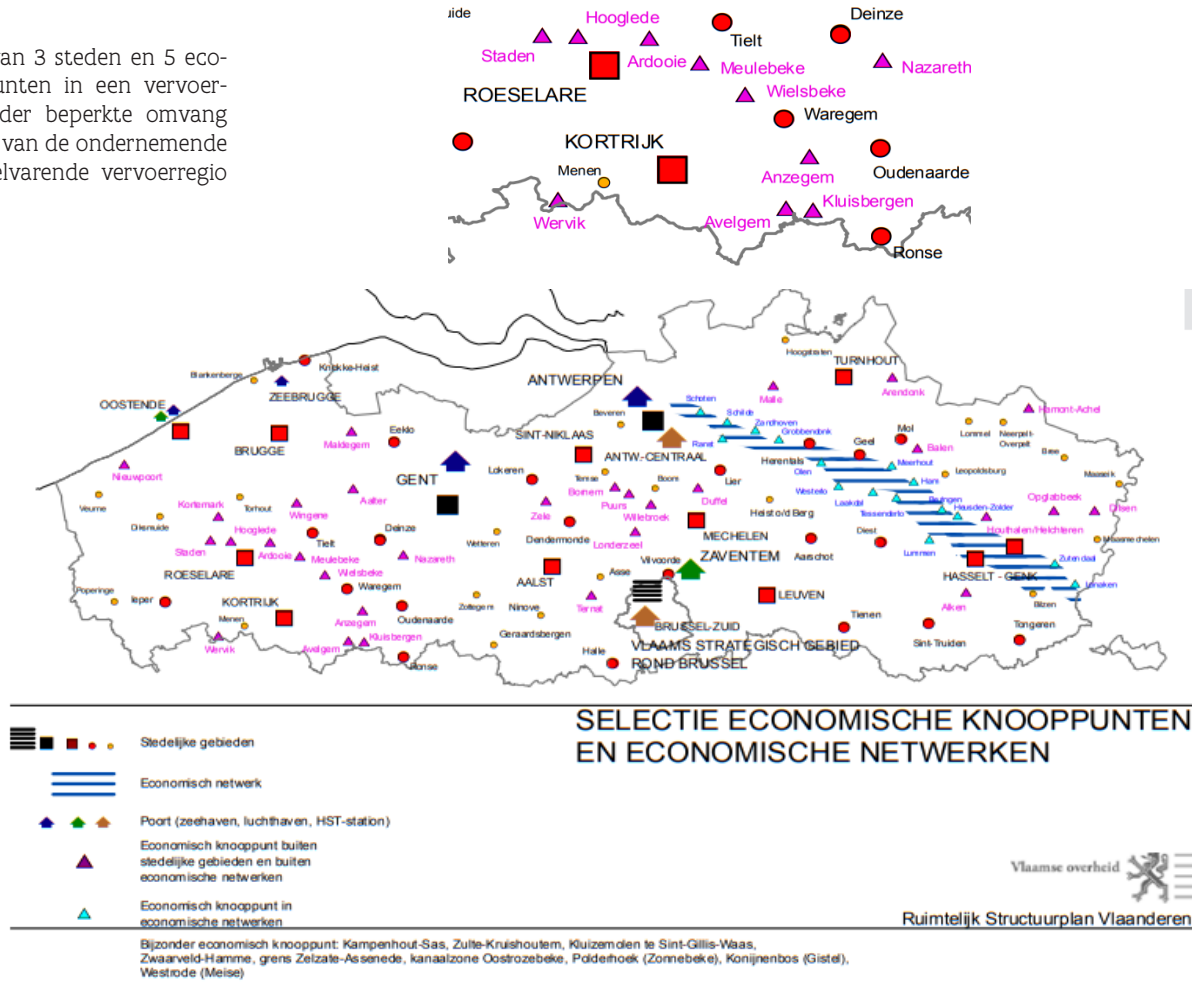
Situering VVR Kortrijk binnen de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik

Vervoerregio Kortrijk in een economisch netwerk

De vervoerregio is een regio van ondernemers. Dit ondernemerschap heeft zich vertaald naar de aanwezigheid van veel bedrijventerreinen in de regio. De focus van het ruimtelijk mobiliteitsplan ligt daarbij op de bedrijventerreinen van regionaal belang. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) bepaalt welke zones en gemeenten daarmee bedoeld worden. Zoals de figuur hiernaast aangeeft op kaart selecteert het RSV - naast de steden Kortrijk, Waregem en Menen – drie economische knooppunten binnen het gebied van de vervoerregio. Het gaat om Anzegem dat als Speciaal Economisch Knooppunt (SPEK) wordt beschouwd. Avelgem en Wervik. worden geselecteerd omwille van de afstemming van het ruimtelijk beleid met het vooropgestelde Europees regionaal economisch beleid.

Speciale economische knooppunten (in dit geval Anzegem en Wielsbeke) zijn gemeenten *"die een grote impact hebben op de werkgelegenheid: zij dragen bij in de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid en voor de kansen die hieraan verbonden zijn voor de betrokken subregio.... De specifiek economische knooppunten hebben evenwel niet dezelfde uitstraling als de stedelijke gebieden."* (Bron: RSV p313)

De aanwezigheid van 3 steden en 5 economische knooppunten in een vervoerregio van een eerder beperkte omvang bevestigt het beeld van de ondernemende en economisch welvarende vervoerregio Kortrijk.

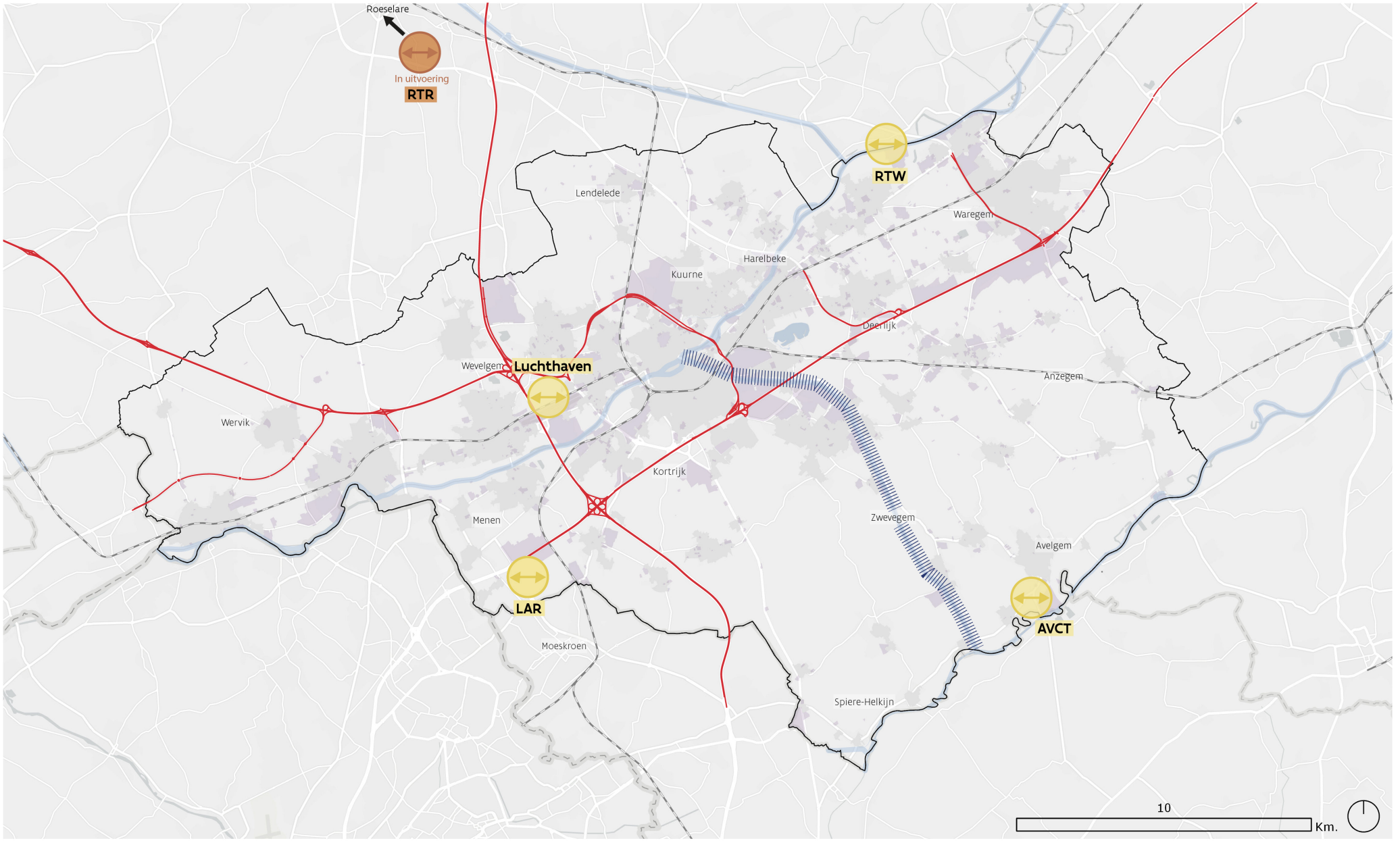


Selectie van economische knooppunten en economische netwerken in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Netwerk en knooppunten

De kaart hiernaast geeft de ligging van die (huidige) bedrijventerreinen in de vervoerregio weer. Dit bestaande aanbod wordt in de toekomst nog verder uitgebreid met ontwikkelingen in (onder andere) Waregem (Blauwpoort) en Menen/Wervik (site Tyber) en Lauwe (site Bramier). Ook de reconversie van de vroegere energiecentrale van Ruien (Oost-Vlaanderen) tot een watergebonden bedrijventerrein zal een impact hebben op het vrachtverkeer in de vervoerregio Kortrijk.

Uit recente studies van het logistieke landschap in Vlaanderen ('Distributiecentra in Vlaanderen: concurrentiepositie en beleidskader', 2017 en 'Binnenvaart 2.0: het anker van de Vlaamse industrie', 2017) blijkt dat de bedrijven in de vervoerregio Kortrijk gericht zijn op zeer diverse sectoren, zoals voeding, textiel, hout en papier, bouwmaterialen, elektronica, chemie, metaal en machines.



Netwerken knopen

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Hoofd en primaire wegen
- Secundaire en lokale wegen
- Opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk
- Multimodaal knooppunt
- Potentieel voor multimodaal knooppunt

Goede multimodale ontsluiting en fijnmazig netwerk: verbonden met Frankrijk, Zeebrugge, Gent, Antwerpen

Paarse sproeten

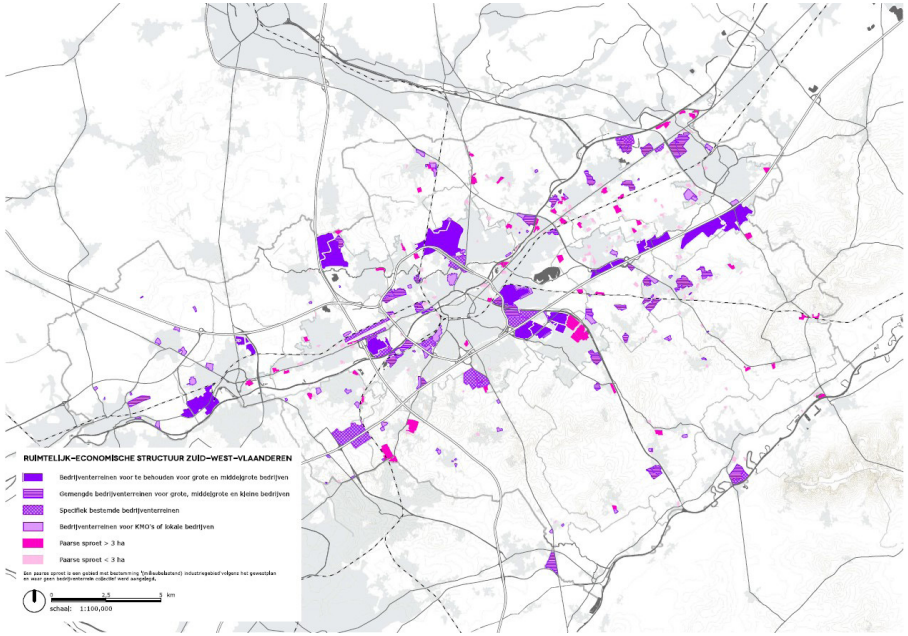
Ondanks de reeds vermelde nieuwe ontwikkelingen, beseft men binnen de regio dat de beschikbare ruimte voor verdere ontwikkeling eindig is. Daarom ontwikkelde intercommunale Leiedal 'Zuid-West-Vlaanderen: Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde', een visie rond duurzaam (her)gebruik van de bestaande ruimte voor ondernemen. Deze visie is erop gericht de bestaande bedrijvigheid in de toekomst te verzekeren, oude bedrijventerreinen te revitaliseren en bestaande bedrijventerreinen te verdichten en wordt gedragen door de gehele regio.

De figuur hiernaast illustreert de ruimtelijk-economische structuur van Zuid-West-Vlaanderen. De versnippering van het ruimtegebruik voor bedrijfsactiviteiten is hierbij opvallend. Een betere ruimtelijke concentratie van bedrijvigheid zou het potentieel om stromen te bundelen, kunnen verhogen.

Bovendien is er een lappendeken aan 'paarse sproeten' waar te nemen. Dit definieert men als:"een zone, die op het gewestplan of via een bijzonder plan van aanleg/ruimtelijk uitvoeringsplan bestemd werd als (milieubelastend) industriegebied of zone voor bedrijvigheid en die één of enkele bedrijven huisvest, maar niet als een bedrijventerrein collectief werd aangelegd." Deze paarse sproeten zijn vaak verweven met andere functies.

Het basisprincipe is dat het aandeel bedrijvigheid in de regio moet behouden blijven, maar dat een herstructurering van beschikbare ruimte voor ondernemen noodzakelijk is.Daartoe werd een regionale actie opgezet: " Geïntegreerde opmaak en uitvoering van een activerings- en herstructureringsstrategie voor (watergebonden) bedrijvigheid". Er komen daarbij vier facetten aan bod:
1. Uitwerken van een strategie voor herstructurering en reconversie van bedrijven(terreinen)
2.Zuinig ruimtegebruik
3. Bedrijfssites langs het water transformeren ten behoeve van watergebonden bedrijvigheid
4. Bestemmen nieuwe bedrijventerreinen

Deze acties worden getrokken door de Provincie West-Vlaanderen, intercommunale Leidal en De Vaamse Waterweg



'Paarse sproeten'
Bron: Ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen, 2015

Vrachtverkeer van verschillende pluimage

Naast een groot aantal industrieterreinen, kent de regio ook vele bedrijven in de agrarische sector. Naast vrachtverkeer van en naar industrieterreinen, wordt de vervoerregio dus ook geconfronteerd met aanzienlijk veel landbouwverkeer. Deze vormen een belasting op het wegennet (vb. van en naar een groot voedingverwerkend bedrijf in Harelbeke) of veroorzaken overlast voor lokale woonkernen (vb een groentengroothandel en voederbedrijven tussen Rekkem en Lauwe).

De aanwezigheid van winkelcentra (vb. Ring Shopping Kortrijk) en baanwinkels (vb. Molecule, Gaverzicht, het handelslint langs de N43 in Waregem, de N8 in Menen en Wevelgem, de Noordstraat in Menen met effecten op de N32 en 366,...) zorgt op zijn beurt ook voor eigen vrachtstromen, gecombineerd met personenverkeer van en naar deze aantrekkingspolen. Ook het toenemend aantal grote camionettes zorgt voor overlast.

Vervoerregio Kortrijk als bereikbare logistieke pool

Het verbaast dus niet dat vrachtverkeer een belangrijk thema is binnen de vervoerregio. Zo belangrijk zelfs dat het – in tegenstelling tot menige andere vervoerregio- een vlotte (multimodale) bereikbaarheid voor vrachtverkeer expliciet als ambitie naar voor heeft geschoven. Bereikbaarheid is immers een cruciale randvoorwaarde om de economische motor in de regio ook op lange termijn draaiende te houden en verder aan te zwengelen.

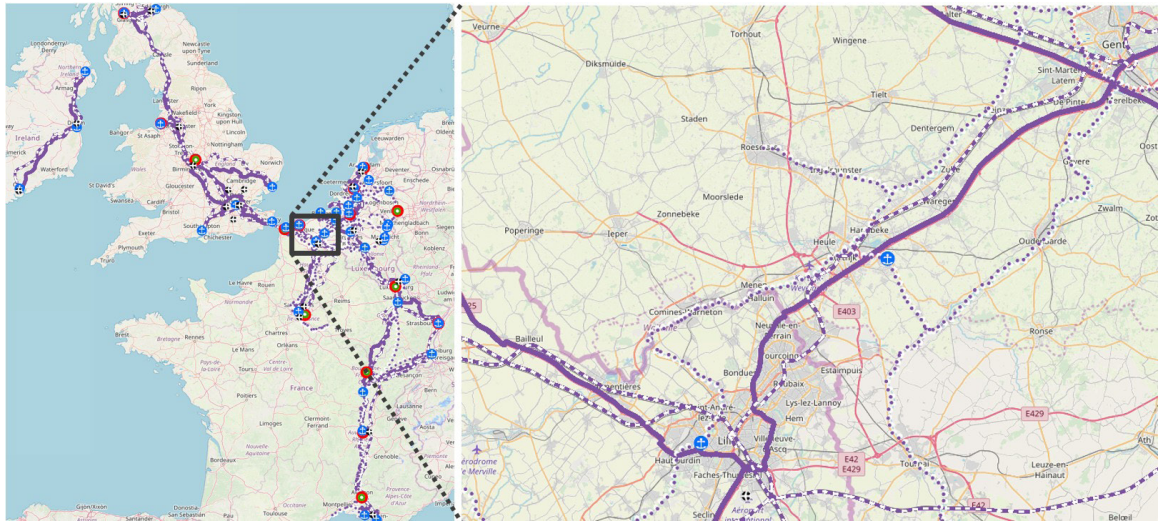
Trimodaal sterk ontsloten regio

Dit hoofdstuk legt de link tussen de bovenvermelde bedrijvigheid binnen de regio en de vervoersnetwerken. Hierbij kijken we zowel naar het weg-, water- als spoornetwerk. We sluiten de bespreking van het netwerk af met een toelichting van de modal split in vrachtvervoer.

Aanwezige terminals helpen strategische ligging TEN-T netwerk te verzilveren

Binnen een eengemaakt Europa kent vrachtverkeer letterlijk geen grenzen meer. Het is dan ook belangrijk om bij de bespreking van het onderwerp logistiek stil te staan bij het feit dat vrachtverkeer - veel meer dan personenmobiliteit - niet gebonden is aan de grenzen van de vervoerregio. Sommige stromen zullen vaak dwars door de regio passeren zonder er halt te houden, laat staan er hun herkomst of bestemming te hebben.
De centrale ligging van Vlaanderen in dit gebied, maakt dat Vlaanderen fungeert als logistieke draaischijf en in quasi alle windrichtingen goed ontsloten is met de rest van Europa. Voor die goede ontsluiting staan het Trans-Europese Netwerk (TEN-T) garant (zie figuur hiernaast). Het TEN-T netwerk vormt de ruggengraat voor transport via weg, spoor en binnenvaart over de landsgrenzen heen. De regio ligt langs de North Sea- Mediterranean- verbinding. Volgende assen maken deel uit van dit netwerk: E17, spoorlijn 75 (Gent-Moeskroen – Rijsel), Leie, Boven-Schelde en het Kanaal Bossuit-Kortrijk. De Seine-Scheldeverbinding zet in op de opwaardering van de binnenvaartverbinding tussen Gent/Antwerpen en Frankrijk. Het verbeteren van deze verbinding maakt dat grotere schepen ingezet kunnen worden en de binnenvaart de concurrentie met het wegtransport op deze belangrijke transportas beter kan aangaan. De ligging in het hart van Europa maakt dat de regio niet alleen herkomst- en bestemmingsverkeer te verwerken krijgt, maar automatisch ook een deel doorgaand verkeer. Dit is inherent aan de rol die België als transitland opneemt.

Twee binnenvaartterminals (Avelgem Container Terminal, AVCT en River Terminal Wielsbeke, RTW) en de spoorterminal in Lauwe-Aalbeke-Rekkem (LAR) garanderen vandaag reeds de multimodale ontsluiting van de regio en houden zo heel wat vrachtwagens van de baan. Daardoor is de regio, ondanks haar sterke economische ontwikkeling, tot nog toe gespaard gebleven van structureel fileleed. Om deze vlotte bereikbaarheid ook in de toekomst te garanderen, dient blijvend werk gemaakt te worden van het stimuleren van het gebruik van de binnenvaart en het spoor. Wekelijks vertrekken er vanop LAR twee tot drie vrachttreinen richting Antwerpse haven. En volgens schattingen spaart de spoorverbinding richting Zeebrugge jaarlijks ook 2.400 vrachtwagenritten uit.



Situering Vervoerregio Kortrijk in het TEN-T netwerk

Maar multimodaliteit kent geen grenzen. De River Terminal Roeselare (RTR), net buiten de vervoerregio, staat gepland operationeel te worden tegen midden 2021. Deze terminal biedt geen concurrentie voor RTW - gelegen aan de ingang van hetzelfde kanaal Roeselare-Leie – RTR zal zich immers focussen op de overslag van bulkgoederen en paletten, waar RTW containers overslaat. Ondanks de ligging van RTR buiten de vervoerregio Kortrijk zal het ontwikkelen van deze terminal gevolgen hebben op assen binnen de regio. Het overslagen op water van volumes die voorheen via de weg vervoerd werden kan de E17, N43 en N36 ontlasten. Verder kan het bijkomende knooppunt ingezet worden door verladers die in industrieterreinen ten noorden van Kortrijk gevestigd zijn (Gullegem-Moorsele, Heule-Kuurne, Vaarnewijk, etc).

Vrachtverkeer op de openbare weg

Vrachtroutenetwerk

In het verleden zijn reeds pogingen ondernomen om tot een afgestemd, regiobreed 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. De realisatie van een dergelijk netwerk moet attractiepolen en (regionale) bedrijventerreinen binnen een regio verbinden en ontsluiten via een daarvoor geschikte route en het reguliere vrachtverkeer (>3,5 ton) kanaliseren richting het hogere wegennet. Daarbij dienen kwetsbare gebieden (vb. schoolomgevingen) gevrijwaard te worden van vrachtverkeer.

Het resultaat is een gelaagd vrachtroutenetwerk dat een grote verbondenheid heeft met de huidige wegencategorisering. 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. Daarbij is onderlinge afstemming binnen de regio, maar ook met de omliggende regio's belangrijk (om het doorschuiven van vrachtverkeer te voorkomen). Binnen de vervoerregio Kortrijk heeft Leiedal alvast verder gewerkt op de Vlaamse aanzet (zie figuur volgende pagina. Dit thema kan verder opgenomen worden door de vervoerregio.

In tussentijd werkt MOW aan een nieuwe werkwijze om de wegen in Vlaanderen te categoriseren, onder de werktitel 'Slim, veilig en robuust wegennet'. Bij het verder uitwerken en uitrollen van het vrachtroutenetwerk dient dan ook nagegaan te worden in welke mate de oefening rond wegencategorisering een impact heeft op het vrachtroutenetwerk. Vermoedelijk kunnen de aanpassingen zich beperken tot het hernoemen van de vrachtroutetypes en blijft de uitgewerkte methodiek ongewijzigd.

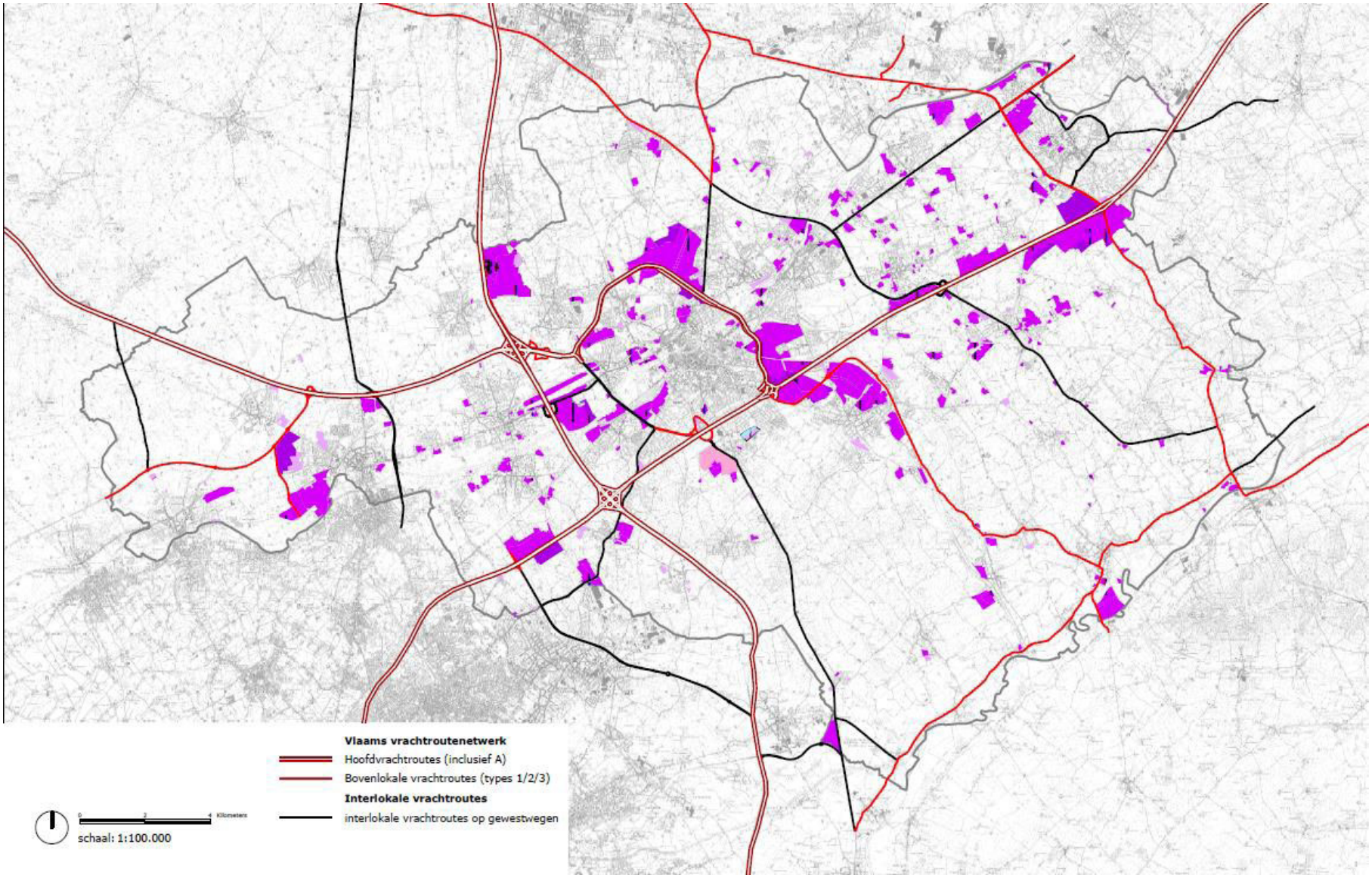
Gekoppeld aan een gecoördineerd regionaal beleid inzake vrachtroutes kan een soortgelijk beleid rond vrachtwagenparkeren vorm krijgen binnen de schoot van de vervoerregio.

Parkeren

Tenslotte gaan vrachtwagenstromen ook gepaard met vrachtwagenparkeren. Dit vindt plaats op drie niveaus:

- Parkeren langs het hoofdwegennet: chauffeurs parkeren hier vooral in functie van het respecteren van hun rijd- en rusttijden. Mogelijke problematieken op dit niveau dienen door Vlaanderen opgenomen te worden. "In West-Vlaanderen groeit de bezorgdheid dat de Brexit hierop een versterkende invloed zou kunnen hebben. Lange wachtrijen zouden mogelijk leiden tot een bijkomende nood aan parkeermogelijkheden langs autostrades."
- Parkeren langs het openbaar domein (vb. steenwegen, industrieterreinen,...): hier gaat het vaak om chauffeurs die wachten tot ze hun vracht kunnen leveren of wachten op een nieuwe opdracht. Het feit dat vrachtwagens op zondag Frankrijk niet mogen inrijden, versterkt dit probleem: chauffeurs zijn gedwongen om tijdens het weekend te kamperen. Dit leidt tot overlast. Dit is het niveau waar mogelijk een rol voor de vervoerregio is weggelegd.
- Stallen van vrachtwagens in woonwijken: vrachtwagenchauffeurs stallen hun vrachtwagen in de buurt van hun woning. Oplossingen voor problematieken die hiermee gepaard gaan, worden (in eerste instantie) op lokaal niveau gezocht.

Hoewel het soms overlast met zich meebrengt en er een modal shift nagestreefd wordt, is het belangrijk te beseffen dat economische ontwikkeling altijd vrachtvervoer over de weg met zich zal meebrengen. Door in overleg met alle betrokken stakeholders te werken aan een gedragen visie over waar en hoe we vrachtwagens wél willen faciliteren kan de vervoerregio een belangrijke meerwaarde bieden voor de steden en gemeenten, omwonenden én voor de transportsector.



Vlaams en interlokaal vrachtroutenetwerk (2013)

Knelpunten

Zoals reeds aangegeven, kent de regio – ondanks haar sterke economische ontwikkeling - geen structurele files. Enkel de R8, het knooppunt van de E17 en E403 in Aalbeke en het op- en afrittencomplex van de E17 met de N382 in Waregem kennen doorstromingsproblemen.

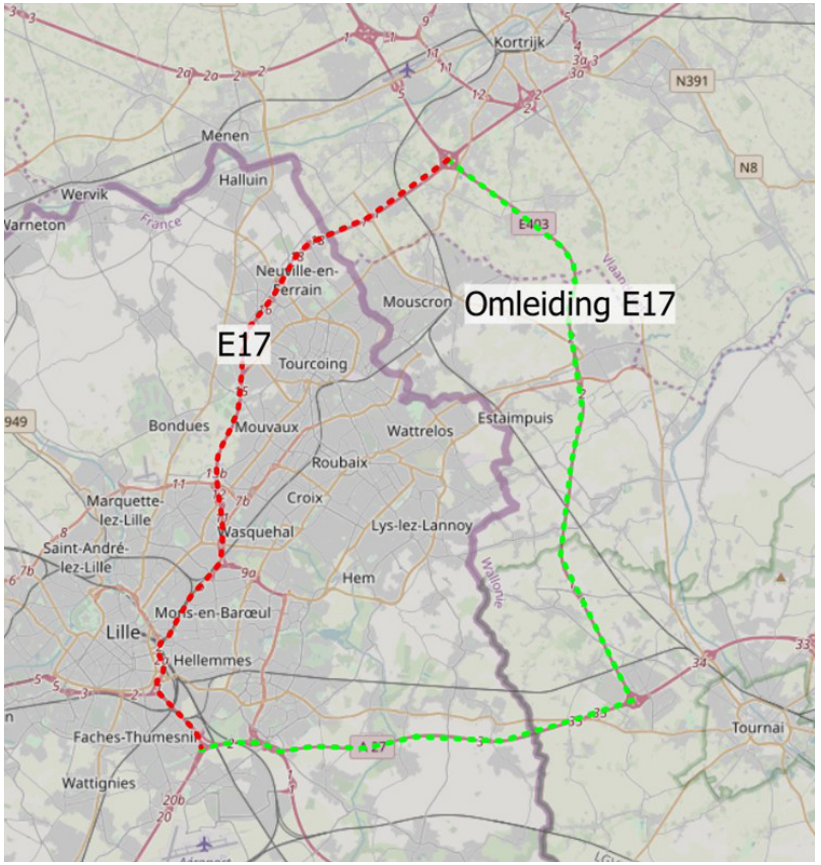
De weinig leesbare inrichting, de moeilijke weefbeweging op de R8 en de ontoereikende capaciteit zorgen vooral tijdens de ochtend- en avondspits voor verkeersonveiligheid en een slechte doorstroming op de R8. Intensiteiten op de R8, specifiek aan de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid, zorgen voor overlast voor de omliggende woonomgevingen. Deze problematieken worden reeds verder opgenomen in het GRUP 'K-R8 – Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving.'

De sterke economische banden tussen de vervoerregio en Noord-Frankrijk brengen aanzienlijke vrachtwagenstromen met zich mee. De meest voor de hand liggende route is de rechtstreekse verbinding via de E17. Ook de combinatie van de E403 en E42 vormt een optie, maar dit betekent wel dat men moet omrijden In Aalbeke verknopen de E17 en de 403. Momenteel is er in Frankrijk een vrachtverbod op de E17 van zuid naar noord van toepassing. Vrachtwagens komende van Rijsel dienen de langere route via de A27 en E403 te volgen tot in Aalbeke.

Het grote aandeel vrachtverkeer op de E17 richting Frankrijk zorgt voor een gebrekkige doorstroming. Dit is te wijten aan een combinatie van:

- Een grote hoeveelheid vrachtwagens op de E17 (van noord naar zuid), waardoor het voorsorteren moeizamer verloopt en de doorstroming afneemt op de E17 zelf.
- Een aanzienlijk snelheidsverschil tussen vracht- en personenwagens waardoor de weefbeweging met de 403 moeizaam verloopt en ook op de E403 de doorstroming afneemt.

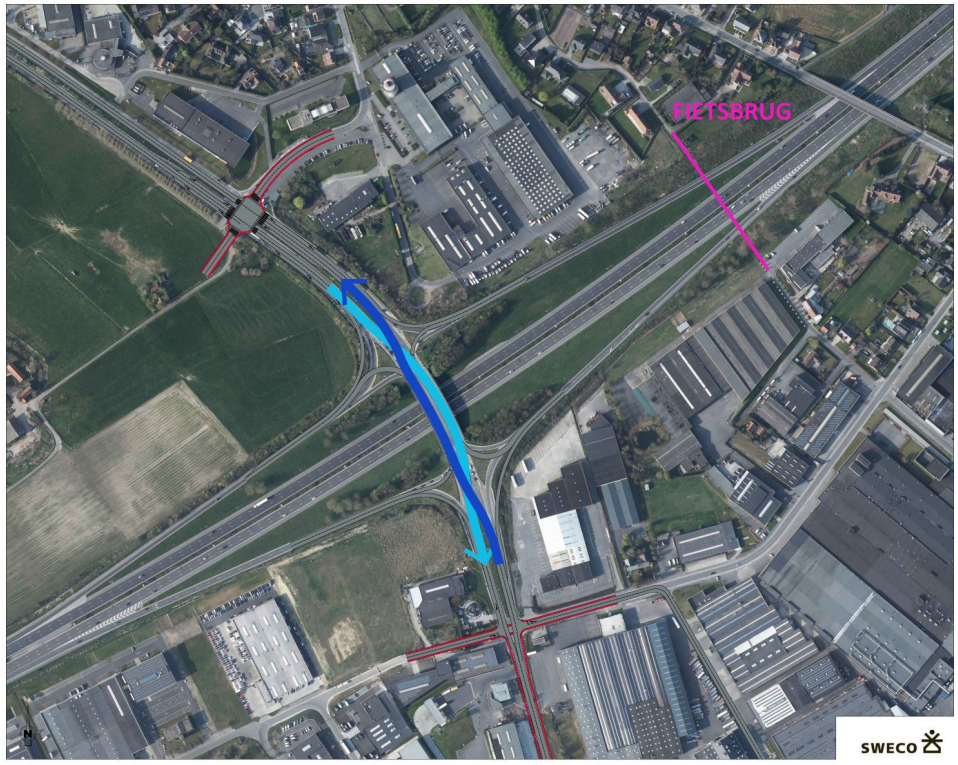
Vanuit Frankrijk wordt de vraag gesteld om het vrachtverbod in beide richtingen op te leggen. Daardoor zouden alle vrachtwagens de afslagbeweging richting E403 moeten maken, wat de al moeizame doorstroming ter hoogte van dit knooppunt (volgens AWV en MOW) verder onder druk zet.



Omleiding E17 voor vrachtverkeer vanuit Frankrijk

Het huidige op- en afrittencomplex van de E17 met de N382 in Waregem kent een moeilijke doorstroming door de hoge verzadigingsgraad. Dit is te wijten aan de hoge intensiteit van het linksafslaande verkeer van en naar de E17 vanuit de omliggende bedrijventerreinen. Uit onderzoek is gebleken dat een Diverging Diamond Interchange (DDI) de meest geschikte oplossing voor dit probleem biedt. In dit concept wordt het verkeer op de N382 ter hoogte van het op- en afrittencomplex zelf naar de andere weghelft geleid. Dit reduceert het aantal passages langs verkeerslichten voor het linksafslaande verkeer naar de E17 tot één in plaats van twee. Om hun veiligheid te garanderen en de doorstroming op het complex te optimaliseren worden de fietsers omgeleid via een nieuw aan te leggen fietsbrug over de E17.

Ook ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de A19 te Wevelgem is er een conflict tussen de fietsverbinding Wevelgem-Gullegem en de vrachtwagens komende van de bedrijvenzone Gullegem-Moorslede. Ontwerpend onderzoek is lopende voor dit kruispunt, een mogelijke fietsbrug kan hierbij een alternatief zijn.



Schematische voorstelling Diverging Diamond Interchange op de N382 in Waregem

Het spoornetwerk verzekert multimodaal potentieel

Dankzij de aanleg van de spoor- en buurtspoorwegen halfweg de 19e eeuw kende de regio een eerste sterke economische ontwikkeling. De nieuwe transportmogelijkheden via het spoor of via de gekanaliseerde waterlopen ondersteunden een industriële revolutie met de voor de regio kenmerkende vlasnijverheid, dakpannenfabrieken en steenbakkerijen. Deze nijverheden werden verweven in kernen en gekoppeld aan spoorinfrastructuren, zoals beschreven in 'Zuid-West-Vlaanderen: Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde'. Vandaag loopt de hoofdgoederenroute tussen Frankrijk en de Vlaamse Zeehavens (Antwerpen/ Gent/ Zeebrugge) doorheen de vervoerregio. De spoorterminal op het bedrijventerrein LAR biedt de hele regio toegang tot deze strategische transportas en trekt ook stromen vanuit Frankrijk aan. Momenteel rijden er wekelijks twee tot drie vrachttreinen richting Antwerpse haven. In 2018 is ook een directe verbinding met de haven van Zeebrugge gerealiseerd. Een subsidiedossier voor uitbreiding van de terminal is in opmaak, waardoor de terminal ook op langere termijn een duurzaam alternatief biedt voor de vrachtstromen binnen de regio.

Elders in de regio bevinden zich nog enkele spoorlijnen die in onbruik zijn geraakt en ook niet langer onderhouden worden door Infrabel (vb. industrieterrein Kortrijk-Noord of een oude aftakking in bedrijventerrein Grensland). Om veiligheidsredenen wenst Infrabel ook alle gelijkgrondse overwegen af te sluiten, waarbij men niet in alle gevallen een alternatief voor het kruisende verkeer voorziet. Door de historische verwevenheid van het stedelijk weefsel met de aanwezige spoorwegen, leidt dit op verschillende plaatsen (vb Menen, Wevelgem, Kortrijk, Anzegem,...) tot een mogelijke barrièrevorming.
Ondanks de federale aard van het spoorvervoer kan de vervoerregio minstens een adviserende rol in de ontwikkeling van het spoornetwerk spelen.

Spoornetwerk Vervoerregio Kortrijk

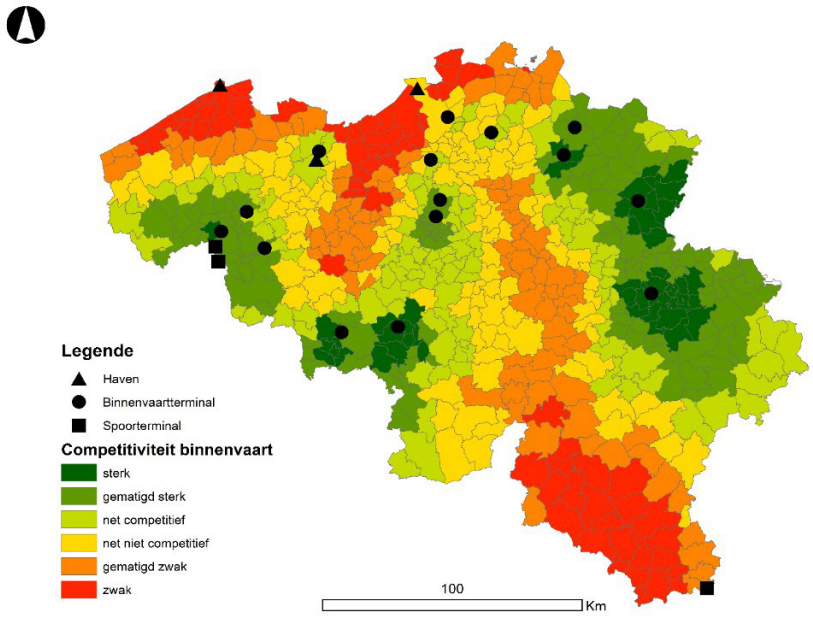
Fijnmazig binnenvaart netwerk is troef van de regio

De figuur hiernaast vergelijkt de kostprijs van binnenvaart met de aanwezige alternatieven op gemeenteniveau. Hoe groener de gemeente kleurt, hoe competitiever binnenvaart is. De aanwezigheid van Leie en Schelde en twee binnenvaartterminals (met een geplande derde terminal net buiten de vervoerregio, in Roeselare) maakt dat de binnenvaart binnen de vervoerregio Kortrijk zeer competitief is.

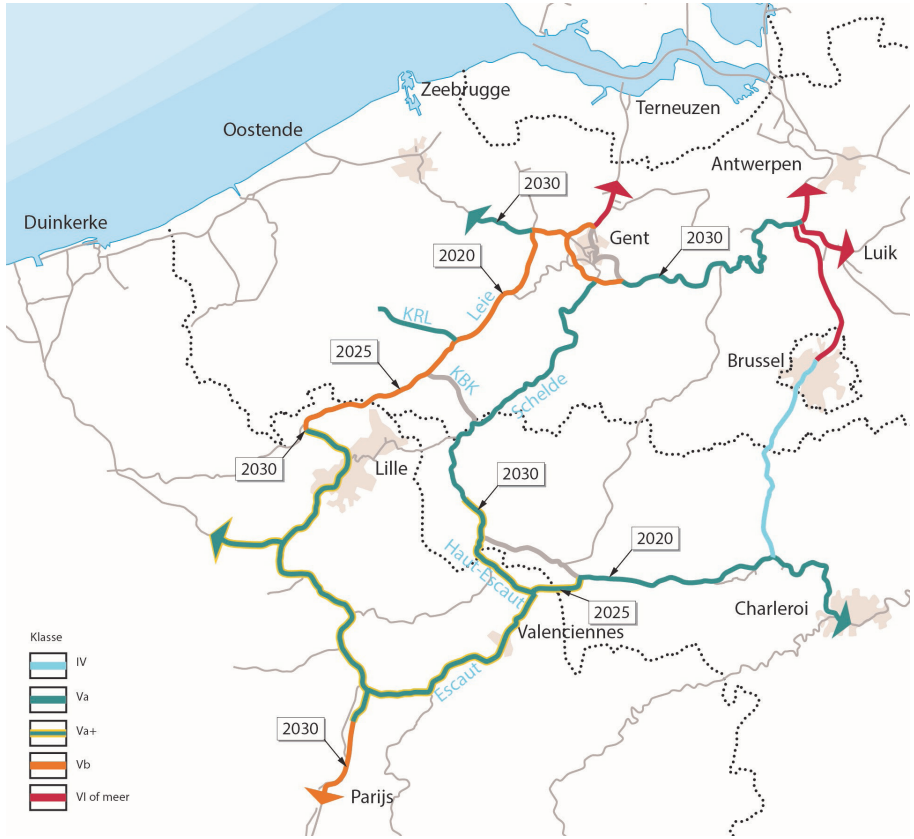
De competitiviteit zal bovendien enkel toenemen, dankzij de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding. Dit project omvat een reeks infrastructurele verbeteringen aan het binnenvaartnetwerk tussen Seine en Schelde (veelal de Leie) tegen 2030. Het wegwerken van de bestaande flessenhalzen in het vaarnetwerk, maakt dat Vlaanderen en Noord-Frankrijk beter geconnecteerd worden over het water. Grotere binnenvaartschepen zullen op deze as kunnen varen, waardoor de kostprijs per vervoerde ton verder kan afnemen. Het onderzoek naar de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk kadert eveneens binnen de Seine-Scheldeverbinding. Dit kanaal is ideaal gelegen om een verbindende rol te spelen tussen de Leie en de (Boven-)Schelde. Momenteel kan het kanaal die rol enkel spelen voor pleziervaart en schepen tot 300 ton, omwille van de beperkte omvang van de sluizen aan de zijde van Kortrijk. Om bedrijven gelegen langs het kanaal te bereiken, moeten grotere schepen het kanaal langs de zijde van de Schelde aandoen. Binnen het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk wordt de opwaardering van het gehele kanaal voor schepen tot 3.000 ton (CEMT Va) onderzocht. Binnen het kader van het onderzoek wordt ook gekeken naar de mogelijke realisatie van één centraal regional overslagcentrum (ROC) of een netwerk van specifieke overslagpunten (SOC's) gericht op bouwmaterialen, stedelijke distributie en container/pallet overslag. Net over de grens van de vervoerregio, in Roeselare, is ook de realisatie van een binnenvaartterminal gepland.

Tenslotte omvat de regionale actie "herstructurering bedrijventerreinen" een deelactie om bedrijfssites langs het water te transformeren ten behoeve van watergebonden bedrijvigheid. De Vlaamse Waterweg werkt hierbij (in samenwerking met de bovenlokale partners) een strategie uit om (watergebonden) bedrijfssites te activeren en te herstructureren en om bijkomend aanbod te integreren. De ruimte ambitie betreft een algemene herstructurering van watergebonden bedrijvigheid langs de Leie, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk en de Schelde.

Bedrijven binnen de vervoerregio hebben dus een groeiend netwerk aan toegangspunten tot het competitieve en steeds sterker wordende binnenvaartnetwerk.



Competitiviteit binnenvaart in België

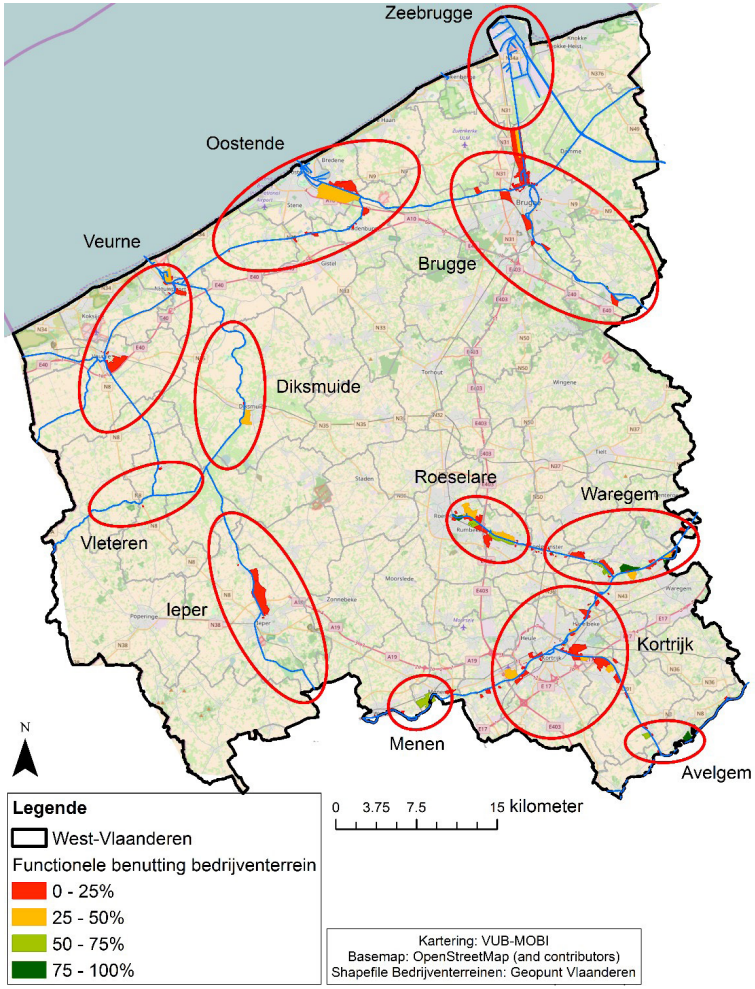


Binnenvaart netwerk Vervoerregio Kortrijk

Maar niet elk bedrijf dient gebruik te maken van een binnenvaartterminal om goederen aan of af te voeren via de binnenwateren. Binnen de regio zijn immers ook verschillende bedrijventerreinen als watergebonden aangeduid (vb. Wevelgem-Zuid, Harelbeke-Kanaalzone, Waregem-Desselgem, Avelgem – Industriezone Nijverheidslaan,...). Zij hebben dus een rechtstreeks verbinding naar het waterwegennet. Bovendien worden ook verschillende zones voorbehouden voor (gedeeltelijke) watergebonden ontwikkeling. Voorbeelden hiervan zijn Menen-Grensland, Harelbeke Vaarnewijk, Kanaalzone Kortrijk Visserskaai-Littoral, Harelbeke/Zwevegem Blokkestraat, Moen trekweg,...). Ook over de grenzen van de vervoerregio is er vraag naar watergebonden bedrijventerreinen. Zo kan onder meer worden verwezen naar de bestaande initiatieven in Halluin (Noord-Frankrijk), Warcoing en Pecq (Henegouwen) en de reconversie van de elektriciteitscentrale van Ruien (Oost-Vlaanderen).

Dat een bedrijventerrein als watergebonden wordt bestempeld, betekent nog niet dat de bedrijven die er gevestigd zijn effectief gebruik maken van de binnenvaart (watergebonden kan ook slaan op het gebruik van water uit een nabijgelegen waterweg als proces- of koelwater). Anderzijds kunnen ook bedrijven die niet op een watergebonden terrein liggen, goederen aan- of afvoeren via het water.

De figuur op de volgende pagina geeft voor de West-Vlaamse bedrijventerreinen binnen een straal van 300m rond bevaarbare waterwegen weer hoeveel procent van de bedrijven er gebruik maakt van binnenvaart in hun logistieke keten. Naast de binnenvaartterminals RTW en AVCT zijn er ook enkele terreinen binnen de regio waar minstens de helft van de bedrijven gebruik maakt van de binnenvaart (vb. bedrijventerreinen Menen Grensland en Moen Trekweg). Toch valt eveneens op dat er op het merendeel van de bedrijventerreinen nog een verbeteringsmarge is, als het op een modal shift aankomt.

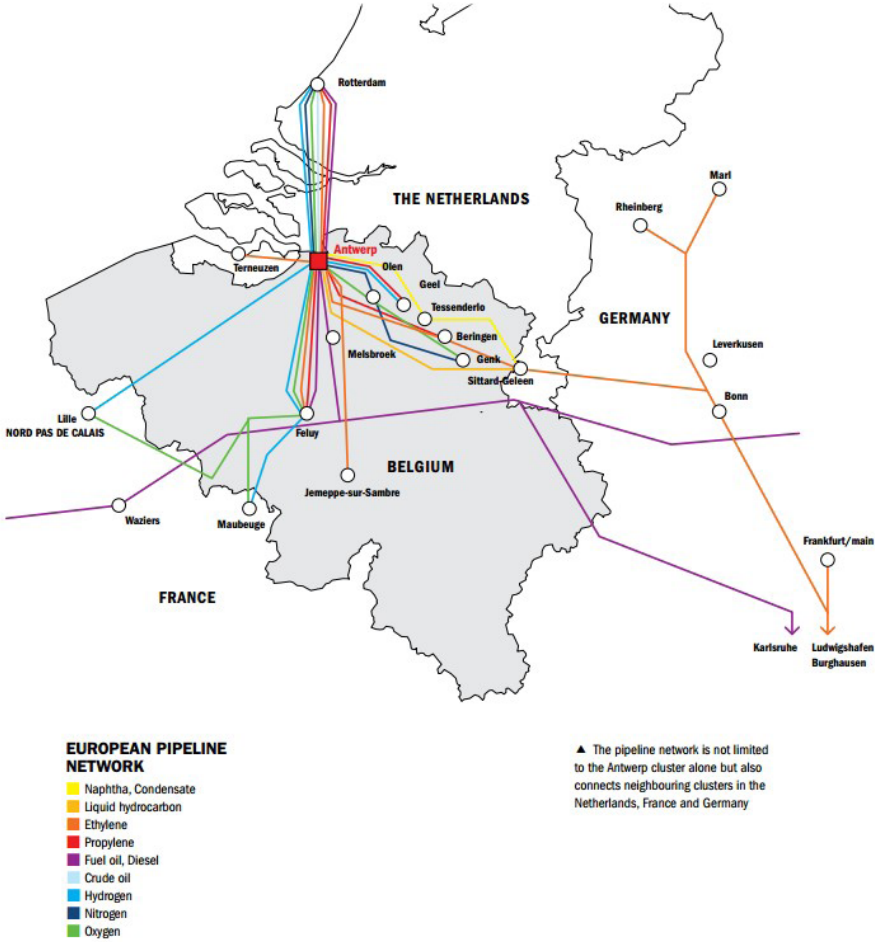


Gebruik van binnenwater door West-Vlaamse bedrijven

Om die modal shift verder te ondersteunen is het Economisch Netwerk Seine-Schelde (ENES) opgericht. In aanvulling van de infrastructuurwerken, gaat dit netwerk van stakeholders uit zowel publieke als private sector na hoe het gebruik van de binnenvaart ruimtelijk-economisch gestimuleerd kan worden. De nadruk wordt gelegd op het uitvoeren van acties om tot een herstructurering van de watergebonden bedrijventerreinen te komen. Bijkomend gaat er ook aandacht naar informatiedeling over de watergebonden infrastructuur.

Het vierde netwerk: pijpleidingen

Naast de bovenvermelde netwerken is er nog een vierde – minder voor de hand liggend netwerk- dat op logistiek vlak van cruciale waarde is, namelijk het netwerk aan pijpleidingen. Vlaanderen geniet immers van een fijnmazig netwerk aan pijpleidingen waarvan 90% door de haven van Antwerpen lopen. Doorheen de regio loopt er één pijpleiding voor het transport van waterstof tussen Rijsel en Antwerpen.



Europees pijpleidingen netwerk

First & last mile

Vlaanderen heeft zich tot doel gesteld om de belevering van stadscentra tegen 2025 emissievrij te krijgen. Deze Vlaamse ambitie kan ook doorvertaald worden naar de vervoerregio Kortrijk. Zo kan binnen het regionaal mobiliteitsplan onderzocht worden hoe steden als bijvoorbeeld Kortrijk en Menen duurzaam beleverd kunnen worden vanuit hubs, in combinatie met cargo-fietsen en -scooters, emissievrije vrachtwagens,...
Mogelijk gaat de ambitie ook verder. Zo kan de regio op zoek gaan naar oplossingen voor de last (en mogelijk first) mile van pakjes (en andere stromen), bijvoorbeeld een innovatieve wisselwerking van goederen- en reizigersstromen ter hoogte van mobipunten of in woon- en handelskernen.

Doorgedreven locatiebeleid houdt regio ook in de toekomst bereikbaar

Zoals al eerder aangegeven, beseft de vervoerregio al geruime tijd dat ruimtelijke ordening en locatiebeleid de sleutel vormen om de regio economisch verder te laten groeien, zonder in te boeten aan bereikbaarheid en leefbaarheid. De regio neemt daarom actie met de opmaak van een activitatie- en herstructureringsstrategie voor (watergebonden) bedrijvigheid. De strategische visie BRV haalt aandachtspunten aan zoals het belang van multimodaliteit, verhogen van het ruimtelijk rendement en clustering bedrijvigheid om de leefkwaliteit te verhogen. Het zijn dan ook deze thema's waarop de regio verder inzet.

De aanwezige multimodale terminals en watergebonden bedrijventerreinen, verspreid over de regio zorgen er vandaag al voor dat veel vracht van de weg kan blijven. Om de regio ook op termijn bereikbaar te houden, is het raadzaam om op langere termijn in te blijven zetten op de ontwikkeling van deze sites en clustering van bijkomende bedrijvigheid in hun (directe) nabijheid. Een aandachtspunt hierbij is de impact dat het clusteren van bedrijvigheid kan hebben op de mobiliteit en leefomgeving op lokaal niveau.

Niet alle aantrekkingspolen voor vracht zullen multimodaal ontsloten kunnen worden (denk maar aan winkelcentra en bedrijven uit de landbouwsector). Maar de vervoerregio kan wel – in samenwerking met de bevoegde overheden – werk maken van een langetermijnvisie op de wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit die erop gericht is economische groei te stimuleren met minimale overlast voor de omwonenden.

Ambities modal split en vergroening goederenvervoer

In de huidige Belgische modal split betreft het aandeel vrachtververvoer op de weg 72,4%, over spoor 10,1%, via binnenvaart 15,8% en pijpleidingen 2,2% (Eurostat, Performance of Freight, 2017). 25,9% van het vrachtverkeer verloopt dus vandaag via binnenvaart of spoor. Vlaanderen heeft als ambitie (Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030) om het aandeel van spoor en binnenvaart (uitgedrukt in tonkm) te laten toenemen tot 30% (gezamenlijk) tegen 2030. Jaarlijks zouden 6,3 miljard tonkilometer van de weg naar water en spoor moeten verschuiven . Bijkomstige ambitie (Vlaams luchtbeleidsplan 2030) is dat goederenbelevering in stedelijke omgeving emissieloos zal zijn tegen 2025 (enkel hybride, elektrische en waterstofvoertuigen of alternatieve modi).

Aangezien het om relatieve cijfers gaat in een steeds aangroeiende sector, vraagt een groei van iets meer dan 4% zeer grote inspanningen. Tussen 2015 en 2040 voorspelt het Federaal Planbureau een toename van het vrachtvolume met 27%. De aansluitende tabel geeft per vervoerwijze weer hoe het aandeel binnen de modal split verwacht wordt te evolueren (aandeel % 2040) en welke impact dit heeft op de totale groei per modus (totale groei 2040/2015). Uit de tabel blijkt dat, hoewel men verwacht dat het procentuele aandeel van vrachtvervoer over de weg met 3% zal dalen tussen 2015 en 2040, de sector van het wegtransport zelf met 20,4% zal toenemen. Of ook: een modal shift van minder dan 1% richting binnenvaart, vraagt wel een groei van de modus met bijna 32%.

Tabel 2 Belangrijkste resultaten van de langetermijnvooruitzichten voor het goederenvervoer bij ongewijzigd beleid

	Aantal (miljard)		Aandeel (%)		Totale groei	Gemiddelde jaarlijkse groeivoet
	2015	2040	2015	2040	2040/2015	2040//2015
Vervoerde tonnage						
Weg, spoor, binnenvaart en Short Sea Shipping	0,82	1,04	85,4%	83,2%	26,8%	1,0%
Deep Sea Shipping en luchtvaart	0,14	0,20	14,6%	16,0%	42,9%	1,4%
Totaal	0,96	1,25	100,0%	100,0%	30,2%	1,1%
Tonkm in België (weg, spoor en binnenvaart)						
Nationaal	30,0	31,3	35,7%	29,8%	4,3%	0,2%
Aanvoer	19,6	29,8	23,3%	28,3%	52,0%	1,7%
Afvoer	19,6	26,4	23,3%	25,1%	34,7%	1,2%
Doorvoer zonder overslag	14,8	17,7	17,6%	16,8%	19,6%	0,7%
Totaal	84,0	105,2	100,0%	100,0%	25,2%	0,9%
Aandeel vervoermiddelen in tonkm in België						
Vrachtwagen	66,0	79,5	78,6%	75,6%	20,4%	0,8%
Bestelwagen	0,4	0,5	0,5%	0,5%	25,0%	0,9%
Spoor	7,2	11,5	8,6%	10,9%	59,7%	1,9%
Binnenvaart	10,4	13,7	12,4%	13,0%	31,7%	1,1%

Voorspelling Federaal Planbureau groei vrachtvolume en -verkeer
Bron: PLANET v4.0

Het ontbreekt momenteel aan gegevens om de modal split te verfijnen naar het Vlaamse of regionale niveau. Bovendien dient men zich ervan bewust te zijn dat de sturing van de modal split vaak niet in de regio zelf ligt, doordat het vrachtverkeer in de regio in vele gevallen op doorreis is.

Zowel in het vrachtvervoer als de personenmobiliteit wordt ingezet op een modal shift. Hoewel lovenswaardig, kunnen stimulerende maatregelen in het ene veld mogelijk negatieve gevolgen hebben voor het andere. Daarom is onderlinge afstemming noodzakelijk. Twee voorbeelden hiervan zijn:

- Aandacht voor conflicterende netwerken. Fietssnelwegen of het BFF worden vaak langs lijninfrastructuren zoals kanalen en spoorlijnen gelegd. Ter hoogte van kaaimuren ontmoeten fiets- en vrachtstromen elkaar, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Binnen de vervoerregio's dient voldoende aandacht aan dit spanningsveld besteed te worden. Daarbij is het belangrijk te erkennen dat elke situatie anders is en er steeds gezocht dient te worden naar een oplossing op maat.
- Door het grotendeels gedeelde netwerk zijn personenvervoer en vrachtvervoer per spoor zijn communicerende vaten. Wanneer het aantal rijpaden ingenomen door passagierstreinen bijvoorbeeld toeneemt (bijvoorbeeld om een hogere frequentie aan te bieden in de hoop een modal shift te creëren), neemt het aantal beschikbare rijpaden voor vrachttreinen af.

2.7 IMPACT WEGVERKEER

Verkeersveiligheid

Op vlak van verkeersveiligheid hinkt Vlaanderen achter op de rest van Europa. Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners ligt hoger dan het Europees gemiddelde. Het Vlaams gewest wil het aantal verkeersdoden tegen 2050 terugbrengen tot nul ('vision zero'). Het aantal letstelongevallen moet volgens het Vlaams Verkeersveiligheidsplan tegen 2030 ten opzichte van 2010 met 50% dalen. Hoewel er een dalende trend is, is die daling voorlopig onvoldoende om deze doelstellingen te halen.

Ook in de Kortrijkse vervoerregio ligt het aantal verkeersslachtoffers hoog. In 2018 werden 1.125 ongevallen met letsel geregistreerd, waarvan 19 met een dodelijke afloop.Dit komt neer op 3,7 ongevallen per 1.000 inwoners. Dit is net iets hoger dan voor Vlaanderen met 3,6 per 1.000 inwoners.

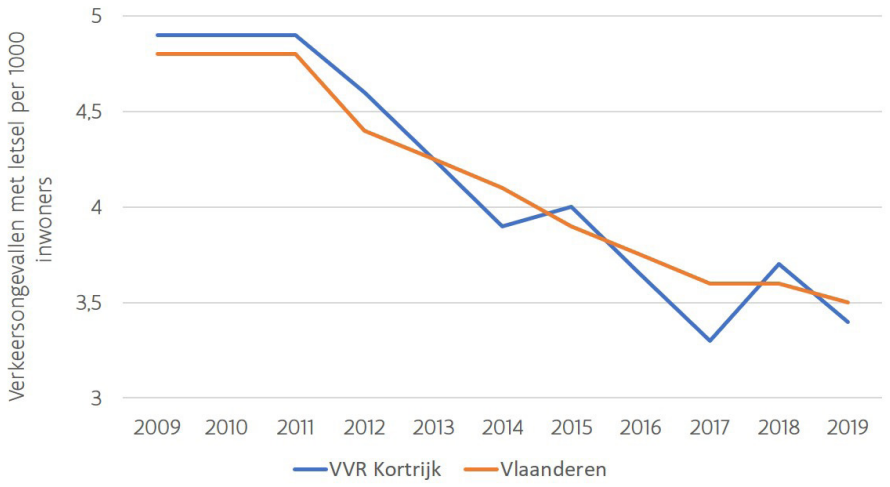
De kaart op volgende pagina geeft de locaties van de gevaarlijke punten weer, een jaarlijks uitgebrachte statistiek van het Agentschap Wegen en Verkeer die de ongevallen van de afgelopen drie jaar voor elke kruispunt van Vlaanderen bijhoudt.. De verkeerswisselaar in Aalbeke komt prominent naar voor met de hoogste prioriteitswaarde. Ter hoogte van de stationsomgeving van Kortrijk en de R8 tussen Stasegem en Kuurne bevinden zich concentraties van gevaarlijke punten. De vervoerregio is relatief veilig, op enkele locaties na die bijzonder problematisch zijn.

Kijken we naar de evolutie van het aantal verkeersongevallen met letsel tussen 2009 en 2019 (provinciesincijfers.be), zien we dat de vervoerregio de dalende trend in Vlaanderen volgt.

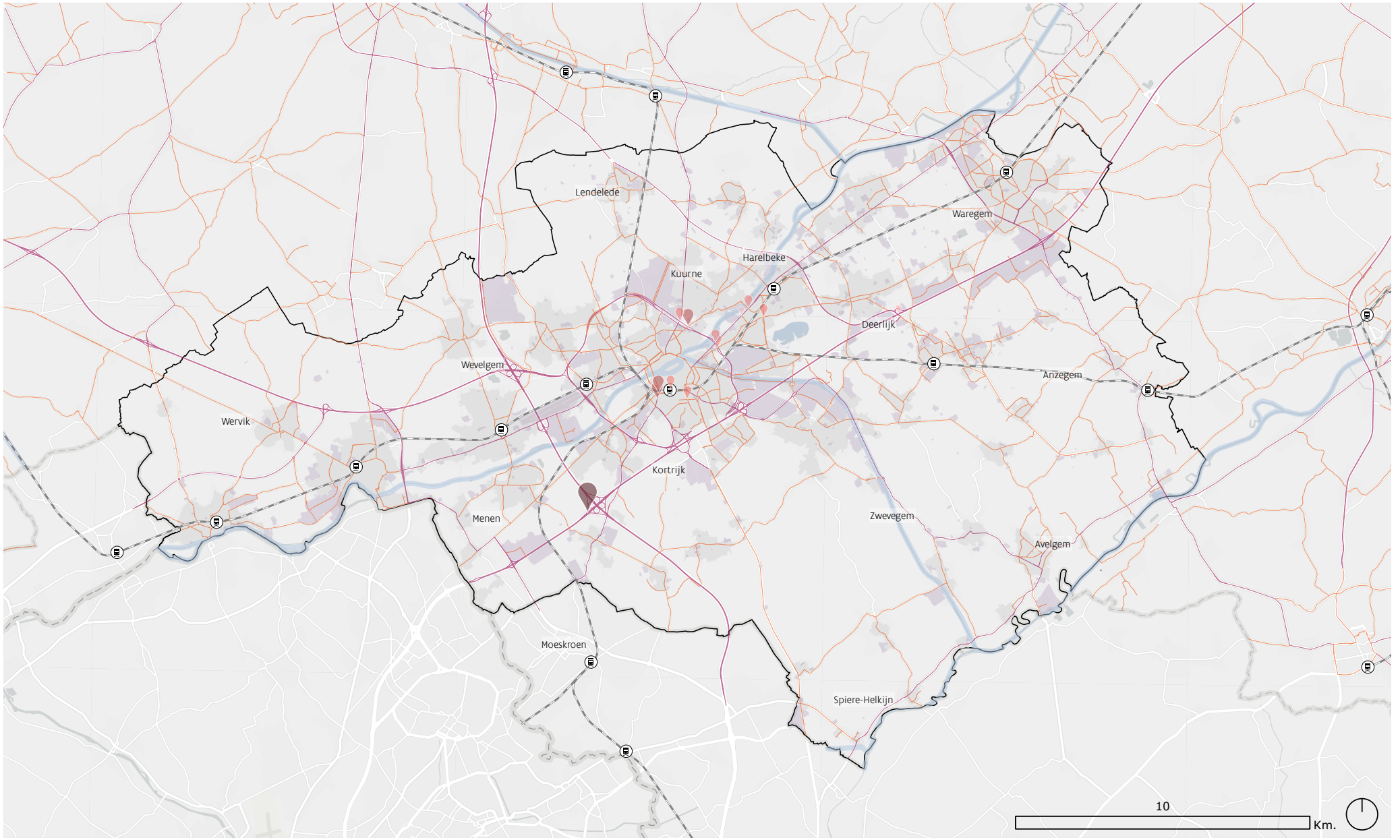
Geluidsoverlast

Het gemotoriseerd wegverkeer (auto's, vrachtwagens, bussen, ...) zorgt voor hinder in zijn omgeving. Het creëert geluidsoverlast, wat nefast is voor woon- en natuurgebieden. Onderstaande kaart toont de geluidsoverlast door het wegverkeer in Vervoerregio Kortrijk. Het is duidelijk dat de geluidshinder gerelateerd is aan snelheid en intensiteit: drukke snelwegen creëren veel geluidsoverlast.

In zake geluidsoverlast legt de Vlaamse overheid geen wettelijke normen op. Er wordt verwezen naar naar de WHO 2018 aanbevelingen om te streven naar een geluidskwaliteit die geen negatieve invloed heeft op de gezondheid van inwoners.



Vergelijking evolutie aantal verkeersongevallen met letsel per 1000 inwoners Vervoerregio Kortrijk en Vlaanderen
Bron: provinciesincijfers.be

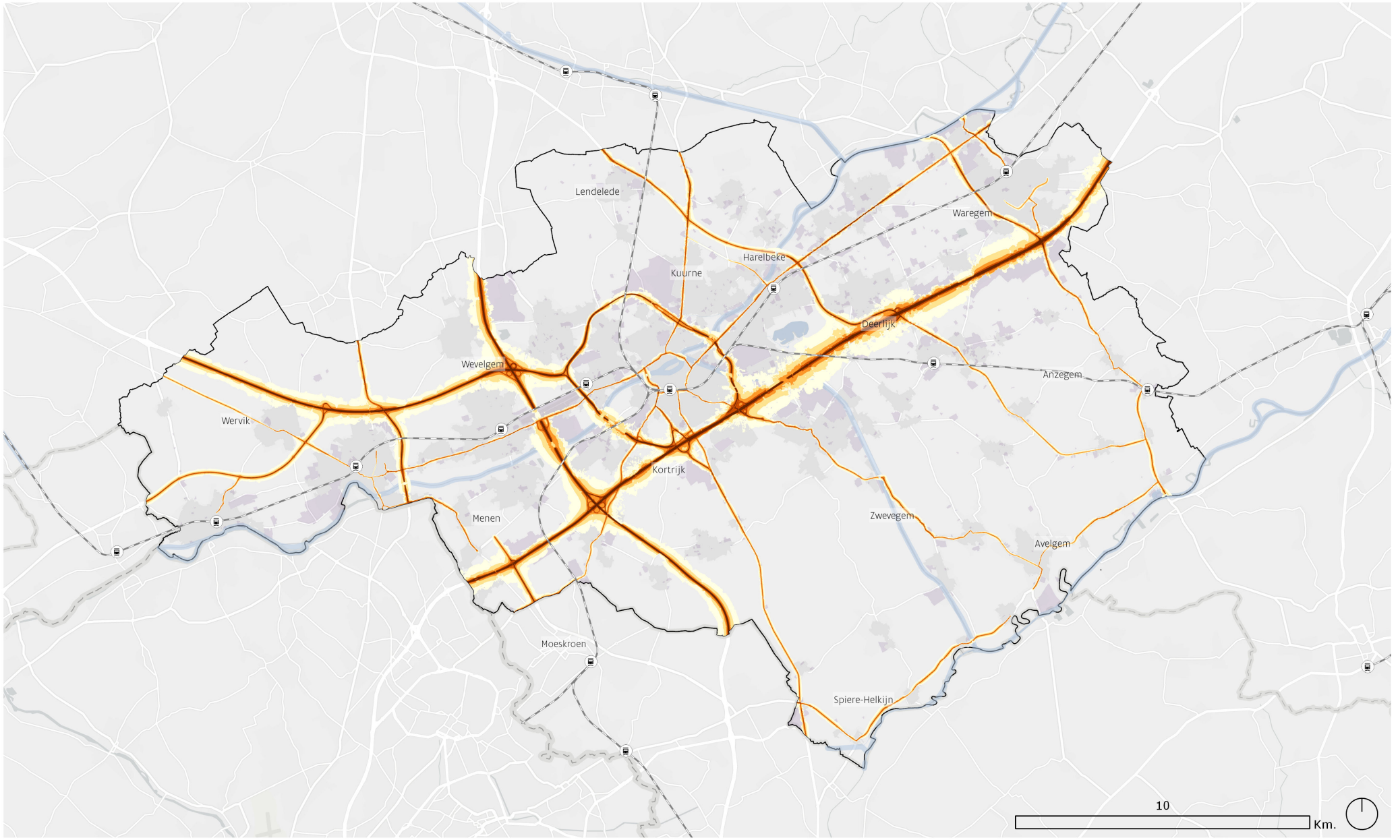


Geaggregeerde ongevallen

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Primaire & secundaire wegen
- Enkel lokale wegen

Gevaarlijke punten volgens prioriteitswaarde

- 15 (#3)
- ≤20 (#7)
- ≤25 (#3)
- ≤35 (#1)



Geluidsbelasting wegennet

Vlaamse Overheid - Agentschap Wegen en Verkeer - 2016

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Primaire & secundaire wegen
- Enkel lokale wegen

Stategisch geluidsbelasting - wegverkeer

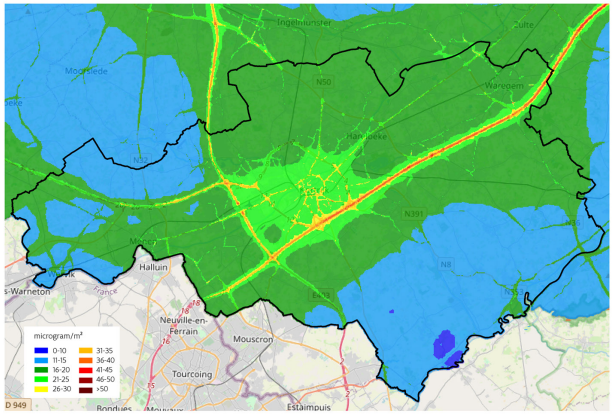
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >=75

Luchtvervuiling

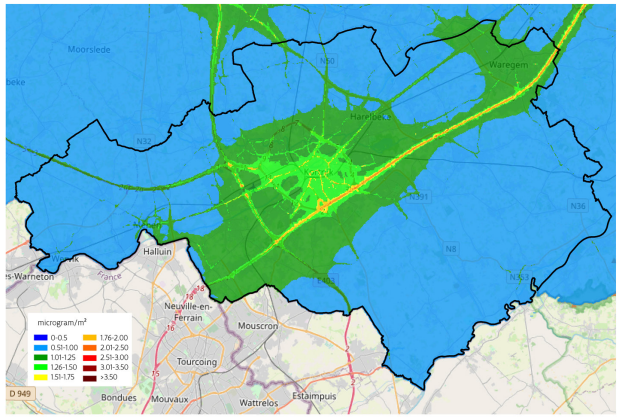
Het wegverkeer is ook verantwoordelijk voor de uitstoot van vervuilende en ongezonde gassen en deeltjes. De belangrijkste zijn stikstofoxiden (NOx), (zeer) fijn stof (PM 10 en PM 2,5) en roet dat vrijkomt bij de suboptimale verbranding van brandstoffen.Stikstofoxiden zijn gassen die bijdragen tot de vorming van ozon en fijn stof. Het verkeer is in Vlaanderen verantwoordelijk voor 35% van de stikstofoxiden.

Nevenstaande kaarten tonen de luchtvervuiling in onze vervoerregio. In de buurt van de snelwegen E17 en E403 en in iets mindere mate de R8 is de vervuiling hoog.

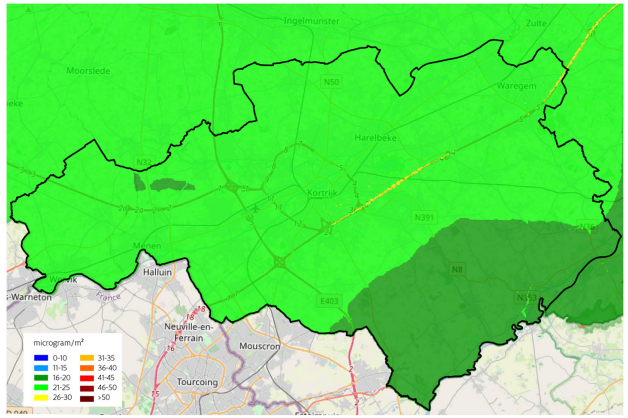
Het Luchtbeleidsplan 2030 streeft ernaar om overal onder een jaargemiddelde NO_2-concentratie van 40µg/m³ (helderrood op de kaart linksboven) te blijven en tegen 2030 het aantal mensen dat woont op een locatie met een jaargemiddelde NO_2-concentratie hoger dan 20µg/m³ (heldergroen) in elke gemeente te halveren t.o.v. 2016. Ook tegen 2030 wordt gestreefd de gezondheidsimpact door blootstelling aan PM2,5 te halveren t.o.v. 2005, en de kritische last voor vermesting en verzuring terug te dringen zodat in minder dan respectievelijk 61% en 46% van de oppervlakte natuur deze nog overschreden wordt.



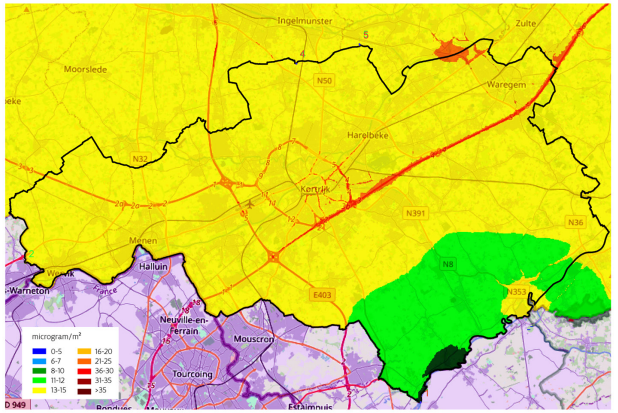
Gemodelleerd NO_2-jaargemiddelde. (bron: VMM)



Gemodelleerd roet-jaargemiddelde. (bron: VMM)



Gemodelleerd PM 10-jaargemiddelde. (bron: VMM)



Gemodelleerd PM 2,5-jaargemiddelde. (bron: VMM)

Bron: Vlaamse Milieumaatschappij

Leefkwaliteit

Het wegverkeer heeft, door een combinatie van onveiligheid, geluidsoverlast en luchtvervuiling, een negatieve impact op de leefkwaliteit van onze dorpen en steden.

De ervaren impact op leefkwaliteit wordt beïnvloed door heel wat factoren: de verkeersintensiteit, de snelheid van het verkeer, het wegprofiel, het congestieniveau, ... Vooral in straten waar de werkelijke verkeersintensiteit niet overeenkomt met de capaciteit of de functie van de weg, wordt het verkeer als onaangenaam ervaren.

Zoals reeds aangegeven is filevorming (nog) geen structureel probleem in de regio. Dit betekent echter niet dat de regio niet geconfronteerd wordt met andere nadelige effecten van wegverkeer, en hoofdzakelijk vrachtverkeer. Zo drukt het verkeer op verschillende locaties binnen de regio op de verkeersleefbaarheid. We denken hierbij onder meer, maar niet exclusief aan:

Sluiproutes om betalende trajecten te vermijden
De vervoerregio wordt geconfronteerd met sluipverkeer, in een aantal gevallen om andere trajecten waarop een kilometerheffing van toepassing is te ontwijken. Daarbij passeert het vrachtverkeer in vele gevallen woonkernen. (vb. Lauwe, Menen, Bissegem/ Gullegem). Momenteel nemen lokale besturen geïsoleerde maatregen (vb. tonnageverbod, plaatsen vrachtwagensluis,...) waardoor de problematiek zich soms geografisch verplaatst, maar niet ten gronde wordt opgelost.

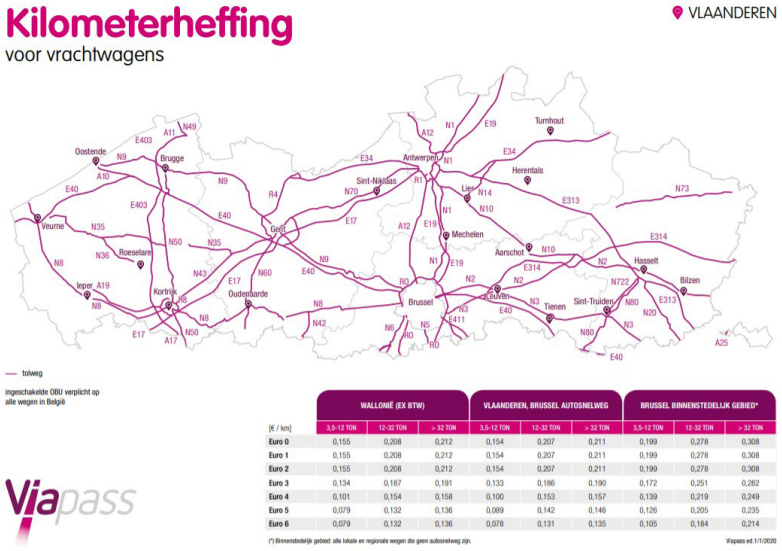
Sluipverkeer vindt vooral tijdens de spitsuren plaats en wordt sterk beïnvloed door het congestieniveau in de omgeving. File op de snelweg zorgt bijvoorbeeld al snel dat het nabijgelegen onderliggend wegennet meer (of te veel) verkeer moet slikken. Heel wat gemeenten (en hun inwoners) van de vervoerregio hebben te kampen met sluipverkeer.

Het is echter niet evident het sluipverkeer in kaart te brengen of te kwantificeren. Bovendien is niet alle sluipverkeer van dezelfde aard. Op sommige plaatsen biedt het wegennet geen ander alternatief dan de sluiproute, maar is het verkeer er wel ongewenst.

Sluipverkeer verdient hoe dan ook een regionale aanpak. Lokale oplossingen zorgen immers al snel voor een verschuiving van het sluipverkeer naar nabijgelegen straten of kernen. De vervoerregio is daarom de meest geschikte instantie om deze problematieken aan te pakken.

De laatste jaren tracht men het autoverkeer (en vrachtverkeer) in de steden en kernen te reduceren om de leefbaarheid te verbeteren. Verschillende gemeenten in de vervoerregio hebben in het centrum circulatiemaatregelen ingevoerd. Zo heeft de stad Kortrijk in het centrum een fietszone ingericht waar de voetgangers en fietsers voorrang krijgen op de wagens. Daarnaast zijn verschillende gemeenten mogelijke circulatiemaatregelen en/of verkeersfilters aan het onderzoeken.

Om de leefkwaliteit te verbeteren is het belangrijk om de bevolking te betrekken in de verandering. Vanuit het regionaal mobiliteitsplan is het dan ook onze bedoeling om mee te helpen met de mental shift in de regio.



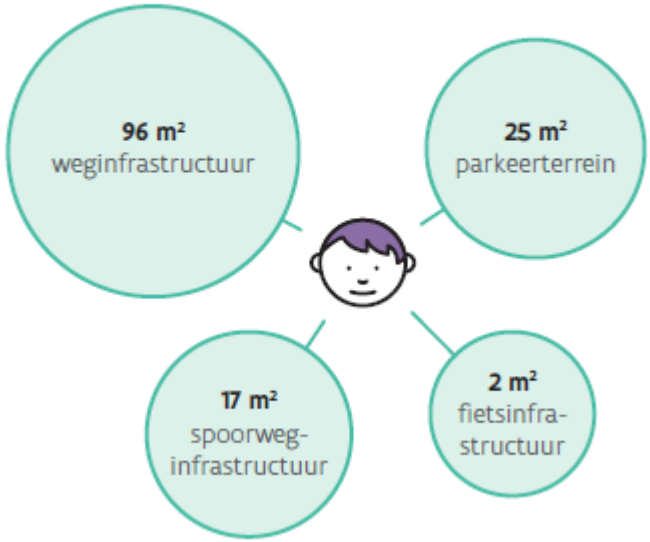
Ruimte-inname

Personenwagens hebben een veel lagere capaciteit om personen te vervoeren, dan bijvoorbeeld een bus, of trein, ten op zichte van de ruimte die een wagen inneemt. Dit is ook weergegeven in de grafiek hiernaast, welke weergeeft wat het maximaal aantal passagiersis, nl. de rijstrookcapaciteit, uitgedrukt in personen per seconde per meter voor verschillende vervoersmiddelen. Hierdoor zal de ruimtelijke impact van een personenwagen groter zijn dan voor verplaatsingen met andere vervoersmiddelen.

Vandaag wordt ongeveer 74.000 ha van het Vlaamse grond¬gebied ingenomen door wegen, spoorwegen, waterwegen en luchthavens, wat neerkomt op 5,5 % van de totale oppervlakte (Vlaamse Milieumaatschappij, 2017).
In her ruimterapport (2018) is aangegeven dat Vlaanderen beschikt over 96 m² weginfrastructuur en 25 m²² parkeerterrein per inwoner. Dit is bebuidend groter dan de ruimteimpact van de spoorinfrastructuur en de fietsinfrastructuur.

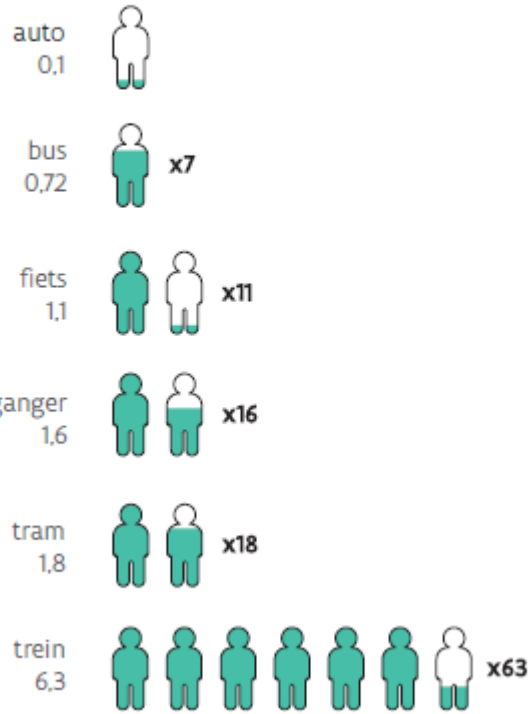
De auto neemt dus enerzijds veel ruimte in tijdens de verplaatsing, gezien de beperkte capaciteit van het voertuig en anderzijds neemt de infrastructuur voor de wagen een veel grotere ruimte in dan de fiets, bus of trein. Hierbij is de grote ruimte-inname voor het parkeren een belangrijk aandachtspunt.

omvang van vervoersinfrastructuur
per hoofd van de bevolking



Bron: Ruimterapport Vlaanderen (RURA), Departement Omgeving, 2018)

passagierscapaciteit
per seconde per lopende meter infrastructuur van 3,5 m breed



Bron: Ruimterapport Vlaanderen (RURA), Departement Omgeving, 2018)

Lokale knelpunten

Net zoals sluipverkeer hebben volgende lokale knelpunten ook een regionale aanpak nodig omverder te gaan dan eenvoudige symptoombestrijding.

Het vrachtverkeer door de kern van Anzegem
Zowel de organische verkeersstromen als het (ontwerp van) vrachtroutenetwerk leiden het vrachtverkeer via de N382 pal door het centrum van Anzegem. In het verleden rees de vraag naar de aanleg van een omleidingsweg. Hiervoor werden de nodige processen opgestart. De verdere uitrol van de omleidingsweg staat nog ter discussie.

Het verkeer gelinkt aan landbouwactiviteiten
Op een aantal plaatsen binnen de vervoerregio (vb. Harelbeke, Menen,...) zijn individuele landbouwbedrijven doorheen de jaren verder uitgegroeid tot belangrijke aantrekkingspolen voor landbouwverkeer. De intensiteit van het zware verkeer beschadigt de wegenis en/of hindert de omwonenden.

De ontsluiting van bedrijventerrein Deerlijk-Waregem via Belgiek
Dit regionale bedrijventerrein genereert veel vrachtverkeer. Via de Breestraat takt het aan op de N36 en zo op de E17. De weginrichting ter hoogte van het kruispunt Breestraat – N36 is echter niet geschikt voor vrachtwagens, waardoor het verkeer terugslaat en overlast voor de omwonenden veroorzaakt. Een aanpassing van de boogstraal ter hoogte van deze aansluiting en de realisatie van een bypass in één rijrichting is gepland om dit probleem te verhelpen.

De ontsluiting van Wervik-Sud naar A19
Ten zuiden van de Leie, net over de grens met Frankrijk zijn er een aantal bedrijventerreinen gelegen in Komen, Wervik-Sud en Busbeke. De kortste ontsluiting tussen deze bedrijventerreinen en de A19 is via de N303. Hierdoor rijden vrachtwagens doorheen de huidige tonnagezone van Wervik. Dit brengt overlast met zich mee, o.a. in de kern van Kruiseke. Via de N58 worden deze bedrijventerreinen, mits een aanzienlijke omrijfactor, in noordelijke richting ontsloten.

Baanwinkels en winkelcentra
Langs (onder andere) R8 in Kortrijk en Kuurne, N8 in Wevelgem en Menen en N43 in Waregem zijn verschillende winkels geconcentreerd. Ofwel in de vorm van een winkelcentrum (R8) of baanwinkels (N8 en N43). Deze concentratie trekt zowel personen- als goederenverkeer aan en maakt dat de ontsluiting van de sites een zekere complexiteit of overlast voor de omgeving met zich meebrengt.

In de ' regionale strategie kleinhandel' is aangegeven dat winkelen één van de drie belangrijkste verplaatsingsmotieven is. De gemiddelde woonwinkelafstand is kort, maar gebeurt voor meer dan 60% met de auto. Opvallend is ook dat bezoekers van winkelcentra in kleinere steden een minder duurzaam verplaatsingspatroon hebben dan in grotere steden. Hierbij is niet alleen de locatie van de winkel bepalend, maar ook de woon of werkplaats van de bezoeker. Indien men dicht bij een winkelcentrum woont zal met er vlugger voor kiezen om met de fiets of te voet te gaan. Daarnaast worden boodzschappen vaak gedaan tijdens de woon-werkverplaatsing, die nog grotendeels met de wagen gebeuren. Om hier op in te spelen is in het project 'regionale strategie kleinhandel' enerzijds de relatie kleinhandel en mobiliteit verder onderzocht. Daarnaast besteedt deze nota aandacht aan de ruimtelijke visies en de planologische en juridische context omtrent detailhandel.

De omgeving van AVCT
De binnenvaartterminal ligt op de grens met Wallonië. Het gewest verbiedt vrachtverkeer om gebruik te maken van de N391, waardoor het zijn weg naar het hoger wegennet over het Vlaams grondgebied moet zoeken. Daarbij passeert het vrachtverkeer de kern van Avelgem (N8) of Spiere-Helkijn (N353), wat gepaard gaat met overlast voor de buurtbewoners.

3

RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN VERPLAATSINGSGEDRAG

Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Hoe krijgt deze link vandaag vorm in onze regio? Hoe is de ruimte gestructureerd? In 2018 werd de studie 'Contrei. Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde' afgerond. We baseren ons voor de beschrijving van de ruimtelijke structuur op de in deze studie gemaakte analyse en vullen deze aan met een analyse van het verplaatsingsgedrag. Op die manier krijgen we een inzicht in de verplaatsingsnoden en de vraag.

3.1 DE REGIO VANDAAG: GELIJKTIJDIG LANDSCHAP

De studie 'Contrei. Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde' geeft aan dat de ontwikkeling van de regio Zuid-West Vlaanderen opeenvolgend gebeurde vanuit drie motoren nl. water, het spoor en de weg. *"Dat resulteert vandaag in de west-oostgerichte stedelijke band tussen Wervik, Kortrijk en Waregem waar de Leie, de spoorwegen en de autosnelwegen drie parallelle structuren vormen. Dit DNA is het fundament van de stedelijke ontwikkeling in de regio Zuid-West-Vlaanderen. Ten zuiden van deze verstedelijkte Leieband bevindt zich het Schelde-Leie interfluvium (inclusief de Scheldevallei), dat veel landelijker is gebleven en waar de hoofddorpen van Avelgem, Zwevegem en Anzegem een belangrijke centrumfunctie vervullen. Noord-zuidgerichte gewestwegen en het kanaal Bossuit-Kortrijk verbinden beide riviervalleien met elkaar. Hierdoor ontstaat een wisselwerking tussen deze twee complementaire deelgebieden die Zuid-West-Vlaanderen vandaag kenmerken en structureren."*

Stad en platteland zijn in de regio overal met elkaar vervlochten. Dit wordt in de ruimtelijke visie aangeduid als "*Gelijktijdige Landschappen*" of ook "*landschappen die gekenmerkt worden door de gelijktijdige aanwezigheid van een stedelijke, een industriële en een landschappelijke identiteit in steeds wisselende hoeveelheden.*" (Regiovisie, 2018)

Landgebruik

De afwisseling van stedelijke, industriële en een landschappelijke kenmerken wordt weerspiegeld in het landgebruikbestand voor Vlaanderen (VITO 2013). Landgebruik verwijst daarbij naar het effectieve gebruik van de grond voor welbepaalde activiteiten zoals huisvesting, industrie, diensten, recreatie en akkerbouw. Op deze kaart is duidelijk de west-oostgerichte stedelijke band van wonen en commerciele activiteiten tussen Wervik, Kortrijk en Waregem te zien met ten zuiden van deze band het Schelde-Leie interfluvium waar agrarisch landgebruik domineert.

Bebouwingsdichtheid

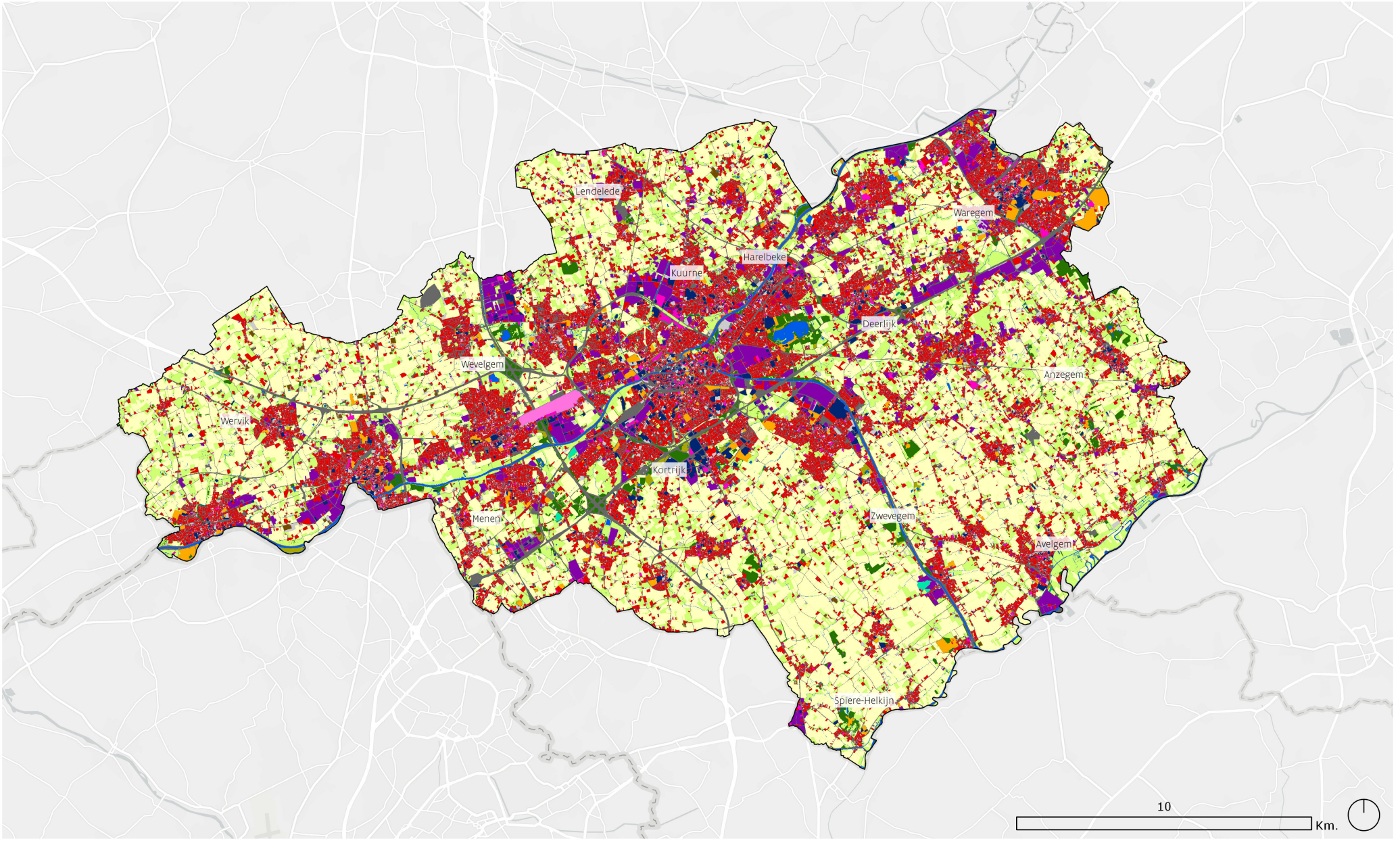
"*Door de constante nevenschikking is het landschap in de regio alom aanwezig. De verwevenheid van open en bebouwd resulteert in een ruimte waar kleine en grotere korrels bebouwing afwisselen met groene open plekken, kleine landbouwkavels en andere ongedefinieerde tussenruimtes. Stad en platteland zijn met elkaar verbonden en nooit veraf.*" (, 2018)
De kaart met de bebouwingsdichtheid per hectare (gebaseerd op gegevens uit het Grootschalig Referentiebestand van 2013) geeft een beeld van de afwisseling van kleine en grotere korrels bebouwing met open ruimte. Aan beide zijden van de dicht bebouwde west-oostgerichte stedelijke band tussen Wervik en Waregem liggen kernen als dichter bebouwde vlekken in het minder dicht bebouwde open landschap. In het Schelde-Leie interfluvium is de bebouwingsdichtheid het grootst in Avelgem met Moen en Sint-Denijs als twee kleinere vlekken.

Kernen en verlinting

Een gelijkaardig beeld vinden we in de kaart van de kernen, linten en verspreide bebouwing (Rura, 2018). Ook hier zien we een lappendeken van kernen rondom de west-oostgerichte stedelijke band tussen Wervik en Waregem. Daarnaast valt vooral de grote hoeveelheid linten op die soms een kern op zich vormen (bv. Pottelberg, Smokkelpot, Kerkhove). Op een aantal plaatsen wordt een bestaande kern vergroot door de aaneensluiting van linten (bv. Vichte, Anzegem, Waregem).

Open ruimte en fysische systemen

Op de kaart met de fysische systemen komen de Leie en Schelde naar voor als twee (biologisch) waardevolle assen doorheen de regio die meerdere VEN-gebieden bevatten. Ook langs het kanaal Bossuit-Kortrijk, tussen Waregem en Anzegem, en in de omgeving van Bergelen komen naar voor als waardevol en VEN-gebied. Zoals verwacht is er rond de Leie weinig tot geen open ruimte meer beschikbaar in tegenstelling tot het gebied rond de Schelde. Bijkomend lijkt het interfluvium niet de meest geschikte plek om verder ruimte aan te snijden gezien de overstromingsgevoeligheid.



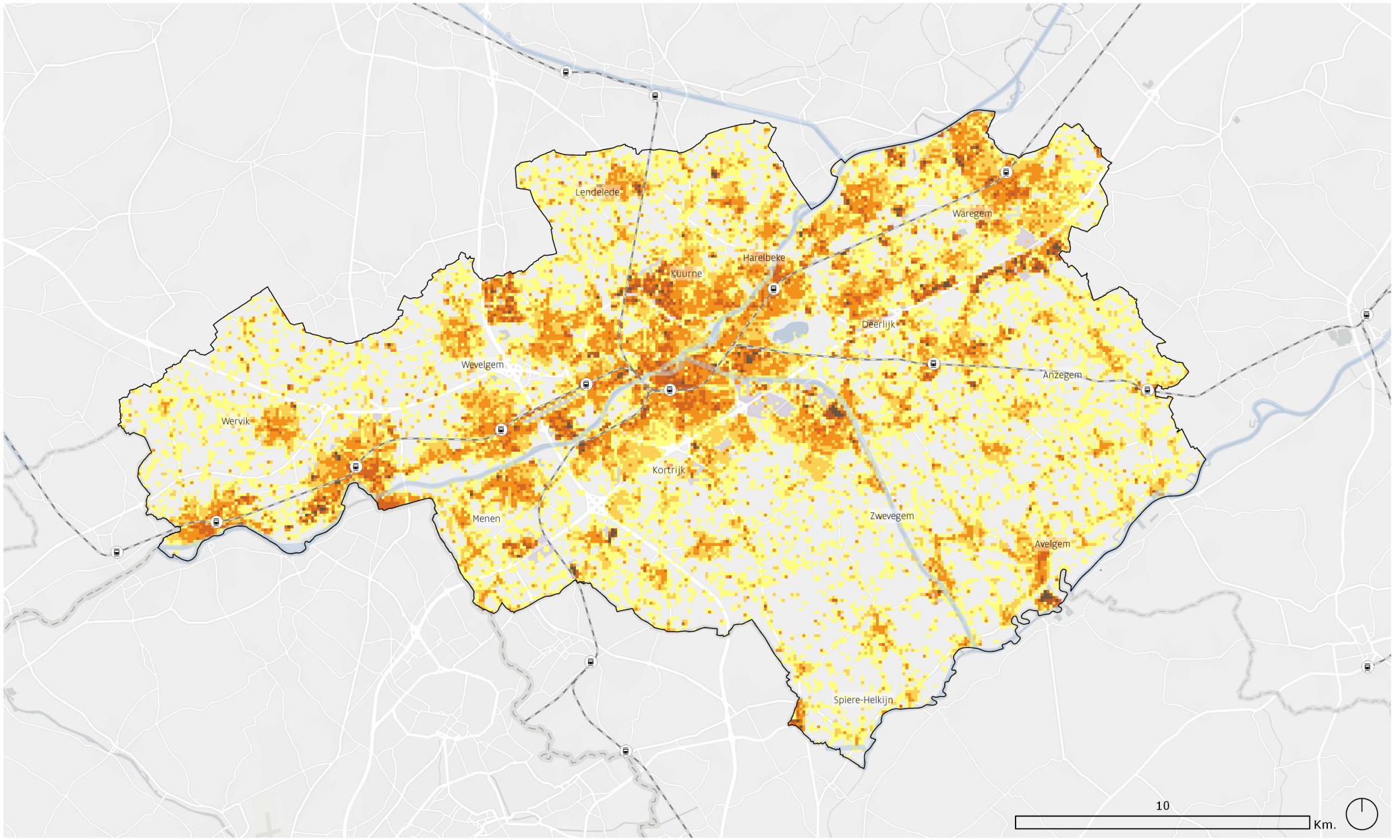
Landgebruik

Departement Omgeving - Afdeling Vlaams Planbureau - 2016

Vervoerregio Kortrijk

Landgebruik

- Huizen en tuinen
- Industrie
- Commerciële doeleinden
- Diensten
- Transportinfrastructuur
- Recreatie
- Landbouwgebouwen en -infrastructuur
- Overige bebouwde terreinen
- Overige onbebouwde terreinen
- Groeves
- Luchthavens
- Bos
- Akker
- Grasland
- Struikgewas
- Braakliggend en duinen
- Water
- Moeras



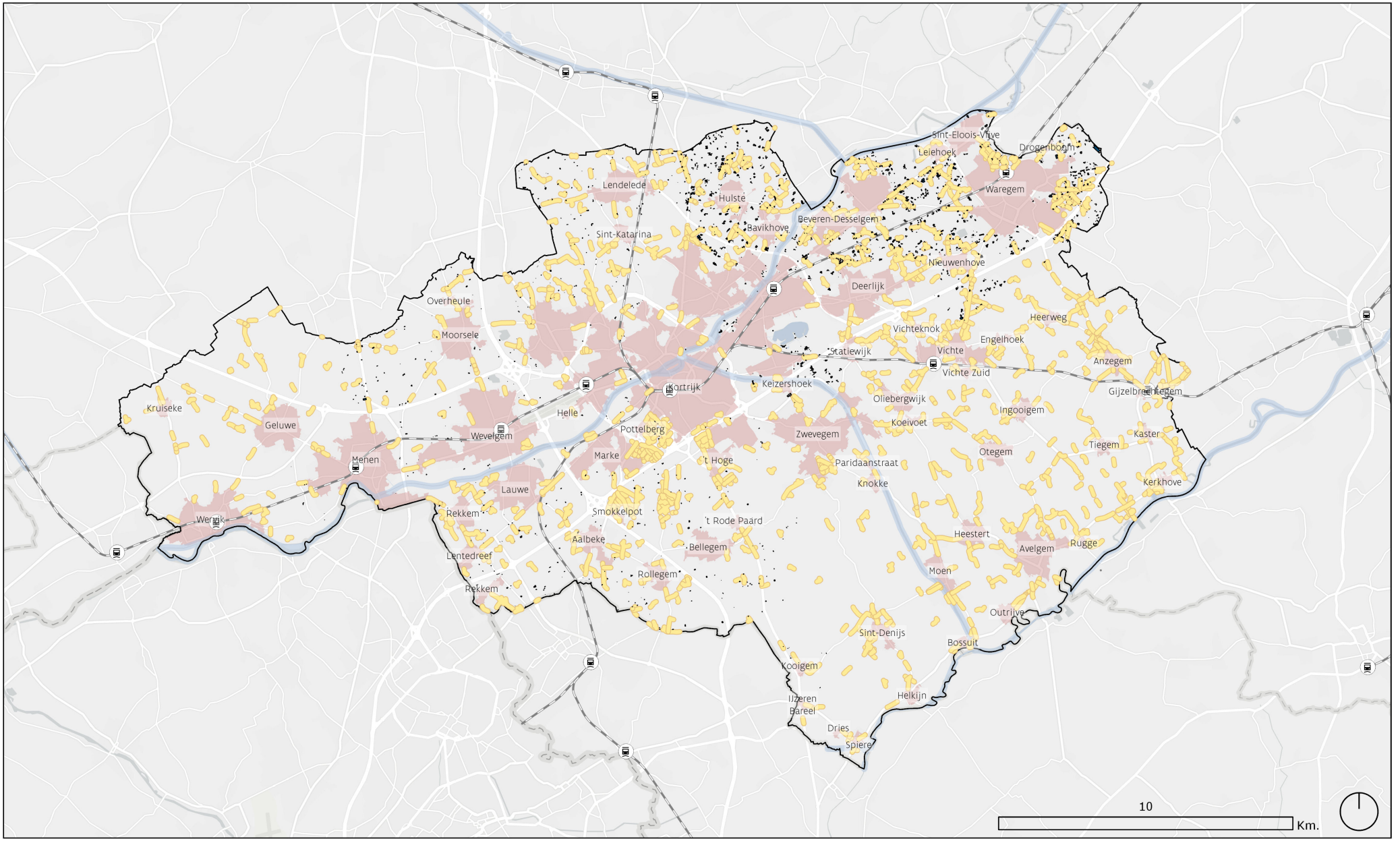
Bebouwingsdichtheid per hectare

Departement Omgeving - Afdeling Vlaams Planbureau - 2013

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Bebouwingsdichtheid per ha (Rura, 2013)

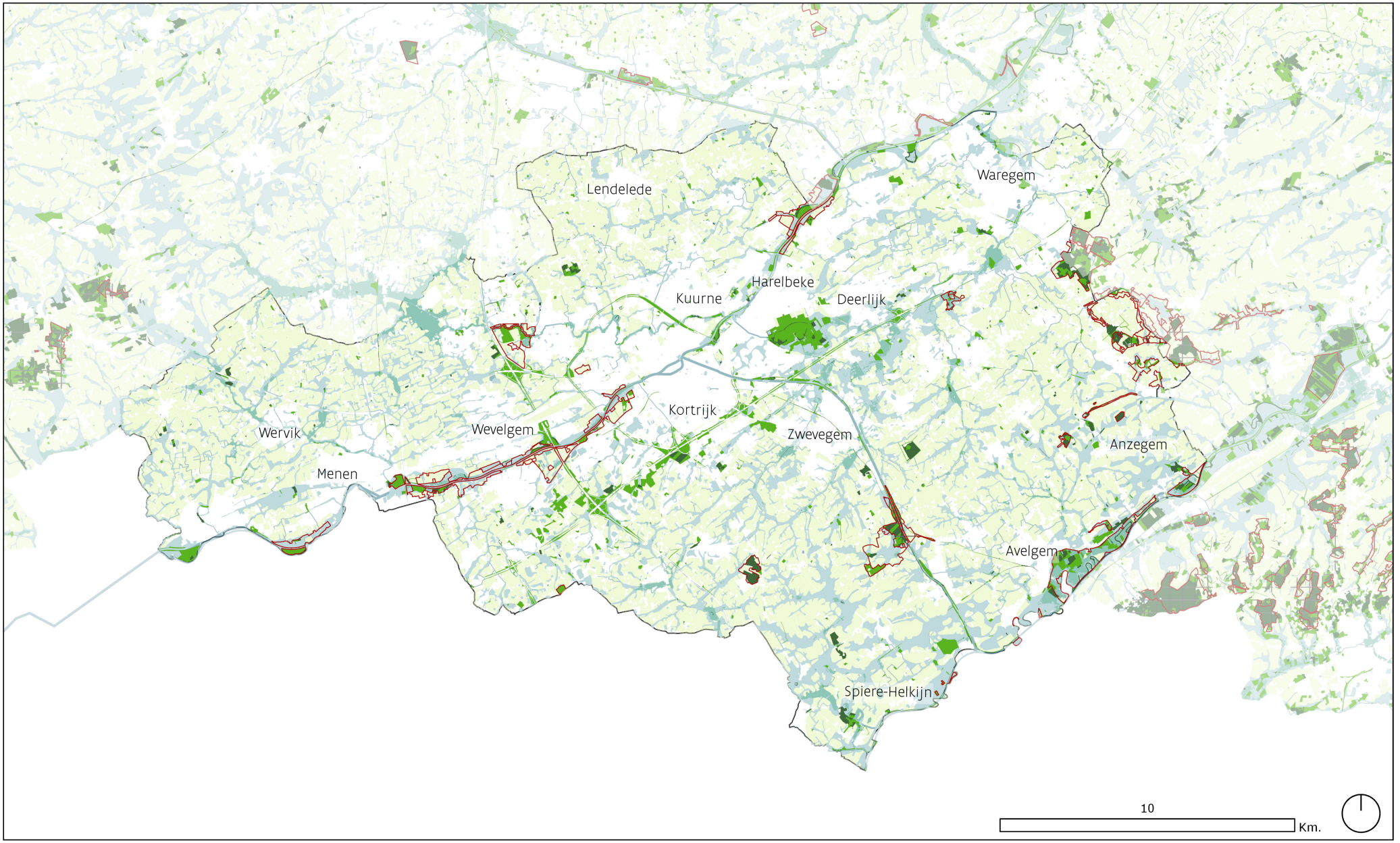
- 0 > x < 10
- 11 - 20
- 21 - 40
- 41 - 60
- 61 - 80
- 81 - 100



Kernen, linten en verspreide bebouwing

Departement Omgeving - Afdeling Vlaams Planbureau - 2013

Vervoerregio Kortrijk
Spoorwegen
Kernen
Linten
Station (NMBS)
Wateroppervlakte
Verspreide bebouwing



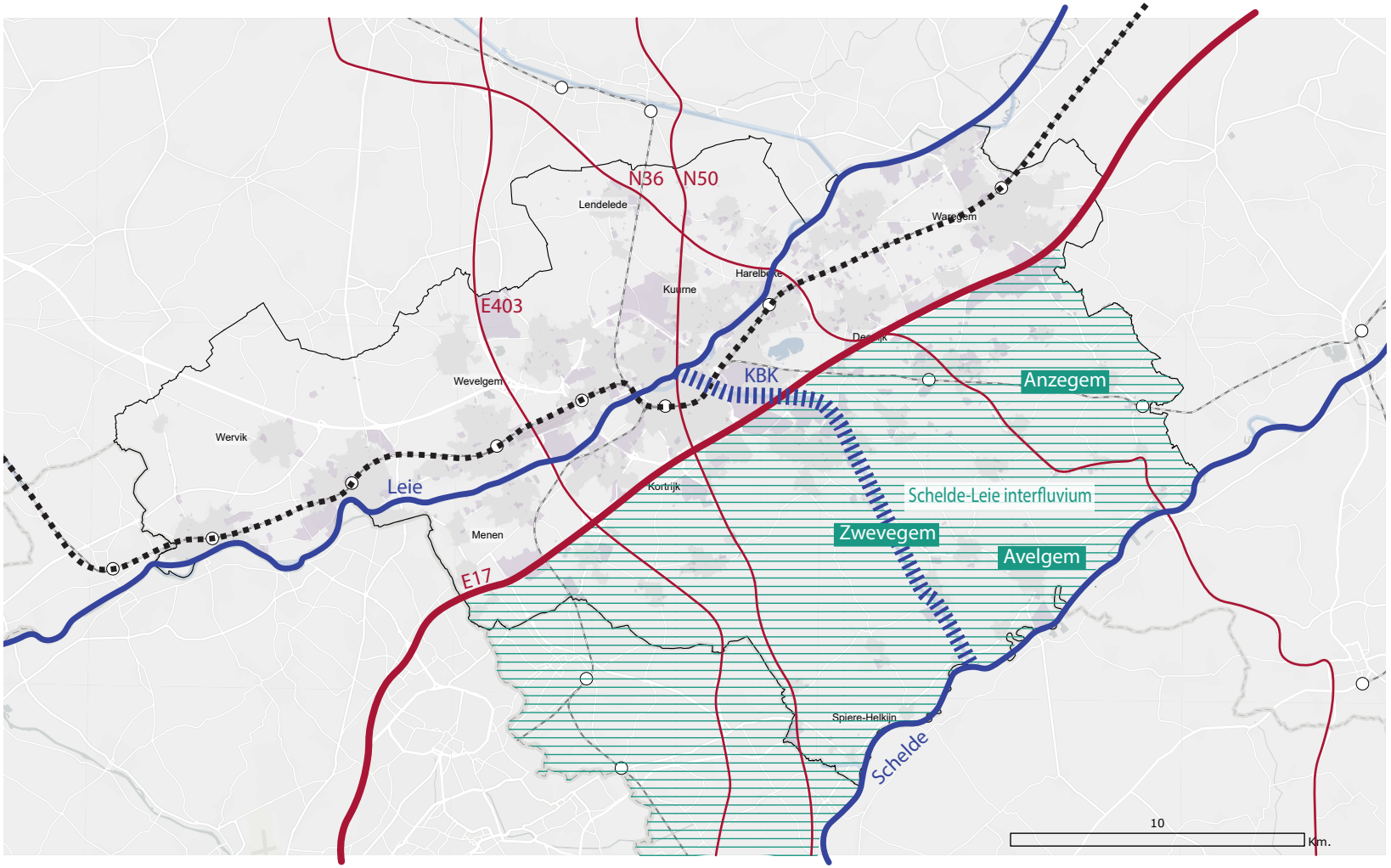
Fysische systemen

- Vervoerregio Kortrijk
- Wateroppervlakte
- Effectief overstromingsgevoelig gebied
- Mogelijk overstromingsgevoelig gebied
- VEN-gebieden
- Habitatrichtlijn

Biologische waarderingskaart

- Waardevol
- Waardevol tot zeer waardevol
- Zeer waardevol

- Open ruimtegebieden (Ruimtemonitor)



Structuurschets ruimtelijke visie gebaseerd op Regiovsie

3.2 REGIONALE RUIMTELIJKE VISIES

Rekover

Het strategisch project Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer (REKOVER) maakte in 2015 een vernieuwde visie op voor het openbaar vervoer in de regio, met aandacht voor de relatie tussen het openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling. De visie streeft maximaal naar een integratie tussen de ruimtelijke planning en mobiliteitsplanning en schuift een tweeledige doelstelling naar voor, het openbaar vervoer op schaal van de regio Kortrijk optimaliseren en tegelijkertijd de bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (in het bijzonder regionale en stedelijke functies) enten op dit regionaal openbaar vervoersnetwerk.

Deze visie indachtig werden de bestaande openbaar vervoersknooppunten en -lijnen binnen de vervoerregio opsomd, geëvalueerd en tenslotte hiërarchisch gerangschikt. Hieruit volgt een gewenst openbaar vervoersnetwerk, zie hoofdstuk 2, waaruit een ruimtelijk ontwikkelingsmodel tot stand kwam. Het ontwikkelingsmodel bevat vier strategieën die structurerend zijn voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Zuid-West-Vlaanderen:

- het versterken van kernen en openbaar vervoersknooppunten,
- het bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale hubs,
- de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen duurzaam ontsluiten met openbaar vervoer en fiets,
- het toekomstig ruimtelijk beleid rond woonuitbreidingsgebieden selectiever maken.

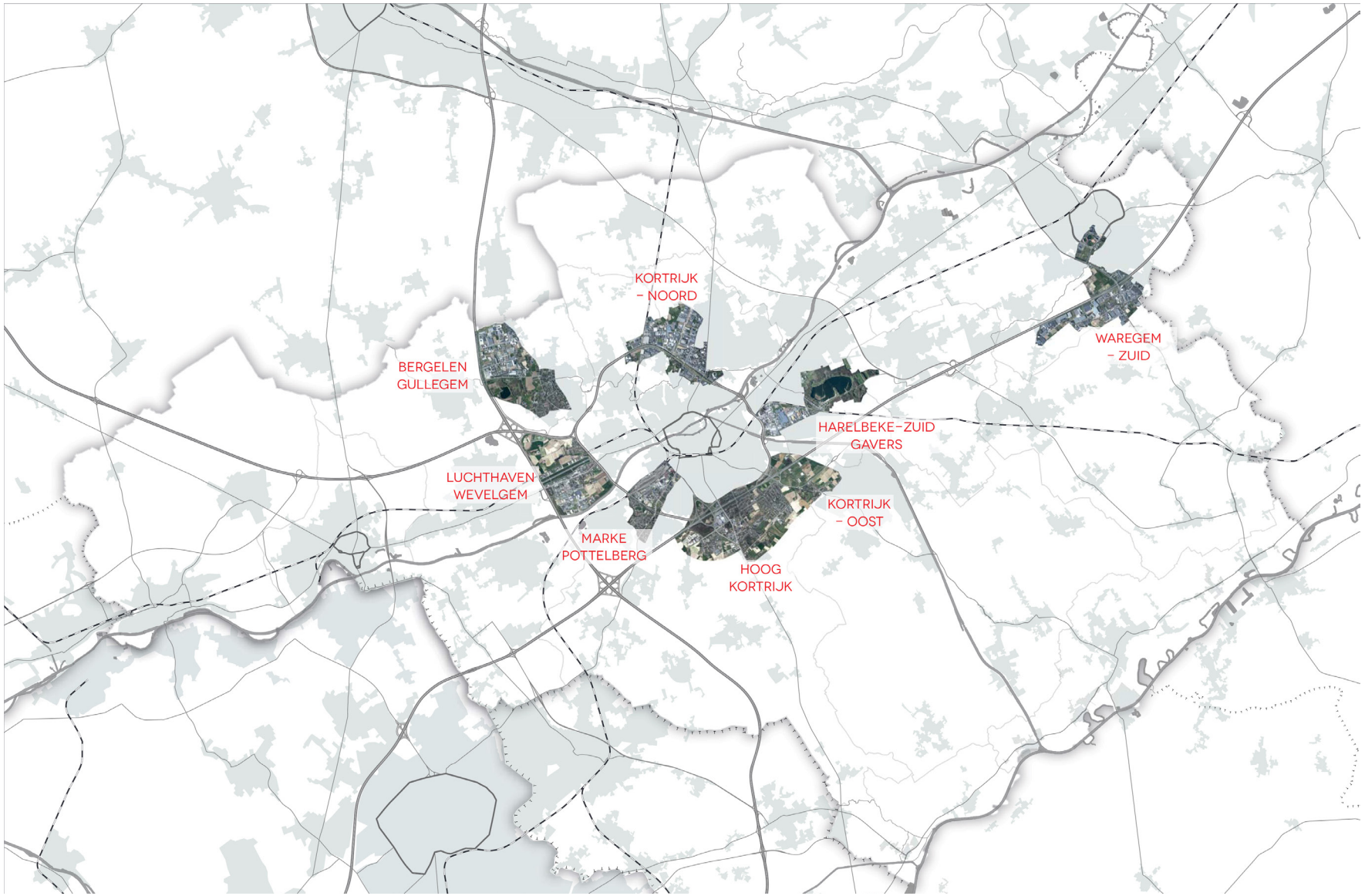
De eerste strategie wil kernen en openbaar vervoersknooppunten versterken. Het slim verdichten van stationsomgevingen en rondom openbaar vervoersknooppunten in kernen moet invulling geven aan het kernversterkend beleid en koppelt dit aan een duurzaam locatie- en mobiliteitsbeleid.

Een tweede strategie focust op het bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale hubs. *"De regionale hubs zijn randstedelijke gebieden die afgelopen decennia werden ontwikkeld omwille van hun optimale autobereikbaarheid (nabij autosnelweg, ringweg en/of verkeerswisselaar) en die reeds enkele belangrijke regionale functies bevatten. De regionale hubs bieden potenties om bijkomende bovenlokale, grootschalige programma's op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair kunnen zijn met het kernversterkend beleid. Tegelijk moeten deze regionale hubs zo goed mogelijk geïntegreerd worden in het vernieuwde openbaar vervoersnetwerk met multimodale overstapfaciliteiten (auto/openbaar vervoer/fiets)."* REKOVER selecteerde zeven regionale hubs binnen de vervoerregio Kortrijk, namelijk Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost, Waregem-Zuid, Gavers/Harelbeke-Zuid, Kortrijk-Noord, Luchthaven Wevelgem-Kortrijk, Bergelen/Gullegem en Marke Pottelberg.

De derde strategie uit het ruimtelijk ontwikkelingsmodel wil grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen duurzaam ontsluiten met het openbaar vervoer en de fiets. *"Waar mogelijk moeten reservatiestroken voor autonome assen van openbaar vervoer en fiets worden geselecteerd. Waar sommige ontwikkelingsgebieden zeer slecht gelegen zijn om te ontsluiten via openbaar vervoer, kan men overwegen om deze ruimtelijke ontwikkelingen te herlokaliseren, te bevriezen of eventueel zelfs te schrappen."*

De vierde en laatste strategie wil het toekomstig ruimtelijk beleid rond woonuitbreidingsgebieden selectiever maken. Uit de ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen blijkt dat er een overaanbod is aan juridisch bestemde percelen voor wonen in de vervoerregio Kortrijk. Daarom is het bijkomend bestemmen en het aansnijden van nieuwe openruimtegebieden voor de ontwikkeling van woonprojecten niet langer vanzelfsprekend. Het is van belang om een consequent beleid te voeren rond het vrijwaren van open ruimte waarbij onder meer rekening gehouden wordt met de parameter duurzame bereikbaarheid.

Gebaseerd op de visie van REKOVER concludeert de studie met een lijst prioritaire acties voor het openbaar vervoersnetwerk (trein- en busaanbod), voor stationsvernieuwingen en voor de (her)inrichting van hoofdbushaltes. Dit duidt op de sterke wisselwerking tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en het mobiliteitsnetwerk. Daar waar vroeger het mobiliteitsnet als een ondergeschikte laag werd gezien, blijkt uit deze studie het belang van de symbiose tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsnetwerk.



Regionale hubs uit REKOVER
Bron: REKOVER, 2015

Regiovisie

In 2018 werd een nieuwe regionale ruimtelijke visie opgemaakt voor Zuid-West-Vlaanderen, een gebied dat in deze visie samenvalt met de vervoerregio Kortrijk. Deze synthese gebeurt via een ruimtelijk geïntegreerde en strategische benadering. De verschillende ruimtelijke behoeften worden samengebracht, waarna de meest strategische gebieden en projecten in de regio geselecteerd worden.

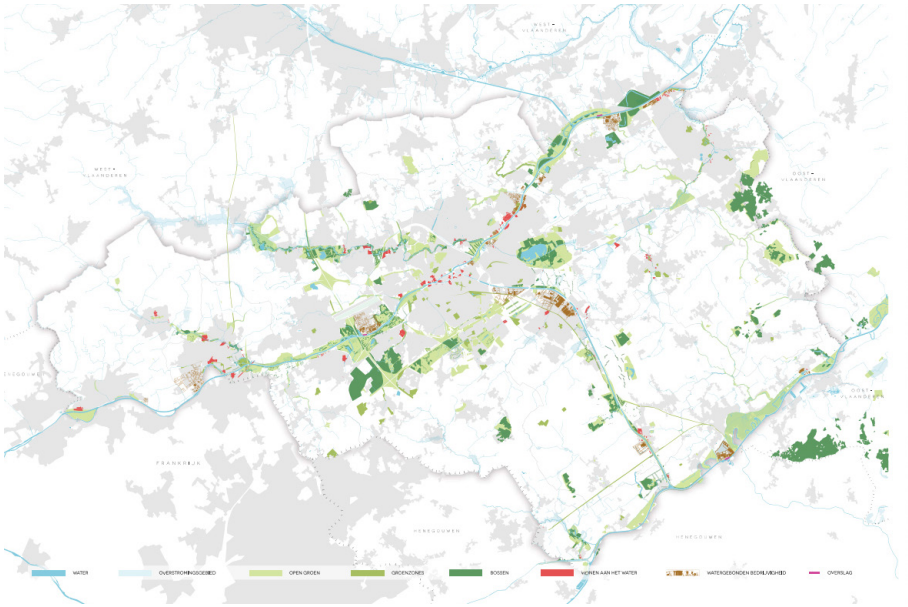
Om een antwoord te bieden op toekomstige uitdagingen voor de regio, schuift de ruimtelijke visie 5 ambities naar voor. De vervoerregio ambieert om een klimaatneutrale, ruimteneutrale, bereikbare en nabije, leefbare en (on)begrensde regio te zijn. Deze regionale visie vertaalt zich vervolgens in drie ruimtelijke krachtlijnen die geënt zijn op de regionale armaturen van water-, spoor- en weginfrastructuur en de fysische structuur. Zo wil men het blauwgroene netwerk in de regio kwalitatief ontwikkelen, productieve landschappen activeren en de kernen en het stedelijk netwerk versterken. Vooral deze laatste legt sterk de nadruk op de relatie tussen duurzaam ruimtegebruik en het mobiliteitssysteem.

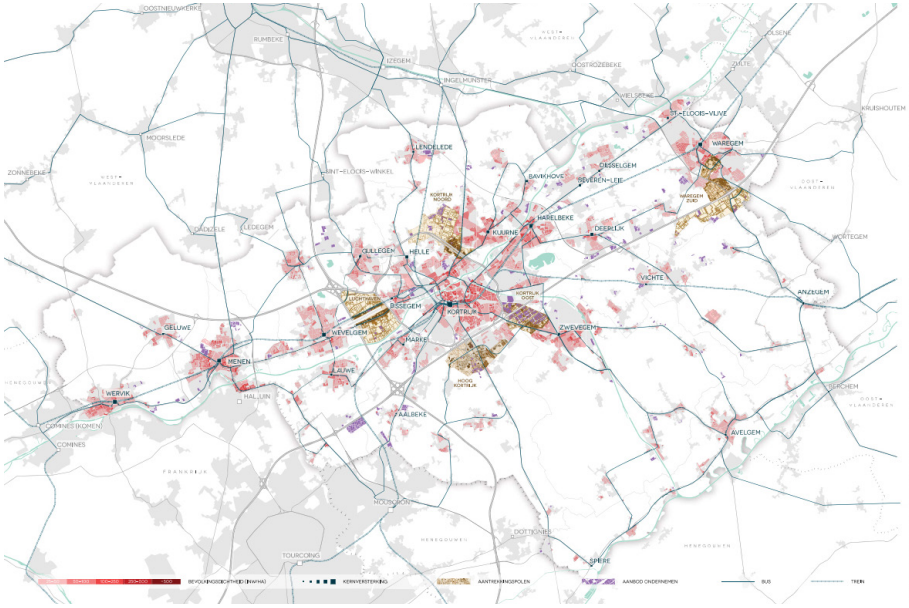
Het versterken van kernen en het stedelijk netwerk omvat acties zoals het optimaliseren van ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk en het inzetten op nabijheid en bereikbaarheid met alternatieve vervoersmodi. In deze ruimtelijke visie komen de ontwikkelingspolen overeen met de regionale hubs uit de studie van REKOVER (zie hierboven). Op basis van de zeven regionale hubs worden vijf ruimtelijke ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk geselecteerd die van belang zijn op regionaal niveau, namelijk Hoog-Kortrijk, Kortrijk-Oost, Waregem-Zuid, Omgeving luchthaven Kortrijk-Wevelgem en Kortrijk-Noord. *"De ontwikkelingspolen kunnen complementair met de kernen uitgebouwd worden door de bundeling van bovenlokale grootschalige programma's en moeten multimodaal bereikbaar zijn. Door deze grootschalige programma's te concentreren binnen een beperkt aantal regionale ontwikkelingspolen willen we het ongebreidelde uitdijen van de stedelijke gebieden tegengaan en zo ook de open ruimte vrijwaren."*

Verder wordt aangehaald dat om dit verdicht stedelijk netwerk optimaal te laten functioneren, veel meer moet worden ingezet op nabijheid en bereikbaarheid met alternatieve en duurzame vervoersmodi vanuit het STOP-principe (voetgangers, fietsers, openbaar en collectief vervoer). Hierbij vormt een hoogwaardig openbaar vervoer de ruggengraat, aangevuld met een kwalitatief uitgebouwd fietsnetwerk dat in een stedelijk netwerk een volwaardig alternatief voor de auto moet vormen. Om de samenhang tussen deze vernieuwende mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling te garanderen, wil de vervoerregio dan ook in het bijzonder inzetten op het multimodaal verknopen en verdichten in de omgeving (openbaar vervoers)knooppunten.

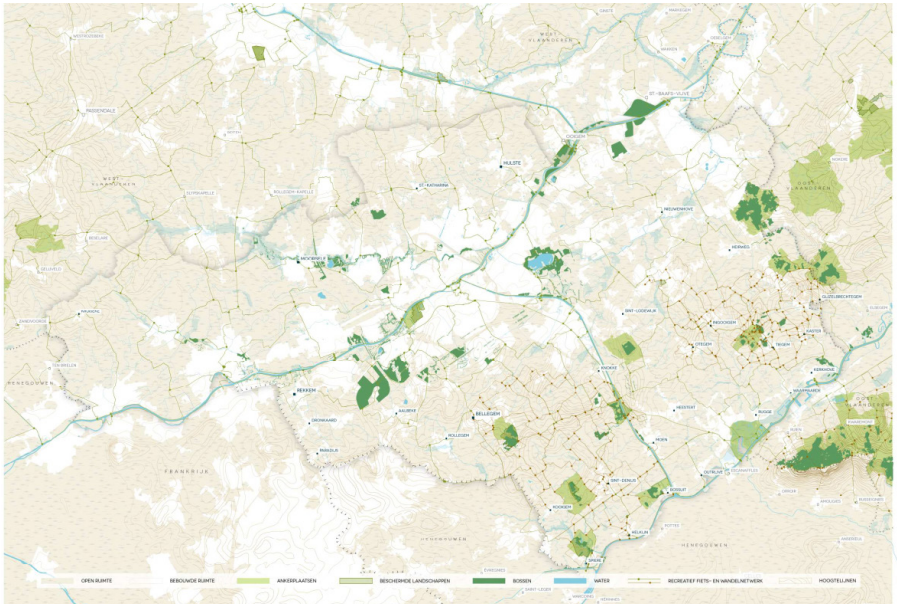
In tegenstelling tot de centrale delen van België vormt de vlotte bereikbaarheid van en in Zuid-West-Vlaanderen één van haar belangrijke socio-economische troeven. Dit is wellicht te danken aan de specifieke ruimtelijke structuur van de regio als een langgerekt stedelijk netwerk langs de internationale mobiliteitsas E17 en het goed uitgebouwde regionaal wegennet. Zoals eerder geïllustreerd in de kaarten in hoofdstuk 2 behoort het netwerk van verschillende infrastructuren (weg, water, spoor) in de regio tot de meest fijnmazige van Europa. Door de naoorlogse exponentiële groei van het auto- en vrachtwagenverkeer wordt in de regio het gemotoriseerd wegverkeer stilaan slachtoffer van zijn eigen succesverhaal. De toenemende verkeerscongestie vormt een bedreiging voor de optimale bereikbaarheid. Alternatieve vervoersmiddelen zoals de fiets, openbaar en collectief vervoer, spoor- en watergebonden transport kunnen een duurzaam antwoord bieden.

De regio moet haar blik op het begrip bereikbaarheid verruimen. De drie ruimtelijke krachtlijnen (weg, spoor en water) moeten dan ook geïntegreerd aangepakt worden. In het laatste hoofdstuk van deze visie wordt verwezen naar het thema 'klimaat' om de drie krachtlijnen te koppelen. Het klimaat wordt dus ook voorzien als motor voor ontwikkeling.





Ruimtelijke krachtlijnen in de regio uit Contrei
Linksboven: kwalitatief ontwikkelen van het blauwgroene netwerk
Linksonder: versterken van kernen en stedelijke netwerken
Rechtsonder: activeren van productieve landschappen
Bron: Regiovisie, 2018



3.3 BELANG VAN NABIJHEID

De ruimtelijke ordening van onze dorpen en steden, en in het bijzonder het al dan niet nabij gelegen zijn van wonen, werken en voorzieningen, bepaalt sterk het verplaatsingsgedrag van hun inwoners, pendelaars en bezoekers. Uit onderzoek (Boussauw, 2011) naar die relatie blijkt dat vooral bevolkingsdichtheid, functiemenging en nabijheid van voorzieningen bepalend zijn voor de totale verplaatsingsafstand per persoon. Zoals hierboven ook aangehaald werd in de studie van de regiovisie, is nabijheid een belangrijk sturend principe voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Nabijheid houdt het aantal verplaatsingen beperkt en vormt dus het beste ruimtelijke principe om duurzame mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen aan elkaar te koppelen. Afstand zal sterk de vervoerswijzekeuze beïnvloeden. Met andere woorden, nabijheid zorgt voor kortere afstanden, en kortere afstanden worden vaker te voet of met de fiets gedaan. In kernen en steden liggen voorzieningen en andere bestemmingen vaker op korte afstand van de woonplaats.

Kernversterking, knooppuntontwikkeling en ruimtelijk rendement zijn sleutelwoorden wanneer we het hebben over nabijheid. Maar ook de nabijheid van systemen van collectief vervoer en het faciliteren van het combineren van activiteiten in één verplaatsing vormen aandachtspunten.
Deze principes zijn ook vertaald in de doelstellingen van het Vlaams Klimaatplan. Door een ruimtelijke ordening die klimaatvriendelijke mobiliteit en duurzame bereikbaarheid ondersteunt, betekent dit dat tegen 2030 meer dan de helft van de bevolking op goed gelegen locaties woont, meer dan 60% van de tewerkstellingsplaatsen op goed bereikbare locaties zijn gelegen en de maatschappelijke functies en voorzieningen op een vlotte en veilige manier bereikbaar zijn met duurzame vervoermiddelen of een combinatie ervan.

Relatieve bereikbaarheid van arbeidsplaatsen

Woon-werkverplaatsingen maken deel uit van onze dagelijks verplaatsingspatroon. Korte woon-werkverplaatsingen gebeuren sneller met de fiets of te voet. Een vlotte verbinding met het openbaar vervoer naar de werkplek zorgt voor meer verplaatsingen met het openbaar vervoer. De nabijheid van voldoende arbeidsplaatsen is dan ook een belangrijke indicator voor het aandeel van duurzame woon-werkverplaatsingen die vertrekken vanuit een bepaalde locatie.

De kaarten op de volgende pagina's geven weer in welke mate arbeidsplaatsen bereikbaar zijn vanuit een zekere locatie.

Voor elke zone in het verkeersmodel (Provinciaal verkeermodel West-Vlaanderen versie 3.7.1) is berekend hoeveel arbeidsplaatsen met de fiets (binnen 30 min.) en het openbaar vervoer (binnen 45 min.) bereikbaar zijn. De groene bollen geven het hoge aantal arbeidsplaatsen weer die per fiets en per openbaar vervoer bereikbaar zijn. De rode bollen duiden op locaties waarbij slechts een beperkt aantal arbeidsplaatsen binnen 30 min. fietsen en binnen 45 min. met het openbaar vervoer bereikbaar zijn.

De indicator is een combinatie van de hoeveelheid arbeidsplaatsen en de bereikbaarheid met resp. de fiets of het openbaar vervoer. De score is afhankelijk van zowel de hoeveelheid arbeidsplaatsen in de omgeving, als de bereikbaarheid van deze arbeidsplaatsen. De score per bol wordt berekend door het aantal arbeidsplaatsen op te tellen binnen afzienbare reisafstand (30 minuten reistijd per fiets of 45 minuten reistijd per OV), waarbij arbeidsplaatsen die dichterbij de bol liggen zwaarder meetellen. Bijvoorbeeld: arbeidsplaatsen in de directe omgeving van een bol tellen mee voor 100%, terwijl arbeidsplaatsen op de rand van de afzienbare reistijd voor slechts 10% meetellen. Ten slotte worden de scores van alle bollen in de kaart met elkaar vergeleken om te bepalen welke een relatief hoge en relatief lage score hebben. De locaties met een hoge score zijn bijgevolg aantrekkelijke gebieden om te wonen door de nabijheid van arbeidsplaatsen. De kleuren in de kaart zijn dus enkel bedoeld om gebieden ten opzichte van elkaar te vergelijken maar zeggen niet noodzakelijk iets over de absolute bereikbaarheid van een gebied.

De kaarten tonen ons gelijkaardige fenomenen als het voorzieningenniveau (zie verder). Vooral vanuit de stedelijke band rondom de drie parallelle vervoersassen zijn veel arbeidsplaatsen snel met de fiets en het openbaar vervoer bereikbaar. Op plaatsen die buiten de verstedelijkte band vallen, is de relatieve bereikbaarheid van arbeidsplaatsen lager. In het geval van de openbaar vervoerkaart, heeft een nabijgelegen OV-knooppunt een positieve impact op de relatieve bereikbaarheid. De resultaten op deze kaarten zijn bijgevolg afhankelijk van het bestaande fiets- en OV-netwerk. Als het netwerk van fietssnelwegen en gewenste bovenlokale fietsroutes volledig wordt gerealiseerd, zal de relatieve bereikbaarheid van plaatsen langs een fietssnelweg verbeteren.

Relatieve bereikbaarheid van inwonersplaatsen

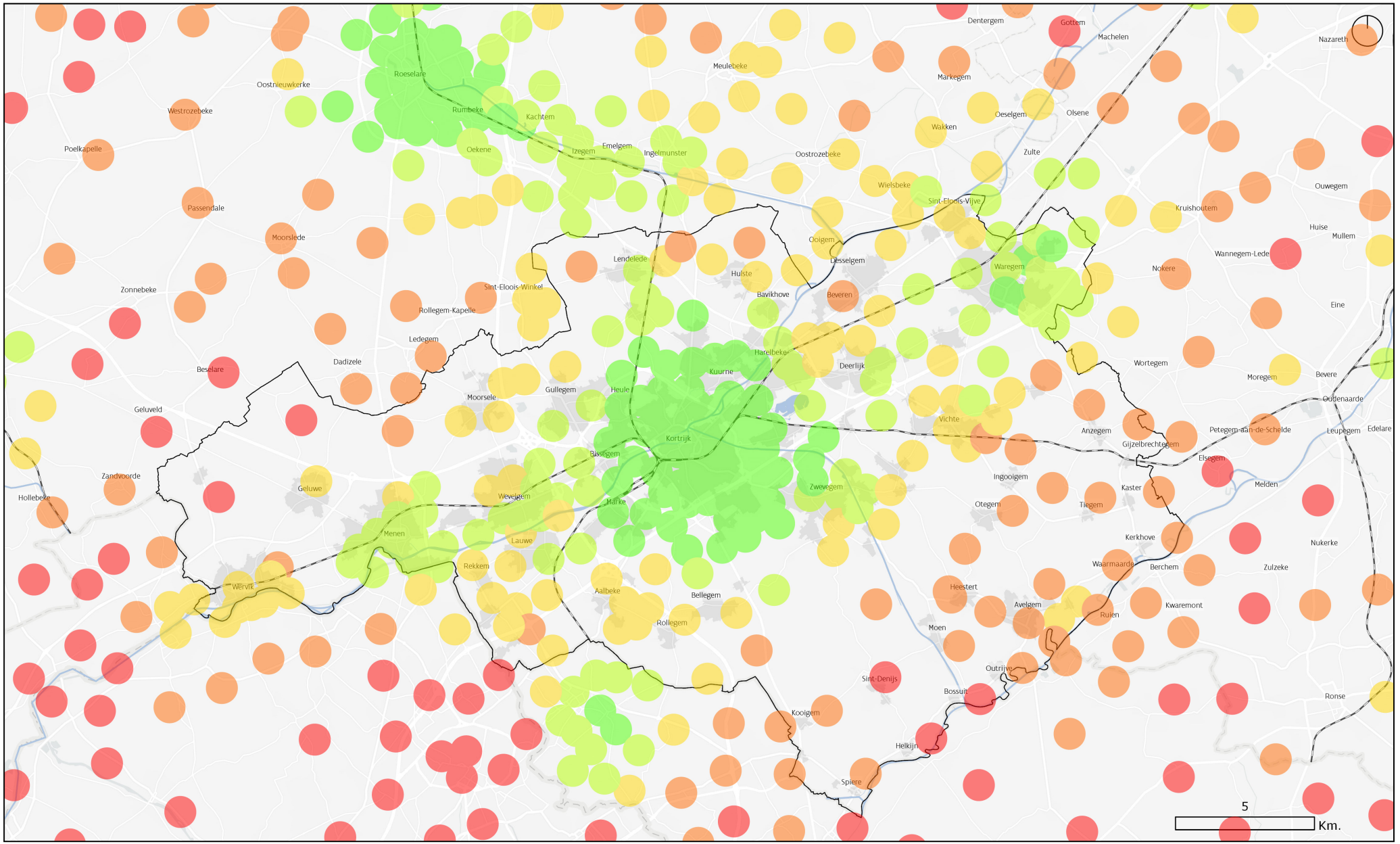
Niet alleen vanuit het oogpunt van 'woonomgevingen' is nabijheid belangrijk. Ook voor bedrijven en handel is nabijheid een cruciale factor. Klanten en/of werknemers die dichtbij wonen, zullen sneller met de fiets of te voet gaan. Een goede verbinding met het openbaar vervoer zorgt voor meer OV-gebruikers. We kunnen de nabijheid van inwoners dan ook gebruiken om het aandeel van duurzame verplaatsingen naar een bedrijf of winkel in te schatten.

De kaarten op de volgende pagina's geven weer in welke mate inwoners bereikbaar zijn vanuit een zekere locatie. Voor elke modelzone (Provinciale verkeersmodel West-Vlaanderen versie 3.7.1) wordt berekend hoeveel inwoners met de fiets (binnen 30 min.) en het openbaar vervoer (binnen 45 min.) bereikbaar zijn.

De score is afhankelijk van zowel de hoeveelheid woningen in de omgeving, als de bereikbaarheid van deze woningen. De score per bol wordt berekend door het aantal woningen op te tellen binnen afzienbare reisafstand (30 minuten reistijd per fiets of 45 minuten reistijd per OV), waarbij woningen die dichterbij de bol liggen zwaarder meetellen. Bijvoorbeeld: woningen in de directe omgeving van een bol tellen mee voor 100%, terwijl woningen op de rand van de afzienbare reistijd voor slechts 10% meetellen. Ten slotte worden de scores van alle bollen in de kaart met elkaar vergeleken om te bepalen welke een relatief hoge en relatief lage score hebben. Goed scorende locaties zijn bijgevolg aantrekkelijke gebieden om zich als bedrijf te vestigen door de nabijheid van inwoners (klanten en/of werknemers). De kleuren in de kaart zijn enkel bedoeld om gebieden ten opzichte van elkaar te vergelijken maar zeggen niet noodzakelijk iets over de absolute bereikbaarheid van een gebied.

Ook hier zien we een gelijkaardig verschijnsel. De stedelijke gebieden zijn voor inwoners relatief goed bereikbaar met de fiets en het openbaar vervoer. Op plaatsen die buiten de verstedelijkte band vallen, is de relatieve bereikbaarheid van inwoners lager. In het geval van de openbaar vervoerkaart, heeft een nabijgelegen OV-knooppunt een positieve impact op de relatieve bereikbaarheid. De resultaten op deze kaarten zijn bijgevolg afhankelijk van het bestaande fiets- en OV-netwerk. Vergelijken we de bereikbaarheid van inwoners met die van arbeidsplaatsen, zien we dat de kaarten nagenoeg hetzelfde zijn. In de gebieden waar veel inwoners zijn, zijn ook de arbeidsplaatsen goed bereikbaar zijn.

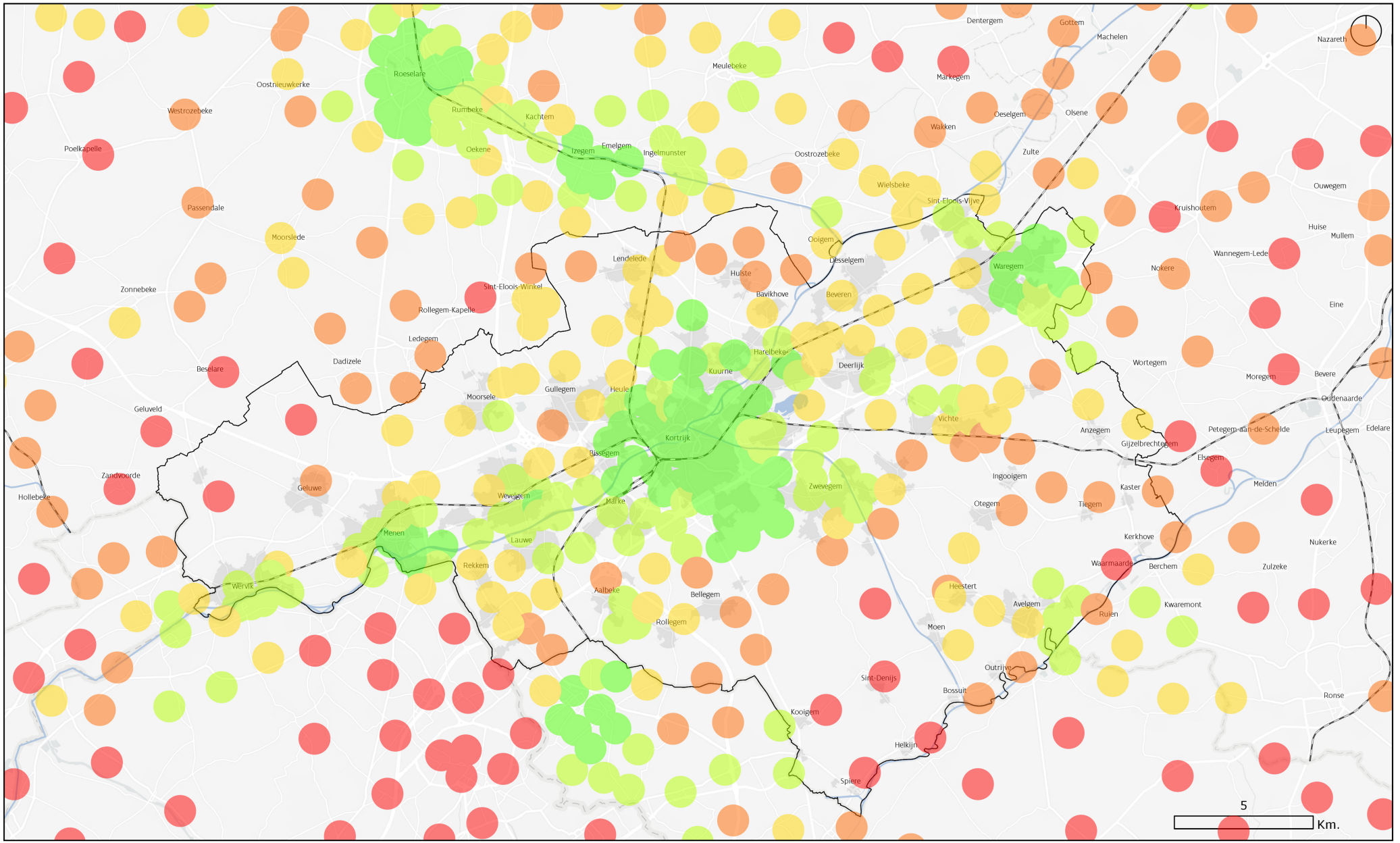
Relatieve bereikbaarheid van arbeidsplaatsen binnen 30 minuten per fiets (onplooiingsmogelijkheden)



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

- Relatief slecht bereikbare gebieden
-
- Relatief gemiddeld bereikbare gebieden
-
- Relatief goed bereikbare gebieden

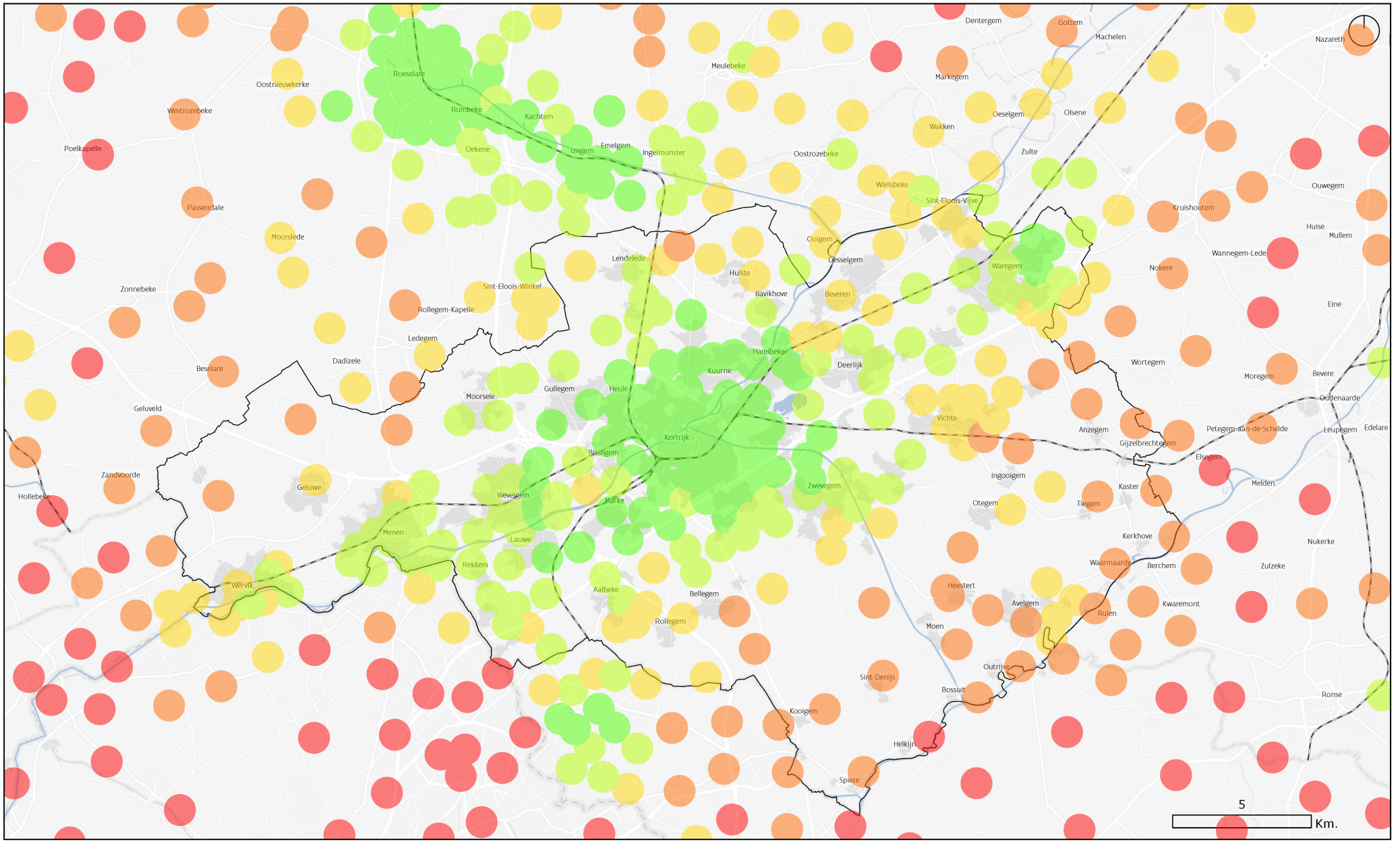
Relatieve bereikbaarheid van arbeidsplaatsen binnen 45 minuten per OV (onplooiingsmogelijkheden)



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

- Relatief slecht bereikbare gebieden
-
- Relatief gemiddeld bereikbare gebieden
-
- Relatief goed bereikbare gebieden

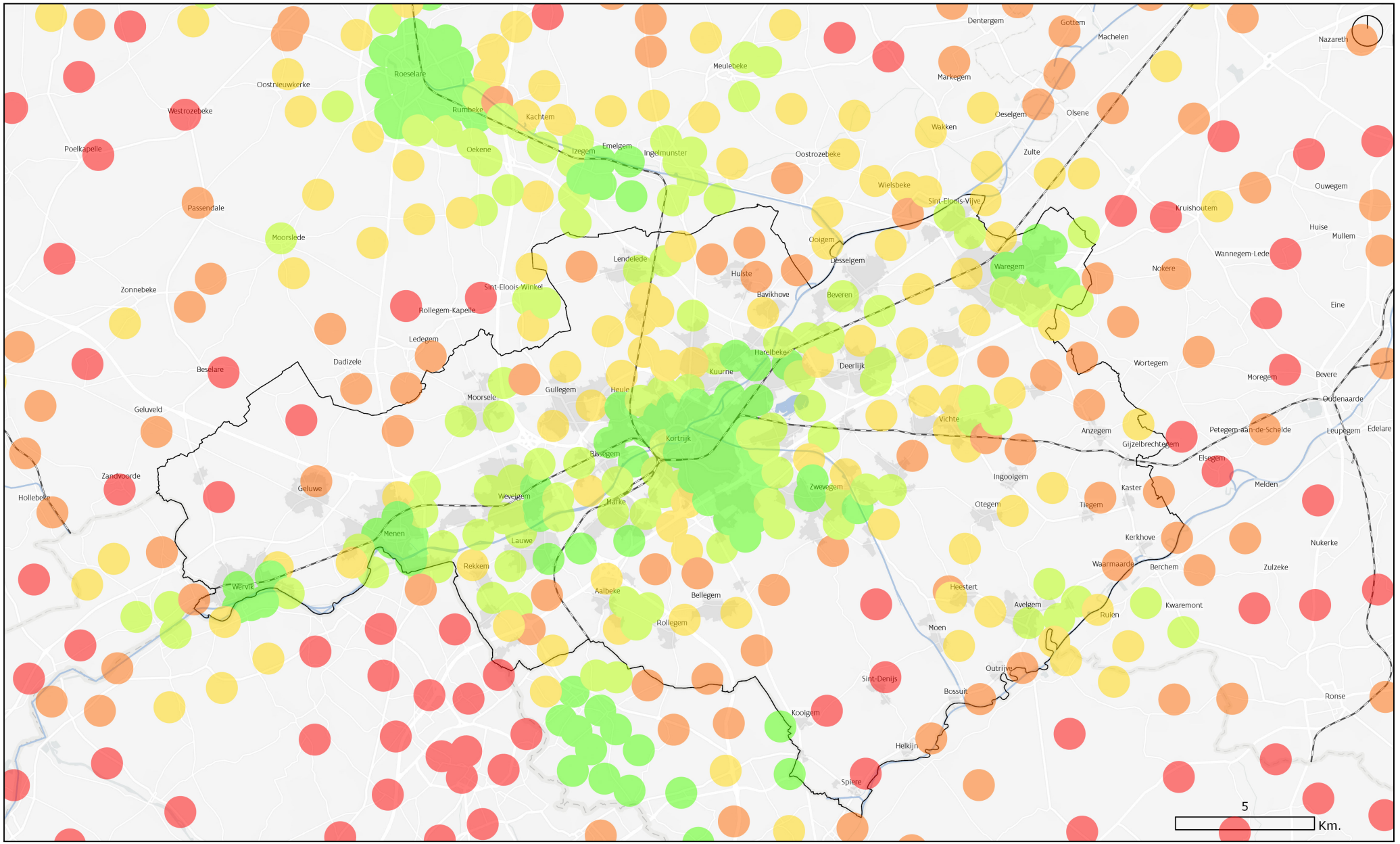
Relatieve bereikbaarheid van inwoners binnen 30 minuten per fiets (economische potentie)



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

- Relatief slecht bereikbare gebieden
-
- Relatief gemiddeld bereikbare gebieden
-
- Relatief goed bereikbare gebieden

Relatieve bereikbaarheid van inwoners binnen 45 minuten per OV (economische potentie)



Bron: Provinciale verkeersmodellen 3.7.1

- Relatief slecht bereikbare gebieden
-
- Relatief gemiddeld bereikbare gebieden
-
- Relatief goed bereikbare gebieden

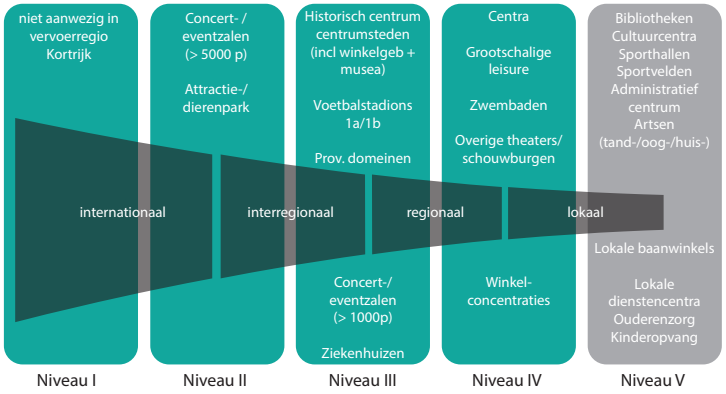
3.4 VOORZIENINGEN

In de studie die VITO in 2016 voor Departement Omgeving maakte, werd het voorzieningenniveau (plaatswaarde) van elke locatie in Vlaanderen bepaald. Het voorzieningenniveau is gerelateerd aan de hoeveelheid en verscheidenheid aan voorzieningen op wandel- en fietsafstand van een plek en dus een goede indicator voor de nabijheid van voorzieningen. Uit onderstaande kaart met het voorzieningenniveau blijken de kernen van Geluwe, Menen, Wevelgem, Moorsele, Aalbeke, Bellegem, Kortrijk, Harelbeke, Deerlijk en Zwevegem een aaneengeschakelde zone te zijn met een zeer goed voorzieningsniveau naar analogie met de verstedelijkte band rond de Leie. Ook Waregem, heeft een zeer goed voorzieningsniveau maar staat meer op zichzelf. De kernen van Wervik, Ledegem, Lendelede en Vichte hebben een ruim gebied waar het voorzieningsniveau goed is aan de rand van de verstedelijkte band. Avelgem heeft als enige kern in het buitengebied een ruime zone met een goed voorzieningsniveau. In de zones tussen Spiere en Zwevegem, tussen Anzegem en Avelgem en ten noorden van Wervik is het voorzieningenniveau beperkt.

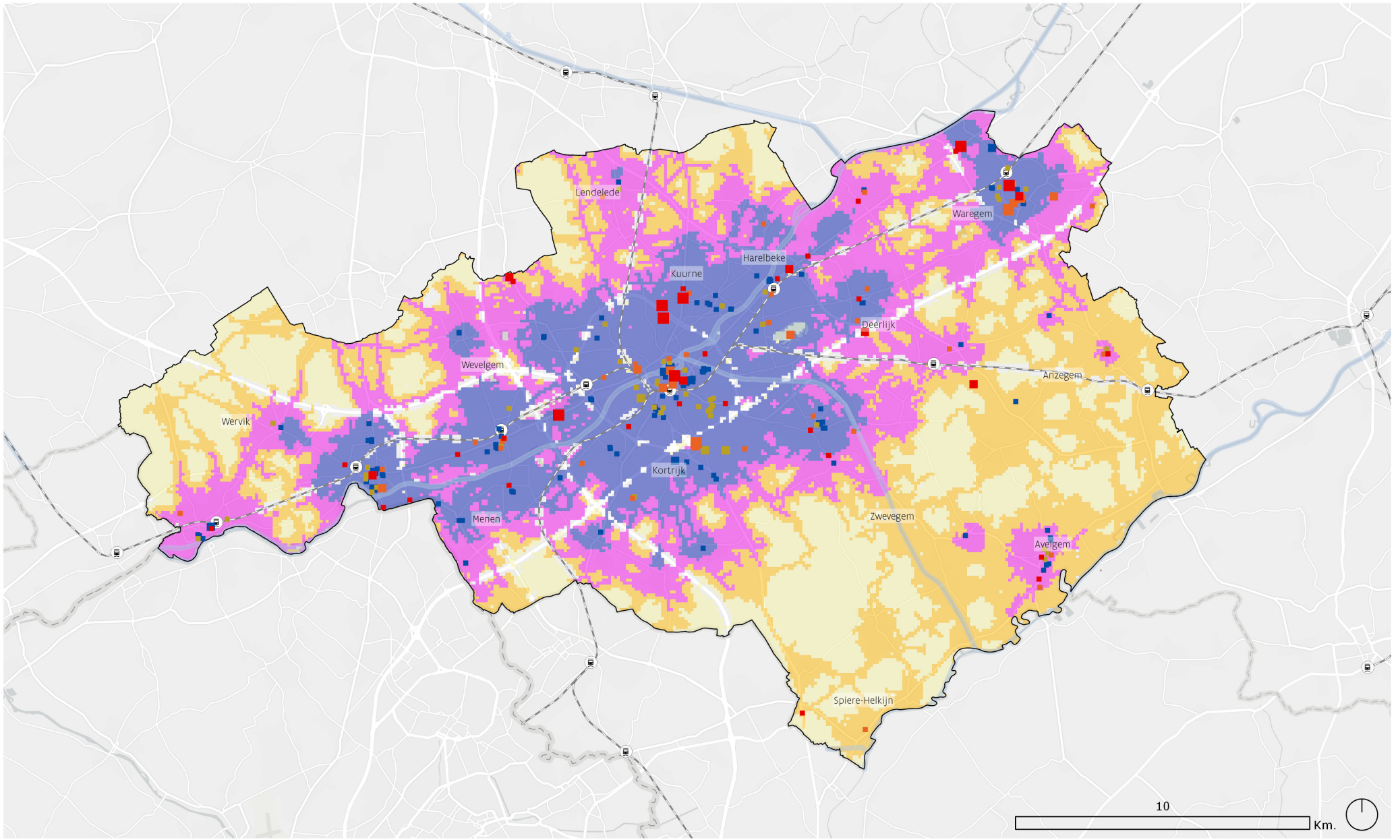
Voor ons onderzoek over de voorzieningen in de regio werd vertrokken van de regionale voorzieningen uit REKOVER die opgedeeld werden in categorieën: onderwijs; cultuur sport en recreatie; handel en diensten; en personenvervoer. Deze indeling werd vervolgens nagekeken op wijzigingen en aangevuld, met bijvoorbeeld kernwinkelgebieden, waarna de voorzieningen voor dit onderzoek ingedeeld werden naar volgende vier types: sport, cultuur en recreatie; welzijn en zorg; onderwijs; en detailhandel en woonverzorgende voorzieningen. De focus ligt op bezoekersaantrekkende functies en voorzieningen met aandacht voor omvang en kansen voor modal shift. Vervolgens delen we ze ook in naar schaalniveau: internationale voorzieningen (niveau I; > 10.000 bezoekers per dag), interregionale voorzieningen (niveau II; > 5.000 bezoekers per dag), regionale voorzieningen (niveau III; > 2.500 bezoekers per dag), bovenlokale voorzieningen (niveau IV) en lokale voorzieningen (niveau V). Criteria die bepalen tot welk schaalniveau een voorziening behoort, zijn uitstraling en bereik en het aantal verkeersbewegingen (piek, frequentie, ...) die het genereert. Een volledige omschrijving van de methodiek die we gebruikten voor de indeling van deze voorzieningen, is te vinden in bijlage.

In de vervoerregio Kortrijk komen geen voorzieningen van internationaal schaalniveau voor. De Xpo in Kortrijk, de Waregem Expo en de kernwinkelgebieden in de centra van Kortrijk en Waregem zijn voorbeelden van interregionale voorzieningen. De ziekenhuizen en hun campussen, de baanwinkels Gaverzicht en Molecule, het provinciedomein de Gavers en de campussen van de hogescholen en universiteiten in de vervoerregio zijn dan weer voorbeelden van regionale voorzieningen.

Naast de weergave van de ligging van de individuele voorzieningen in de regio geeft de kaart op de achtergrond ook het totale voorzieningenniveau op kaart weer (zie verder).



Visuele weergave van de indeling van voorzieningen naar schaalniveau.



Voorzieningen

- Vervoerregio Kortrijk
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Voorzieningen
- Detailhandel en woonverzorgende voorzieningen
- Sport, Cultuur en Recreatie
- Onderwijs
- Welzijn en zorg

Niveau voorzieningen
- Niveau 2
- Niveau 3
- Niveau 4

Totaal voorzieningenniveau (Vito, 2015)
- beperkt
- matig
- goed
- zeer goed

3.5 MOBILITEITSMAGNETEN

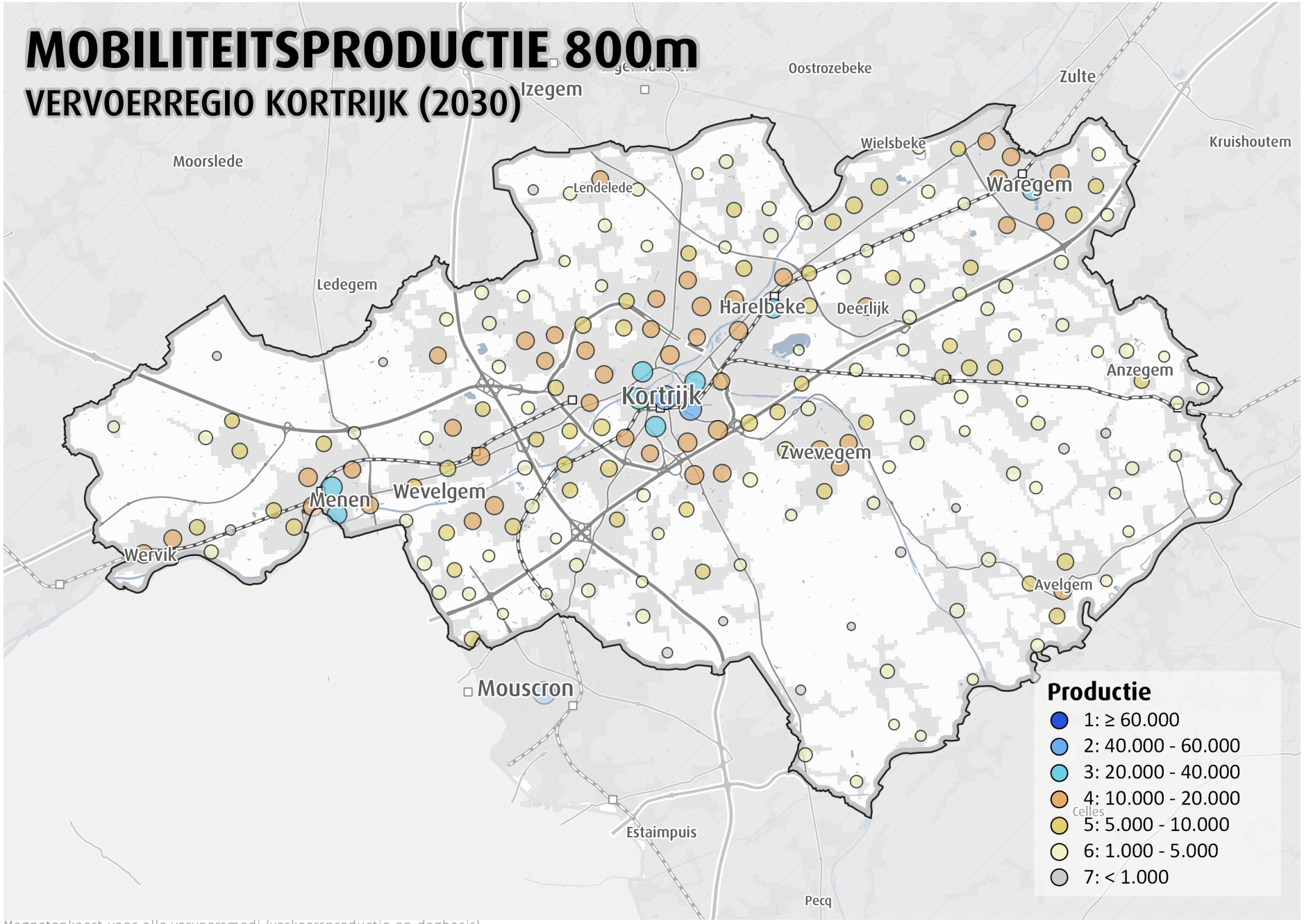
Om de belangrijkste generatie- en attractiepolen voor personenverkeer in de toekomst in beeld te brengen is gewerkt met een methodiek van "mobiliteitsmagneten". Hiervoor worden sociaal-demografische gegevens (inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen) als uitgangspunt genomen.

De mobiliteitsmagneten zeggen iets over de ritproductie (woon-werk en woon-school) in verschillende delen van de vervoerregio. Ze zeggen niets over het belang van bepaalde relaties (herkomst-bestemmingsrelaties) tussen punten in de vervoerregio (zie verder).

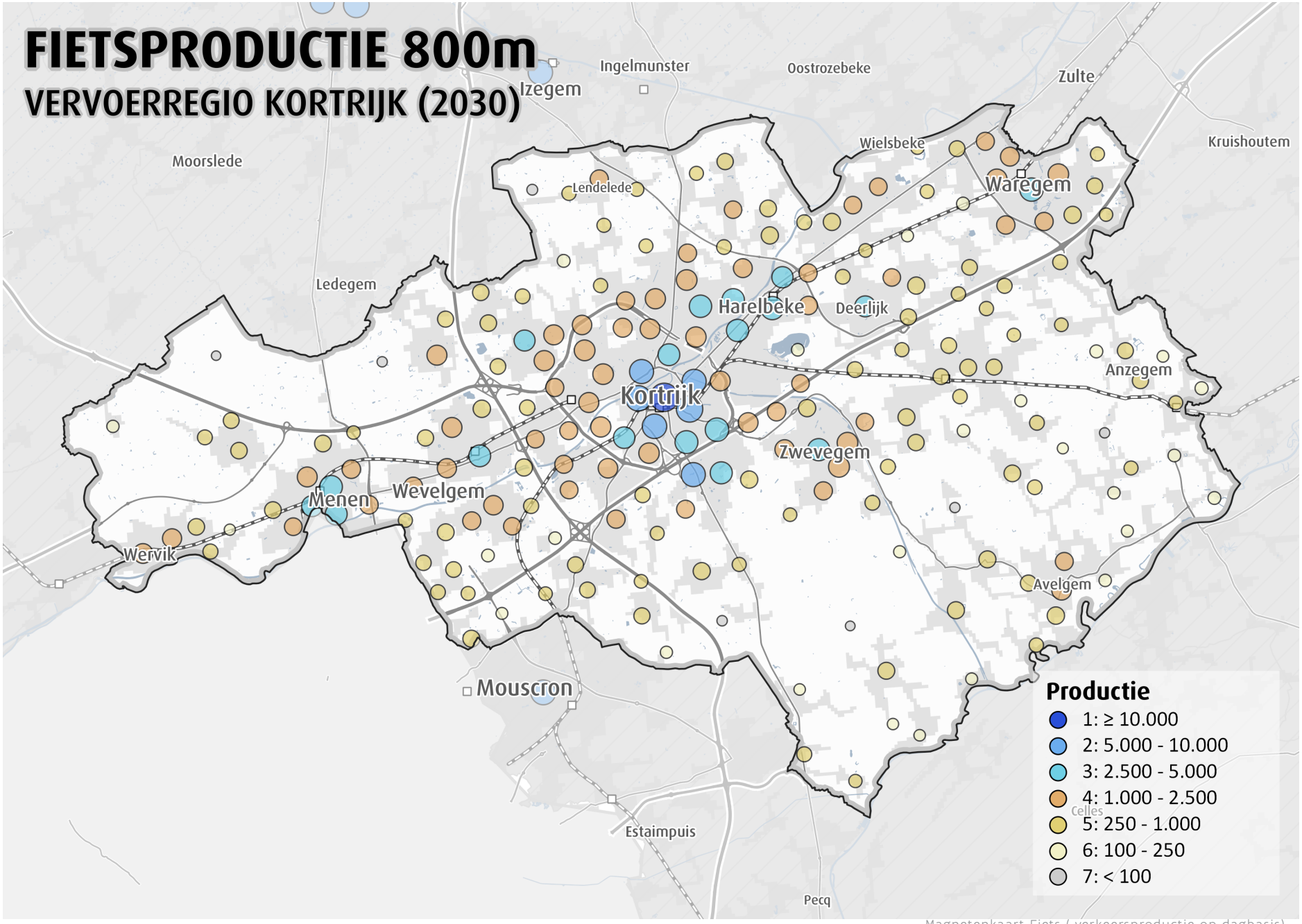
De volgende pagina's tonen de verschillende magnetenkaarten van de Kortrijkse vervoerregio. Omdat de ritproductie op basis van inwoners, leerlingen en arbeidsplaatsen verschilt voor openbaar vervoer en fiets (als voorbeeld: scholieren uit het secundair onderwijs nemen vaker de fiets of het openbaar vervoer) zijn de magneten ook specifiek voor deze vervoerswijzen in kaart gebracht.

De basisdata om de magneten te berekenen komt uit het Strategisch Personenmodel Vlaanderen Versie 4.2.1, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen Versie 5.1 en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

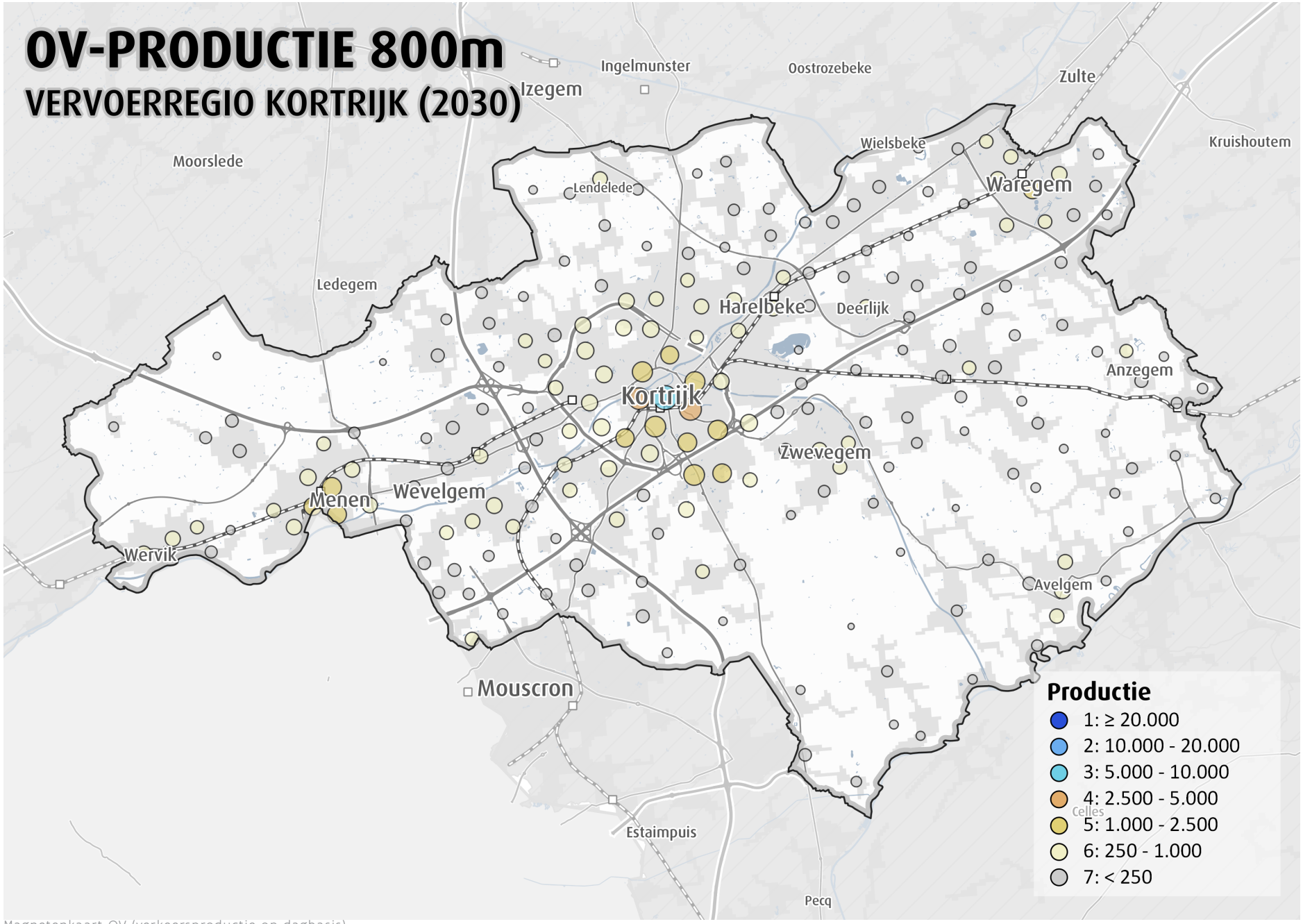
In bijlage staat omschreven hoe deze gegevensbronnen zijn gebruikt bij de totstandkoming van de magneten.



Magnetenkaart voor alle vervoersmodi (verkeersproductie op dagbasis)
Bron: Regionale verkeersmodellen 4.2.1



Magnetenkaart Fiets (verkeersproductie op dagbasis)
Bron: Regionale verkeersmodellen 4.2.1



Magnetenkaart OV (verkeersproductie op dagbasis)
Bron: Regionale verkeersmodellen 4.2.1

Gebiedstypen op basis van de mobiliteitsproductie

De Kortrijkse vervoerregio is veelzijdig. De mobiliteitsmagneten werden gebruikt om verschillende deelgebieden te detecteren en te categoriseren. Als we kijken naar de mobiliteitsproductie van personenvervoer van concentraties van inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen dan wordt duidelijk dat er sterk verschillende soorten gebieden bestaan binnen de vervoerregio. Er kan een onderscheid worden gemaakt in een viertal gebiedsprofielen met een verschillende uitgangspositie ten aanzien van het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets en met een verschillende uitgangssituatie ten aanzien van het regionale mobiliteitsbeleid.

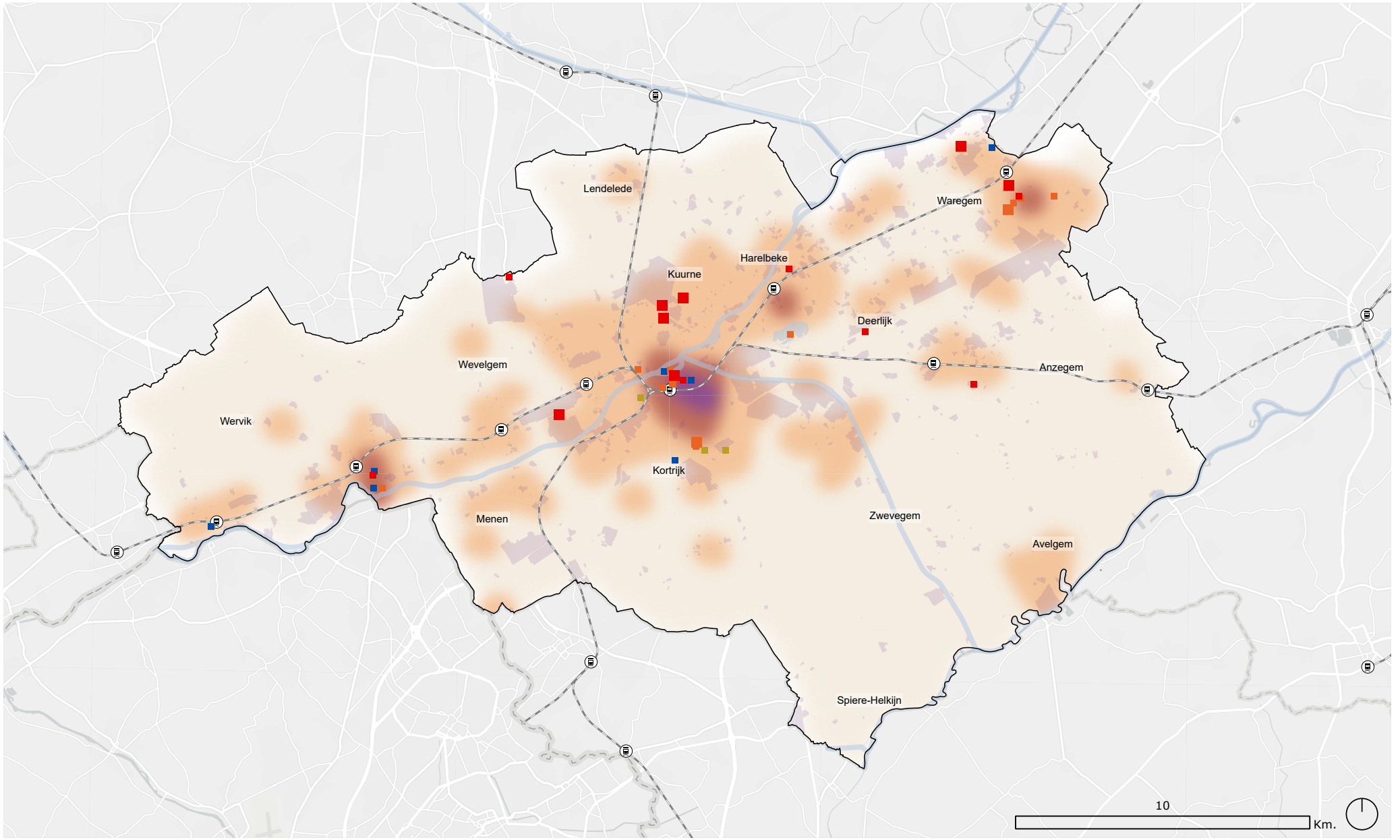
Het centrum van Kortrijk is het enige gebied in de regio met een zeer hoog aantal verplaatsingen. Het stedelijk woon- en werkgebied van Kortrijk bevindt zich rondom deze kern en wordt gekenmerkt als een zone met veel verplaatsingen. Naast Kortrijk zijn er drie andere stadscentra in de regio met heel wat verplaatsingen: die van Menen, Harelbeke en Waregem. Langs de band van de Leie valt een langgerekt gebied van aaneengeregen zones met matige verplaatsingsaantallen op, net als de zones rondom de treinstations van Lendelede, Vichte en Anzegem. Het zuidoosten en het westen van de vervoerregio worden gedomineerd door gebieden met lage verplaatsingsaantallen. Moorsele, Geluwe en Avelgem zijn de enige zwaartepunten in het buitengebied waarbij de verplaatsingsaantallen iets hoger liggen.

Naast deze gebiedstypes zijn op de kaart op de volgende pagina ook de voorzieningen toegevoegd. De magneten richten zich op woon-werk en woon-school verplaatsingen uit het provinciaal verkeersmodel. Belangrijke concentraties van verplaatsingen naar attractiepolen zoals een ziekenhuis of expo zijn hier niet volledig in opgenomen. Zo blijkt uit de kaart dat de voorzieningen in Hoog-Kortrijk gelegen zijn aan de rand van het gebied met hogere verplaatsingsrelaties. Ook Hoog-Kortrijk wordt echter gekenmerkt door een hoge mobiliteitsproductie door de combinatie van werkgelegenheid, leerlingenplaatsen en recreatieve activiteiten.

Op de gebiedstypologiekaart werden ook de bedrijventerreinen aangeduid, zij produceren uiteraard ook heel wat woonwerk en logistiek verkeer. In de komende jaren zou dit aanbod nog uitgebreid kunnen worden (bv. War Blauwpoort en Menen West) vermits de behoefte aan ruimte om te ondernemen geschat wordt op 273 ha en het aanbod (bestemde, niet altijd bouwrijpe, gronden) op 335 ha. . Als er locaties voor nieuwe grootschalige bedrijventerreinen worden gezocht, dan vormen een goede bereikbaarheid en een duurzame verkeersontsluiting cruciale randvoorwaarden (cfr nota Vlaamse Regering dd. 22/12/2017 - inplanting van bedrijventerreinen - bij voorkeur multimodaal ontsloten zowel voor logistiek als woon-werkveerker). Het kabinet Omgeving heeft aangegeven dat bijkomende bestemmingen van bedrijventerreinen moeten gepaard gaan met ontharding en schrappen van harde bestemmingen; dit vloeit voort uit het Vlaams regeerakkoord.

Om zo weinig mogelijke hinder op vlak van ruimte, mobiliteit en milieu te veroorzaken worden daarom vaak locaties nabij autosnelwegen en belangrijke verkeersknooppunten gekozen. Maar door de sterke toename van het gemotoriseerd wegverkeer de afgelopen decennia staat de capaciteit van deze autosnelwegen en in het bijzonder de verkeersknooppunten ook steeds meer onder druk. Het is daarom noodzakelijk om te streven naar (meer) samenwerking en een goede afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus en -sectoren en dit op een geïntegreerde manier. Door een louter sectorale benadering worden kansen gemist en gaan soms tijd, ruimte en middelen verloren. Bijzondere aandachtspunten zijn het nastreven van hoge kwaliteitsnormen (zowel voor de infrastructuurwerken zelf als de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving) en het vrijwaren van gronden voor aanpassingen aan infrastructuur (Zuid-West-Vlaanderen Ruimtemonitor ondernemen).

Bijkomende 'vrije' ruimte kan gegenereerd worden door het schrappen van bestemde woonuitbreidingsgebieden. Intercommunlae Leiedal en betrokken partners vragen in de Ruimtemonitor Wonen expliciet aan de Vlaamse overheid om op korte termijn wetgevende initiatieven te nemen om de ontwikkeling van woonuitbreidingsgebieden los van beleidsopties van bestaande planningskaders onmogelijk te maken. Hier dient dus een hiaat in het Vlaamse planningsinstrumentarium opgevuld te worden. In functie hiervan wordt gewacht op het Instumentendecreet (en hierin voorzien de planschaderegeling).
Het overaanbod aan woonuitbreidingsgebieden in de regio werd ook al in de regiovisie aangehaald (hoofdtsuk 3.2). Daarnaast komt in de Ruimtemonitor Wonen ook de vraag naar boven om open ruimte en ruimte om te ondernemen te vrijwaren. Hieraan gekoppeld zijn de ambities om een traject voor geïntegreerde renovatiebegeleiding op te zetten en kwalitatieve woonvormen te promoten. Kortom meer doen met de ruimte die vandaag reeds gebruikt wordt om te wonen.



Gebiedstypologie

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Detailhandel en woonverzorgende voorzieningen
- niveau 2
- niveau 3

Onderwijs
- niveau 3

Sport, Cultuur en Recreatie
- niveau 2
- niveau 3

Welzijn en zorg
- niveau 3

Aantal verplaatsingen per dag (bron: verkeersmodel 4.2.1)
- Ritproductie 60000-40000
- Ritproductie 40000-20000
- Ritproductie 10000-5000
- Ritproductie <5000

3.6 VERVOERSSTROMEN

Wat zijn vervoersstromen?

De kaarten op de volgende pagina's tonen de vervoersrelaties voor personenvervoer tussen deelgemeenten in de vervoerregio Kortrijk. Deze relaties zijn gebaseerd op het Vlaams Regionaal Verkeersmodel en tonen in welke mate er een vervoersstroom tussen twee locaties verwacht wordt. Het verkeersmodel is opgebouwd op basis van socio-economische gegevens (inwonersaantal, tewerkstelling, scholen, winkels, etc.). Er wordt in deze kaarten geen onderscheid gemaakt tussen herkomst en bestemming. M.a.w. een stroom tussen twee locaties is de som van het aantal verplaatsingen in beide richtingen. Merk op dat interne verplaatsingen niet worden weergegeven.

Om het aantal relaties op de kaart te beperken en zo de leesbaarheid van de kaart te verhogen, werd een aggregatie naar deelgemeenten doorgevoerd. Het verhogen van de leesbaarheid door de aggregatie heeft ook een keerzijde. Gebieden worden gecentraliseerd tot één punt. Hierdoor worden sommige locaties ten onrechte niet meer zichtbaar op de kaart.

Vervoersrelaties in Vervoerregio Kortrijk

De volgende pagina bevat de kaart met de vervoersrelaties voor de hele vervoerregio. De vervoersrelaties kennen een duidelijk zwaartepunt in Kortrijk. Hier is de hoogste concentratie van vervoerspotentieel terug te vinden. Bijna alle deelgemeenten in de vervoerregio hebben een substantiële relatie met Kortrijk, wat de sterke centrumfunctie van Kortrijk voor de vervoerregio aantoont. Wel valt op dat er in het zuidoosten van de vervoerregio deelgemeenten zijn die bijna geen wezenlijke vervoersrelatie met Kortrijk hebben.

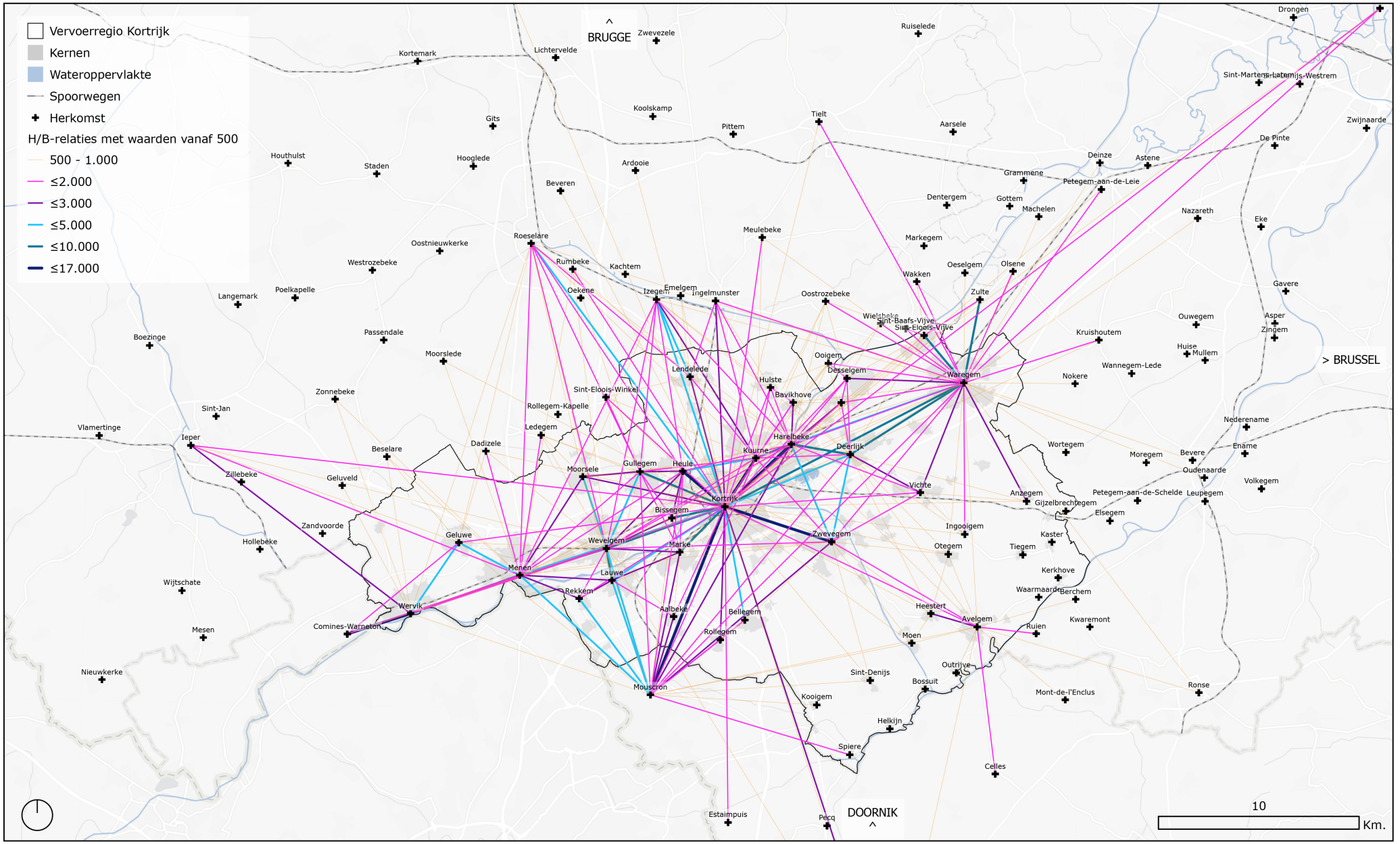
De kaart toont aan dat het vervoerspotentieel van de deelgemeenten in het buitengebied opvallend lager is dan de rest van de vervoerregio. Dit geldt in het bijzonder voor het zuidelijke deel van de vervoerregio, hetgeen in fel contrast staat met de sterke onderlinge vervoersrelaties binnen de verstedelijkte band van de kernen tussen Wervik en Waregem.
De vervoersstromen kennen een sterk radiale structuur naar de stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen, maar ook naar de grensoverschrijdende steden Moeskroen en Roeselare.
Naast de radiale stromen zijn er ook tangentiële stromen. Zo zijn er duidelijke tangentiële stromen vast te stellen langs de verstedelijkte as ten noorden van Kortrijk: Moorsele, Gullegem, Heule, Kuurne, Hulste, Harelbeke en ten zuiden van Kortrijk: Wevelgem, Lauwe, Marke, Zwevegem, Vichte. De mix van radiale en tangentiële stromen duidt op een polycentrische stadsregio.

Grensoverschreidende verplaatsingen

De verstedelijkte band heeft bovendien verschillende relaties met kernen die geen begin- of eindpunt hebben in de vervoerregio. Rondom de vervoerregio zijn er sterke linken met voornamelijk de vervoerregio Roeselare, nl. Roeselare, Izegem, Ingelmunster en Tielt. Daarnaast ook in mindere mate met Ieper (vervoerregio Westhoek), en Zulte en Gent (vervoerregio Gent).
Specifiek voor Kortrijk is er tevens een zeer sterke vervoersrelatie met de Waalse stad Moescroen binnen de verstedelijkte band en in mindere mate met Doornik en andere gemeenten net over de grens in Wallonië.

Voor de verplaatsingsrelaties zijn op de kaarten bijna geen relaties met Frankrijk aangegeven. Dit heeft te maken met het feit dat de gegevens niet beschikbaar zijn in het verkeersmodel. Vanuit de bestaande studies blijkt echter dat er een belangrijke relatie is tussen de vervoerregio en de omgeving rond Lille. Zo geven de gemeenten Menen en Spiere-Helkijn ook aan dat er ook belangrijkte pendel is vanuit de grensgemeenten naar de tewerkstellingspolen.

In de socio-economische analyse Zuid-West Vlaanderen (RECOC/POM, 2018) is aangegeven dat Zuid-West-Vlaanderen werknemers aantrekt uit andere regio's. In tegenstelling tot West-Vlaanderen en het Vlaamse Gewest kende Zuid-West-Vlaanderen in 2015 een positief pendelsaldo. Er kwamen dagelijks zo'n 5.357 mensen meer nààr Zuid-West-Vlaanderen om te werken dan er uit de regio pendelden naar een andere regio.
In 2016 kwamen zo'n 5.700 Franse arbeiders naar Zuid-West-Vlaanderen om te werken. Hun aantal nam tussen 2006 en 2016 toe met +66,7%.



KD_15_H/B-relaties met waarden vanaf 500

Deze kaart visualiseert de Herkomst/Bestemmingsmatrix (H/B-matrix) voor de Vervoerregio Kortrijk per gemeente op basis van de toestand in 2017 (MOW). De H/B-matrix stelt een netwerk voor met de verplaatsingen tussen verschillende herkomsten en bestemmingen. De lijnen op de kaart stelt de intensiteit tussen twee locaties voor a.d.h.v. kleur en dikte.

3.7 VERPLAATSINGSGEDRAG

De dominante positie van de auto is al eerder aangehaald en komt ook naar voren in het totaalplaatje van het huidige verplaatsingsgedrag. Onderstaande infografiek laat een verdeling van het aantal verplaatsingen per vervoerswijze en het aantal kilometers afgelegd per vervoerswijze zien op basis van het Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.3 (2018). Op basis van verplaatsingen is de verdeling auto-duurzame modi 65-35%. Op basis van kilometers is dit 63%-37%.

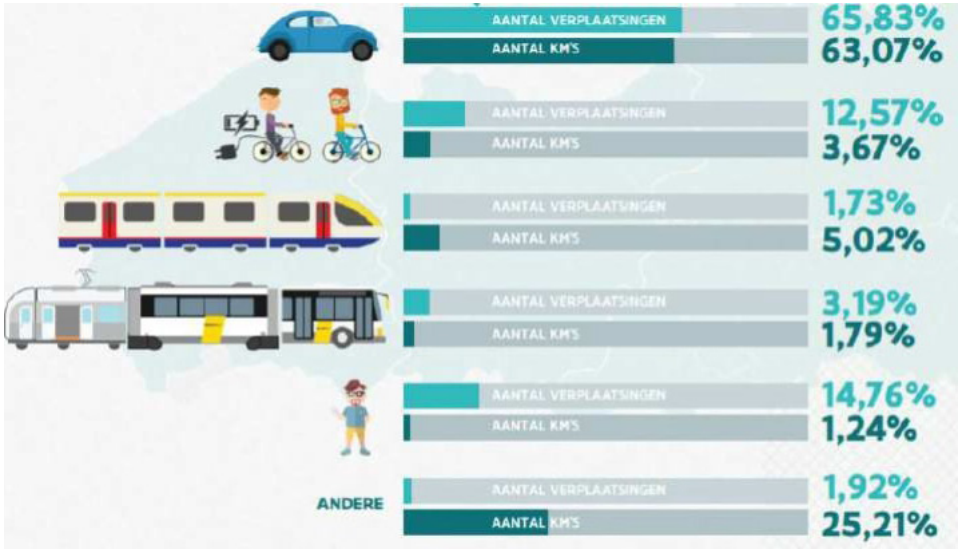
De modal split wordt op 2 manieren geanalyseerd: enerzijds op basis van het aantal verplaatsingen, anderzijds op basis van het aantal kilometers. 'Tragere' vervoersmiddelen zoals de fiets of te voet scoren logisch beter op vlak van aantal verplaatsingen t.o.v. aantal kilometers, gezien deze verplaatsingen eerder over korte afstanden plaatsvinden. De 'snellere' verplaatsingsmodi zoals auto en trein scoren dan meestal beter op aantal kilometers gezien hier langere afstanden worden afgelegd. Zowel de frequentie van gebruik van een vervoersmiddel als het gemiddeld aantal kilometer per verplaatsing spelen dus een rol. De percentuele verdeling van het aantal afgelegde kilometers uit het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.3 (2018) wordt sterk vertekend door een groter aantal vliegreizen in de dataset.

Inzetten op meer duurzame verplaatsingen en een daling van het aantal gemotoriseerde kilometers is cruciaal binnen het gewijzigde mobiliteitsbeleid Dit blijkt uit verschillende beleidsdoelstellingen op Vlaams niveau.

In het Vlaams Regeerakkoord (2019-2024) is opgenomen dat het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) voor heel Vlaanderen moet toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen. Er moet dus worden ingezet in het minder kiezen voor autoverplaatsingen en meer voor openbaar vervoer en fietsverkeer.

Naast deze doelstelling uit het Vlaamse Regeerakkoord is in het Vlaamse Luchtbeleidsplan de ambitie geformuleerd om het Vlaamse energie- en klimaatplan 2021-2030 de ambitie geformuleerd om het aantal kilometer over de weg te laten dalen tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030 (i.e. -12% ten opzichte van 2015).
Deze ambitie is ook in het Vlaams Energie- en Klimaatplan opgenomen en vertaald naar een te realiseren daling van het aantal gereden kilometers met 15% (tov 2015) voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens voor heel Vlaanderen tegen 2030.

Bij de doelstelling uit het LBP wordt geen onderscheid gemaakt tussen bestuurders en passagiers. Deze horen bij de modus 'auto'. De modale verdeling wordt hierbij bekeken als de verdeling over de modi waarbij de auto één modus is, naast openbaar vervoer, fiets, ... als modi. Ook in het VEKP wordt geen onderscheid gemaakt tussen bestuurders en passagiers.

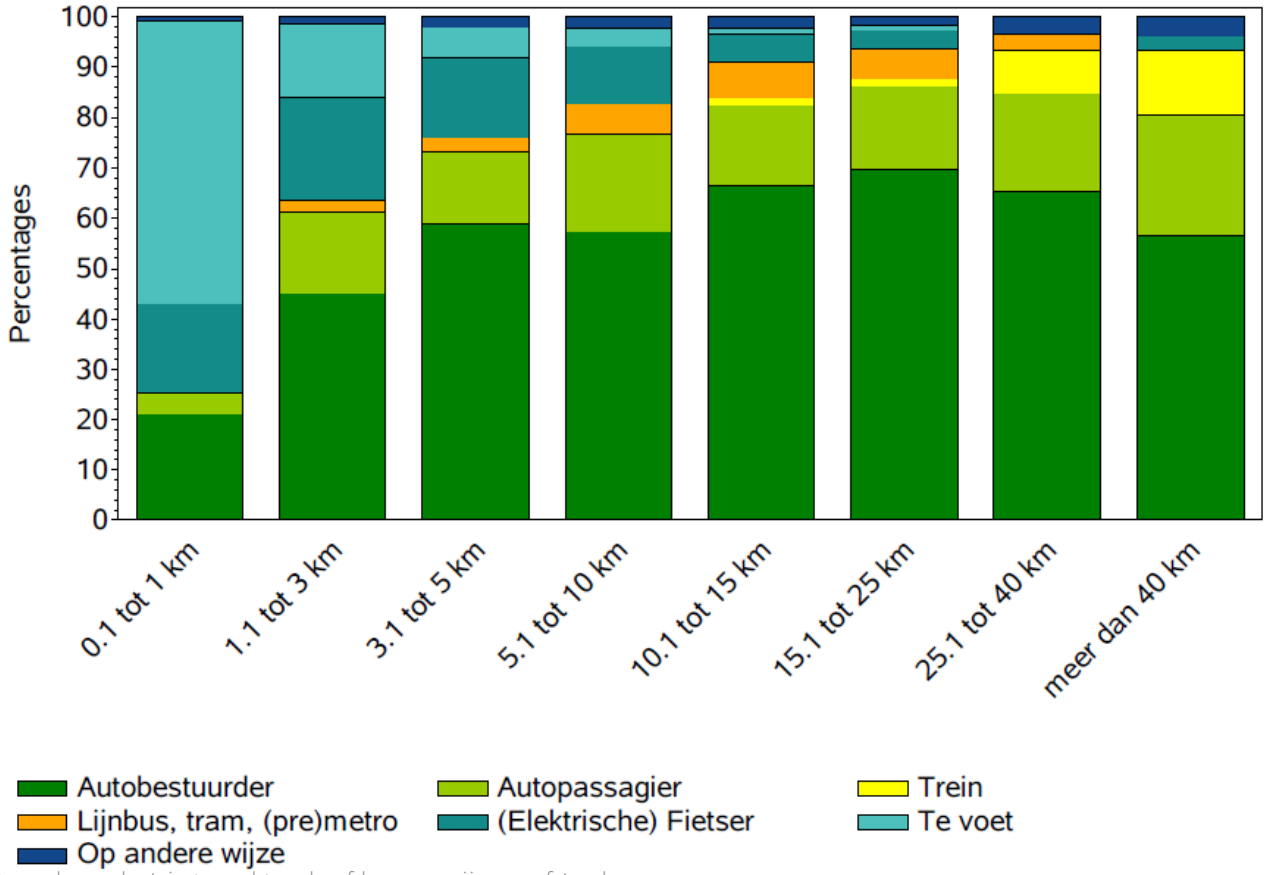


Verdeling van de verplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze
Bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.3

Het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.3 (2018) heeft ook een inzicht in de reden van de verplaatsingen van de Vlamingen. Vaak wordt gedacht dat de functionele verplaatsingen een zeer groot aandeel innemen, maar uit dit onderzoek blijkt dat de functionele verplaatsingen net geen 30% van de verplaatsingen. omvatten Het aantal recreatieve verplaatsingen is met bijna 32% net iets hoger.

Daarnaast toont dit onderzoek aan dat de meeste modi voor alle motieven worden gebruikt, maar niet voor alle even vaak. De auto, als bestuurder, wordt hoofdzakelijk gebruikt voor werken en winkelen. De trein wordt voornamelijk gebruikt voor werkverplaatsingen en de bus voor schoolverplaatsingen.

Op vlak van verplaatsingsafstanden (zie volgende grafiek) kan worden vastgesteld dat de auto en trein vaker gebruikt worden voor de lange afstanden. De actieve modi zijn dan voornamelijk interessant voor verplaatsingen onder de 5 kilometer. Toch wordt ook de wagen sterk gebruikt voor verplaatsingen op korte afstand. Voor afstanden tot 1 km kruipt ongeveer 25% van de Vlamingen achter in de wagen. Bij verplaatsingen tot 3 kilometer is dit zelfs 60%.



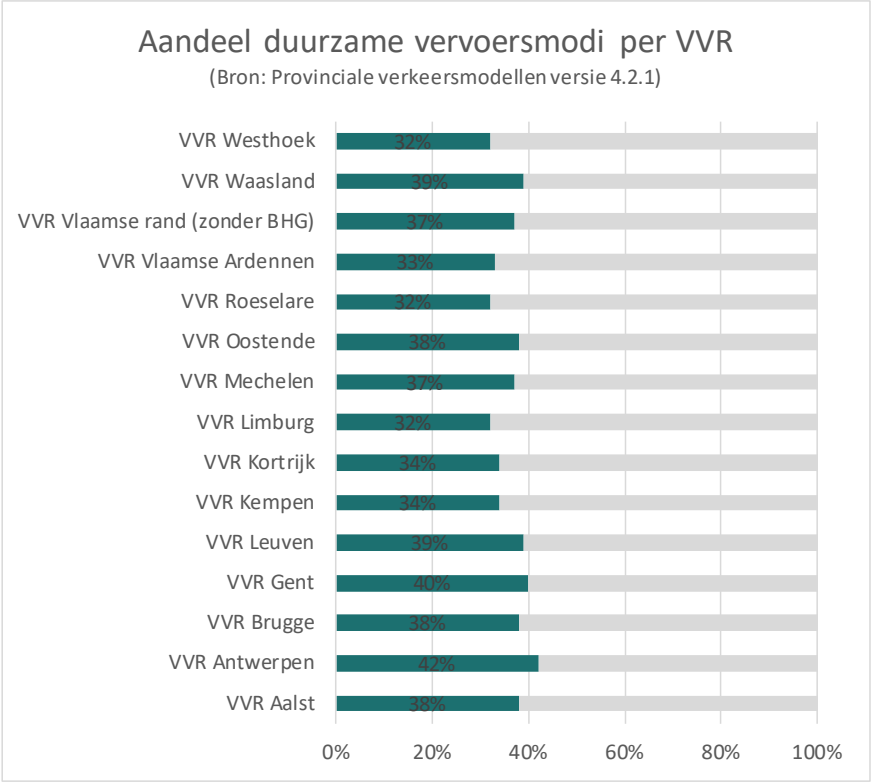
Verdeling van de verplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze en afstand
Bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.3

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 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 woon-werk/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 niet-duurzame autopassagiers te beschouwd, in tegenstelling tot volwassen passagiers die als duurzaam kunnen beschouwd worden 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. De opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is de kans bij uistek om deze omslag te realiseren.

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 voorlopig nog niet beschikbaar. Het Vlaams Verkeerscentrum geeft aan beschikbaar te zullen stellen vanuit de procinciale verkeersmodellen.

De gegevens uit de verkeersmodellen (zowel op vlak van modal split als op vlak van gereden wegkilomers) geven een eenmalig beeld van de bestaande modal split. Hierdoor kunnen deze gegevens niet worden ingezet voor monitoring van de modal shift. Om te monitoren per vervoerregio geeft Vlaanderen aan te willen werken met het OVG, waarbij de steekproef dan echter drastisch vergroot zal moeten worden..
De beschikbaarheid van deze cijfers zijn belangrijk om bij het opstellen van het regionaal mobiliteitsplan en later, bij het evalueren van de genomen maatregelen. Het belang van deze data is groot omdat zonder toegankelijke en eenduidige gegevens de doelstellingen niet te monitoren zijn.



Aandeel duurzame vervoersmodi per vervoerregio
Bron: Provinciale verkeersmodellen versie 4.2.1

3.8 VERVOERSARMOEDE

Vervoersarmoede is de uitsluiting op meerdere domeinen van het maatschappelijk leven door een beperkte mobiliteit. De combinatie van gebrekkige bereikbaarheden met beperkte persoonlijke mogelijkheden of vaardigheden maakt uiteenlopende groepen mensen vervoersarm: mensen met fysieke beperkingen, zorgbehoevenden, mensen in armoede, plattelandsbewoners, nieuwkomers, mensen zonder rijbewijs, alleenstaanden met kinderen, ...

Vervoersarmoede wordt grotendeels bepaald door je socio-economische positie in de maatschappij. Een gebrek aan koopkracht ligt dikwijls aan de basis. Middelen ontbreken om een eigen (aangepast) vervoersmiddel aan te schaffen of het openbaar vervoer te gebruiken. Een beperkt (mobiel) sociaal netwerk is een tweede grote risicofactor, waardoor 'meerijden met' als vervoersoptie niet aan de orde is of er ook weinig kennisoverdracht rond vervoersopties mogelijk is. Ook een tekort aan persoonlijke vaardigheden in mobiliteit kan een drempel zijn. Verder dragen fysieke barrières bij tot vormen van vervoersarmoede. Omvangrijke, moeilijk oversteekbare structuren kunnen ervoor zorgen dat bestemmingen moeilijker bereikbaar zijn. De sterke bundeling van infrastructuur lansgheen de verstedelijkse as langs de Leie, E17 en spoorlijn Gent - Kortrijk - Menen vormen in de regio een belangrijke barrière, evenals de aansluitende noord-zuid gerichte infrastructuren zoals de E403, het kanaal KBK en de spoorwegen Brugge - Kortrijk en Kortrijk -Lille.

In België zouden er volgens een studie van Accenture in opdracht van Ashoka, 2 miljoen mensen of 19% van de bevolking vervoersarm zijn. Het gaat om mensen in armoede (15%), ouderen met beperkte mobilteit (3%) en mensen met beperkingen (1,5%), maar ook om een grote groep stedelijke en niet-stedelijke vervoersarmen (reps. 9,2% en 5,3%) voor wie de huidige mobiliteitssystemen te ingewikkeld en/of ontoereikend zijn.

In het najaar van 2014 lanceerde Mobiel 21 samen met Welzijnsschakels en het Netwerk Tegen Armoede de campagne 'ikgeraakerniet'. De campagne (voor gans Vlaanderen) wilde het thema van vervoersarmoede ruimer bekend maken en zowel knelpunten als oplossingen verzamelen. Het initiatief kwam er als expliciet antwoord op de vraag van de Minister van Mobiliteit om de thematiek nog uitgebreider te stofferen.

De studie geeft een realistisch beeld op vervoersarmoede in Vlaanderen en het potentieel van verschillende oplossingen. De antwoorden maken duidelijk dat de actieradius erg beperkt is, van zodra men niet over een auto beschikt. De knelpuntbestemmingen liggen gemiddeld meer dan 10 km van de woonplaats. Vaak al te ver om te fietsen, of een behoorlijke puzzel om er te geraken met het openbaar vervoer. Het werk of een sollicitatie zijn de belangrijkste bestemmingen waar mensen niet geraken, gevolgd door het bezoek aan familie of vrienden en medische zorg. Weekdagen tijdens de werkuren (tussen 9 en 16 uur) blijken de moeilijkste momenten om op een bepaalde bestemming te geraken.

De redenen van het ergens niet geraken zijn erg uiteenlopend: in de top drie staan in volgorde van belangrijkheid:

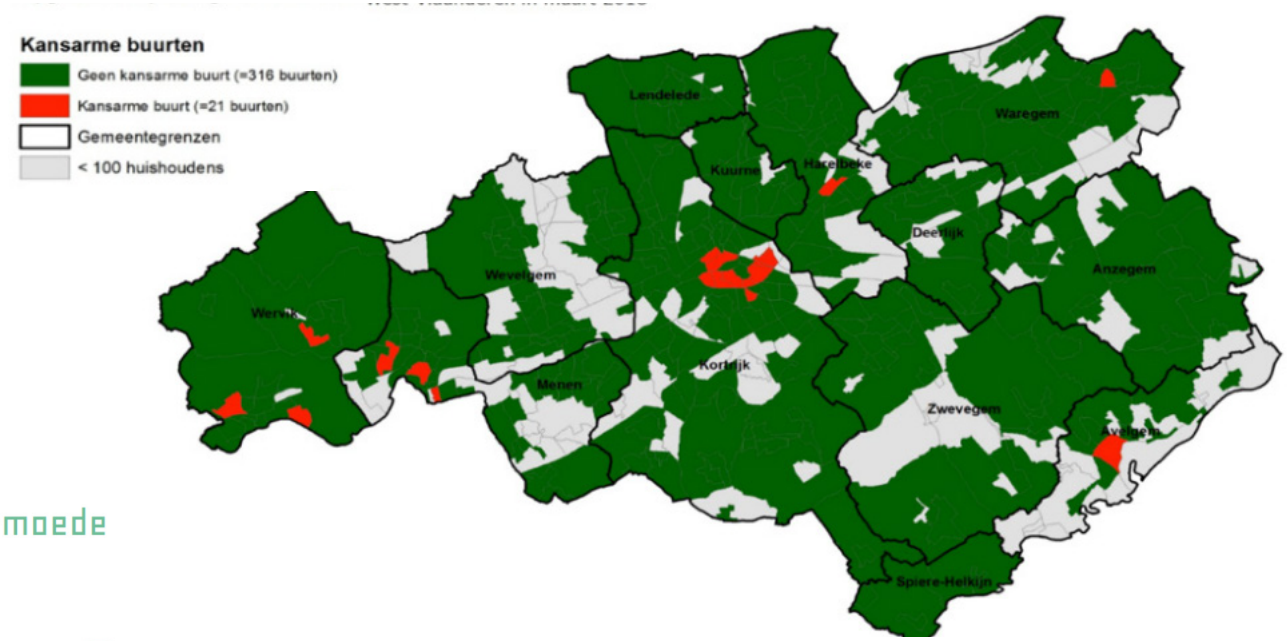
- de onbereikbaarheid van cruciale bestemmingen zoals bedrijventerreinen en overheidsdiensten
- het beperkte busaanbod tussen (deel) gemeenten
- een beperkte toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Wat opvalt is dat de meeste bestemmingen die problemen geven in het centrum van een gemeente liggen. Vooral op het platteland is de verbinding tussen centra van (deel)gemeenten onvoldoende afgestemd op de noden van respondenten. Er werd ook gepolst naar de mogelijke oplossingen die fiets, auto of openbaar vervoer zouden kunnen bieden voor ieders specifiek probleem. Voor 83% van de respondenten kan openbaar vervoer een oplossing bieden, als het aanbod uitgebreid en verbeterd wordt. Voor 36% zou de fiets een oplossing kunnen zijn, voornamelijk indien de fietsinfrastructuur beter zou zijn. De auto wordt door 75% van de respondenten als oplossing naar voor geschoven. Vooral meerijden met iemand (al dan niet in de vorm van een betaalbare taxi) blijkt voor de meesten een goed alternatief.

Deze cijfers op de pagina hiernaast geven een kijk op vervoersarmoede in Vlaanderen. Er zijn tot op heden geen cijfers beschikbaar op niveau van Vervoerregio Kortrijk.

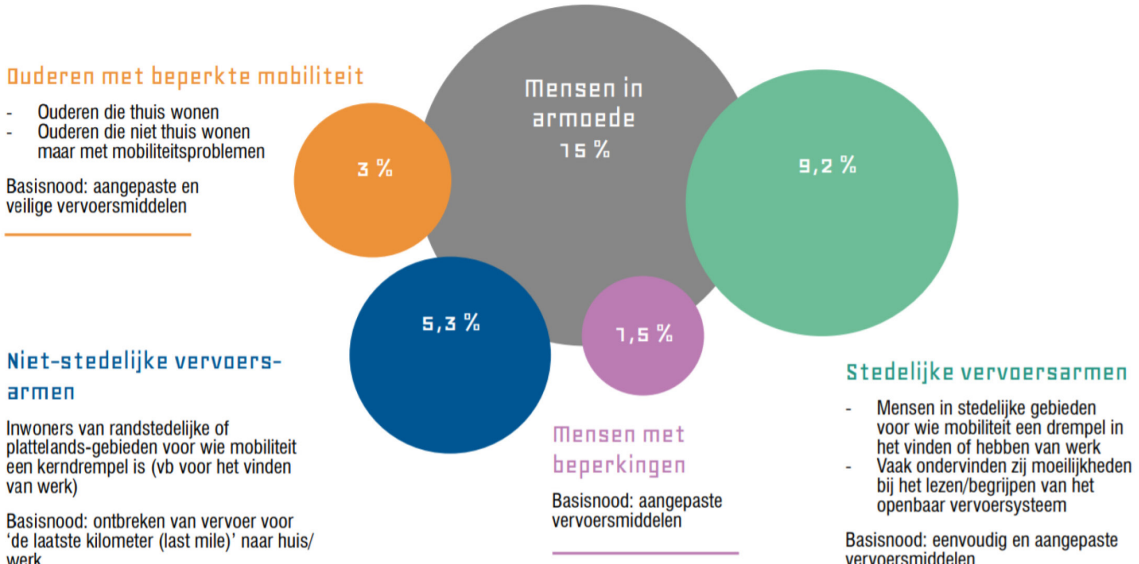
Wel is vanuit de socio-economische analyse van Zuid-West-Vlaanderen (RESOC/POM, 2018) duidelijk dat in 2016 er in Zuid-West-Vlaanderen 21 kansarme buurten verspreid over 6 gemeenten zijn. Kortrijk, Menen en Wervik tellen meerdere kansarme buurten (zie kaart volgende pagina). De gemeenten Avelgem, Harelbeke en Waregem elk één. Deze buurten komen dus voornamelijk voor in de stedelijke kernen.
Verder geeft deze studie aan dat de Vlaamse algemene verouderingstrend (zie ook 4.1 Demografische ontwikkelingen) ook in deze regio vast te stellen is.

Daarnaast blijkt uit de data van de provincie (provincie in cijfers) dat in de vervoerregio Kortrijk 88,38 per 1.000 inwoners boven de 18 jaar zijn erkend door DG als personen met een handicap. Dit cijfer is vergelijkbaar met de rest van West-Vlaanderen, maar duidelijk hoger dan voor het Vlaams Gewest (63,55 per 1.000 inwoners boven de 18 jaar).



Kansarme buurten
Bron: Kansarmoedeatlas 2017 - kaart opgemaakt voor socio-economische analyse Zuid-West-Vlaanderen

De verschillende facetten van mobiliteitsarmoede



Segmentering van vervoersarmen (% van Belgische bevolking)
Bron: Dossier Vervoersarmoede Vandaag - Mobiel 21

4

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Verschillende trends die zich vandaag voordoen in de samenleving hebben invloed op de mobiliteit en op ons verplaatsingsgedrag. Een aantal zijn globaal en doen zich in heel Vlaanderen voor, een aantal zijn specifiek voor de regio. Zeker is dat de invloed van deze trends vaak nog vele jaren voelbaar zal blijven. Sommige (aspecten van) deze trends kunnen we in de vervoerregio aanpakken, anderen vergen regelgeving op nationale of Europese schaal.

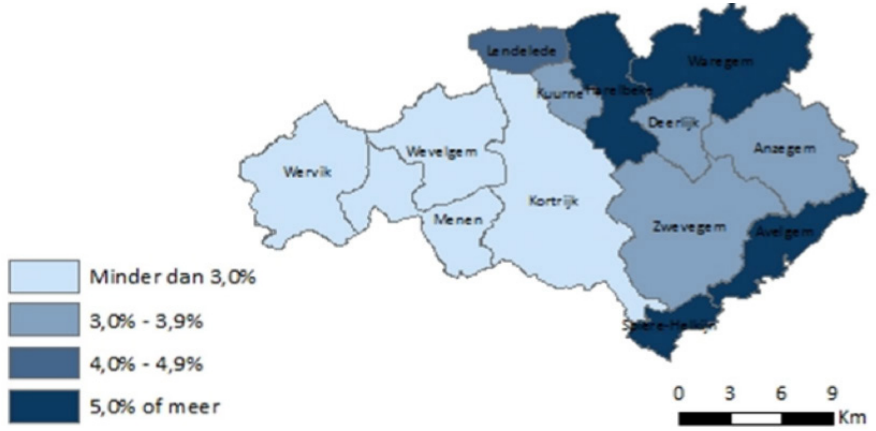
4.1 DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN

De evolutie van de bevolking en haar samenstelling, en de verwachte demografische ontwikkelingen zullen mede bepalend zijn voor de manier waarop mensen zich in de regio verplaatsen. RESOC Zuid-West Vlaanderen en POM West-Vlaanderen maakten in 2018 een grondige analyse van de socio-economische situatie van Zuid-West Vlaanderen. We baseren ons voor de beschrijving van de demografische ontwikkelingen en de trends op vlak van wonen en werken op de resultaten van deze analyse. Het studiegebied 'Zuid-West Vlaanderen' omvat dezelfde 13 steden en gemeenten als de vervoerregio Kortrijk. Op basis van deze studie beschikken we dan ook over betrouwbare cijfers voor de vervoerregio Kortrijk. Omdat deze nota de situatie in de vervoerregio Kortrijk beschrijft zullen we vervoerregio Kortrijk gebruiken i.p.v. Zuid-West Vlaanderen.

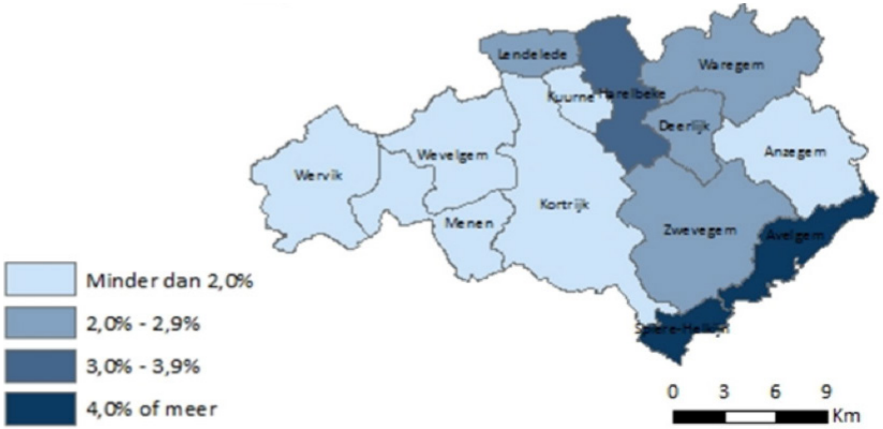
Evolutie van de bevolking

Het aantal inwoners is in de vervoerregio Kortrijk tussen 2007 en 2017 gestegen met 3,6% en sluit daarmee aan bij de evolutie in West-Vlaanderen algemeen. In Vlaanderen is de bevolkingsgroei in dezelfde periode evenwel bijna dubbel zo groot (6,5%). Volgens prognoses van de Studiedienst van de Vlaamse Regering zal de bevolking in de vervoerregio Kortrijk in de periode 2017-2035 met circa 16.600 personen toenemen. Procentueel betekent dit een toename van +5,4% (+5,6% voor West-Vlaanderen) die opnieuw lager ligt dan de groeiprognose voor het Vlaams Gewest (+7,6%). In de periode 2027-2035 wijzen de prognoses op een verminderde demografische groei in Zuid-West-Vlaanderen. (Resoc & POM, 2018) Kijken we naar de gemeenten afzonderlijk dan zien we dat tegen 2027 een groei van 5% of meer verwacht wordt in Avelgem, Spiere-Helkijn, Waregem en Harelbeke.

Wat betreft de inwonersdichtheden over de regio, zien we dat de grootste dichtheden zich vooral situeren rond de stedelijke band van Wervik naar Waregem, en ten noorden van de E17. Ten noorden van de E17 kunnen verder weg van de stedelijke band de kernen Geluwe, Moorsele, Gullegem en Ledelede aangeduid worden. Ten zuiden van de E17 zijn de dichtheden veel lager. Grotere kernen hier zijn Avelgem en Zwevegem.



Evolutie bevolking VVR Kortrijk 2017-2027
Bron: FOD Economie (ADSEI), Verwerking: Afdeling DSA, POM West-Vlaanderen.



Evolutie bevolking VVR Kortrijk 2027-2035
Bron: FOD Economie (ADSEI), Verwerking: Afdeling DSA, POM West-Vlaanderen.

Groei aantal jongeren jonger dan 15 jaar en 65-plussers

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 en de 65-plussers tegen 2035 zal groeien. In de periode 2017-2035 zal volgens prognoses de leeftijdsgroep 'jonger dan 15 jaar' in de vervoerregio Kortrijk met 5,4% stijgen. In het Vlaams Gewest wordt een nog grotere toename van 6,9% van het aantal jongeren verwacht.

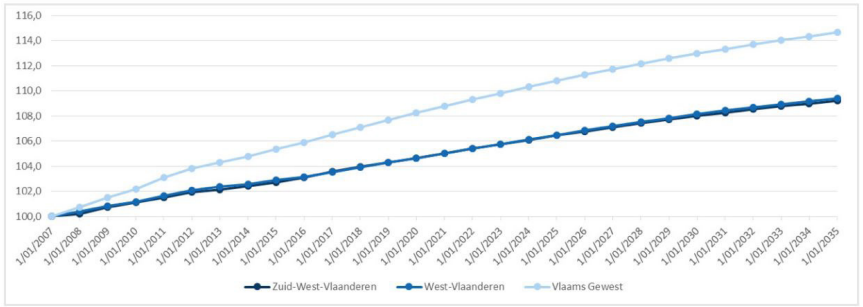
Een zeer grote toename wordt verwacht van de leeftijdsgroep '65 jaar en ouder'. Op Vlaams niveau verwacht men hier een toename van +38,7%. Ook in de vervoerregio Kortrijk wordt een grote toename verwacht (33,2%). Daarnaast groeit ook het aantal 80-plussers tot het aantal 60-plussers (interne vergrijzing) wat aangeeft in welke mate de oudere bevolking ouder wordt. Men verwacht dat de interne vergrijzing zal toenemen van 24.2 in 2017 tot 27.0 in 2035. (Resoc & POM, 2018)

De grote groei van de groep ouderen kan belangrijke gevolgen hebben voor de mobiliteit. Ouderen voelen zich vaak wat onzeker op de weg waardoor een aantal van hen minder geneigd zal zijn over te schakelen op meer fietsgebruik. Een goed en regelmatig aanbod van openbaar vervoor zal voor deze groep belangrijk zijn. Tegelijk stijgt ook het aantal jongeren onder 15 jaar. Deze verplaatsen zich juist vaak wel met de fiets, of moeten gemotiveerd worden om zich met de fiets te verplaatsen. Een hoge verkeersveiligheid is hiervoor essentieel. Een antwoord bieden op de uiteenlopende vervoersvraag van beide groepen behoort tot de uitdagingen voor de regio.

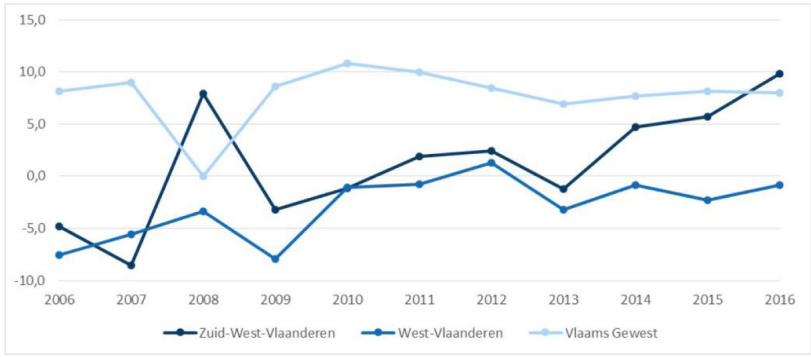
Braindrain - braingain

De bevolkingstoename in de vervoerregio Kortrijk is vooral het gevolg van het positieve migratiesaldo (3,6 per 1.000 inw.), eerder dan van het verschil tussen de sterfte en geboorten (0,5 per 1.000inw). Belangrijk hierin is de evolutie in de migratie van het aantal 25-29 jarigen, m.a.w. de studenten die tijdens hun studies de regio verlaten hebben. Waar het migratiesaldo van de 25-29 jarigen in Vlaanderen sinds 2006 min of meer gelijk bleef rond de 10 op 1.000 inw. (met een ongewone daling in crisisjaar 2008), zien we dat in Zuid-West-Vlaanderen het migratiesaldo bij de 25-29 jarigen geëvolueerd is van -5.0 in 2006 tot +10.0 in 2016.

In de groep 25-29 jarigen zien we heel wat pas afgestudeerde studenten, die vaak naar Gent of Leuven getrokken zijn tijdens hun studies. (Resoc & POM, 2018) Men kan aannemen dat terwijl er in 2006 dus nog heel wat studenten bleven wonen in de stad waar ze gestudeerd hadden, er tegen 2016 al heel wat jongeren na hun studies terugkeren naar de streek waarvan ze afkomstig zijn. Dit is goed nieuws



Evolutie van het aantal inwoners in Zuid-West-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Vlaams Gewest, 1 januari 2007 - 1 januari 2035 (index 2007 = 100).
Bron: FOD Economie (ADSEI), Verwerking: Afdeling DSA, POM West-Vlaanderen.



Migratiesaldo in Zuid-West-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Vlaams Gewest, 2006-2016
Bron: FOD Economie (ADSEI), Verwerking: Afdeling DSA, POM West-Vlaanderen.

voor de regio want het betekent dat de braindrain die men lange tijd in de regio vreesde, aan het keren is.

Huishoudens

Het aantal private huishoudens zal in de periode 2017-2035 met +7,6% toenemen in de vervoerregio Kortrijk (130.271 in 2017 naar 140.120 in 2035). Deze toename ligt in dezelfde lijn voor West-Vlaanderen met +7,9%, maar ligt een stuk lager dan de verwachte groei van +9,7% van het aantal huishoudens in het Vlaams Gewest. Tegelijk worden de huishoudens kleiner. Men verwacht tegen 2035 dat een gemiddeld gezin nog 2,31 leden zal tellen in de vervoerregio Kortrijk en in het Vlaams Gewest (t.o.v. 2,42 in 2007 in de vervoerregio en 2,40 in Vlaanderen). In West-Vlaanderen wordt een nog grotere krimp van de huishoudens verwacht (2,36 naar 2,22). (Resoc & POM, 2018)

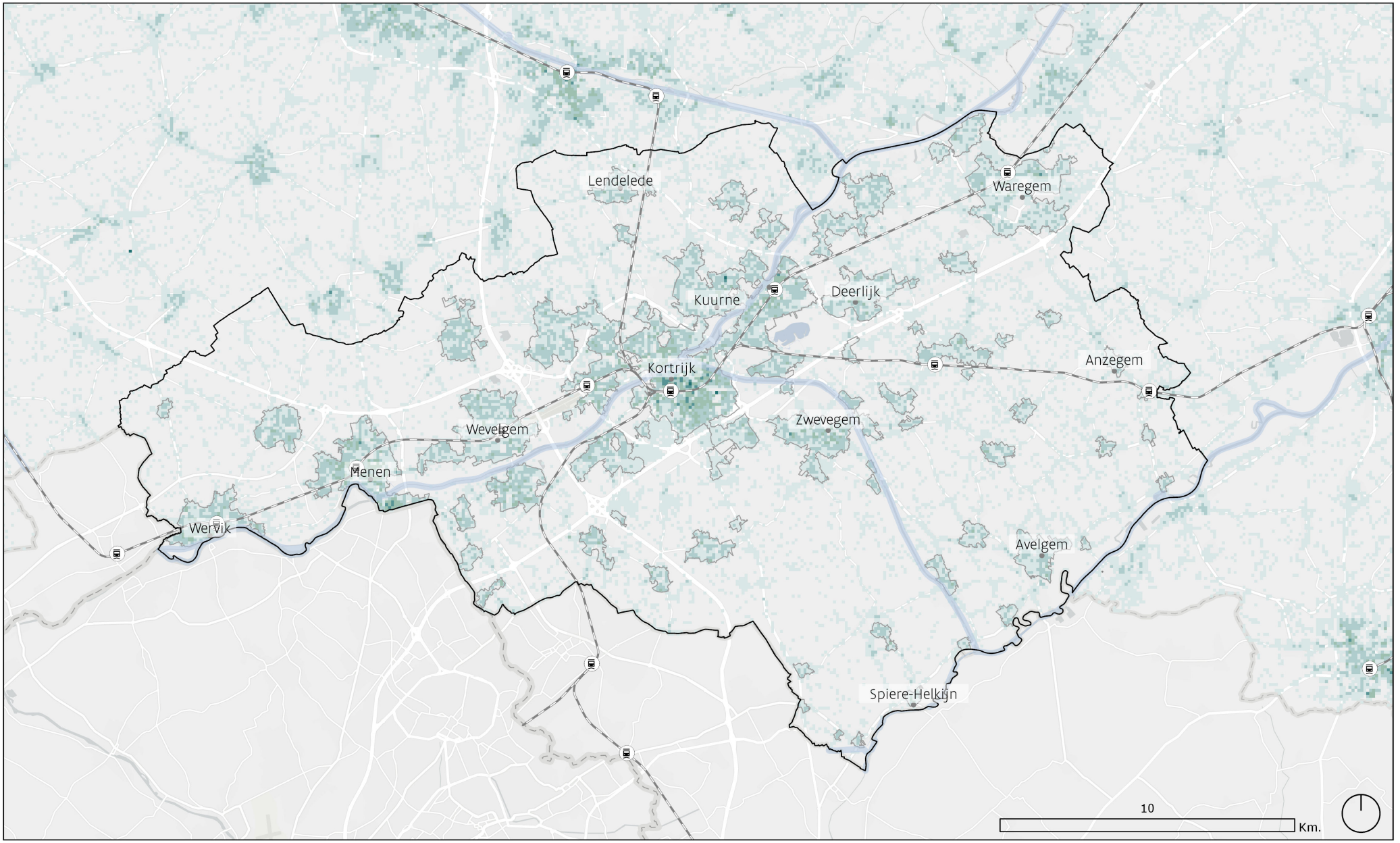
Kijken we naar de spreiding van de huishoudens over de regio dan zien we dat deze zich vooral situeren rond de stedelijke band. De dichtheden zijn hier hoog en sterk verspreid, kernen kunnen hier niet steeds onderscheiden worden. Ten zuiden van de stedelijke band zijn de dichtheden veel lager en komen kernen duidelijker naar voor. Ook in het oosten van de vervoerregio zijn de dichtheden lager en zijn de kernen van Wervik en Geluwe duidelijk waar te nemen.

Beroepsbevolking

In 2017 telde de potentiële beroepsbevolking van Zuid-West-Vlaanderen 193.579 personen. Volgens de prognoses zal de potentiële beroepsbevolking in Zuid-West-Vlaanderen met 1,9% afnemen tegen 2027 en met 3,7 tegen 2035. De doorstromingscoëfficiënt is de verhouding van de bevolking van 15 à 24 jaar tot de bevolking van 55 à 64 jaar en geeft weer of de instroom in de beroepsbevolking voldoende is om de uitstroom uit de beroepsbevolking op te vangen. Een coëfficiënt groter dan 100 kan als gunstig bestempeld worden. De doorstromingscoefficiënt lag begin 2007 nog hoger dan 100 in Zuid-West-Vlaanderen maar zakte daarna systematisch. In de prognosejaren wordt er eerst nog een verdere daling verwacht tot in de periode 2021-2023 om daarna weer toe te nemen, maar toch niet opnieuw boven 100 uit te komen. De coëfficiënt is en blijft in Zuid-West-Vlaanderen hoger dan in West-Vlaanderen en in het Vlaams Gewest. (Resoc & POM, 2018)

De demografische uitdagingen worden in de 'Socio-economische steekvisie voor Zuid-West-Vlaanderen' aangeduid als een belangrijke uitdaging. (Resoc, 2019)

De vergrijzing van de bevolking zal zich de komende decennia steeds meer laten voelen. De effecten hiervan vertalen zich o.a. in een toename van de zorgnoden en in een voelbare daling van de potentiële beroepsbevolking. Daartegenover zien we dat de braindrain stilaan aan het omkeren is tot een braingain met 25-29-jarigen die steeds vaker terugkeren naar de regio. Dit kan belangrijke consequenties hebben voor de aanpak van de mobiliteit in de regio. Terwijl ouderen steeds meer een specifieke doelgroep gaan uitmaken, moet de groep jonge werkende mensen zich vlot en veilig naar hun werk kunnen begeven.



Huishoudensdichtheid per hectare (RURA, 2013)

Vervoerregio Kortrijk
Kernen Kortrijk
Wateroppervlakte
Station (NMBS)
Spoorwegen
Huishoudensdichtheid per hectare
≤ 0
≤ 10
≤ 25
≤ 50
≤ 100
≤436

4.2 ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN

Bloeiende economie

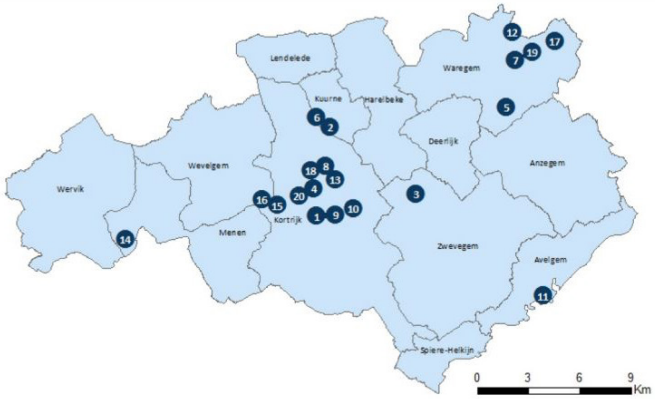
Eén van de grote sterktes van de regio die in de socio-economische streekvisie worden aangeduid is de hoge economische groei gebaseerd op investeringen in menselijk kapitaal, innovatie en kennis (endogene economische groei) en de hoge werkzaamheidsgraad (Resoc, 2019). Bepalend voor de economische groei van de regio is het aantal actieve (=btw-plichtige) ondernemingen. Dat aantal nam, net zoals in de rest van West-Vlaanderen, in tien jaar tijd toe met 20% (tot 28.300 bedrijven in 2016). In het Vlaamse Gewest lag deze groei nog iets hoger nl. 25% (Resoc & POM, 2018). De werkzaamheidsgraad bedroeg in 2016 in de vervoerregio Kortrijk 69,8%, wat betekent dat bijna 70% van de bevolking tussen 15 en 64 aan het werk was. Hiermee is de werkzaamheidsgraad in de vervoerregio Kortrijk vergelijkbaar met deze in West-Vlaanderen (69,5%) en hoger dan de werkzaamheidsgraad in het Vlaams Gewest (67,2%). In de periode 2006-2016 is de werkzaamheidsgraad in de regio bovendien gestegen met +3,9%. (Resoc & POM, 2018)

Technologische en kennisintensieve sectoren

De vervoerregio Kortrijk scoort goed op het vlak van tewerkstelling in de technologische en kennisintensieve sectoren. Zo zorgden de hoog- en middelhoogtechnologische industrie en de hoogtechnologische kennisintensieve diensten in 2015 samen voor 6,5% van de tewerkstelling in Zuid-West-Vlaanderen, wat meer is dan 5,5% in West-Vlaanderen en iets minder dan 6,8% in het Vlaams Gewest. Tegenover 2007 is er wel een opvallende verschuiving van de hoogtechnologische industrie (daling van -21%) naar de hoogtechnologische kennisintensieve diensten (stijging van +27,6%). Op het vlak van specialisatie springt vooral het domein van nieuwe materialen in het oog: ondanks een sterke daling situeert zich nog steeds 43,8% van de West-Vlaamse tewerkstelling en 47,5% van het aantal vestigingen in dit domein in Zuid-West-Vlaanderen. (Resoc, 2019)

Hoge tewerkstelling

In de periode 2006-2015 nam de totale werkgelegenheid in de vervoerregio Kortrijk met 2,5% toe. Deze groei was lager dan in West-Vlaanderen (+ 4,2%) en dan in het Vlaams Gewest (+7,4%). Zoals blijkt uit de kaart van de tewerkstellingsdichtheid wordt meer dan een derde van de totale werkgelegenheid in de vervoerregio gegenereerd in Kortrijk met 35,5%, gevolgd door Waregem met 15,8%. Op plaats drie en vier komen Menen en Wevelgem die elk zo'n 8,5% van de totale



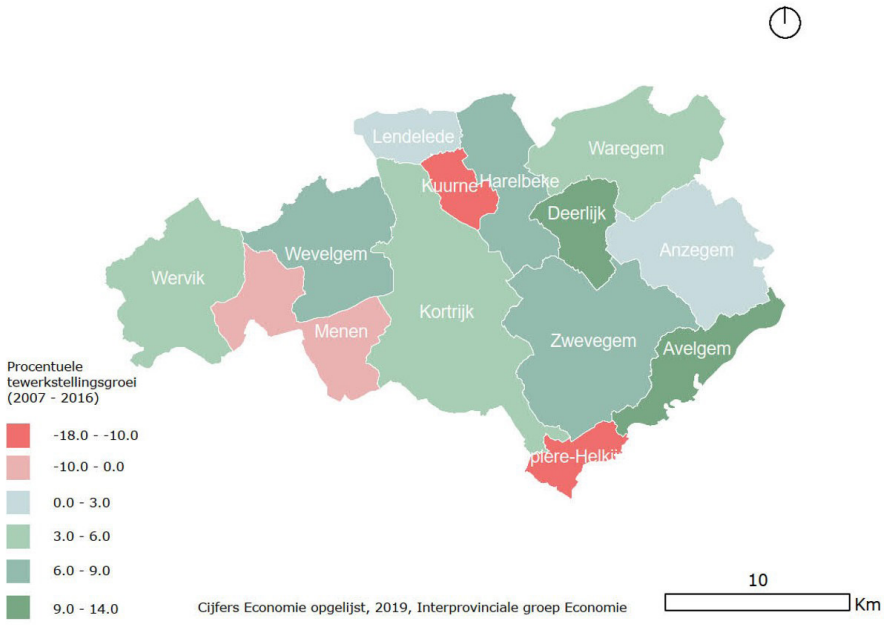
1	AZ GROENINGE	2.700-2.799 tew.	11	BALTA INDUSTRIES	700-799 tew.
2	WAAK-BW	1.800-1.899 tew.	12	ONZE LIEVE VROUW VAN LOURDES ZIEKENHUIS WAREGEM	600-699 tew.
3	NV BEKAERT	1.400-1.499 tew.	13	AGO INTERIM	600-699 tew.
4	SCHOLENGROEP 26 KORTRIJK	1.200-1.299 tew.	14	BW MENEN 'T VEER	600-699 tew.
5	TVH PARTS	1.200-1.299 tew.	15	MICHEL VAN DE WIELE	600-699 tew.
6	BARCO	1.200-1.299 tew.	16	ALPRO	600-699 tew.
7	KATHOLIEK SECUNDAIR ONDERWIJS WAREGEM - ANZEGEM - AVELGEM	900-999 tew.	17	GREENHOUSE	600-699 tew.
8	STAD KORTRIJK	900-999 tew.	18	KATHOLIEKE SCHOLENGROEP RHIZO	500-599 tew.
9	THUISHULP	800-899 tew.	19	STAD WAREGEM	500-599 tew.
10	KATHOLIEKE HOGESCHOOL VIVES ZUID	800-899 tew.	20	BPOST	500-599 tew.

Grootste werkgevers vervoerregio Kortrijk
Bron: RSZ, Afdeling DSA, POM West-Vlaanderen.

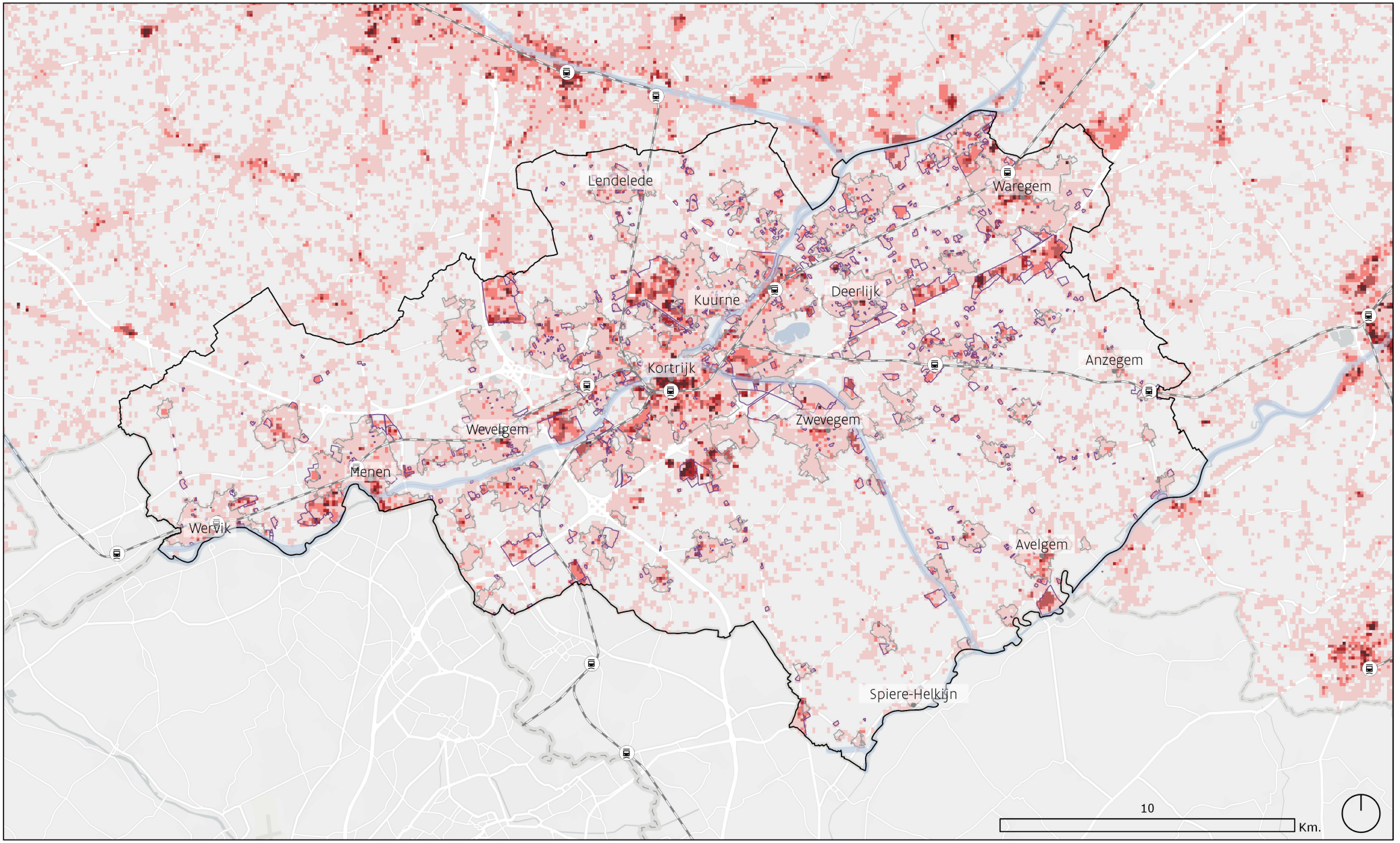
Zuid-West-Vlaamse werkgelegenheid vertegenwoordigen. (Resoc & POM, 2018)
In de periode 2006-2017 is het aantal vacatures met +42,1% fors gestegen in de vervoerregio Kortrijk. Het aantal ontvangen vacatures kende eerst een dalende trend om vanaf 2015 bijna exponentieel te stijgen. Deze stijging is evenwel kleiner dan in West-Vlaanderen (+49,0%) en in het Vlaams Gewest (+53,8%). Er waren slechts drie gemeenten met een minieme afname van het aantal ontvangen vacatures, namelijk Spiere-Helkijn, Avelgem en Kuurne. Omgekeerd waren de toenames in absolute cijfers het omvangrijkst in Waregem, Deerlijk en Wevelgem. (Resoc & POM, 2018)

In de periode 2006-2017 is het aantal niet werkende werkzoekenden in de vervoerregio Kortrijk gedaald met -15,4%, wat een sterke daling is in vergelijking met -10,5% in West-Vlaanderen en met -1,9% in het Vlaams Gewest. De werkloosheidsgraad daalde in dezelfde periode in de vervoerregio Kortrijk met -11,5%, met -9,3% in West-Vlaanderen en met -2,9% in het Vlaams Gewest. In de regio is er een grote variatie in de werkloosheidsgraad tussen de gemeenten. De gemeenten Lendelede en Anzegem kenden in 2016 een werkloosheidsgraad lager dan 4%, terwijl dit in de stad Menen boven de 8% lag. (Resoc & POM, 2018)

"De tewerkstellingsgroei en dalende werkloosheid in Zuid-West-Vlaanderen zullen de komende jaren worden gecombineerd met een afname van de bevolking op arbeidsleeftijd. Dat is een gevolg van de demografische context, waarbij de uitstroom van pensioengerechtigde werknemers niet volledig zal worden opgevangen door de instroom van jonge arbeidskrachten. De talentkrapte dreigt op termijn een rem te zetten op investeringen en delokalisatie in de hand te werken. Wanneer in de regio onvoldoende endogeen talent aanwezig is, moet de regio zijn rekruteringsratio verruimen en talent van buitenaf aantrekken." Om dit op te vangen wil Zuid-West-Vlaanderen zowel inzetten op een instroom van werknemers uit aanpalende regio's die een hogere werkloosheidsgraad kennen, zoals Noord-Frankrijk en Wallonië, als op arbeidsmigratie uit andere landen in en buiten Europa. (Resoc, 2019) Hierdoor zal de druk op de mobiliteit in de regio toenemen.



Procentuele tewerkstellingsgroei
Bron: Cijfers Economie opgelijst, 2019, Interprovenciale groep Economie



Tewerkstellingsdichtheid per hectare (RURA, 2013)

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

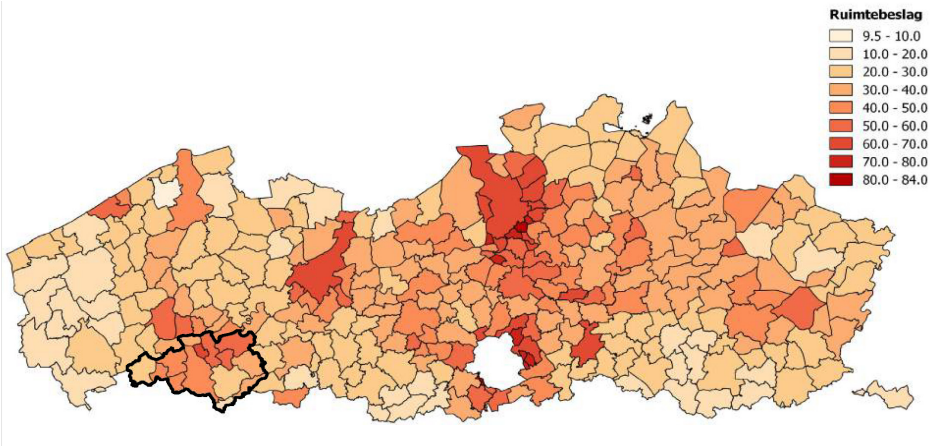
Tewerkstellingsdichtheid per hectare

- ≤ 0
- ≤ 10
- ≤ 25
- ≤ 50
- ≤ 100
- ≤ 1744

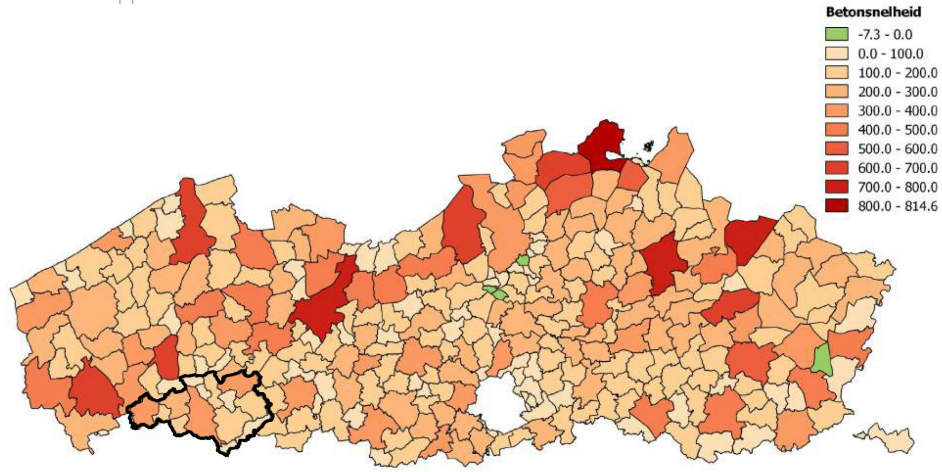
4.3 TOENEMENDE INNAME ONBEBOUWDE RUIMTE

Vlaanderen kent een zeer hoog ruimtebeslag. De betonsnelheid, de hoeveelheid open ruimte die verloren gaat, bedraagt 6 ha per dag, en ze neemt nog steeds toe. De steeds groter wordende versnippering van het landschap en verspreide bebouwing zorgt voor hoge infrastructuurkosten en voor meer auto-afhankelijkheid. Onze mobiliteit kan dan ook niet los gezien worden van onze ruimtelijke ordening. De effecten van de versnippering van onze ruimte en de verspreide bebouwing zal nog lang voelbaar zijn op onze nood aan infrastructuur, op de efficiënte inzet van ons openbaar vervoer en op ons verplaatsingsgedrag. Willen we ons verplaatsingsgedrag veranderen, zal ook een ruimtelijke shift noodzakelijk zijn.

Het grote ruimtebeslag is in Vlaanderen een probleem dat de laatste jaren steeds duidelijker naar voor komt. De strategische visie uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen heeft als doel om tegen 2040 naar een bijkomend ruimtebeslag te gaan van 0 ha. Ook in de Regiovisie wordt de ambitie geformuleerd om van de vervoerregio Kortrijk een ruimteneutrale regio te maken. Hiervoor worden verschillende korte termijn strategieën aangeduid zoals slim en meervoudig ruimtegebruik, duurzaam hergebruik en tijdelijk ruimte gebruik. De verschillende strategieën laten toe om spaarzaam om te gaan met de onbebouwde (bouw) gronden en om open ruimte te bewaren.



Betontoestand - indicator ruimebeslag (% totale oppervlakte), per gemeente (2013)
Bron: Betonrapport 2018



Betonevolutie - indicator betonsnelheid (m²/dag), gemiddelde per gemeente (2005-2015)
Bron: Betonrapport 2018

4.4 TOENAME VAN MOBILITEIT IN VLAANDEREN

Verkeer over de weg blijft groeien

Vooral de mobiliteit op de wegen kent een enorme groei. Het aantal voertuigkilometers op het wegennet in Vlaanderen van 54,5 miljard in 2005 tot bijna 60 miljard in 2016. Dit is een stijging van ruim 9% op ca. 10 jaar. In West-Vlaanderen is het totaal aantal gepresteerde voertuigkilometers op snelwegen in de periode 2015-2017 gestegen met +6,6%. De toename van de mobiliteit over de weg is groter bij het personenvervoer (+7,0%) dan bij het goederenvervoer (+4,6%). De stijging van het aantal gepresteerde voertuigkilometers op snelwegen ligt in Zuid-West-Vlaanderen beduidend hoger dan in het Vlaams Gewest dat een stijging van +2,9% optekent. (Resoc & POM, 2018) Deze algemene toenemende vraag naar mobiliteit en (goederen)vervoer kan grotendeels worden toegeschreven aan demografische en economische factoren. (zie voorgaande)

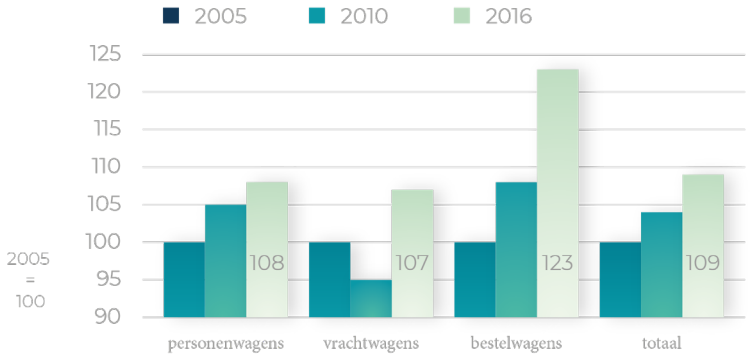
De auto blijft de dominante vervoersmodus

Hoewel de algemene mobiliteit toeneemt zien we vooral een sterke groei van het wegverkeer. In het personenvervoer blijft de auto de belangrijkste vervoersmodus en wijzigt de modale verdeling globaal genomen nauwelijks. Het aantal ingeschreven personenwagens steeg in de periode 2006-2017 in de vervoerregio Kortrijk met +12,6%. De regio kende hiermee een sterkere stijging in vergelijking met West-Vlaanderen (+11,4%) en het Vlaams Gewest (+10,1%) (Resoc & POM, 2018).

Impact Coronacrisis op verplaatsingen

Tijdens de recente coronacrisis werd telewerken sterk gepromoot en in sommige gevallen zelfs verplicht. De impact hiervan op het autowegennet was vooral in het begin van de quarantaine duidelijk voelbaar. Of op grote schaal thuiswerken een blijver zal zijn met voelbare impact op het verkeer op de weg is vandaag niet duidelijk. Het is dan ook van belang dit vanuit de vervoerregio op te volgen en mee te nemen in de verdere opmaak van het regionale mobiliteitsplan.

Tijdens de coronacrisis lanceerde onderzoeksgroep Mobi in samenwerking met de Vrije Universiteit Brussel een enquête over woon-werk verkeer (https://press.vub.ac.be/mobiliteit-na-covid-19-crisis). Hieruit bleek dat wandelen en fietsen tijdens de coronacrisis terrein winnen. Vooral elektrisch fietsen werd naar voor geschoven als grote winnaar, ten koste van openbaar vervoer.



Evolutie van het verkeer en vervoer in Vlaanderen (voertuigkilometers).
Bron: Mobiliteitsrapport 2019, MORA Mobiliteitsraad.

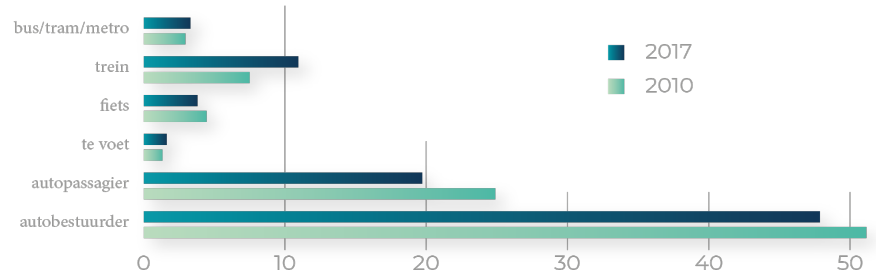
Bereikbaarheid meer en meer onder druk

De toename van het wegverkeer heeft gevolgen voor de belasting van de weginfrastructuur. De verzadiging van belangrijke verkeersassen is het afgelopen decennium sterk gestegen. Als gevolg van deze mobiliteitstoename komt vooral de bereikbaarheid van de economische poorten en van de stedelijke polen meer en meer in het gedrang. De toenemende congestie op ons wegennet wordt duidelijk geïllustreerd door de lengte en duur van de files op de Vlaamse snelwegen tussen 2012 en 2016. In de ochtendspits is de filelengte en -duur toegenomen met 24%, in de avondspits met 62%.

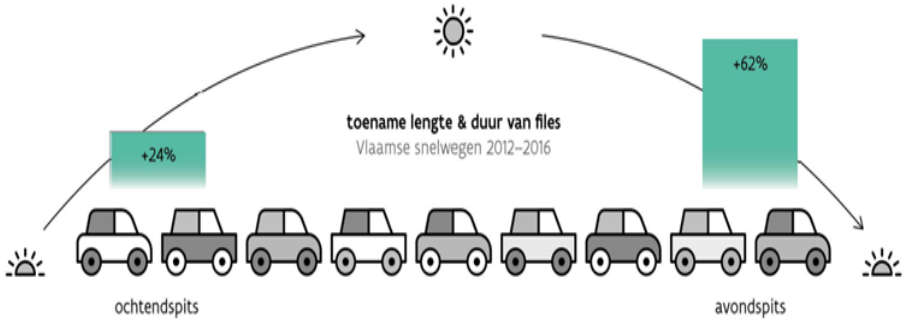
Het belang van de fiets neemt toe

Zowel voor lokale verplaatsingen als voor verplaatsingen op middellange afstanden neemt het gebruik van de fiets sterk toe. Door de technologische ontwikkeling van de elektrische fiets en speedpedelec, fiscale stimuli, toenemende congestie en een consistenter beleid rond fietsinfrastructuur in zowel kernen als op lange afstand (fietssnelweken en BFFN) zien we in en rond onze steden een zeer sterke stijging van het aantal fietsers en type voertuigen. Op jaarbasis komen er in België ongeveer 470.000 nieuwe fietsen de straat op (t.o.v. 400.000 in 2014), waarvan de helft nu al elektrisch is. Ook in het gebruik van de elektrische fiets zien we een verschuiving. Waar de gebruikers in 2015 nog voor 75% 55-plussers waren is dit in 2019 gedaald naar minder dan de helft. Ook jongere fietsers kiezen, voor het comfort, hoe langer hoe meer voor de elektrische fiets.

De uitdaging van de toekomst is om deze stijging vast te houden en er voor te zorgen dat onze infrastructuur het stijgende aantal en het grotere verschil aan snelheden en groottes van de fietsen blijvend aankan. Ook de link tussen fiets en openbaar vervoer kan enkel versterkt worden door investeringen in comfortabele en diefstalveilige fietsparkeerinfrastructuur, het vervoer van de fiets op trein en bus, … om de stijgende aantallen, maar ook stijgende waarde van elk individueel voertuig op te kunnen vangen.



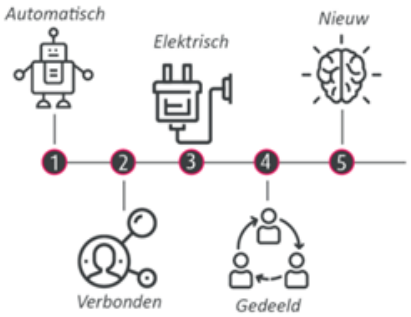
Modal split personenvervoer Vlaanderen, op basis van aantal afgelegde km per dag
Bron: Mobiliteitsrapport 2019, MORA Mobiliteitsraad.



Toename lengte en duur van files.
Bron: Mobiliteitsrapport 2019, MORA Mobiliteitsraad.

4.5 TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELING EN NIEUWE VORMEN VAN MOBILITEIT

Technologie heeft een steeds grotere invloed op onze samenleving. De alsmaar grotere rekenkracht van computers en steeds sneller mobiel internet zorgen voor een samenleving waarin 'alles' met elkaar wordt verbonden. Dat heeft ook invloed op hoe we ons verplaatsen. Er zijn vijf belangrijke ontwikkelingen die op ons afkomen: Automatisch, Verbonden, Elektrisch, Gedeeld en Nieuw.



Automatisch

Een van de ontwikkelingen is de opkomst van het automatisch vervoer. Hierbij gaat het niet alleen om de auto die steeds meer zaken zelf kan doen, maar ook de opkomst van zelfrijdende 'pods', het in treintjes rijden van vrachtauto's en openbaar vervoer zonder bestuurder. Het is moeilijk te voorspellen hoe snel ontwikkelingen precies gaan. Technisch kan er al heel veel, maar tegelijkertijd zijn er nog veel 'hobbels' te nemen voor wat betreft de toepassing in een complexe stedelijke omgeving, op juridisch terrein en voor wat betreft maatschappelijke acceptatie. Er wordt wereldwijd hard gewerkt aan de oplossingen voor de 'hobbels'. De impact van zelfrijdend vervoer hangt sterk af van de mate waarin het gaat om een private ontwikkeling (iedereen heeft een eigen zelfrijdende auto) of dat er sprake is van een gedeeld vervoermiddel. In het eerste geval leidt het mogelijk tot meer mobiliteit en in het tweede geval juist tot minder mobiliteit en minder ruimtebeslag.

Verbonden

De opkomst van snel mobiel internet maakt het mogelijk voor voertuigen om met elkaar te communiceren, met de infrastructuur, maar ook met andere verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld via hun smartphone). Deze verbondenheid zorgt ervoor dat we steeds beter weten hoe het mobiliteitsnetwerk op dit moment functioneert, doordat informatie vanuit voertuigen en mensen onderweg direct wordt doorgeven. Omgekeerd kunnen zij deze informatie weer ontvangen waardoor zij hun reis kunnen optimaliseren en op elkaar kunnen reageren (bijvoorbeeld een signaal dat je auto plaats moet maken voor hulpdiensten). Doordat we steeds meer verbonden zijn, wordt het ook mogelijk om mensen zeer gericht meer een advies op maat te geven en tegelijkertijd de prestaties op netwerkniveau te verhogen. Zo gebruiken we onze vervoersnetwerken efficiënter. Tegelijk schuilen hier nieuwe problemen: de slimme navigatie houdt geen rekening met onze wegencategorisering en zorgt voor ongewenst doorgaand verkeer door kernen en woonwijken.

Elektrisch

Het verbeteren van de luchtkwaliteit in onze steden en het terugdringen van de uitstoot van CO_2 staat hoog op de politieke agenda. Hierdoor is er een sterk toenemende behoefte aan schoner vervoer. Elektrisch vervoer met accu of waterstof lijkt de grootste kanshebber om hieraan te voldoen, omdat veel publieke en private partijen al volop investeren. De omslag naar elektrisch vervoer heeft invloed op ons mobiliteitsgedrag, doordat bijvoorbeeld autorijden goedkoper wordt of we met een e-bike veel grotere afstanden kunnen afleggen. De invloed op onze energievoorziening en de behoefte aan laadinfrastructuur of waterstof-tankstations is mogelijk nog veel groter.

Gedeeld

Informatie over beschikbaarheid van vervoersmiddelen maken het steeds makkelijker om vervoersmiddelen te delen, en voor het gebruik ervan te betalen. Ook kunnen allerlei mobiliteitsopties worden aangeboden onder één paraplu (Mobility-as-a-Service). Het gaat hierbij om het samen maken van een verplaatsing en het na elkaar gebruiken van hetzelfde vervoermiddel. De voordelen van het delen zijn lagere kosten voor de gebruiker, meer keuze uit vervoermiddelen en minder ruimtebeslag. Gedeelde mobiliteit lijkt vooralsnog vooral interessant voor mensen die nu nog geen auto hebben of als vervanger van een tweede auto. Het aantal gedeelde mobiliteitsdiensten dat actief is in Vlaanderen en Brussel is op tien jaar tijd exponentieel gegroeid. Het aantal gebruikers kende een constante groei. Gedeelde mobiliteit is daarbij niet louter meer een grootstedelijk fenomeen. Ook kleinere steden en gemeenten promoten het gebruik van deelsystemen zoals Cambio en BlueBike. In de vervoerregio

Kortrijk zijn er al verschillende steden en gemeenten die gebruik maken van deelsystemen nl. Kortrijk, Waregem, Kuurne, Harelbeke en Wevelgem. Daarnaast biedt de intercommunale Leiedal vandaag reeds deelfietsen aan in het kader van de testkaravaan en heeft ze een project lopende rond subsidies voor intergemeentelijk fietsdeelsystemen.

Tevens is onder begeleiding van Leiedal een intergemeentelijk bestek uitgeschreven om de regionale uitrol van deelwagens te versnellen, ondersteund door een regionale communicatiecampagne. Via deze projecten heeft Leiedal ervaring opgebouwd rond deelsystemen. Indien de gemeenten van de vervoerregio hiervoor vragende partij zijn, kan Leiedal een rol opnemen in de verdere uitrol van een regionaal deelsysteem.

4.6 KLIMAATUITDAGINGEN

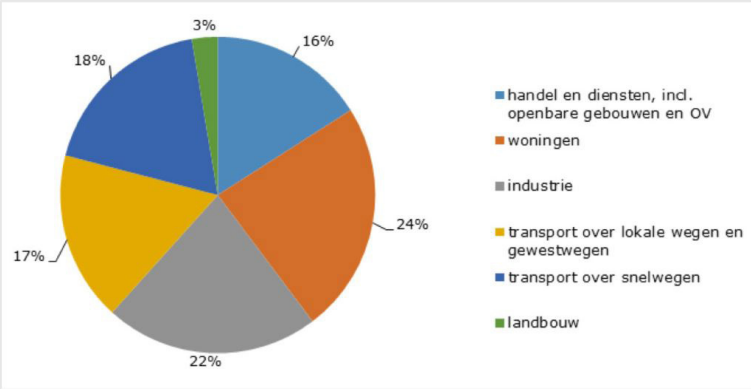
Verschonen van mobiliteit

Ons mobiliteitssysteem heeft een belangrijk aandeel in de totale NOx en CO_2-uitstoot. Volgens het IPCC-rapport uit 2007 droeg transport in 2004 voor 13,1% bij aan de toename van de broeikasgassen (in CO_2-equivalenten) bij een vergelijking van alle economische sectoren. Volgens het rapport uit 2016 met cijfers uit 2010 bedroeg het aandeel transport 14%.

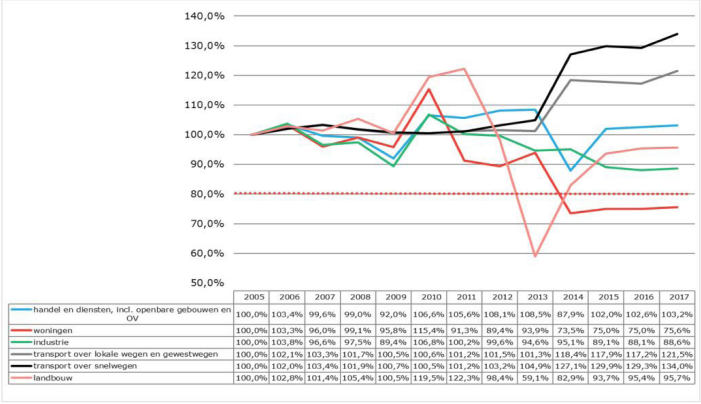
Transport is verantwoordelijk voor 21,7% van de broeikasgassen in Vlaanderen (MIRA-rapport, 2017). Wegtransport is bovendien één van de weinige sectoren waar de hoeveelheid emissies nog steeds stijgt. In 2017 is in de vervoerregio Kortrijk is 35% van de CO_2 uitstoot te wijten aan transport over lokale wegen, gewestwegen en snelwegen. Tussen 2005 en 2017 is de CO_2 uitstoot ten gevolge van transport over lokale wegen en gewestwegen gestegen met 21,5% en ten gevolge van het transport over snelwegen, is de CO_2-uitstoot gestegen met +34%.

Bovenop het verschonen van mobiliteit is het verminderen van het aantal gereden voertuigkilometers dan ook een belangrijke focus om naar een duurzamere mobiliteit te streven.

Figuur 12.2.1: CO_2-uitstoot per sector (tCO_2%) in 2017



Figuur 12.2.2: Evoluties CO_2-uitstoot per sector (tCO_2%), 2005-2017



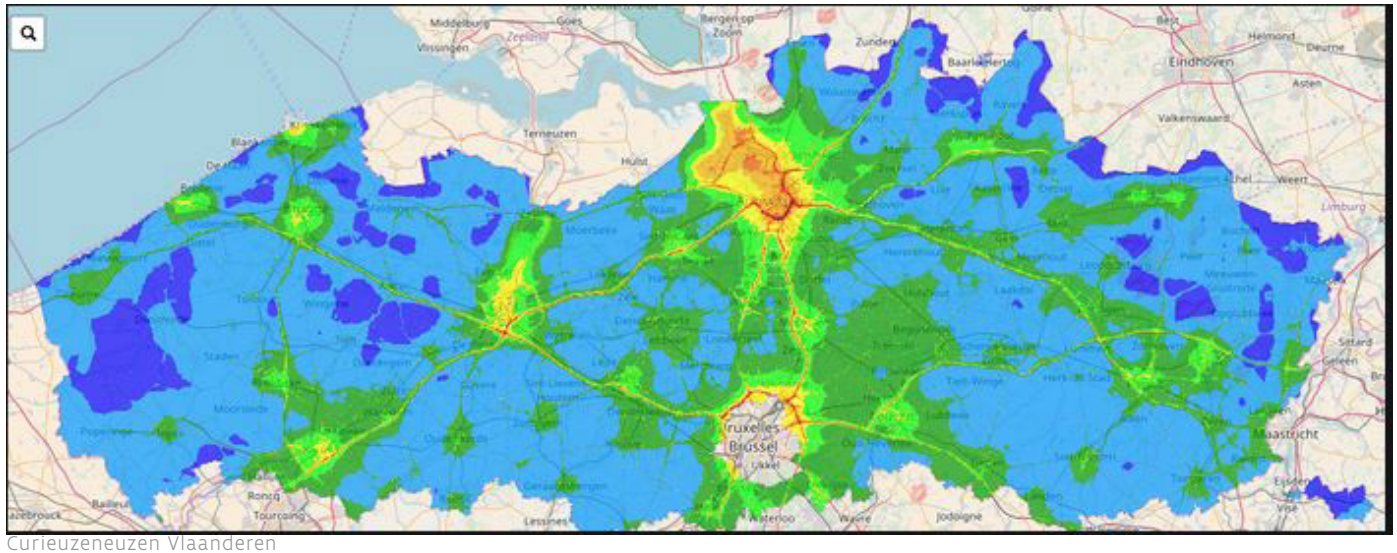
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
handel en diensten, incl. openbare gebouwen en OV	100,0%	103,4%	99,6%	99,0%	92,0%	106,6%	105,6%	108,1%	108,5%	87,9%	102,0%	102,6%	103,2%
woningen	100,0%	103,3%	96,0%	99,1%	95,8%	115,4%	91,3%	89,4%	93,9%	73,5%	75,0%	75,0%	75,6%
industrie	100,0%	103,8%	96,6%	97,5%	89,4%	106,8%	100,2%	99,6%	94,6%	95,1%	89,1%	88,1%	88,6%
transport over lokale wegen en gewestwegen	100,0%	102,1%	103,3%	101,7%	100,5%	100,6%	101,2%	101,5%	101,3%	118,4%	117,9%	117,2%	121,5%
transport over snelwegen	100,0%	102,0%	103,4%	101,9%	100,7%	100,5%	101,2%	103,2%	104,9%	127,1%	129,9%	129,3%	134,0%
landbouw	100,0%	102,8%	101,4%	105,4%	100,5%	119,5%	122,3%	98,4%	59,1%	82,9%	93,7%	95,4%	95,7%

Bron: Leidal, CO_2BAROMETER 2005-2017, Regio Zuid-West-Vlaanderen (mei 2018)

Groeiende aandacht voor gezondheid en levenskwaliteit

Maatschappelijk neemt het belang van gezondheid toe. Dit uit zich niet alleen in een groeiend belang van actieve recreatie zoals lopen en fietsen, maar ook in een hoger belang van actieve mobiliteit in het utilitaire verkeer. Tegelijkertijd neemt hierdoor de maatschappelijke acceptatie van slechte luchtkwaliteit of verhoogde risico's af. De Mobiliteitsraad merkt op dat op het vlak van bewustwording er veel veranderd is tussen 2009 en 2019. Acties zoals Curieuzeneuzen hebben de impact van de luchtkwaliteit op de gezondheid wijd verspreid. Ook de toenemende burgerbewegingen blijven elementen als mobiliteit en de gezondheidsimpact ervan onder de aandacht brengen. Deze trends lijken ook naar de toekomst toe in belang toe te nemen.

Intercommunale Leiedal maakte reeds in 2018 het Klimaatmanifest Zuid-West-Vlaanderen op. Ook de Regiovisie (Contrei) werd in dat jaar uitgebracht en bevat verschillende klimaatambities. Momenteel werkt de intercommunale een oefening uit die concrete doelstellingen rond de verschillende ambities moet definiëren. Ook aan de ambitie bereikbaar en nabij, het meest relevant binnen de vervoerregio, worden op vandaag objectieven gekoppeld die verder moeten worden meegenomen bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan.



Curieuzeneuzen Vlaanderen
Bron: curieuzeneuzen.be

4.7 MEER INITIATIEVEN UIT DE SAMENLEVING

Burgers nemen steeds vaker zelf het initiatief en organiseren zich in netwerken. Dit zien we in de verschillende mobiliteits-, milieu- en energiecoöperatieven (Partago, Dégage, Battmobiel, GroenRand, Ecopower, Pajopower, Stroomvloed,.... Ook bedrijven komen met nieuwe duurzame mobiliteitsconcepten, bijvoorbeeld aan de onderkant van de OV-markt (de deelfietsen, -steps en -scooters), in de parkeerwereld (4411), MaaS-aanbieders (Olympus, Whim, Mobiflof, KBC,... of in de vorm van autodeelsystemen (Cambio, Poppy, Stapp-in,...).
Een voorbeeld van een lokaal initiatief in de regio is Vlaskracht. Dit is een burgercoöperatie voor duurzame energie. Zijn staan o.a. in voor het voorzien van deelwagens, in samenwerking met Coopstroom, binnen een aantal gemeenten in de vervoerregio (Stasegem en Zwevegem).

Daarnaast zijn de voorbije jaren zijn in een aantal belangrijke mobiliteitsdossiers (lokale) burgerbewegingen op het voorfront getreden. Enkele bekende voorbeelden van burger¬bewegingen de voorbije jaren zijn Ringland, Ademloos en stRaten-generaal (Antwerpse mobiliteitsproblematiek en het Oosterweeldossier) en ViaduKaduk (E17 in Gent/ Gentbrugge). In onze vervoerregio werd in het kader van het GRUP K-R8 de lokale actiegroep De Kortrijkse burgerbeweging E17-R8 opgericht.

Initiatieven uit de samenleving vragen een meer faciliterende overheid. Een overheid waarbij samenwerking met en ruimte voor burgers, bedrijven en instellingen centraal staat. Wel blijft de overheid verantwoordelijk voor het maken van strategische keuzen voor de langere termijn. Bedrijven en instellingen vragen bovendien van de overheid om een dergelijke visie langjarig vast te houden om zo houvast te bieden en synergie te borgen. Dus duidelijke kaders voor de lange termijn, daarbinnen de samenleving ruimte geven en maximaal faciliteren.

4.8 REGIONALE SAMENWERKING

Concurrerende stedelijke regio's in Europa

De werkgelegenheid is onder andere door schaalvergroting van voorzieningen en het ontstaan van de kenniseconomie steeds sterker in de grotere steden geconcentreerd. Dit doet zich niet alleen in Vlaanderen voor, maar is ook internationaal een trend. Stedelijke regio's concurreren wereldwijd, waardoor het nodig is de agglomeratiekracht van de steden in heel Vlaanderen te versterken. Vanuit oogpunt van mobiliteit betekent dit een groei van vervoer tussen de steden en een groei van de vervoersaantallen op knooppunten en de centraal gelegen infrastructuur. Vanuit de omliggende gebieden groeit het vervoer van en naar de stad. Algemeen neemt de gemiddelde verplaatsingsafstand door deze trend nog steeds toe.

In 2016 kende het arrondissement Kortrijk een inkomende grensarbeid van 5.689 personen en een uitgaande grensarbeid van 448 personen met Frankrijk. Hiermee vertegenwoordigde de regio 83,7% van de inkomende en 54,8% van de uitgaande grensarbeid Frankrijk/West-Vlaanderen. In de periode 2006-2016 nam de inkomende grensarbeid vanuit Frankrijk zelfs toe met +66,7% in het arrondissement Kortrijk. Die stijging is aanzienlijk groter dan in West-Vlaanderen (+48%) en in het Vlaamse Gewest (+43,8%). (Resoc & POM, 2018) Vanuit de 'Socio-economische streekvisie Zuid-West Vlaanderen' wordt er voor gepleit om hier bewust op in te zetten met het oog op het opvangen van mogelijke tekorten van arbeidskrachten ten gevolge van de veroudering van de beroepsbevolking en de mogelijks onvoldoende instroom van jonge arbeidskrachten.

Samenwerking over gemeentegrenzen heen

Door de snelle technologische evoluties en tendensen in de mobiliteits-, logistieke en energiesector worden lokale overheden geconfronteerd met nieuwe uitdagingen die vroeger enkel stedelijk of zelfs op landelijk niveau uitgebouwd werden. Lokale energieproductie via zon en vooral wind, hebben sterke invloed op lokale dynamieken. De uitbouw van specialisme in elk van deze domeinen is voor vele gemeenten onmogelijke. De innovaties vragen een snelle en wendbare overheid, maar ook om samenwerking over gemeentegrenzen heen.

Door de toenemende complexiteit van wetgeving, schaalgroottevoordelen, de stijgende mobiliteit van burgers en de dalende lokale inbedding van ondernemers en instellingen werken lokale overheden meer dan in het verleden samen rond maatschappelijke uitdagingen. We zien dit enerzijds in de publieke sector met groter wordende politie- en brandweerzones, de samenwerkingen in (afval-) intercommunales, gemeenschappelijke voorzieningen zoals zwembaden die gebouwd worden en de clustering van ziekenhuizen volgens zorggebieden etc.

Ook de visie en uitwerking van rond ruimtelijke- en mobiliteitsuitdagingen wordt meer en meer over gemeentegrenzen heen georganiseerd. De keuze van gemeente x rond de inplanting van vb een KMO-zone of industrieterrein of het vestigingsbeleid van baanwinkels op het grondgebied heeft directe impact op de randgemeenten. Ook minder grootschalige ingrepen zoals een circulatieplan of de knip van een straat zullen door de grote verkeersdruk meer en meer in samenspraak genomen worden.

Ook rond het aantrekken van (aan te besteden) diensten en private investeerders zijn schaalgroottekansen belangrijk, dit kan positief beïnvloed worden door samenwerking over gemeentegrenzen heen. Zo is er voor de private ondernemer zekerheid over een groter werkingsgebied, wordt er een netwerk uitgerold en kan de praktische organisatie voor verschillende gemeentes gebundeld worden. Zowel rond mobiliteitsdiensten, grotere investeringsprojecten zoals vrije tijds- en sportinfrastructuur, groenonderhoud, logistieke- en energieprojecten is er een toenemende samenwerking over gemeentegrenzen heen.

Onder impuls van intercommunale Leiedal is er in de vervoerregio Kortrijk reeds een sterke samenwerking over de gemeenten op vlak van onder andere ruimtelijke planning. Met de invoering van de vervoersregio geeft Leidal aan dat deze verder kan worden uitgebouwd op vlak van mobiliteit.

5

ANALYSE

In de vorige hoofdstukken hebben we de netwerken en het mobiliteitsgedrag besproken. In onderstaande analyses toetsen we beide ten opzichte van elkaar af. We wegen aanbod en vraag en gaan na hoe goed de huidige vervoersnetwerken scoren. Zo detecteren we extra knelpunten en opportuniteiten. De belangrijkste resultaten van bovenstaande hoofdstukken en de analyses en conclusies uit in de regio reeds bestaande studies zijn opgenomen in enkele synthesekaarten.

5.1 MOBILITEIT EN RUIMTE

Ruimtelijke dynamiek beïnvloedt mobiliteit. Deze historische waarheid was al bekend bij de Romeinen. Denk maar aan de aanleg van heerwegen die nieuw veroverde gebieden moesten verbinden met Rome om veilige handelsroutes te creëren. Het omgekeerde is echter ook waar. Mobiliteit produceert ruimte. Goed bereikbare gebieden zijn aantrekkelijker om te wonen, werken, shoppen, ... Verder zijn gebouwen als stations, tankstations, fietsherstelplaatsen nevenproducten van een toegenomen (collectieve) mobiliteit.

Mobiliteit wordt nog maar recent gezien als een op zichzelf staand studiegebied. Niet zo heel lang geleden was mobiliteit het kleine broertje van ruimtelijkheid. Mobiliteitsstudies werden opgemaakt om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren en de bereikbaarheid te garanderen. Mobiliteit was historisch een 'dienend' vakgebied.

Het huidige ruimtegebruik, mede mogelijk gemaakt door de traditionele benadering van mobiliteit, botst echter op zijn limieten. Verspreide bebouwing en doorgedreven verdichting tonen de eindigheid van het Vlaamse grondgebied aan en leggen een grote last op mobiliteitsstructuren die al even meegaan. De gevolgen hiervan zijn toenemende congestie en verschraling van de open ruimte.

Tegenwoordig is een integrale afstemming tussen beide domeinen een must. Om zowel het Vlaamse landschap als de verkeerskundige situatie te ontlasten bestuderen we ze samen volgens een geïntegreerde aanpak.

Specifiek voor de vervoerregio Kortrijk vallen de ruimtelijke structuren samen met de verkeerskundige. Dit fenomeen werd reeds beschreven in Regiovisie (Hoofdstuk 3.2) en komt ook in deze nota uitgebreid naar voor. Het bewerkstelligen van de modal shift, een belangrijke ambitie van de vervoerregio, vergt een shift inzake mobiliteit én ruimtelijkheid. Elke analyse die in dit hoofdstuk gemaakt wordt heeft een tastbaar ruimtelijk aspect. Hiermee willen we in deze oriëntatienota de basis leggen voor een gezonde relatie tussen ruimte en mobiliteit bij de opmaak van het regionale mobiliteitsplan.

Naast het onlosmakelijke verweven zijn van ruimte en mobiliteit, maken ook de aspecten klimaat en leefbaarheid onderdeel van de noodzakelijke geintegreerde aanpak voor het regionale mobilitietsplan. Als het fietsnetwerk kan helpen om de uitbouw van het blauw-groene netwerk in de regio uit te bouwen, dan moeten we die kans grijpen. Inzetten op klimaat en leefbaarheid kan de ambitie van het regionaal vervoersplan, namelijk komen tot een geïntegreerd verhaal tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling, nog kracht bij zitten.

In dit hoofdstuk is geen alleenstaande analyse opgenomen tussen mobiliteit als geheel en ruimte. We nemen het aspect ruimte mee in de analyse van elke transportmodus. Op deze manier onderstrepen we het gelijktijdig landschap van de vervoerregio als troef en bekomen we een omvattende, geïntegreerde en duurzame oriëntatienota.

5.2 FIETS

Fietsnetwerk en vervoersstromen

Om de performantie van het fietsnetwerk te testen ten opzichte van de werkelijke vervoersvraag, toetsen we de gewenste netwerken van fietssnelwegen en BFF af met de vervoersrelaties uit hoofdstuk 3. Daarbij gaan we na of elke vervoersrelatie met een bepaald aantal verplaatsingen per dag voorzien is van een gepaste fietsverbinding in het huidige netwerk. Voor vervoersrelaties tussen deelgemeenten met een afstand tussen 5 en 30 km en een waarde hoger dan 1000 verplaatsingen per dag nemen we voor deze analyse aan dat deze het potentieel hebben voor een fietssnelweg. Herkomst-bestemmingsrelaties tussen deelgemeenten met een afstand tussen 5 en 30 km en een waarde tussen 500 en 1000 verplaatsingen per dag moeten - binnen het kader van deze analyse - gedekt worden door een BFF-route (of een fietssnelweg).

Deze analyse theoretishe oefening en houdt geen rekening met de vooropgestelde maaswijdte van het fietssnelwegennet en BFF. Doelstelling is om de verbindingen te selecteren woorvoor op basis van de potentiële bijkomende verbindingen, of een opwaardering van de verbinding moet worden afgewogen. In de volgende fasen van het regionale mobiliteitsplan moet de vraag worden gesteld of deze wenselijk zijn.

Uit deze analyse komen verschillende relaties tussen deelgemeenten naar voor die niet verbonden zijn met een fietssnelweg, terwijl daar wel voldoende potentieel voor is volgens het totaal aantal verplaatsingen tussen de deelgemeenten. Sommige van deze relaties zijn reeds opgevangen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, andere kunnen als een missing link worden beschouwd in het gewenste fietsnetwerk, zoals Kortrijk naar Vichte; van Vichte naar Waregem, Harelbeke en Kortrijk en Waregem naar Ingooigem. Ook relaties met locaties buiten de vervoerregio werden geanalyseerd. Daaruit blijkt dat de verbindingen naar Moeskroen vanuit Zwegegem en naar Roeselare vanui Wevelgem; voldoende potentieel hebben voor een fietssnelweg en niet zijn opgevangen door het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

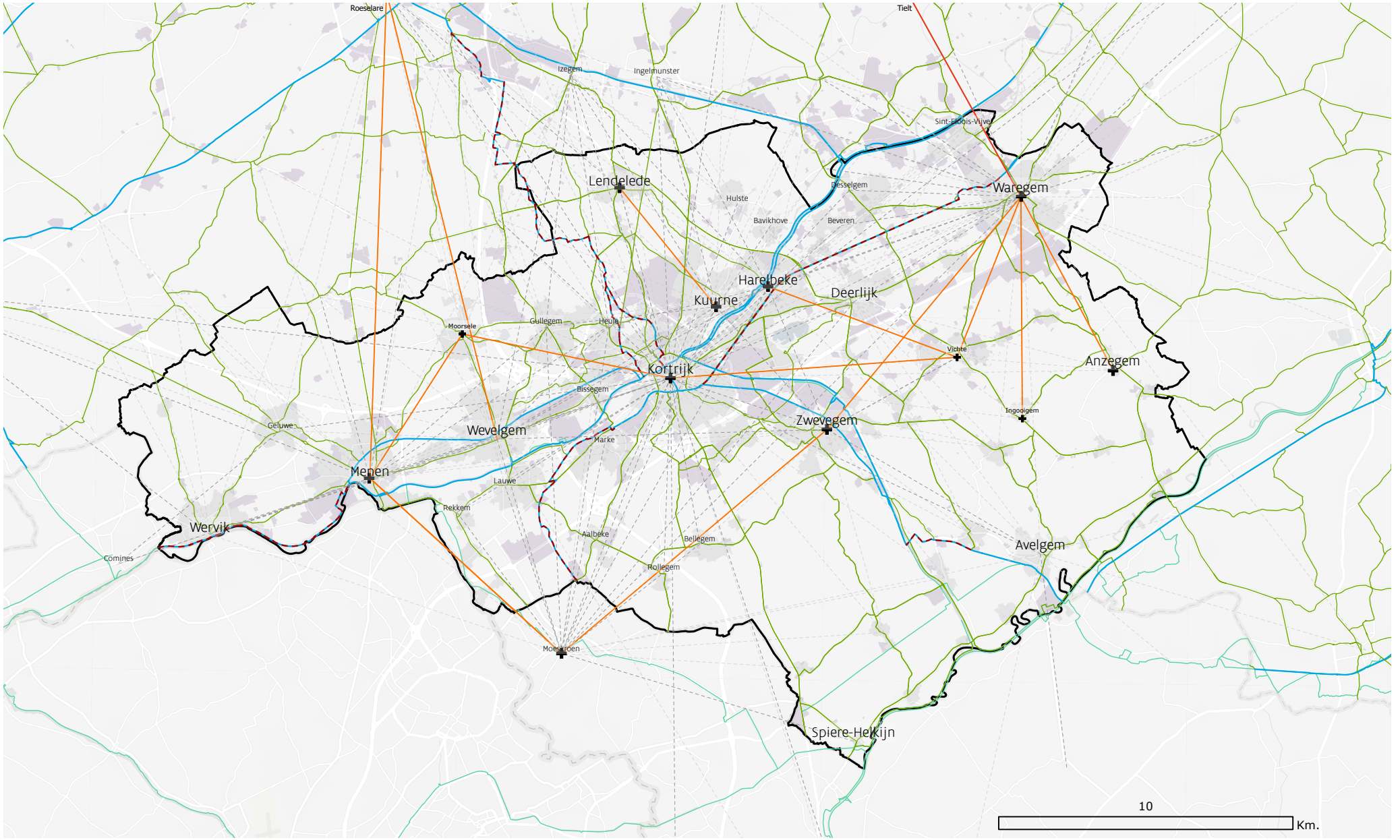
De kaart op de volgende pagina visualiseert onder meer deze potentiële betenisvolle relaties voor het fietsnetwerk. Het gaat hierbij om een theoretische oefening waarbij niet al deze potentiële relaties zullen geselecteerd worden voor verdere uitwerking. Zo is het bijvoorbeeld niet langer mogelijk om de relatie tussen Roeselare en Menen te faciliteren langsheen de spoorwegbedding.

Omgekeerd geredeneerd zijn er in vervoerregio Kortrijk geen fietssnelwegen die wel werden aangelegd of gepland maar in feite weinig onderbouwd worden door een voldoende sterke vervoersrelatie en vervoersvraag voor functionele verplaatsingen.

Ook voor het BFF kan deze analyse gemaakt worden. Het BFF covert bijna alle belangrijke vervoersrelaties tussen deelgemeenten zonder verbindingen te bevatten waarvoor de functionele vervoersvraag te laag is. Wel valt op dat de kernen van Hulste, Bavikhove en Beveren de enige zijn die niet over een directe aansluiting op het BFF beschikken. Voor de ontsluiting van Hulste en Bavikhove geeft Harelbeke aan dat een lokale fiets-as is geselecteerd in functie van deze ontsluiting. Verder is het BFF goed vervlochten met het fietssnelwegennet en beschikt het over een duidelijke verfijnende structuur van de maaswijdte van de fietssnelwegen zodat bijna de hele regio een goede aansluiting heeft op het functionele fietsnet.

Type fietsverbinding	Afstandsvereiste	Vereist aantal verplaatsingen
Fietssnelweg	5-30 km	> 1000
BFF	5-30 km	500-1000
Lokale fietsroute	0-5 km	Afhankelijk van locatie

Aftoetsingskader fietsnetwerk ten opzichte van netwerkrelaties



Aftoetsing van fietssnelwegen en BFF ten opzichte van HB-relaties

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Fietssnelweg - FOS
- Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF)
- RAVEL & Veloroutes (Wallonie)
- Ongerealiseerde fietssnelwegen (FietsScan 2019)
- H/B-relaties: min. afstand 5km & waarden >1.000
- H/B-relaties: min. afstand 5km & waarden tussen 500 - 1.000
- Ontbrekende fietsverbinding hoofdgemeenten - opgevangen in BFF
- Ontbrekende fietsverbinding hoofdgemeenten

Fietsnetwerk, magneten en voorzieningen

Naast de analyse ten opzichte van de herkomst/bestemming-relaties (H/B-relaties), kunnen we de performantie van het fietsnetwerk ook testen door de fietsroutes te vergelijken met de magneten en voorzieningen uit hoofdstuk 3. Daarvoor gaan we voor elke magneet van een bepaalde categorie en voor elke voorziening van een bepaald niveau na of die voldoende dicht in de buurt van een gepaste fietsroute liggen. Voor magneten van categorie 1 tot en met 4 (met een ritproductie hoger dan 10.000) en voor voorzieningen van niveau I tot en met III (internationale, interregionale en regionale voorzieningen) nemen we voor deze analyse aan dat die zich 'minstens' binnen een afstand van 800 m van een fietssnelweg moeten bevinden. Magneten van categorie 5 en 6 (met een ritproductie van 1.000-10.000) en voorzieningen van niveau IV (bovenlokale voorzieningen) moeten - binnen het kader van deze analyse - binnen een afstand van 500 m van een BFF-route liggen of binnen een afstand van 800 m van een fietssnelweg.

Het valt op dat het fietsnet lang niet alle magneten en voorzieningen met een gepaste fietsroute bedekt. Opvallend is de concentratie aan belangrijke magneten en voorzieningen ter hoogte van Hoog-Kortrijk die gemist worden door het fietssnelwegennetwerk. Verder bevinden zich langs de Leie, over de hele regio maar vooral ten noorden van de waterweg, magneten van categorie 3 die niet voldoende dicht bij een fietssnelweg liggen. Opdat het netwerk aan fietssnelwegen een voldoende grote maaswijdte zou hebben, is een bijkomende fietssnelweg parallel aan de Leie niet aan de orde. Ook voorzieningen zoals het recreatiedomein De Gavers, Gaverzicht en Molecule worden niet voldoende afgedekt. Daarnaast worden een aantal belangrijke voorzieningen en magneten niet voldoende gecoverd ten zuiden van Waregem, de opstart van een fietsverbinding tussen Waregem en Kruisem biedt hier mogelijk soelaas. Magneten categorie 5 en voorzieningen niveau 4 komen sporadisch en verspreid voor op de kaart. Zij vallen buiten de vooropgestelde maaswijdte van het BFF.

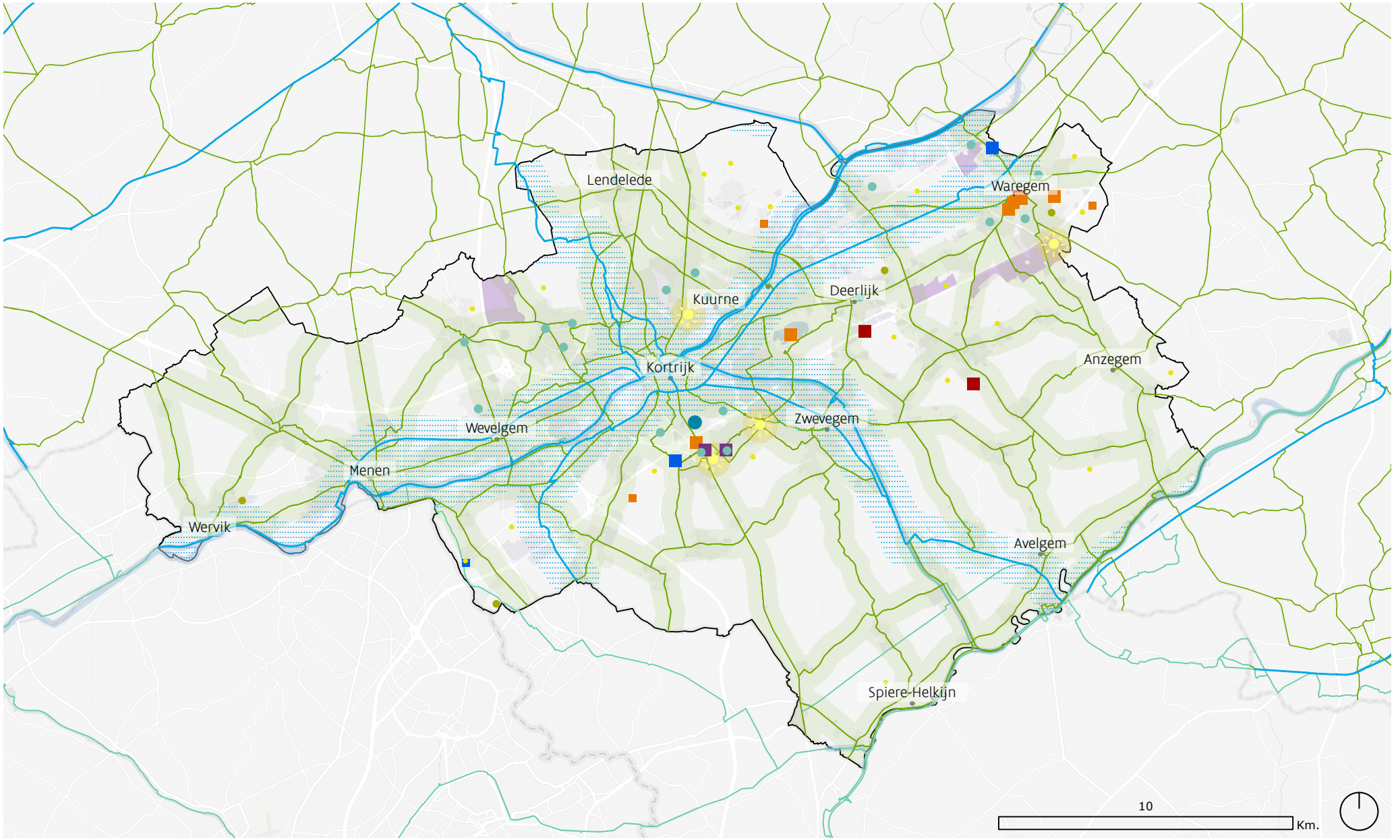
Naast deze aftoetsing met de magneten is er ook een toets gedaan of alle regionale bedrijventerreinen en de belangrijke ontwikkelingspolen gelegen zijn langsheen een fietssnelweg. Uit deze analyse komt ook, analoog als voor de analyse van de magneten, de ontwikkelingspool Hoog-Kortrijk naar voren. Daarnaast kan worden vastgesteld dat de regionale bedrijventerreinen Waregem Nijverheidslaan/Vijverdam, Heule-Kuurne en Gullegem-Moorsele niet zijn gelegen langsheen een fietssnelweg.

Ook deze analyse is een theoretishe oefening., bedoeld om mogelijke aandachtspunten in het wensnet naar voren te brengen.

Magneten–categorie en ritproductie	Vereiste fietsverbinding	Maximale afstand
1 (> 60.000)	Fietssnelweg	800 m
2 (40.000-60.000)	Fietssnelweg	800 m
3 (20.000-40.000)	Fietssnelweg	800 m
4 (10.000-20.000)	Fietssnelweg	800 m
5 (5.000-10.000)	BFF	800 m/ 500 m
6 (1.000-5.000)	BFF	800 m/ 500 m
7 (< 1.000)	Fietssnelweg/BFF/Lokale route	Afhankelijk van locatie

Voorzieningen–niveau	Vereiste fietsverbinding	Maximale afstand
I (internationaal)	Fietssnelweg	800 m
II (interregionaal)	Fietssnelweg	800 m
III (regionaal)	Fietssnelweg	800 m
IV (bovenlokaal)	Fietssnelweg/BFF	800 m/ 500 m
V (lokaal)	Fietssnelweg/BFF/Lokale route	Afhankelijk van locatie

Aftoetsingskader fietsnetwerk ten opzichte van voorzieningen



Kaart Fietsnetwerk magneten en voorzieningen

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Regionaal bedrijventerreinen buiten FOS (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Fietssnelweg - FOS
- Buffer 800 m - FOS
- Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF)
- Buffer 500m - BFF
- RAVEL & Veloroutes (Wallonie)

Voorziening (cat. 1 - 3 buiten FOS)
- Baanwinkels | Kernwinkelgebied | Shopping
- Cultuur | Expo | Recreatie | Sport
- Hogescholen & universiteiten
- Ziekenhuis

Voorzieningen (cat. 4 buiten buffer FOS en BFF)
- Sport
- Zorgvoorziening

Ontwikkelingspool buiten FOS
- Ruimtelijke ontwikkelspool

Mageneten (cat. 1-4) buiten buffer FOS
- 10.000 - 20.000
- 20.000 - 40.000
- 40.000 - 60.000
- ≤60.000

- Mageneten (cat. 5) buiten buffer FOS
- Mageneten (cat. 6) buiten buffer FOS

Uitgevoerde studies fiets en synthese

Ter synthese van de vorige analyses maken we een synthesekaart aan waarin we de knelpunten en opportuniteiten van het fietsnetwerk samenbundelen. Daarnaast maken we een kaart op die de recente studiehistoriek in de regio rond functionele fietsverplaatsingen weergeeft.

Uitgevoerde studies fiets

Masterplannen fiets
Zoals beschreven in hoofdstuk 2 maakte de Provincie West-Vlaanderen reeds in 2015 het Masterplan Fiets interfluvium op voor het gebied tussen de Leie en de Schelde en in 2018 het Masterplan Fiets ten noorden van de Leie. Deze twee studies coveren samen de vervoerregio Kortrijk en werden opgemaakt in samenspraak met de betrokken gemeentes. In de masterplannen werd een wensbeeld opgemaakt van het fietssnelwegennet en het BFF en een lijst met prioritair te nemen acties om dit wensbeeld efficiënt te verwezenlijken. Zoals op de kaart te zien is werd voor het BFF gefocust op het verkleinen van de maaswijdte rond Kortrijk en verspreid in het interfluvium gebied. Voor de fietssnelwegen was de verbinding Kortrijk-Moeskroen cruciaal en werd het tracé van de verbinding Kortrijk-Roeselare geoptimaliseerd zodat deze uitgevoerd kan worden.

Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk
De stad Kortrijk maakte in 2019 de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk om op lokaal niveau de maaswijdte van het fietsnet nog verder te verfijnen. Deze lokale studie werd opgenomen omdat zij voor verschillende fietsverbindingen aantakt op het BFF en tangentiële verbindingen tussen de stad en deelgemeenten concreet maakt.

Fijnmazig en leesbaar netwerk
De resultaten van deze studies werden opgenomen op kaart op de volgende pagina. Hierop staat het fietsnet (zowel fietssnelwegen als BFF) in de toestand van voor de Masterplannen Fiets en de toevoegingen uit de Masterplannen Fiets en Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. De voorstellen uit de Masterplannen Fiets werden reeds opgenomen in het netwerk van de fietssnelwegen en het BFF.

Het huidig fietsnetwerk heeft een gelaagd, gestructureerd en leesbaar karakter waardoor een effectieve fijnmazigheid tot stand komt die bijna de hele vervoerregio dekt. Het netwerk is aan de hand van verschillende studies opgebouwd rekening houdend met de vervoersvraag en gebiedskennis. Als dusdanig dekt het gewenste netwerk de regio behoorlijk af maar is er ook weinig ruimte of nood om fietssnelwegen of nieuwe BFF routes toe te voegen.

Synthese

Het belang van de fiets neemt toe
Zowel voor lokale verplaastingen als voor verplaatsingen op lange afstand neemt het gebruik van de fiets sterk toe. Ook in het gebruik van de electrische fiets zien we een verschuiving. De uitdaging van de toekomst is om deze stijging vast te houden en er voor te zorgen dat onze infrastructuur het stijgende aantal en het grotere verschil aan snelheden en groottes van de fietsen blijvend aankan. Ook de link tussen fiets en openbaar vervoer kan enkel versterkt worden door investeringen in comfortabele en diefstalveilige fietsparkeerinfrastructuur om de stijgende aantallen, maar ook stijgende waarde van elk individueel voertuig op te kunnen vangen.

Zoals de voorgaande analyses aantoonden is het huidige fietsnetwerk compatibel met de huidige vervoersvraag, op enkele te optimaliseren verbindingen en moeilijk bereikbare attractiepolen na. In plaats van het introduceren van nieuwe fietssnelwegen om de sterke vervoersrelaties op te vangen stellen we voor om de maaswijdte van het BFF strategisch te verkleinen door bepaalde verbindingen toe te voegen waar er voldoende potentieel is voor een fietssnelweg.

Knelpunten
Momenteel zijn er drie relaties met voldoende potentieel die geen vlotte fietsverbinding hebben. Voor deze locaties hebben we op kaart als potentiële bijkomende verbindingen aangeduid: Waregem - Ingooigem, Kortrijk – Vichte, en Kortrijk - Hoog-Kortrijk. Tussen Kortrijk en Hoog-Kortrijk is momenteel al een route in het BFF aanwezig. Toch blijkt dat deze onvoldoende beantwoord aan de vervoersvraag. De fietsinfrastructuur inrichten naar een intensiever gebruik kan volstaan. Verder zijn er in de vervoerregio enkele relaties aanwezig die wel een fietsverbinding hebben, maar waar omwegen de verbinding bemoeilijken. Ook deze werden op kaart aangeduid als potentieel bijkomende verbindingen: Zwevegem – Moeskroen (tussen Rollegem en de gewestelijke grens), Deerlijk – Vichte (tussen Deerlijk en kruispunt Breestraat x Vichtesteenweg), en Deerlijk – station Harelbeke (tussen station Harelbeke en kruispunt Deerlijksesteenweg x Ringlaan).

In hoofdstuk 2 zagen we ook dat de huidige fietsinfrastructuur niet overal voldoende breed en veilig ingericht is, sommige gewenste verbindingen zijn zelfs nog volledig te realiseren. De vervoerregio kampt met enkele gevaarlijke punten en hogere ongevallencijfers waarbij fietsers betrokken zijn. En het ontbreekt veelal aan kwaliteitsvolle voorzieningen voor fietsers zoals goede stal- en herstelplaatsen. Om het zeer degelijke fietsnetwerk ten volle in gebruik te nemen en te werken naar de vooropgestelde modal split, is het noodzakelijk de functionele fietsverbindingen overal te realiseren. Dit kan gebeuren aan de hand van de lijst met prioritair te nemen acties uit de Masterplannen Fiets.

Verschillende instanties zijn vandaag verantwoordelijk voor het ontwerp en de aanleg van het fietsnetwerk en de fietspadinfrastructuur. Een overzichtelijke en doorgedreven aanpak leverde een efficient net op dat op enkele plaatsen nog geoptimaliseerd kan worden en verder gerealiseerd moet worden volgens de Masterplannen Fiets. De wens bij veel gemeenten om een echte fietsstad of -gemeente te worden kan ingelost worden wanneer het integrale net volledig en kwalitatief uitgerold kan worden.

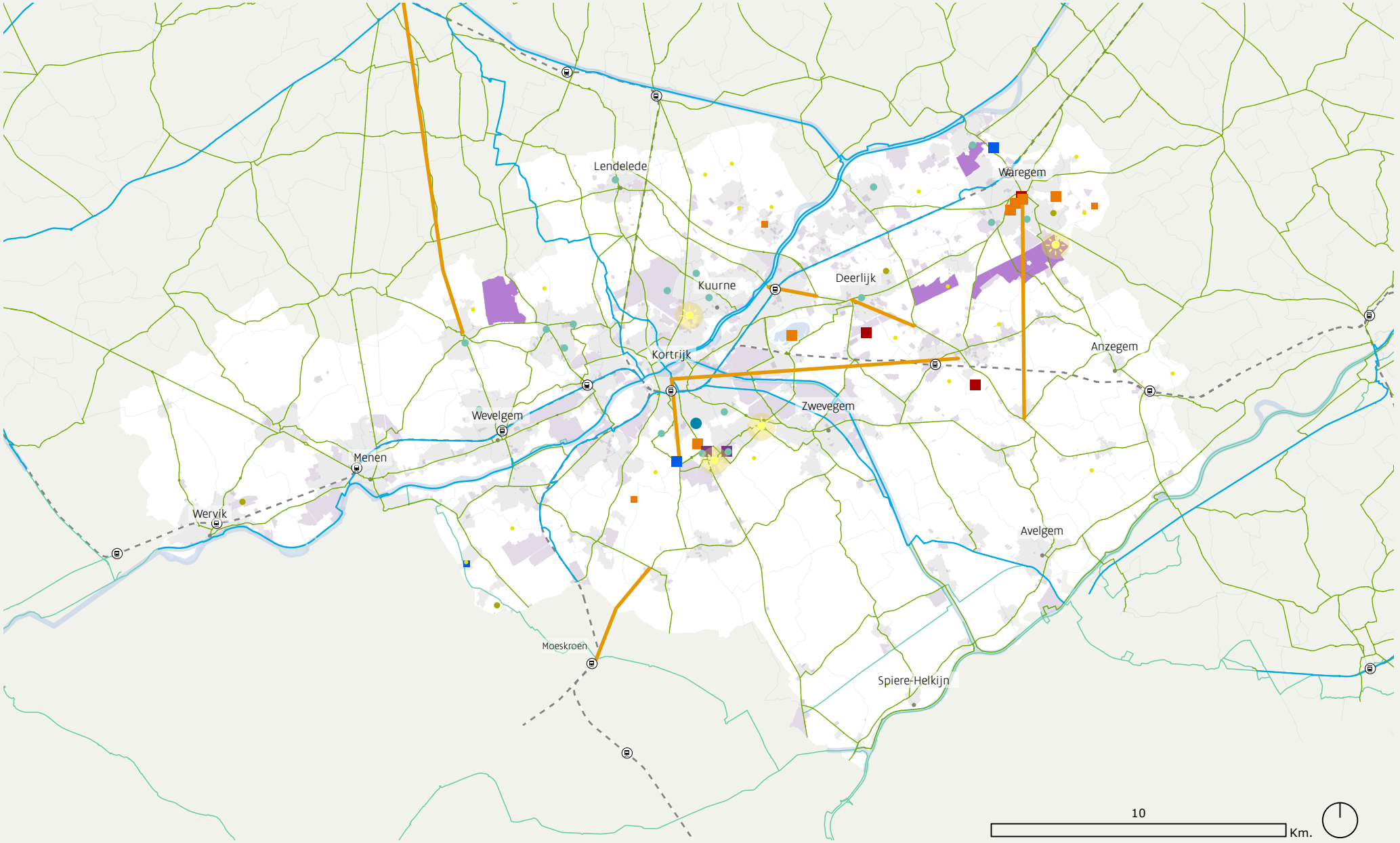
Opporrtuniteiten
Elektrische fietsen maken het mogelijk om binnen het halfuur veel grotere afstanden te overbruggen en ook minder mobiele mensen op de fiets te krijgen. Bovendien kan de fiets een cruciale rol spelen binnen het kader van de combimobiliteit. Zo kan het een belangrijk vervoersmiddel zijn in het voor- en natransport naar een sterke openbaar vervoerslijn zoals de trein verbinding Waregem-Gent vanuit een omliggende kern daar of naar Roeselare met de treinlijn uit Kortrijk vanuit een naburige gemeente. Ook belangrijke stambuslijnen kunnen hier een belangrijke rol in opnemen. Deze moeten dan wel optimaal aangetakt zijn op het fietsnet.

Een specifiek aandacshtspunt voor de uitbouw van de fietsinfrastructuur moet worden gezien bij de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. en tewerkstellingspolen. Gezien werknemers gewoontereizigers zijn die veelal elke dag dezelfde verplaatsing maken, zal het inzetten op het verbeteren van deze routes een belangrijke impact kunnen hebben op modal shift.

Daarnaast moet er ook zeker aandacht zijn voor geplande toekomstige ontwikkelingen zoals Blauwpoort-Waregem en een nieuw regionaal bedrijventerrein in Menen-West. De vervoerskeuze is een beslissing die het beste te beïnvloeden is bij nieuwe verplaatsingen. Eens de reizigers een vervoersmiddel gewoon zijn is omschakelen naar een ander vervoersmiddel minder eenvoudig te stimuleren.

Kaart Uitgevoerde studies Fiets

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Fietssnelwegen
- Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF)
- RAVEL & Veloroutes (Wallonie)
- Toegevoegde fietssnelwegen uit Masterplannen Fiets
- Toegevoegde BFF uit Masterplannen Fiets
- Prioritair te realiseren fietsroutes uit Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk



Synthesekaart Fiets

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF)
- Fietssnelwegen
- RAVEL & Veloroutes (Wallonie)
- Recreatief fietsnetwerk

Mageneten (cat. 1-4) buiten buffer FOS
- 10.000 - 20.000
- 20.000 - 40.000
- 40.000 - 60.000
- ≤60.000
- Mageneten (cat. 5) buiten buffer FOS
- Mageneten (cat. 6) buiten buffer FOS

Voorziening (cat. 1 - 3 buiten FOS)
- Baanwinkels | Kernwinkelgebied | Shopping
- Cultuur | Expo | Recreatie | Sport
- Hogescholen & universiteiten
- Ziekenhuis

Voorzieningen (cat. 4 buiten buffer FOS en BFF)
- Sport
- Zorgvoorziening

Ontwikkelingspool buiten FOS
- Ruimtelijke ontwikkelspool
- Regionaal bedrijventerreinen buiten FOS (Toestand 05/06/2019)
- Te onderzoeken bijkomende verbindingen

5.3 OPENBAAR VERVOER

Uitgevoerde studies: REKOVER en opmaak openbaar vervoerplan 2021

Net zoals we de performantie van het huidige fietsnetwerk in vorige sectie testten ten opzichte van de werkelijke vervoersvraag, kunnen we ook het openbaar vervoernetwerk aftoetsen aan de vervoersrelaties. Vanuit de opmaakt van het openbaar vervoersplan 2021 en binnen de studie REKOVER is een uitvoerige analyse gemaakt van het bestaande en geplande openbaarvervoersnetwerk. Daarom lijkt een herhaling van deze analyses in deze nota ons niet relevant.
Op de kaart hiernaast (bestaande analyse OV-netwerk) zijn de gewenste verbindingen uit deze studies in beeld gebracht.

Uitbouwen performant regionaal spoorwegennet

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is in REKOVER een analyse gemaakt van het bestaande spoornetwerk.

Als sterktes van het spoornet komt het treinaanbod vanuit en naar het station van Kortrijk naar voor. Ook de verbinding naar Gent scoort goed: omwille van hoogwaardige spoorinfrastructuur en een rechtlijnig tracé is de reistijd beperkt. De zwaktes in het huidige treinaanbod zijn de verbindingen vanuit Kortrijk naar Brugge, Poperinge, Lille-Flandres en Brussel die te lang duren, de lage frequentie treinen op de as Kortrijk - Poperinge en Kortrijk - Lille-Flandres, en het sterk verminderde treinaanbod in het weekend.

Op basis van deze analyse wordt voorgesteld om in te zetten in een verhoging van het treinaanbod, met minimaal 30' frequentie vanuit alle richtingen van en naar Kortrijk en een duidelijk onderscheid in de snelle IC-verbindingen en de tragere en meer ontsluitende L-treinen consequent te gebruiken.

Hierbij worden de opwaardering van de "Leielijn" Gent - Kortrijk - Poperinge en het voorzien van een snelle verbinding tussen Brugge en Kortrijk als de belangrijkste prioriteiten gezien.

Opwaarderen regionale verbindingen en vraag naar tangentiële verplaatsingen

Bij de opbouw van het kernnet en aanvullend net is duidelijk dat binnen een budgetneutraal kader niet aan alle vragen en wensen kan worden voldaan. Het openbaar vervoernetwerk is uitgewerkt volgens de principes van basisbereikbaarheid maar de verdere uitbouw van het openbaar vervoer in de regio is noodzakelijk om het basisprincipe van gelaagdheid in het netwerk en combimobiliteit optimaal te laten functioneren. Dit is noodzakelijk om de reizigers te stimuleren duurzame verplaatsingskeuzes te maken.

Op de kaart hiernaast zijn de verplaatsingen weergegeven die vanuit de analyse van het openbaar vervoerplan 2021 voldoende verplaatsingsaanbod hebben voor het voorzien of opwaarderen van de relatie. Hierbij kan worden vastgesteld dat deze wensen het opwaarderen van de regionale verplaatsingen, zoals o.a. Kortrijk - Deerlijk - Waregem , Menen - Moeskroen en Menen - Roeselare omvatten. Daarnaast is er vanuit de regio een duidelijke vraag naar het uitbouwen van de tangentiële verplaatsingen en dit zowel op regionaal niveau, veelal gelinkt aan het station van Harelbeke, als op voorstedelijk niveau (Evolis, Hoog-Kortrijk - Marke - Bissegem).

Gezien de analyse van het openbaar vervoerplan steeds is gebeurd vanuit een budgetneutraal kader zijn deze wensen, uit de analyse van het OV-plan 2021, vergeleken met het wensbeeld van het busnetwerk in REKOVER. Hieruit blijkt dat een deel van de verbindingen reeds zijn opgenomen in het OV-plan 2021 en een deel reeds uit de onderzoeksvragen naar voren zijn gekomen. Gezien het budhetneutrale kader blijken echter ook enkele verbindingen, die in REKOVER waren geselecteerd als structurende verbindende streeklijnen, niet uit de prioriteiten van het openbaar vervoerplan 2021 naar voren te zijn gekomen. Namelijk: Menen - Lille, Kortrijk - Spiere en Waregem - Avelegem - Spiere - Doornik. Deze zijn aanvullend aangegeven op volgende kaart.

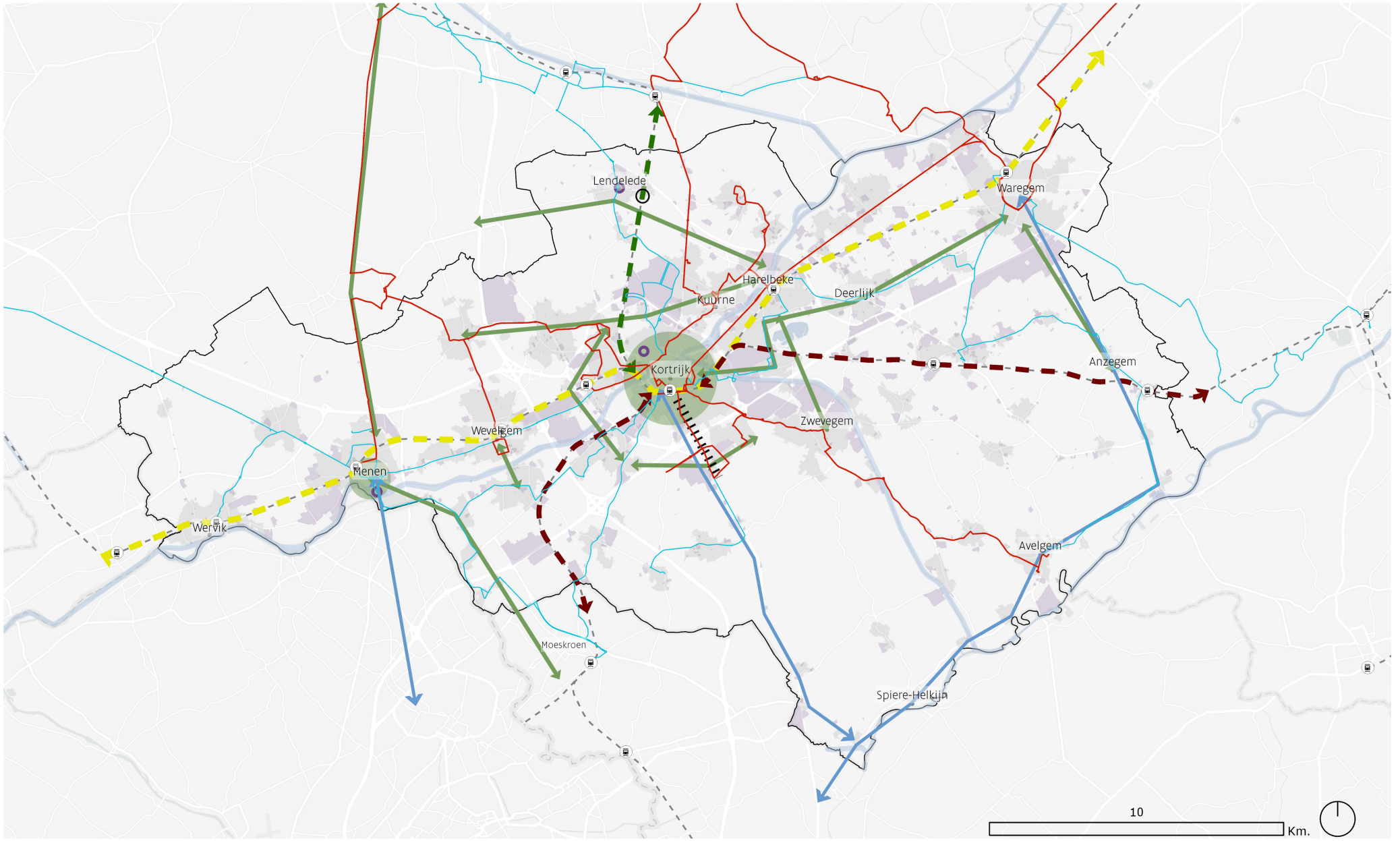
Uitbreiding stadsbediening

Door het bundelen van de stadslijnen en de kernnetlijnen in de stedelijke gebieden in het voorstel voor het openbaar vervoerplan 2021 worden de loopafstanden naar het OV-aanbod in de stedelijke gebieden langer dan op vandaag. Zo zijn de bediening van de Grote Markt en de Watermolenwijk van Kortrijk een aandachtspunt, evenals de omgeving rond het ziekenhuis AZ Delta te Menen, waar binnen een budgetneutraal kader geen bediening kan worden voorzien in het kernnet en aanvullend net.

HOV-verbinding

Al decennia is er de vraag om Hoog Kortrijk en centrum Kortrijk op een goede manier met elkaar te verbinden. De huidige buslijnen worden veel gebruikt maar er is onvoldoende capaciteit en comfort.

De stad Kortrijk heeft de ambitie om een hoogwaardige openbaar vervoerslijn uit te bouwen tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. De realisatie van deze HOV-as heeft veel potentie om het autogebruik en dus ook de files te doen dalen.



Bestaande analyse OV-netwerk

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Rekover (spoorvisie)

- Opwaarderen "Leielijn" (frequentie verhogen + onderscheid IC/stop-trein)
- Verhogen frequentie
- Voorzien snelle treinverbinding Kortrijk-Brugge & verhogen frequentie stop-trein

Rekover (busnet)

- Gewenste HOV-verbinding
- Opwaarderen tot verbindende streeklijn

OV-plan

- Kernnet
- Aanvullend net

Analyse OV-plan 2021

- Gewenst OV Verbindingen
- Magneet met te beperkte OV-bediening in OV-plan 2021 Moeskroen
- Gewenste centrumbus

Voornaamste knelpunten

Uit de belangrijkste knelpunten van het OV-netwerk die reeds in detail aan bod kwamen in hoofdstuk 2.4, merken we op dat een hoogwaardig en kwalitatief OV-netwerk voornamelijk gehinderd wordt door capaciteitsproblemen en doorstromingsknelpunten.

Capaciteitsproblemen

Het spoornetwerk binnen de vervoerregio wordt vandaag de dag veel gebruikt en dit zowel door reizigers als voor het goederentransport. Toch zijn er enkele aandachtspunten die het aanbod in de toekomst kunnen verbeteren met behulp van uitbreidingen in spoorinfrastructuur.

Zo is er een capaciteitsknelpunt tussen het station van Kortrijk en de Collegewijk Infrabel geeft aan dat mogelijke oplossingen worden onderzocht om deze flessenhals voor de toekomstige groei in reizigers- en goederenverkeer te kunnen wegwerken. Een denkpiste die Infrabel aangeeft is om over te gaan naar extra spoorinfrastructuur zodat de L 89 apart verderloopt tot het rooster van Kortrijk.

Ook het enkel spoor op lijn 69 tussen Komen en Poperinge houdt momenteel capaciteitsbeperkingen in.

Doorstromingsknelpunten

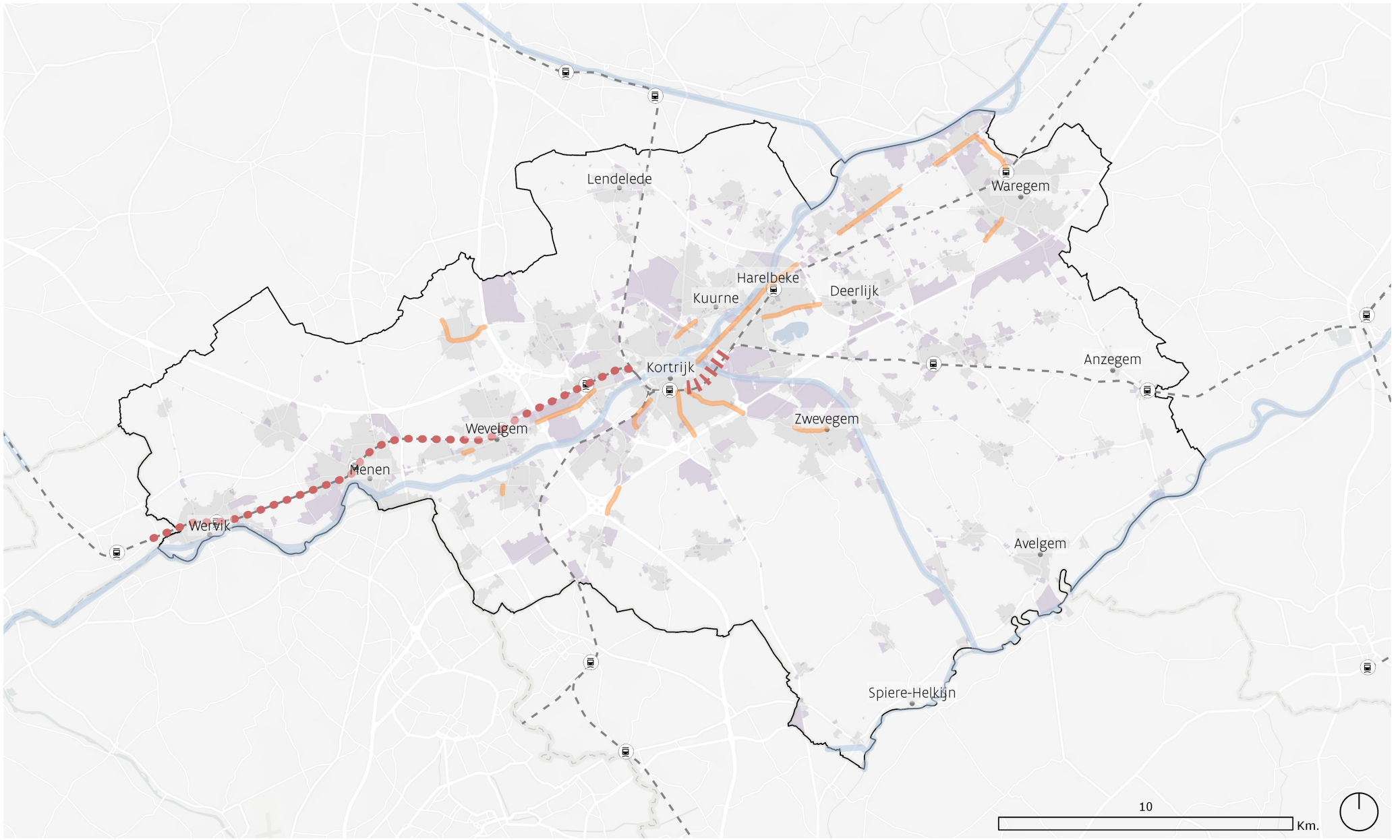
De Lijn heeft in haar Doorstromingsnota VVR Kortrijk een eerste inventarisatie gemaakt van doorstromingsknelpunten op het kernnet en aanvullend net. Deze knelpunten worden ook aangegeven op de kaart hiernaast.

De voornaamste doorstromingsproblemen doen zich vandaag voor aan de belangrijke invalswegen naar Kortrijk. Het gaat om de assen Zwevegemstraat-Oudenaardsesteenweg (N8), Doorniksewijk-Doorniksesteenweg (N50), de Meensesteenweg-Kortrijkstraat (N8), en de Gentsesteenweg-Kortrijksesteenweg (N43). Verder zijn er ook heel wat doorstromingsknelpunten in de centra van de steden Menen, Waregem en Kortrijk.

De Doorstromingsnota beschrijft de belangrijkste oorzaken van vertragingen, benoemt specifieke probleemlocaties en geeft mogelijke suggesties voor oplossingen. Al deze suggesties zijn erop gericht zowel de doorstroming van bussen en trams alsook de leefbaarheid te verbeteren.

Voor het kernnet geldt een pro-actieve aanpak en ligt de focus in eerste instantie op de vlotte doorstroming van het kernnet conform de hiërarchie van het netwerk en de leidende principes.

Het concreet aanpakken van deze doorstromingsknelpunten dient samen met de verschillende betrokken actoren te gebeuren. Concreet betekent dit dat de knelpunten dienen geprioriteerd te worden en toegewezen aan de uitvoerende actor.



Knelpunten openbaar vervoer

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Doorstromingsknelpunten trein

- Bottleneck capaciteit spoornet
- Capaciteitsbeperking door enkel spoor op lijn 69 tussen Komen en Poperinge

Doorstromingsknelpunten (Bron: De Lijn)

- Doorstromingsknelpunten (Bron: De Lijn)

Synthese

Als samenvatting van de beschrijvingen en analyses in hoofdstukken 2.4 en 5.3 maken we een synthesekaart waarin we de knelpunten en de opportuniteiten van het OV-netwerk samen bundelen.

Uitbouwen performant OV-netwerk

Zo zouden het verhogen van de frequentie op de "Leielijn" Gent - Kortrijk - Poperinge en het aanbieden van een snelle spoorverbinding tussen Kortrijk en Brugge de belangrijkste verbeteringen betekenen in het spooraanbod. Daarnaast is er de wens om minimaal een halfuur-bediening te voorzien vanuit alle stations in de vervoerregio naar het station van Kortrijk zodat het spoornet kan functioneren als hoofdstructuur van het kernnet.
Voor een goede performantie is het belangrijk dat er een duidelijk onderscheid is tussen de snelle IC-relaties tussen de stedelijke gebieden en de tragere ontsluitende stoptreinen.

Zo'n opwaardering van het OV-net betekent echter dat veelal onvermijdelijk infrastructuuringrepen nodig zijn. Een ware bottle-neck in de vervoerregio Kortrijk wordt gecreëerd door het spoortraject tussen de Collegewijk in Harelbeke en het station van Kortrijk. Hier komt het treinverkeer van de lijn 75 en 89 samen. Deze spoorlijnen worden goed gebruikt voor zowel personenverkeer als goederenvervoer.

Uit de analyse in het Openbaar Vervoerplan 2021 zijn op basis van de huidige vervoersstromen tussen de kernen en attractiepolen verschillende relaties gedetecteerd die voldoende potentieel bezitten om het kernnet en aanvullend net, zoals uitgewerkt in het OV-plan 2021, verder uit te breiden. Zo heeft de verbinding Kortrijk - Deerlijk - Waregem belangrijke potenties voor een opwaardering naar een halfuurbediening op het volledige traject. Daarnaast heeft onderzoek aangegeven dat er voldoende potentieel is voor het voorzien van enkele tangentiële verbindingen,, en dit zowel op regionaal als voorstedelijk niveau.

Het nieuwe busstreeknet uit het OV-plan en de gewenste spoorvisie bieden hoe dan ook perspectieven om op lange termijn te bouwen aan de verdere opwaardering van het OV-net in de regio. Zo kunnen potenties voor het station Lendelede verzilverd worden en mogelijkheden voor gepast voortransport naar de kernnetlijnen (met fiets of VoM) verder worden onderzocht.

Ook het stadsnet kan een verbeterslag op lange termijn maken door intensief werk te maken van de hoogwaardige busverbinding naar Hoog-Kortrijk en het voorzien van een ontsluitend stadsnet in de verschillende wijken.

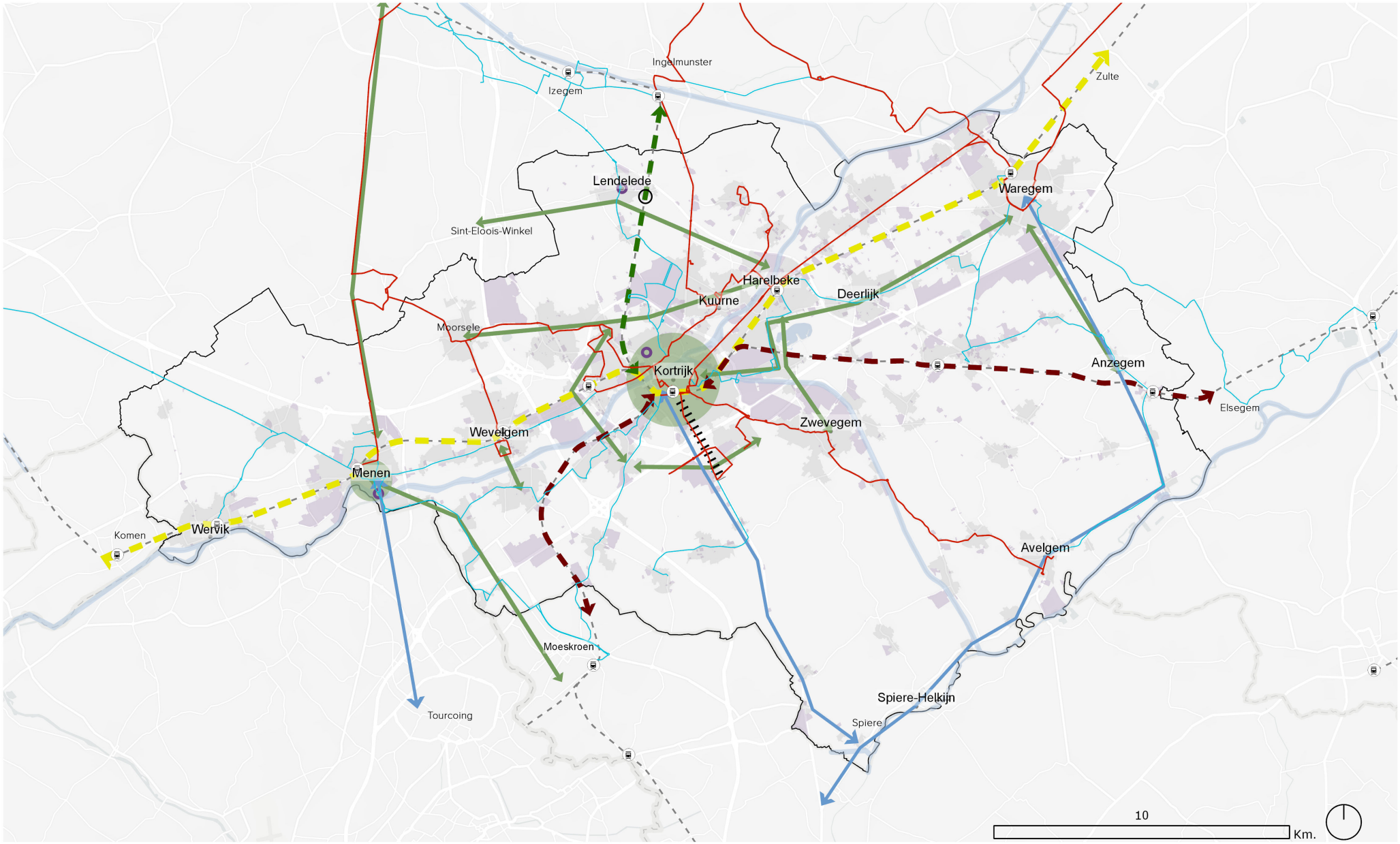
Verbeteren doorstroming voor de uitbouw van een performant netwerk

Het nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 hertekent het streek- en stadsnet van de regio en doet een poging om een eenvoudig, gelaagd, vraaggericht en verknoopt OV-netwerk te creëren. Desalniettemin zal het uiteindelijke succes van dit nieuwe net grotendeels afhangen van de mate waarin de doorstromingsknelpunten in de regio worden weggewerkt. Zolang bussen mee met de auto blijven aanschuiven in de file op de belangrijkste steenwegen in de regio, kan het nieuw Openbaar Vervoerplan geen volwaardig en aantrekkelijk OV-alternatief bieden voor de auto als vervoersmiddel voor eenieders verplaatsingen.

Kwaliteit, comfort en toegangkelijkheid als randvoorwaarde

Het OV-net zal op lange termijn meer dan ooit de rol van dé ruggengraat van het multimodaal mobiliteitsnetwerk moeten innemen. Verder werken aan de performantie van het netwerk, maar ook aan de kwaliteit, het comfort en de toegankelijkheid ervan, is dan ook een absolute must. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid moet in de regio ook worden nagedacht over de inzet van emissieloze voertuigen op het OV-netwerk.

Voor gebruikers zijn een eenvoudig en attractief ticketing- en betaalsysteem om gebruik te maken van één of meerdere types openbaar vervoer erg belangrijk. De bedoeling moet zijn om met één vervoerbewijs reizigers hun volledige verplaatsing te kunnen laten maken, ongeacht het aantal modi of aantal aanbieders van vervoer- of deelsystemen die deel uitmaken van die verplaatsing. Daarvoor moeten verschillende vervoeraanbieders intensief samenwerken en moet er een goede centrale coördinatie opgestart worden om te komen tot zo'n geïntegreerd vervoerbewijs en een verdeelsleutel voor de tarieven.



Bestaande analyse OV-netwerk

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen

Rekover (spoorvisie)

- Opwaarderen "Leielijn" (frequentie verhogen + onderscheid IC/stop-trein)
- Verhogen frequentie
- Voorzien snelle treinverbinding Kortrijk-Brugge & verhogen frequentie stop-trein

Rekover (busnet)

- Gewenste HOV-verbinding
- Opwaarderen tot verbindende streeklijn

OV-plan

- Kernnet
- Aanvullend net

Analyse OV-plan 2021

- Gewenst OV Verbindingen
- Magneet met te beperkte OV-bediening in OV-plan 2021
- Gewenste centrumbus

5.4 AUTO

Impact autoverkeer

De knelpunten en opportuniteiten van het autonetwerk die in detail aan bod kwamen in hoofdstuk 2 worden hieronder nog eens overzichtelijk gebundeld.

Hinder

Geluidsoverlast valt hoofdzakelijk samen met de belangrijkste vervoersassen: de E17, E403, R8 en belangrijkste verbindingswegen (over het algemeen primaire wegen). Deze problematiek ontstaat voornamelijk bovenlokaal maar heeft een belangrijke lokale impact. Gezien vele kernen zich langsheen deze wegen bevinden, hebben deze te kampen met geluidsoverlast. In de beschrijving in hoofdstuk 2 zagen we dat ook luchtvervuiling sterk samenvalt met het hoger wegennet. Het is frappant hoeveel kernen doorsneden worden door een primaire of secundaire weg in de vervoerregio zoals aangeduid op de kaart hiernaast. Bijna alle kernen in de vervoerregio ondervinden meer last van geluidshinder en ongezonde luchtkwaliteit dan andere kernen. De concentratie aan kernen in de verstedelijkte band langs de Leie valt daardoor op, maar ook in het interfluvium gebied ondervinden veel kernen hierdoor last. De leefbaarheid wordt in deze kernen bedreigd. Verschillende woonwijken hebben te maken met ongewenst doorgaand verkeer of sluipverkeer. Dat vindt vooral tijdens de spitsuren plaats en wordt sterk beïnvloed door het congestieniveau in de omgeving. File op de snelweg zorgt bijvoorbeeld al snel dat het nabijgelegen onderliggend wegennet meer (of te veel) verkeer moet slikken. Met name het vrachtverkeer duikt in verschillende kernen op, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Organische verkeersstromen leiden het verkeer door het centrum van gemeenten of woonkernen komen op het traject te liggen om kilometerheffing te ontwijken. Momenteel nemen lokale besturen geïsoleerde maatregelen waardoor de problematiek zich soms verplaatst, maar niet ten gronde wordt opgelost.

Doorstroming

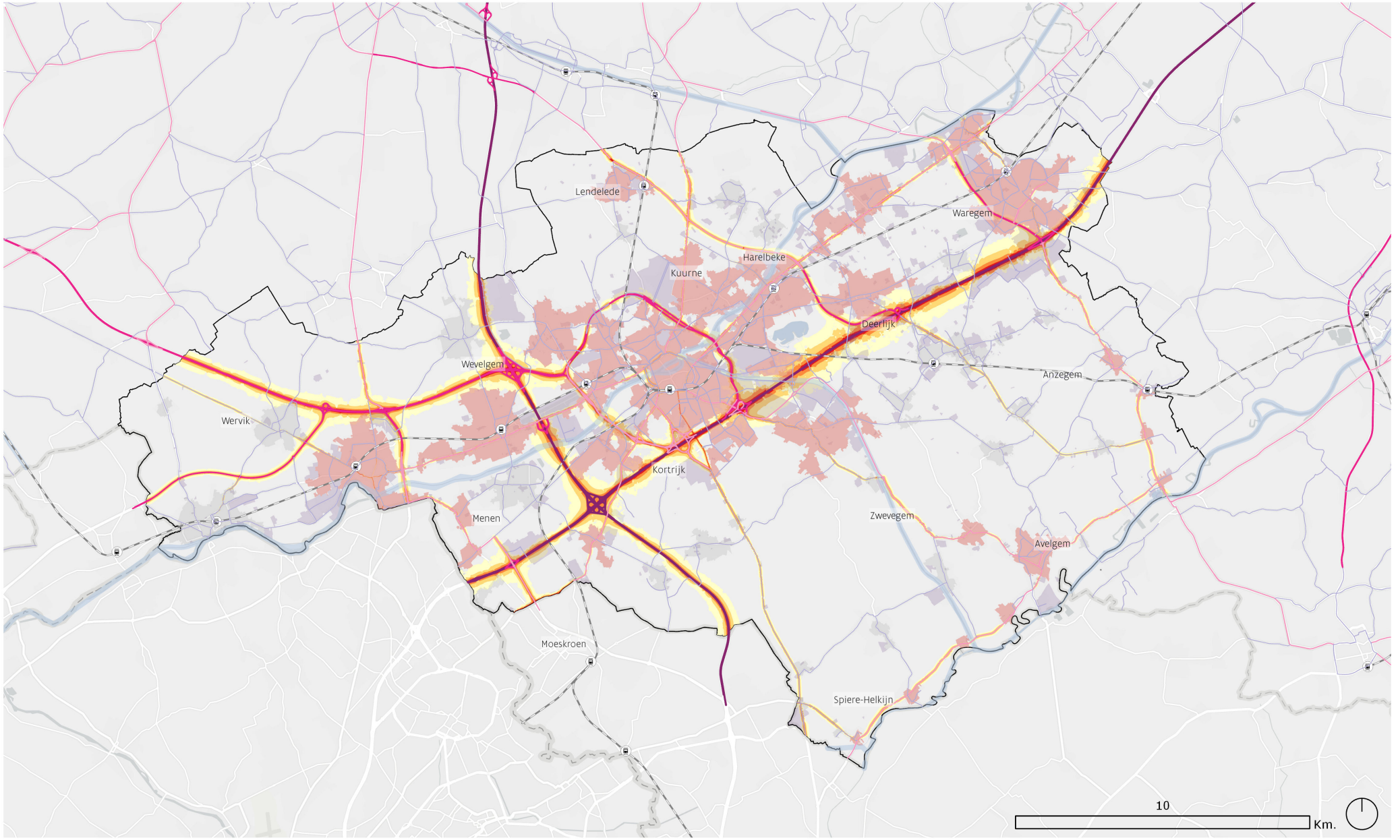
Twee hoofdwegen doorsnijden de Kortrijkse vervoerregio: de E17 en de E403. Deze snelwegen worden zeer intensief gebruikt. Globaal gezien is de congestie op het hoofdwegennet beperkt, op enkele knelpunten na zoals de verkeerswisselaar ter hoogte van Aalbeke. De congestie bevindt zich zoals we in hoofdstuk 2 zagen eerder op de primaire en secundaire wegen en de R8. De R8 is een oud zeer in de regio waarvoor momenteel het complex project K-R8 loopt. Overige knelpunten bevinden zich, niet verrassend, voornamelijk rond verknopingen in het primaire of secundaire wegennet.

Ongevallen

Het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid bracht de laatste jaren systematisch het aantal ongevallen in kaart. Daaronder vallen zowel de ongevallen met fietsers, voetgangers en bromfietsers als auto's onderling. Door telkens een verhogingsfactor toe te voegen volgens de aard en de ernst van het ongeval wordt een prioriteitsscore aan elke ongevallocatie toegekend. Hoe hoger de prioriteitswaarde, hoe hoger de plaats komt te staan op de lijst van aan te pakken gevaarlijke punten. De locatie met de hoogste prioriteitswaarde is de verkeerswisselaar in Aalbeke, maar ook enkele locaties langs de R8 en R36 scoren slecht.

Deelauto's

Autodelen biedt potentieel om het autogebruik en -bezit verder te verminderen en het ruimte beslag van onze geparkeerde auto's in te perken. In het centrum van Kortrijk is het gebruik van deelauto's het hoogst. Elders in de regio komen autodeelpunten verspreid voor, en zijn vaak terug te vinden in de buurt van de stations van Wevelgem, Harelbeke en Waregem. In hoofdstuk 2 werden verschillende soorten autodeelplatformen aangeduid.



Kaart Impact wegverkeer op kernen

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Station (NMBS)
- Spoorwegen
- Kernen doorsneden met primaire/secundaire weg (niet autosnelweg)

Wegencategorisering
- Enkel hoofdwegen
- Enkel primaire wegen
- Enkel secundaire wegen
- Enkel lokale wegen

Strategische geluidsbelasting wegverkeer
- 55-60 dB
- 60-65 dB
- 65-70 dB
- 70-75 dB
- >=75 dB

Uitgevoerde studies auto en synthese

Ter synthese van de verzamelde informatie maken we een synthesekaart aan waarin we de knelpunten en opportuniteiten van het autowegennet samenbundelen. Daarnaast maken we een kaart op die de recente studiehistoriek en afgeronde projecten in de regio rond de autowegen weergeeft. Deze kaarten geven een beeld van het wensbeeld uit de studies en zijn niet noodzakelijk beslist beleid.

Wensbeelden uitgevoerde studies auto

We zagen in hoofdstuk 2 en 3 al hoe de Mobiliteitsstudie interfluvium en Regiovisie (Contrei) de positie van de auto in het algemeen en knelpunten in het wegennetwerk beschreven. De mobiliteitsstudie kaartte de doortocht van verschillende primaire, secundaire en andere verbindingswegen reeds aan alsook het gebruik van het wegennet. Hieruit kwamen kernen die in teveel overlast ondervonden en wegen waarbij het statuut niet overeenstemt met het gebruik. Verschillende voorstellen uit de studie om deze problematieken aan te pakken zijn aangeduid op de kaart op de volgend epagina.

In de Regiovisie werden enkele belangrijke knelpunten in het wegennet aangeduid. Zij situeren zich vooral op de belangrijkste verkeerswisselaars in de regio en de R8. Ook opportuniteiten in de vorm van carpoolparkings werden naar voor geschoven en aangeduid op kaart. Momenteel zijn er in de vervoerregio nog een heel aantal projecten en studies (onder andere) over het wegennet die het lokale niveau overstijgen lopende of recent voltooid. De belangrijkste zijn: het GRUP K-R8, de verkeerswisselaar ter hoogte van Aalbeke, Kortrijk-West, complex project KBK en de N8 tussen Wevelgem en de R8. Er zal een studie opgezet worden over de paperclip en de noordelijke doortrekking van de R8 als deze knelpunten niet in het verder verloop van het complex project KBK meegenomen worden.
Dit reeds gebeurde studiewerk nemen we ook mee op de kaart op de volgende pagina. Het valt op dat de knelpunten uit eerder gevoerde studies momenteel opgenomen zijn in lopende projecten en studies.

Synthese

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.

Knelpunten
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.

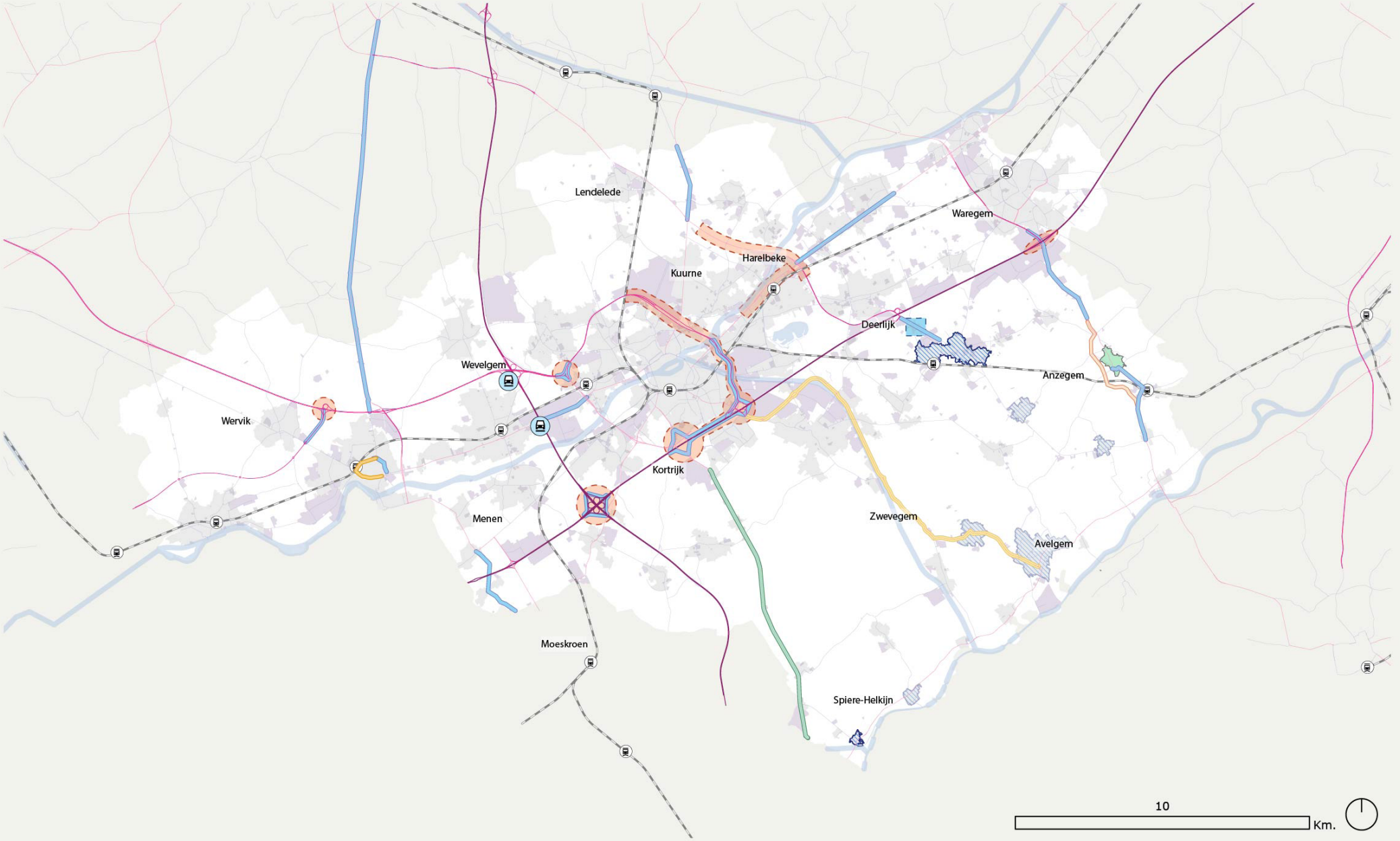
Intensief gebruikte wegen - met of zonder congestie – tasten de leefbaarheid aan in onze kernen. Dit gaat op voor bijna alle kernen in de regio gezien deze historisch verder rond het wegennet zijn uitgegroeid. De hoge verkeersintensiteit zorgt voor hinder in de kernen en heeft een grote impact op de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

Het privé wagenbezit is in de vervoerregio, net als de rest van Vlaanderen eerder hoog. Privé auto's worden weinig efficiënt gebruikt en staan vaak geparkeerd. Het ruimtegebruik van deze geparkeerde wagens gaat ten koste van leefruimte en kan gezien worden als een negatief neveneffect van de autocultuur.

Opportuniteiten
De klassieke oplossing voor congestie en sluipverkeer is extra infrastructuur: de aanleg van een omleidingsweg of bijkomende rijstroken. Dergelijke oplossingen zijn erg duur, nemen veel tijd in beslag en werken symptoom bestrijdend. Veelal wordt zelfs meer autoverkeer aangetrokken waardoor dezelfde problemen zich later weer manifesteren (op een andere locatie) en we nog auto-afhankelijker worden. De taak van wegbeheerdes, die nu hun dicht netwerk nauwelijks kunnen onderhouden, zou nog zwaarder worden. Kunnen we in de vervoerregio op een andere, nieuwe en goedkopere manier omgaan met doortochten en sluipverkeer? Kunnen we de straten opnieuw aan de inwoners geven door meer ruimte te voorzien voor voetgangers en fietsers zonder te moeten wachten op extra infrastructuur?

Willen we autogebruik laten dalen dan is autodelen deel van de oplossing. Autodelen is aan een opmars bezig in de vervoerregio. Het grootste succes wordt in Kortrijk geboekt, maar ook in andere steden en gemeenten begint het fenomeen door te breken. Hoewel autodelen in de kleinere gemeenten een andere aanpak vergt, waarbij bewustmaking, informatie en vertrouwdheid centraal staan, lijkt het een belangrijke schakel te kunnen vormen in een duurzaam beleid.

Waarschijnlijk één van de belangrijkste acties voor het laten dalen van het autogebruik en verduurzamen van de verplaatsingen in de regio is het creëren van een mental shift. het is de eerste, weliswaar vaak nog onbewuste, maar cruciale stap die aanzet geeft tot verandering.



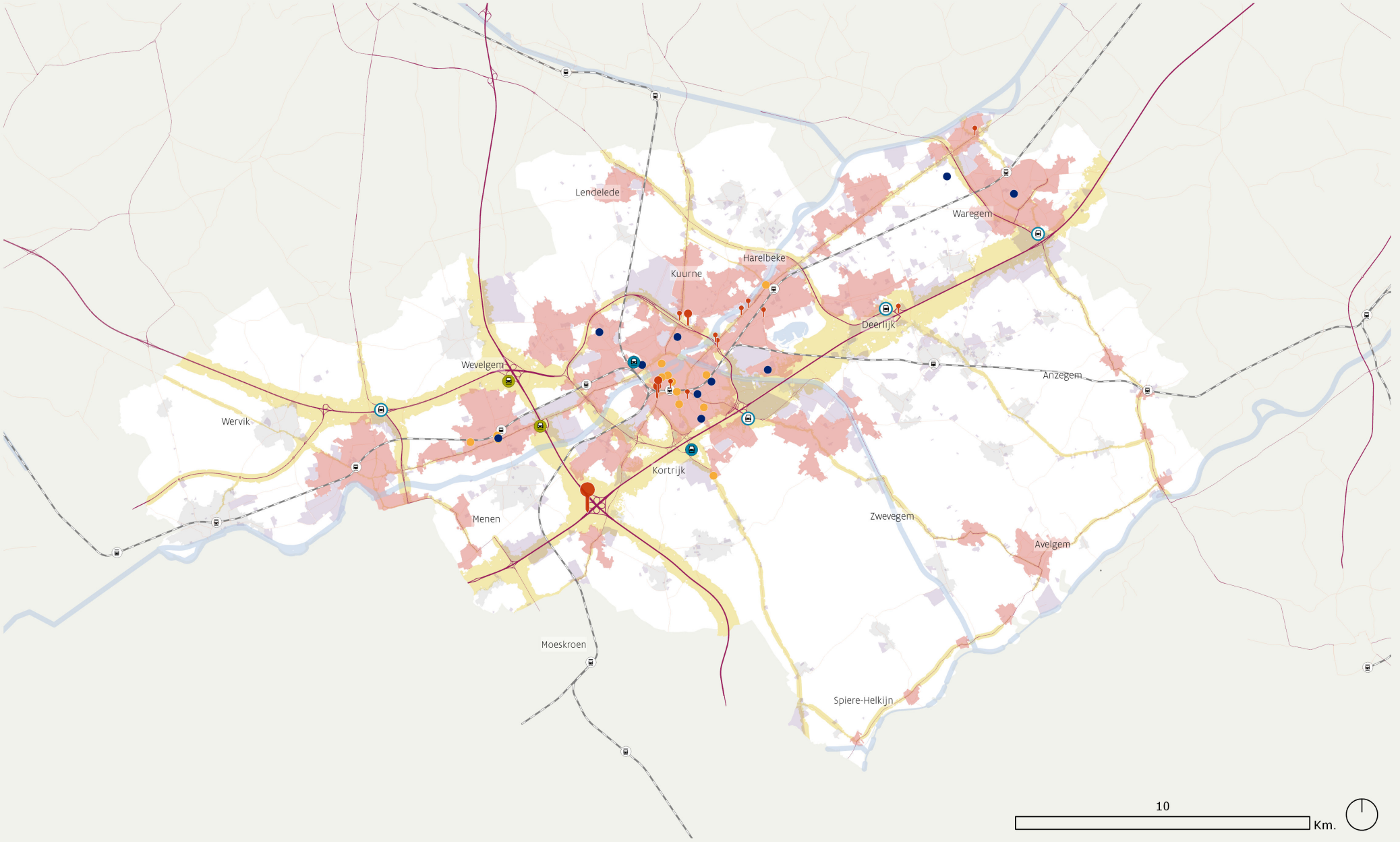
Kaart Gevoerde studies rond autoverkeer

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Wateroppervlakte
- Bedrijventerreinen

Wegencategorisering
- Hoofdwegen
- Primaire wegen
- Secundaire wegen
- Lokale wegen

- Knelpunt
- Veiligheidsprobleem
- Doortochtinrichting in kern nodig
- Reeds verbeterde doortochtinrichting
- Voorstel carpoolparking (Bron: Studie carpoolparkings West-Vlaanderen 2014)

Onderzochte voorstellen bestaande studies
- Onderzocht voorstel Secundaire weg type II
- Onderzocht voorstel overdragen wegbeheer
- Onderzochte voorgestelde omleidingsweg
- Lopende studies en projecten
- Onderzocht voorstel hercategorisering weg



Synthesekaart Auto

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Kernen met primaire/secundaire weg
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte

Wegencategorisering

- Primaire & secundaire wegen
- Enkel lokale wegen
- Spoorwegen
- Station (NMBS)
- Carpoolparking
- Park & Ride
- Geluidsbelasting wegverkeer

Standplaatsen

- back-to-one
- peer-to-peer
- Voorstel carpoolparking

Geaggregeerde ongevallen: prioriteitswaarde

- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40

5.5 LOGISTIEK EN VRACHT

Goederennetwerk en vervoersstromen

In hoofdstuk 2 is het logistieke netwerk in detail beschreven. De beslangrijkste sterktes en zwaktes worden hierbij kort herhaald.

Zeer sterk multimudaal netwerk en multimodale verknoping
Als ondernemende regio heeft de vervoerregio zeer veel aan het multimodale vrachtnetwerk te danken: de Leie, Schelde en aanwezige spoorinfrastructuur (bijvoorbeeld lijn 75 -Gent-Moeskroen-Rijsel) zorgen voor een goede verbinding met zowel de Vlaamse zeehavens als het Noord-Franse hinterland. Bovendien maakt het dat de regio zich economisch heeft kunnen ontwikkelen zonder in te boeten op bereikbaarheid. De aanwezigheid van meerdere multimodale knopen binnen de eigen regio zorgt dat het dense netwerk ook effectief toegankelijk is voor de bedrijven binnen de regio.

Bereikbare regio – specifieke doorstromingsknelpunten
Binnen de vervoerregio zijn er een aantal locaties te vinden waar de doorstroming minder vlot verloopt (vb. R8, knooppunt Aalbeke, op- en afrittencomplex in Waregem), maar de regio kent nog geen structurele files. Bovendien is voor elk van de vernoemde knelpunten een oplossing in de maak of in onderzoeksfase. Het vrachtverkeer speelt op deze locaties telkens een grote rol op vlak van doorstroming.

Druk op verkeersleefbaarheid
De economische bedrijvigheid leidt natuurlijk wel tot vrachtverkeer dat hier en daar op de verkeersleefbaarheid drukt. Het gaat in de meeste gevallen om de overlast dat het verkeer op weg van of naar terminals en (regionale) bedrijventerreinen genereert. Hierbij denken we onder andere aan het vrachtverkeer doorheen de kern van Spiere-Helkijn, Avelgem en Moen in functie van het ontsluiten van de binnenvaartterminal AVCT, door Aalbeke in functie van kleiontginning en de kern van Anzegem, waar een omleidingsweg reeds lang op tafel ligt. Maar ook sluiproutes gelinkt aan het vermijden van de kilometerheffing zijn een aandachtspunt.

Nood aan meer afstemming
Fietssnelwegen of het BFF worden vaak langs lijninfrastructuren zoals kanalen en spoorlijnen gelegd. Ter hoogte van kaaimuren ontmoeten fiets- en vrachtstromen elkaar, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Binnen de vervoerregio's dient voldoende aandacht aan dit spanningsveld besteed te worden. Daarbij is het belangrijk te erkennen dat elke situatie anders is en er steeds gezocht dient te worden naar een oplossing op maat.

Uitgevoerde studies logistiek en synthese

Ter synthese maken we een synthesekaart aan waarin we de knelpunten en opportuniteiten bundelen. Daarnaast een kaart die de recente studiehistoriek in de regio rond de logistieke netwerken weergeeft.

Uitgevoerde studies

Ook voor logistiek is in eerder studiewerk binnen de vervoerregio Kortrijk nagedacht over potenties van het goederennetwerk. Binnen het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk wordt nagedacht over kansen langs het kanaal om overslagcentra te voorzien. In de Vlaamse studie 'Ontwikkelen van regionale logistieke knooppunten (RLK)' werden zoekzones aangeduid om deze logistieke knooppunten te ontwikkelen. Deze zones zijn terug te vinden op de kaart. Het is wel nodig om deze zones verder te onderzoeken en te onderbouwen vanuit ruimtelijke principes (bijvoorbeeld uit het BRV en de regiovisie) en mogelijke leidende principes vanuit de vervoerregio.

Ook de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is op kaart voorzien. Momenteel loopt een onderzoek naar de potenties en draagkracht van de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Aan de hand van ontwerpend onderzoek wordt hierin enerzijds de uitbouw en opwaardering van de open en groene ruimte onderzocht. Tegelijk wordt de mogelijkheid tot knooppuntontwikkeling en de ontwikkeling van de multimodaliteit in relatie tot een kwalitatief ruimtelijk rendement bekeken.

De aanwezigheid van toegangspunten tot het multimodale netwerk is een absolute randvoorwaarde om tot een modal shift te kunnen komen. Belangrijk is om deze verschillende knopen slim te verbinden in een netwerk. Bij de wegontsluiting van de terminal dient erop toegezien te worden dat dit vrachtverkeer geen lokale overlast vormt voor de bewoners in de omgeving. Zo hebben de gemeentes Menen en Wevelgem bijvoorbeeld een vrachtwagensluis geplaatst om het zwaar verkeer uit het centrum te weren.

Synthese

De regio heeft duidelijk vele troeven op vlak van logistiek transport. In de toekomst zal de regio deze troeven nog sterker kunnen gaan uitspelen.

Knelpunten
De infrastructurele verbeteringen binnen het Seine-Scheldeproject zorgen dat grotere schepen de regio vlot zullen kunnen aandoen, waardoor de kostprijs per vervoerde ton verder kan dalen. Ook de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) - momenteel nog in onderzoeksfase – biedt potentieel voor de regio. Niet alleen vormt een opgewaardeerd kanaal een vlotte verbinding tussen de Leie en Schelde voor schepen tot 3.000 ton. Samen met de opwaardering bekijkt men ook de mogelijke realisatie van een ROC (of SOC's). Deze bieden potentieel bijkomende overslagpunten voor de bedrijven binnen de regio.

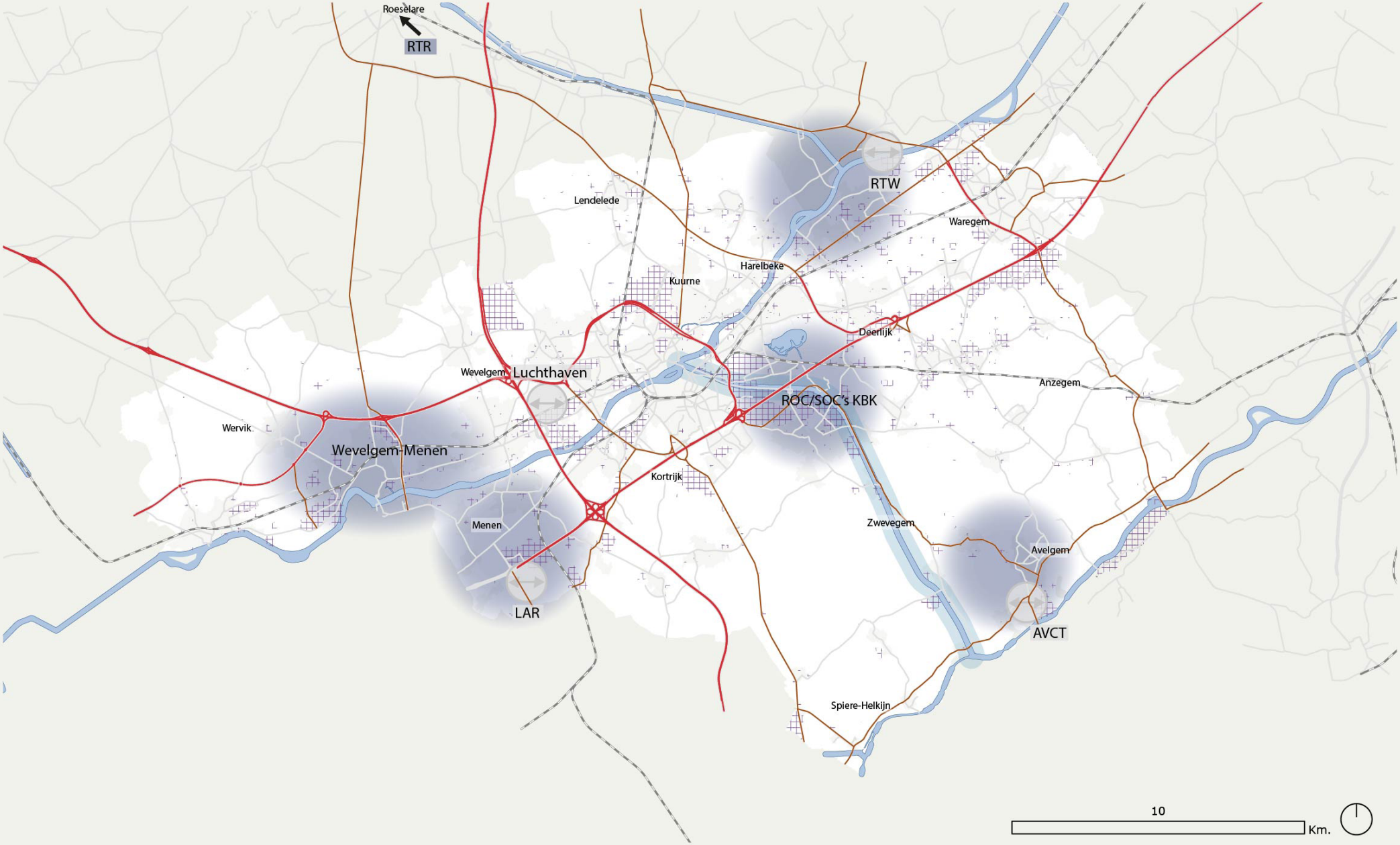
Ook elders binnen de regio, in de omgeving van Werverik-Wevelgem-Menen identificeerde eerder onderzoek nog een potentieel interessante overslaglocatie. De ontwikkeling van de geplande River Terminal Roeselare, net over de grenzen van de vervoerregio, maakt het lijstje compleet. Verder onderzoek zal wel moeten uitwijzen hoe -vanuit markteconomisch standpunt – het uitbreidend netwerk van terminals zichzelf kan versterken in plaats van dat er een kannibaliserend effect optreedt.

Naast infrastructurele verbeteringen, zet de (brede) regio ook op andere manieren in op multimodaliteit. Zowel binnen de eigen vervoerregio als over de (taal) grens zijn verschillende watergebonden bedrijventerreinen te vinden. Bovendien gaan publieke en private partijen actief in overleg binnen het Economisch Netwerk Seine-Schelde (ENES) om het gebruik van de binnenvaart te stimuleren. Dit doen ze door bestaande ruimtelijk-economische belemmeringen weg te werken, informatie te delen en in te zetten op innovatie.
Eerder onderzoek toont aan dat er nog potentie is: ondanks de ideale omstandigheden (een uitgebreid netwerk, veel toegangspunten en een competitieve prijszetting) maakt op het merendeel van de bedrijventerreinen maximaal de helft van de bedrijven gebruik van de waterweg.

Bedreigingen
Om ook in de toekomst economische welvaart te kunnen blijven combineren met een goede bereikbaarheid en leefbaarheid, moet blijvend ingezet worden op de ontwikkeling van het netwerk, maar minstens evenzeer op een mental shift. Bundeling en verdichting van bedrijven(terreinen) rond de bestaande en mogelijk toekomstige multimodale knopen, ligt hierbij mee aan de basis.

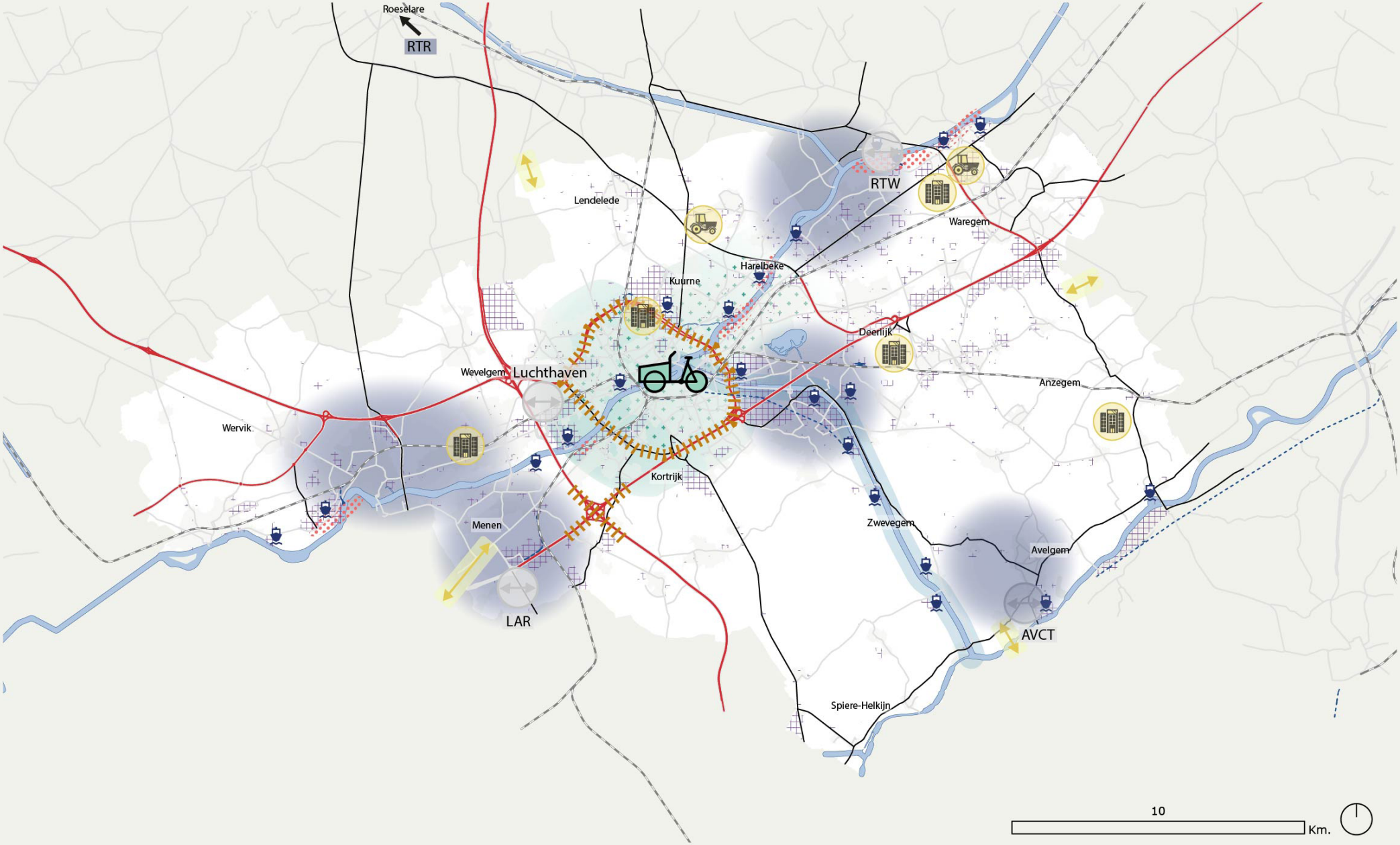
Ondanks alle inspanningen is het onmogelijk om alle economische functies binnen de vervoerregio multimodaal te ontsluiten. Vrachtverkeer over de weg zal steeds noodzakelijk blijven, zowel bij de ontsluiting van de multimodale terminals, bij de belevering van winkelcentra en baanwinkels, voor de ontsluiting van (onder meer) landbouwbedrijven als bij de belevering van stedelijke gebieden. Wel kan de vervoerregio actief op zoek gaan naar (innovatieve) oplossingen om de overlast voor de omwonenden te beperken. En daarbij haar steentje bijdragen aan de Vlaamse doelstellingen (vb. emissievrije stadsbelevering tegen 2025). Zo bieden zich kansen aan om op het niveau van de vervoerregio te komen tot een afgestemd beleid inzake routering, vrachtverboden en vrachtwagenparkeren. Hierbij is niet alleen afstemming tussen de lokale overheden binnen de vervoerregio zelf nodig. Om maximaal effect te hebben, is het belangrijk ook af te stemmen met de omliggende Vlaamse vervoerregio's en niet in het minst de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik.

Tenslotte is het van groot belang om ook inhoudelijk het beleid rond vrachtvervoer en personenmobiliteit af te stemmen. In beide takken streeft men naar een modal shift. Zonder onderlinge afstemming kan het wel gebeuren dat maatregelen in het ene veld nadelig zijn voor het andere (vb. fietsers ter hoogte van kaaimuur, prioriteitsbepaling bij toewijzing rijpaden aan passagierstreinen en vrachttreinen).



Kaart Uitgevoerde studies Logistiek

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Primaire en secundaire wegen incl. vrachtwagenroutenetwerk
- Vrachtwagenroutenetwerk
- Spoorwegen
- Multimodaal knooppunt
- Zoekzones knooppunten (Regionale Logistieke Knooppunten/Complex project KBK, 2017)
- Opwaardering KBK



Synthesekaart Logistiek

- Vervoerregio Kortrijk
- Kernen (RuRa)
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Primaire en secundaire wegen
- Vrachtroutenetwerk
- Spoorwegen
- Meer gebruik van binnenvaart
- Samenwerking over lands/regiogrenzen heen
- Verkeersleefbaarheid
- Sluipverkeer
- Doorstroming
- Interferentie fiets - goederenoverslag
- Stromen uit de agro-industrie/winkelconcentraties
- Zoekzones Regionale Logistieke Knooppunten
- Stadsdistributie / last mile logistics
- Opwaardering KBK
- Multimodaal knooppunt
- Ongebruikte sporen

5.6 KNOOPPUNTEN

Combimobiliteit

In het concept van basisbereikbaarheid wordt het openbaar vervoer op de assen met een groot potentieel versterkt. Ook de bereikbaarheid van deze assen wordt dus belangrijk. Om het volledige reistraject op een efficiënte manier af te leggen, moeten verschillende vervoersmogelijkheden naadloos op elkaar aansluiten. Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit noemen we combimobiliteit. Reizigers moeten gemakkelijk kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere, aan herkenbare vervoersknooppunten. Vervoersknooppunten ontstaan wanneer verschillende vervoerswijzen samenkomen op één locatie. Zo kunnen reizigers hun voor- of natraject afleggen met o.a. (deel)fietsen of steps, (deel)auto's of taxi's.

Kwalitatieve vervoersknooppunten hebben niet alleen een sterk mobiliteitsaanbod, maar hebben ook een aantrekkelijke, dense en diverse omgeving. Deze twee factoren worden vaak uitgedrukt in de knoop- en plaatswaarde van een locatie. De knoopwaarde is een indicatie van het mobiliteitsaanbod in de omgeving van het knooppunt. Het geeft weer hoe bereikbaar het knooppunt is met verschillende vervoerswijzen. De plaatswaarde is een graadmeter voor de kwaliteit van de omgeving en wordt opgebouwd met indicatoren van nabijheid, intensiteit en functiemenging. In hoofdstuk 3 kwam de voorzieningen kaart aan bod van VITO die de plaatswaarde weergeeft.

Mobipunten

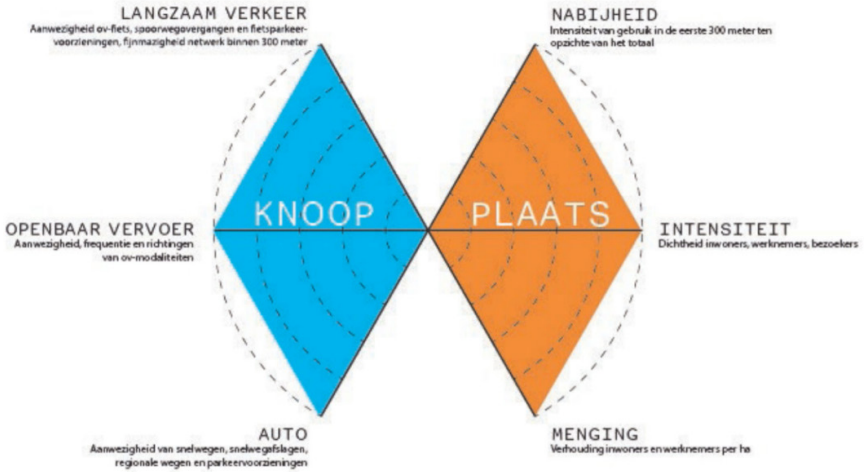
Een mobipunt kan op verschillende manieren omschreven worden. In de Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten wordt een potentieel mobipunt ruim omschreven: een punt waar overstap tussen verschillende vervoermodi of binnen één modus mogelijk is.

Alle vervoerknooppunten zijn dus mogelijke mobipunten. Wat maakt een vervoerknooppunt dan een mobipunt? Een mobipunt is voldoende uitgerust en op een kwalitatieve manier ingericht, zodat overstappen van de ene naar de andere vervoerwijze vlot en logisch verloopt.

Het ontwikkelen van deze vervoerknooppunten moet een gevarieerd gebruik van de verschillende modi stimuleren en de complementariteit van de modi benadrukken. Zo wordt combimobiliteit aangemoedigd en wordt het transportsysteem als geheel beter benut.

Mobipunten zijn in Vlaanderen een relatief recent gegeven. In de Kortrijkse vervoerregio is er vandaag, volgens de site www.mobipunten.be één mobipunt ter hoogte van de Imog site in Harelbeke. Dit zijn mobipunten die zijn ingericht volgens een herkenbare en uniforme beeldvorming zoals uitgewerkt door de organisaties Autodelen.net en Taxistop vzw.
In praktijk zijn er echter verschillende mobiliteitsknooppunten die, ondanks nog niet te zijn ingericht als mobipunt, functioneren als multimodaal overstappunt. Hierbij denken we bijvoorbeeld de verschillende stations in de regio.

Recent heeft Leiedal een proefproject opgestart over mobipunten. Hierin verkent de intercommunale mogelijkheden naar het ontwerp van tijdelijke mobipunten, de uitbouw van een mobipunt ter hoogte van het Kennedypark in Kortrijk en Waalvest in Menen, de inplanting van lokale mobipunten en de rol van deelauto's binnen mobipunten.



Het Vlindermodel: visuele weergave van de knoop- en plaatswaarde van een vervoersknooppuntlocatie. (Bertoline, 1999)

Tussen mobiliteit en ruimte

De ruime definitie van een mobipunt creëert een breed spectrum aan mobipunten. Het type mobipunt zal daarbij de inrichting en het aanbod aan (mobiliteits) diensten bepalen. Het bepaalt ook door wie en hoe het mobipunt gebruikt zal worden.

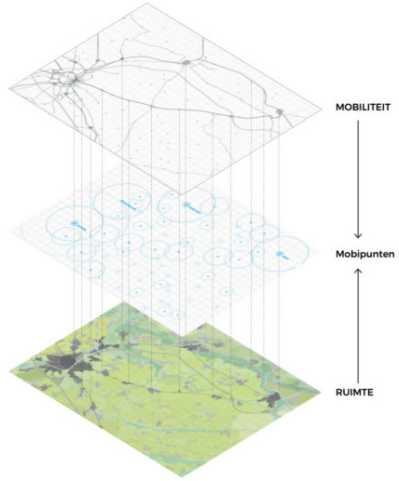
Een essentiële vraag is hoe de verschillende types van mobipunten gecategoriseerd en gedefinieerd kunnen worden. Mobipunten kunnen gezien worden als interface tussen het vervoernetwerk en de ruimtelijke structuur. Het systeem van mobipunten wordt gevoed door het vervoersnetwerk én door de ruimtelijke context. Maar het werkt ook in de andere richting. Mobipunten oefenen ook invloed uit op het netwerk en de ruimtelijke context.

Willen we weten hoe een mobipunt functioneert, dan moeten we zijn plaats kennen in het netwerk én in de ruimtelijke structuur. Daarom gebruiken we volgende twee factoren om de typologie van een mobipunt te bepalen:
- het vervoersniveau van het mobipunt
- de afstemming mobiliteit/ruimte in het mobipunt

In de Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten onderscheidt men vier soorten vervoersniveaus (interregionaal, regionaal, lokaal en buurt) en acht soorten ruimtelijke contexten (stadskern, agglomeratie, grote kern, kleine kern, bedrijvenpool, bezoekerspool, perifeer gebied en ruraal gebied).

Om het vervoersniveau te bepalen wordt ook naar de werfingsradius en de bedieningsoppervlakte gekeken, zo ontstaat een duidelijke hiërarchie in het netwerk. Onderstaande matrix toont de 32 mogelijkheden die op die manier worden gecreëerd.

De kwaliteit van een mobipunt hangt af van de locatiekeuze, het mobiliteitsaanbod, het dienstenaanbod, de oriëntatie, de ruimtelijke integratie en de ontwikkelingskansen van de ruimtelijke en mobiliteitscontext. De locatie van een mobipunt is bepalend voor de vervoersvraag die door een mobipunt kan ingevuld worden. Het vervoerspotentieel van een mobipunt hangt af van de nabijheid van activiteiten aan een voldoende hoge dichtheid, en de positie van het mobipunt in het mobiliteitsnetwerk.



Mobipunten als interface tussen vervoersnetwerk en ruimtelijke structuur. (Bron: Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten

	INTERREGIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL	BUURT
STADSKERN				
AGGLOMERATIE				
GROTE KERN				
KLEINE KERN				
BEDRIJVENPOOL				
BEZOEKERSPOOL				
PERIFEER GEBIED				
RURAAL GEBIED				

Mobipuntenmatrix op basis van vervoersniveau (kolommen) en ruimtelijke context (rijen). (Bron: Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten

Combimobiliteit in Vervoerregio Kortrijk

We onderscheiden in de huidige situatie verschillende soorten vervoersknooppunten en ruimtelijke knoopunten in onze vervoerregio: een interregionale, knoop, een regionale knoop, een lokale knoop, stadsregionale park-and-rides en carpoolparkings, recreatie domeinen, bedrijventerreinen en de ruimtelijke ontwikkelingspolen uit de Regiovisie.

Treinnet als basis
Als basis voor indicatie van de vervoersknooppunten wordt sterk uitgegaan van het bestaande treinnet. Binnen een beleid van duurzaamheid en combimobiliteit neemt de trein namelijk een belangrijke positie in. Als één van de parameters van combimobiliteit wordt de frequentie van bussen en trams in de buurt genomen (BTM-score, bron: stationsradar.ugent.be). Hiermee wordt aangegeven hoe sterk het station in kwestie is verbonden met ander openbaar vervoer. Deze gegevens zijn beschikbaar voor het huidige net, nog niet voor het nieuwe OV-plan. De BTM-frequentie dient hier dus enkel ter indicatie. Op basis van de BTM-frequentie kunnen we de stations in de regio opdelen in drie grootteordes: Kortrijk, vervolgens Waregem, Harelbeke en Menen, en daarna de resterende stations in de regio. Daarbij valt op dat de stations langs de Leielijn duidelijk meer gebruikt worden dan de stations in Anzegem en Vichte.

Voorzieningen en deelsystemen
Om over combimobiliteit te spreken is niet enkel openbaar vervoer van belang, maar moet ook het aanbod aan overige vervoersmodi toereikend zijn. Daarom bevat de kaart ook het bestaande aantal (fiets)parkeerplaatsen aan elk station.

Ook het aanbod 'back to one' deelfietsen (vooralsnog enkel Blue-bikes) wordt weergegeven, al blijkt dit nog niet wijdverspreid in de regio. Enkel de stations van Kortrijk en Waregem bieden deze aan. Harelbeke geeft aan dat vanaf oktober er Blue-bikes aan het station worden voorzien. Het 'back-to-many' systeem Donkey bikes is in Kortrijk (en deelgemeenten) en Kuurne terug te vinden, dit gaat over een 200-tal fietsen. Deze vervangen de Mobit-fiets, welke een 'free floating' deelsysteem was.
Daarnaast is er in de regio, in samenwerking met Leiedal, verspreid over 15 locaties een testproject lopende van 1,5 jaar voor deelfietsen via een 'back-to-many-systeem.

Het huidige aanbod aan deelwagens is vooral een stedelijk verhaal. Bovendien blijken de standplaatsen ook gelinkt aan dichte woon/werkgebieden in plaats van hoofdzakelijk aan mobiliteitsknooppunten.

Vervoersknooppunten
Op basis van deze gegevens zal bij de verdere opmaak van het regionaal mobiliteitsoplan een vervoersknooppunten in de Kortrijkse vervoerregio worden aangeduid en gecategoriseerd. Hierbij kunnen we ons baseren op de 'Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten', de grote OV-knooppunten in de regio en de ruimtelijke ontwikkelingspolen zoals beschreven in de Regiovisie. Het regionaal mobiliteitsplan zal de vervoersknooppunten bepalen die van belang zijn op het niveau van de vervoerregio om combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren.

Een mogelijke interregionale knoop kan worden gezien in het station van Kortrijk. Dit station functioneert momenteel al op een hoogwaardige manier en kan nog verder geoptimaliseerd worden op vlak van extra voorzieningen zoals deelfietsen of -wagens en afstemming met de dienstregeling van het openbaar vervoer. Waregem en Menen hebben het potentieel om uit te groeien tot een interregionale knoop maar kampen met een eigen problematiek: Waregem beschikt over een goede treinverbinding, deelfietsen en -auto's, maar heeft een minder goede afstemming met het onderliggend openbaar vervoersnet, Menen heeft een goede aansluiting op het onderliggend openbaar vervoersnet, maar mist dan weer diversiteit in andere voorzieningen. Ook de rol van de overige stations moet worden onderzocht. Kunnen deze de rol opnemen van een regionale knoop?

Verder zijn op de kaart de bestaande kernen aangegeven. Bij de verdere uitwerking kan worden afgewogen of deze moeten worden geselecteerd als lokaal knooppunt. Deze zijn gebaseerd op het huidige netwerk en lokaliseren zich in het centrum van de kernen. Uiteraard zijn deze locaties te onderzoeken en evalueren wanneer het nieuw openbaar vervoersnetwerk wordt uitgerold. Meer opportune locaties, zoals hoofdhaltes van De Lijn, kunnen dan worden aangeduid. In het kader van Vervoer op Maat zullen mobipunten een cruciale rol opnemen.

Vanuit de gewenste toekomstplannen zoals de HOV vanaf het station van Kortrijk en de continue groeiende ontwikkelingen moet ook de potentie van Hoog-Kortrijk als regionaal knoopunt worden bekeken.

Tegelijk zijn deze vervoersknooppunten af te stemmen met de ruimtelijke knooppunten in de vervoerregio. Op die manier gaat de realisatie van een programma van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen samen met investeringen in het collectief vervoerssysteem en fietsinfrastructuur.
Daarom werden de ruimtelijke ontwikkelingspolen Hoog-Kortrijk, Kortrijk-

Oost, Waregem-Zuid, de omgeving van de luchthaven Wevelgem-Kortrijk en Kortrijk-Noord afzonderlijk aangeduid. Tussen deze gebieden zijn er onderling grote verschillen qua bestaande functies, hiërarchie en toekomstige dynamiek maar ze worden vandaag wel geconfronteerd met gemeenschappelijke uitdagingen.
Zoals eerder gesteld hebben deze ruimtelijke ontwikkelingspolen potenties om uitgebouwd te worden tot knooppunten of regionale mobipunten.

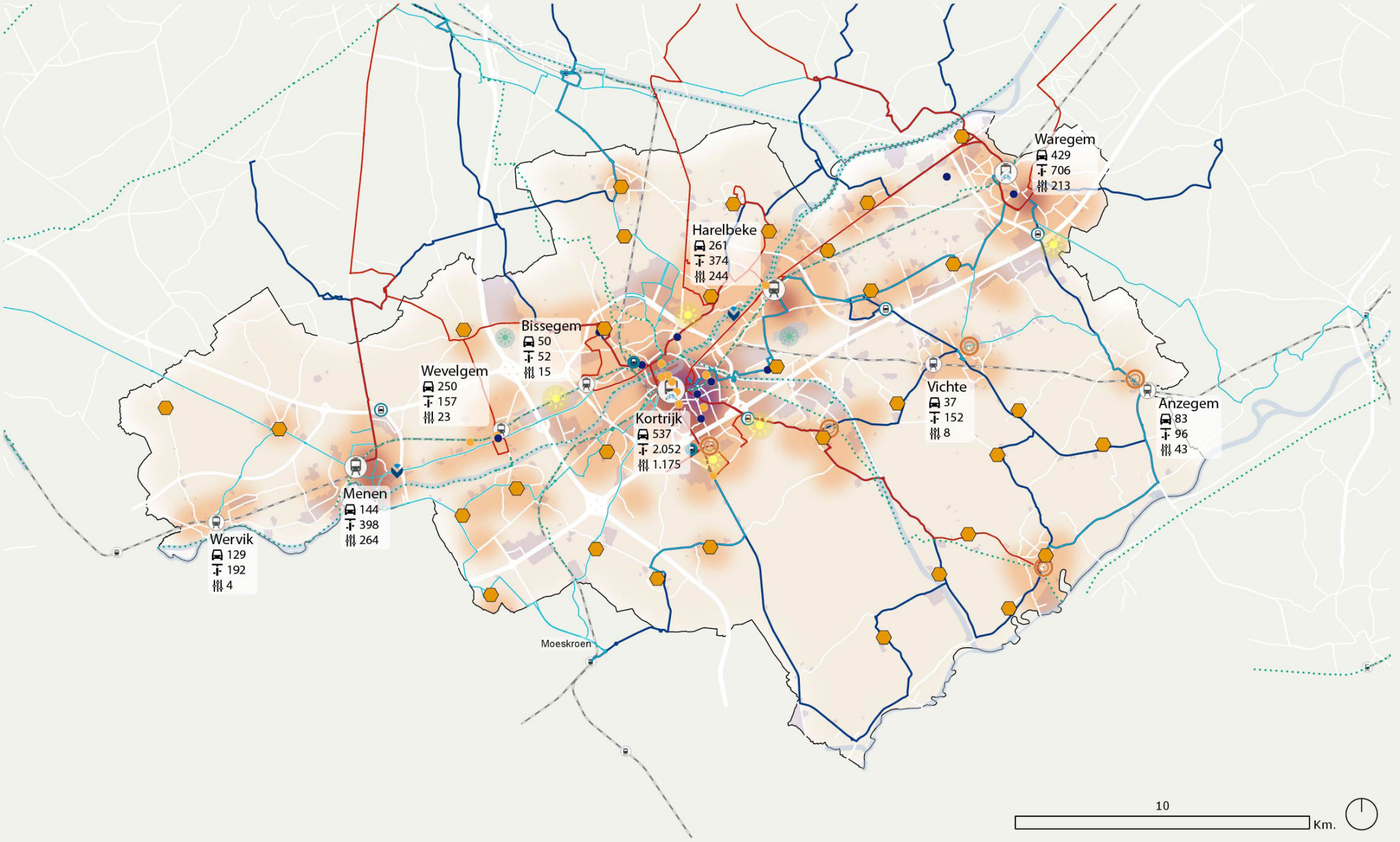
P&R's en Carpoolparkings
Naast de trein- en busstations zijn ook andere vormen van knooppunten mogelijk. Rond Kortrijk zijn twee stadsregionale P&R's terug te vinden. P&R's kunnen functioneren als mobiliteitsknooppunt op schaal van de stadsregio en ervoor zorgen dat bezoekers die met de wagen de binnenstad willen bereiken, een alternatief hebben. Het introduceren van P&R's biedt opportuniteiten voor het parkeerbeleid in stadscentra en stationsomgevingen. De werking van de huidige P&R's kan nog geoptimaliseerd worden. Langs het hoofdwegennet zijn er ook carpoolparkings terug te vinden, die de overstap van auto naar auto of fiets naar auto moeten faciliteren.

Daarnaast is er ook potentieel voor verschillende vervoerswijzen in het voortransport naar een sterke openbaar vervoerslijn. Zo worden vandaag verplaatsingen vanuit het Interfluvium richting Gent al vaak vanuit het station van Waregem. Het voortransport gebeurt dan vaak met de wagen of met de fiets. Vanuit Lendelede en Kuurne nemen mensen vaak de trein in Harelbeke richting Gent, de gratis parkeergelegenheid en kortere reistijd dan vanuit Kortrijk zijn hiervoor belangrijke aantrekkingsfactoren. Richting Oudenaarde biedt het station van Anzegem en Vichte potentieel voor de aangrenzende gemeenten. Ook stambuslijnen kunnen hier een belangrijke rol in opnemen. Deze moeten dan wel optimaal aangetakt zijn met het fietsnet of een vorm van collectief vervoer.

Kwalitatieve verknopingen
Een netwerk is natuurlijk meer dan enkel lijnen. Knooppunten of mobipunten moeten functioneren als ideale overstappunten. Hier moet vlot en eenvoudig kunnen worden overgestapt naar de meest geschikte vervoersmethode, om een afdoende alternatief voor de wagen te kunnen bieden. Bovendien volstaat het niet om een perfect mobipunt op te richten. De gebruikers moeten ook op een aangename manier tot het knooppunt kunnen geraken. Een afstemming van de verschillende modi is dus sterk aan de orde.

Het aanbod moet dus voldoende divers zijn, er moet vlot kunnen worden overgestapt én afgestemd worden op de noden van de gebruikers.

De idee van knooppunten heeft reeds ingang gevonden bij de gemeentes. Maar er wordt duidelijk geworsteld met het omzetten van visie in praktijk. Hoe en waar komen er best mobipunten, wat moet een mobipunt aanbieden? Hoe worden deze ingericht? Het is geen evidente opgave om de kwaliteitseisen, zowel functioneel als ruimtelijk, om te zetten in de praktijk.



Synthesekaart Knooppunten

- Vervoerregio Kortrijk
- Bedrijventerreinen (Toestand 05/06/2019)
- Wateroppervlakte
- Spoorwegen
- Fietssnelweg
- Park & Ride
- Carpoolparking
- Staanplaats Bluebike

Standplaatsen

- back-to-one
- peer-to-peer
- Ruimtelijke ontwikkelspool
- Recreatiepool

OV-plan

- Kernnet
- Functioneel net
- Aanvullend net

Station volgens BTM frequentie
(Bron: stationsradar UGent)

- Station volgens BTM-frequentie

- Mobibpunten
- Overstapknooppunt
- Kernen

Aantal verplaatsingen per dag
(bron: verkeersmodel 4.2.1)

- Ritproductie 60000-40000
- Ritproductie 40000-20000
- Ritproductie 10000-5000
- Ritproductie <5000

Stationsradar (U;Gent)

- Totaal autoparkeerplaatsen
- Totaal fietsparkeerplaatsen
- BTM-Frequentie (Bus-Tram-Metro)

5.7 WAT HEBBEN WE GELEERD UIT DE PARTICIPATIEMOMENTEN

In de loop van de voorbije maanden werden naast het intensieve co-creatie-traject met de werkgroep ook een aantal participatiemomenten georganiseerd met mobiliteits- en maatschappelijke actoren. Deze hadden verschillende doelstellingen. Zo werd er o.a. samen nagedacht over aandachtspunten en opportuniteiten (mobiliteitsforum), gepolst naar het huidige mobiliteitsprofiel en de visie op het mobiliteitsbeleid (enquête raadleden), werd geluisterd naar mogelijke knelpunten en aandachtspunten bij het voorgestelde openbaar vervoernet (toelichting raadsleden en mobiliteitsateliers). Uit elk van deze participatiemomenten kwamen andere inzichten m.b.t. mobiliteit in de regio naar voor.

Hieronder geven we voor de verschillende participatiemomenten de belangrijkste conclusies mee. De volledige verslagen zitten in de participatienota in bijlage 4. In hoofdstuk 6 worden deze inzichten afgetoetst aan de cijfers uit de voorgaande hoofdstukken. Verder vormen deze inzichten de basis voor de opmaak van de visie en de vertaling ervan in scenario's in de volgende fase.

Mobiliteitsforum

Op 4 februari organiseerde de vervoerregio een mobiliteitsforum voor een brede groep van mobiliteits- en maatschappelijke actoren. Enerzijds was de avond informerend. Doorheen een infomarkt en een aantal toelichtingen werden de aanwezigen ingewijd in de nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie en de link tussen ruimte en mobiliteit. Vanuit de ruimtelijke visie die voor de streek ontwikkeld werd, werden tijdens een eerdere werkgroep een aantal mobiliteitsdoelstellingen voor de regio geformuleerd. Doorheen verschillende workshops werd er op het mobiliteitsforum nagedacht over wat er nodig is om deze te realiseren.

Opvallend veel aandacht ging naar het delen van vervoersmiddelen (deelauto's op het werk, carpoolen, deelfietsen, delen van een buurtbakfiets, ...) en het samenwerken tussen verschillende actoren om mobiliteit beter en duurzamer te organiseren. Voorbeelden van dit laatste zijn o.a. het organiseren van fietspoolplekken waar jongeren die met de fiets naar school gaan elkaar kunnen ontmoeten om samen verder te rijden, een bus voor minder mobiele mensen om samen te gaan winkelen of het organiseren van overleg tussen bedrijven die het initiatief willen nemen om duurzame mobiliteit in hun bedrijf te organiseren.

Ook de fiets wordt zeer vaak aangehaald als duurzaam vervoersmiddel waar we meer op moeten inzetten. Elementen waarvoor aandacht gevraagd wordt zijn enerzijds veiligere en goed onderhouden fietspaden waarop ook rekening gehouden wordt met speedpedelecs, en anderzijds meer, veiligere en overdekte en goed gelegen fietsenstallingen. Daarnaast wordt er ook voorgesteld om het fietsgebruik te stimuleren o.a. door de fiets op een aangepaste manier te promoten bij de verschillende doelgroepen, door fietslessen te geven of door fietsen op een betaalbare manier aan te bieden aan maatschappelijk kwetsbare groepen.

Het openbaar vervoer zou meer succes hebben als het vaker zou rijden (hogere frequentie), als de verschillende netten en systemen goed op elkaar afgestemd zouden zijn en als bussen zouden rijden zonder al te veel tussenstops op de grote lijnen zodat ze op vlak van snelheid de concurrentie met de wagen beter aan kunnen gaan. Ook moet er voldoende parkeerplaats worden voorzien aan grote haltes (trein en bus). Daarnaast moet het openbaar vervoer klantvriendelijk worden georganiseerd: niet te duur, met aangepaste tickets voor doelgroepen, voor iedereen een geïntegreerd tarief en ticket over de verschillende modi heen, en betere, eenvoudige info en communicatie over de verschillende vervoersmogelijkheden.

Op vlak van functionele ritten voor scholieren wordt er vooral gedacht aan samenwerking tussen scholen onderling en samenwerking met doelgroepenvervoer.

Om files op de weg te vermijden worden glijdende uren en meer thuiswerk voorgesteld. Om het autogebruik vanuit de bedrijven aan te pakken wordt het werken met poolwagens voor werkverplaatsingen, en het afschaffen van bedrijfswagens voorgesteld. Op vlak van circulatie wordt gedacht aan het uitwerken van mobiliteitsrasters met hoofdwegen voor auto en groot vervoer gecombineerd met het knippen van sluipwegen. Ook het inrichten van meer éénrichtingsstraten en een samenhangend parkeerbeleid moeten helpen om het autoverkeer te beperken.

Wat betreft het vrachtverkeer wordt gedacht aan specifieke vormen van stadsdistributie en wordt een voorstel gedaan om het aantal pakjescouriers op de weg te beperken (verbod om binnen de 24u pakjes te leveren & afschaffen gratis retourpakjes). Om in te zetten op goederenvervoer over water en watergebonden bedrijvigheid te faciliteren wordt aangegeven dat het belangrijk is om niet alleen betere infrastructuur te voorzien, maar ook om ondersteuning te krijgen bij het zoeken naar partners.
Vervoersknooppunten waar verschillende modi samenkomen zijn al goed gekend. Om goed te werken moeten vervoersknooppunten meerder functies bundelen (aanbieden van deelfietsen, deelwagens, voorzieningen, ...) en kan er best iemand aanwezig zijn die informatie verleent en mensen op weg helpt.

Ook over de link tussen ruimte en mobiliteit zijn er heel wat ideeën. Het zorgen van een voldoende aanbod van functies en voorzieningen waaronder ook scholen en buurtspeelpleinwerking ook in kleinere kernen maakt dat mensen zich minder ver moeten verplaatsen voor hun activiteiten en sneller de fiets zullen nemen. Er moet een beleid uitgewerkt worden dat kleine zaken ondersteunt wanneer ze in de kernen willen blijven.

Presentatie raadsleden

In de zomer van 2020 moet het openbaar vervoerplan 2021 in de vervoerregioraad worden goedgekeurd. In het kader hiervan organiseerde intercommunale Leiedal samen met de andere intercommunales een gezamenlijke infovergadering. Via 'teams' konden alle raadsleden een ingesproken presentatie beluisteren en reageren. Er kwam slechts één reactie met een aantal vragen ter verduidelijking van het voorliggende voorstel voor het openbaar vervoerplan 2021.

Enquête raadsleden

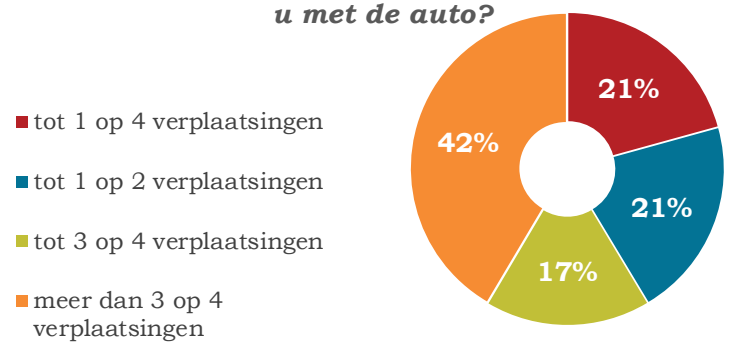
In samenwerking met de Vereniging voor Steden en Gemeenten organiseerde de vervoerregio een online enquête bij alle 335 raadsleden uit de regio. Hierin werd gepolst naar het mobiliteitsprofiel van de raadsleden en hun visie op het mobiliteitsbeleid. De enquête werd door 82 deelnemers ingevuld met ongeveer een gelijk aantal enquêtes ingevuld door mannen en vrouwen. De grootste groep was tussen de 45 en de 59 jaar oud, de rest was jonger (24%) of ouder (22%). Het doel van deze enquête was om de raadsleden te sensibiliseren en te laten nadenken over mobiliteit. Tegelijk konden er een aantal aandachtspunten uit afgeleid worden met het oog op het uitwerken van een regionaal mobiliteitsplan.

De auto blijft voor de raadsleden het dominante vervoermiddel voor allerlei persoonlijke, werk- en gezinsgerelateerde verplaatsingen. Van alle deelnemende raadsleden doet 42% minimaal 3 op 4 van alle verplaatsingen met de auto, 59% doet minimaal 2 op 4 van alle verplaatsingen met de auto. Iets meer dan 50% zou de auto echter graag minder gebruiken voor woon-werk en werkgerelateerde verplaatsingen. Argumenten om dat niet te doen zijn de langere verplaatsingstijd, het feit dat verschillende verplaatsingen gecombineerd moeten worden en het feit dat de auto gewoon makkelijker is.

Het delen van vervoersmiddelen, wat tijdens het mobiliteitsforum vaak werd aangeduid als een belangrijk middel bij het streven naar duurzame mobiliteit, is bij de raadsleden weinig bekend. Slechts 18% heeft zelf ervaring met deelsystemen van auto's of fietsen en slechts 20% kent mensen die gebruik maken van het systeem.
Het nieuwe regionale mobiliteitsbeleid zal volgens de bevraagde raadsleden vooral resulteren in meer fietsgebruik en betere en veiligere infrastructuur (49%). Om fietsen maximaal te stimuleren moet men volgens de raadsleden inzetten op onderhoud (77%), fietspaden en fietsroutes veiliger maken (65%) en meer (64%) en betere (60%) fietspaden. Ook meer veilige (47%) en goedgelegen (43%) fietsenstallingen kunnen helpen om het fietsgebruik te stimuleren. Wanneer gevraagd wordt naar de maximaal haalbare afstand met de fiets geeft 46% aan dat dit tussen 0-5 km ligt en 37% tussen 6-10 km. Voor elektrische fietsen is dit 6-10 km (22%) en 11-20 km (35%).

Belangrijke resultaten van het nieuwe regionale mobiliteitsbeleid in de vervoerregio Kortrijk worden ook verwacht op vlak van openbaar vervoer. 49% geeft aan te verwachten dat het nieuwe mobiliteitsbeleid zal resulteren in meer en beter openbaar vervoer met betrouwbare dienstverlening. 46% verwacht een betere afstemming van de verschillende vervoersmodi op elkaar (bv. door een mobipunt). Om het openbaar vervoer maximaal te stimuleren moet men volgens de raadsleden inzetten op hogere frequenties (61%), stiptheid (49%), mobipunten (47%) en 1 ticket per traject (46%) en het faciliteren van ticketintegratie (42%) en een duidelijke dienstregeling (42%). Mbt het openbaar vervoer werd gevraagd naar de maximaal haalbare afstand naar haltes. Deze verschilt in stedelijk en landelijk gebied. In een stedelijke omgeving geeft 71 % van de raadsleden aan dat de afstand tot een halte max 1 km mag zijn. Ook in een landelijke omgeving vindt nog 46% van de raadsleden dat de afstand tot een halte max 1 km mag zijn. 33% vindt 2 tot 3 km aanvaardbaar.

Welk aandeel van uw verplaatsingen doet u met de auto?



Mbt de principes basisbereikbaarheid konden de raadsleden aangeven aan welk van deze principes in de vervoerregio Kortrijk nog het meest werk was. Volgende principes werden door meer de 40% van de deelnemende raadsleden aangeduid als principe waaraan in de regio nog veel werk was:

- Een gelaagd netwerk van vervoersmiddelen uitbouwen: het openbaar vervoer, het wegennet, fietsroutes en waterwegen samenvlechten tot een overzichtelijk netwerk (54%)
- Combineren van verschillende vervoersmiddelen: rezigers moeten gemakkelijk de overstap kunnen maken van het ene naar het andere vervoersmiddel (51%).
- Een betere verkeersveiligheid voor alle weggebruikers waarbij actief wordt ingezet op een goede mix van kordate hand-

having, investeren in infrastructuur en verkeerseducatie (45%)
• Het aanbod en de inrichting van wegen en andere verkeersinfrastructuur zo organiseren dat de auto, de bus, de tram en de fiets een vlottere doorstroming krijgen (42%)
• Een regionale aanpak die de gemeentegrenzen overstijgt (40%)

Toelichting mobiliteits- en maatschappelijke actoren

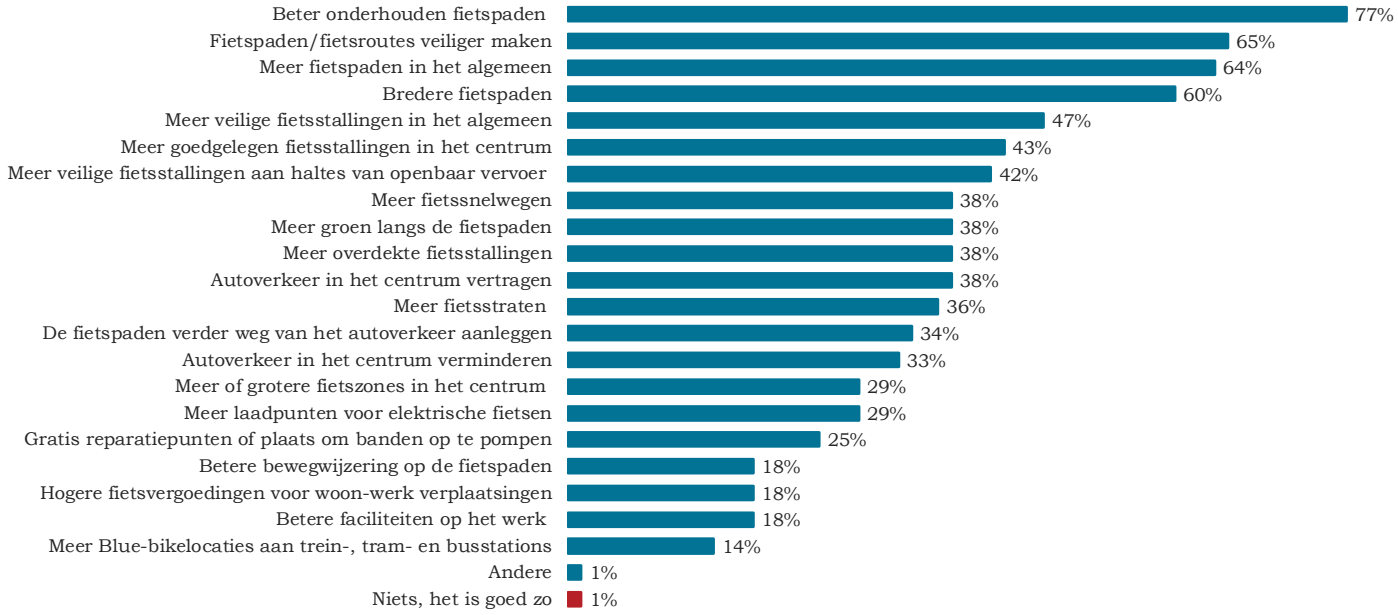
De nieuwe visie op mobiliteit, de principes van basisbereikbaarheid en hoe die geresulteerd zijn in het nieuwe openbaar vervoerplan 2021 en het plan zelf werd tevens toegelicht aan bovenlokale, maatschappelijke en mobiliteitsactoren en aan iemand die het doelgroepenverkeer vertegenwoordigt. Ook hier kwamen een aantal aandachtspunten naar voor die in fase 2 kunnen worden meegenomen bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan.

Een belangrijk thema dat ook hier naar voor kwam is de nood aan voldoende veilige fietsenstallingen aan haltes en mobipunten. Ook wordt gevraagd de verschillende fietsroutes goed op elkaar af te stemmen en op wel doordachte plaatsen goed ingerichte en aan de locatie aangepaste mobipunten te voorzien voor de overstap tussen fiets en openbaar vervoer.

Er is ook bezorgdheid rond de financiële kant van het nieuwe openbaar vervoerplan 2021 en het meekrijgen van (kwetsbare) groepen in het nieuwe mobiliteitsverhaal. Zo wordt gevraagd om de financiële voordelen waar doelgroepen nu van genieten bij het gebruik van het openbaar vervoer integraal te kunnen behouden. Ook moet worden nagedacht over manieren om maatschappelijk kwetsbaren zowel financieel als op vlak van effectief gebruik te ondersteunen om gebruik te maken van meer duurzame vervoersmiddelen. Hierbij wordt o.a. gedacht aan extra subsidies voor het huren van deelfietsen of het voorzien van voldoende niet-digitale informatie.

Ten slotte wordt ook gewezen op het belang van een goede afstemming tussen de interregionale openbaar vervoernetwerken (bv: verbindingen richting Ieper, Tielt, Oudenaarde, Roeselare) en in aansluiting met de grensoverschrijdende verbindingen met Frankrijk en Wallonië die zeer belangrijk is met het oog op de verwachte toename van de grensarbeid.

Wat moet er volgens u gebeuren om fietsen maximaal te stimuleren?



6

CONCLUSIE

De oriëntatienota vormt het startpunt voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Wat is de essentie van ons huidig mobiliteitssysteem? Wat leren we uit onze huidige ruimtelijke structuur en ons verplaatsinsgedrag? Wat zijn de voornaamste uitdagingen?
De conclusies zullen de basis vormen om samen met alle betrokkenen het gesprek over de toekomst van de mobiliteit in de regio Kortrijk te voeren.

De vervoerregio is onderhevig aan maatschappelijke, verkeerkundige en ruimtelijke trends. De situatie op vandaag zal, ook zonder vervoerregio, evolueren. Het is daarom van belang om kort op de bal te spelen en deze trends aan te grijpen als motoren van verandering. Voorgaande visies als REKOVER en Contrei formuleerden reeds strategieën en ambities die ruimte, mobiliteit en maatschappij koppelen om te bouwen aan een duurzame toekomst. We wensen met de vervoerregio Kortrijk hier samen verder aan te werken.

Wat met koning auto?

Door een doorgedreven en gestructureerde uitbouw van het wegennet is de autobereikbaarheid in de regio bijzonder hoog. Uit de reistijdisochronen (hoofdstuk 2.5) blijkt dat alle kernen in de vervoerregio binnen de 30 minuten bereikbaar zijn. Intensiteiten op de weg zijn hoog maar structurele congestie op de hoofdwegen blijft beperkt (congestieniveau 6%). De congestie bevindt zich vooral op de primaire en secundaire wegen en de R8 (congestieniveau 21%). Het sluipverkeer dat hierdoor wordt veroorzaakt zet op specifieke plaatsen druk op de leefkwaliteit.

Het gemak van de wagen

Onder andere door de beperkte structurele congesties is het nemen van de wagen in de vervoerregio Kortrijk een zeer aantrekkelijke oplossing. Dit blijkt ook uit de enquête bij de gemeenteraadsleden die in het voorjaar van 2020 werd afgenomen. Op de vraag waarom men toch de auto neemt ondanks het feit dat men graag een ander vervoersmiddel zou nemen voor woon-werkverplaatsingen antwoordde 43% van de raadsleden uit de regio dat de auto gewoon makkelijker is.

Het gemak van de auto weerspiegelt zich ook in het privé wagenbezit. Terwijl het wagenbezit in dichtbevolkte gebieden doorgaans relatief lager ligt, is het privé-wagenbezit in de dichtbevolkte vervoerregio Kortrijk hoger dan in de minder dicht bevolkte rest van West-Vlaanderen. Ook kende het aantal ingeschreven personenwagens tussen 2006 en 2017 in de regio een sterkere stijging (+12.6%) dan de rest van West-Vlaanderen en het Vlaamse gewest.

Economische groei en wegverkeer

De komende jaren wordt er in de regio een economische groei verwacht. Het risico is groot dat de hiermee samengaande bijkomende intensiteiten op de weg congestie in de hand zullen werken en finaal ook op de hoofdwegen zullen leiden tot structurele files. Naast de toename van de tewerkstelling wordt tevens een daling van de bevolking op arbeidsleeftijd verwacht. Om de arbeidsplaatsen te vullen wordt over de grens naar Frankrijk gekeken. De pendelbeweging tussen Frankrijk en de regio Kortrijk – die nu al substantieel is – zal in aantal nog toenemen en het wegennet verder belasten.

Fijn stof, roet en stikstofoxiden

De laatste jaren wordt ook steeds meer de tol van autogebruik op het klimaat en onze leefomgeving duidelijk. De impact van fijn stof (PM 10 en PM 2.5), roet en stikstofoxiden (NOx) op de gezondheid wordt meer en beter in kaart gebracht en gecommuniceerd naar de buitenwereld. Het verkeer in Vlaanderen is verantwoordelijk voor 35% van de stikstofoxiden. Op Vlaams niveau heeft het Luchtbeleidsplan 2030 de ambitie om tegen 2030 het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan stikstofoxide te halveren. Om op niveau van de vervoerregio normen op te leggen, maatregelen te nemen en deze te monitoren zijn vandaag echter geen gegevens beschikbaar.

Modal split

De groeiende negatieve impact van het autoverkeer zowel op vlak van gezondheid als verkeersleefbaarheid heeft er toe geleid dat in het Vlaamse Regeerakkoord (2019-2024) werd opgenomen dat moet gestreefd worden naar een model split van 40/60 tegen 2024. De VVR Kortrijk heeft vandaag een aandeel van 34% duurzame modi. Een belangrijke opdracht voor de vervoerregio zal dan ook zijn om te bepalen of ze al dan niet ambitieuzer wil zijn dan Vlaanderen en op welke manier ze deze evolutie naar het gebruik van meer duurzame vervoersmiddelen in haar regio wil realiseren.

Impact op het ruimtegebruik

Kiezen voor de modal split bevat inherent een ruimtelijke opgave. In Vlaanderen, en dus ook de vervoerregio Kortrijk, is de ruimte voor infrastructuur afgebakend door onze ruimtelijke structuur,. Straten kunnen bijvoorbeeld niet zomaar verbreed worden omdat woningen dan zouden moeten wijken. Bij herinrichting van wegen is het vaak niet mogelijk om een en-en verhaal te brengen: én het ruimtegebruik van de auto te behouden (voldoende rijstroken, parkeerstroken, ...) én nieuwe fiets-, bus- en wandelinfrastructuur toe te voegen. Ons ruimtegebruik moet actief in vraag gesteld worden.

Groeiende populariteit van de fiets

In Vlaanderen wordt er steeds meer gefietst. In 2015 stapte 76% van de volwassen Vlamingen weleens op de fiets, in 2018 is dat 83%. We fietsen ook langere afstanden, vooral omdat we vaker de fiets gebruiken voor woon-werkverkeer. De elektrische fiets speelt hierin een belangrijke rol. Het marktsegment van elektrische fietsen groeit jaar na jaar en was in 2018 goed voor een stijging van 14,6% t.o.v. 2017. Tijdens de coronacrisis lanceerde onderzoeksgroep Mobi in samenwerking met de Vrije Universiteit Brussel een enquête over woon-werk verkeer (https://press.vub.ac.be/mobiliteit-na-covid-19-crisis). Hieruit bleek dat wandelen en fietsen tijdens de coronacrisis terrein winnen. Vooral elektrisch fietsen werd naar voor geschoven als grote winnaar, ten koste van openbaar vervoer.

Een ambitieus fietsnetwerk

De voorbije jaren heeft de regio rond Kortrijk al veel inspanningen geleverd om het fietsen te promoten. In de Masterplannen fiets die door de provincie werden opgemaakt, werd een doordacht fietsnetwerk uitgewerkt dat reeds werd meegenomen in het netwerk van fietssnelwegen en het BFF. De analyses in hoofdstuk 2 en 5 geven aan dat het uitgewerkte netwerk goed gebiedsdekkend is. Slechts een aantal plaatsen blijken uit de analyse nog een zeker potentieel te hebben voor extra fietsroutes, maar het gaat eerder om kleine aanvullingen.

Met de masterplannen zijn de krijtlijnen van een ambitieus fietsnetwerk voor de regio uitgetekend. Verschillende van de opgetekende routes zijn evenwel nog niet gerealiseerd. Een grote winst die de vervoerregio op vlak van fietsen zal kunnen maken is het volledig realiseren van het uitgetekende netwerk. De provincie West-Vlaanderen is hierbij zeer ambitieus. Ze wil bij het uitbouwen van het fietsnetwerk in de provincie een centrale rol spelen o.a. door het inrichten van een projectbureau en het aanwerven van mensen. De provincie stelt nu reeds een budget van 20 miljoen euro beschikbaar, maar dat is niet voldoende om haar doelstellingen te halen. Daarom wil ze aan Vlaanderen vragen om het aandeel subsidies (nu 50/50%) vanuit Vlaanderen te verhogen voor kunstwerken en fietssnelwegen.

Veilig op de fiets

Uit de demografische analyse is duidelijk geworden dat de leeftijdsgroep jonger dan 15 jaar gaat stijgen met 5.4%. Min 15-jarigen zijn voor verplaatsingen vaak afhankelijk van hun ouders. Door in te zetten op de fiets kan deze groep zich veilig verplaatsen zodat ettelijke autoritten kunnen worden uitgespaard. Hoewel de cijfers van fietsongevallen de laatste jaren stagneren in de vervoerregio (er bevinden zich 4 gevaarlijke punten in de regio; 3 in Kortrijk en 1 in Waregem) kwam de nood aan veilige fietspaden ook heel sterk naar voor in de participatiemomenten die georganiseerd werden in het kader van de vervoerregio, het GRUP K-R8 en complex project KBK. Ook uit de FietsScan van de provincie (hoofdstuk 2.3) blijkt dat nog heel wat fietspaden onveilig ingericht zijn of nog niet uitgevoerd. De realisatie van het fietsnetwerk conform de kwaliteitseisen is dan ook een tweede grote uitdaging voor de regio.

Fietsvoorzieningen

Om de aantrekkingskracht van de fiets nog verder te vergroten moet het fietsnetwerk uitgerust worden met de juiste fietsvoorzieningen zoals fietsenstallingen en fietsherstelplaatsen. Ook de opmars van de elektrische fiets is sterk afhankelijk van de juiste voorzieningen zoals beveiligde fietsparkings en publieke oplaadpunten. De uitbouw van mobipunten kan hierbij een belangrijke rol spelen.

Monitoring

Om het fietsgebruik beter te begrijpen en sneller te kunnen inspelen op lokale knelpunten is er nood aan meer informatie. Technologie (bijvoorbeeld fietstelpalen) stelt ons in staat om het fietsnetwerk optimaal en compleet te monitoren. Fietsberaad stelde eerder al voor om een vast netwerk van telpalen uit te rollen over heel Vlaanderen. Met dergelijk cijfermateriaal kan de effectiviteit van bepaalde acties nauwgezet opgevolgd worden.

Verschillende gebruikers

De opkomst van elektrisch fietsen en in het bijzonder speedpedelecs, de populariteit van bakfietsen en het toenemend aantal mensen op de step, stelt het fietsnet voor een nieuwe uitdaging. Er moet nagedacht worden over aangepaste infrastructuur en regelgeving. Momenteel stelt deze vernieuwing ons nog niet voor structurele problemen, maar om voorbereid te zijn op de toekomst is het belangrijk na te denken over hoe we al deze gebruikers van de fietspaden op een aangename en efficiënte manier kunnen laten samen fietsen.

Hindernissen voor het realiseren van een vlot en aantrekkelijk openbaar vervoer

Naast de fiets is ook het openbaar vervoer een duurzame modus. Een snel en goed functionerend basisnetwerk is evenwel noodzakelijk om de concurrentie met de wagen aan te kunnen gaan.

Uit het intensieve co-creatieproces dat in de werkgroep werd gevoerd in het kader van de opmaak van het Openbaar Vervoersplan 2021 zijn twee hindernissen naar voor gekomen voor het realiseren van een aantrekkelijk en efficiënt openbaar vervoersnet in de regio. Enerzijds staat het klassieke net nog niet volledig op punt om echt aantrekkelijk te zijn ter vervanging van de wagen. Eén van de uitgangspunten van basisbereikbaarheid nl. de combinatie van snelle kernnetlijnen met een goed uitgebouwd aanvullend net kan vandaag nog niet in zijn geheel gerealiseerd worden omdat er te weinig middelen zijn. Daarnaast is ook duidelijk geworden dat verder moet worden nagedacht over strategieën voor specifieke doelgroepen. Er zijn openingen om nog verder te gaan in het accuraat afstellen van het Openbaar Vervoersplan naar specifieke noden van elke gebruiker.

Meer middelen voor een sterk KN/AN

Het Nieuw Openbaar Vervoersplan 2021 hertekent het streek- en stadsnet van de regio en tracht een eenvoudig, gelaagd, vraaggericht en verknoopt OV-net te creëren.

Om te komen tot een efficiënt net zijn gemakkelijk leesbare en goed op elkaar aansluitende snelle verbindingen tussen stedelijke gebieden (IC-relaties & kernnet) en tragere ontsluitende lijnen (stoptreinen & aanvullend net) noodzakelijk. In de vervoerregio komt de Leielijn naar voor als belangrijke drager voor snelle verbindingen. Hierop werd dan ook sterk ingezet bij de uitwerking van het Openbaar Vervoersplan 2021. Daarnaast heeft het onderzoek in hoofdstuk 2 aangetoond dat er voldoende potentieel is voor tangentiële en regionale verbindingen op bovenlokaal en voorstedelijk niveau en één of meer stedelijke hoogwaardige busverbindingen.

Om de door Vlaanderen opgelegde modal split van 40/60 in de regio te halen, zal het OV-net de rol van sterke ruggengraat van het multimodaal mobiliteitsnetwerk moeten kunnen innemen. Verder werken aan de performantie van het netwerk, maar ook aan de kwaliteit, het comfort, de doorstroming en de toegankelijkheid ervan is dan ook een absolute must om meer mensen aan te zetten om de overstap van de wagen naar combimobiliteit te maken. Vandaag zijn de middelen echter niet beschikbaar om dit basisnet reeds optimaal te laten functioneren.

Aandacht voor (nieuwe) doelgroepen

Uit het tot nu toe gelopen proces is duidelijk gebleken dat de vervoerregio Kortrijk begaan is met de bereikbaarheid van verschillende doelgroepen in de regio. Binnen de vervoerregio kampt dan ook 19% van de inwoners met vervoersarmoede. Toegankelijk openbaar vervoer wordt door deze bevolkingsgroep zelf naar voor geschoven als meest effectieve oplossing.

Uit de demografische analyse is bovendien gebleken dat er een groeiende nieuwe doelgroep ontstaat. Men verwacht dat de leeftijdscategorie 65+ tegen 2035 in de regio zal groeien met 33.2%. Ook de gemiddelde leeftijd binnen deze groep blijft stijgen. Vooral voor het oudste segment in deze groep is het nemen van de fiets of de wagen niet altijd een optie. Toegankelijkheid en eenvoudig gebruik van het openbaar vervoer is voor deze doelgroep dan ook een absolute noodzaak.

Bij de uitwerking van het Openbaar Vervoersplan 2021 in functie van Vervoer op Maat, ticketing en tarieven is meermaals naar voor gekomen dat in de nieuwe kijk op mobiliteit en het openbaar vervoer de bereikbaarheid van bestaande doelgroepen gegarandeerd moet worden en dat ze hun huidige voordelen moeten kunnen behouden. Ook tijdens de verschillende participatiemomenten is meermaals herhaald dat er in het nieuwe Openbaar Vervoersplan 2021 rekening moet worden gehouden met de noden van de verschillende doelgroepen.

Tegelijk werden tijdens de participatiemomenten ook andere oplossingen aangereikt om de 65-plussers actief te laten deelnemen aan het maatschappelijke leven zoals de bibbus en de winkelbus.

Ook werd gewezen op mogelijke samenwerking tussen verschillende doelgroepen zoals schoolgaande kinderen en minder mobielen. Doordat de nood aan verplaatsingen zich bij beide groepen rond dezelfde momenten stelt (de klassieke spitsuren) is dit evenwel niet zo evident.

Combimobiliteit en mobipunten

Twee basisprincipes van basisbereikbaarheid zijn het combineren van verschillende vervoersmiddelen in een gelaagd

vervoersnetwerk waarin verschillende vervoersmiddelen goed op elkaar zijn afgestemd. Voorbeelden van combimobilieit zijn het nemen van de auto of de fiets om naar een trein- of bushalte te rijden om na een rit met bus of trein de reis te voet of met een deelfiets verder te zetten. Combimobiliteit waar de auto wordt gebruikt voor een deel van het traject is voor een aanzienlijke groep mensen in de regio de meest haalbare vorm van duurzame mobiliteit.

Om het combineren van vervoersmiddelen of de overstap tussen twee lijnen zodanig vlot te laten verlopen dat combimobiliteit de concurrentie met de wagen voor een grotere groep mensen aan kan, zijn twee zaken onontbeerlijk. In eerste instantie wil de Vlaamse overheid inzetten op de ontwikkeling van mobipunten. De uitbouw en vormgeving van mobipunten (een basisuitbouw met fietsenstalling en goed toegankelijke perrons, of juist de verknoping van mobiliteitsnetwerken combineren met het aanbieden van voorzieningen zoals fietsonderhoud, crèches, post, bank, e.d.) is enerzijds afhankelijk van de vier vervoersniveau's die Vlaanderen heeft onderscheiden en anderzijds van de ruimtelijk context.

Naast goed functionerende en aantrekkelijke mobipunten blijkt uit het co-creatietraject met de werkgroep voor de opmaak van het Openbaar Vervoersplan 2021, dat ook ticket- en tariefintegratie noodzakelijk zullen zijn om van combimobiliteit een succesverhaal te kunnen maken. Hoewel een dergelijk geïntegreerd systeem noodzakelijk zal zijn, blijkt de praktische implementatie ervan op korte termijn evenwel moeilijk haalbaar. Een belangrijke vraag zal zijn wat de vervoerregio verder kan doen om combimobiliteit te ondersteunen.

Wat kan deelmobiliteit betekenen?

Het voorbije decennium is deelmobiliteit steeds meer op de voorgrond gekomen. Deelmobiliteit is een nieuw gegeven dat afhankelijk is van een voldoende uitgebouwd net van aanbodlocaties. Ideaal ontmoeten verschillende modi elkaar op deze aanbodlocaties en wordt overstappen meer dan tijdverlies.

Deelfietsen als voor- en natransport

Deelfietsen zijn nog niet overal in de vervoerregio ingeburgerd. Binnen de bevoegdheden van de vervoerregio liggen de grootste kansen met betrekking tot deelfietsen op het vlak van voor- en natransport. Op die manier vormen ze een belangrijke schakel in het in het kader van combimobiliteit. Verknoping met het openbaar vervoer, treinstations en kernnetlijnen, en regionale bedrijventerreinen staat hierbij centraal. Mobipunten kunnen hier een sleutelrol opnemen. Door herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten te voorzien in heel Vlaanderen kan de drempel richting combimobiliteit verlaagd worden.

Autodelen

Autodelen is vandaag nog veeleer een niche in de vervoerregio Kortrijk. Het aanbod is het grootst in Kortrijk, maar ook in Harelbeke en Wevelgem heeft Cambio enkele standplaatsen. Over de impact van autodelen op het autogebruik is nog veel onduidelijkheid. Op zijn minst betekent de grotere inspanning die nodig is om een deelwagen te gebruiken (reserveren, wagen staat niet voor de deur,...) dat men twee keer zal nadenken vooraleer men de wagen neemt. Op die manier geeft het groeiend aantal autodeelplaatsen en autodelers aan dat een bepaalde groep mensen zich de laatste jaren bewuster is geworden van de impact van de auto op onze leefomgeving. Daarnaast hebben deelwagens vooral een impact op het ruimtegebruik. Doordat bepaalde mensen kiezen voor een deelwagen in plaats van een eigen wagen, zijn er minder wagens waarvoor parkeerplaats voorzien moet worden.

Vrachtvervoer in de regio Kortrijk

De vervoerregio Kortrijk beschikt reeds over een goed uitgewerkt multimodaal netwerk. De binnenvaartterminal (Avelgem Container Terminal AVCT) binnen de regio samen met de River Terminal Roeselare en River Terminal Wielsbeke net buiten de regio en de spoorterminal in Lauwe-Aalbeke-Rekkem (LAR) garanderen vandaag reeds de multimodale ontsluiting van de regio. Het overkoepelend netwerk van stakeholders ENES onderzoekt bovendien hoe het gebruik van de binnenvaart ruimtelijk-economisch gestimuleerd kan worden. Hoewel veel vrachtwagens zo van de baan worden gehouden, zal de vrachtwagen steeds blijven. Een eerste belangrijk aandachtspunt is dan de uitwerking van het kwalitatief vrachtroutenetwerk voor de regio. De vervoerregio kan op dit vlak een eerste aanzet geven maar de finale uitwerking moet in het groter geheel door Vlaanderen bekeken worden. Ook op het vrachtwagenparkeren moet gezamenlijk door Vlaanderen, de vervoerregio en de lokale besturen een visie worden uitgewerkt. Ten slotte vormt ook sluipverkeer als gevolg van rekeningrijden een belangrijk aandachtspunt.

We zien bovendien een aantal conflicten van het vrachtvervoer met personenver-

keer in onze vervoerregio. Op de spooras Gent-Kortrijk-Lille vormen personenvervoer en goederentransport communicerende vaten omwille van het beperkte aantal sporen. De NMBS onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor een bijkomend spoor. Daarnaast zijn jaagpaden vaak geschikte fietspaden en duiken zij ook in onze regio geregeld op binnen het fietssnelwegennetwerk en BFF. Dit levert echter meerdere conflictueuze situaties op wanneer zich langs die jaagpaden ook overslag situeert. Concrete oplossingen moeten in deze situatie nog verder onderzocht worden.

Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbonden

De afstand tussen wonen, werken, school, voorzieningen, enz. zal sterk onze vervoerswijzekeuze beïnvloeden. Ons minder verplaatsen en verplaatsingen korter maken heeft dan ook een grote impact op het verkeer. De coronacrisis bijvoorbeeld leerde velen dat thuiswerk een valabel alternatief is, dat een deel van het verkeer van de weg af haalt.

De voorbije 5 jaar werden in de vervoerregio twee grote studies uitgevoerd waarin expliciet werd uitgegaan van het verband tussen ons ruimtegebruik en de manier waarop we ons verplaatsen. Vanuit haar visie op mobiliteit werkte Rekover vier strategieën uit die structurerend zijn voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. In de ruimtelijke studie 'Contrei' werden daarnaast vijf doelstellingen voor de regio uitgewerkt waarvan er één aangeeft hoe een bepaald ruimtegebruik onze verplaatsingen kan beperken nl. de doelstelling 'een bereikbare en nabije regio'. Beide studies geven aan dat er in de regio reeds een sterk bewustzijn leeft over het onlosmakelijk verbonden zijn van mobiliteit en ruimte. Hiermee heeft de regio een stap voor op andere vervoerregio's waar dit inzicht soms nog minder goed ingeburgerd is.

Hoewel een regionaal mobiliteitsplan geen uitspraken kan doen over het ruimtelijk beleid zal het belangrijk zijn om keuzes op vlak van mobiliteit steeds af te toetsen aan de verschillende ruimtelijke doelstellingen die in de ruimtelijke visie 'Contrei' geformuleerd werden. Op basis hiervan kan immers gekozen worden om op bepaalde locaties juist wel of niet in te zetten op het verder uitwerken van zowel het openbaar vervoersnet, het fietsnetwerk, als het vrachtroutenetwerk en de bijhorende infrastructuur.

Mental shift

Op basis van het principe 'basismobiliteit' had iedere Vlaming tot voor kort op enkele honderden meters van zijn deur een bus- of tramhalte, ook als hier geen vraag naar was. Met de invoering van het decreet 'basisbereikbaarheid' introduceerde de Vlaamse overheid een nieuwe manier van kijken naar mobiliteit. Centraal hierbij zijn de werkelijke verplaatsingen die mensen maken en de vraag hoe we het aanbod van zowel trein, tram, bus, deelauto's en -fietsen daar zo goed mogelijk op kunnen afstellen. Voor burgemeesters, schepenen en raadsleden die jarenlang hun mobiliteitskeuzes hebben afgetoetst en naar de burger hebben overgebracht vanuit het principe basismobiliteit is dit een hele omslag in het denken. Ook de sterke link die gemaakt wordt met ons ruimtegebruik vraagt om onze manier van denken over mobiliteit in een breder kader te plaatsen.

De grootste mental shift moet evenwel gebeuren in de hoofden van iedereen. Om in de regio van 34% naar 40% of meer duurzame verplaatsingen te gaan, moeten heel wat mensen hun verplaatsingsgewoonten aanpassen. Daarvoor is het aanbieden van een efficiënt vervoersnet met bijhorende aantrekkelijke infrastructuur niet voldoende. Mensen moeten bewust gemaakt worden van de noodzaak van verandering, ze moeten goed geïnformeerd worden over de mogelijkheden en moeten vooral ook gewezen worden op mogelijke positieve effecten van een andere manier van verplaatsen voor henzelf. Mensen moeten op verschillende manieren uitgenodigd worden om hun gedrag aan te passen. Afhankelijk van de keuzes die de vervoerregio maakt kan hiervoor zelfs ingezet worden op nudging, een motivatietechniek waarbij bij mensen 'subtiel worden gestimuleerd om zich op een gewenste wijze te gedragen'. Wat er vanuit de regio gedaan kan worden om deze mental shift bij zo veel mogelijk mensen te laten plaatsvinden zal een belangrijk thema vormen bij de verdere opmaak van het regionale mobiliteitsplan.

Samenwerking

In de vervoerregio Kortrijk is reeds heel wat gezamenlijk (studie)werk verricht om de mobiliteit in de juiste richting te sturen, rekening houdend met de sterke link met ruimte. Een pasklare oplossing is echter niet voorhanden die alle mobiliteitsvraagstukken in de regio in één keer oplost. Een regionale aanpak, waarin alle steden en gemeenten zich kunnen terugvinden zal noodzakelijk zijn. Hiervoor wordt het intensieve co-creatietraject dat binnen de werkgroep voor de opmaak van het Openbaar Vervoerplan 2021 werd

gevoerd, verder gezet. In de mate van het mogelijke moeten ook uiteenlopende actoren worden betrokken. Daarnaast moet voldoende aandacht gaan naar afstemming met de omliggende vervoerregio's.

Tegelijk ligt de vervoerregio binnen de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik. Deze werd opgericht om de samenwerking te verbeteren binnen het grensoverschrijdende gebied. Het vlot verplaatsen over de grenzen heen is een belangrijke doelstelling binnen de Eurometropool. Ook verplaatsingen naar Wallonië vormenvoor bewoners van een aantal van de steden en gemeenten in de regio een dagelijkse werkelijkheid. Het organiseren van structureel overleg met zowel de Eurometropool als met het Waalse gewest en in het bijzonder de Waalse vervoersmaatschappij TEC, komt evenwel slechts moeizaam van de grond. Toch zal ook hierop moeten worden ingezet om de verplaatsingen in, van en naar de regio optimaal te organiseren.

7

BIJLAGEN

Deze oriëntatienota bevat vier bijlagen die afzonderlijk geraadpleegd kunnen worden:

- Bijlage 1: Plannings- en studiecontext
- Bijlage 2: Vervoersmagneten
- Bijlage 3: Voorzieningen
- Bijlage 4: Participatienota

BIJLAGE 1: PLANNINGS- EN STUDIECONTEXT

In wat volgt worden de belangrijkse plannen, studies, visies, ... die verband houden met de vervoerregio Kortrijk en deze orientatienota opgenomen in een niet-limitatieve lijst.

Internationale schaal:

- De Lage Landen 2020 - 2100 - een toekomst verkenning
- Trans-Europees transportnetwerk
- European Whitepaper 2011: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system
- Seine - Scheldeverbinding
- ...

Vlaamse schaal:

- 15 Vervoerregio's beslissen over 226 miljoen euro voor bus en tram
- Kostprijsberekening budgetten vervoerregio
- Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
- GRUP K-R8
- GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk
- Visie 2050 een langetermijnstrategie voor Vlaanderen
- Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen
- Vlaams fietsbeleidsplan
- Fietssnelwegen Vlaanderen
- Vlaamse spoorstrategie
- Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn
- Vlaamse beleidsvisie mobipunten
- Vlaams pendelplan
- Slim, veilig en robuust wegennet
- Carpoolparkings Vlaanderen
- Vrachtroutenetwerk Vlaanderen
- Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen
- Ontwikkelen van regionale logistieke knooppunten
- Masterplan binnenvaart 2020
- Strategische visie beleidsplan ruimte Vlaanderen
- Vlaams klimaatbeleidsplan 2021-2030
- Vlaams luchtbeleidsplan 2030
- Vlaams verkeersveiligheidsplan
- Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen
- Vooruitzichten van de transportvraag in Vlaanderen
- Onderzoek verplaatsingsgedrag in Vlaanderen
- Substitueerbaarheid van autoverplaatsingen: een onderzoek naar drempels voor modale verschuivingen
- Analyse van de mogelijkheden voor lightrail in Vlaanderen
- Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen
- Doorlichting Vlaams hoofdwegennet met betrekking tot potentiële quick wins op het vlak van doorstroming
- Strategisch plan ITS 2030 Vlaanderen
- Analyse voor- en nameting kilometerheffing vrachtwagens (MOW)
- Masterplan EDC's in Vlaanderen
- Binnenvaart 2.0 Het anker van de Vlaamse industrie
- Delfstoffen-studie De rol van de Vlaamse Waterweg in de duurzame voorziening van minerale bouwmaterialen
- Omgeving luchthaven Kortrijk-Wevelgem
- geïntegreerde aanpak Leievallei Wervik-Deinze
- ...

Provinciale schaal:

- Provinciaal beleidsplan ruimte
- Provinciaal ruimtelijk structuurplan
- Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
- Carpoolparkings West-Vlaanderen
- Berekening van de vraag naar bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, ontwerp eindrapport
- Het aanbod van bedrijventerreinen in West-Vlaanderen
- Evaluatie en onderzoek ter ondersteuning van de West-Vlaamse woonprogrammatie
- Transport Bis (POM West-Vlaanderen ism Leiedal)
- Geïntegreerde opmaak en uitvoering van een activerings- en herstructureringsstrategie voor (watergebonden) bedrijvigheid
- Het activeren van productieve landschappen
- ...
-

Regionale schaal:

- Contei, Regionale ruimtelijke visie Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Interlokaal vrachtroutenetwerk (Leiedal)
- Ruimtemonitor-Ondernemen Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Onderzoek watergebonden bedrijvigheid Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Regionale visie woonuitbreidingsgebieden (Leiedal)
- Klimaatmanifest Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- REKOVER (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer) (Leiedal)
- Expertenadvies Mobiliteit regio Kortrijk (Vectris)
- Prioritaire weginfrastructuren op regionaal niveau (Leiedal)
- Studie kwalitatief openbaar vervoer in Kortrijk (Vectris)
- Spoorrapport Regio Kortrijk (Leiedal)
- Basisbereikbaarheid VVR Kortrijk, voorstel kernnet en aanvullend net (De Lijn)
- Doorstroming vervoerregio Kortrijk (De Lijn)
- Dossier de conertation sur le Schéma Des Infrastructures de Transports à horizon 2035 (Euromotropool Lille)
- Lignes de bus et frontières - 'Developper un systeme plus integre de transports en commun' (Groupe Action Mobilité, Atelier Bus)
- Mening van de Eurometropool over de SDIT (Eurometropool Lille)
- Stedelijke regio Kortrijk, samen naar een duurzaam gebruik (Ruimte Vlaanderen)
- De Plaatsbepalers (Provincie West-Vlaanderen)
- Socio-Economische Analyse van Zuid-West-Vlaanderen (RESOC)
- Socio-Economische streekvisie voor Zuid-West-Vlaanderen (RESOC)
- Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Interfluviumstudie: Analyse en Aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het interfluvium mobiliteit tussen de Leie en Schelde (Provincie West-Vlaanderen)
- Masterplan Fiets interfluvium (Provincie West-Vlaanderen)
- Masterplan Fiets ten noorden van de Leie (Provincie West-Vlaanderen)
- Complex Project kanaal Bossuit-Kortrijk (de Vlaamse Waterweg)
- Regionale visie Detailhandel Regio Zuid-West-Vlaanderen (Intercommunale Leiedal)
- ...

Lokale schaal:

- Gemeentelijke mobiliteitsplannen
- Gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en ruimtelijke beleidsplannen
- Actieplan Kortrijk Fietst
- Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk
- Kortrijk droomt nog altijd van trambus
- Kortrijk 2025: De stad die we kunnen willen
- ...

Deze bijlage beschrijft de methodiek van “mobiliteitsmagneten”. Deze methodiek gebruikt sociaal-demografische gegevens (inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen) als uitgangspunt. De basisdata om de magneten komt uit het Strategisch Personenmodel Vlaanderen Versie 4.2.1, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen Versie 5.1 en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In onderstaande stappen staat omschreven hoe deze gegevensbronnen zijn gebruikt bij de totstandkoming van de magneten.

BIJLAGE MOBILITEITSMAGNETEN

1. Magneten in beeld

Inleiding en doel

De methodiek van de mobiliteitsmagneten heeft tot doel om de belangrijkste generatie- en attractiepolen voor personenverkeer in beeld te brengen. Hiervoor worden sociaal-demografische gegevens (inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen) als uitgangspunt genomen. De basisdata om de magneten te bepalen komen uit het Strategisch Personenmodel Vlaanderen Versie 4.2.1, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen Versie 5.1 en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In onderstaande paragrafen staat stapsgewijs omschreven hoe deze gegevensbronnen zijn gebruikt bij de totstandkoming van de magneten. De mobiliteitsmagneten zeggen iets over de ritproductie in verschillende delen van de vervoerregio. Ze zeggen niets over het belang van bepaalde relaties (herkomst-bestemmingsrelaties) tussen punten in de vervoerregio. De magneten zijn voor vervoerregio Limburg, Mechelen, Vlaamse Rand, Gent en Kortrijk volgens de hieronder beschreven methodiek vastgesteld.

Basisgegevens uit strategisch verkeersmodel Vlaanderen 4.2.1

Socio-demografische gegevens

De socio-demografische gegevens voor het basisjaar 2017 en prognosejaar 2030 zijn opgeleverd door het team Verkeersmodellen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De gegevens zijn opgeleverd in shape-formaat (telkens een .dbf-bestand, een .shp-bestand en een .shx-bestand) voor de zonering van Vlaanderen met 9929 binnenlandse zones. De uitleg omtrent gebruik en opbouw van deze zonering is in onderstaande paragrafen opgenomen. Volgende tabel geeft een overzicht van de opgeleverde attributen in het shape-bestand:

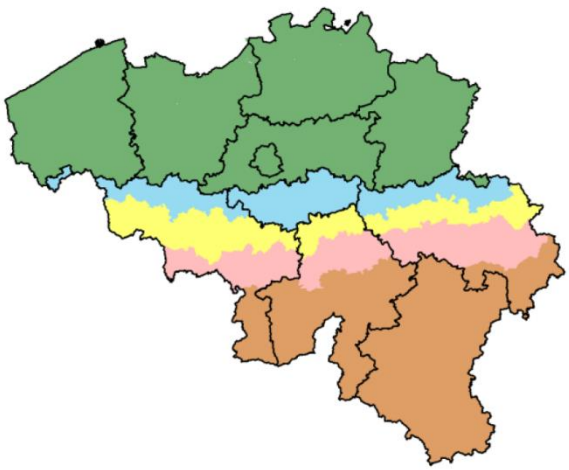
Attribuut	Betekenis
BEVOLKING	Aantal inwoners
TEW_TOTAAL	Totale tewerkstelling
TEW_LAND	Tewerkstelling landbouw
TEW_INDU	Tewerkstelling industrie
TEW_LOGI	Tewerkstelling transport en logistiek
TEW_GRHA	Tewerkstelling groothandel
TEW_DKHA	Tewerkstelling kleinhandel dagelijkse aankopen
TEW_WKHA	Tewerkstelling kleinhandel wekelijkse aankopen
TEW_LKHA	Tewerkstelling kleinhandel lange termijn
TEW_HNDL	Tewerkstelling handel overig
TEW_HOTL	Tewerkstelling hotel
TEW_RSTR	Tewerkstelling restaurant
TEW_NUT	Tewerkstelling nutsvoorzieningen
TEW_FINA	Tewerkstelling financiële instellingen en verzekeringen
TEW_KNST	Tewerkstelling kunst, amusement en recreatie
TEW_DNST	Tewerkstelling andere diensten
TEW_ADMI	Tewerkstelling administratie
TEW_ONDE	Tewerkstelling onderwijs
TEW_ZKHS	Tewerkstelling ziekenhuis
TEW_GEZO	Tewerkstelling gezondheidszorg
SB_TOTAAL	Totale schoolbevolking
SB_KLEUTER	Schoolbevolking kleuteronderwijs
SB_LAGER	Schoolbevolking lager onderwijs
SB_MIDDEL	Schoolbevolking middelbaar onderwijs
SB_HOGER	Schoolbevolking hogescholen
SB_UNIF	Schoolbevolking universiteiten
GEMEENTE	NIS-code
VREGIO	Nummer vervoerregio

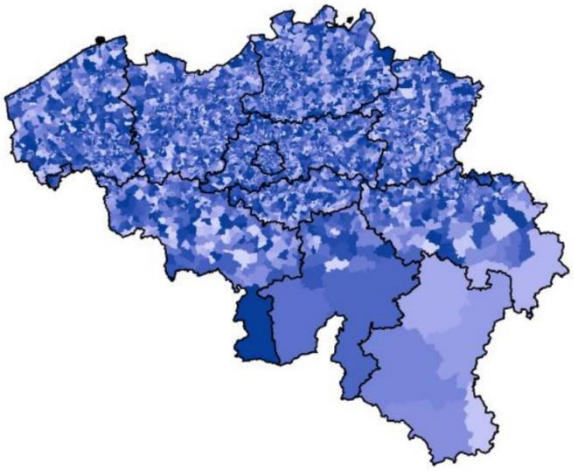
Tabel B2.1: Opgeleverde attributen shape-bestand socio-demografische gegevens

Zonering
De zonering van het masternetwerk Vlaanderen behelst heel België en een groot deel van Europa. De omvang van de zonering varieert naargelang het studiegebied. De zonering van Vlaanderen telt 9929 binnenlandse zones. Aan deze zonering is de gegevenslaag met socio-demografische gegevens gekoppeld. De oorspronkelijke binnenlandse zonering is manueel opgesteld op basis van deze gegevenslaag. Eerst zijn gordels gedefinieerd om studiegebied, invloedsgebied en buitengebied te onderscheiden (zie Figuur B.2.1):

- Studiegebied: groene gordel;
- Invloedsgebied 1: blauwe gordel;
- Invloedsgebied 2: gele gordel;
- Buitengebied 1: roze gordel;
- Buitengebied 2: oranje gordel.

Binnen het studiegebied gebeuren de modelevaluaties en berekeningen. Het invloedsgebied is een schil rondom het studiegebied, dewelke een sterke invloed heeft op de modellering in het studiegebied. De overige zones vallen onder het buitengebied.





Figuur B2.1 (links): Gordels definiëring studiegebied, invloedsgebied en buitengebied
Figuur B2.2 (rechts): Gedetailleerde zonering Vlaanderen (9929 zones)

Op basis van deze gordels wordt de zonering manueel opgebouwd. Het studiegebied en invloedsgebied 1, waarvoor de magneten worden bepaald, worden onderverdeeld op basis van het niveau van de statistische sectoren. De zones binnen deze twee gordels worden samengesteld op basis van onderstaande vuistregels:

- Zones waar 1 van onderstaande grenzen bereikt zijn, zijn groot genoeg:
    - 800 inwoners per zone;
    - 250 tewerkstellingsplaatsen per zone;
    - 175 schoolbevolkingsplaatsen per zone;
- Dergelijke zones worden enkel samengenomen met zones waar heel weinig inwoners, tewerkstellingsplaatsen en schoolbevolkingsplaatsen zijn;
- Er mogen geen zones gecreëerd worden over:
    o Gemeentegrenzen;
    - Vrachtmodelzones;
    - Waterwegen/dokken;
    - Belangrijke wegen.

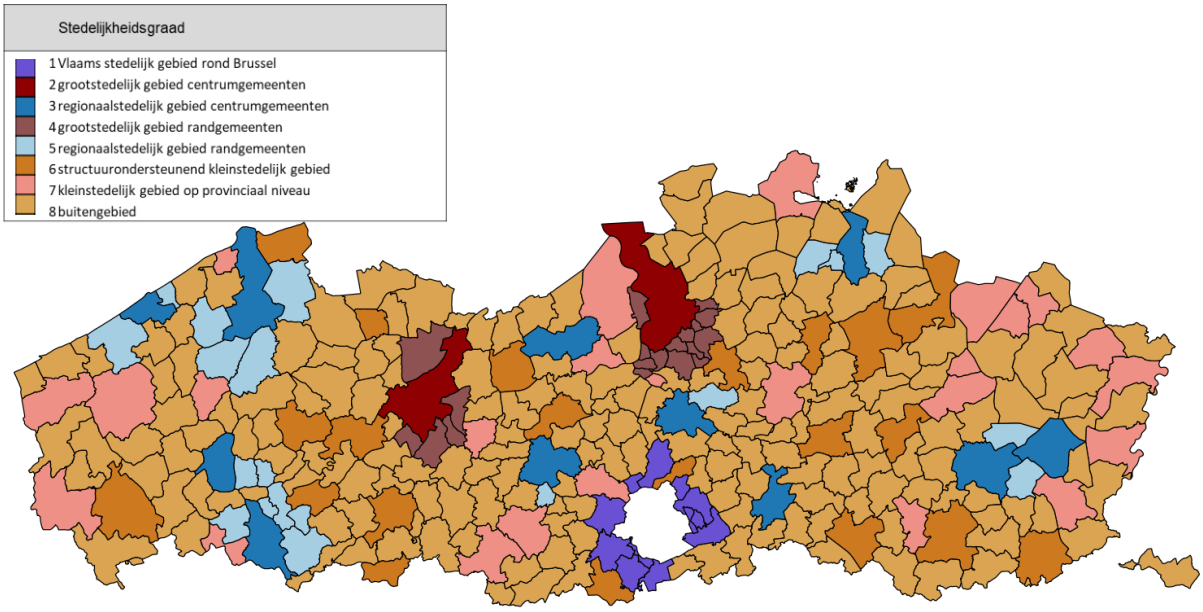
Invloedsgebied 2 mag wat ruwer zijn, en is gebaseerd op deelgemeenteniveau. Buitengebied 1 is beschreven op gemeenteniveau, terwijl buitengebied 2 zelfs op arrondissementen gebaseerd is. De zonering voor Vlaanderen is opgenomen in figuur B.2.2.

Bepalen ritproductiefactoren

Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) weten we dat het hoeveel verplaatsingen en met welke modaliteit dat elke bewoner / werknemer / leerling per dag maakt, afhankelijk is van de stedelijkheidsgraad. We houden bij het berekenen van de ritproductie rekening met de stedelijkheidsgraad. Het gaat om het totaal aantal verplaatsingen, zowel binnen en tussen de gebieden met verschillende stedelijkheidsgraad.

Ritproductie afhankelijk van stedelijkheidsgraad

Met omrekenfactoren is op basis van de aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen de totale ritgeneratie per etmaal, per modelzone berekend. De waardes van de factoren zijn afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en verschillen daarom per modelzone. Er wordt onderscheid gemaakt tussen acht graden van stedelijkheid. In Figuur B.2.3 staat de indeling van Vlaanderen naar stedelijkheidsgraad volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.



Figuur B.2.3. Acht stedelijkheidsgraden van Vlaanderen.

Gemiddeld aantal ritten per dag op basis van OVG 5.1

De ruimtelijke gegevens per magneet zijn vertaald naar totale mobiliteitsproductie, OV-productie en fiets-productie met behulp van ritproductiefactoren, gebaseerd op gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 5.1 (2015-2016). Gemiddeld over heel Vlaanderen maakt één inwoner 2,75 verplaatsingen per dag[1]. De tabel hieronder toont dit gemiddelde afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de woonplaats van de inwoner.

Stedelijkheidsgraad	Totale ritproductie	Ritproductie OV	Ritproductie fiets
1. Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	3,45	0,00	0,00
2. grootstedelijk gebied centrumgemeenten	2,50	0,41	0,34
3. regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten	2,43	0,12	0,42
4. grootstedelijk gebied randgemeenten	3,00	0,18	0,43
5. regionaalstedelijk gebied randgemeenten	2,59	0,00	0,49
6. structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	2,86	0,06	0,30
7. kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	2,74	0,10	0,31
8. buitengebied	2,81	0,09	0,31

[1] Tabel 68 uit tabellenrapport OVG 5.1: Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd)

Tabel B2.2. Gemiddeld aantal ritten per inwoner (totaal, met OV en met de fiets), afhankelijk van stedelijkheidsgraad. Bewerking van Tabel 107 uit tabellenrapport OVG 5.1: GAVPPPD volgens type gemeente van woonplaats en Tabel 108 uit tabellenrapport OVG 5.1: Verdeling van het GAVPPPD volgens type gemeente van woonplaats en hoofdvervoerswijze.

Daarnaast genereert één arbeidsplaats 2,10 verplaatsingen per dag[2] en één leerlingplaats (exclusief lager onderwijs en kleuterschool) 3 verplaatsingen per dag[3]. Aan de hand van gemiddelde modal split-cijfers (Tabel B.2.3) voor de motieven woon-werk en woon-school zijn de ritproductiefactoren per inwoner per stedelijkheidsgraad vertaald naar ritproductiefactoren per arbeidsplaats en per leerlingplaats.

Modal Split	OV	Fiets
Werken	9,3%	13,2%
Onderwijs	16,2%	27,5%
Totaal	4,5%	12,1%

Tabel B2.3. Gemiddelde modal split cijfers voor motieven woon-werk en woon-school. Bewerking van Tabel 74 uit tabellenrapport OVG 5.1: Verdeling van het gavpppd volgens hoofdvervoerswijze en motief

Tabellen B2.4, B.2.5 en B.2.6 tonen de respectievelijk de totale ritproductiefactoren, de ritproductiefactoren voor openbaar vervoer en de ritproductiefactoren voor fiets en dit per stedelijkheidsgraad en per inwoner, arbeidsplaats en leerlingenplaats.

Ritproductie totaal

Stedelijkheidsgraad	Per inwoner	Per arbeidsplaats	Per leerlingplaats
1. Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	3,45	2,64	2,20
2. grootstedelijk gebied centrumgemeenten	2,50	1,91	1,59
3. regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten	2,43	1,86	1,55
4. grootstedelijk gebied randgemeenten	3,00	2,29	1,91
5. regionaalstedelijk gebied randgemeenten	2,59	1,98	1,65
6. structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	2,86	2,18	1,82
7. kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	2,74	2,10	1,75
8. buitengebied	2,81	2,15	1,79

Tabel B2.4. Ritproductie factoren totaal per inwoner, arbeidsplaats en leerlingplaats

Ritproductie openbaar vervoer

Stedelijkheidsgraad	Per inwoner	Per arbeidsplaats	Per leerlingplaats
1. Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	0,18*	0,29	0,42
2. grootstedelijk gebied centrumgemeenten	0,41	0,65	0,94
3. regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten	0,12	0,19	0,27
4. grootstedelijk gebied randgemeenten	0,18	0,29	0,42
5. regionaalstedelijk gebied randgemeenten	0,05**	0,09	0,12
6. structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	0,06	0,09	0,13
7. kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	0,10	0,16	0,24
8. buitengebied	0,09	0,14	0,20

[2] Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en Mober,
Departement Openbare Werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (2009)
[3] Gebaseerd op een gemiddeld aandeel basisonderwijs in leerlingplaatsen van 41,6%, op basis van indicatieve ritproductieparameters Rotterdam (RVMK3.1, 14-4-2015)

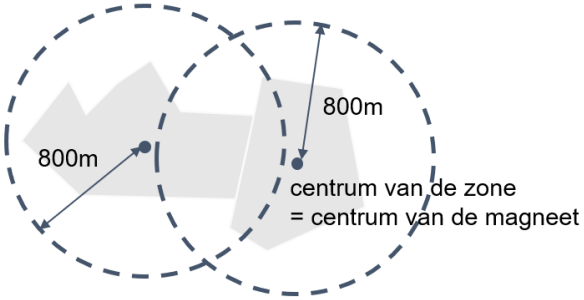
Tabel B2.5. Ritproductie factoren openbaar vervoer per inwoner, arbeidsplaats en leerlingplaats
* Op basis van OVG 5.1 is deze gelijk aan nul, hier aangenomen dat deze identiek is aan grootstedelijk gebied randgemeenten
** Op basis van OVG 5.1 is deze gelijk aan nul, hier afgeleid uit verhouding centrumgemeenten / randgemeenten in grootstedelijk gebied

Ritproductie fiets			
Stedelijkheidsgraad	**Per inwoner**	**Per arbeidsplaats**	**Per leerlingplaats**
1. Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	0,43*	0,36	0,62
2. grootstedelijk gebied centrumgemeenten	0,34	0,28	0,49
3. regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten	0,42	0,35	0,60
4. grootstedelijk gebied randgemeenten	0,43	0,36	0,62
5. regionaalstedelijk gebied randgemeenten	0,49	0,41	0,72
6. structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	0,30	0,25	0,44
7. kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	0,31	0,26	0,45
8. buitengebied	0,31	0,26	0,45

Tabel B2.6. Ritproductie factoren fiets per inwoner, arbeidsplaats en leerlingplaats
* Op basis van OVG 5.1 is deze gelijk aan nul, hier aangenomen dat deze identiek is aan grootstedelijk gebied randgemeenten

Van modelzone naar magneet
Elke modelzone heeft een centroïde. Dit is het meetkundig zwaartepunt van de zone. De centroïde komt daardoor niet noodzakelijk overeen met het zwaartepunt qua inwoners, arbeidsplaatsen, leerlingplaatsen, hoewel deze eenheden over het algemeen wel gelijkmatig over een modelzone zijn verspreid. Elke centroïde vormt het middelpunt of centrum van een magneet.

De invloedsfeer van een magneet is 800 m. Dit komt overeen met een acceptabele loopafstand tot een (hoogwaardige) openbaar vervoer voorziening[4].



Figuur B2.4. Omvormen van de modelzones naar uniforme magneten met een invloedsfeer van 800m.

Mobiliteitsproductie per magneet
De totale mobiliteitsproductie, OV-productie en fiets-productie per magneet wordt nu bepaald door de ritproductiefactoren uit tabel B2.4, B2.5 en B2.6 te vermenigvuldigen met het aantal inwoners, aantal arbeidsplaatsen en aantal leerlingplaatsen binnen de invloedsfeer van de magneet. Waarbij:

- Aantal inwoners = attribuut 'BEVOLKING' in het shape-bestand met socio-demografische gegevens
- Aantal arbeidsplaatsen = attribuut 'TEW_TOTAAL' in het shape-bestand met socio-demografische gegevens
- Aantal leerlingplaatsen (excl. basisschool en lager) = attribuut 'SB_MIDDEL + SB_HOGER + SB_UNIF' in het shape-bestand met socio-demografische gegevens

[4] *Dit is een veel gebruikte praktijkwaarde die bijvoorbeeld ook in recent empirisch onderzoek wordt teruggevonden: https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs10_043.pdf*

De ritproductie van een magneet per dag is gelijk aan de ritproductie binnen het invloedsgebied. Het komt voor dat een modelzone groter is dan het invloedsgebied van 800m, of dat er meerdere modelzones binnen een invloedsgebied vallen. In het eerste geval wordt berekend welk percentage van het oppervlak van de modelzone overlapt met het invloedsgebied. Dit percentage wordt dan vermenigvuldigd met de totale ritproductie van de modelzone, om de ritproductie van de magneet te berekenen. In het tweede geval wordt voor elke modelzone met overlap berekend welk percentage van het oppervlak binnen het invloedsgebied van de magneet valt. De totale ritproductie van de magneet is dan de som van al deze percentages, vermenigvuldigd met de ritproductie van de betreffende zones.

Rekenvoorbeeld:

- Het invloedsgebied van magneet A overlapt 100% van het oppervlak van zone A
- Het invloedsgebied van magneet A overlapt daarnaast 50% van het oppervlak van zone B
- Modelzone A en B hebben beiden een totale ritproductie van 1000 ritten per dag, een OV-productie van 100 ritten per dag en een fiets-productie van 200 ritten per dag

De totale mobiliteitsproductie van de magneet is dan 100% * 1.000 + 50% * 1.000 = 1.500 ritten per dag. De OV-productie van de magneet is dan 100% * 100 + 50% * 100 = 150 openbaar vervoer ritten per dag. De fiets-productie van de magneet is dan 100% * 200 + 50% * 200 = 300 fietsritten per dag.

Weergave van magneten

Om het kaartbeeld duidelijker te maken, met name in gebieden met een fijne zonering, wordt een selectie van magneten getoond. Als de centra van twee magneten dichter bij elkaar liggen dan 800m, wordt de alleen de sterkste magneet opgenomen in de weergave (zie figuur B2.5). Deze magneet heeft immers zwaardere bereikbaarheidscriteria, waardoor de lichtere criteria van de kleine magneet minder of niet meer relevant zijn.

Figuur B2.5. Selectie van magneten voor het kaartbeeld.

BIJLAGE VOORZIENINGEN

1. VOORZIENINGEN NAAR SCHAALNIVEAU

We brengen de voorzieningen in beeld. Deze oefening wordt gebruikt naast de magneten analyse om een goed beeld te hebben op de bezoekersaantrekkende functies. De magnetenanalyse is gebaseerd op de data van de provinciale verkeersmodellen. Deze modellen richten zich zeer sterk op de spitsuren en de meer functionele verplaatsingen, daarom is de inventarisatie van de attractiepolen een aanvulling hierop.

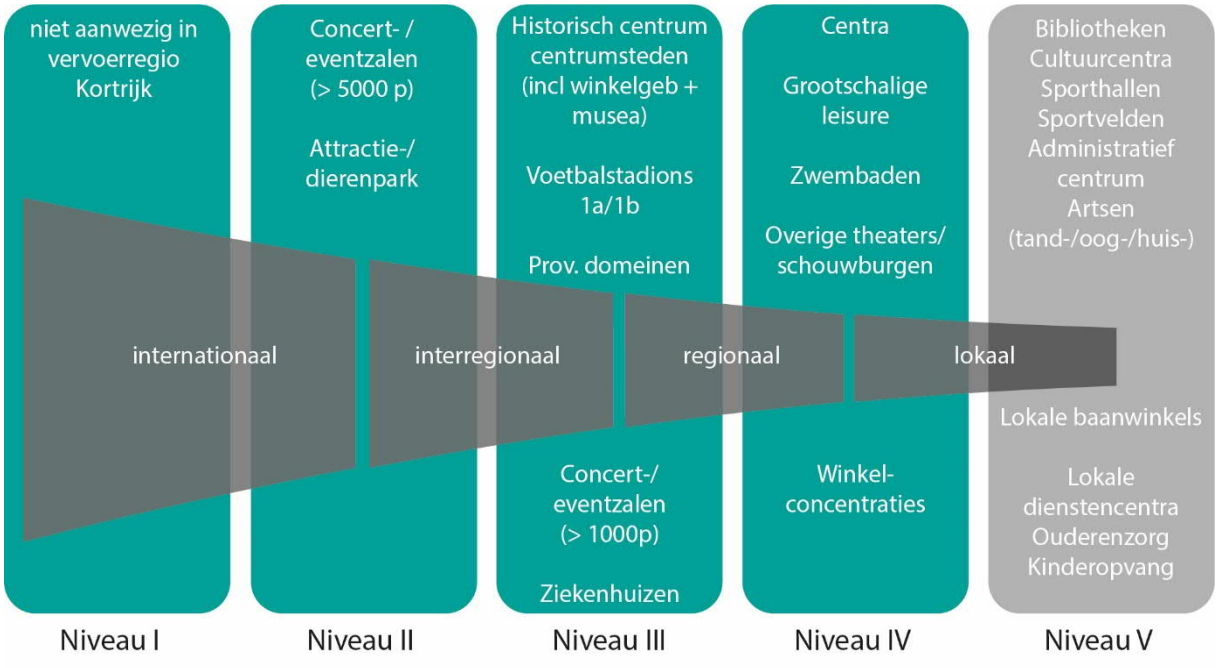
De focus ligt op bezoekersaantrekkende functies en voorzieningen met aandacht voor omvang en kansen voor modal shift. Net als de vervoersystemen worden ook de voorzieningen naar schaalniveau ingedeeld.

Criteria die het schaalniveau bepalen zijn

- Uitstraling en bereik
- Aantal verkeersbewegingen (piek, frequentie,...)

Verschillende type van (bezoekersaantrekkende) voorzieningen worden hierin meegenomen:

- Onderwijs
- zorg en welzijn
- cultuur, sport en ontspanning
- detailhandel en woonondersteunende voorzieningen (diensten, reca,...)



Deze voorzieningen zijn afgetoetst aan de voorzieningen opgenomen in Rekover.

Voor het onderzoek naar de bovenlokale voorzieningen werden enkel voorzieningen met een regionale impact aangeduid op de kaart per regio (niv. 1-3).

2. VOORZIENINGEN VAN INTERNATIONAAL NIVEAU (NIV1)

Bezoekersaantrekkende gebieden van internationaal niveau zijn gebieden met

- aantal bezoekers: > 10.000 bezoekers per dag
- uitstraling en bereik: internationaal

Meer specifiek voor de regio's gaat het om:

- centrum van Antwerpen, Gent, Brussel, Maastricht, Lille, ...
- Luchthaven van Zaventem

3. VOORZIENINGEN VAN INTERREGIONAAL NIVEAU (NIV2)

Bezoekersaantrekkende gebieden van interregionaal niveau zijn gebieden met

- aantal bezoekers: > 5.000 bezoekers per dag
- uitstraling en bereik: nationaal / interregionaal

Meer specifiek voor elke regio, zijn hiervoor geselecteerd:

- Top 20 toeristische attracties in Vlaanderen voor 2017-2018 (het gaat hier om dieren-, pret- en themaparken die heel wat bezoekers aantrekken).
- Bepaalde stadscentra, meer specifiek historisch stadscentrum met verschillende musea en een winkel- en horecacentrum als attractiepool voor bezoekers. In de interprovinciale detailhandelstudie (2014) werden deze opgenomen als regionale verzorgingsgebieden. Het gaat hier bijv. over centrum Mechelen, Hasselt, Gent, Sint-Truiden, Tongeren, Kortrijk, ...).
- Concert- en eventzalen met capaciteit van meer dan 5000 personen
- Expohallen (Nekkerhallen, Kortrijk Xpo, Ethias Arena, ...)

4. VOORZIENINGEN VAN REGIONAAL NIVEAU (NIV3)

Bezoekersaantrekkende gebieden van regionaal niveau zijn gebieden met

- aantal bezoekers: > 2.500 bezoekers per dag
- uitstraling en bereik: (inter)regionaal

Voorzieningen van regionaal niveau hebben een uitgesproken regionale (of soms zelfs interregionale) uitstraling en bereik. Het aantal bezoekers is van dien aard dat er (al dan niet temporeel) grote bezoekersstromen op dagbasis naar toe komen.

4.1 Onderwijs

Op vlak van onderwijs worden hogescholen en universiteiten geselecteerd. De belangrijke scholenconcentratie met regionale invloedssfeer zitten reeds vervat in de vervoersmagneten.

4.2 Welzijn en zorg

Ziekenhuizen met een significante omvang (> 100 erkende bedden) worden geselecteerd. Het gaat hier zowel om algemene ziekenhuizen als psychiatrische ziekenhuizen.

4.3 Sport, cultuur en ontspanning

Alle voetbalstadions van 1e klasse (zowel 1A als 1B) clubs werden geselecteerd.
Die werden aangevuld met andere bovenlokale sportcentra die vallen onder Sport Vlaanderen (de vroegere Bloso-centra). Verder werden de provinciale domeinen geselecteerd, alsook concert- en eventzalen met een capaciteit van minstens 1000 personen. Cinemacomplexen werden hier ook onder gecategoriseerd. Als laatste werden cultuurcentra type A en B, zoals geselecteerd door de Vlaamse Overheid, opgenomen.

4.4 Detailhandel

Detailhandel valt onder drie categorieën:

- Shoppingcentra met een grootschalige aantrekkingskracht
- Kernwinkelgebieden (steden en gemeenten) welke in de interprovinciale detailhandelstudie opgenomen zijn opgenomen als binnenstedelijk winkelgebied (met recreatief bezoekmotief) met een bovenlokaal verzorgingsgebied. Kernwinkelgebieden met een oppervlakte groter dan 8 000 m² werden geselecteerd.

Opmerking: grootschalige winkelgebied met doelgericht bezoekmotief werden deels opgenomen in de shoppingcentra. Baanconcentraties met een regionaal verzorgingsgebied werden nog niet opgenomen gezien hun bijhorende bereikbaarheidsprofiel en (on)gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

5. VOORZIENINGEN VAN BOVENLOKAAL NIVEAU (NIV4)

Bezoekersaantrekkende gebieden van bovenlokaal niveau zijn gebieden met

- uitstraling en bereik: bovenlokaal

Voorzieningen van bovenlokaal niveau hebben een verzorgende functie voor meerdere kernen en gemeenten. Op basis van beschikbare data is het niet mogelijk om een selectie te maken die rekening houdt met bezoekersaantallen. Daarom gebeurt de selectie enkel op basis van het type voorziening. We maken hiervoor gebruik van de puntlocaties met voorzieningen die door VITO en het departement Omgeving werden verzameld voor de geografische analyse van ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid van voorzieningen (VITO, 2016).

5.1 Onderwijs

Universiteiten, hogescholen en scholenconcentraties werden al geselecteerd op niveau 3.
Op niveau 4 worden bijkomend middelbare scholen, volwassenonderwijs en deeltijds kunstonderwijs geselecteerd.

5.2 Welzijn en zorg

Ziekenhuizen met een significante omvang (> 100 erkende bedden) werden op niveau 3 geselecteerd.
Op niveau 4 worden bijkomend alle overige ziekenhuizen, geestelijke gezondheidsinstellingen en ouderenvoorzieningen geselecteerd.

5.3 Sport, cultuur en ontspanning

Voor zover deze nog niet geselecteerd waren op niveau 2 of 3 worden alle (overige) cultuurcentra, schouwburgen en concertgebouwen, bioscopen, musea, monumenten, pret- en themaparken, regionale en speciale sportaccomodaties en zwembaden geselecteerd.

5.4 Detailhandel en woonverzorgende voorzieningen.

Voor zover deze nog niet geselecteerd waren op niveau 2 of 3 worden alle grote en gespecialiseerde voedingswinkels, overheidsfuncties, detailhandel kleding / huis en tuin / auto / nicheproducten, voorzieningen

rond werk en overige regionale voorzieningen geselecteerd. De overige binnenstedelijke winkelgebieden met recreatief bezoekmotief zoals opgenomen in de interprovinciale detailhandelstudie worden eveneens uitgelicht. Baanwinkels, aangeven vanuit de voorzieningenkaart in Rekover, zijn opgenomen in deze categorie.

6. VOORZIENINGEN VAN LOKAAL NIVEAU (NIV5)

Bezoekersaantrekkende gebieden van lokaal niveau zijn gebieden met

- uitstraling en bereik: lokaal

Voorzieningen van lokaal niveau kunnen eveneens een belangrijke bezoekersaantrekkende functie vervullen. Niet zozeer het aantal bezoekers, maar de (gemiddelde) reikwijdte omwille van het type voorziening is bepalend voor de selectie.

6.1 Onderwijs

Als lokale onderwijsinstellingen (niveau 5) worden de kleuter- en lagere scholen gedefinieerd. Deze werden niet.

6.2 Welzijn en zorg

Lokale zorg- en welzijnsvoorzieningen omvatten dokters (algemene geneeskunde), tandartsen, apothekers, oogzorg, kinderopvang, lokale dienstencentra, ziekenfondsen en OCMW.

6.3 Sport, cultuur en ontspanning

Op vlak van sport, cultuur en ontspanning worden bibliotheken en basis sportaccomodaties aangeduid als voorzieningen van lokaal niveau.

6.4 Detailhandel en woonverzorgende voorzieningen.

Als lokale voorzieningen worden beschouwd: bakkers en slagers, kleine voedingswinkels, eet- en drinkgelegenheden, post, basisvoorzieningen niet-voeding , bank en verzekering.