

VISIENOTA

VERVOERREGIO KORTRIJK

Een neerslag van de inzichten die werden verworven en denkoefeningen die werden opgezet tijdens het co-creatief proces dat werd gevoerd in kader van de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan.

Goedgekeurd op vervoerregioraad van

18 februari 2022

COLOFOON

Titel: Visienota Vervoerregio Kortrijk

Versie 1_0

Datum: 15/03/2022

Vervoerregio Kortrijk:

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

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

Verantwoordelijke uitgever:

Vlaamse Overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

INHOUDSTAFEL

| | | |
|--------|--|----|
| 1. | Situering en proces..... | 9 |
| 1.1. | situering..... | 10 |
| 1.2. | Proces regionaal mobiliteitsplan..... | 12 |
| 1.3. | Leeswijzer | 15 |
| 2. | Samen vooruit: ambities en doelstellingen | 16 |
| 2.1. | Contrei: Ambities en ruimtelijke krachtlijnen voor de regio..... | 17 |
| 2.2. | Mobiliteitsdoelstellingen voor 2030 met doorkijk op lange termijn..... | 18 |
| 2.2.1. | VITAAL : meer duurzame en actieve verplaatsingen | 19 |
| 2.2.2. | VLOT : kortere en snellere verplaatsingen..... | 20 |
| 2.2.3. | VERKEERSLEEFBAAR : veilig, gezond en aangenaam | 21 |
| 2.2.4. | VOOR IEDEEREEN : voorzieningen bereikbaar op maat van elke doelgroep..... | 22 |
| 2.2.5. | VRACHT : Stijgend aandeel goederenvervoer over spoor en water..... | 23 |
| 2.3. | Targets voor doelstellingen | 24 |
| 2.3.1. | Modal Shift personenvervoer | 25 |
| 2.3.2. | Modal Shift vrachtverkeer..... | 27 |
| 2.3.3. | gereden VoertuigkilometerS niet duurzame modi | 28 |
| 2.3.5. | Verkeersongevallen..... | 29 |
| 2.3.6. | Bijkomend ruimtebeslag..... | 30 |
| 2.3.7. | Toegankelijkheid haltes..... | 31 |
| 2.3.8. | Verdere uitwerking van de regiospecifieke targets..... | 31 |
| 3. | Naar een mobiliteitstransitie..... | 32 |
| 3.1. | Drie pijlers die elkaar versterken | 33 |
| 3.2. | Actief ondersteunen van gedragsverandering..... | 34 |
| 3.3. | Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbonden..... | 35 |
| 3.4. | Naar een beter en omgevingsvriendelijker mobiliteitsaanbod..... | 36 |

| | | |
|--------|--|-----|
| 3.5. | Samenwerking als sleutel voor succes..... | 43 |
| 3.6. | De mobiliteitstransitie in praktijk: innoveren, uitproberen en al doende bijsturen | 44 |
| 3.7. | Gebiedsgerichte aanpak..... | 45 |
| 4. | Visie en bouwstenen voor onderzoeksscenario's..... | 49 |
| 4.1. | Aftoetsen van de hoeken van de kamer..... | 50 |
| 4.2. | Actief ondersteunen van gedragsverandering..... | 51 |
| 4.2.1. | Waar willen we naar toe? | 52 |
| 4.2.2. | Hoe willen we dit bereiken?..... | 58 |
| 4.3. | Ruimte en mobiliteit onlosmakelijk verbinden..... | 59 |
| 4.3.1. | Waar willen we naartoe?..... | 61 |
| 4.3.2. | Hoe willen we dit bereiken? | 66 |
| 4.4. | Fiets..... | 67 |
| 4.4.1. | Waar willen we naartoe?..... | 68 |
| 4.4.2. | Hoe willen we dat bereiken?..... | 72 |
| 4.5. | Openbaar vervoer en spoor..... | 75 |
| 4.5.1. | Waar willen we naar toe? | 77 |
| 4.5.2. | Hoe willen we dit bereiken? | 83 |
| 4.6. | Wegennet..... | 88 |
| 4.6.1. | Waar willen we naar toe? | 89 |
| 4.6.2. | Hoe willen we dit bereiken?..... | 94 |
| 4.7. | Waterwegennet..... | 99 |
| 4.7.1. | Waar willen we naartoe | 100 |
| 4.7.2. | Hoe willen we dat bereiken?..... | 101 |
| 4.8. | Mobipunten (Hoppinpunten)..... | 102 |
| 4.8.1. | Waar willen we naartoe?..... | 104 |
| 4.8.2. | Hoe willen we dat bereiken?..... | 110 |
| 4.9. | Logistieke knooppunten..... | 112 |

4.9.1. Waar willen we naartoe?..... 113

4.9.2. Hoe willen we dat bereiken?.....115

4.10. Overkoepelende bouwstenen voor alle mobiliteitsnetten..... 116

5. Onderzoekscenario's..... 117

6. Verder Proces..... 131

7. Bijlagen135

1. SITUERING EN PROCES

In de periode tussen de oplevering van de oriëntatienota en najaar van 2021, legde de vervoerregio de basis voor de visie van het regionale mobiliteitsplan. Alvorens over te gaan tot toewerken naar een beleidsscenario en daarbij horend actieplan, wil deze concept visienota het gelopen traject, de gemaakte keuzes en de nog openstaande vragen bundelen. Zo staat iedereen met gelijke kennis opnieuw aan de start wanneer er effectief keuzes zullen worden gemaakt die tot dat beleidsscenario leiden.

1.1. SITUERING

DE VERVOERREGIO KORTRIJK

In 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's.

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

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



DECREET BASISBEREIKBAARHEID

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

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

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



ROL VAN DE VERVOERREGIO OP 5 SCHAALNIVEAU'S

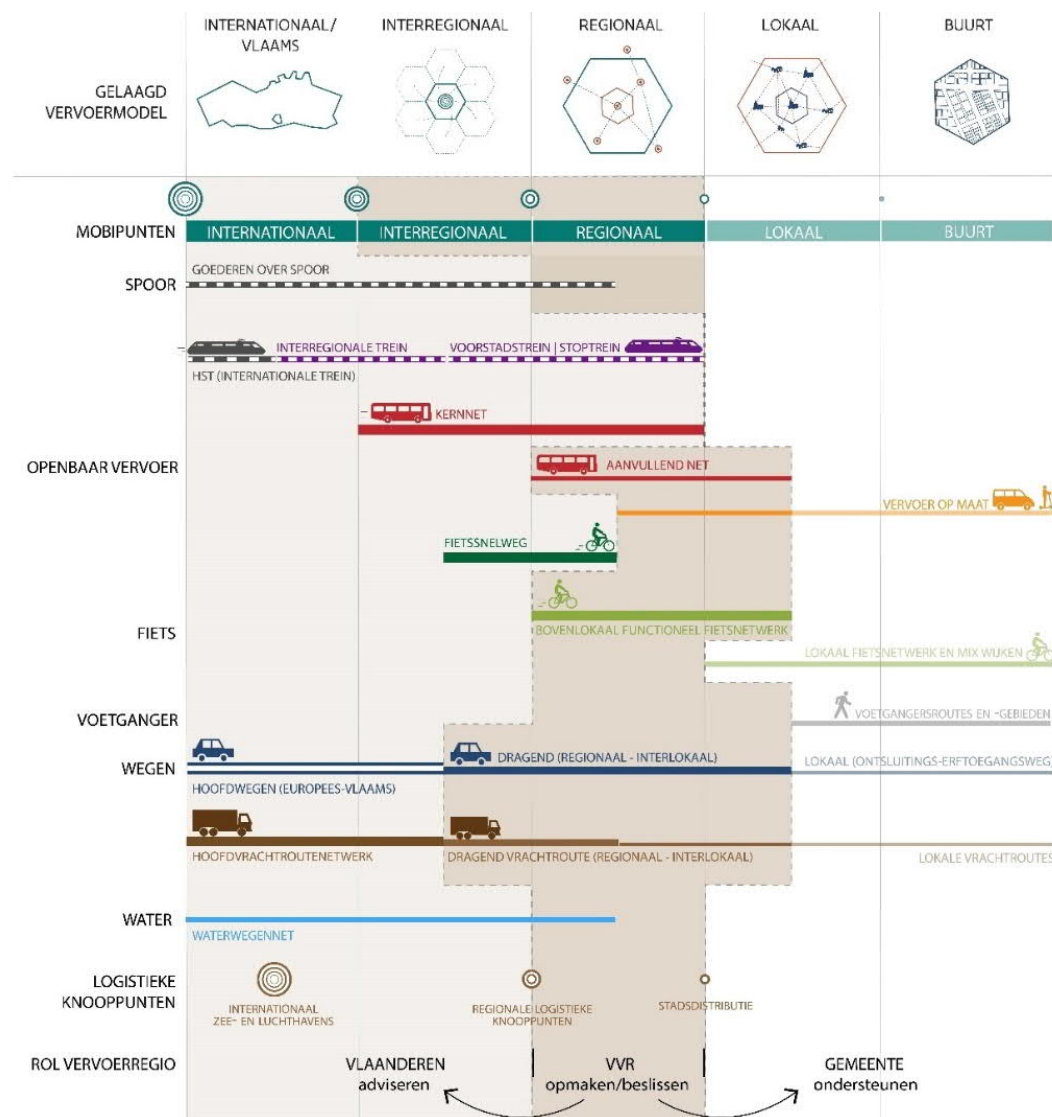
De vervoerregio's zijn nieuwe instellingen die nog volop bezig zijn met het afbakenen van hun bevoegdheden. Volgende schema geeft aan over welke thema's de vervoerregio moet beslissen (donkerste bruin), over welke thema's ze Vlaanderen kan adviseren (beige) en bij welke thema's ze de lokale besturen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

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

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

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

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



Het gelaagde mobiliteitsaanbod en de rol van de VVR

1.2. PROCES REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

EEN REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

Het regionaal mobiliteitsplan legt de mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Het plan geeft een visie op het netwerk en beschrijft ondersteunende maatregelen. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor. De basis voor dit plan wordt gevormd door het onderzoek dat werd uitgevoerd in kader van de opmaak van de oriëntatienota. De link met het ruimtelijk beleid is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan. In de vervoerregio Kortrijk vertrekken we bij het uitwerken van het regionale mobiliteitsplan dan ook vanuit de visie en krachtlijnen die werden geformuleerd in de ruimtelijke visie voor de regio (Regiovisie - Contrei, 2018). Op die manier verzekeren we de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan waarin mobiliteit en ruimte onlosmakelijk met elkaar verbonden worden. De input uit de strategische visie wordt aangevuld en geactualiseerd met recente inzichten uit de strategische projecten. Voor het richtjaar 2030 worden een beleidsscenario en roadmap uitgewerkt met de focus op de bevoegdheden van de vervoerregio, maar ook richtlijnen voor andere beleidsniveaus en -domeinen.

OPMAAK IN DRIE FASEN

Op basis van de Europese SUMP-richtlijnen wordt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan (RMP) in drie fasen vormgegeven. De eerste fase, de oriënteringsfase, werd beschreven in de oriëntatienota en werd reeds goedgekeurd door de Vervoerregioraad (2 oktober 2020). Deze fase beschrijft waar we vandaag staan op vlak van mobiliteit, maar geeft ook een beeld van de kansen, opportuniteiten, zwaktes en bedreigingen...De tweede fase, de synthesefase, krijgt in dit document vorm. Deze fase bestaat uit de opbouw van de strategische visie, doelen, targets en bouwstenen om via een aantal onderzoeksscenario's te landen met één beleidsscenario. De huidige nota vormt het fundament van de synthesesnota en beschrijft de onderzoeksresultaten tot en met de opmaak van een aantal onderzoeksscenario's. Deze worden vervolgens ten opzichte van elkaar afgewogen om in de definitieve synthesesnota te resulteren in een voorkeurscenario; het beleidsscenario. Dit vormt de basis om in de derde fase over te gaan tot de opmaak van het actieplan.

VISIENOTA: BREED PROCES MET ALLE ACTOREN

Om te komen tot de onderzoeksscenario's die we beschrijven op het einde van deze visienota werden een aantal stappen doorlopen. Dit gebeurde doorheen een breed participatief proces. In de oriëntatienota werd de werking van de vervoerregio met de ambtelijke werkgroep, de vervoerregioraad en de verschillende actoren die we willen betrekken, voorgesteld. Hieronder beschrijven we hoe de verschillende actoren doorheen de opmaak van deze visienota betrokken werden.

Doelstellingen en leidende principes

Een eerste stap was het uitwerken van strategische doelstellingen voor de regio. Hiervoor werd vertrokken van de '**Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde**' (Contrei, 2018) Voor het regionaal mobiliteitsplan hebben we deze visie, vertrekkende van de principes basisbereikbaarheid, in het najaar van 2019 in een werksessie met de ambtelijke werkgroep vertaald in vijf doelstellingen en een aantal leidende principes op vlak van mobiliteit voor de regio. Deze vijf doelstellingen werden geformuleerd met als tijdshorizon 2050. De vijf mobiliteitsdoelstellingen werden afgetoetst bij een grote groep actoren tijdens het mobiliteitsforum van 4 februari 2020. Aanvullend vond ook een bevraging van de gemeenteraadsleden plaats in de regio. Hieruit konden ook een aantal accenten op vlak van mobiliteit gehaald worden. Aansluitend bij de doelstellingen werden een aantal leidende principes geformuleerd die een eerste algemene richting aangeven over hoe we deze doelstellingen in de regio willen realiseren. Deze leidende principes werden in september 2020 tijdens de ambtelijke werkgroep opnieuw afgetoetst en verfijnd.

Definiëren van bouwstenen: aftoetsen van de hoeken van de kamer

Om vanuit een open blik te komen tot één of meer kansrijke scenario's voor het realiseren van de voor de regio geformuleerde strategische mobiliteitsdoelstellingen werden verschillende werksessies georganiseerd. Tijdens deze werksessies werden, vertrekkende vanuit de reeds ver uitgewerkte bestaande visies, voor verschillende thema's de hoeken van de kamer afgetoetst. Op deze werksessies werden niet alleen de leden van de ambtelijke werkgroep uitgenodigd, maar werden ook telkens in functie van het onderwerp een aantal externe actoren uitgenodigd. In totaal namen 57 externe actoren deel aan de verschillende werksessies. Om ook de burger te betrekken bij het uitwerken van de bouwstenen werd rond de jaarwisseling van 2020-2021 in alle steden en

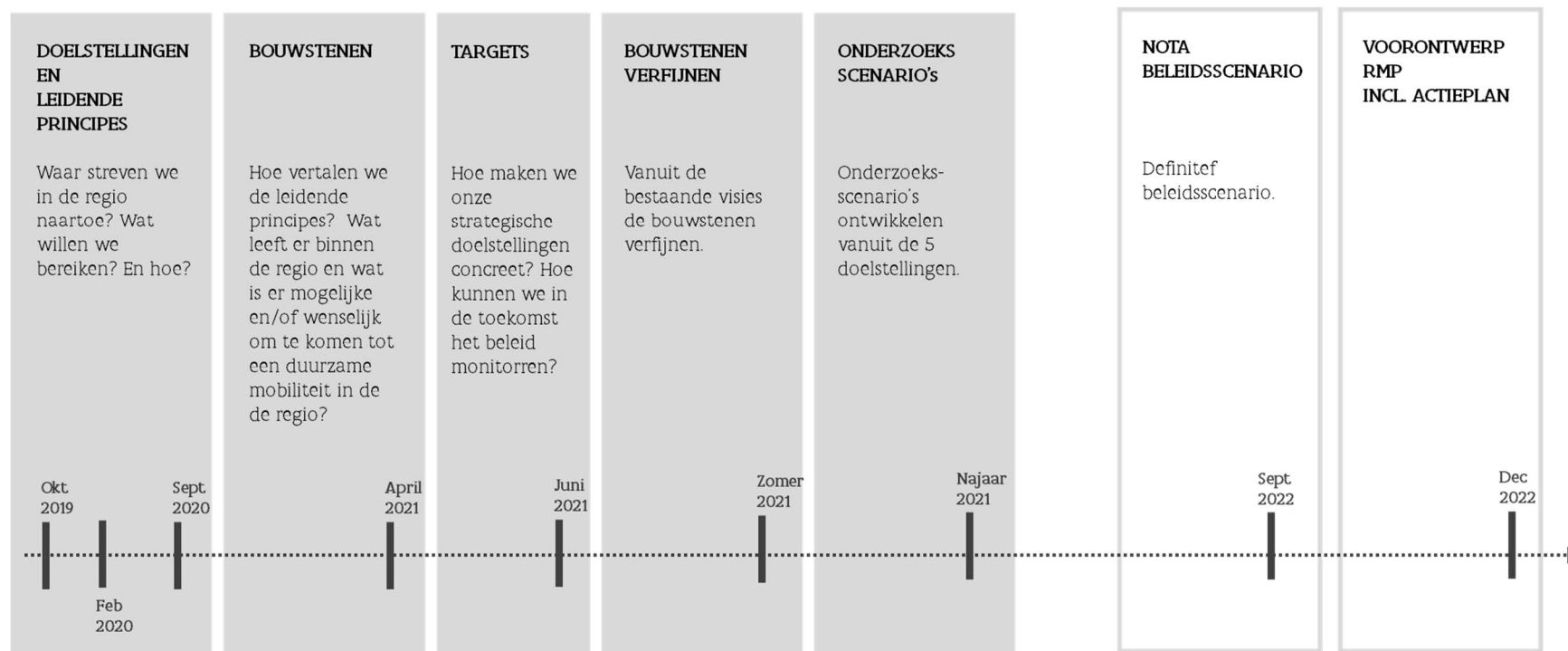
gemeenten een oproep gedaan om deel te nemen aan een digitale bevraging. Hierin werd gepolst naar ideeën over ontbrekende verbindingen op vlak van fiets, openbaar vervoer of het wegverkeer, en naar manieren om mensen in verschillende situaties aan te moedigen om meer de fiets of het openbaar vervoer te nemen.

Strategische doelstellingen vertalen in concrete targets

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

Opbouwen onderzoeksscenario's

De input die werd verzameld doorheen de verschillende werksessies werd vertaald naar een aantal bouwstenen. Deze werden beschreven in een draftversie van deze visienota en op 17 mei 2021 aan de ambtelijke werkgroep bezorgd. Op basis hiervan werden de bouwstenen en een eerste aanzet tot onderzoeksscenario's in de loop van juni 2021 tijdens twee werksessies met de ambtelijke werkgroep verder uitgewerkt en voorgelegd aan de vervoerregioraad op 21 juni 2021. In het najaar van 2021 werden de bouwstenen en onderzoeksscenario's in overleg met de bovenlokale partners provincie West-Vlaanderen, Departement Omgeving en intercommunale Leiedal op punt gesteld.



Visienota als basis voor het beleidsscenario

Deze visienota is ontwikkeld op basis van de bestaande visies en de output uit de verschillende participatieve momenten en bevat de visie op de toekomstige mobiliteit in de Vervoerregio Kortrijk. Het is evenwel geen eindproduct. Wat volgt op de goedkeuring van de bouwstenen, visie en onderzoeksscenario's, is het toewerken naar een voorkeurscenario, ook wel beleidsscenario genoemd. Dit beleidsscenario zal aansluiten bij de bestaande ruimtelijke visie en legt de gewenste visie op mobiliteit voor 2030 en 2050 vast. Het beleidsscenario doet ondubbelzinnig uitspraken over de netwerken voor openbaar vervoer (OV), fiets, auto, mobipunten en vracht en geeft aan hoe we willen inzetten op gedragsverandering. Het beleidsscenario is ook de basis voor het uitwerken van het actieplan dat als roadmap de te nemen acties de komende jaren zal uitzetten. Ook om van visienota naar beleidsscenario te gaan, zal opnieuw worden ingezet op intensief overleg, zowel met de ambtelijke werkgroep als met de externe actoren. Bovendien kunnen er aanpassingen worden ingefluisterd vanuit het strategische MER dat parallel met het regionale mobiliteitsplan wordt opgemaakt en vanuit de resultaten van de verkeersmodellering.

Met de validatie van de visienota wordt een belangrijke stap gezet in de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. De visienota doet uitspraak over de gewenste richting die de vervoerregio met haar mobiliteit uit wil en vormt de basis voor het opstarten van het strategisch MER.

1.3. LEESWIJZER

Deze visienota heeft zijn zwaartepunt in de opmaak van een strategische visie en de bouwstenen voor de scenario-ontwikkeling. In de periode tussen de oplevering van de oriëntatienota en het najaar van 2021, legde de vervoerregio de basis voor deze visie voor het regionale mobiliteitsplan. Alvorens over te gaan tot toewerken naar een beleidsscenario en daarbij horend actieplan (fase 3), wil deze visienota het gelopen traject, de gemaakte keuzes en de nog openstaande vragen bundelen. Zo staat iedereen met gelijke kennis opnieuw aan de start wanneer er effectieve keuzes zullen worden gemaakt die tot dat beleidsscenario leiden.

WAT IS DIT NIET?

Wat is dit niet? Dit is de concept synthesesnota. Wat je hierin leest, is een weergave van de inzichten die er voor het regionaal mobiliteitsplan op heden zijn. Zaken die we al weten dus, maar ook een aantal vragen die nog voorliggen of elementen die we nog verder moeten onderzoeken.

Deze nota bevat dus nog geen definitieve keuzes, maar geeft de richting aan waarin wordt uitgegaan voor het beleidsscenario. Dat betekent ook dat het kaartmateriaal in deze nota niet als definitief mag worden beschouwd. De nota deelt werk materiaal met de lezer.

INDELING VAN DE NOTA

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

De ambitieuze doelstellingen die de regio zichzelf stelt, vragen om een doorgedreven mobiliteitstransitie. Hoofdstuk 3 geeft de basisfilosofie weer van de mobiliteitstransitie. In eerste instantie kijken we naar de verschillende pijlers waarop deze transitie is gebaseerd. Daarna gaan we kort in op hoe de mobiliteitstransitie in praktijk kan worden gebracht. Samenwerking vormt hierbij een sleutel voor succes. De vervoerregio Kortrijk vertoont een uitgesproken ruimtelijke structuur die zijn weerslag zal vinden in een gebiedsgerichte aanpak.

Om de mobiliteitstransitie te realiseren moeten we inzetten op alle drie de pijlers. In hoofdstuk 4 beschrijven we per pijler (gedrag/ruimte) en/of netwerk (mobiliteitsaanbod) waar we vandaag staan, waar we naar toe willen (visie) en hoe we dit willen bereiken (bouwstenen).

Ten slotte bespreken we in hoofdstuk 5 hoe het onderzoekswerk naar de visie en bouwstenen heeft geleid tot een aantal onderzoeksscenario's en in hoofdstuk zes geven we een korte reflectie hoe deze scenario's in de volgende stappen zal worden beoordeeld....

2.SAMEN VOORUIT: AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

Dit hoofdstuk legt de basis voor de strategische visie voor de vervoerregio Kortrijk. Het uitgangspunt hiervoor zijn de vijf ambities voor de regio zoals deze geformuleerd werden in de ruimtelijke visie 'Contrei'. Deze werden in een co-creatief proces onderzocht en vertaald in 5 doelstellingen op vlak van mobiliteit. Aan deze doelstellingen verbinden we een aantal duidelijke targets richting 2030, met een doorkijk naar 2050.

2.1. CONTREI: AMBITIES EN RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN VOOR DE REGIO

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

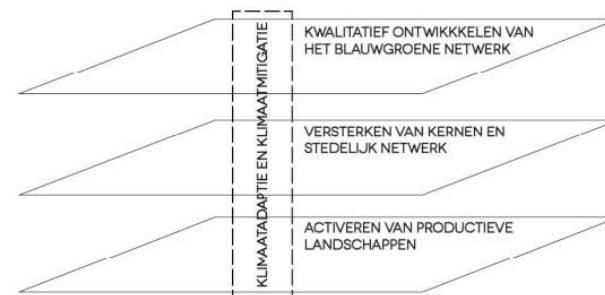


- Een **klimaatneutrale regio** is een regio die aangepast is aan de gevolgen van het gewijzigde klimaat en die haar eigen bijdrage tot de klimaatverandering herleidt tot nul.
- Ruimtelijke ordening ging tot nu toe grotendeels uit van het idee dat stedenbouw gebaseerd is op het programma van toevoegen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

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

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

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



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

2.2. MOBILITEITSDOELSTELLINGEN VOOR 2030 MET DOORKIJK OP LANGE TERMIJN

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

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

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

VIJF DOELSTELLINGEN OP VLAK VAN MOBILITEIT

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



2.2.1. VITAAL: MEER DUURZAME EN ACTIEVE VERPLAATSINGEN



Wat omvat de doelstelling VITAAL?

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

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



Link met Vlaamse en regionale targets

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

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

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

2.2.2. VLOT: KORTERE EN SNELLERE VERPLAATSINGEN

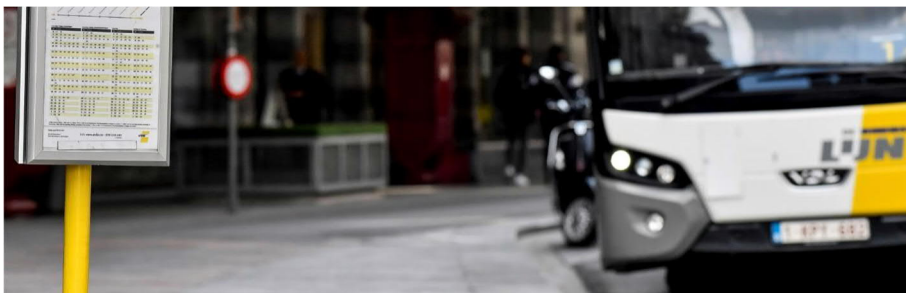


Wat omvat de doelstelling VLOT?

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

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

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



Link met Vlaamse en regionale targets

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

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

2.2.3. VERKEERSLEEFBAAR: VEILIG, GEZOND EN AANGENAAM



Wat omvat de doelstelling VERKEERSLEEFBAAR?

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

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

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

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

Link met Vlaamse en regionale targets

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

- Het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in 2050 is gelijk aan 0 (Vlaams Verkeersveiligheidsplan). Voor 2030 is het doel:
 - Max. 14.560 letselongevallen, i.e. reductie met 50% ten opzichte van 2010
 - Max. 133 doden, i.e. reductie van 70% ten opzichte van 2010
 - Max. 1000 zwaargewonden, i.e. reductie van 71% ten opzichte van 2010
 - Max. 540 doden en zwaargewonden kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers en bromfietsers), i.e. reductie van 71% ten opzichte van 2010
 - Max. 80 dodelijke en zwaargewonde jonge autobestuurders (18-24-jarigen) i.e. reductie van 68% ten opzichte van 2010
 - Maximaal 17.070 lichtgewonden, i.e. reductie met 50% ten opzichte van 2010
- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050 (Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040)
- Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. (Vlaams Regeerakkoord)

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

Daarnaast heeft de regio in het **Burgemeestersconvenant 2030** in 2020 de doelstelling aangegeven om tegen 2030 de CO₂ met 40% te reduceren.

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

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



Wat omvat de doelstelling VOOR IEDEREEN?

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

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

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

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



Link met Vlaamse en regionale targets

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

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

2.2.5. VRACHT: STIJGEND AANDEEL GOEDERENVERVOER OVER SPOOR EN WATER



Wat omvat de doelstelling VRACHT?

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

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

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

Vlaamse en regionale doelen en targets

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

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



Foto

2.3. TARGETS VOOR DOELSTELLINGEN

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

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

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

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



Foto Leiedal

2.3.1. MODAL SHIFT PERSONENVERVOER

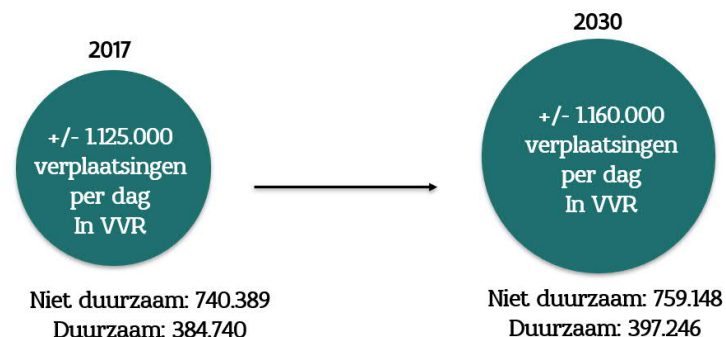
Verschillende van onze mobiliteitsdoelstellingen kunnen (expliciet of impliciet) gerelateerd worden aan de 'modal shift' (de wijziging van de vervoerswijzekeuze) **Een mental shift om te komen tot een modal shift** naar meer duurzame vervoerswijzen werd bovendien tijdens de participatiemomenten steevast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

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

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

Op basis van de vooruitzichten van de bevolking van Statistiek Vlaanderen kan een **bevolkingsgroei van 4%** worden vooropgesteld voor de vervoerregio tegen 2030 (tussen 2017 en 2030). Rekening houdende met 2,55 verplaatsingen per inwoner per dag komt dit neer op een stijging met ca. 35.000 verplaatsingen per dag.



Volgende tabel geeft een overzicht van **de impact van de twee mogelijke ambitieniveaus** voor de vervoerregio Kortrijk op het aantal verplaatsingen.

| Modal split | 2017 | | AMBITIE 2030 | | | |
|--|---------------|----------|----------------|---------------|------------------|----------------|
| | 66/34 | | 60/40 | | 55/45 | |
| | niet duurzaam | duurzaam | niet duurzaam | duurzaam | niet duurzaam | duurzaam |
| Aantal verplaatsingen | 740.400 | 384.700 | 675.100 | 450.100 | 618.800 | 506.300 |
| Modal shift van bestaande verplaatsingen volgens ambitieniveau | | | -65.300 -9% | 65.300 17% | -121.600 -18% | 121.600 32% |
| Verwachte toename verplaatsingen door bevolkingsgroei | | | 18.800 | 12.500 | 17.200 | 14.100 |
| Totaal aantal verplaatsingen (modal shift + bevolkingsgroei) | 740.400 | 384.700 | 693.800 | 462.600 | 636.100 | 520.400 |
| Vershil in aantal verplaatsingen tov 2017 | | | -46.600 -6% | 77.800 20% | -104.400 -14% | 135.600 35% |

Ter verduidelijking worden de cijfers in deze tabel kort toegelicht in onderstaande paragraaf.

Op basis van deze tabel wordt ingeschat dat een ambitie van 60/40 neerkomt op:

- Een modal shift van 6%, namelijk van 34% naar 40% duurzame verplaatsingen, komt voor de ca. 675.100 niet duurzame verplaatsingen neer op:
 - o Een daling van ca. 65.300 niet duurzame verplaatsingen of een daling van 9% van de niet duurzame verplaatsingen.
 - o Een stijging van ca. 65.300 duurzame verplaatsingen, of een stijging van de duurzame verplaatsingen met 17%.
- Voor de ca. 35.000 bijkomende verplaatsingen omwille van de bevolkingsgroei:
 - o 60% verplaatsingen met niet duurzame verkeersmodi, nl. een stijging van ca. 18.800 niet duurzame verplaatsingen
 - o 40% duurzame verplaatsingen, nl. een stijging van ca. 12.500 duurzame verplaatsingen.

Dit betekent dat een **ambitie van 60/40** neer komt op:

- Een daling van ca. 46.500 niet duurzame verplaatsingen, wat overeenkomt met een **daling van 6%** van het aantal niet duurzame verplaatsingen ten opzichte van de referentiesituatie (2017).
- Een stijging van het aantal duurzame verplaatsingen met ca. 77.800 verplaatsingen of een stijging van **20%** van het aantal duurzame verplaatsingen.
- Vanuit een daling van 6% van het aantal aan niet duurzame verplaatsingen is duidelijk dat de ambitie van een daling van 15% gereden kilometers vanuit het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 **niet zal worden gehaald**.

Een **ambitie van 55/45** komt neer op:

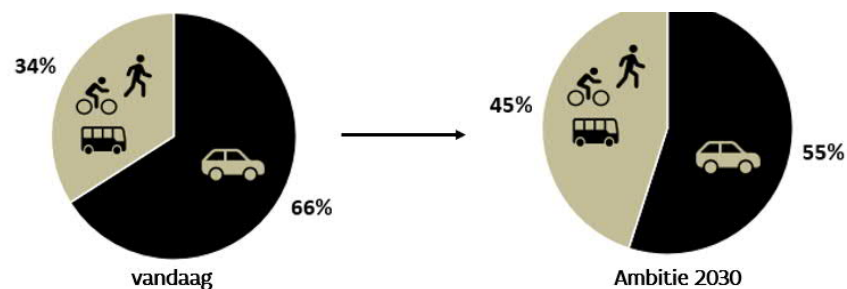
- Een daling van ca. 104.400 niet duurzame verplaatsingen, wat overeenkomt met een daling van **14%** van het aantal niet duurzame verplaatsingen
- Een stijging van het aantal duurzame verplaatsingen met ca. 135.600 verplaatsingen of een stijging van **35%**.

Target voor de regio

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

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

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



2.3.2. MODAL SHIFT VRACHTVERKEER

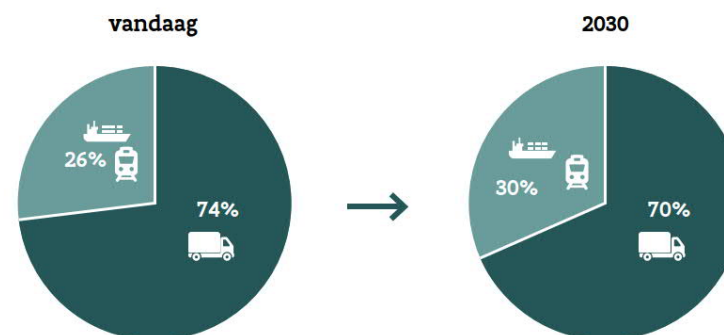
Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

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

Target voor de regio

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



2.3.3. GEREDEN VOERTUIGKILOMETERS NIET DUURZAME MODI

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

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

Target voor de regio

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

2.3.5. VERKEERSONGEVALLEN

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

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

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

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

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

Target voor de regio

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

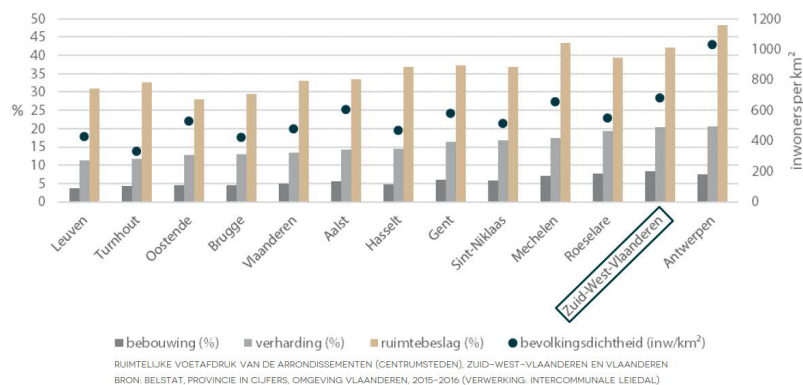
In praktijk zijn de onveilige locaties echter niet op zeer korte termijn weg te werken. De belangrijkste locaties van zwarte punten zijn momenteel reeds opgenomen in lopende projecten en onderzoeken. **De vervoerregio wil de zwarte punten wegwerken tegen 2040 en nieuwe voorkomen.**

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

2.3.6. BIJKOMEND RUIMTEBESLAG

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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



Bron: Regionale onthardingsstrategie (Leiedal, 2021)

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

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

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



6% (550 HA) VAN DE HUIDIGE VERHARDING

= 1/2 OPPERVLAKTE KUURNE

= 18 M² / INWONER OF

= GEMIDDELD 275 HA / JAAR

Bron: Regionale onthardingsstrategie (Leiedal, 2021)

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

Target voor de regio

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

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

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

2.3.7. TOEGANKELIJKHEID HALTES

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

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

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

Wat betekenen de Vlaamse targets voor de vervoerregio Kortrijk?

Target voor de regio

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

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

2.3.8. VERDERE UITWERKING VAN DE REGIOSPECIFIEKE TARGETS

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

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

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

3.NAAR EEN MOBILITEITSTRANSITIE

De ambitieuze doelstellingen die de regio zichzelf stelt, vragen om een integrale aanpak. Dit hoofdstuk geeft de basisfilosofie weer van de mobiliteitstransitie.

3.1. DRIE PIJLERS DIE ELKAAR VERSTERKEN

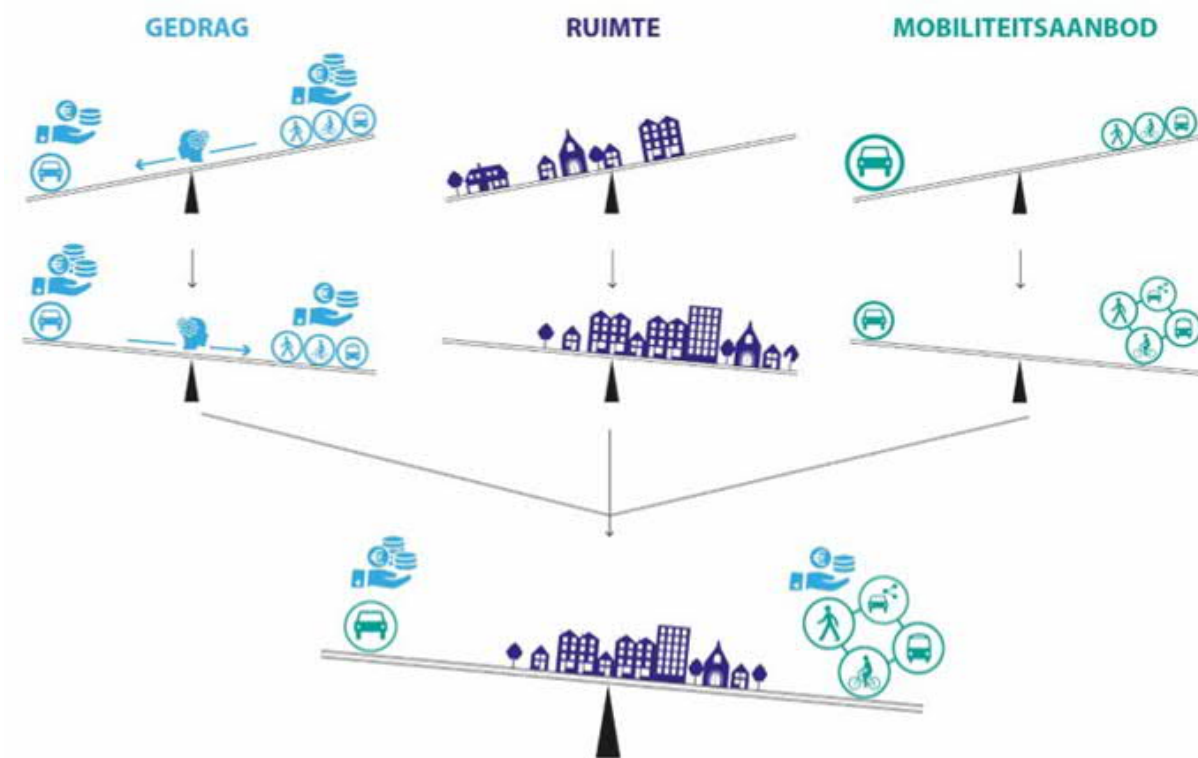
Om de hiervoor beschreven ambitieuze doelstellingen en targets te realiseren zullen we een heuse mobiliteitstransitie moeten doormaken. Dit vraagt om een **integrale aanpak**. Om op grote schaal de manier waarop we ons verplaatsen te veranderen moet er dan ook gewerkt worden op drie fronten:

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

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

Werken aan zowel de aanbodzijde (mobiliteitsaanbod) als aan de vraagzijde (gedrag en ruimte) zal immers de grootste modal shift opleveren.

In de volgende hoofdstukken komen de drie pijlers aan bod.



Drie pijlers die elkaar versterken: gedrag, ruimte en mobiliteitsaanbod.

3.2. ACTIEF ONDERSTEUNEN VAN GEDRAGSVERANDERING

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

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

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

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

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



Mental shift realiseren



Gedragsbeïnvloeding (nudging)
in bijzonder door slim omgaan met parkeren

3.3. RUIMTE EN MOBILITEIT ONLOSMAKELIJK VERBONDEN

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

In de **'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde'** (Contrei, 2018) werd een visie op ruimte voor de regio uitgewerkt waarin ruimte en mobiliteit reeds sterk vervlochten zijn. De uitwerking van de visie op mobiliteit voor de regio gebeurt dan ook in voortdurende wisselwerking met de inzichten uit de ruimtelijke visie. Centraal hierbij staat het thema nabijheid. Verschillende functies worden veel meer in kernen geconcentreerd en gemengd, waardoor de nabijheid tussen die functies vergroot en de verplaatsingsafstanden verkorten. Daardoor is er minder extra infrastructuur nodig en kunnen actieve en meer duurzame vervoersmodi worden gebruikt. Daarnaast wordt er vooral ontwikkeld op goedgelegen locaties, nabij stationsomgevingen en andere vervoersknopen. We gaan hierbij uit van het principe van 'Transit Oriented Development' waarbij we bouwen aan leefomgevingen die gekarakteriseerd worden door hogere bebouwingdichtheden, gemengde functies en een menselijke maat. **Het regionale mobiliteitsplan zal in haar keuzes deze visie ondersteunen.** Bij het uitwerken van de verschillende vervoersnetten en de verkeersknooppunten zal nabijheid een belangrijk sturend thema zijn. **Tegelijk moeten de bestaande en gewenste netten een kader vormen voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen. Beide moeten een zelfde tred houden.**

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

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

een goed uitgebouwd netwerk voor de binnenvaart. Dit vormt een opportuniteit om in te zetten op de herstructurering i.f.v. watergebonden bedrijvigheid.

Ten slotte willen we met het regionale mobiliteitsplan ook bijdragen aan de regionale onthardingsstrategie. Hierbij voorzien we wel bijkomende infrastructuur voor duurzame vervoersmiddelen zoals fiets, OV en voetgangers, maar beperken we bijkomende infrastructuur voor weggebruik en kan bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen, worden vervangen..



Ruimte en mobiliteit
onlosmakelijk verbinden

3.4. NAAR EEN BETER EN OMGEVINGSVRIENDELIJKER MOBILITEITSAANBOD

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



Realiseren van een performante ketting van verschillende vervoersmiddelen



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



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



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

PRINCIPE 1: REALISEREN VAN EEN PERFORMANTE KETTING VAN VERSCHILLENDE VERVOERSMIDDELEN

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

Eén samenhangend multimodaal gelaagd netwerk

Het mobiliteitssysteem bestaat uit een **multimodaal netwerk met verschillende schaalniveaus**. Hierbij heeft elk schaalniveau en elke modus een eigen netwerklogica aangepast aan de **verplaatsingsafstand** en **verplaatsingssnelheid**. De verschillende schaalniveaus hangen samen met het onderscheid tussen verbinden op hoger niveau en ontsluiten en toegang geven op lokaal niveau.



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

Vanuit dit regionaal mobiliteitsplan ligt de focus vooral op het verbeteren van het **dragend netwerk op regionaal niveau** dat in combinatie met de fiets en lokaal openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief moet vormen voor **middellange** autoverplaatsingen.

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

Verknoping van het multimodale netwerk

De verschillende vervoersnetwerken (fiets, bus, trein, auto, deelsystemen,...) komen samen in vervoersknopen.

Sommige vervoersknopen worden **goed uitgerust en kwalitatief** ingericht. Schakelen tussen de verschillende lagen van het vervoerssysteem kan ter hoogte van deze uitgebouwde vervoersknopen. Ze vormen de hotspots in het toekomstige mobiliteitssysteem.

Voor personenvervoer worden deze specifieke vervoersknopen **mobipunten** genoemd. Hier stappen personen over naar een hoger of lager schaalniveau in het vervoerssysteem voor personenvervoer. Mobipunten die worden ingericht volgens de door Vlaanderen uitgewerkte merkarchitectuur krijgen de merknaam **Hoppinpunten**

Voor goederen spreken we van **logistieke hubs**, hier worden goederen overgeladen naar een andere laag in het systeem voor goederen.

Van unimodaliteit naar combimobiliteit

Ter hoogte van de vervoersknooppunten kan niet enkel vlot geschakeld worden naar een ander schaalniveau, maar kan ook makkelijk gewisseld worden van vervoersmiddel. De verschillende vervoermodi vormen samen een goed en robuust multimodaal gelaagd netwerk waarin de reiziger vlot de verschillende vervoersmiddelen combineert. Wanneer personen verschillende vervoersmiddelen combineren spreken we van **combimobiliteit**. Het flexibel combineren van vervoersmiddelen voor goederenvervoer noemen we **sychromodaliteit**.

Met het uitwerken van een goed op elkaar afgestemd netwerk wil men mensen helpen vaker de auto te laten staan en minstens voor een deel van hun verplaatsing te kiezen voor een meer duurzaam vervoersmiddel bv. met de auto naar de trein, om eenmaal op bestemming met een deelfiets naar je eindbestemming te gaan. Dit moet een vlot en

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

Combineren van de sterktes van alle modi

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

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

In het goederenvervoer worden goederen zoveel **mogelijk gebundeld** en over langere afstanden getransporteerd via het spoor of de binnenvaart. Diffuse stromen geraken vervolgens met de vrachtwagen tot op hun bestemming. **De modi beconcurreren elkaar niet, maar vullen elkaar net aan**. Een logistieke dienstverlener monitort het hele logistieke proces. Loopt er iets spaak in het ene netwerk, dan is hij dankzij het flexibele logistieke systeem in staat om snel over te schakelen richting een ander netwerk. Die regierol is van cruciaal belang om een synchromodaal systeem optimaal te laten werken. Het is aan de markt om die rol op te nemen. Vanuit de vervoerregio zorgen we wel voor het optimale kader hiervoor.

Omdat personen- en goederenvervoer, grotendeels hetzelfde netwerk gebruiken is het ook essentieel om het netwerk voor personenwagens en dat voor vracht geïntegreerd op te bouwen.

Elk schaalniveau zijn kwaliteitseisen



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

Verzekeren van doorstroming en ontvlechten of verweven

Het uiteindelijke succes van de netten zal grotendeels afhangen van de mate waarin de **doorstromingsknooppunten** in de regio worden weggewerkt en de **betrouwbaarheid** verhoogd wordt. Een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is cruciaal om de concurrentie met de wagen te kunnen aangaan. Ook voor het fiets- en voetgangersnetwerk is een vlotte doorstroming en het beperken van conflictpunten cruciaal om de shift naar deze duurzame vervoersmodi te stimuleren. Voor sommige mensen of bepaalde verplaatsingen zijn de fiets of het openbaar vervoer echter geen alternatief. Ook de nog noodzakelijke auto- en vrachtverplaatsingen moeten vlot kunnen verlopen in deze bedrijvige regio.



DOORSTROMEN



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

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

Het is verleidelijk te denken dat je kan inzetten op het stimuleren en investeren in duurzame modi zonder ook maatregelen te nemen rond het ontraden en reduceren van niet duurzame modi. Zetten we enkel in op het stimuleren van alternatieven dan verliezen we veel tijd en middelen.

Enkel investeren in méér fietsinfrastructuur, méér openbaar vervoer, meer vrachtvervoer over het water en spoor betekent niet automatisch minder auto- en vrachtverplaatsingen. De keuze om meer duurzame vervoersmodi te gebruiken, moet ontgensprekelijk interessanter worden dan de wagen.

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

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

De vervoerregio onderschrijft dat **een vlottere doorstroming op de hoofdwegen** voor het auto- en vrachtverkeer noodzakelijk is om sluiproutes doorheen *mazen van het dragende wegennet* minder aantrekkelijk te maken. Om onze doelstellingen te realiseren, stelt de vervoerregio een autonetwerk voor waarbij de autobestuurder zijn of haar bestemming nog steeds overal kan bereiken via het dragende wegennet, maar op de routes binnen de mazen van dit dragende wegennet moeten omrijden en/ of de snelheid verlagen om de bestemming te bereiken. Dit komt neer op het uitwerken van het netwerk volgens het **STO(e)P-principe**. Het STO(e)P-principe staat voor het aanmoedigen van het gebruik van vervoersmiddelen in deze volgorde: stappen – te voet, trappen – met de fiets, openbaar vervoer – met de trein, tram, bus of metro en als laatste de personenwagen waarbij de deelwagens en elektrische wagen prioriteit krijgen op de conventionele wagen.

In industrialised cities:



Before 1920: the compact city

Walking and cycling are the dominant modes of transport. Public transport has an important role in getting people from A to B.

1920 - 1950

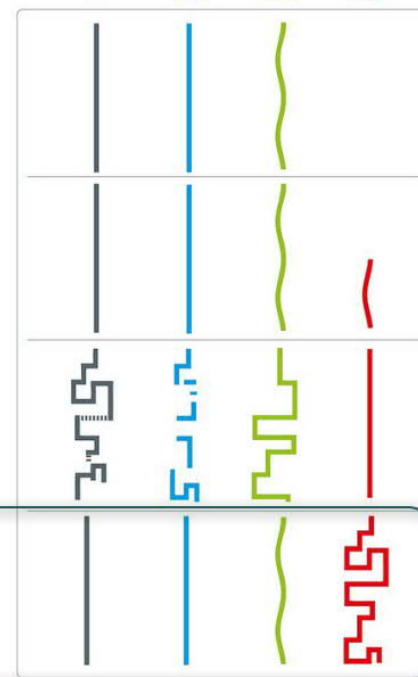
Walking, cycling and public transport are still the most common modes of travel. The car appears in the city and has to adapt to the built up structure.

From 1950: the car-oriented city

The car is prioritised in planning. Every other mode of transport is subordinated to the car and has to adapt.

Planning for the livable city

In order to achieve a livable environment the sustainable modes of transport need to be prioritised.



Netwerken ontwerpen volgens het model van Kopenhagen uit A short history of traffic engineering. Illustration based on: Colville-Andersen (2018, p.148), Copenhagenize - The Definite Guide to Global Bicycle Urbanism, Washington DC. Island Press.

Aangename en aantrekkelijke openbare ruimte stimuleert de shift naar duurzame vervoersmodi

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

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

Veiligheid is cruciaal

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

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

Zelfverklarend wegbeeld en efficiënte handhaving

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

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

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

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

Uitwerking van mobiliteitsaanbod vanuit de gebruiker

Om een ambitieuze modal shift te realiseren en mensen te overtuigen om de wagen te laten staan moet bij het uitwerken van het mobiliteitsaanbod steeds de **gebruiker centraal staan**. Het (duurzame) vervoersaanbod wordt immers niet uitgewerkt om aan een plan of een beleidsvisie te voldoen, **maar om effectief door mensen gebruikt te worden**. Kiezen voor duurzame vervoersmiddelen en/ of combimobiliteit vraagt meer inspanning van de gebruiker dan het maken van een autorit. Elke reiziger wil zo snel en comfortabel mogelijk van A naar B gaan. **Combimobiliteit moet daarom positief en eenvoudig zijn**. We moeten het voor die reiziger zo eenvoudig mogelijk maken om de best mogelijke (combi)mobilitieitsoplossing snel te vinden. Het gaat dus niet enkel over het voorzien van een kwalitatief aanbod maar ook over het vergemakkelijken van de reis van de gebruiker. Om de concurrentie met de wagen aan te kunnen gaan, moet de reisbeleving van deur tot deur zo vlot en aangenaam mogelijk verlopen.

De basisvereisten voor een aangename reis liggen vervat in de eerste twee principes nl. het 'realiseren van een performante ketting van verschillende vervoersmiddelen' en het 'uitwerken van goede infrastructuur voor alle modi uitgaande van het sto(e)p-principe'. Daarnaast kunnen heel wat andere elementen bijdragen tot het verbeteren van de reisbeleving. **Ticket- en tariefintegratie** staan hierbij centraal en zijn essentieel om

combimobiliteit aantrekkelijk te maken. Ook eenvoudige, heldere en voor iedereen **toegankelijke informatie** is noodzakelijk. Omdat nog niet iedereen mee is met de digitale ontwikkelingen zal deze zowel digitaal als analoog moeten zijn. Mobipunten, waar de overstap van het ene op het ander voertuig gebeurt, zijn bij uitstek locaties die aantrekkelijk gemaakt moeten worden. Naast goede overstapmodaliteiten zal ook het aanbieden van bepaalde **extra diensten** hierbij een rol kunnen spelen.

Toegankelijke regio voor iedereen

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

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

PRINCIPE 4. INZETTEN OP INNOVATIEVE MOBILITEITSOPLOSSINGEN

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

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

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

Mobiele dienstverlening

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

Op vlak van vervoersaanbod duiken naast De Lijn en NMBS ook heel wat private vervoersaanbieders op en vormen zich coöperatieven voor deelmobiliteit. De markt van aanbieders van MaaS (mobility-as-a-service) en -platformen is zich nog volop aan het ontwikkelen. Dit betekent dat de rol van de overheid wijzigt. Zij is in de eerste plaats faciliterend om innovaties vanuit de markt die bijdragen aan de beoogde doelstellingen mogelijk te maken en te stimuleren. Om een wildgroei aan geprivatiseerde systemen te vermijden waardoor gebruikers door de bomen het bos niet meer zien, zal de overheid daarnaast ook een belangrijke kaderstellende rol moeten opnemen. Om dit gecoördineerd te laten verlopen, gebeurt dit best op niveau van Vlaanderen en/ of het niveau van de vervoerregio. Hierbij zal het garanderen van een aantrekkelijke en vlotte reiservaring een belangrijk aandachtspunt zijn.

Inzetten op deelgebruik

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

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

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

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

3.5. SAMENWERKING ALS SLEUTEL VOOR SUCCES

Belangrijke sleutels tot succes zijn samenwerking vanuit een gedeelde visie, afstemming van beleid, flexibiliteit om bij te sturen en een duidelijke rol- en taakverdeling. Overleg en samenwerking vormt tevens een randvoorwaarde bij de leidende principes die we i.k.v. de mobiliteitstransitie geformuleerd hebben. Door vanuit de verschillende beleidsniveaus en beleidsdomeinen en over de grenzen heen de gepaste expertise in te zetten kunnen we elkaar versterken en komen tot een breed gedragen, geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan.

Over beleidsniveaus heen... Vervoerregiowerking is een samenwerking tussen Vlaamse, Provinciale en gemeentelijke actoren.

Met het regionale mobiliteitsplan reiken we dan ook de hand naar andere betrokkenen die een bijdrage willen leveren aan het toekomstgericht mobiliteitsbeleid. We denken daarbij in eerste instantie aan strategische partners zoals De Vlaamse Waterweg, Infrabel, AWW en de NMBS, maar ook aan private bedrijven en instellingen die mee willen werken aan een betere mobiliteit.

Bestaande samenwerkingen tussen gemeenten zorgen bovendien 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 strategische projecten, zoals o.a. Rekoever die de laatste jaren binnen de regio werden uitgevoerd, vormen mee de basis voor deze synthesesnota.

Over beleidsdomeinen heen...ruimte, mobiliteit, economie, communicatie...

Een aanzet voor het verder uitbouwen van overleg tussen de diensten situeert zich binnen de werking van de vervoerregio zelf waar we i.f.v. overleg met overkoepelende actoren zoals Leiedal en de provincie nu al vaak zowel vertegenwoordigers van de dienst mobiliteit als van de afdeling omgeving aanwezig zien.

Om een duurzaam mobiliteitssysteem uit te bouwen is het noodzakelijk dat mobiliteit en ruimte op elkaar worden afgestemd. De basis voor het ruimtelijke beleid in de regio werd gelegd in de 'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde' (Contrei, 2018). De gezamenlijk uitvoering op lange termijn van deze ruimtelijke visie en de mobiliteitsvisie, vraagt een stapsgewijze aanpak, waarbij mobiliteit en ruimte gelijke tred houden. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor het interbestuurlijke overleg Zuid-West-Vlaanderen (IBO). Zo zal bv. het belang van de samenhang van mobiliteit met het kernversterkend beleid (detailhandel, schrappen WUG, ...) en de concrete uitvoering hiervan, onderstreept moeten worden door het **IBO Zuid-West-Vlaanderen**. Ook mogelijke aanvullingen en verfijningen vanuit mobiliteit op de regiovisie zullen worden voorgelegd aan het IBO Zuid-West-Vlaanderen.

Over grenzen heen...

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

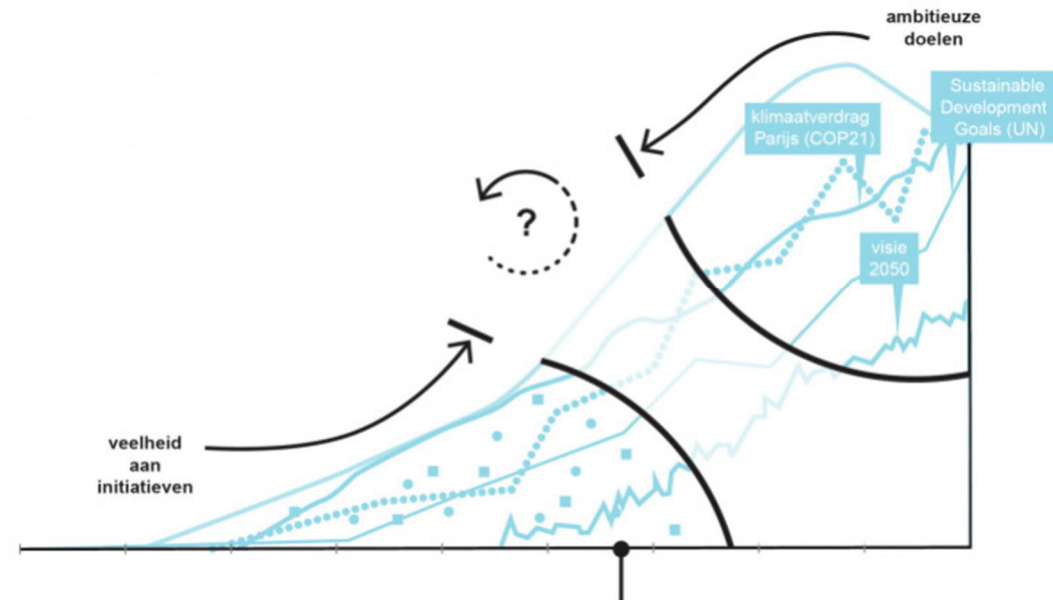


3.6. DE MOBILITEITSTRANSITIE IN PRAKTIJK: INNOVEREN, UITPROBEREN EN AL DOENDE BIJSTUREN

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

Bottom up zijn er de voorbije jaren reeds heel wat initiatieven gegroeid die deze omwenteling ondersteunen. Dergelijke initiatieven zijn belangrijk in het op gang trekken van een mobiliteitstransitie en vinden we in de vervoerregio steeds vaker. Dit brengt mee dat ook **de rol van de overheid wijzigt**. Zij is in de eerste plaats faciliterend om innovaties vanuit de markt die bijdragen aan de beoogde doelstellingen mogelijk te maken en te stimuleren. Om een wildgroei aan geprivatiseerde systemen te vermijden waardoor gebruikers door de bomen het bos niet meer terugvinden, zal de overheid daarnaast ook een belangrijke kaderstellende rol moeten opnemen. Om dit gecoördineerd te laten verlopen, gebeurt dit best op niveau van Vlaanderen en/of het niveau van de vervoerregio. Het regionaal mobiliteitsplan formuleert daarom strategieën die de missing link tussen ambitieuze doelen en de vele initiatieven moeten wegwerken. De transitie zal immers niet uit zichzelf 'gebeuren'.

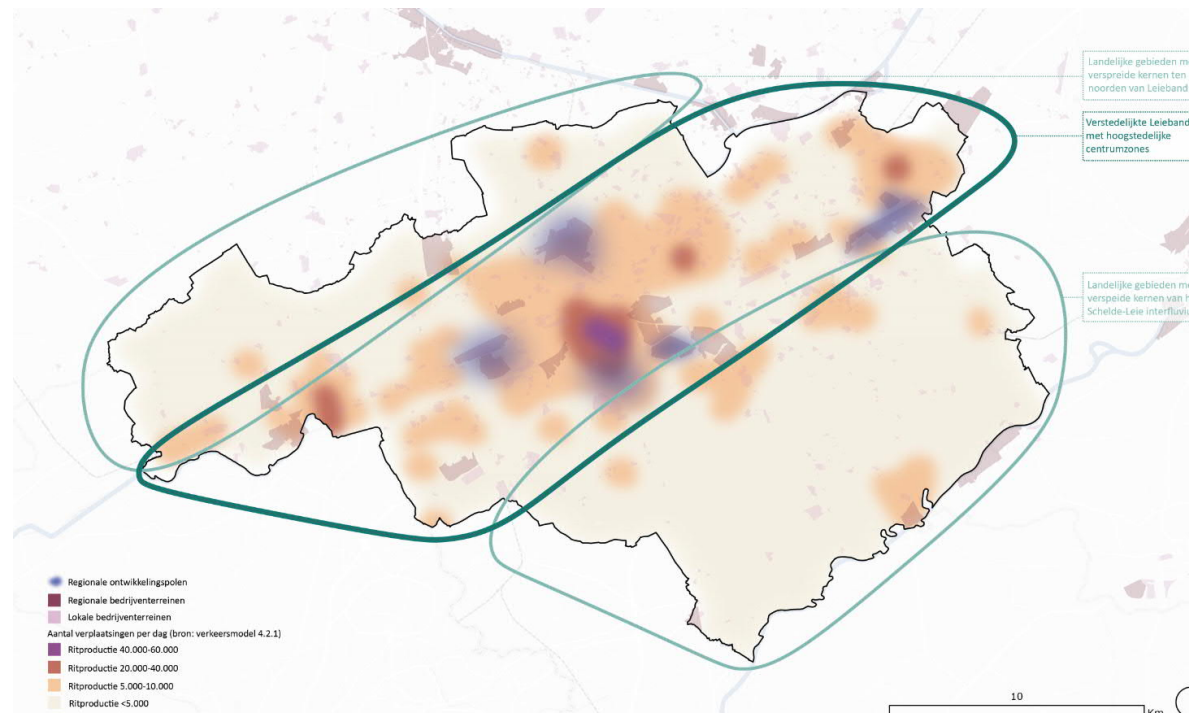
Het regionaal mobiliteitsplan geeft hiervoor de richting weer, maar is geen blauwdruk die alle projecten en maatregelen bevat voor de komende 15 jaar. **Flexibiliteit en ruimte voor experimenten** die nadien, al dan niet bijgestuurd, verder kunnen opgeschaald worden, is essentieel. Samenwerking tussen stakeholders in de vervoerregio en al doende leren en verbeteren is de sleutel tot succes.



The Missing Link between the wealth of initiatives and the ambitious objectives, 2017. bron: IABR.nl

3.7. GEBIEDSGERICHTE AANPAK

Als gekeken wordt naar de mobiliteitsproductie van concentraties van inwoners, tewerkstellingen en leerlingenplaatsen dan wordt duidelijk dat er binnen de vervoerregio verschillende gebieden kunnen worden onderscheiden met elk een eigen dynamiek. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek (Kortrijk en in beperktere mate Waregem, Harelbeke en Menen), de verstedelijkte Leieas, kernen en het landelijk gebied. De verschillen in ruimtelijke structuur en mobiliteitsproductie in elk van deze gebieden gaan gepaard met verschillende opportuniteiten en bedreigingen. Bij het uitwerken van de visies en bouwstenen gaan we dan ook voor een gebiedsgerichte aanpak die rekening houdt met de verschillen tussen de gebieden.



VERSTEDELIJKTE LEIEBAND MET CENTRUMZONES MET EEN HOGE STEDELIJKE DYNAMIEK

Centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek

Het hoogste aantal verplaatsingen in de regio zien we overduidelijk in het centrum van de regio: de binnenstad van Kortrijk. Dit gebied beslaat globaal de zone binnen en rondom de binnenring (R36) met een uitloper richting Hoog Kortrijk in het zuiden. In de binnenstad is de ruimte bijzonder beperkt, maar liggen tegelijkertijd de beste kansen voor openbaar vervoer, fiets en verplaatsingen te voet.

Rondom de binnenstad van Kortrijk is er een concentrische cirkel waar te nemen waarbinnen, weliswaar iets minder, maar nog steeds een hoog aantal verplaatsingen zijn. Een gelijkaardig hoog aantal ritproducties is in de vervoerregio ook te onderscheiden in de stadscentra van Waregem, Harelbeke en Menen. Ook deze centrumzones worden, door de hoge mobiliteitsproductie, ruimtelijk gekenmerkt door hoge bebouwingsdichtheden en een hoge mate van functieverwevenheid. Deze gebieden kennen een beperkte ruimte, maar hebben toch ruimte voor verdere verdichting.

In deze centrumgebieden is er een zeer groot potentieel voor de tragere vervoersmodi. In deze centrumzones moeten voetgangers en fietsers koning worden. Daarnaast liggen belangrijke OV-knopen zoals de treinstations op fiets- en wandelafstand. Ook voor regionale verplaatsingen zijn grote potenties voor de meer duurzame vervoersmodi. Centrumbedieningen kunnen een kleine maaswijdte bieden aan de gebruikers van het openbaar vervoer

Hoewel de ruimte beperkt is voor bijkomende verdichting, zijn dit locaties waar verdichting gewenst is door slim om te gaan met beschikbare ruimte. Voornamelijk omdat hier de hoogste opportuniteiten liggen voor ontsluiting via openbaar vervoer, fiets en verplaatsingen te voet. Kwalitatieve verdichting, in stationsomgevingen en aan belangrijke openbaarvervoersknopen garanderen een goede aansluiting op een performant regionaal en interregionaal netwerk. Ook verdichting langsheen belangrijke OV-assen en langsheen fietssnelwegen staat in deze zones voorop. In het GRUP K-R8 is één van de doelstellingen bijvoorbeeld om te verdichten op goed multimodaal bereikbare plaatsen (langs de belangrijkste OV-assen en bovenlokale fietsroutes en fietssnelwegen).

Aaneenschakeling van kernen en ontwikkelingsgebieden in de verstedelijkte Leieband

Een tweede zone die zich in de vervoerregio onderscheidt in de oost-west gerichte stedelijke band tussen Wervik en Waregem waar de Leie, de spoorwegen en de autosnelwegen drie parallelle structuren vormen, zijn de kernen en ontwikkelingsgebieden in deze Leieband. Typisch voor deze deelruimte is het uitgestrekt stedelijk netwerk met afwisselend kernen, lintbebouwing langs N-wegen, bedrijvzones en open gebied. De aaneenschakeling van deze zones genereert een gemiddelde mobiliteitsproductie.

Binnen deze uitgestrekte band zijn ook de regionale ontwikkelingspolen gelegen in de randstedelijke gebieden. Deze ontwikkelingspolen zijn historisch ontwikkeld omwille van hun goede autobereikbaarheid en omvatten belangrijke grootschalige functies van regionaal belang. Bij de verdere ontwikkeling van deze polen moet de multimodaliteit gelijke tred houden.

Vanuit de regiovisie geldt in de kernen geldt het principe van kernversterking en ontwikkeling op goed multimodaal bereikbare plaatsen. Niet elke locatie in deze Leieband zal in aanmerking komen voor bv. verdichting. De verschillende ruimtevragen in de Leievallei zijn op elkaar af te stemmen (stedelijke functies, watergebonden bedrijvigheid, natuur, landbouw...). Kwalitatief verdichten met specifieke aandacht rond stationsomgevingen, langsheen belangrijke multimodale knooppunten en in de regionale ontwikkelingspolen wordt dan ook vooropgesteld in de regiovisie. De gebiedsgericht aanpak vergt dus ook een gezamenlijke aanpak van ruimte en mobiliteit.

Voor interne verplaatsingen en als voor- en natransport bieden de fiets en verplaatsingen te voet grote opportuniteiten. De fietsafstanden zijn vaak beperkt en de fiets is dan ook bij uitstek het aangewezen vervoersmiddel voor verplaatsingen in deze verstedelijkte band. De uitgebreide actieradius van de e-bike en speed pedelecs kan een belangrijke rol spelen in bovengemeentelijke/ regionale verplaatsingen. Hierbij liggen er grote potenties in snelle fietsverbindingen, die voornamelijk oost-west georiënteerd zijn, zoals jaagpaden en langsheen spoorwegen.

Verder liggen er ook heel grote potenties voor het openbaar vervoer in deze deelzone met de as Menen - Kortrijk – Harelbeke -Waregem als sterke ruggengraad en een fijnmazig en performant voorstedelijk openbaarvervoersnetwerknwerk

Het voorstedelijk netwerk moet zowel de radiale bewegingen, vertrekkende van de kernen gaande richting Kortrijk, als de structurele tangentiële bewegingen afdoende opvangen. Zoals eerder meegegeven zal een hoogwaardige ontsluiting van de ontwikkelingspolen via het openbaar vervoer en de fiets een belangrijke rol spelen om de modal shift te realiseren.

LANDELIJK GEBIED MET VERSPREIDE KERNEN

Kernen in het landelijke gebied

In het landelijk gebied bevinden zich verschillende, doorgaans weinig omliggende kernen, bedrijvzones en lintbebouwing langs N-wegen. Opvallend zijn de verschillen in grootte tussen deze kernen en de structuren die door de kernen lopen, zoals de N-wegen en spoorwegen. Op vlak van mobiliteitsproductie springen enkele kernen met een belangrijke centrumfunctie naar voren in dit het landelijk gebied. De mobiliteitsproductie in deze kernen is eerder gemiddeld.

In het landelijk gebied ten noorden van de verstedelijkte Leieband zijn de belangrijkste kernen Lendeledede, Geluwe en Moorsele. In het Schelde-Leie interfluvium, dat veel landelijker is, vormen de hoofddorpen van Avelgem, Zwevegem en Anzegem een belangrijke centrumfunctie.

In deze kernen is de bebouwingsdichtheid en de mobiliteitsvraag iets geconcentreerder. De regiovisie zet in op het behouden en het versterken van het voorzieningenniveau in deze kernen, evenals het verdichten rond multimodale knopen in de kernen. De koppeling en afstemming tussen een duurzaam locatiebeleid en het mobiliteitsbeleid is cruciaal.

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

Landelijk gebied

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

Mobiliteit zal hier in belangrijke mate gericht zijn en blijven op de auto waardoor het belangrijk zal zijn om in te zetten op Park & Rides langsheen de sterke gebundelde OV-assen, om de overstap naar fiets en OV te faciliteren. In functie van een modal shift in de regio dienen vanuit mobiliteitsoogpunt verdere mobiliteitsgenererende ontwikkelingen maximaal te worden vermeden en is afstemming met het ruimtelijk beleid noodzakelijk.

Niettegenstaande het hogere gebruik van wagens, moeten ook in landelijke gebieden maatregelen genomen worden ter bevordering van zachte verplaatsingen en duurzame verplaatsingen zodat deze de bovenhand kunnen krijgen op autoverplaatsingen. Zo ligt in het landelijk gebied een grote kans voor verplaatsingen met de elektrische fiets naar stedelijke zones of ontwikkelingspolen en bundeling op sterke OV-assen in combinatie met voor- en natransport.

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

4. VISIE EN BOUWSTENEN VOOR ONDERZOEKSSCENARIO'S

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

4.1. AFTOETSEN VAN DE HOEKEN VAN DE KAMER

Voor de pijlers 'ruimte' en 'mobiliteitsaanbod' met de netten fiets en openbaar vervoer werden in de vervoerregio reeds doordachte en gedragen visies uitgewerkt (masterplannen Fiets, Rekovert & nieuwe korte termijn OV-plan). Een groot deel van het voorgestelde fietsroutenetwerk werd bovendien reeds uitgevoerd of is in uitvoering. Daarnaast wordt binnen de regio ook de streekvisie verder verfijnd en concreet vormgegeven. Tegelijk werd in 2019 het decreet basisbereikbaarheid ingevoerd wat het noodzakelijk maakte om de bestaande visies opnieuw te bekijken in het licht van de principes basisbereikbaarheid. Rond de pijler 'gedrag' was er ten slotte nog geen gedragen visie in de regio ontwikkeld.

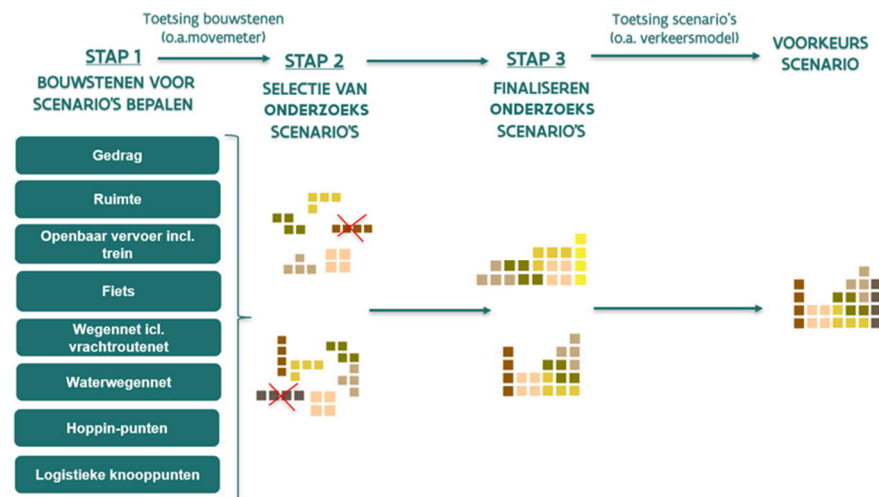
Om vanuit een open blik te komen tot onderzoeks- en doorgroeienscenario's voor het realiseren van de voor de regio geformuleerde strategische mobiliteitsdoelstellingen werden daarom naast het mobiliteitsforum, enquête, burgerbevraging en bilaterale gesprekken, werksessies georganiseerd per pijler (gedrag/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

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

In het deel 'Waar willen we naartoe' beschrijven we telkens de visie op elk thema. Hierin geven we aan hoe deze pijler of dit net richting 2030 moet worden uitgewerkt. Voor de verschillende netten resulteert deze visie in één of meerdere werkhypotheses. Op basis van de visies, en voor de netten op basis van de werkhypotheses, kunnen telkens een aantal bouwstenen worden aangeduid.

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

De opgesomde bouwstenen vormen een overzicht van mogelijkheden om de vooropgestelde visies te realiseren. In dit hoofdstuk maken we **nog geen keuzes**, maar bieden we een breed overzicht van mogelijkheden. Pas in een volgende stap gaan we vanuit deze brede waaier aan bouwstenen kijken welke bouwstenen gecombineerd kunnen worden tot één of meerdere onderzoeksscenario's.



4.2. ACTIEF ONDERSTEUNEN VAN GEDRAGSVERANDERING

Met de invoering van het Decreet basisbereikbaarheid is een belangrijke stap gezet om onze mobiliteit op een andere meer duurzame manier te organiseren. In onze vervoersregio streven we dan ook naar een model split met 55% duurzame verplaatsingen in 2030. Daarbij is een veilig, aantrekkelijk en goed mobiliteitsaanbod noodzakelijk om concurrentieel te zijn met de wagen. Een goed mobiliteitsaanbod is echter niet voldoende. Om ervoor te zorgen dat de brede bevolking kiest voor de (elektrische) fiets of step, het openbaar vervoer of een combinatie daarvan, moet er ook gewerkt worden aan gedragsverandering.

Onze verplaatsingsgewoonten

Mobiliteit gaat immers over mensen. Deze hebben vaak sterk ingesleten gewoonten. En één van deze gewoonten is het nemen van de wagen. De wagen is vandaag voor velen nog steeds het dominante vervoersmiddel en heel veel mensen zijn zich niet bewust van de noodzaak en de mogelijkheden om zich op een andere manier te verplaatsen. Vaak is het nemen van de wagen een **gewoonte** waarbij men niet stil staat. Hetzelfde geldt voor het vrachtverkeer: ook de keuze voor de vrachtwagen wordt vaak ingegeven vanuit een gewoonte. De **alternatieven zijn te weinig bekend**. Tegelijk zien we zowel m.b.t. het personenverkeer als m.b.t. het vrachtverkeer een groeiend bewustzijn van het belang aan duurzame verplaatsingen. Zoals verder duidelijk zal worden vormt dit één van de belangrijke eerste stappen naar duurzame gedragsverandering. Maar om bij personenverkeer een echte omslag te maken naar meer actieve en duurzame manieren van verplaatsen, maar ook naar minder verplaatsingen en meer deelgebruik, en bij het vrachtverkeer naar alternatieve manieren van beleving, binnenvaart en spoor, zullen we sterker moeten inzetten op gedragsverandering.

Corona als gamechanger?

Hoewel de verkeerscijfers intussen op vele plaatsen terug het niveau van voor de covid-19-crisis hebben, heeft Covid-19 alvast één en ander in gang gezet. Recreatief hebben meer mensen het **fietsen en wandelen** ontdekt tijdens de pandemie. Dit was een unieke kans om het recreatieve fietsen ook door te trekken naar een toenemend fietsgebruik i.k.v. woon-werkverkeer. Daarnaast zijn bedrijven verplicht geweest om hun werknemers te laten **thuiswerken**. Hierdoor hebben werkgevers kunnen ervaren dat dit niet noodzakelijk gepaard hoeft te gaan met een productiviteitsverlies. Waar bedrijfsleiders vroeger mogelijk twijfels hadden over het potentieel van telewerk, heeft de coronacrisis bewezen

dat het bedrijf blijft draaien, ook wanneer werknemers niet elke dag naar kantoor komen. Uit een grootschalige enquête van de Economic Risk Management Group blijkt dat werkgevers schatten dat hun werknemers gemiddeld 1,3 dagen per week zouden telewerken na corona. Dat is een stijging met bijna 1 dag per week vergeleken met het pre-crisisgemiddelde van 0,4 dagen per week. In de toekomst zullen vele Vlaamse werknemers dan ook meer en meer thuiswerken en werken op kantoor gaan combineren.

Gekende regionale initiatieven die gedragsverandering ondersteunen

Voor de regio werden reeds een aantal initiatieven opgezet die een belangrijke rol kunnen spelen in het realiseren van deze gedragsverandering. In Harelbeke worden kinderen met het **High-Five project** gestimuleerd om met de fiets naar school te gaan. Op en rond een school in het centrum van de stad zijn palen geplaatst langs de meest verkeersveilige schoolroutes. Kinderen die te voet, met de step of de fiets naar school komen, kunnen met een high five op de palen langs het schooltraject punten sparen. De gespaarde punten kunnen ze op school inruilen voor leuke beloningen. Daarnaast lanceerde het provinciebestuur van West-Vlaanderen in 2014 een unieke campagne voor woon-werkverkeer: "de testkaravaan komt eraan!". De testkaravaan verwijst naar de brede waaier aan vervoermiddelen die de werknemers van de ingeschreven bedrijven gedurende twee weken gratis kunnen proberen voor hun woon-werkverkeer. De testkaravaan is al bij een 120-tal West-Vlaamse bedrijven neergestreken waar hij met veel enthousiasme werd onthaald. Intussen kunnen ook gemeenten de testkaravaan uitnodigen om hun inwoners verschillende vervoermiddelen te laten uitproberen. Beide initiatieven zijn voorbeelden van sterke initiatieven die in de regio reeds lopen om gedragsverandering te ondersteunen.

ROL VAN DE VERVOERREGIO

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

4.2.1. WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

MENTAL SHIFT EN GEDRAGSVERANDERING

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

Fasen in gedragsverandering:

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

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

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

Hefbomen voor gedragsverandering

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

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

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



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

GEDRAGSBEÏNVLOEDING

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

Regionaal transitiegericht parkeerbeleid voor personenvervoer

Een gecoördineerd parkeerbeleid met terugvloeiën van winsten naar duurzame vervoersmodi

Parkeerbeleid is bij uitstek een lokale bevoegdheid. De effecten van parkeerbeleid stoppen echter niet aan de gemeentegrenzen en landsgrenzen, zodat onderlinge afstemming tussen de lokale besturen zich opdringt. **Een gecoördineerd parkeerbeleid vormt een krachtig instrument** om het gebruik van de wagen te ontmoedigen en uitwijkgedrag te vermijden. Uitgangspunt is de gebruikers stimuleren om de parkeerplaatsen te gebruiken die voor elke doelgroep het meeste geschikt is vanuit het concept van **"wie op de juiste plek parkeert, geniet van het voordeligste tarief"**. Afstemming met privé-uitbaters is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Als sterk signaal naar de bevolking toe kunnen in de regio de **winsten** die openbare besturen/ diensten halen uit parkeren, gebruikt voor het ondersteunen en stimuleren van duurzame mobiliteitsoplossingen en het ontwikkelen van aangename verblijfsgebieden.

Te veel aan parkeerplaatsen heeft een ongewenst verkeersgenererend effect. Als een van de bouwstenen wordt het streven naar **het dalen van het aantal parkeerplaatsen** naar voren geschoven. Dit zal eerder een organisch proces zijn waarbij alle actoren steeds doordrongen moeten zijn van het uitgangspunt dat het aanbod aan autoparkeerplaatsen niet vraagvolgend moet zijn, maar vraagsturend moet werken. De voldoende parkeerplaatsen moeten aanwezig zijn waar wenselijk, maar een overaanbod met negatieve verkeersattractie als gevolg moet worden vermeden. Zo is er aan mobiliteitsknopen in landelijk gebied nood aan voldoende parkeerplaatsen in functie van een vlotte overstap. Anderzijds moet het behoud en de aanleg van elke parkeerplaats goed worden afgewogen op vlak van wenselijkheid. Ook de bestaande parkeerplaatsen

kunnen worden onder de loep genomen. Niet functionele parkeerplaatsen worden verwijderd en ingericht als aangename verblijfsruimte en ruimte voor fiets en voetgangers. Daarnaast zal het afstemmen van mobiliteit en ruimte de vraag naar parkeerplaatsen laten dalen. Door het voorzien van ontwikkelingen op goed multimodaal bereikbare plaatsen zijn minder parkeerplaatsen nodig.

STO(e)P-principe en toegankelijkheid als integraal onderdeel lokaal parkeerbeleid

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

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

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

Gebiedsgerichte aanpak

Bij het uitwerken van het parkeerbeleid zijn verschillende mogelijkheden. De regionale strategie **zal verder in dialoog geconcretiseerd worden** in een vervolgtraject en moet worden vertaald in de lokale uitwerking. Hierna zijn een aantal gebiedsgerichte principes en uitgangspunten die het stimuleren van een transitie ondersteunen en afgestemd zijn op de verscheidenheid van de regio. **Deze aanzet is een nog niet bekrachtigd voorstel, gebaseerd op de input uit de werksessies.**

In de **regionaal- en kleinstedelijke centrumzones** kan omwille van de leefbaarheid parkeren op de straat worden teruggedrongen ten gunste van parkeren in gebouwen (zowel voor bezoekers als inwoners). Om zoekverkeer te vermijden en versnippering tegen te gaan en tegelijkertijd de kwaliteit van de ruimte te verbeteren, wordt parkeren voor bezoekers liefst in grotere faciliteiten geconcentreerd en minder op straat en in versnipperde kleine faciliteiten. Parkeergarages die ongunstig liggen, kunnen meer naar inwonergerages transformeren. De nog beschikbare parkeerplaatsen op het maaiveld worden bij voorkeur maximaal voorbehouden voor inwoners. Bezoekers kunnen gebruikmaken van P&R en P&B aan de rand van het hoogstedelijk gebied met een gratis

of gematigd tarief. Parkeergarages of randparkings op wandelafstand van het centrum hebben dan een eerder dure tarifiering en aan treinstations kan uitgegaan worden van een betalend parkeertarief met eerder hoge tarifiering in functie van het aansturen op het fiets- en openbaarvervoergebruik als voortransport. Een aangepaste parkeerduur kan deze principes ondersteunen.

In de kernen van de **verstedelijkte Leieband** kan parkeren worden gereguleerd op maaiveldniveau in parkeervoorzieningen aan een gematigde tarifiering en waar aangewezen in een beperking in de parkeerduur. Aan specifieke functie met (inter)regionale uitstraling worden aangepaste parkeervoorzieningen voorzien. Aan het station kan worden ingezet op het sturen van voortransport met fiets en openbaar vervoer door het betalend maken van stationsparking, met gematigd tarief, met een goede bereikbaarheid voor de regio en een frequent aanbod. Stations waar bereikbaarheid eerder is afgestemd op directe omgeving of het aanbod aan treinen beperkter is kunnen gratis blijven, maar opvolging van mogelijke verschuivingen of ongewenste aanzuigeffecten zijn op te volgen.

In (kernen in) landelijke gebieden kan het parkeren worden gereguleerd op het maaiveld, met gratis tot gematigde tarieven en waar wenselijk een beperking in parkeerduur. Het parkeren aan de mobiliteitsknopen (stations en belangrijke OV-knopen) is gratis of eerder goedkoop en bij voorkeur geïntegreerd met het reisticket. De capaciteit aan deze knopen wordt naar behoefte uitgebreid.

Bij parkeernormen staat maatwerk en dialoog voorop: afhankelijk van de locatie kan vanuit een reëel autobezit of juist vanuit een sturende insteek richting beperkter autobezit de parkeerbehoefte worden ingeschaald. Hierbij kan worden rekening gehouden met nieuwe tendensen zoals deelmobiliteit.

Daarnaast heeft parkeren ook een ruimtelijk aspect, dat verder aan bod komt in hoofdstuk 0. Afstemming met het ruimtelijk beleid is noodzakelijk.

Tweesporenbeleid vrachtwagenparkeren

Als vervoerregio erkennen we de rol van de vrachtwagen in ons logistieke systeem en het huidige tekort aan parkeerplaatsen op verschillende niveaus binnen het netwerk. Daarom zetten we in op het creëren van menswaardige rustpunten voor chauffeurs. De vervoerregio vormt een beleid dat zowel bij het hogere (Europese en Vlaamse) in ontwikkeling zijnde³ kader aansluit en voorziet in de noden van de regio. Het beleid steunt op 3 pijlers rond responsabilisering en waar nodig aanleg van bijkomende infrastructuur:

- Alle betrokken stakeholders (overheden, maar ook bedrijven en gebruikers) worden gesensibiliseerd om hun verantwoordelijkheid te nemen. We werken samen aan oplossingen in plaats van onze verantwoordelijkheden af te schuiven op anderen.
- Waar mogelijk minimaliseren we de nood aan bijkomende parkings: via (handhaving van) een **planologisch en/of** vergunningenbeleid zien we erop toe dat bedrijven op privéterrein voldoende plaats voorzien voor de eigen vrachtwagens. Bij (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen wordt voldoende aandacht besteed aan parking. De beschikbare ruimte wordt niet exclusief voorbehouden voor bedrijfsruimte. Ook de mogelijkheden van dubbelgebruik van (bestaande) parkings wordt onderzocht.
- Waar nodig voorzien we centrale vrachtwagenparkings op maat van de lokale/regionale noden. We nemen de leerlessen mee uit het voorbeeld binnen de eigen regio, de parking in Gullegem.

De kwaliteitseisen van de parking zijn gelinkt aan de rol die de parking binnen het netwerk dient te vervullen en sturen de locatiekeuze.

In de regio is er een specifieke problematiek van doorgaande vrachtwagenchauffeurs op het hoofdwegennet, die geen herkomst of bestemming hebben in de regio, die een parkeerplek zoeken in functie van het algemeen rijverbod voor vrachtwagens op zon- en feestdagen in Frankrijk. De bestaande capaciteit langsheen het hoofdwegennet is onvoldoende om deze vraag op te vangen, waardoor er ter hoogte van de op- en afritten overlast is door parkeren op ongewenste locaties. Vanuit de werkgroep wordt aangegeven dat het wenselijk op te vangen langsheen het hoofdwegennet. De regio is vragende partij om deze nood prioritair aan te pakken.

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

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

De parkeerdruk voor vrachtwagens in functie van de regionale bedrijventerreinen moeten maximaal worden opgevangen in de bedrijvenszones zelf. Hierbij kunnen centrale, goed uitgeruste en onderhouden vrachtwagenparkings worden voorzien. Binnen het lokale netwerk voorzien gemeenten eveneens parkings voor lokale chauffeurs om overlast in woonwijken te vermijden. Wanneer problematieken aan specifieke bedrijven kunnen worden toegeschreven, gaan lokale besturen de dialoog met hen aan om tot een gedragen oplossing te komen. Om toekomstbestendig te zijn, bekijken we of en hoe laadinfrastructuur voor nieuwe aandrijvingsvormen van vrachtwagens (vb. elektrische laadpalen, waterstof,...) geïntegreerd kan worden in deze strategie.

Om een noodzakelijke schaa sprong te kunnen maken, kan de vervoerregio actief op zoek gaan naar Europese middelen. De publieke en private sectoren werken samen en dragen ook samen de (financiële) lasten. Ten opzichte van de gebruiker hanteren we een gedragsturende prijszetting die het gebruik van de parking niet ontraadt.

Regelgeving en fiscaliteit

Er zijn heel wat regelgevende en fiscale initiatieven die de mobiliteitsalternatieven aantrekkelijker kunnen maken en tegelijkertijd vaak vanuit andere motieven (vb. verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, etc.) worden ingevoerd. We denken daarbij aan het invoeren van een slimme kilometerheffing, het wegwerken bijkomende 'spitskosten' op trein (bvb. pas na 9 uur korting met seniorenbiljet), het financieel ontraden van het gebruik van zware voertuigen (bvb. belasting volgens gewicht, differentiërende parkeerkosten op basis van breedte), een onderscheid maken tussen bedrijfswagen/ salariswagen, de laatste vervangen door mobiliteitsbudget zijn manieren om het wagengebruik te ontraden.

Bij vracht wordt de keuze voor het transportmiddel vaak ingegeven vanuit een economische logica. Het goedkoopste vervoermiddel krijgt de voorkeur. Voor het transport van bulkgoederen en zware goederen hebben binnenvaart en spoor van oudsher een concurrentieel voordeel. Maar voor vele andere stromen, valt de keuze vaak al snel op de vrachtwagen omdat deze goederen van deur tot deur brengt, zonder bijkomende overslag. Het is net die extra overslag die de doorgedreven modal shift moeilijk maakt. Een (in de tijd beperkte) tussenkomst in de bijkomende overslagkosten,

stelt bedrijven in staat te proeven van duurzame alternatieven voor de vrachtwagen. Dit idee leeft al langer binnen de transportwereld⁴, maar is nog niet concreet geïmplementeerd. Een dergelijk initiatief moet op een zo hoog mogelijk niveau uitgerold worden om maximaal effect te hebben. Als aandachtspunt nemen we mee dat het van groot belang is om de juiste partij binnen de logistieke keten financieel te ondersteunen. Daarbij moeten minstens de impact op het incentive en de administratieve last in overweging genomen worden.

Hoewel dit maatregelen zijn die niet behoren tot de bevoegdheid van de vervoerregio, kan de vervoerregio hierrond wel de juiste signalen naar een hoger beslissingsniveau geven en de thema's mee op de agenda helpen zetten.

Een specifiek type van goederenvervoer dat door regelgeving kan worden gestuurd zijn ad hoc goederenstromen. Binnen de vervoerregio zijn er regelmatig ad hoc projecten die aanzienlijke vrachtstromen met zich meebrengen. Denk aan de afbraak en/ of nieuwbouw van grote gebouwen of andere infrastructuren in en rond de vervoerregio. De aan- en afvoer van goederenstromen van en naar de werf gebeurt meestal nog per vrachtwagen. Puin en bouwmaterialen zijn vaak geen tijdskritische producten (of het voorraadbeheer ervan is minstens voorspelbaar) en dus is er sprake van een belangrijk latent potentieel voor de binnenvaart. Elk afbraak-, renovatie- of nieuwbouwproject dient door de (lokale) overheid vergund te worden. In die vergunningen kan de overheid voorwaarden betreffende het aan- en afvoeren van goederen opleggen. De overheid heeft daarmee zelf een belangrijk instrument in handen om de modal shift binnen de regio een duwtje in de rug te geven.

Als alle lokale besturen binnen de vervoerregio Kortrijk deze aanpak hanteren, kunnen ze het gedrag bij dergelijke ad hoc stromen helpen sturen richting de meer duurzame binnenvaart. Dit dient echter wel op een doordachte manier te gebeuren. Slechts een miniem aandeel van de werven binnen de regio zullen meteen aan het water liggen. Daardoor zal er quasi steeds een overslag en voor- of natransport over de weg moeten gebeuren. Dit heeft een impact op de totale transportkost en kilometers. Om de ambitieuze (Vlaamse) doelstellingen inzake modal shift te behalen dient elk potentieel voor de binnenvaart echter serieus genomen te worden.

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

Mobiliteitsmanagement.

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van het slim reizen en is erop gericht het aantal autoverplaatsingen gedurende de dag, maar ook specifiek in de spits, te beperken door reizigers te verleiden om niet te reizen of voor een ander vervoersmiddel te kiezen. Het omvat maatregelen zoals het stimuleren van telewerk en projecten rond spitsmijden. Ook circulatiemaatregelen zoals het dynamisch sturen van verkeer en weren van doorgaand verkeer (ANPR) kunnen een middel vormen om het gebruik van de wagen te ontraden en sturen naar meer gebruik van fiets en OV.

DOELGROEPENBENADERING: VERTREKKEN VANUIT DE BEHOEFTE EN DE LEEFWERELD VAN GEBRUIKERS

Om een mental shift en finaal ook gedragsverandering te realiseren zal het belangrijk zijn om zich op **de juiste manier naar de juiste doelgroep** te richten.

Om de krachtigste communicatievorm te benaderen (persoonlijke communicatie), moet je eerst je doelgroepen bepalen en je in hen verdiepen. Als je doelgroepen voldoende gespecificeerd zijn, kan je bedenken hoe, waar en met welke middelen en boodschap je hen het beste kunt benaderen. Waar zijn ze gevoelig voor? (gezond bezig zijn, geld, feedback, iets samendoen, vermageren...) Wat houdt bij deze specifieke groep het ongewenste gedrag in stand (bijvoorbeeld een goede autokostenvergoeding)? Via wie kun je hen goed bereiken? Welke bladen lezen ze en welke sociale media gebruiken ze? Of welke reisinformatie gebruiken ze al? In het kader van de visie is het niet de bedoeling om een uitputtend overzicht te geven van de verschillende doelgroepen en hun specifieke aanpak. Hieronder wordt een beeld gegeven van grote categorieën van doelgroepen. Indien de regio op specifieke doelgroepen wil inzetten zal hiervoor verder onderzoek en samenwerking met een communicatiebureau nodig zijn.

Personenmobiliteit

M.b.t. mobiliteit worden doelgroepen onderscheiden ngl. **hun reismotief en hun leeftijdsgroep**. Het taartdiagram geeft de procentuele verdeling van verplaatsingen van kinderen en volwassenen in de regio Kortrijk naar verplaatsingsmotief (provinciaal verkeersmodel, 2017)



Provinciaal verkeersmodel, 2017

Binnen de regio worden de grootste kansen gezien in de doelgroepen **jongeren & jongvolwassenen** en **mensen die zich verplaatsen ivm het woon-werk verkeer**.

Jong geleerd is oud gedaan

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

Samenwerken met bedrijven

Van alle verplaatsingen is een derde werkgerelateerd (25,1% woon-werk en 8,6% zakelijke verplaatsingen). Bovendien zijn het verplaatsingen die in hoofdzaak tijdens de spits plaatsvinden. Hoewel het beleid richting deze doelgroep in grote mate in handen is van de federale en Vlaamse overheid (afschaffen salariswagens, kilometerheffing, enz.) kan de regio zeker ook een aantal initiatieven uitbouwen. Een goed voorbeeld hiervan is de testkaravaan, of het op één of andere manier ondersteunen bij de opmaak van bedrijfsmobiliteitsplannen. Werkgevers zijn dan ook dé ambassadeurs om te sensibiliseren om voor woon-werkverkeer in te zetten op duurzame modi. Het zijn natuurlijke partners die via gericht mobiliteitsmanagement op bedrijfsniveau de overgang naar een aangepast gedrag kunnen versterken.

Mensen die zich verplaatsen ikv hun vrije tijd

Het aandeel vrijetijdsverplaatsingen naar hobby's, evenementen, concerten, theater, restaurants samen met het aandeel winkelverplaatsingen is goed voor meer dan de helft van alle verplaatsingen en is daardoor ook een belangrijke, doch diverse, doelgroep om mee onder de loep te nemen. Het betreft hier zowel jong en oud, recreanten en shoppers. Voor de 'funshoppers' is winkelen er een dagje samen op uit trekken en staat de beleving centraal. Daartegenover staan de 'runshoppers' voor wie winkelen een noodzaak is en

waar dit dus snel en gericht dient te gebeuren. De mogelijkheid tot parkeren vormt hierbij vaak een doorslaggevende factor. Vanuit mobiliteitsoogpunt moeten ook deze groepen op een aangepaste manier aangesproken worden.

Vitale senioren

Tegen 2030 zal de groep 65+'ers toenemen. Hoewel het gedrag op latere leeftijd minder makkelijk te veranderen is, hebben ouderen ook meer vrije tijd en begeven ze zich minder vaak gehaast door de spits. Hierdoor ontstaat er ruimte om zich meer met de fiets en het openbaar vervoer te verplaatsen. Tegelijk heeft deze groep specifieke noden die op een aangepaste manier moeten worden ondervangen om hen mee te nemen in de mobiliteitstransitie. Zo kan er bij deze groep misschien meer nood zijn aan vorming en ondersteuning bv. om deelsystemen te leren kennen, digitaal tickets te kopen, kennis te maken met de mogelijkheden van de elektrische fiets enz. Om goed te weten op welke manier vitale senioren best worden ondersteund is er meer onderzoek nodig.

Vrachtverkeer

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

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

4.2.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

BOUWSTENEN

Volgende bouwstenen kwamen naar voren tijdens de werksessies. De bouwstenen worden meer in detail besproken in **bijlage 2**.

- BOUWSTEEN G-1: Doelgroepgerichte informatiecampagnes en sensibilisering**
- BOUWSTEEN G-2: Doelgroepgerichte vorming ondersteunen**
- BOUWSTEEN G-3: Doelgroepgericht intermediairen en ambassadeurs aantrekken**
- BOUWSTEEN G-4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden**
- BOUWSTEEN G-5: (Vracht)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen**
- BOUWSTEEN G-6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers**
- BOUWSTEEN G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer**
- BOUWSTEEN G8: Stimuleren van verduurzamen stromen werfverkeer**
- BOUWSTEEN G-9: Regionale gedifferentieerde parkeerstrategie**
- BOUWSTEEN G-10: Streven naar daling van aantal autoparkeerplaatsen**
- BOUWSTEEN G-11: tweesporenbeleid rond vrachtwagenparkeren**

EN VERDER

In de volgende fase van het onderzoek wordt de voorliggende werkhypothese onderzocht. Welke bouwstenen werken, welke niet? Waar moeten de prioriteiten liggen?

De regionale strategie (waaronder parkeerstrategie en fiscaliteit) zal verder in dialoog geconcretiseerd worden in een vervolgtraject en moet worden vertaald in de lokale uitwerking. Daarnaast zullen aanbevelingen naar de hogere beleidsniveaus moeten worden geformuleerd.

Sommige van deze vragen zullen ook in het uiteindelijke regionaal mobiliteitsplan nog niet definitief beantwoord kunnen worden en hebben nood aan verder studiewerk in afzonderlijke onderzoeksprojecten. De opstart van zulke onderzoeksprojecten zullen we, indien dit nog niet is voorzien in lopende studies, opnemen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

4.3. RUIMTE EN MOBILITEIT ONLOSMAKELIJK VERBINDEN

Hoewel ruimte een volwaardige pijler is in het mobiliteitstransitieproces, heeft het thema een wat aparte plaats in het regionaal mobiliteitsplan. In tegenstelling tot de thema's openbaar vervoer, fiets, auto of logistiek, heeft een mobiliteitsplan immers niet de taak om een visie en acties uit te werken voor het thema ruimte. Evenwel kunnen ruimte en mobiliteit niet los van elkaar worden gezien. Ons verplaatsingsgedrag en de locaties waar we wonen, werken, winkelen en onze vrije tijd doorbrengen, hangen immers onlosmakelijk samen. Als een functie zich vestigt aan een belangrijke as voor autoverkeer, zonder goed openbaar vervoer in de buurt en ver van een dichtbebouwde kern, is het logisch dat die functie vooral autoverkeer zal aantrekken. Omgekeerd zullen functies of woningen in de kern, dicht bij een openbaar vervoerhalte en vlakbij voorzieningen veel minder autoverkeer genereren. Slim ruimtegebruik stimuleert zo op termijn duurzame mobiliteit. **In het kader van het regionale mobiliteitsplan zal vooral worden aangegeven worden welke ruimtelijke randvoorwaarden er nodig zijn om het mobiliteitsverhaal te laten functioneren en welke ruimtelijke bouwstenen en principes uit de regionale visie daar goed op inspelen of niet.**

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

De ontwikkeling van de regio Zuid-West Vlaanderen heeft geleid tot de ontwikkeling van een west-oostgerichte stedelijke band tussen Wervik, Kortrijk, Harelbeke en Waregem waar de Leie, de spoorwegen en de autosnelwegen drie parallelle structuren vormen. Zoals in het hoofdstuk 'Gebiedsgerichte aanpak' werd aangegeven kan hierbij een onderscheid worden gemaakt tussen de Centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek in de regio (Kortrijk en in mindere mate Waregem, Harelbeke en Menen), de verstedelijkte Leieas, de kernen in het landelijke gebied en het landelijk gebied. De langgerekte stedelijke band langs de internationale mobiliteitsas E17 en het goed uitgebouwde regionaal wegennet zorgen voor een vlotte bereikbaarheid. Stilaan zien we echter dat het gemotoriseerd wegverkeer in de regio slachtoffer wordt van zijn eigen succesverhaal. Tegelijk vormt de compactheid van deze stedelijke band een sterke opportuniteit om in te zetten op meer duurzame verplaatsingen met openbaar vervoer en de fiets.

Ten zuiden, en deels ook in het noorden van de verstedelijkte Leieband bevindt zich een gebied dat veel landelijker is gebleven en waar de hoofddorpen van Avelgem, Zwevegem en Anzegem een belangrijke centrumfunctie vervullen. Het gebied wordt gekenmerkt door lintbebouwing en verspreide bewoning. In dit landelijk gebied is de vraag vaak te klein voor het uitbouwen van een echt rendabel openbaar vervoer. Bovendien zijn de

afstanden en het hoogteverschil vaak te groot om volledig over te stappen op fiets, . Hierdoor is het autogebruik hier nog veel groter. Bovendien werden door schaalvergroting, en de nood aan ruimte hiervoor, veel voorzieningen die vroeger in alle kernen aanwezig waren geherlocaliseerd naar de stadsrand en het buitengebied waardoor ze vaak moeilijker bereikbaar worden met duurzame vervoersmiddelen. Dergelijke voorzieningen zijn dan ook vaak sterk gericht op automobilititeit.

Bedrijvigheid en goederenverkeer

Met 4 steden (Kortrijk, Waregem, Harelbeke en Menen) en 4 economische knooppunten (Anzegem, Avelgem, Wervik en Wielsbeke (gelegen in VVR Midwest, maar gericht op VVR Kortrijk)) is de vervoerregio Kortrijk een ondernemende en welvarende regio. De ruimtelijk-economische structuur vertoont echter een historisch gegroeide versnippering van bedrijvzones en 'paarse sproeten', waarbij de locatiekeuze gebeurde o.b.v. nabijheid tot grondstoffen, afzetgebieden, geschikte werknemers... Een betere ruimtelijke concentratie van bedrijvigheid zou het potentieel om stromen te bundelen, kunnen verhogen.

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

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

Afstemming op lange termijn

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

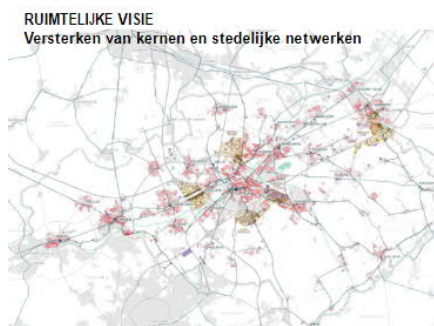
ROL VAN DE VERVOERREGIO

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

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

4.3.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

In de 'Ruimtelijke Visie voor de regio van Leie en Schelde' (Contrei, 2018) werd een visie op ruimte in de regio uitgewerkt waarin ruimte en mobiliteit reeds sterk vervlochten zijn. Deze visie schetst de grote lijnen van het ruimtelijk beleid in de regio en werd sindsdien binnen de strategische projecten door de verschillende partners samen verder uitgewerkt en verfijnd. I.f.v. de bouwstenen voor de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan is vooral de krachtlijn 'Versterken van kernen en stedelijk netwerk' sturend. Net zoals de twee andere krachtlijnen is deze krachtlijn geënt op de water-, spoor- en weginfrastructuur en vormt ze een antwoord op de klimaatuitdagingen van vandaag. **We herhalen hieronder kort die kernideeën uit de ruimtelijke visie die relevant zijn voor het formuleren van bouwstenen voor het regionale mobiliteitsplan en vullen aan, daar waar bepaalde elementen binnen de strategische projecten reeds verder werden verfijnd.**



VERWEVING VAN FUNCTIES IN LEVENDIGE KERNEN

In de kernen van dorpen en steden moeten voldoende bedrijvigheid en voorzieningen aanwezig zijn zodat er **minder nood is aan verre verplaatsingen** en men kan voldoen aan zijn noden in de nabije omgeving. Hoe meer functies gebundeld en verweven zijn, hoe minder er verre verplaatsingen gemaakt moeten worden. Kinderen kunnen dan gemakkelijk met de fiets of te voet na school naar hun hobby's. Als scholen, hobby's en recreatie dicht bij elkaar worden voorzien, wordt het gemakkelijker om te kiezen voor duurzame verplaatsingen.

"Een evenwichtige verweving van functies levert immers verschillende voordelen op: een hogere leefkwaliteit en gebruikscomfort met voldoende voorzieningen op wandel- of fietsafstand; geen eentonige, monofunctionele woonomgevingen maar wel aantrekkelijke dynamische kernen; geen leegstand, maar ruimte voor verschillende soorten functies;

meer werkgelegenheid; minder autoverplaatsingen dankzij nabijheid van functies..." Het kernversterkend beleid ondersteunt **het sturend principe van nabijheid** en creëert de ideale omstandigheden om meer kortere verplaatsingen te maken, die gemakkelijker met de fiets of te voet gebeuren. Kernversterking kan een belangrijk rol spelen in de omslag naar meer duurzame verplaatsing in de grote groep verplaatsingen ivf recreatie, winkelen, funshoppen.

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

Ook voor kleinhandel moet er gestreefd worden naar een kernversterkend handelsbeleid. Binnen het strategisch project Contrei wordt er een **regionale strategie detailhandel** opgemaakt voor regio Zuid-West-Vlaanderen.

De kleinere, landelijke dorpen in de regio worden steeds meer geconfronteerd met het verdwijnen van diensten en lokale winkels. Daarom wil de regio "inzetten op alternatieve, **innovatieve systemen om de voorzieningen op peil te houden** op vlak van zorg, onderwijs, inclusie en mobiliteit. Hierbij verwijzen we onder meer naar het concept van de dorphubs, dat reeds in Duitsland succesvol werd toegepast: de "DORV" vormt een multifunctionele één-halte-winkel, waar bewoners terecht kunnen voor producten, diensten en sociaal contact. Andere voorbeelden zijn de Bibus in Zwevegem of mobiele buurtwinkels. Om de toenemende vervoersarmoede in het buitengebied te bestrijden, willen we - naast het klassieke openbaarvervoersaanbod - ook de potenties benutten van alternatieve, collectieve vervoerssystemen op maat, zoals deelauto's, dorpstaxi's..." Ook de aanwezigheid van vrijetijdslocaties maakt kernen aantrekkelijk en is belangrijk om verre verplaatsingen met de wagen te beperken. Een belangrijk aandachtspunt zijn bovendien baanwinkels. Ze vormen een bedreiging voor een dynamische kern en door hun ligging aan of buiten de rand stimuleren ze het autoverkeer.

VERDICHTEN OP DUURZAME LOCATIES MET KWALITEIT ALS TROEF

"Het verdichten gebeurt bij voorkeur met een menging van allerhande functies om aantrekkelijke plekken te creëren. Om een antwoord te bieden op de toenemende gezinsverdunding en vergrijzing moet maximaal ingezet worden op een flexibel woonaanbod dat aangepast kan worden aan de hedendaagse wensen. De komende jaren zal het juridische woonaanbod ruim voldoende zijn. Dit maakt dat de regio de tijd en de ruimte heeft om hoge eisen te stellen op vlak van kwaliteit en verscheidenheid bij nieuwe bouwprojecten.

“Voor het bijkomende aanbod zetten we maximaal in op het kernversterkend beleid: het vernieuwen van stads- en dorpskernen, het stimuleren van renovatie, inbreiding en verdichting, het aanpakken van leegstand en het hergebruiken van bestaande bebouwde ruimte. We willen dus **prioriteit geven aan de ontwikkeling van wooneenheden op de duurzaamste locaties**: in stadscentra, in stationsomgevingen, in hoofddorpen met voldoende voorzieningen.”

DUURZAAM GEBRUIKEN VAN RUIMTE OM TE ONDERNEMEN

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

Daarnaast willen we een maximale prioriteit geven aan het herinvullen van verlaten, leegstaande bedrijfssites met nieuwe (eventueel meer kleinschalige) bedrijfsactiviteiten, indien ze ruimtelijk goed kunnen worden verweven met hun omgeving en indien ze qua ontsluiting goed gelegen zijn. Dit ruimtelijk beleid vraagt wel steeds maatwerk, waarbij het herbestemmen naar niet-economische activiteiten enkel zal worden toegelaten mits een grondige afweging en motivatie.

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

Thema's die vandaag worden ingeschreven in de regionale actie zijn activering en reconversie van bestaande bedrijventerreinen, zuinig ruimtegebruik op

bedrijventerreinen, inzetten op watergebonden bedrijvigheid en nieuwe bedrijventerreinen. Deze acties omvatten verschillende schaalniveaus en dus ook wisselende trekkers.

Om diverse redenen heeft bedrijvigheid zich niet altijd op de best (multimodaal) bereikbare plek ontwikkeld. Het slimmer inplanten van niet-plaatsgebonden bedrijvigheid kan op verschillende manieren bijdragen aan een betere verkeersveiligheid en een duurzame model shift op vlak van vrachtverkeer.

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

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

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

Investerings in de waterweg maken omliggende bedrijventerreinen nog aantrekkelijker en relevanter voor de modal shift

De bevaarbare waterwegen bieden een duurzaam alternatief voor het goedertransport over de weg en dit in het bijzonder voor grote volumes over langere afstanden. In het kader van de grensoverschrijdende verbinding tussen het Schelde- en het Seinebekken worden de Leie en de Bovenschelde opgewaardeerd voor schepen tot klasse Vb. en de waterwegbeheerder wil ook het kanaal Bossuit-Kortrijk optimaliseren en/of aanpassen voor schepen tot klasse Va. De potenties voor watergebonden bedrijvigheid bevinden zich vooral in het industriële kanaallandschap van Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem (vanaf brug R8 tot brug Otegemstraat). Dit heeft vooral betrekking op delen van de bestaande bedrijventerreinen kanaalzone Kortrijk-Harelbeke en Harelbeke-Zwevegem, De Blokken en Zwevegem site Bekaert/Betafence op de zuidelijke kanaaloever. De “Opwaardering en/of aanpassing van het Kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va -schepen” wordt vandaag onderzocht in het kader van een Complex Project Het thema **watergebonden bedrijvigheid** maakt deel uit van het Complex Project.

OPTIMALISEREN VAN DE REGIONALE ONTWIKKELINGSPOLEN IN HET STEDELIJK NETWERK

De **vijf regionale ontwikkelingspolen** nl. Hoog Kortrijk, Kortrijk Noord, Kortrijk Wevelgem, Waregem Zuid, Kortrijk Oost) bevatten elk belangrijke grootschalige bovenlokale functies of er worden nog nieuwe voorzieningen gepland. Deze locaties bieden belangrijke opportuniteiten voor het bundelen van bovenlokale functies.

Oorspronkelijk werden de vijf grote ontwikkelingspolen in de regio ontwikkeld omwille van hun optimale autobereikbaarheid nabij autosnelwegen, ringwegen en/of verkeerswisselaars. De sterke toename van het gemotoriseerde wegverkeer de afgelopen decennia, een aantal missing links in het wegennet, en de complexiteit van een aantal wegen leidt ter hoogte van deze ontwikkelingspolen tot oneigenlijk gebruik van sommige wegen, toenemende verkeerscongestie en ook problemen op vlak van verkeersveiligheid

en -leefbaarheid. Naast het wegwerken van deze knelpunten willen we inzetten op een goede multimodale ontsluiting van elk van deze ontwikkelingspolen. Op die manier willen we ze beter bereikbaar maken voor alle vervoersmiddelen.”

“Om het mobiliteitssysteem duurzaam en toekomstbestendig te maken, moeten de polen zich daarom volledig in te schakelen in het bovenlokaal fietsroutenetwerk en in het vernieuwde openbaarvervoersnetwerk met multimodale overstapfaciliteiten “mobipunten” als overstap tussen auto, fiets, openbaar en andere vormen van collectief vervoer). Waar mogelijk moeten reservatiestroken voor hoogwaardige assen van openbaar vervoer en fiets worden geselecteerd. Deze assen kunnen immers fungeren als stamlijnen voor openbaar vervoer en fietsverkeer tussen de verschillende kernen en de ontwikkelingspolen. Ook collectieve parkeerfaciliteiten kunnen in deze gebieden worden voorzien (als park-and-ride, carpoolparkings, overloopparkings voor grote evenementen...)”

Hoog Kortrijk

“Hoog-Kortrijk werd vanaf de jaren 1970 ontwikkeld voor het vestigen van een aantal grootschalige activiteiten, die door ruimtegebrek in de Kortrijkse binnenstad geen onderkomen meer vonden en die een optimale autobereikbaarheid opzochten aansluitend op de nieuwe autosnelweg E17.” Vandaag richten de grote regionale functies en organisaties op Hoog-Kortrijk zich op hoger onderwijs, onderzoek, zorg, evenementen, hoogwaardige ondernemingen en diensten. Al deze functies functioneren vandaag nagenoeg naast elkaar.

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

Hoog-Kortrijk herbergt vandaag ook een woonomgeving. Deze woonfunctie wordt deels behouden, maar deels ook geschrapt ifv de leefbaarheid langs de hogere weginfrastructuur of om een overgang naar de open ruimte toe te bewerkstelligen en zelfs te versterken. Het wonen zorgt er immers voor dat het gebied ook levendig is buiten de werkuren. De bewoners moeten ook mee kunnen genieten van de dynamiek van dit bijzondere stadsdeel.

Kortrijk Noord

“Kortrijk-Noord is het gebied ten noorden van Kortrijk en ten westen van Kuurne. Het gebied ligt langs de R8 ringweg rond Kortrijk en omvat twee kleinhandelszones, een

grootschalig bedrijventerrein en het speeldomein De Warande. Het bestaande bedrijventerrein Kortrijk-Noord is het grootste bedrijventerrein van de regio en wordt nog uitgebreid tot circa 250 ha. Het grootste deel van deze industriezone moet voorbehouden blijven voor grote en middelgrote bedrijven. Kleinere bedrijvigheid kan enkel worden toegelaten als een goede ruimtelijke overgang naar de woonomgeving.

Bij een toekomstige revitalisering van Kortrijk-Noord wordt gestreefd naar een kwaliteitsvolle herinrichting van de openbare wegen (onder meer met nieuwe fietsvoorzieningen), een hogere beeldkwaliteit van gebouwen en omgevingsaanleg, voldoende parkeerfaciliteiten (bv. met een collectieve wachtparking voor vrachtwagens), een hoger ruimtelijk rendement (onder meer door te stapelen en vormen van multifunctioneel en collectief ruimtegebruik) en ruimte voor hernieuwbare energie.”

In 2020 is gestart met een transitieplan “bedrijventerreinen van de toekomst”. Dit transitieplan is opgemaakt vanuit een geïntegreerde benadering met thema's zoals zuinig ruimtegebruik, parkmanagement, landschappelijke en ecologische kwaliteit, sociale dienstverlening,.... Ook de ontsluiting en mobiliteit is opgenomen in dit onderzoek., Zo wordt onder andere een verdere uitbouw van mobipunten vooropgesteld evenals de aanleg van een fietspad langs de centrale as. In het OV-plan 2021 is een mobipunt voorzien ter hoogte van de aansluiting met de Heirweg. Voor de uitbouw van een regionaal mobipunt op lange termijn in functie van de ontsluiting van de bedrijventerrein Kortrijk-Noord moet de locatie nog worden onderzocht. Dit hangt enerzijds samen met de lange termijnvisie op vlak van ontsluiting door openbaar vervoer. In 2022 zal ruimtelijk ontwerp onderzoek voor deze regionale pool worden uitgevoerd vanuit het strategisch project Contrei.

Omgeving Luchthaven Kortrijk Wevelgem

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

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem kreeg een nieuwe beheersstructuur en enkele infrastructuurwerken moeten het functioneren van de luchthaven optimaliseren. Het aangrenzende bedrijventerrein wordt gericht op luchthavengebonden activiteiten. Het bestaande regionale bedrijventerrein van Wevelgem-Zuid, aan de overzijde van de N8, is dankzij de laad- en loskades langs de Leie gedeeltelijk watergebonden en werd recent uitgebreid met circa 6 ha. De interne openbare wegen van het bedrijventerrein zullen in het kader van een revitaliseringsproject worden heringericht (onder meer met nieuwe fietsvoorzieningen).” Het Departement Omgeving lanceerde in de zomer van 2019 een

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

Waregem Zuid

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

Kortrijk Oost

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

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

MEER INZETTEN OP NABIJHEID EN BEREIKBAARHEID MET ALTERNATIEVE VERVOERSMODI

Om performant netwerken voor fiets en openbaar vervoer te kunnen uitbouwen moet het kernversterkend beleid worden gekoppeld aan het **sturend principe van nabijheid**. Nabijheid bepaalt sterk ons verplaatsingsgedrag. Als de bakker of frituur dichtbij is, dan gaan we sneller te voet of met de fiets. Wonen en werken we vlak bij een halte met goed openbaar vervoer, dan is de drempel om met het openbaar vervoer naar het werk te gaan veel minder groot. Via onze ruimtelijke ordening kunnen we meer nabijheid creëren. Zo worden verplaatsingen korter en duurzamer.

We kunnen meer nabijheid creëren door **op de juiste locatie onze ruimte op een kwalitatieve manier te verdichten**. "Hierbij willen we slim verdichten in de omgeving van de verschillende **stationsomgevingen**. De stationsomgevingen hebben in de eerste plaats een belangrijke rol en functie te vervullen als openbaarvervoersknooppunten waar de verschillende verkeers- en vervoersmodi samenkomen en goed verknoopt worden. De vernieuwing van de stationsinfrastructuur en het realiseren van kwaliteitsvolle publieke ruimte gelden hierbij als cruciale opgaves."

Voor de verdichting rond stationsomgevingen (en mobipunten in het algemeen) gaan we uit van het **Transit Oriented Development** principe. Dit is een openbaar vervoer- en ruimtelijke ordening-concept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting op het gebied van zowel planvorming, financiering en exploitatie geïntegreerd worden aangepakt.

Het openbaar vervoerssysteem wordt hierbij gezien als de **ruggengraat en aanjager van de stedelijke ontwikkeling**. TOD kan worden samengevat als een regionaal netwerk van rond haltes van hoogwaardig openbaar vervoer gecentreerde leefomgevingen, gekarakteriseerd door hogere bebouwingdichtheden, gemengde functies en een menselijke maat en gaat dus breder dan zuivere knooppuntontwikkeling.

Daar waar in het verleden eerder eerst nieuwe ontwikkelingen werden ingepland en de netwerkinfrastructuren nadien werden voorzien, zal het belangrijk zijn om hier een omslag in te maken en ruimtelijke ontwikkelingen en de aanwezigheid van duurzame vervoersnetten goed op elkaar af te stemmen.

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

Vanuit de regiovisie willen we alleszins inzetten op verdichting van de stationsomgevingen van Kortrijk en Waregem als interregionale mobipunten. Tegelijk is ook aan de regionale knopen, waaronder de stations van Harelbeke en Menen verdichting wenselijk.

BEWUST OMSPRINGEN MET VERHARDINGEN EN INFRASTRUCTUUR

Vanuit de Strategische Visie voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen mbt het 'beperken van het ruimtebeslag', ivm klimaatdoelstellingen en aansluitend bij de regionale onthardingsstrategie ivm het ZeroRegio project, willen we de ruimtelijke visie verfijnen met het concept **'bewust omspringen met verhardingen en infrastructuur'**. Hierbij voorzien we wel bijkomende infrastructuur voor duurzame vervoersmiddelen zoals fiets, OV en voetgangers, maar beperken we bijkomende infrastructuur voor weggebruik. Files moeten worden opgelost door meer mensen op de fiets en het OV te krijgen, en door minder en kortere verplaatsingen. Gemeenten kunnen bekijken of er weginfrastructuur aanwezig is die overgedimensioneerd is en kan versmald of verwijderd worden. Andere mogelijkheden zijn het knippen van (landelijke) wegen met geen of weinig adressen. Tegelijk moet worden onderzocht of bepaalde infrastructuur klimaatadaptief gemaakt kan worden: waterdoorlaatbaar of afwatering in grond.

Ook het beperken van het ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen maakt deel uit van het bewust omspringen met verhardingen en infrastructuur. Geparkeerde wagens zorgen voor visuele overlast en nemen publieke ruimte in die niet meer voor andere doeleinden gebruikt kan worden. De regio wil vanuit een aangename en leefbare regio inzetten op **maximaal meervoudig gebruik van parkeerruimte**. Dit kan o.a. parkeervoorzieningen aan specifieke voorzieningen toegankelijk te maken voor verschillende doelgroepen van parkeerders, door het bundelen (al dan niet gestapeld) van parkeerplaatsen in bv. bedrijvzones, maar ook door het ontwerpen van parkeervoorzieningen als multifunctionele ruimte. Afstemming met het ruimtelijk beleid is hiervoor noodzakelijk.

4.3.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

De bouwstenen die hier worden opgesteld, vormen een vertaling van de ruimtelijke beleidsbeslissingen zoals die werden afgeklopt in de Ruimtelijke visie en de verdere verfijning daarvan. Uitgaande van de input uit de werksessies kon de ruimtelijke visie worden vertaald in onderstaande bouwstenen. Bouwstenen worden meer in detail besproken in **bijlage 1**.

BOUWSTEEN R-1: Reeds vroeg in het planningsproces mobiliteit en ruimte samen bekijken ifv de langetermijnvisie

BOUWSTEEN R-2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de vervoersknopen en in het bijzonder stationsomgevingen

BOUWSTEEN R-3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid

BOUWSTEEN R-4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken

BOUWSTEEN R-5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede (multimodale) bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie

BOUWSTEEN R-6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid

BOUWSTEEN R-7: Naast slim verdichten ontlichten door waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen

BOUWSTEEN R-8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik

4.4. FIETS

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

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

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

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

ROL VAN DE VERVOERREGIO

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



Foto Leiedal

4.4.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

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

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

Het bovenlokale net wordt gecombineerd met een sterk lokaal netwerk voor fietsvriendelijke verplaatsingen op lokaal niveau en een goede lokale fietsdoorwaardbaarheid op buurniveau. Op die manier moet het fijnmazig kwalitatief netwerk fietsen stimuleren voor zowel korte en middellange, als lange afstanden.

Binnen het hiërarchische fietsnetwerk is een **goede verknoping** belangrijk om het mogelijk te maken om te schakelen tussen de niveaus van het fietsnet maar ook om over te schakelen op andere vervoersmodi.

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

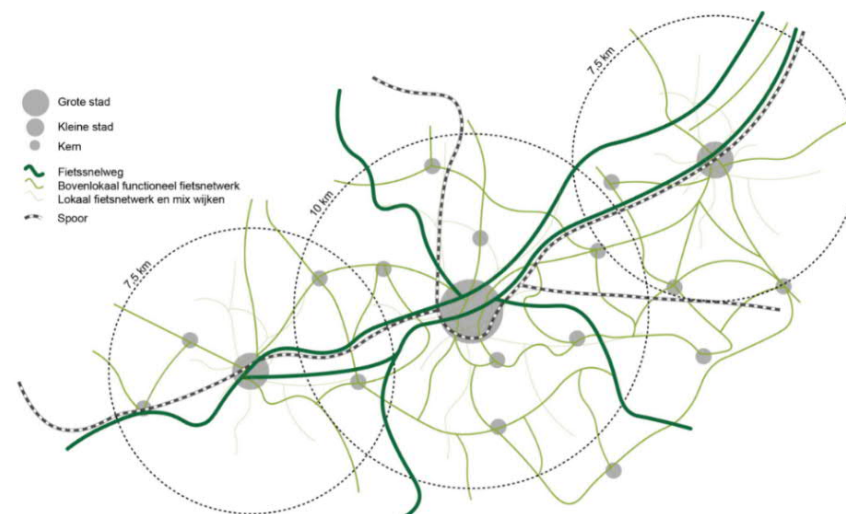
Hieronder wordt verder ingegaan op de fietssnelwegen, de bovenlokale functionele fietsroutes en de lokale fietsroutes.

Fietssnelwegen sturend voor het fietsgebruik op regionale schaal

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

Er is nood aan een verfijning van het fietssnelwegennet. Het moet niet enkel de grote fietsstromen op vandaag opvangen maar ook **sturend werken** voor toekomstige verplaatsingen. Daar waar de potentiële vandaag nog eerder beperkt zijn, moet het net ook sturend werken naar verplaatsingsstromen in de toekomst.

De fietssnelwegen zijn **snelle en aantrekkelijke fietsroutes**. Het feit dat de routes weinig tussenbestemmingen hebben, zorgt ervoor dat er hoge snelheden kunnen gehaald worden



(ontwerpsnelheid van 30km/u). In de regio zijn ze veelal langs jaagpaden en spoorwegen gelegen. De fietssnelwegen zijn maximaal autovrij en verliestijden aan kruispunten worden tot een minimum beperkt. Dit vormt het **kwaliteitslabel** van de fietssnelweg. Indien niet aan deze inrichting kan voldaan worden, wordt de verbinding niet als een fietssnelweg gecategoriseerd maar vormt het snelle en directe BFF een alternatief.

BFF: fijnmazig fietsnetwerk met differentiatie per type gebruiker

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

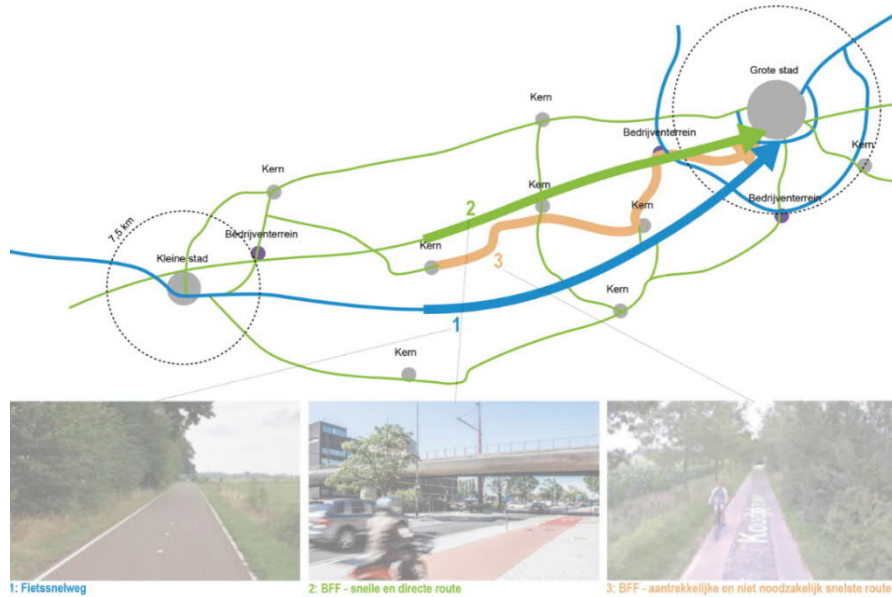
Het netwerk is **heel fijnmazig** in de regio, hetgeen resulteert in de kenmerkende rasterstructuur met de combinatie van zowel radiale als tangentiële routes. Het netwerk dient in het kader van combimobiliteit prioritair verder uitgerold te worden zodanig dat de fiets nog aantrekkelijker wordt als voor- en natransport richting de mobipunten.

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

- De directe BFF-routes tussen kernen, bedrijventerreinen, voorzieningen en dergelijke volgen meestal steenwegen en belangrijke verkeersassen. In de praktijk gaat het om

vrijliggende of aanliggende fietspaden, naargelang de maximumsnelheid van het autoverkeer.

- De niet noodzakelijk directe BFF-routes zijn aantrekkelijke en aangename fietsverbindingen. Voorbeelden van deze routes zijn autoluwe landelijke fietswegen en autoluwe fietsstraten. Het fietsverkeer kan gemengd worden met autoverkeer.



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

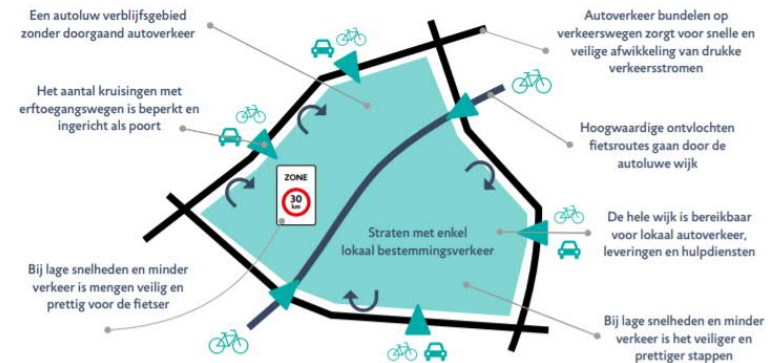
De lokale routes sluiten in het hiërarchisch gelaagd net aan op de hogere lagen, zijnde het BFF en de fietssnelwegen.

De vervoerregio duidt in nauw overleg met de gemeenten en de betrokken actoren het bovenlokaal fietsnetwerk aan. Vervolgens is het aan de gemeenten zelf om in hun lokaal mobiliteitsplan het bovenlokaal netwerk verder aan te vullen met lokale fietsroutes. Die routes **verfijnen de fijnmazigheid van het bovenlokale fietsnetwerk** en zorgen ervoor dat verschillende woonwijken, kleinere woonclusters en lokale voorzieningen en functies bereikbaar zijn met de fiets.

Het lokale net faciliteert de lokale fietsverplaatsingen naar **naburige kernen** alsook de **verfijning van voorstedelijke routes**. Er is een groot fietspotentieel in stedelijke gebieden

waardoor het uitrollen van de lokale routes belangrijk zal zijn. In de regio is er bijvoorbeeld het actieplan Kortrijk Fietst waarin sterk ingezet wordt op de uitrol van voorstedelijke routes naar Kortrijk.

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



Figuur 1: Kernmaatregelen van een MIX-wijk

Bron: Rapport Fix the Mix van Fietsberaad (2018)

VEILIGE EN COMFORTABELE FIETSVOORZIENINGEN OP ALLE NIVEAUS

Vanuit de regio werd de nood aan de aanleg van volwaardige fietsvoorzieningen, die voldoen aan alle hedendaagse vereisten op vlak van fietsveiligheid en – comfort, reeds vaak naar voren geschoven.

De intercommunale Leiedal bijvoorbeeld, haalde in de publicatie omtrent Zeroregio aan dat de overheid de verantwoordelijkheid heeft om infrastructuurwerken op te zetten en uit te voeren, waarbij telkens prioriteit moet gegeven worden aan maximaal comfort, veiligheid en beleving voor voetgangers en fietsers.

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

De kwalitatieve inrichting van de fietsinfrastructuur van elk van de lagen van het fietsnetwerk in de vervoerregio volgt de principes en richtlijnen uit het **fietsvademecum** (2017) voor de verschillende types fietstrajecten in hun eigen specifieke ruimtelijke context (fiets snelwegen, fietspaden langs verkeersassen, fietsstraten, verkeersluwe landelijke wegen, ...) en voor verschillende types fietsinfrastructuur (gescheiden verkeer, gemengd verkeer, gelijkgrondse kruisingen, ongelijkgrondse kruisingen, stallingen, ...). Het fietsvademecum vormt zoals het ware een handboek met ontwerpprincipes en kwaliteitsrichtlijnen over geschikte breedtes, verhardingen, kruisingen, snelheidsregimes en bewegwijzering waarnaar gestreefd dient te worden bij het ontwerp en de uitvoering van fietsinfrastructuur en -voorzieningen.

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

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

| | Fietssnelweg | BFF |
|--------------------|--|---|
| TYPE | Maximaal vrijliggend en conflictvrij. | Fietspaden langs verkeersassen zijn maximaal vrijliggend of verhoogd aanliggend, Bij gemengd verkeer in kernen en op landelijke wegen maximaal autoluw en hanteren aangepaste snelheidsregimes voor auto's waar nodig |
| KRUISEN | Hebben maximaal voorrang op andere weggebruikers en lopen langs fietsbruggen of fietstunnels waar nodig | Duidelijke en consequente voorrang Veilige gelijkgrondse of ongelijkgrondse fietsoversteken |
| DIRECTHEID | Zo vlot en snel mogelijke routes. Snelheid, veiligheid en comfort zijn prioritair op de directheid. | Zowel zo direct mogelijke routes als routes met nadruk op fietsbeleving ifv verschillende types van fietsers. |
| SAMENHANG | Leesbaar en gevoelsmatig duidelijk Goede aansluiting tussen de verschillende niveaus van routes | |
| COMFORT | Effen uitvoering en oog voor de randen (greppels, dorpels, ...) Materiaal: asfalt of beton Goed onderhouden fietspaden Voldoende verlichting waar nodig Breedte hangt eerder af van de potentie dan van de opdeling (FSW-BFF) Streven naar minimaal 2 meter voor enkelrichtingsfietspaden en 3,5 meter voor dubbelrichtingsfietspaden. | |
| | Bij jaagpaden: aandacht voor medegebruik door voetgangers (speciaal profiel - deels verhard) | |
| DOORSTROOMSNELHEID | In- en uitritten en gelijkgrondse kruisingen vermijden Verschillende snelheden van fietsers faciliteren. | Vermijden dat fietsers mee in de file staan Een conflictvrije inrichting, ook tov voetgangers |

GOEDE VERKNOPING HIËRARCHISCHE NETWERK EN MET ANDERE MODI

Het hiërarchisch gelaagd en fijnmazig fietsnetwerk moet goed verknoopt worden zodanig dat fietsers gemakkelijk kunnen **schakelen tussen de verschillende niveaus** van het fietsnet. Belangrijk daarbij is dat fietsnetwerk op een leesbare wijze de verschillende knopen en

voorzieningen verbindt. Daar waar dit nog niet het geval is, moeten missing links gerealiseerd worden om een samenhangend netwerk te creëren.

Naast een vlotte en veilige overgang binnen het fietsnetwerk is ook de **overstap van de fiets op andere vervoersmodi** (en omgekeerd) in het kader van combimobiliteit een aandachtspunt. Hoe gemakkelijker de overstap gefaciliteerd wordt, hoe lager de overstapdrempel zal zijn bij gebruikers. De fiets moet naast een volwaardig vervoermiddel voor een volledig traject immers ook in functie van voor- en natransport aangewend kunnen worden.

BARRIÈRES AANPAKKEN

In de huidige situatie liggen er voor fietsers binnen de Vervoerregio Kortrijk vaak grote barrières, zoals barrières ten gevolge van spoor-, snel- of waterwegen. Bij een kruising met andere netten vormen een voldoende kleine maaswijdte van het fietsnet en voldoende fietspotentieel voornamelijk doorslaggevende factoren bij de afweging voor een ongelijkvloerse kruising. Bij de keuze voor de locatie van de oversteek is ook de veiligheid van de aankomende routes belangrijk.

Verder speelt ook de kostprijs een belangrijke rol bij de keuze voor de heraanleg van een bepaalde kruising of conflictsituatie. Er liggen belangrijke kansen in het drukken van het budget door de werken in combinatie met werken van nutsmaatschappijen uit te voeren.

INTERFERENTIE FIETSEN LANGS JAAGPADEN EN OVERSLAG WATERGEBONDEN BEDRIJVGHEID

De fietssnelwegen zijn in vele gevallen jaagpaden langsheen de rivieren en kanalen die doorheen de regio lopen. Hierdoor kunnen mogelijks conflicten ontstaan tussen het doorgaand fietsverkeer en de overslag van goederen van en naar de bedrijven die langs deze waterwegen gesitueerd zijn.

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

Zo kan bijvoorbeeld een overslagcharter met bepaalde laad- en lostijden ingevoerd worden. Op momenten dat er niet moet worden geladen en gelost kunnen bepaalde (technische) hulpmiddelen fietsers toch rechtdoor laten fietsen. Voorbeelden van deze

oplossingen zijn slimme lichtenregelingen, tijdelijke afsluitingen,... Belangrijk hierbij is dat er steeds voldoende ruimte vrijgehouden wordt aan de kades om de minimale breedte (op basis van de vooropgestelde kwaliteitseisen voor fietssnelwegen) te kunnen voorzien.

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

Een studie van deze problematiek tussen fietsvoorzieningen langs jaagpaden is in opmaak op Vlaams niveau. Vanuit de vervoerregio kan dialoog worden opgestart tussen DVW, provincie en steden en gemeenten over concrete situaties.

FIETSSTIMULEREN DOOR KWALITATIEVE FLANKERENDE FIETSVOORZIENINGEN

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

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

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

4.4.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN WERKHYPOTHESE

Volgende bouwstenen kwamen naar voren tijdens de werksessies.

F-1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen

F-2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen

F-3: Uitrollen van het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)

F-4: Vlotte aansluiting en verknoping van de fietsvoorzieningen op de verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes

F-5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen

F-6: Fietsvriendelijke Mix-wijken: autoluwe verblijfsgebieden met max. snelheid 30km/u en zonder doorgaand autoverkeer)

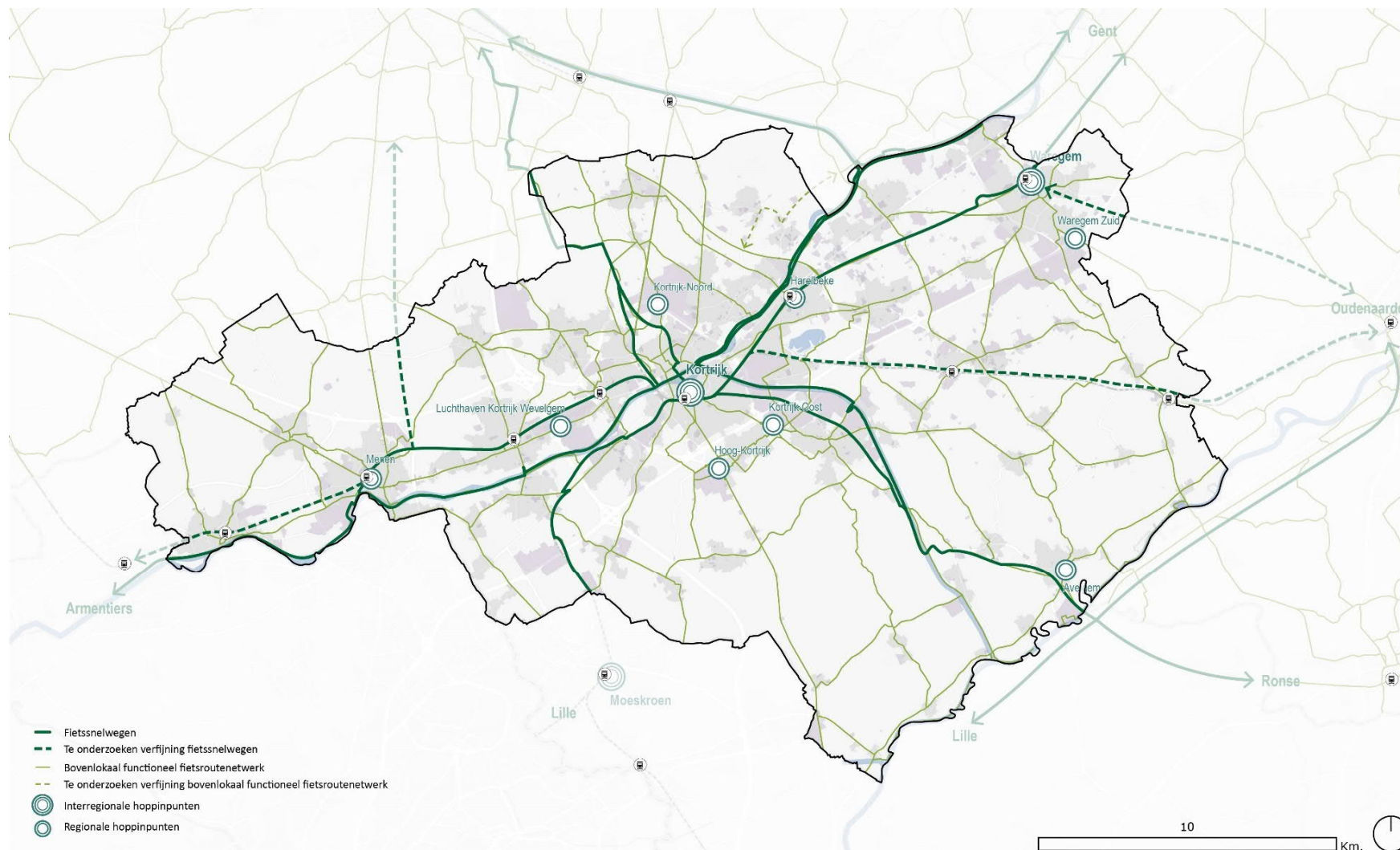
F-7: Het aanbod aan deelfietsen uitbreiden en volgens een uniform systeem voorzien in de regio:

F-8: comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies en in het straatbeeld voorzien

F-9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/... door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte

Een gedetailleerde beschrijving van deze bouwstenen is opgenomen in **bijlage 2**.

Een mogelijke vertaling van deze bouwstenen naar fietsroutenetwerk is weergegeven op volgende werkhypothese.



WERKHYPOTHESES FIETSROUTENETWERK

Disclaimer: een werkhypothese is een kaart die 'een' mogelijke invulling van de bouwstenen verbeeldt. Het is een oefening met als doelstelling om te onderzoeken wat een doorvertaling van de visie naar concrete netwerken zou kunnen betekenen zonder hiermee de netwerken op dit punt in het proces reeds te willen vastleggen. Voor de doorrekening in het strategisch verkeersmodel wordt de werkhypothese als onderlegger gebruikt.

ONDERBOUWING VAN WERKHYPOTHESES

Vertrekken van kritische reflectie masterplan fiets

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

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

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

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

Analyse bouwstenen in MOVEmeter

De werkhypothese voor het fietsnetwerk, is doorgerekend met de MOVEmeter om een eerste inschatting te krijgen van de effecten. Meer uitleg over de MOVEmeter en de resultaten is terug te vinden in **Bijlage 3**.

Uit de doorrekening van de werkhypothese van het fietsnetwerk blijkt dat significante afnames van het autoverkeer door de modal shift van auto naar fiets kunnen worden vastgesteld. Cruciaal is echter een zeer goede doorstroming op de fietssnelwegen. De grootste effecten kunnen worden vastgesteld door de uitrol van de fietssnelwegen. Dit kan mogelijks het gevolg zijn van de kenmerken van de MOVEmeter. Enkel verschillen in snelheid worden meegenomen, verbeterde kwaliteit of veiligheid niet.

EN VERDER

In de volgende fase van het onderzoek wordt de voorliggende werkhypothese onderzocht. Welke bouwstenen werken?, welke werken niet? Waar moeten de prioriteiten liggen? Naast deze analyse zijn nog volgende onderzoeksvragen naar voren gekomen:

In het verdere proces dienen antwoorden geformuleerd te worden op de vragen. Sommige van deze vragen zullen ook in het uiteindelijke regionaal mobiliteitsplan nog niet definitief beantwoord kunnen worden en hebben nood aan verder studiewerk in afzonderlijke onderzoeksprojecten. De opstart van zulke onderzoeksprojecten zullen we, indien dit nog niet is voorzien in lopende studies, opnemen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

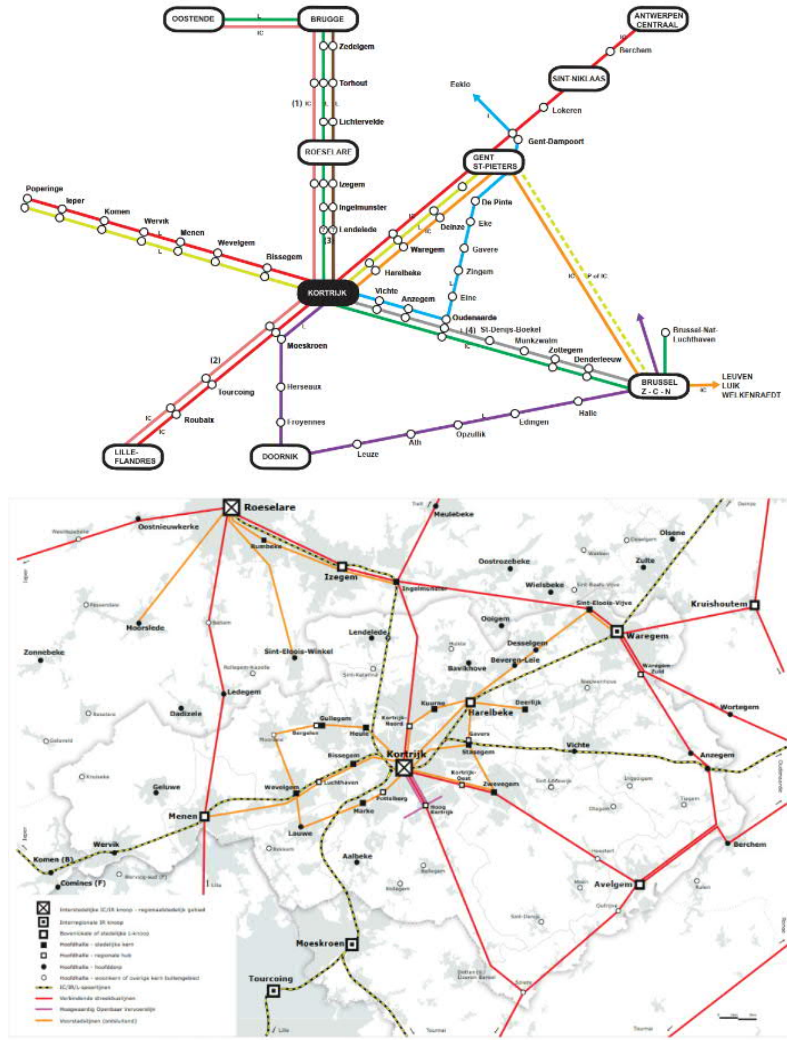
- Enkele nieuwe fietssnelwegen en BBF-routes worden voorgesteld. Verder onderzoek is noodzakelijk voor de haalbaarheid, potenties en mogelijke inpassing van deze routes.
- Op de werkgroep van 24 januari 2022 zijn nog enkele voorstellen van verfijningen van het BFF naar overgekomen. De wenselijkheid van deze voorstellen moet nog worden onderzocht.
- In het 'vademecum fietsvoorzieningen' is een kader uitgewerkt voor de gewenste types van fietsvoorzieningen langsheen de verschillende wegtypes. De werkgroep geeft aan dat een update van deze principes noodzakelijk is en moet worden afgestemd met de nieuwe wegcategorisering.
- De vervoerregio geeft aan dat er nood is aan een visie voor het gebruik van fietsinfrastructuur zoals jaagpaden, enkele richtingsstraten, fietspaden,... voor speedpedelecs. Binnen de huidige wetgeving zijn er geen aaneensluitende routes voor speedpedelecs. Daarnaast geldt dit ook voor nieuwe types van verplaatsingsmiddelen zoals (elektrische) steps, buitenmaatse fietsen,

4.5. OPENBAAR VERVOER EN SPOOR

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

Om de door de vervoerregio vastgestelde modal shift van 45/55 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, uitbreiding van het aanbod 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.

Hierbij is verder gewerkt op het in 2016 gepubliceerde onderzoek REKOVER (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer). De visie streeft naar een evenwaardige wisselwerking tussen ruimtelijke planning en mobiliteitsplanning en schuift een tweeledige doelstelling naar voor: het openbaar vervoer op schaal van de regio Kortrijk optimaliseren en de bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (in het bijzonder regionale en stedelijke functies) enten op dit regionaal openbaar vervoersnetwerk. Deze omvat enerzijds een spoorvisie gebaseerd op volgende 3 strategische keuzes. Ten eerste wil de regio sterke allianties aangaan met aangrenzende regio's en grotere steden in functie van het verhogen van de potentie voor het treinnet. 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. Voor het busnetwerk vertaalt deze studie zich in een voorstel van de verbindende streekbuslijnen, HOV-lijnen, voorstadslijnen en ontsluitende streekbuslijnen waarbij de koppeling wordt gemaakt met de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen door selectie en ontsluiting van regionale HUB's



Voorstel spoornetwerk en busnetwerk Rekovert (Leiedal, 2016)

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

ROL VAN DE VERVOERREGIO

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

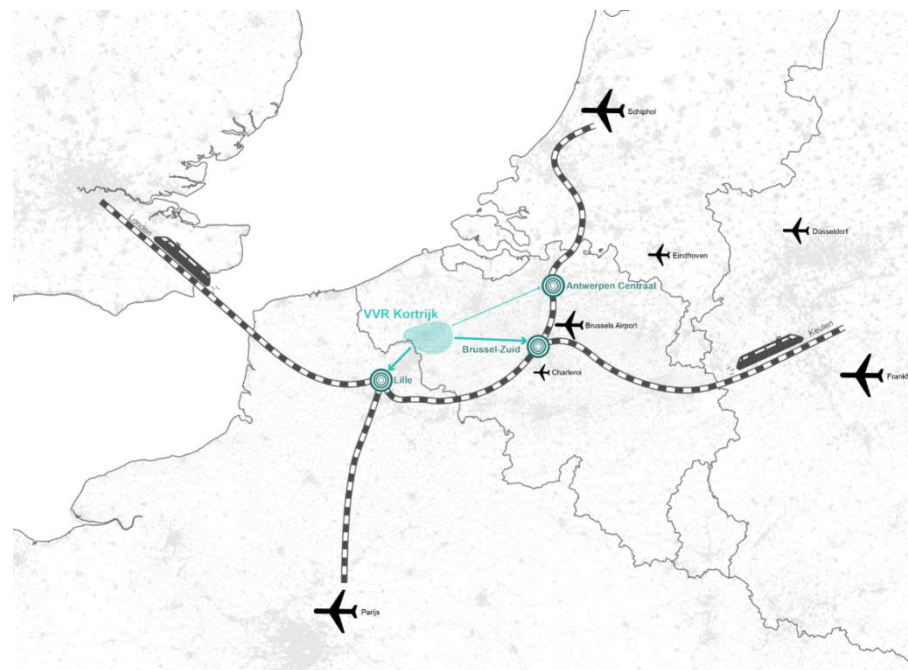
4.5.1. WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

Het openbaar vervoer vormt enerzijds de ruggengraat van het mobiliteitssysteem voor middellange en lange verplaatsingen. Anderzijds speelt het een belangrijke ontsluitende rol op lokaal vlak en ifv tegengaan van vervoersarmoede. Een gelaagd netwerk dat per niveau inspeelt op de specifieke noden is hierbij noodzakelijk. **Snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen** op middellange en lange afstanden en **ontsluitende, betrouwbaar en op maat afgestemde** bediening op lokaal niveau. Vanuit basisbereikbaarheid wordt uitgegaan van een gelaagde opbouw van het OV-netwerk met spoor, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat in functie van een performante ketting door integratie van verschillende vervoerswijzen binnen openbaar vervoer

SNELLE EN DIRECTE AANSLUITING OP HET INTERNATIONAAL NETWERK EN LILLE ALS VOLWAARDIGE KNOOPPUNT IN HET TREINNETWERK

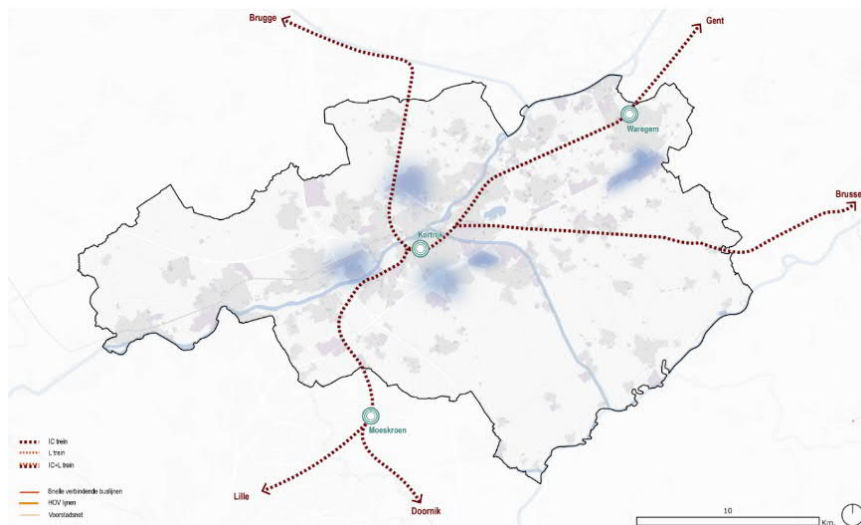
Snelle internationale verbindingen voorzien in de relatie tussen de internationale knooppunten binnen Europa. Doorheen de vervoerregio Kortrijk lopen er geen hogesnelheidstreinen. Een vlotte aansluiting op het internationale spoornetwerk is gewenst met snelle en frequente IC-treinen. Het station Kortrijk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

Inzetten op het verhogen van de frequenties en het aantrekkelijk maken van het aanbod blijft nodig. Zo is een **opwaardering van de frequentie van 1 naar 2/u vanuit Kortrijk naar Lille**, als dichtstbijzijnde internationale knoop noodzakelijk evenals een volwaardige integratie van de knoop Lille in de tarieven van het Belgische spoornetwerk.. Hierdoor kan het internationale knooppunt Lille **volwaardig worden aangesloten op het Belgische treinnetwerk**.



OPVANGEN INTERREGIONALE VERPLAATSINGEN MET SNELLE EN DIRECTE VERBINDINGEN DAT CONCURRENTIEEL IS MET DE WAGEN

Binnen het interregionale netwerk zijn eveneens de snelle en directe treinverbindingen met de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen van belang. Daarnaast zijn snelle en directe treinverbindingen met het regionaal stedelijk gebied Brugge en Roeselare van belang. Vanuit Rekover wordt hierop ingezet met **2 snelle IC-verbindingen per uur naar de grootstedelijke gebieden** Lille, Gent/Antwerpen en Brussel en **1 snelle verbinding per uur naar de regionaal stedelijke gebieden** Brugge en Roeselare. Hierbij is nood aan een performant netwerk als ruggengraat voor de regio met snelle IC-verbindingen die **enkel halteren in interregionale knopen** en zich duidelijk onderscheiden van meer tragere ontsluitende verbindingen. Deze snelle en betrouwbare verbindingen moeten een concurrentieel alternatief vormen voor de wagen op de lange afstandsverplaatsingen, Mogelijke **potenties voor een hogere ambitie**, bv. 2 snelle verbindingen per uur tussen Kortrijk – Roeselare – Brugge, moet verder worden onderzocht,



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

OPVANGEN VAN HOGE MOBILITEITSPRODUCTIE VAN REGIONALE VERPLAATSINGEN EN DRAGENDE ASSEN IN HET LANDELIJK GEBIED

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

Vanuit Rekover is hierop ingespeeld door in te zetten op zowel **een frequent treinnetwerk op regionaal niveau**, als **regionale verbindende buslijnen** voor de relaties waar een spoorgebonden verbinding niet aanwezig is. Deze verbindingen zetten in op het opvangen van de verplaatsingen tussen de stedelijke gebieden binnen de regio en de aanpalende regio's.

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

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

OPVANGEN VAN HOGE MOBILITEITSPRODUCTIE IN (VOOR)STEDELIJK NETWERK ROND LEIEAS

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

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

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

Langsheen de **Leieas (Menen – Kortrijk – Harelbeke – Waregem)** kan een zeer sterke bundeling van verplaatsingen worden vastgesteld. Vanuit de visie van Rekoever wordt hierop ingezet door het voorzien van een doorgaande L-trein met lichte flexibele voertuigen en een-bediening om minimaal het half uur voor elk station. En dit in combinatie met een voorstedelijke lijn Waregem - Harelbeke - Kortrijk– Menen. Voor het inzetten op deze "Leieas" zijn nog andere mogelijkheden te onderzoeken en zijn er invullingen naar voren gekomen in de werksessies. Een voorstedelijke spoorbediening met 4 ritten per uur is eveneens een te onderzoeken piste. Evenals het voorzien van een hoogwaardige verbindende buslijn aanvullend op de meer ontsluitende voorstadsbediening op deze as als aanvulling op de L-trein

Naast een versterking langsheen de Leieas wil de vervoerregio inzetten op het uitbouwen van **voorstedelijke HOV-lijnen naar de regionale ontwikkelingspolen**. Zo leeft reeds lang de behoefte naar een HOV-verbinding tussen Hoog-Kortrijk en het station van Kortrijk. Naast deze gekende vraag is een mogelijke HOV-verbinding naar Kortrijk-Oost, waar op de Kop van Evolis en de kop van Langwater grootschalige ontwikkelingen mogelijk zijn, te onderzoeken. Deze HOV-bussen zorgen voor een rechtstreekse bereikbaarheid van de interregionale knoop Kortrijk vanuit de ontwikkelingspolen. Hierbij kunnen opportuniteiten zijn om deze HOV-verbindingen door te trekken naar de omliggende verstedelijkte kernen.

Aanvullend aan deze hoogwaardige buslijnen wordt een voorstedelijk netwerk vooropgesteld in Rekoever. Er wordt uitgegaan van een **radiaal netwerk** vanuit de interregionale knoop Kortrijk naar het voorstedelijke gebied. Aan de hand van slechts één overstap komt een groot deel van de urbane zone binnen bereik. Deze voorstedelijke lijnen verknopen aan de stations Wevelgem en Harelbeke. Daarnaast is de potentie te onderzoeken van een tangentiële **verbinding** die de kernen sneller kunnen verbinden met de ontwikkelingspolen zoals Hoog-Kortrijk en Evolis en stations zoals Wevelgem en Harelbeke .

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

UITBOUWEN LOKAAL NETWERK VOOR VLOTTE AANSLUITING OP HET (INTER-) REGIONALE NETWERK IFV ONTSLUITING VAN KERNEN

Het basis streeknet en stadsnet zorgt voor vlotte en betrouwbare verbindingen met het regionale netwerk. Dit omvat **het verbinden van de (grootste) kernen en tewerkstellings- en attractiepolen** met de meest interessante en meest nabije (inter)regionale OV-knoop door het fijnmazig bundelen van stromen binnen de regio. Ook in (kleinere) kernen die niet rechtstreeks aangesloten zijn op het regionaal netwerk (met name kernen in landelijk gebied) zorgen **feederende buslijnen** voor een vlotte en betrouwbare verbinding met het regionaal netwerk. Die bussen **vormen vaak tangenten** en verbinden nabijgelegen kernen met elkaar en hebben zo ook een belangrijke bovenlokale functie. In de centrumzones met een hoge stedelijke dynamiek zorgen stadslijnen voor een **kleinere maaswijdte van het openbaarvervoersnetwerk**.

Op plaatsen waar omwille van de beperkte vervoersvraag geen regulier openbaar vervoer is, biedt vervoer op maat de oplossing. Door **een gebiedsdekkend aanbod** kan vervoersarmoede worden opgevangen in meer landelijke gebieden, evenals in meer stedelijke gebieden een alternatief bieden voor mensen met een beperktere mobiliteit voor wie een langer voor- en natransport niet altijd haalbaar is. Daarnaast zijn sommige **verplaatsingen zo specifiek** dat klassiek openbaar vervoer hier niet op kan inspelen. Denk

maar aan bediening van bedrijvenzones. Zo kan een specifiek werknemersaanbod een mogelijke meerwaarde zijn voor de grotere regionale bedrijventerreinen. Ook combimobiliteit door het voorzien van deelsystemen als last-mile speelt hierbij een rol.

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

PER SCHAALNIVEAU ZIJN KWALITEITSEISEN

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

| | Interregionale verbindingen | | Regionale verbindingen | | | Basis stads en streeknet |
|----------------------|---|---|--------------------------|---|---|---|
| | Interregionale trein (IC) | Hoogwaardige verbindende buslijn | Regionale trein (L) | Voorstedelijk HOV | Voorstadsnet | |
| SNELHEID | Minimaal 80 km/u | Minimaal 35 km/u Hogere eisen doorstroming | Minimaal 50 km/u | Streven 30 km/u Hogere eisen doorstroming | Streven 25 km/u | Streven 30 km/u |
| HALTE-AFSTAND | Enkel halteren aan interregionale en regionale knopen | Gemiddelde halte-afstand van 1 à 5 km. Halte ter hoogte kernen en attractiepolen | Halteren aan elk station | Haltes ifv attractiepolen | Beperkte halte afstand twee haltes (0,5 à 1,5 km) | Onderscheid in aantal haltes tussen stedelijk gebied en buitengebied. |
| FREQUENTIE | 1-2 per uur | 1 -2 per uur | 1-2 per uur | 6 – 8 per uur | 2 -4 per uur | Op basis van potentiëlen. Versterken tov OV-plan 2021. |
| | Ic-net en L-treinen samen: minimaal een half uur bediening vanuit elk station in de regio Bij hoogfrequente lijnen zo weinig mogelijk frequentieverschillen doorheen de tijd (week-weekend, spits-dal) | | | In veel gevallen kan de frequentie worden bereikt door een bundeling van de lijnen (belangrijke randvoorwaarde: betrouwbaarheid en doorstroming). | | |
| COMFORT | Zowel de halte-infrastructuur als het materieel dient comfortabel en kwalitatief te zijn zowel qua toegankelijke uitrusting (met minimale lichamelijke inspanning) als qua reisinformatie en informatiedragers (gemakkelijk voor iedereen raadpleegbaar). De vervoerregio streeft ernaar om alle voertuigen te voldoen aan de eisen qua toegankelijkheid. | | | | | |

Doorstroming is cruciaal – verantwoordelijkheid voor iedereen

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

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

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

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

Een herkenbaar en betrouwbaar netwerk

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

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

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

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

STERKE ALLIANTIES AANGAAN MET AANGRENZENDE REGIO'S

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

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

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

INZETTEN OP VERHOOGING OVERSLAG NAAR SPOOR

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

ONDERZOEK NAAR MOGELIJKE UITBREIDINGEN CAPACITEIT SPOORWEGENNET

De **spoorcapaciteit** is een belangrijk aandachtspunt wanneer zowel in personenmobiliteit als goederenvervoer op een modal shift wordt ingezet. Zeker aangezien Kortrijk een knooppunt is binnen het Belgische spoor netwerk (lijnen 66-Brugge-Kortrijk, 69- Kortrijk-Poperinge, 75-Gent-Moeskroen en 89- Denderleeuw-Kortrijk komen er samen). Deze sterke verknoping maakt het interessant om van het spoorstelsel de ruggengraat van het mobiliteitssysteem te maken. Maar om de (Vlaamse) ambities inzake vrachtvervoer per spoor te halen (groei van 60% tegen 2030) moeten er wel voldoende rijpaden – verspreid over de dag- beschikbaar blijven voor vracht. De regio wil inzetten in meer vrachtverkeer over het spoor. Zo wordt een verdere uitbouw van de spoorterminal aan de LAR onderzocht. De mogelijkheden hiervoor zijn nog te bekijken, rekening houdende met o.a. de ruimtelijke component en de impact op de leefbaarheid.

In deze oefening is in eerste instantie gekeken naar het gewenste netwerk en de gewenste verbindingen zodat de mogelijke potenties kunnen worden ingeschat bij de doorrekeningen in het verkeersmodel. Verder onderzoek naar de mogelijkheden en haalbaarheid van de uitbreiding van de capaciteit van de sporen is noodzakelijk. Zowel op vlak van mobiliteit als ruimte. Hierbij spelen **niet enkel de spoorsegmenten een rol, maar ook de inrichting van de stations**. Zo komen bijvoorbeeld aan het station van Kortrijk sporen uit 5 richtingen samen. De takken komende van Poperinge, Brugge en Lille groeperen zich tot 1 bundel aan de westzijde van het station en de takken uit Brussel en Gent aan de oostzijde van het station. Deze korte segmenten zijn gelegen in stedelijk gebied en vormen cruciale bottlenecks voor de spoorcapaciteit in de regio. Bij uitbreiding van de gewenste frequenties, zoals een voorstedelijke spoorbediening rond Kortrijk met 15' bediening, zullen ook bijkomende perrons aan het station van Kortrijk noodzakelijk zijn. Mogelijke oplossingen voor de sporenbundel tussen het station van Kortrijk en de Collegewijk ten westen worden bekeken door Infrabel.

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

4.5.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN WERKHYPOTHESE

Volgende bouwstenen kwamen naar voren tijdens de werksessies.

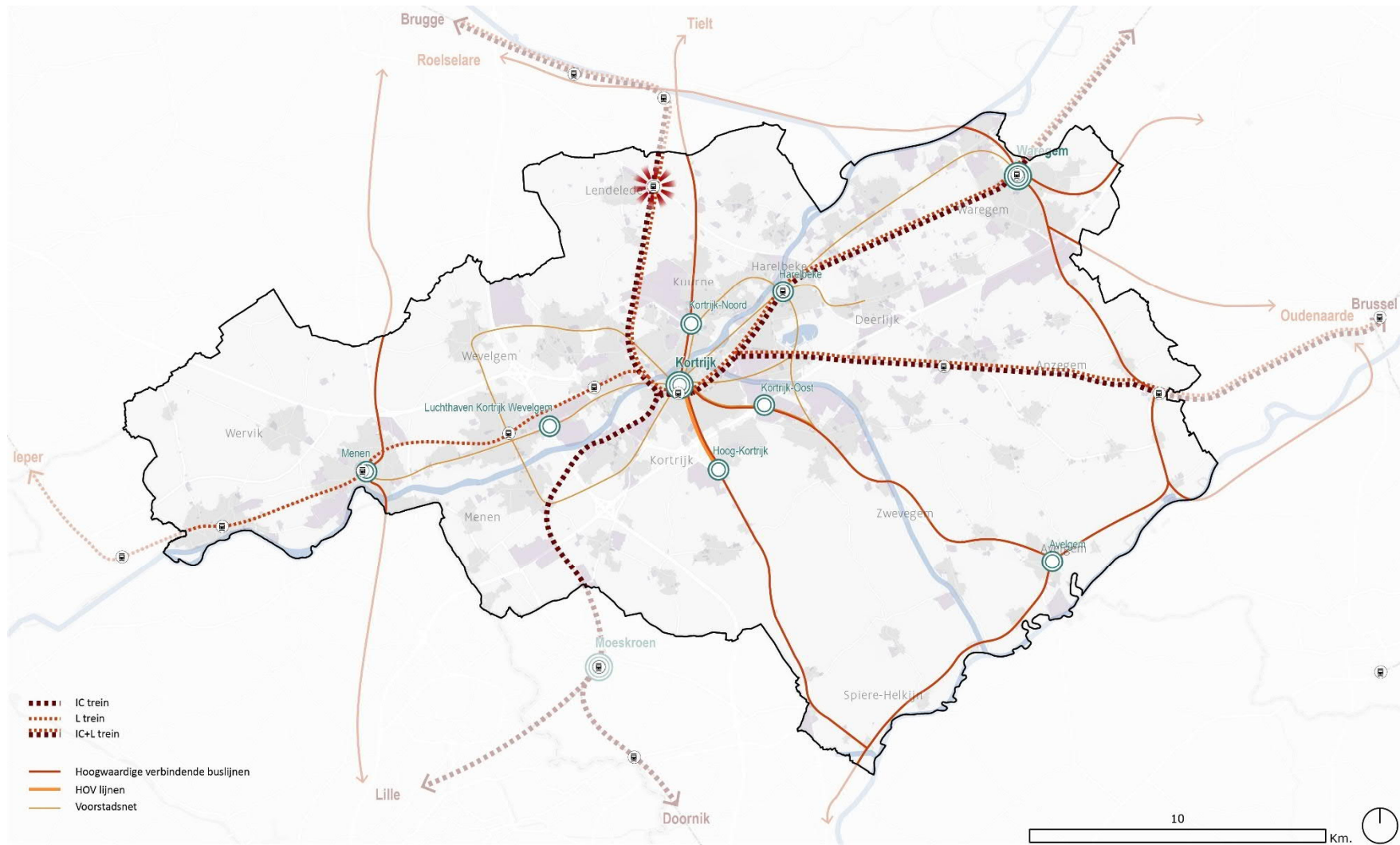
- OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen
- OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Leielijn' met lichte en flexibele voertuigen
- OV3: (Her-)openen bijkomende treinstations
- OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen
- OV5: Het uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen
- OV6: Uitbouwen voorstadsnet
- OV7: Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken
- OV8: Verfijnen van de centrumbediening binnen de steden Kortrijk, Waregem en Menen
- OV9: Verhogen frequentie aanvullend net
- OV 10: Versterken VOM binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM
- OV 11: Optimaliseren doelgroepenvervoer en integratie met VoM
- OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie

Een gedetailleerde beschrijving van deze bouwstenen is opgenomen in **bijlage 2**

Bij de uitwerking van de bouwstenen voor het openbaar vervoer zijn, voor de ontsluiting van de Leieas Menen – Kortrijk – Harelbeke - Waregem verschillende opties naar voren gekomen. Daarnaast zijn optimalisaties voorgesteld tov het netwerk zoals voorzien in Rekover. Vanuit een efficiënte inzet van middelen is een én-én verhaal niet wenselijk. Daarom wordt voor dit thema gewerkt met twee werkhypothese.

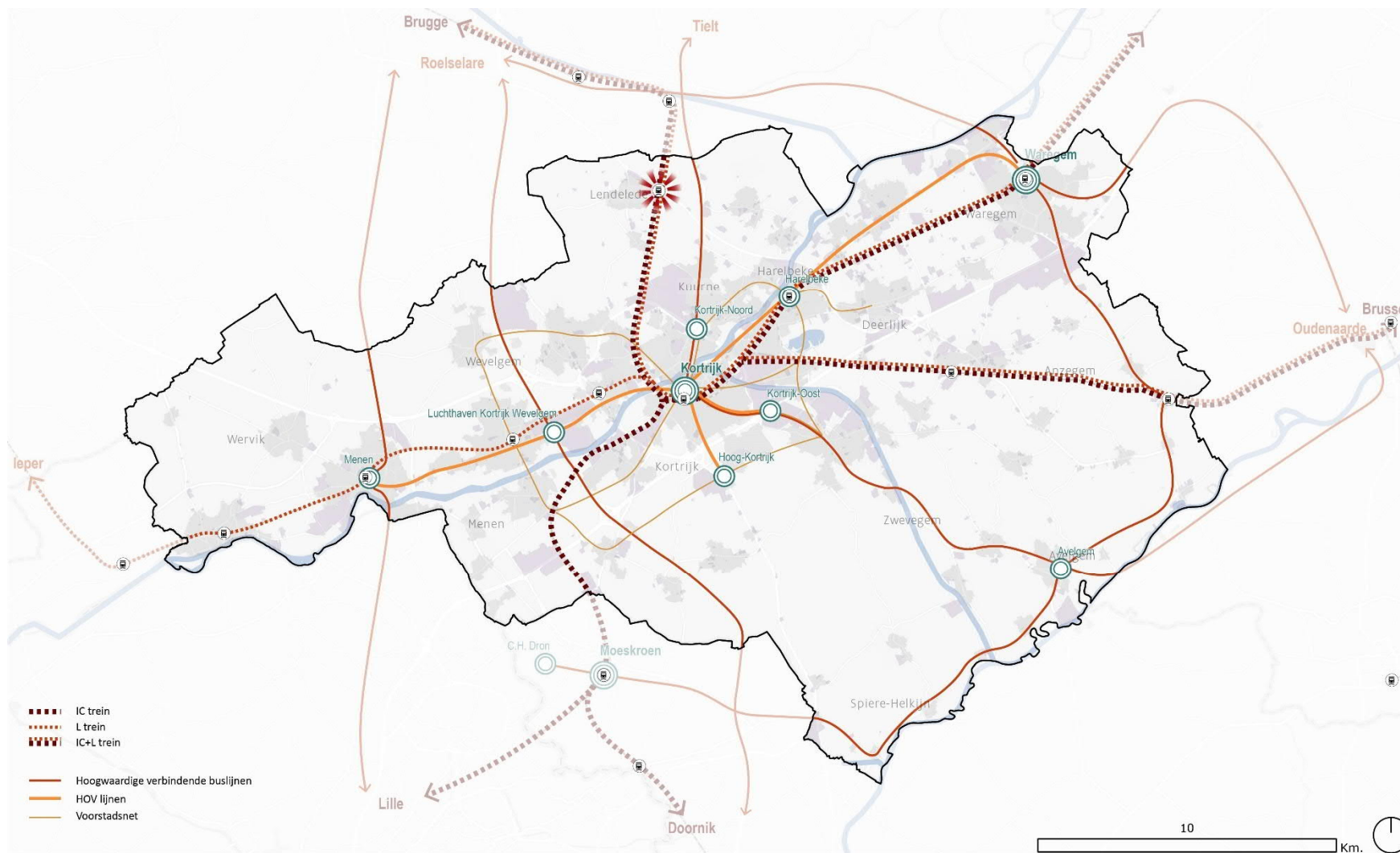
De **eerste werkhypothese** omvat het gewenste openbaar vervoersnetwerk volgens **Rekover**, Bestaande uit een opwaardering van de IC- en L-treinen, hoogwaardige verbindende buslijnen voor de verbindingen tussen de steden en als dragende structuur voor de meer landelijke gebieden, een sterk voorstedelijk netwerk en een HOV naar Hoog-Kortrijk aangevuld met een ontsluitend netwerk aan buslijnen.

De **tweede werkhypothese** gaat uit van een verdere opwaardering van de Leieas tussen Menen, Kortrijk, Harelbeke en Waregem met een **hoogwaardige openbaar vervoersverbinding** met hoge frequentie naast de opwaardering van deze trein-as. Daarnaast worden de suggesties van **optimalisaties voor de overige netten** tov Rekover opgenomen, zoals aangepaste routes van de hoogwaardige verbindende buslijnen, HOV naar Kortrijk-Oost, een tangentiële voorstadslijn en ontsluitende buslijnen als ondersteuning van de hoogwaardige verbindende buslijnen die slechts een beperkt aantal haltes hebben, centrumbedieningen en een gebiedsdekkend VOM.



WERKHYPOTHESES 1 OPENBAAR VERVOER - RECOVER

Disclaimer: een werkhypothese is een kaart die 'een' mogelijke invulling van de bouwstenen verbeeldt. Het is een oefening met als doelstelling om te onderzoeken wat een doorvertaling van de visie naar concrete netwerken zou kunnen betekenen zonder hiermee de netwerken op dit punt in het proces reeds te willen vastleggen. Voor de doorrekening in het strategisch verkeersmodel wordt de werkhypothese als onderlegger gebruikt.



WERKHYPOTHESES 2 OPENBAAR VERVOER

Disclaimer: een werkhypothese is een kaart die 'een' mogelijke invulling van de bouwstenen verbeeldt. Het is een oefening met als doelstelling om te onderzoeken wat een doorvertaling van de visie naar concrete netwerken zou kunnen betekenen zonder hiermee de netwerken op dit punt in het proces reeds te willen vastleggen. Voor de doorrekening in het strategisch verkeersmodel wordt de werkhypothese als onderlegger gebruikt.

ONDERBOUWING WERKHYPOTHESES OPENBAAR VERVOER

Kritische analyse obv aanwezige studiewerk in de regio

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

Treinnetwerk:

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

Busnetwerk

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

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

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

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

Volgende suggesties uit de werksessie zijn uiteindelijk niet weerhouden als bouwsteen:

- Doortrekken metro Lille- Tourcoing naar Kortrijk:
 - Uitbouwen voorstedelijke spoorbediening rond Kortrijk met een frequentie van 15' (tov de voorgestelde 30' cfr Rekovert)
 - Waterbus/watertaxi
- In **bijlage 2** is de onderbouwing hiervoor opgenomen.

Analyse bouwstenen in MOVEmeter

De bouwstenen voor het openbaar vervoer zijn doorgerekend met de MOVEmeter om een eerste inschatting te krijgen van de effecten.

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

Meer uitleg over de MOVEmeter en de resultaten is terug te vinden in Bijlage 3

EN VERDER

In de volgende fase van het onderzoek worden de voorliggende werkhypothesen onderzocht. Welke bouwstenen werken, welke werken niet? Waar moeten de prioriteiten liggen? Naast deze analyse zijn nog volgende onderzoeksvragen naar voren gekomen:

In het verdere proces dienen antwoorden geformuleerd te worden op de vragen. Sommige van deze vragen zullen ook in het uiteindelijke regionaal mobiliteitsplan nog niet definitief beantwoord kunnen worden en hebben nood aan verder studiewerk in afzonderlijke onderzoeksprojecten. De opstart van zulke onderzoeksprojecten zullen we, indien dit nog niet is voorzien in lopende studies, opnemen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

- Na aftoetsing met de NMBS is een bediening met een voorstedelijk netwerk met een 15' minuten vanuit de stations in de regio naar Kortrijk niet weerhouden als bouwsteen. Mogelijks te herbekijken na de modeldoorrekeningen van de 30' treinbediening voor alle stations en het voorstadsnet of HOV als alternatief voor het opwaarderen van de verplaatsingen langsheen de Leieas.
- In de verkeersmodellen is uitgegaan van de opwaardering van het treinnetwerk zoals voorzien in RECOVER. Op basis van de resultaten van de modeldoorrekeningen moet bekeken worden of de ambitie niet nog hoger mag liggen. Bv. 2 snelle verbindende treinen tussen Kortrijk en Gent (enkel stop in Waregem) enerzijds en tussen Kortrijk en Brugge anderzijds (enkel stop in Roeselare) - aangevuld met op beide lijnen 2 stoptreinen die in elk station halhouden. Een analoge oefening geldt voor de regionale HOV-lijnen. Hier is uitgegaan van 1 à 2 verbindingen per uur. Een minimum frequentie van 2 per uur is te onderzoeken.
- De vervoerregio stelt een ambitieus treinnet naar voren. Daarnaast worden de sporen ook ingezet voor de opwaardering van het goederenverkeer. Verder onderzoek naar de haalbaarheid van de capaciteit van het huidige spoorwegennet en de consequenties zijn op technisch vlak voor het realiseren van het gewenste treinnetwerk te onderzoeken.
- Grensoverschrijdende relaties kunnen met het verkeersmodel niet optimaal worden onderzocht. Potenties van deze relaties moet verder worden bekeken.
- Bij de voorstedelijke HOV lijnen, zoals bv. naar Kortrijk-Oost, kan een doortrekking naar de omliggende stedelijke kernen een opportuniteit zijn. Dit is verder te onderzoeken. Daarnaast worden potenties gezien in een HOV naar Kortrijk-Noord (in werkhypothesen nu bediening met hoge frequentie voorzien door combinatie van regionale HOV en voorstadslijn).

4.6. WEGENNET

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

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

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

De vervoerregio wil het gebruik van duurzame alternatieven stimuleren door te focussen op snelle regionale verbindingen met de IC-treinen, L-treinen, HOV en fietssnelwegen. Ook voor korte afstanden moet het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker worden. Dit kan enkel gerealiseerd worden mits deze visie ook vanuit het beleid voor gemotoriseerd verkeer ondersteund wordt. Autogebruik voor korte afstanden moet ontraden worden en de noodzakelijke verplaatsingen met de wagen moeten gebundeld worden (op het hoofd- en dragend wegennet). Aldus kan de autogebruiker overal geraken mits deze moet lokaal rondrijden of trager rijden om meer ruimte vrij te maken voor duurzame modi en kwalitatieve en leefbare publieke ruimtes in de woonomgevingen. Enkel zo kunnen de duurzame modi concurreren met de wagen en kan een modal shift worden waargemaakt. Deze netwerkopbouw volgens het STO(e)P-principe is gericht op het waarmaken van een modal shift naar meer duurzame vervoersmodi om zo te komen tot minder autoverplaatsingen en hieraan gekoppeld minder voertuigkilometers. Een aandachtspunt hierbij is de impact van de mogelijke lokale omrijfactor op het aantal gereden kilometers.

ROL VAN DE VERVOERREGIO

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

4.6.1. WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

NIUWE WEGENCATEGORISERING

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

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

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

Doelstelling nieuwe wegcategorisering:

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

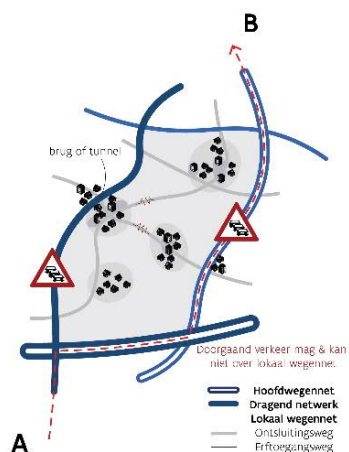
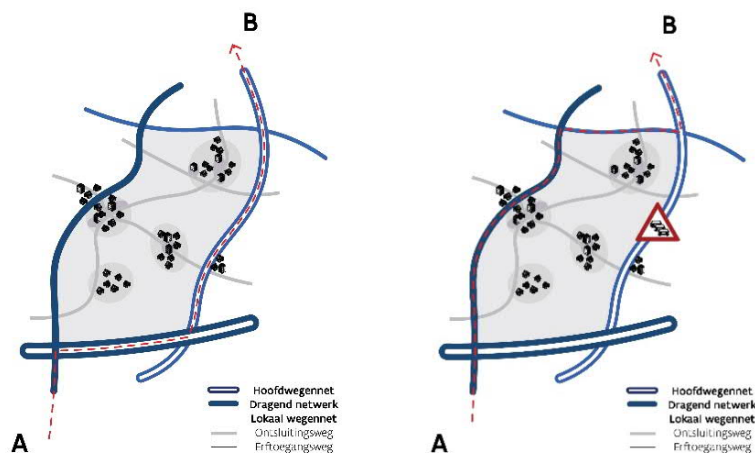
Robuustheid vormt het leidend principe in de gehele studie. Een robuust netwerk streeft naar een algemene betrouwbaarheid van verbinding, capaciteit en reistijd zowel in reguliere als in afwijkende omstandigheden en moet leiden tot:

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

In de spits, of indien calamiteiten of wegenwerken voor vertraging zorgen, treedt de robuustheidscascade in werking. Dit nieuwe wegennet laat toe om bij files of onderbrekingen de hoofdwegen te ontwijken door het toepassen van re-routing van het autoverkeer via het onderliggende netwerkniveau. Elke bestuurder kan dan een vlottere route opzoeken maar mag daarbij geen gebruik maken van lokale wegen. Het doel is om bij overbelasting op het hoofdwegennet (of andere verstoringen) de verkeersdruk te kanaliseren naar andere verbindingswegen en daarbij kwetsbare omgevingen te ontzien. Deze re-routing dient echter gezien te worden als een laatste optie. In de robuustheidscascade wordt een onderscheid gemaakt tussen permanente strategieën die erop gericht zijn tot structurele vermindering te komen van (piek)verkeersbelastingen op kritische onderdelen van het wegennetwerk en tactische maatregelen die tot een tijdelijke verlichting van de verkeersdruk kunnen leiden.

Het hoofdwegennet met de Europese en Vlaamse hoofdwegen zijn de belangrijkste verbindingswegen op internationaal en interregionaal niveau. Ook op regionaal niveau zijn er enkele belangrijke verbindende assen, deze maken deel uit van het dragend wegennet. Hierin onderscheiden we de regionale wegen, die belangrijke verbindingen vormen naar het hoofdwegennet en de interlokale wegen, het laagste niveau van verbindingswegen. Al deze verbindingswegen vormen samen een rasterstructuur. De interlokale mazen (netwerk met boomstructuur) vormen kamers die niet of moeilijk

doordringbaar zijn voor autoverkeer. De ambitie is om zoveel mogelijk doorgaand verkeer op de verbindingswegen te houden, in eerste instantie op de hoofdwegen en in tweede instantie op het dragend wegennet.



Weergave van pricipe van robuustheid bij calamiteiten

De Vlaamse en Europese hoofdwegen zorgen voor een vlotte afwikkeling van het doorgaande verkeer

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

Het dragend wegennet vangt de doorgaande regionale en interregionale verplaatsingen op en zorgt voor het vrijwaren van de lokale wegen van doorgaand verkeer

Daarnaast wordt het hoofdwegennet ondersteund door een dragend wegennet van verbindingswegen dat ingeschakeld kan worden bij saturatie of onderbrekingen in het hoofdwegennet. Het dragend wegennet vormt dus niet louter een alternatief voor het hoofdwegennet. In de praktijk is het dan ook belangrijk dat de doorstroming op het dragend wegennet voor gemotoriseerd verkeer lager is dan op de hoofdwegen zodanig dat het niet kan concurreren met het hoofdwegennet. Het dragend wegennet vormt samen met het hoofdwegennet een rasterstructuur. Het dragend wegennet wordt ook opgebouwd met twee categorieën, namelijk de regionale en de interlokale wegen. De regionale wegen (ook wel afgekort als RW) vormen verbindingen tussen de grotere gemeenten onderling (1^{ste} en 2^{de} met 3^{de} orde en 3^{de} orde onderling) en het hoofdwegennet, alsook tussen het hoofdwegennet en regionale logistieke knopen. De steden Harelbeke, Menen en Waregem worden gezien als steden van 3^{de} orde binnen de vervoerregio. De interlokale wegen (ook wel afgekort als IW) verbinden niet-aanpalende gemeenten en ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Ze kunnen als laagste niveau van verbindingswegen ingeschakeld worden om capaciteitsproblemen op het hoofdwegennet op te vangen.

De inrichtingsprincipes voor het dragende netwerk, bestaande uit de regionale en interlokale wegen, zijn ontworpen door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit

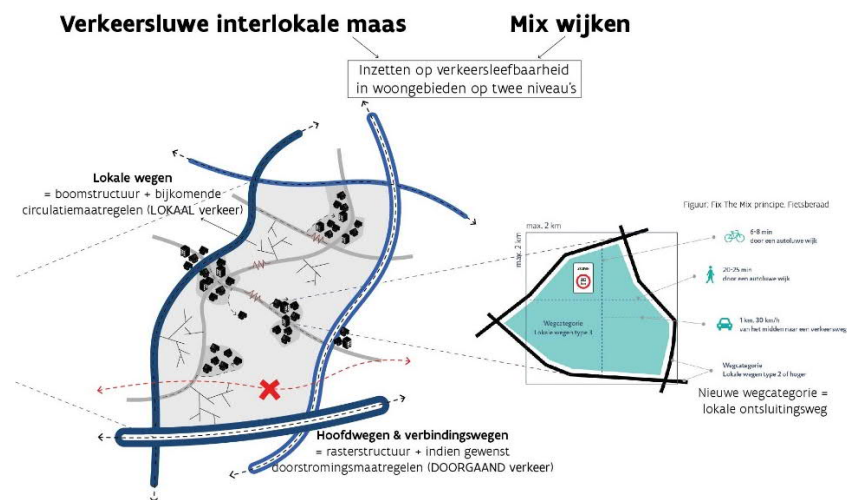
en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap, het Departement Omgeving en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Regionale en interlokale wegen worden ontworpen met een ontwerpssnelheid van 70 km/u (BUBEKO) en 50 km/u (BIBEKO) en ingericht zonder fysieke scheiding van rijrichtingen. Er wordt selectief omgegaan met aantal aansluitingen en een vlotte doorstroming wordt nagestreefd. De filekans is beperkt.

Lokaal netwerk van ontsluitingswegen naar het dragende wegennet

De lokale wegen hebben in tegenstelling tot de vorige twee netwerken geen verbindingfunctie op bovenlokaal niveau. Er dient bijgevolg actief ingezet te worden op het vrijwaren van de lokale wegen van regionaal doorgaand verkeer. Enkel vanaf herkomst en naar bestemming mogen lokale wegen gebruikt worden. Het lokale wegennet ontsluit de gebieden binnen het raster van regionale en interlokale wegen en zo ook aanpalende gemeenten naar elkaar. Lokale wegen kunnen ook functioneren als erftoegangswegen. In tegenstelling tot de vorige twee netwerken vormen de lokale ontsluitings- en erftoegangswegen boomstructuren. Selectie van de lokale wegen is een verantwoordelijkheid van de lokale besturen er zijn inrichtingsprincipes voor in opmaak.

Mogelijke maatregelen voor het weren van het doorgaande verkeer zijn: weren door inrichtingsprincipes zoals (verlagen snelheid doorheen kernen, wegversmallingen, verkeersremmende maatregelen.....), afstemmen met service leveranciers, trajectcontrole, sensibilisatie,...

VERKEERSLUWE INTERLOKALE MAZEN EN AUTOLUWE MIX WIJKEN GERICHT OP LEEFBAARHEID



De interlokale maas

De interlokale maas is een belangrijk begrip in de visie op regionaal doorgaand verkeer. De interlokale maas wordt begrensd door regionale en interlokale wegen, het dragend wegennet. Alle gebruikers **die hun bestemming niet binnen een bepaalde maas hebben, mogen die maas ook niet betreden** en zijn dus regionaal doorgaand verkeer. Vervoerregio Kortrijk ambiert om **selectief** te zijn in de keuze van interlokale en regionale wegen om zoveel mogelijk kernen te ontlasten van regionaal doorgaand verkeer. Dit maakt dat de mazen eerder groot zijn en het **ambitieniveau hoog** ligt. Het netwerk aan lokale wegen zorgt voor de ontsluiting van de verschillende kernen binnen de interlokale mazen. Daarnaast is het belangrijk dat de interlokale mazen ook vlot **multimodaal** worden ontsloten.

De interlokale mazen zijn gemeentegrenzen overschrijdend. Bijgevolg is het van belang dat de lokale besturen gebiedsgericht samenwerken en maatregelen binnen de interlokale mazen formuleren. Vanaf dat de nieuwe wegcategorisering ingevoerd is kan de vervoerregio initiatiefnemer zijn om bepaalde aangrenzende gemeenten samen te zetten voor de aanpak van het lokaal sluipverkeer in een specifieke regio.

Autoluwe Mix-wijken gericht op leefbaarheid

Fietsberaad Vlaanderen heeft een concept uitgewerkt om te beantwoorden aan de vraag naar veilige fietsroutes, vooral op korte afstanden binnen de kernen van steden en gemeenten. Dit is het fix the mix principe (zie ook visie fiets). Dit is hetzelfde principe als de interlokale maas maar dan op lokaal niveau. Het lokale autoverkeer wordt gebundeld op drukke lokale wegen die een veilige afwikkeling van de verkeersstromen naar het dragende wegennet voorzien. Bij hogere intensiteiten zijn voor fietsers fietspaden noodzakelijk. In de woonbuurten zijn die niet altijd haalbaar en zeker niet altijd nodig, Fietsen in gemengd verkeer is hier wenselijk. Dit vraagt weinig en traag gemotoriseerd verkeer, niet enkel voor de veiligheid van de fietsers en voetgangers maar ook voor de leefbaarheid van de woonbuurten en gezondheid van de bewoners. De hele wijk blijft wel bereikbaar voor lokaal bestemmingsverkeer, al zal het langer duren. Binnen de interlokale maas kunnen zich tussen de lokale ontsluitingswegen **autoluwe verblijfsgebieden** in de woonwijken ontstaan; Mogelijke maatregelen om deze autoluwe Mix Wijken te bekomen zijn het invoeren van circulatieplannen, toepassen van zone 30, het aanleggen van fietsstraten, woonerven, speel- en leefstraten etc.

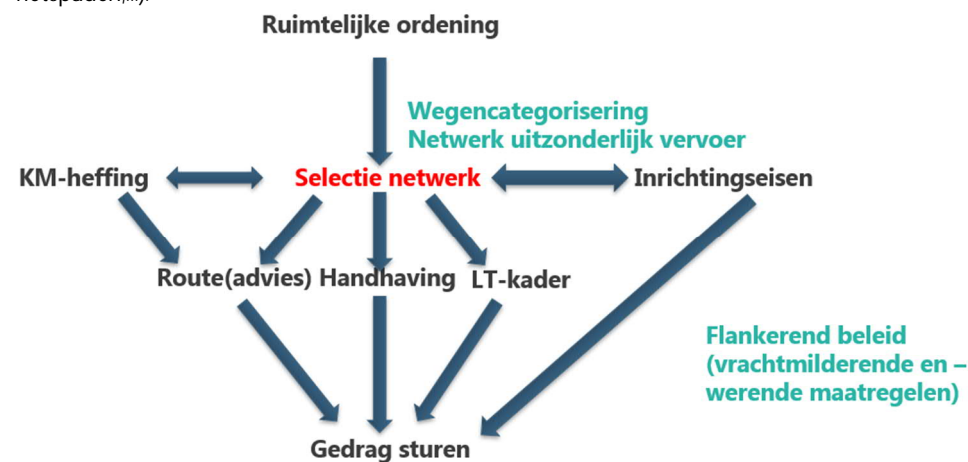
VRACHTROUTENETWERK DAT DE VERSPREIDE STROMEN AAN VRACHT BUNDELT

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

Het gevoerde proces heeft niet alleen tot een selectie van een bovenlokaal vrachtnetwerk geleid, maar evenzeer tot het inzicht dat het geleiden van vrachtwagens veel meer inhoudt dan een zuivere selectie van wegsegmenten. Onderstaande figuur geeft

schematisch de samenhang weer van de verschillende subthema's verbonden aan routing. De termen die rechtstreeks met elkaar gelinkt zijn, zijn in het zwart weergegeven. Onderwerpen met een indirect verband tot het vrachtroutenetwerk staan in het groen.

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



Om ervoor te zorgen dat het vrachtroutenetwerk ook effectief gevolgd wordt, is het belangrijk dat het geselecteerde netwerk ook in het gebruikte kaartmateriaal vertaald wordt om zo tot een **correct routeadvies** te komen. Op het terrein kan dit nog ondersteund worden door aangepaste bewegwijzering en controle op de naleving van de aangeduide route. Digitalisatie van (veranderende) regelgeving (vb snelheidsregime, venstertijden, vrachtverboden) zorgt ervoor dat deze regels correct vertaald worden in

de routeringssoftware van GPS-systemen. Hoewel het niet sturend was in de selectie van het netwerk, mogen we niet blind zijn voor de onderlinge verhouding tussen de wegencategorisering, het netwerk voor uitzonderlijk vervoer en het vrachtroutenetwerk.

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

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

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

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

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

Het vrachtroutenetwerk is uitgewerkt volgens een boomstructuur in functie van het ontsluiten van de bedrijvzones. De wegencategorisering is een rasterstructuur gericht op het verbinden. Beide netwerken zijn **niet perfect op elkaar af te stemmen**, maar in de werkgroepen steeds samen besproken en maximaal complementair.

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

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

4.6.2. HOE WILLEN WE DIT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN WERKHYPOTHESE

Volgende bouwstenen kwamen naar voren tijdens de werksessies.

W1: Optimalisatie van het hoofdwegennet

W2: Optimalisatie van het dragend netwerk

W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer

W4: realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtroutenetwerk

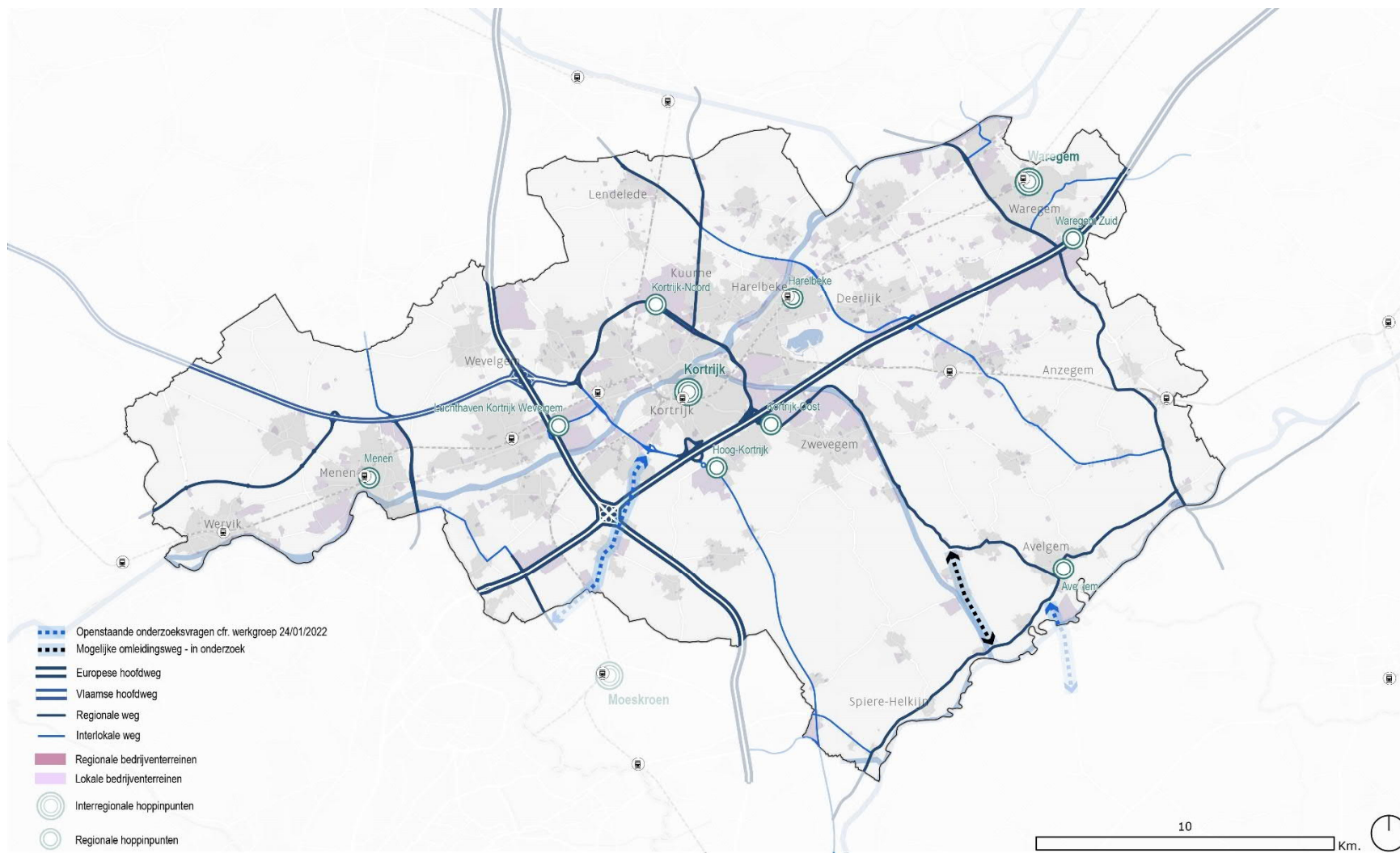
W5: Een netwerk van deelwagens in een multimodaal bereikbare regio

W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings

W7: Snelheidsdaling op hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones

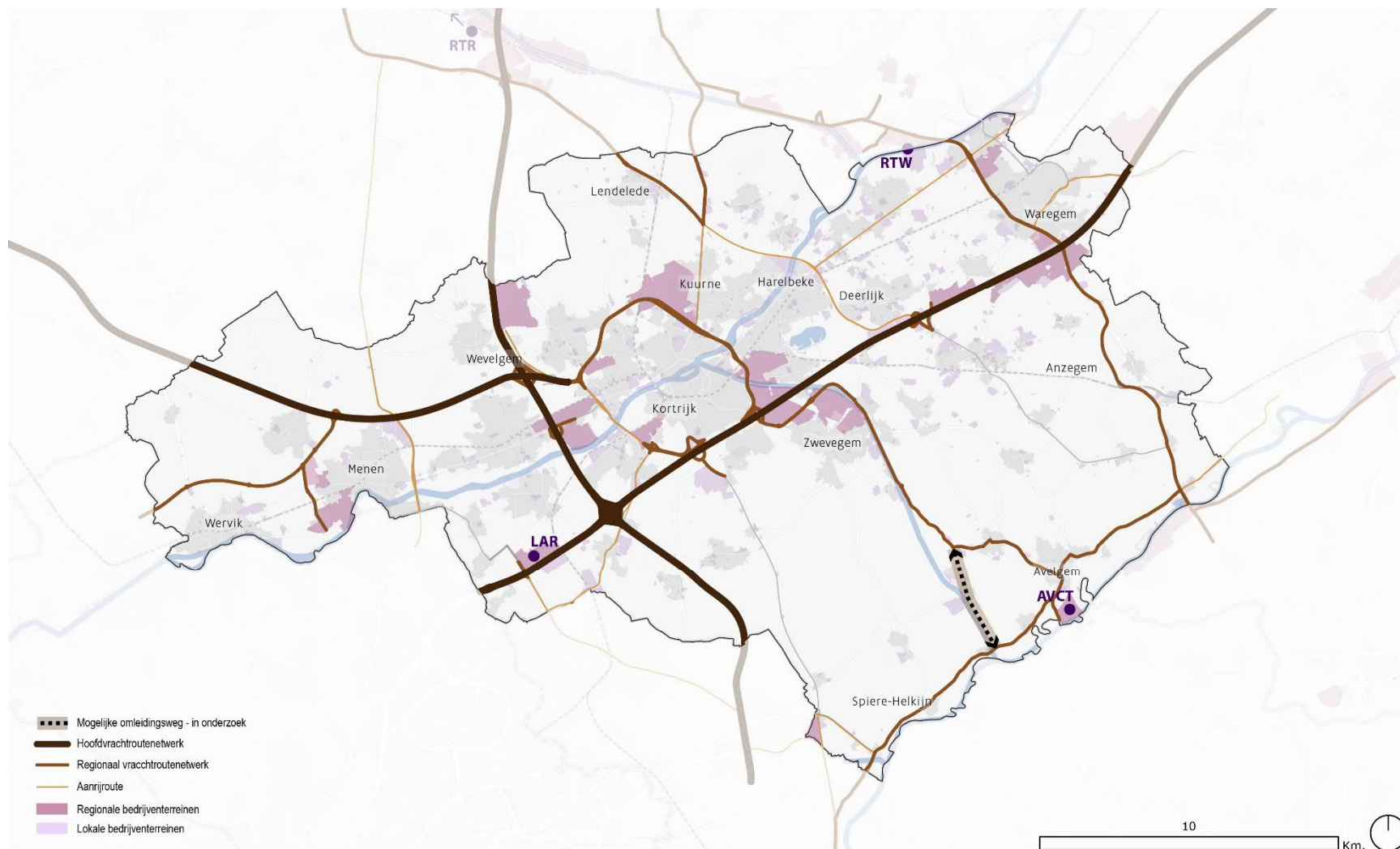
Een gedetailleerde beschrijving van deze bouwstenen is opgenomen in **bijlage 2**.

Een mogelijke vertaling van deze bouwstenen naar wegencategorisering en vrachtroutenetwerk is weergegeven op volgende werkhypothesekaarten



WERKHYPOTHESES WEGENCATEGORISERING

Disclaimer: een werkhypothese is een kaart die 'een' mogelijke invulling van de bouwstenen verbeeldt. Het is een oefening met als doelstelling om te onderzoeken wat een doorvertaling van de visie naar concrete netwerken zou kunnen betekenen zonder hiermee de netwerken op dit punt in het proces reeds te willen vastleggen. Voor de doorrekening in het strategisch verkeersmodel wordt de werkhypothese als onderlegger gebruikt.



WERKHYPOTHESES VRACHTROUTENETWERK

Disclaimer: een werkhypothese is een kaart die 'een' mogelijke invulling van de bouwstenen verbeeldt. Het is een oefening met als doelstelling om te onderzoeken wat een doorvertaling van de visie naar concrete netwerken zou kunnen betekenen zonder hiermee de netwerken op dit punt in het proces reeds te willen vastleggen. Voor de doorrekening in het strategisch verkeersmodel wordt de werkhypothese als onderlegger gebruikt

ONDERBOUWING VAN WERKHYPOTHESES

Selectiemethodiek wegencategorisering en vrachtroutenetwerk

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

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

Vanuit de visie om het vrachtroutenetwerk en de wegencategorisering sterk op elkaar af te stemmen is de bespreking van beide netwerken steeds samen verlopen zowel binnen de thematische werksessies als in de werkgroep. Hierbij zijn de verschillen tussen beide oefeningen in beeld gebracht, evenals de verschillen met de bestaande wegencategorisering. Samen met de werkgroep zijn de werkhypotheses voor vrachtroutenetwerk en wegencategorisering bijgestuurd en verfijnd.

Bijlage 4 geeft een overzicht van de selectiemethodiek en de discussiepunten in de werkhypothese.

Analyse bouwstenen in MOVEmeter

De bouwstenen voor het wegennet, zijn, voor de bouwstenen die mogelijk waren, doorgerekend met de MOVEmeter om een eerste inschatting te krijgen van de effecten.

In de MOVEmeter kan de doorstroming op wegen doorgerekend worden door een snelheidsverhoging (voor een verbeterde doorstroming) of snelheidsverlaging (voor een verminderde doorstroming) toe te passen op de wegen. In deze oefening willen we een eerste inschatting maken van de effecten van de selectie van de hoofdwegen en het dragend netwerk door de doorstroming te verhogen. De hoofdwegen, regionale wegen en interlokale wegen worden telkens apart doorgerekend zodanig dat we het effect per niveau kunnen onderscheiden.

Meer uitleg over de MOVEmeter en de resultaten is terug te vinden in **Bijlage 3**

De gebruikte snelheden zijn modelsnelheden en willen dus geen realistische representaties zijn van een realiteit waarin maatregelen doorgevoerd worden binnen de visie van de nieuwe wegencategorisering.

Uit de doorrekening van de netwerkbouwstenen waaronder de invoering van de wegencategorisering, waren doorgaand verkeer in interlokale mazen en de optimalisatie van de weginfrastructuur blijken volgende conclusies. Significante verplaatsingen van verkeersstromen kunnen worden waargenomen. Over het algemeen kan een verschuiving van het onderliggende naar het dragende wegennet worden vastgesteld. Cruciaal is de bouwsteen waren verkeer op de interlokale mazen. De verschuivingen door het op sommige locaties verlagen van de snelheid van 90 km/u naar 70 km/u op de regionale wegen en van 70 naar 50 km/u op de interlokale wegen resulteert in lokaal ongewenste effecten indien dit niet in combinatie met het weren van doorgaand verkeer in de interlokale mazen wordt gezien. De invoering van de wegencategorisering kan lokaal ongewenste effecten veroorzaken. Deze resultaten zijn een eerste doorrekening met gegeneraliseerde snelheden per type weg. Lokale verfijning en het voorzien van flankerende maatregelen zal noodzakelijk zijn.

EN VERDER

In de volgende fase van het onderzoek wordt de voorliggende werkhypothese onderzocht. Welke bouwstenen werken?, welke werken niet? Waar moeten de prioriteiten liggen? Naast deze analyse zijn nog volgende onderzoeksvragen naar voren gekomen:

In het verdere proces dienen antwoorden geformuleerd te worden op de vragen. Sommige van deze vragen zullen ook in het uiteindelijke regionaal mobiliteitsplan nog niet definitief beantwoord kunnen worden en hebben nood aan verder studiewerk in afzonderlijke onderzoeksprojecten. De opstart van zulke onderzoeksprojecten zullen we, indien dit nog niet is voorzien in lopende studies, opnemen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

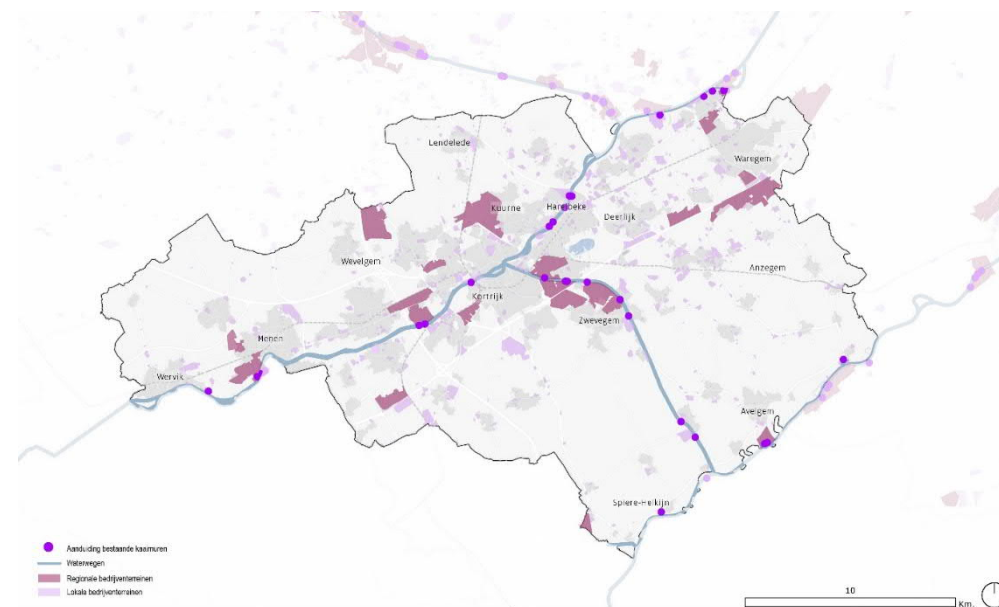
- Afstemmen met lopende studietrajecten zoals KR8, KBK, omleidingsweg Anzegem, verbinding N353-N8 via Moen,
- Het dragende netwerk in de wegencategorisering heeft een functie bij calamiteiten. Vanuit de werkgroep komt de vraag om de definitie van calamiteiten te verfijnen. Is dit ook voor dagelijkse files, of enkel bij incidenten. Daarnaast wordt ook een afstemming met de calamiteitenroutes als onderzoeksvraag naar voren geschoven. Deze elementen moeten op Vlaams niveau worden bekeken.
- Het wegennet stop niet aan de grenzen van de vervoerregio. Afstemming met de omliggende regio's, maar ook over de gewest- en landsgrenzen heen is noodzakelijk. Hierbij zijn er nog openstaande onderzoeksvragen zoals de rol van de N391 (zowel voor personenwagens als vrachtverkeer) tussen Avelgem – Celles en de aansluiting op de N48 en relatie Avelgem – Oudenaarde via Ruien? Een andere nog openstaande vraag is de functie van de aansluiting via de N43 naar de N58 in Wallonië.
- Landbouwverkeer: is van lokale orde. In principe volgen zij (deels) de landbouwwegen. Wanneer ze voor andere doeleinden worden ingezet (vb. Afvoer grond van werven) zouden ze zich als reguliere vracht moeten gedragen. De eventuele niet naleving ervan is een kwestie van regelgeving en handhaving buiten de scope van het RMP.
- Het bovenlokale vrachtrouten netwerk en de wegencategorisering dienen natuurlijk aan te sluiten op de vrachtroutenetwerken in de omliggende regio's (andere vervoerregio's, maar ook Frankrijk en Wallonië). Hiervoor is verdere afstemming nog noodzakelijk.
- Eveneens is een toetsing van het vrachtrouten netwerk ten opzichte van het netwerk voor uitzonderlijk vervoer aangewezen. Ook het onderlinge verband met andere geleidingsthema's (vb. inrichtingseisen, kilometerheffing, ...) dient nader onderzocht te worden. Door hun regio-overstijgende karakter kijkt de vervoerregio hiervoor naar de Vlaamse en federale overheid.
- Afstemmen van voorstel van wegencategorisering en vrachtrouten netwerk met de lokale mobiliteitsplannen.
- De werkgroep geeft aan dat een beeld noodzakelijk is op de implicaties van de selectie van wegen in de wegencategorisering en het vrachtrouten netwerk op vlak van inrichting, tolheffing, calamiteitenroutes,.... Voor beheer geeft de werkgroep aan dat een selectie geen automatische aanvaarding is van mogelijke wijzigingen in het beheer..

4.7. WATERWEGENNET

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

In het Complex project "Opwaardering en/of aanpassing van het Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) voor klasse Va -schepen" heeft de Vlaamse Regering een startbeslissing genomen. Op de agenda van de onderzoeks- en uitwerkingsfase van het complex project staat onder andere een ruimtelijke-economische inplanting van watergebonden bedrijvigheid met de ontwikkeling van een **regionaal overslagcentrum (ROC)** of **specifieke overslagcentra (SOC) langsheen** het kanaal. De opwaardering van het KBK zou daarmee niet alleen leiden tot snellere (en dus goedkopere) binnenvaartverbindingen tussen Leie en Schelde, maar zou ook binnen de vervoerregio zelf de potentie voor watergebonden bedrijvigheid een bijkomende 'boost' kunnen geven. De aanwezigheid van drie binnenvaartterminals (RTW, AVCT en ROC KBK) strategisch gespreid over de regio, maar op korte afstand van elkaar biedt potentie de regio quasi integraal aan te sluiten op het water met een beperkt voor- of natransport over de weg. Voorwaarden daarbij zijn wel dat de terminals elk goed ontsloten zijn via de weg, met een minimum aan overlast voor de omwonenden én dat een synchromodaal systeem ontstaat waarbij de verschillende terminals elkaar versterken in plaats van te verzwakken.

De creatie van een binnenvaartlus Leie, KBK, Schelde, Ringvaart (VVR Gent) die zou fungeren als 'lopende band' voor de binnenvaart is tijdens het doorlopen proces eveneens ter sprake gekomen, maar niet weerhouden.



ROL VAN DE VERVOERREGIO

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

4.7.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE

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

Als vervoerregio zetten we alles in het werk **om zoveel mogelijk potentiële struikelblokken voor bedrijven richting modal shift weg te nemen**. We scharen ons achter de **opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk** zodat reistijden voor de binnenvaart (vooral op oost-west-relaties) sterk ingekort kunnen worden en de regio zelf nog beter via de binnenvaart ontsloten wordt.

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

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

Om multimodaliteit alle kansen te geven, is ook een **dialogo met de markt nodig**. Er zijn een aantal gebieden binnen de logistieke wereld die de containerbinnenvaart deels de wind uit de zeilen nemen. Daarbij denken we aan de behandeling van binnenvaart in

zeehavens, die achtergesteld is aan die van de zeevaart, de beperkte tijd dat containers (zonder extra kost) op kaai kunnen blijven staan, maar vooral het feit dat containers vaak enkel op een terminal in de zeehaven aan- of afgeleverd dienen te worden. Hierdoor neemt de totaal af te leggen afstand toe, wat tot een suboptimale werking leidt. Onder voorwaarden wordt soms wel een terminal dieper in het binnenland als inland depot - een 'vertrouwd' aan- en afleverpunt - aangeduid. Deze 'spelregels' spelen vooral in het nadeel van de binnenvaart. Vanuit de vervoerregio doen we een oproep aan de hogere overheden en de havenbedrijven om met de rederijen in dialoog te gaan over deze gebieden en samen te zoeken naar mogelijkheden om deze gebieden te versoepelen ten voordele van de binnenvaart.

4.7.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN WERKHYPOTHESE

Als bouwstenen vanuit deze visie en onze doelstellingen onderscheiden we:

WW1: realisatie opwaardering KBK

WW2: (verdere) uitbouw van netwerk (publieke) kaaimuren

WW3: afstemming met rederijen rond free time

EN VERDER

Hieronder worden de openstaande onderzoeksvragen op hoofdlijnen opgelijst op basis van de feedback van de werkgroep. In het verdere proces naar de uiteindelijke beleidskeuze dienen antwoorden geformuleerd te worden op de vragen of sommige van deze discussievragen zullen ook in het uiteindelijke regionaal mobiliteitsplan nog niet definitief beantwoord kunnen worden en hebben nood aan verder studiewerk in afzonderlijke onderzoeksprojecten. De opstart van zulke onderzoeksprojecten zullen we, indien dit nog niet is voorzien in lopende studies, opnemen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

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

4.8. MOBIPUNTEN (HOPPINTUNTEN)

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

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

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

ROL VAN DE VERVOERREGIO

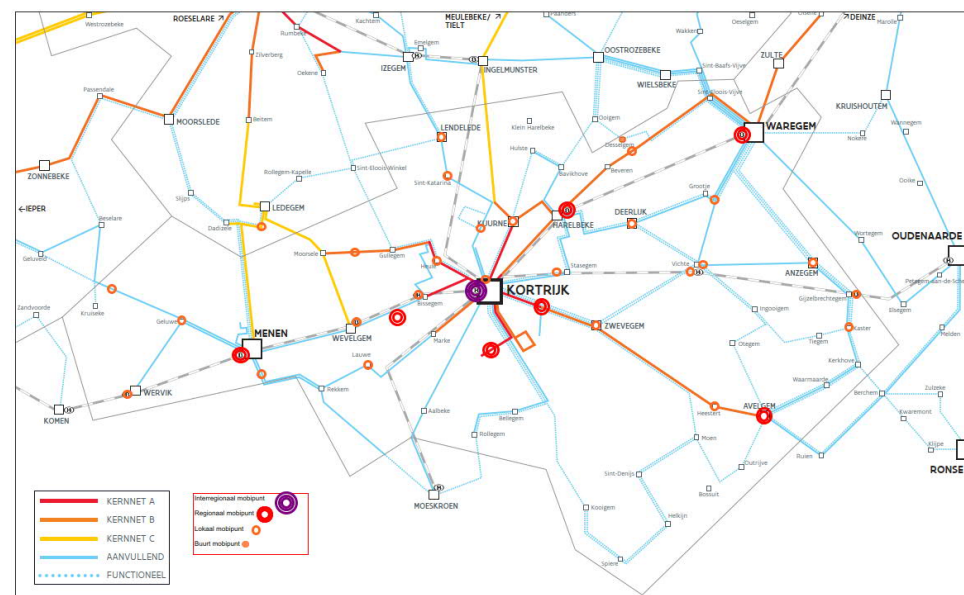
Vanuit de vervoerregio ligt de focus op de interregionale en regionale knopen. Internationale knopen zijn niet aanwezig in de regio. Het uitwerken van de lokale en buurtknopen vormt een taak voor de gemeenten waar de vervoerregio een adviserende en coördinerende rol in heeft.

ONDSCHIED TUSSEN KORTE EN LANGE TERMIJN

Mobipunten zijn een recent fenomeen. In tegenstelling tot het fiets- of autonetwerk bijvoorbeeld, is er geen 'huidige selectie' van mobipunten. In het 'Korte termijn OV-plan' werden reeds een aantal mobipunten aangeduid en voorbereid. We bouwen verder op deze aanzet, maar pinnen ons niet noodzakelijk vast op de locaties en categorisering in het OV-plan. Het regionaal mobiliteitsplan is immers het beleidsplan waar een duidelijke, afgelijnde selectie wordt gemaakt van mobipunten. Het is noodzakelijk dat die selectie grondig en doordacht gebeurt. Om meteen aan de slag te kunnen met de uitbouw van de mobipunten, wordt een selectie 'op korte termijn' gebaseerd op de huidige mobiliteitsituatie, ruimtelijke structuur en categorisering vanuit het subsidiebesluit van de Vlaamse Regering.

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

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

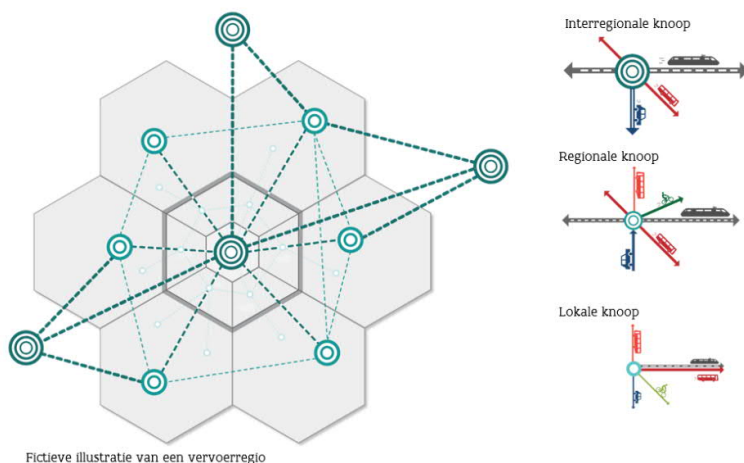


Selectie mobipunten op korte termijn (VRR 5 maart 2021)

4.8.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

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

Mobipunten hebben een bepaalde **gelaagdheid** die samenhangt met de functie van de netwerken die er verknoot worden en met de functionaliteiten van de knoop. De Vlaamse Overheid onderscheidt vier niveaus van mobipunten: interregionaal, regionaal, lokaal en buurt. Om een locatie aan te duiden als een mobipunt van een bepaald niveau, moet het voldoen aan een aantal eisen.



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

Dit resulteert in twee logica's:

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

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







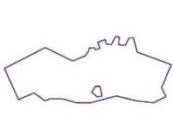
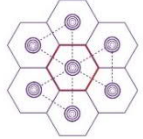
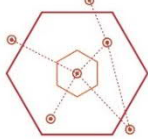
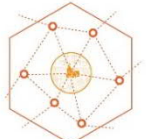





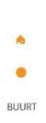





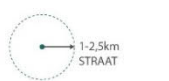
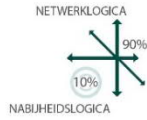
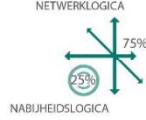
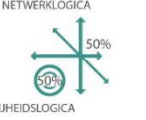

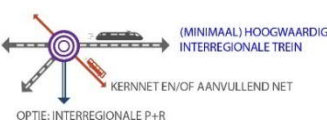




Interregionale mobipunten worden op basis van voornamelijk netwerklogica geselecteerd en kennen een ruim mobiliteitsaanbod van frequente interregionale, regionale en lokale verbindingen vanwaaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn. Deze mobiliteitsknooppunten bevatten minstens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

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

Lokale mobipunten worden aangeduid door de lokale besturen en zijn gericht op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. De netwerklogica zoals die is uitgetekend door de vervoerregioraad is doorslaggevend voor de locatie van deze mobipunten. Maar deze mobipunten hebben in praktijk ook een belangrijke rol voor de omwonenden en bestemmingen in de onmiddellijke omgeving. Ze worden bediend door een gecadanceerde openbaarvervoerbinding. **Er wordt getracht één lokaal knooppunt per goed uitgeruste woonkern te selecteren.** Omwille van de netwerklogica en belangrijke attractiepolen kunnen bijkomende lokale mobiliteitsknooppunten worden aangeduid.

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

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

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

VERSCHILLENDE ROLLEN VAN EEN MOBIPUNT

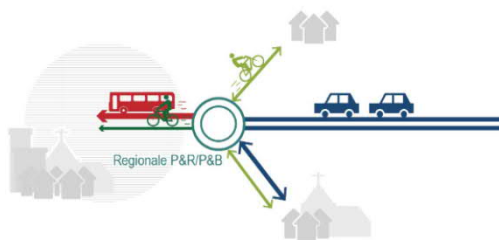
Mobipunten kunnen verschillende functies opnemen in het mobiliteitsnetwerk. Hieronder 5 mogelijke types: sommige mobipunten kunnen onder meerdere types vallen.

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

Gebiedsgerichte regionale P&R en P&B strategie

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

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



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

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

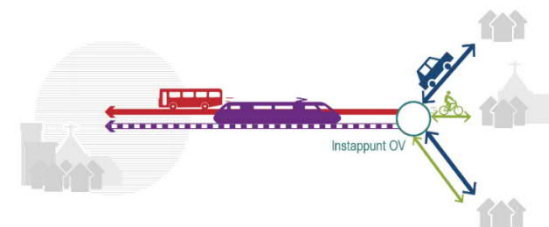
Gezien de beperkte afstanden tussen de grens van het stedelijk gebied en het centrum zullen deze P&R ook steeds potentie hebben voor P&B, indien vlotte en veilige fietsroute

beschikbaar is. Op locaties met minder frequent openbaar vervoer zal de P&B functie zelfs kunnen primeren.

Bundelen openbaar vervoerverplaatsingen vanuit landelijke gebieden

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

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



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

UITGANGSPUNTEN SELECTIE MOBILITEITSKNOPEN

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

Interregionaal

Een interregionaal mobipunt moet volgens het besluit Vlaamse regering (BVR) minstens enkele hoogwaardige interregionale treinlijnen bevatten. We stellen voor om in onze vervoerregio twee stations te selecteren: Kortrijk en Waregem. In Kortrijk is er vandaag reeds voldoende mobiliteitsaanbod. Deze knoop functioneert reeds als volwaardige interregionaal mobipunt.

Waregem ligt niet op een knooppunt, maar heeft wel een aantrekkelijk interregionaal treinaanbod. Het overig mobiliteitsaanbod (deelmobiliteit, buslijnen, fietsbereikbaarheid

en -stallingen, etc.) is echter kleiner dan in Kortrijk. Deze knoop biedt de mogelijkheid voor het uitbouwen van de vervoersknoop als een interregionaal mobipunt. Een verruiming van dit aanbod is bij hierbij cruciaal, willen we van dit station een goed uitgebouwd interregionaal mobipunt maken. Op korte termijn is dit station geselecteerd als regionaal mobipunt. Potentie van uitbouw als interregionaal knooppunt van het mobiliteitsnetwerk af te stemmen met het ruimtelijke beleid.

Regionaal

Een regionaal mobipunt wordt bediend door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet. Vanuit deze locaties zijn overwegend verplaatsingen binnen de vervoerregio mogelijk. Op korte termijn zijn volgende locaties geselecteerd als regionaal mobipunt.

- De treinstations Menen en Harelbeke, waar verschillende regionale buslijnen en fietsverbindingen samenkomen en aansluiten op aantrekkelijke interregionale treinverbinding.
- Het busstation van Avelgem dat voor het zuiden van de regio een belangrijke verknoping biedt van de verschillende verbindende buslijnen. Een verdere uitbreiding van deze regionale knoop wordt gezien door het verknopen van hoogwaardige verbindende buslijnen in de werkhypothese voor het openbaar vervoer
- Vanuit de regiovisie wordt ingezet op ontwikkelingspolen. Op korte termijn worden de mobipunten aan Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost en Wevelgem Vliegveld als regionaal mobipunt gezien.
- Op Hoog-Kortrijk, is op vandaag reeds een P&R aanwezig, Aan Kortrijk-Oost is een Carpoolparking.

Op lange termijn zien we volgende knopen als regionale mobipunten:

- Ter hoogte van de regionale ontwikkelingsknopen Kortrijk Noord en Waregem Zuid
- Daarnaast is er potentie voor het ontwikkelen van een regionaal mobipunt aan de stations van Anzegem en Wevelgem bij verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk.
- Potenties voor een toekomstige P&R op regionaal niveau worden gezien aan Kortrijk-Oost, Wevelgem-Vliegveld en Kortrijk-Noord (mogelijks dubbelgebruik Ringshopping).

Lokaal

Lokale mobipunten worden bediend door frequente lokale OV-verbindingen (minimaal 60') en richten zich vooral op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt.

In de selectie van de mobipunten op korte termijn, die is goedgekeurd op de VVR van 5 maart 2021 zijn reeds volgende lokale mobipunten vastgelegd:

- Mobipunten met deelsystemen vanuit het VoM
- Mobipunten in functie van aansluiting flex-vervoer
- Mobipunten in functie van aansluiting flex-vervoer uit aanliggende VVR (Desselgem centrum en steenweg, Lendeledede centrum Sint-Katerina)
- Mobipunten aan stations NMBS
- Mobipunten ifv aansluiting kern op KN/AN van kern of bedrijventoneel of attractiepool (vb aansluiting Kruseke en Tiegem)
- Mobipunten aangegeven vanuit de gemeenten die in volle uitwerking zijn.

Samen met de werkgroep moet de selectie van lokale mobipunten, vertrekkende van deze eerste selectie verder worden besproken en aangevuld. Hierbij wordt volgende kader voorgesteld.

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

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

KWALITEITSEISEN MAXIMAAL BEKEKEN VANUIT DE BRIL VAN DE REIZIGER

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

Sinds 25 december 2020 is het **BVR (Besluit Vlaamse Regering) Mobipunten** van kracht. Dit is het uitvoeringsbesluit van het decreet Basisbereikbaarheid waarin enkele regels worden vastgelegd met betrekking tot Mobipunten/Hoppinpunten en waarin een subsidiereglement wordt uitgewerkt. Indien gemeenten/ wegbeheerders subsidies willen krijgen van departement MOW (mobiliteit en openbare werken) dienen ze te voldoen aan de voorwaarden van het BVR. Op 16 juli 2021 is een nieuw besluit van de Vlaamse regering een eerste keer goedgekeurd. Dit BVR doorloopt momenteel het normale traject (Raad van State, MORA,...) en zal wellicht voorjaar 2022 definitief worden goedgekeurd. Deze aanpassingen zijn geïntegreerd in deze nota.

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

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

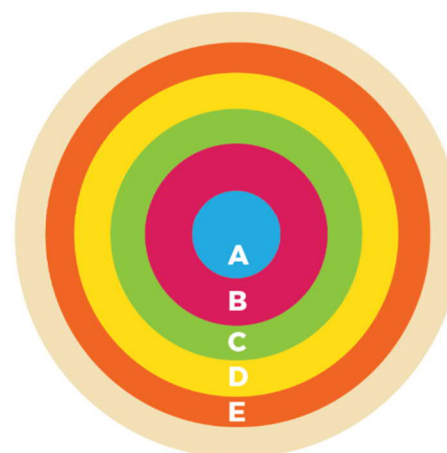
In 2019 werd de Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten opgemaakt. Daarin werd een set richtlijnen geschetst om tot een kwalitatief mobipunt te komen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen 5 thema's van prestatie-eisen: het mobiliteitsaanbod, de diensten, oriëntatie, ruimtelijke integratie en ontwikkeling. De opeenvolgende thema's worden gevisualiseerd als schillen die elkaar omhullen. De prestatie-eisen zijn bovendien ook afhankelijk van de ruimtelijke context.

Er is op basis van de eerste terreinervaringen een ontwerpwijzer mobipunten in afwerking vanuit de Vlaamse overheid met richtlijnen over de aanleg van een mobipunt. (stand van zaken dec 2021). We verwijzen dan ook naar deze documenten voor de kwaliteitseisen

In het nieuwe BVR zijn ook mogelijkheden ingeschreven rond groen en ontharding welke kunnen bijdragen tot het functioneren, de leefbaarheid en veiligheid van het hoppinpunt.

LOCATIEKEUZE EN PRESTATIE-EISEN

PRESTATIE-EISEN



A. MOBILITEITSAANBOD

1. regulier openbaar vervoer
2. vraaggericht collectief vervoer
3. deelwagens
4. parkeerplaatsen
5. taxi
6. kiss & ride
7. deelfietsen en deelsteps
8. fietsenstalling

B. DIENSTEN

9. ticketing
10. wachtaccommodatie
11. aanvullende diensten in het mobipunt
12. aanvullende diensten in de buurt

C. ORIËNTATIE

13. zichtbaarheid
14. herkenbaarheid
15. leesbaarheid
16. informatieverstrekking

D. RUIMTELIJKE INTEGRATIE

17. bereikbaarheid
18. verkeersleefbaarheid
19. verkeersveiligheid
20. toegankelijkheid
21. sociale veiligheid
22. verblijfskwaliteit

E. ONTWIKKELING

23. wonen
24. attractoren

Thema's prestatie eisen, Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten 2019

MAXIMALE AFSTEMMING TUSSEN MOBIPUNTEN EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

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

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

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

4.8.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN EN WERKHYPOTHESE

Volgende bouwstenen kwamen naar voren tijdens de werksessies

- MP -1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem
- MP-2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan stations Menen en Harelbeke
- MP-3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen
- MP-4: Uitbouwen van regionale P&R
- MP-5: uitbouwen van lokale mobipunten
- MP-6: uitbouwen van buurt mobipunten
- MP-7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op de (regionale) mobipunten en omgekeerd
- MP-8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (mobipunten)

Een mogelijke vertaling van deze bouwstenen naar selectie is weergegeven op volgende werkhypothese.

ONDERBOUWING WERKHYPOTHESE

Enkele denkplaatjes van mogelijke P&R locaties zijn doorgerekend met de MOVEmeter Om een eerste inschatting te krijgen van de effecten. Meer uitleg over de MOVEmeter en de resultaten is terug te vinden in Bijlage X

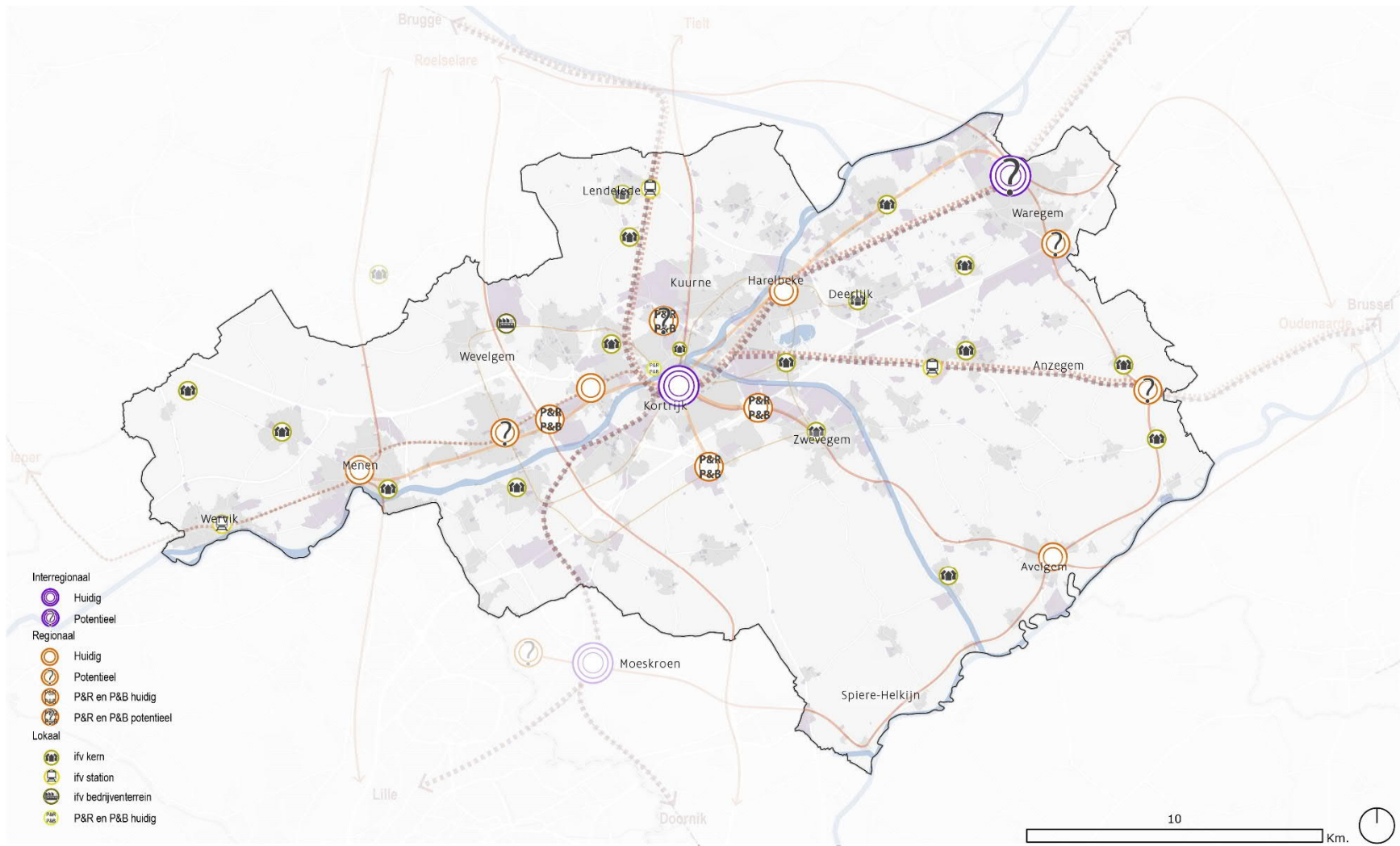
Uit de doorrekening blijkt dat P&R die te ver gelegen zijn van de bestemming en een te lage frequentie hebben (minder dan 15') zoals langsheen de hoogwaardige verbindende buslijn net voor het centrum van Zwevegem of aan de op- en afrit van de E403 te Wevelgem niet goed functioneren. P&R nabij de rand van Kortrijk, bv. aan Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost en Kortrijk-Noord hadden wel potentie voor het opvangen van regionale autoverplaatsingen. Deze eerste conclusies uit de MOVEmeter worden meegenomen bij verdere afweging van mogelijk P&R's in het vervolgetraject. Hierbij moeten de beperkingen van de MOVEmeter in het achterhoofd worden gehouden. Ook andere elementen kunnen meewegen voor het al dan niet succesvol zijn van mogelijke P&R's.

EN VERDER

In de volgende fase van het onderzoek wordt de voorliggende werkhypothese onderzocht. Welke bouwstenen werken?, welke werken niet? Waar moeten de prioriteiten liggen? Naast deze analyse zijn nog volgende onderzoeksvragen naar voren gekomen:

In het verdere proces dienen antwoorden geformuleerd te worden op de vragen. Sommige van deze vragen zullen ook in het uiteindelijke regionaal mobiliteitsplan nog niet definitief beantwoord kunnen worden en hebben nood aan verder studiewerk in afzonderlijke onderzoeksprojecten. De opstart van zulke onderzoeksprojecten zullen we, indien dit nog niet is voorzien in lopende studies, opnemen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

- Het is aan de lokale besturen om de lokale mobipunten vast te leggen. Deze lijst moet dan opgenomen worden in het regionale mobiliteitsplan. De vervoerregio heeft de taak om het evenwicht tussen het aantal mobipunten per kern te bewaken. Deze oefening zal samen worden opgenomen in het verdere proces.
- Een volgende stap bij de bepaling van de mobipunten op lange termijn zal worden gezet na keuze van het beleidsscenario, waar voor het voorkeursnetwerk de netwerken van de verschillende modi op elkaar gelegd zullen worden. Er moet worden afgetoetst of de bestaande selectie en categorisering passen binnen het uiteindelijke beleidsscenario en of nieuwe mogelijke vervoersknopen ontstaan.



WERKHYPOTHESES MOBIPUNTEN

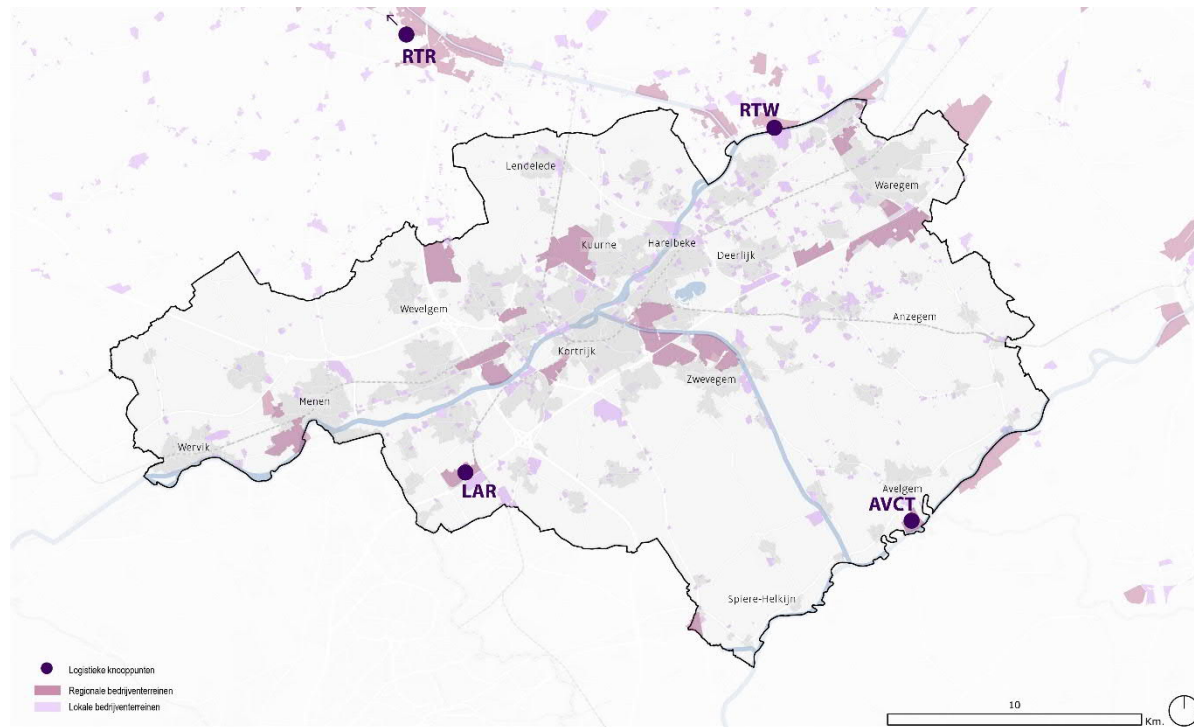
Disclaimer: een werkhypothese is een kaart die 'een' mogelijke invulling van de bouwstenen verbeeldt. Het is een oefening met als doelstelling om te onderzoeken wat een doorvertaling van de visie naar concrete netwerken zou kunnen betekenen zonder hiermee de netwerken op dit punt in het proces reeds te willen vastleggen. Voor de doorrekening in het strategisch verkeersmodel wordt de werkhypothese als onderlegger gebruikt

4.9. LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN

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

ROL VAN DE VERVOERREGIO

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



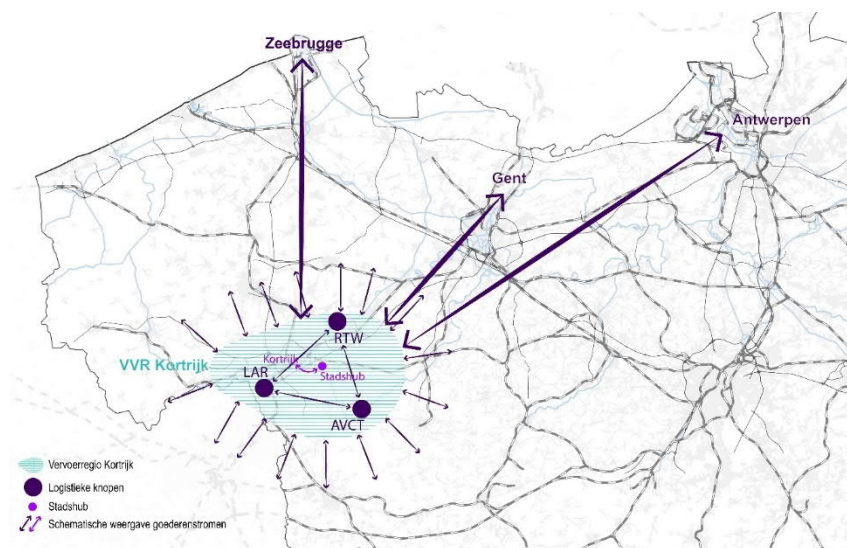
4.9.1. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

NAAR EEN FLEXIBEL SYNCHROMODAAL SYSTEEM

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

BUNDELING VAN GOEDEREN

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



COMPLEMENTAIRE ROL IN HET NETWERK

Wanneer we deze logistiek knopen (verder) ontwikkelen, moeten we stilstaan bij hun rol in het netwerk. Het is namelijk belangrijk dat een nieuwe knoop **het netwerk sterker maakt en nieuwe stromen aantrekt**. Een kannibaliserend effect ten opzichte van andere terminals moet dan weer vermeden worden. Vanuit een organisatorisch standpunt zou de regio baat hebben bij een **onderlinge afstemming tussen de terminals**. Denk aan afspraken rond het werkingsgebied of specialisatie van de knopen in functie van specifieke product- of doelgroepen. De grote potentie aan multimodale stromen in de brede regio maakt dat een dergelijke samenwerking de groei van elke terminal afzonderlijk niet in de weg hoeft

⁵ Naast multimodale knopen bestaan er ook unimodale knopen die vooral hun nut bewijzen in het bundelen en herverdelen van vrachtstromen om zo tot een logistieke optimalisatie te komen en leegvrachten zoveel mogelijk te voorkomen. In de **bijlage 5** is

een overzicht van de verschillende typologieën van logistieke knooppunten terug te vinden.

te staan. Wel moet erop toegezien worden dat er geen marktversturende afspraken gemaakt worden. Mogelijk is het nodig om een samenwerkingsverband op te zetten waarin een overheid een minimumbelang kan hebben om toezicht te houden, zodat marktvervalsing ten allen tijde voorkomen wordt.

WISSELWERKING MET OMGEVING

Ook de inpassing in de omgeving dient onderzocht te worden. Kan de omgeving extra verkeersstromen van en naar het knooppunt aan? Kunnen we vracht over de weg zo geleiden dat de ontwikkeling van de terminal de leefbaarheid in de omgeving niet in het gedrang brengt? Vervolgens moeten we als regio ook stilstaan bij de ruimtelijke aspecten van (nieuwe) logistieke knooppunten. Zo moet de (potentiële) **clustering van bedrijvigheid rond de terminal** afgestemd worden met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Als vervoerregio gaan we uit van de bestemming van de bestaande terminals AVCT, RTW en LAR en hebben we geen bezwaar tegen de verdere ontwikkeling van RTW en LAR. De mogelijkheden hiervoor zijn nog te bekijken, rekening houdende met o.a. de ruimtelijke component en de impact op de leefbaarheid. De ontsluiting van AVCT drukt echter op de verkeersleefbaarheid (en -veiligheid) in de omgeving van Avelgem en Zwevegem. Bij eventuele uitbreidingsplannen voor de terminal dient de impact voor de omwonenden dan ook uitgebreid onderzocht te worden.

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

In het verleden zijn reeds verschillende pistes onderzocht. In alle bekeken opties zijn er mogelijkheden om het overslagcentrum te combineren met **een hub voor stadsdistributie**. Op deze hub zouden stromen met een bestemming Kortrijk (of Harelbeke) buiten de stad gebundeld kunnen worden om van daaruit op een duurzame manier (vb. cargofietsen, elektrische vrachtwagens,...) de stad te beleveren. Omgekeerd kunnen ook retourstromen (vb. bepaalde verpakingsstromen) vanuit de stad samengebracht worden op de hub om

van daaruit verder verzonden te worden. De ligging naast het kanaal biedt de stadshub extra ontsluitingsmogelijkheden via het water.

Ook bij de ontwikkeling van één of meerdere overslagcentra is er voldoende aandacht nodig voor de wegontsluiting en mogen deze logistieke knopen de (lokale) leefbaarheid niet in het gedrang brengen. De ontwikkeling van een stadshub dient bovendien afgestemd te worden met lopende processen zoals de opmaak van een regionale strategie rond detailhandel in opmaak vanuit het strategisch project Contrei.

4.9.2. HOE WILLEN WE DAT BEREIKEN?

BOUWSTENEN

Als bouwstenen vanuit deze visie en onze doelstellingen onderscheiden we:

LK-1: Bestendigen bestaande logistieke knopen

LK-2: ontwikkeling ROC(s) of SOC's langs KBK

LK-3: verdere ontwikkelen regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR)

LK-4: Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen

LK-5: Optimaliseren ontsluiting naar hogere wegennet van logistieke knopen

EN VERDER

Hieronder worden de openstaande onderzoeksvragen op hoofdlijnen opgelijst op basis van de feedback van de werkgroep. In het verdere proces naar de uiteindelijke beleidskeuze dienen antwoorden geformuleerd te worden op de vragen of sommige van deze discussievragen zullen ook in het uiteindelijke regionaal mobiliteitsplan nog niet definitief beantwoord kunnen worden en hebben nood aan verder studiewerk in afzonderlijke onderzoeksprojecten. De opstart van zulke onderzoeksprojecten zullen we, indien dit nog niet is voorzien in lopende studies, opnemen in het actieplan van het regionaal mobiliteitsplan.

De uitbreiding van logistieke knopen en verdere ontwikkeling van ROC's is een stimulans voor een meer duurzame modal split voor het vrachtverkeer, maar de bijkomende aan- en afrijdende vrachtwagens naar deze knooppunten zal een impact hebben op de leefbaarheid op de kernen langsheen deze routes. De wenselijkheid van deze bouwstenen vanuit de verkeersleefbaarheid en leefkwaliteit is verder te bekijken.

4.10. OVERKOEPELENDE BOUWSTENEN VOOR ALLE MOBILITEITSNETTEN

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

Volgende bouwstenen zijn onderscheiden:

M-1 Uitbouwen innovatieve mobiliteitssystemen

M-2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken

M-3 Vergroenen voertuigenpark

M-4 Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen

M-5 Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen

M_6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet

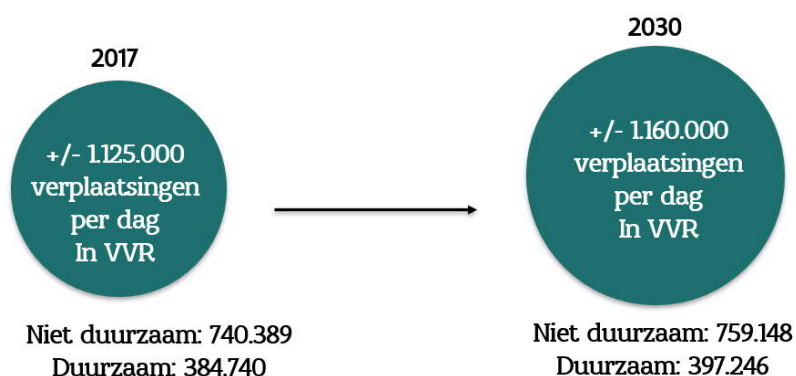
M-7: Diensten dichterbij de mensen brengen door mobiele dienstverlening

5. ONDERZOEKSSCENARIO'S

GEÏNTEGREERDE VISIE

Wat komt er op ons af?

De uitdaging op vlak van modal shift in de vervoerregio Kortrijk is niet min. Ten opzichte van 2017 zal de bevolking in 2030 met 6% zijn toegenomen. Maar wat betekent dat eigenlijk voor onze mobiliteit? In 2017 gebeurde 66% van de verplaatsingen nog steeds met de auto. In absolute aantallen gaat het over bijna 740.400 autoverplaatsingen per dag. Doen we niets aan de manier waarop we ons verplaatsen, dan kijkt de Vervoerregio als een gevolg van de bevolkingsgroei, in 2030 aan tegen een totaal van bijna 759.150 autoverplaatsingen per dag. Dat zijn er dus nog eens 18.800 meer dan vandaag. In de regio willen we bovendien streven naar een daling van -15% kilometers over de weg tov 2017 voor personenwagens. Daarom streven we in de regio naar een modal split voor alle motieven samen van 55/45 tegen 2030.



Een ambitieuze, geïntegreerde visie

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

- Vitaal: meer duurzame en actieve verplaatsingen (modal shift)
- Vracht: stijgend aandeel goederenvervoer over spoor en water

- Verkeersleefbaar: veilig, gezond en aangenaam
- Vlot: kortere en snellere verplaatsingen
- Voor iedereen: voorzieningen bereikbaar op maat van elke doelgroep

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

Basisscenario

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

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

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

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

Transitiescenario

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

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

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


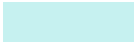

Vanuit deze insteek is gekozen om te werken met 2 varianten binnen dit transitie scenario, Beide streven maximaal naar het inzetten op de 5 doelstellingen maar op het vlak van vrachtverkeer is er een focusverschil.

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

BESCHRIJVING SCENARIO'S

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

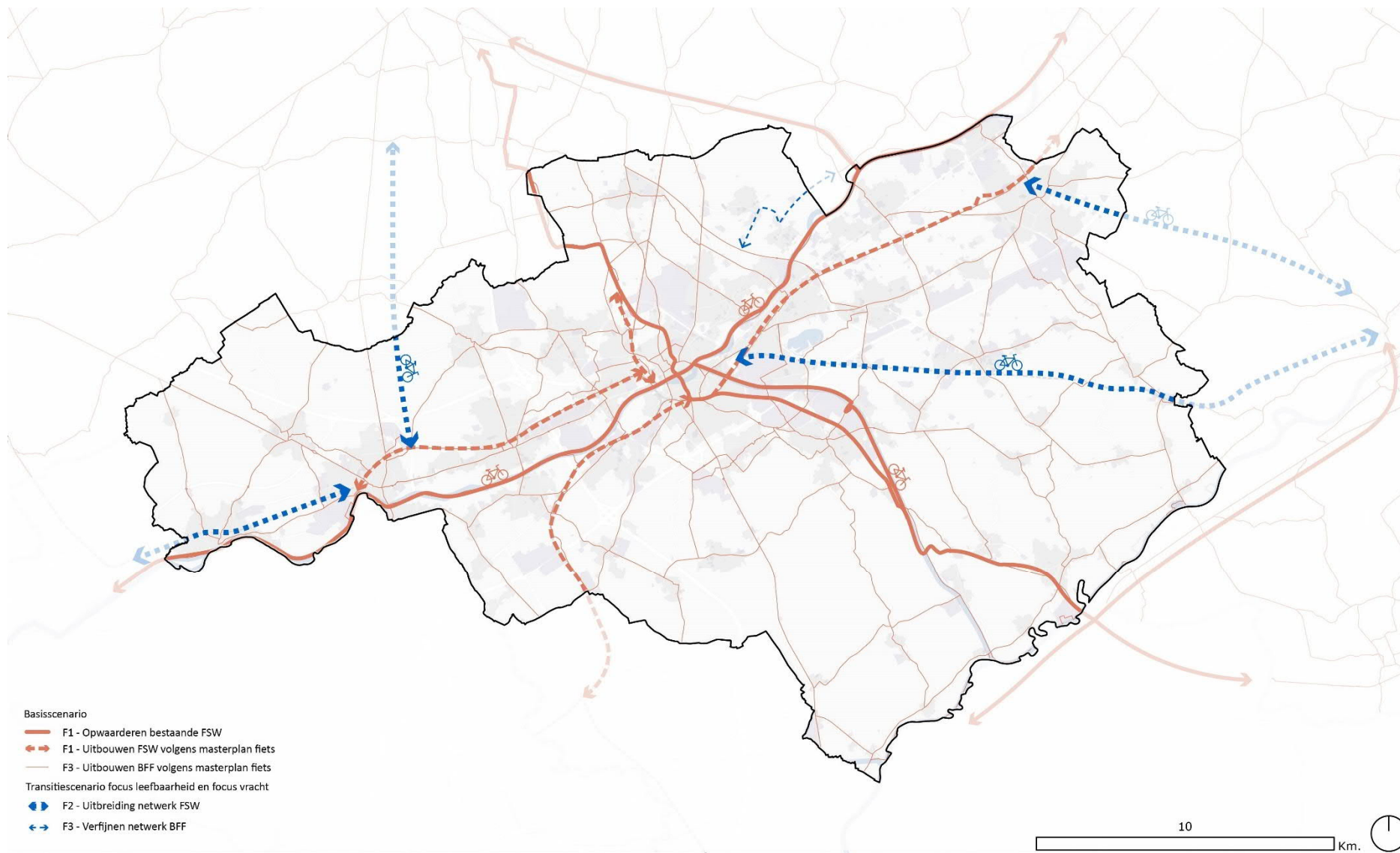
Gebruikte legende:

| | |
|---|--|
|  | Bouwsteen niet opgenomen in scenario |
|  | Bouwsteen gedeeltelijk opgenomen in scenario |
|  | Bouwsteen volledig opgenomen in scenario |

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

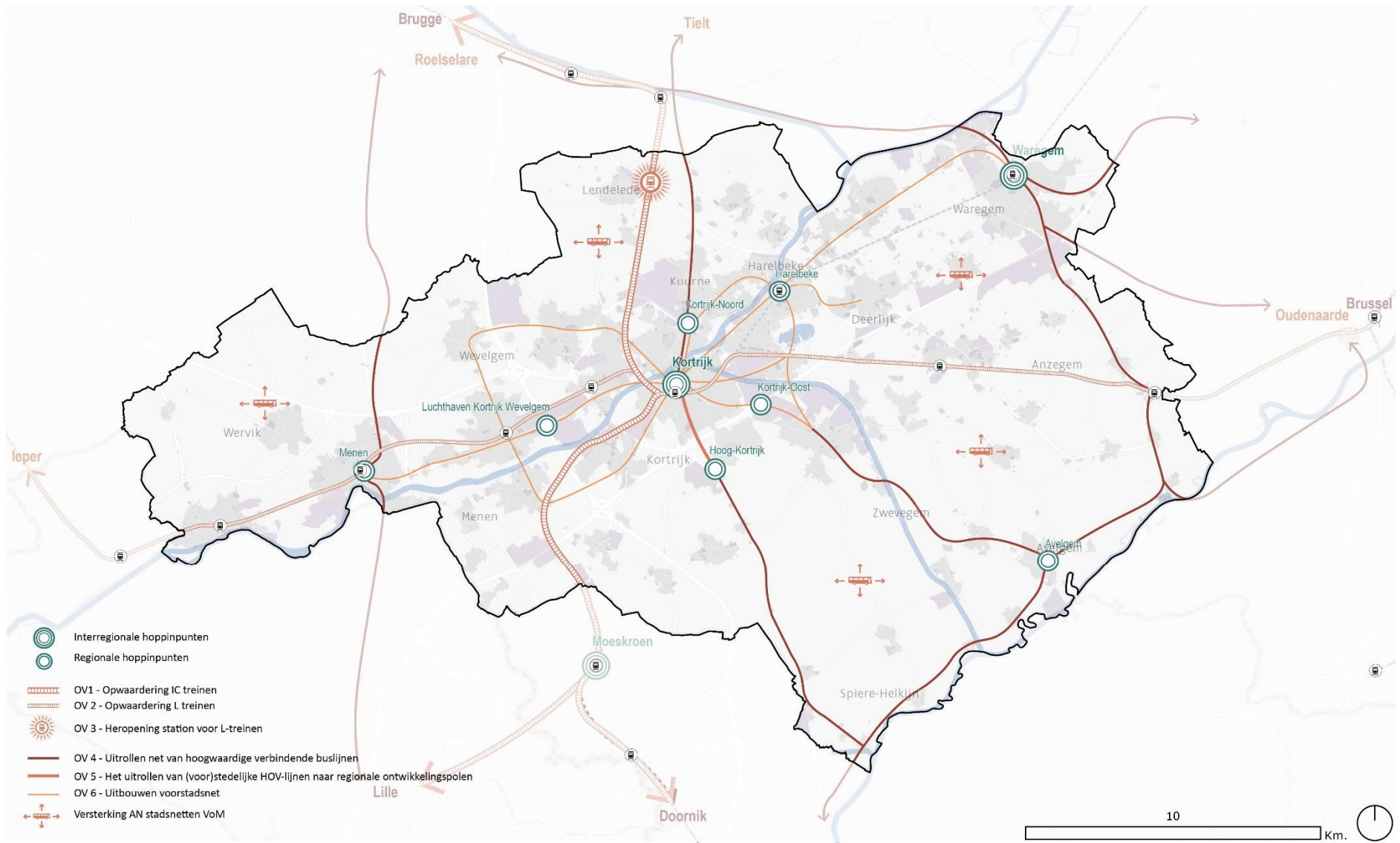
| BOUWSTENEN | BASISSCENARIO | TRANSITIE SCENARIO focus LEEFBAARHEID | TRANSITIE SCENARIO focus VRACHT |
|---|--|--|---|
| Pijler RUIMTE | | | |
| R - 1: Reeds vroeg in het planningsproces het multimodaal netwerk en toekomstige ruimtelijke ontwikkeling samen bekijken ifv de langetermijnvisie | | | |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

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

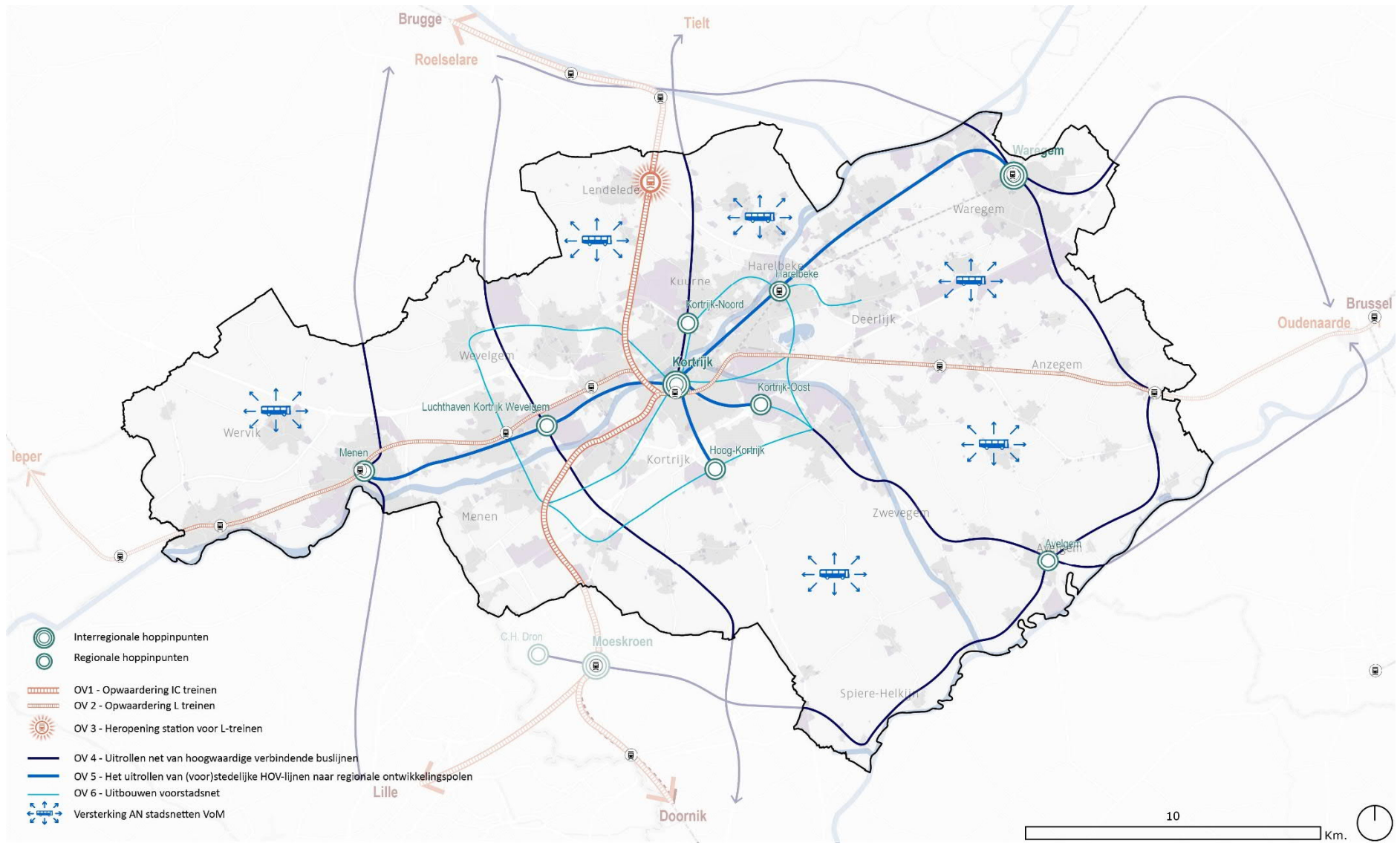


WEERGAVE VAN DE WERKHYPOTHESE VOOR HET FIETSNETWERK VOOR DE SCENARIO'S

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

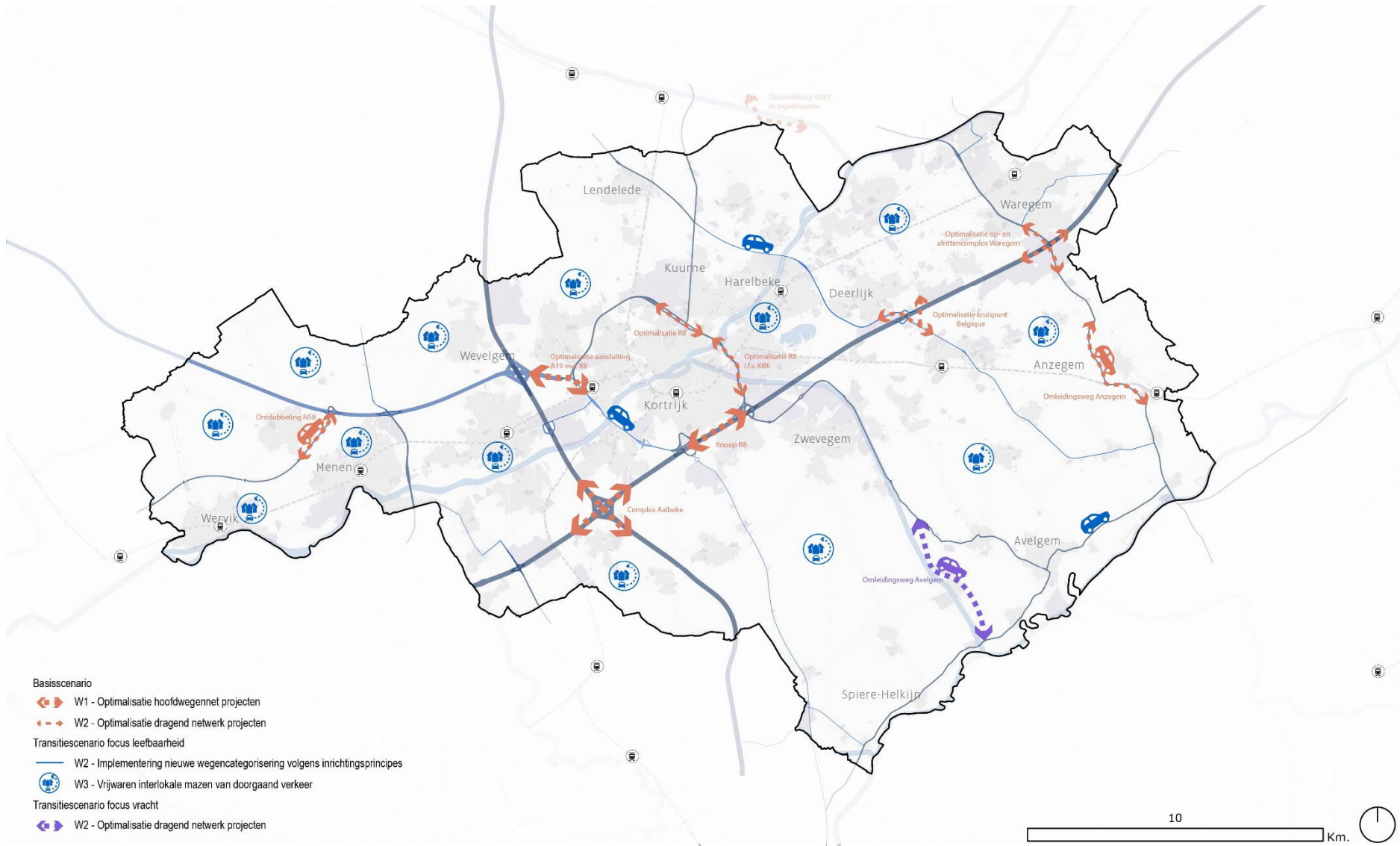


WEERGAVE VAN DE WERKHYPOTHESE VOOR HET OPENBAAR VERVOER VOOR HET BASISSCENARIO



WEERGAVE VAN DE WERKHYPOTHESE VOOR HET OPENBAAR VERVOER VOOR HET TRANSITIE-SCENARIO (VERKEERSLEEFBAAR EN VRACHT)

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



WEEGAVE VAN DE WERKHYPOTHESE VOOR HET WEGENNET VOOR DE SCENARIO'S

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

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

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

| BOUWSTENEN | BASISSCENARIO | TRANSITIE SCENARIO focus LEEFBAARHEID | TRANSITIE SCENARIO focus VRACHT |
|--|---------------|---------------------------------------|---------------------------------|
| Mobiliteitsnetwerk algemeen | | | |
| M-1 Uitbouwen innovatieve mobiliteitssystemen | | | |
| M-2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken (vb. ticket en tariefintegratie, digitaal ontsloten,...) | | | |
| M-3 Vergroenen voertuigenpark | | | |
| M-4 Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen | | | |
| M-5 Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen | | | |
| M-6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet | | | |
| M-7: Diensten dicht bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening | | | |

6. VERDER PROCES

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

KWALITATIEVE BEOORDELING

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

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

Het regionale mobiliteitsplan heeft als horizon 2030 met doorkijk naar 2050. Verschillende bouwstenen voor de scenario's bouwen voort op de bekrachtigde regiovisie. Deze is evenwel een visie op lange termijn die niet 'gerealiseerd' zal zijn tegen 2030. De gezamenlijk uitvoering op lange termijn van de ruimtelijke visie en de mobiliteitsvisie, vraagt een stapsgewijze aanpak, waarbij mobiliteit en ruimte gelijke tred houden. Bij de kwalitatieve beoordeling is het belangrijk dat wordt rekening gehouden met het stapsgewijs uitvoeren en op elkaar afstemmen van de ruimtelijke visie en het regionale mobiliteitsplan. We kunnen niet uitgaan van een scenario waarin alle ruimtelijke bouwstenen zijn "ingevuld" om het mobiliteitsplan te beoordelen. Als men teveel uitgaat van positieve ruimtelijke randvoorwaarden, dan behaalt men misschien "fictief" de doelstellingen, maar niet in de praktijk.

KWANTITATIEVE BEOORDELING - DOORREKENINGEN STRATEGISCH VERKEERSMODEL (SVM)

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

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

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

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

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

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

De drie thematische modelpakketten betreffen:

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

pakket B, maar vult dit aan met een transitiegericht parkeerbeleid, toepassing inrichtingsprincipes op vlak van snelheid voor het dragende wegennet, het vrijwaren van het doorgaande verkeer in de interlokale mazen en het handhaven van het vrachtrouten netwerk.

STRATEGISCH MER

In het proces van het regionaal mobiliteitsplan is een wisselwerking voorzien met de opmaak van het strategisch Milieu Effect Rapportage (MER) voor dit plan. Op het moment van schrijven wordt het MER-traject opgestart. Dit traject geeft onafhankelijk advies over milieueffecten van de voorgestelde pakketten van maatregelen. Dit advies wordt meegenomen in de keuze van het definitieve beleidsscenario.

7. BIJLAGEN

BIJLAGE 1 - MOGELIJKE KERNINDICATOREN (KPI'S) VOOR EVALUATIE EN MONITORING

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

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

Vitaal

Beschikbare KPI's

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

Gewenste KPI's

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

Vracht

Beschikbare KPI's

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

Gewenste KPI's

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

Verkeersleefbaar

Beschikbare KPI's

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

Gewenste KPI's

- Aangepaste Lden en Lnight voor alle wegen en spoorwegen, op niveau van de VVR
- Resultaten 'Straatvinken' uit representatief staal van alle steden en gemeenten

- Op basis van verkeerstellingen (pae) kan eventueel inschatting gedaan worden voor specifieke locaties
- Ruimtebeslag transportinfrastructuur gedifferentieerd ngl. modus en op niveau van de VVR
- Aantal km groenbermen langs weginfra

Vlot

Beschikbare KPI's

- Doorstromingsgegevens De Lijn per wegsegment

Gewenste KPI's

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

Voor iedereen

Beschikbare KPI's

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

Gewenste KPI's

- Duurzame bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies.

BIJLAGE 2 – BESCHRIJVING BOUWSTENEN

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de bouwstenen per pijler en modi. Verdere verduidelijking is opgenomen indien dit noodzakelijk geacht is.

De opgesomde bouwstenen vormen een overzicht van mogelijkheden om de vooropgestelde visies te realiseren. In dit hoofdstuk maken we **nog geen keuzes**, maar bieden we een breed overzicht van mogelijkheden. Pas in een volgende stap gaan we vanuit deze brede waaier aan bouwstenen kijken welke bouwstenen gecombineerd kunnen worden tot één of meerdere onderzoeksscenario's.

GEDRAG

BOUWSTEEN G-1: Doelgroepengerichte informatiecampagnes en sensibilisering

BOUWSTEEN G-2: Doelgroepengerichte vorming ondersteunen

Sommige doelgroepen hebben nood aan vorming om mee te zijn met het gebruik van bepaalde nieuwe vervoersmiddelen of ondersteunende diensten zoals bv. gebruik deelsystemen, veilig op de (elektrische) fiets, gebruik MaaS. De ondersteuning heeft het meest impact als deze gericht naar specifieke doelgroepen gebeurt.

BOUWSTEEN G-3: Doelgroepengericht intermediairen en ambassadeurs aantrekken

Wanneer we kijken naar de 7E's zijn er 2 types actoren die een belangrijke rol kunnen spelen ivf gedragsverandering nl. ambassadeurs en intermediairen.

Ambassadeurs zijn actoren die vooral in de eerste fasen van gedragsverandering belangrijk zijn en die in eerste instantie inspireren, terwijl intermediairen actief kunnen ondersteunen om gedragsverandering te realiseren. Intermediairen kunnen ook ambassadeurs zijn. Voorbeelden zijn:

- Intermediairen: bedrijven, overheden, ouderenverenigingen
- Ambassadeurs: bedrijfsleiders, ouders, influencers, grootouders

BOUWSTEEN G-4: Tastbaar maken door ondersteunen testinitiatieven, proefopstellingen en verspreiden goede voorbeelden

Bv. testkaravaan, fietsbib met ook (elektrische) bakfietsen, proefopstelling circulatiemaatregelen, ...

BOUWSTEEN G-5: (Vracht-)wagengebruik financieel ontraden en duurzame vervoersmiddelen financieel ondersteunen

BOUWSTEEN G-6: Autoverplaatsingen ontraden in kernen en locaties met veel zachte weggebruikers

Vb. Circulatiemaatregelen zoals schoolstraten, voetgangerszones, mix-wijken, afspraken met providers zoals Waze, weren doorgaand verkeer of vrachtverkeer (ANPR)

BOUWSTEEN G7: Inzetten op vermijden van niet duurzame verplaatsingen voor zowel vracht- als personenverkeer

Om niet duurzame verplaatsingen zo veel mogelijk te vermijden zal vooral het ruimtelijk beleid een belangrijke rol spelen met name het voorzien van wonen op locaties met goed bereikbare voorzieningen. Hoe korter de verplaatsingen hoe meer te voet of de fiets een alternatief biedt. Een ander belangrijk element is het vermijden van verplaatsingen, bv door in te zetten op thuiswerk. Covid-19 heeft werkgevers laten zien dat dit niet noodzakelijk negatief is voor de productiviteit.

Mbt goederenverkeer kunnen bv. initiatieven die inzetten op circulariteit de nood aan productie van nieuwe goederen en de daarmee gepaarde goederenstromen minimaliseren. Afgedankte producten worden herwerkt tot nieuwe producten, waardoor minder omvattende transportstromen ontstaan (vb. minder nood aan transport grondstoffen, (half)afgewerkte producten, minder afvaltransport,...) Ook het aankopen van lokaal geproduceerde goederen kan het aantal transportkilometers ook drastisch beperken. Dit gaat niet alleen op voor particuliere consumptie, maar ook voor Business-to-Business-stromen: de fysieke nabijheid tussen bedrijven binnen eenzelfde logistieke of productieketen leidt mogelijk tot de optimalisatie van het logistieke proces en een reductie van het aantal voertuigkilometers. Een regionaal afgestemd ruimtelijk beleid op basis van een lange termijnvisie stimuleert bedrijven binnen eenzelfde sector om zich in elkaars omgeving te vestigen. De vervoerregio ziet hierbij een rol weggelegd bij de hogere overheden, maar verklaart zich bereid dit beleid te ondersteunen vanuit de regio . . Binnen

de eigen regio deelt de vervoerregio goede voorbeelden van initiatieven rond circulariteit en korte ketendenken.

BOUWSTEEN G8: Stimuleren stromen werfverkeer verduurzamen

BOUWSTEEN G-9: Regionale gedifferentieerde parkeerstrategie

BOUWSTEEN G-10: Streven naar daling van aantal autoparkeerplaatsen

zowel op openbaar domein als op privaat domein

BOUWSTEEN G-11: TWEESPORENBELEID ROND VRACHTWAGENPARKEREN

RUIMTE

BOUWSTEEN R-1: Reeds vroeg in het planningsproces mobiliteit en ruimte samen bekijken ifv de langetermijnvisie

Ruimte en mobiliteit moeten vanaf het begin in planprocessen onlosmakelijk met elkaar verbonden worden. Van bij het begin moeten mobiliteits- en infrastructuurplannen afgetoetst worden aan -al dan niet gewenste- ruimtelijke ontwikkelingen, en ruimtelijke plannen en ontwikkelingen moeten van begin af aan afgetoetst worden aan het duurzaam mobiliteitsaanbod. Op regionale schaal kan dit worden ingebed in het IBO.

BOUWSTEEN R-2: Slim verdichten langs de Leieas, specifiek in de verschillende vervoersknopen en in het bijzonder stationsomgevingen'

BOUWSTEEN R-3: Hanteren van een kernversterkend beleid, gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid

BOUWSTEEN R-4: Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale ontwikkelingspolen en deze multimodaal bereikbaar maken

BOUWSTEEN R-5: Duurzaam inzetten van ruimte voor ondernemen, gekoppeld aan goede (multimodale) bereikbaarheid en een regionale herstructureringsstrategie

BOUWSTEEN R-6: Herstructurering en inzet op watergebonden bedrijvigheid

BOUWSTEEN R-7: Naast slim verdichten ontluchten door waar nodig door selectief te ontharden én door open ruimte te behouden en/of te herstellen

Bijdragen aan de regionale onthardingsstrategie door o.a.

- Stelselmatig verminderen van parkeerplaatsen en inzetten op modal shift
- Parkeren stapelen, delen en meer efficiënt inrichten
- Versmallen wegprofielen tot strikt noodzakelijke verharding
- Knippen van (landelijke) wegen met geen of weinig adressen
- Meer bomen en ander groen in de straten

BOUWSTEEN R-8: Bijkomend ruimtebeslag voor infrastructuur prioritair voorzien voor duurzame vervoersmiddelen en efficiënt ruimtegebruik

FIETS

BOUWSTEEN F1: Uitrollen van 'goedgekeurde' fietssnelwegen-netwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen

Deze bouwsteen omvat:

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

Uit de werksessie kwam naar voren dat er prioritair moet ingezet worden op de realisatie van missing links en assen met belangrijke fietspotentiëlen. Volgens de Regiovisie zitten de grootste potentiëlen bij de uitwerking van het net in het opwaarderen van de jaagpaden. Langsheen de waterwegen zijn dan ook belangrijke fietssnelwegen geselecteerd. Gezien de Vlaamse Waterweg heeft aangegeven dat het hun visie is om slechts op één oever een fietssnelweg te realiseren, zijn deze fietssnelwegen veelal maar aan een zijde voorzien..

BOUWSTEEN F2: Uitbreiden netwerk van fietssnelwegen

De uitbreiding van het fietssnelwegennet met nieuw fietssnelwegen kan verder onderzocht worden, waarbij moet rekening gehouden worden met de minimale kwaliteitseisen van een fietssnelweg. De haalbaarheid van onderstaande onderzoeksvragen dient **onderzocht** te worden:

- een nieuwe fietssnelweg tussen Kortrijk – Oudenaarde langsheen de spoorweg
- een nieuwe fietssnelweg tussen Waregem – Oudenaarde. De ontbrekende verbinding op deze relatie komt naar voren zowel voor het wegennet, openbaar vervoer als fietsnetwerk op regionaal niveau. Een aandachtspunt hierbij is dat een vrije fietsbedding waarschijnlijk niet haalbaar zal zijn.
- een nieuwe fietssnelweg tussen Waregem en de bestaande fietssnelweg F371 in functie van het verder uitbouwen van Waregem station als interregionaal mobipunt.

Ook hier is een vrije fietsbedding waarschijnlijk niet haalbaar en selectie als fietssnelweg daardoor mogelijks niet wenselijk.

- een doortrekken van geplande fietssnelweg tussen Kortrijk en Menen naar Wervik langsheen het spoor.
- Fietssnelweg tussen Menen en Roeselare via Kezelbergrouete

BOUWSTEEN F3: Uitrollen van het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)

Vanuit de masterplannen fiets wordt de wens aangehaald om 50% van het functionele fietsnetwerk conform de kwaliteitseisen gerealiseerd te hebben tegen 2030. Deze actie komt voort uit de masterplannen Fiets. De masterplannen Fiets suggereerden de uitrol van een fijnmazig BBF-netwerk.

Deze bouwsteen omvat het verbreden en verhogen van het comfort op het BFF-netwerk, conform de vooropgestelde kwaliteitseisen volgens het vademecum fietsvoorzieningen.

Daarnaast moet de potentie worden onderzocht voor het ontsluiten van de kernen Hulste en Bavikhove met het BFF.

BOUWSTEEN F4: Vlotte aansluiting en verknoping van de fietsvoorzieningen op de verschillende niveaus, inclusief de grensoverschrijdende routes

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

Uit de bestaande studies van de Eurometropole is reeds aangegeven dat het verbinden van de structurerende fietsnetwerken tussen Frankrijk en België belangrijke kansen bieden en beide fietsnetwerken zo goed mogelijk op elkaar moeten aansluiten.

BOUWSTEEN F5: Aanvullend lokaal fietsnetwerk uitbouwen

- In het algemeen gaat het om de verdere uitbouw van de lokale fietsroutes en het voorstedelijk fietsnet.

- Zo moeten de lokale fietsroutes in kernen die niet door het BFF worden ontsloten, aansluiten geven tot het BFF-net en de fietssnelwegen. Anderzijds moeten de lokale routes tussen twee naburige kernen gefaciliteerd worden.
- De uitbouw van het lokale fietsnetwerk creëert een belangrijke opdracht voor de steden en gemeenten. Dit alles wordt intergemeentelijk gebiedsgericht uitgewerkt en afgestemd.

BOUWSTEEN F6: Fietsvriendelijke MIX-wijken

- De Mix Wijken (worden uitgebouwd als fietsvriendelijke gebieden.
- Het doorgaand autoverkeer wordt geweerd. De snelheid van het plaatselijk autoverkeer wordt aangepast aan de aanwezigheid van fietsers.
- Mogelijke ingrediënten zijn circulatiemaatregelen, een strategische knip, snelheid vertragende maatregelen, uitbouw van fietsstraten, ...
- Dit alles wordt intergemeentelijk gebiedsgericht uitgewerkt en afgestemd.

BOUWSTEEN F7: HET AANBOD AAN DEELFIETSEN UITBREIDEN EN VOLGENS EEN UNIFORM SYSTEEM VOORZIEN IN DE REGIO:

De regio ambieert met de visie Zeroklimaat tegen 2040 een percentage van 40% aan duurzame personenmobiliteit te bereiken. De bijhorende operationele doelstelling stelt dat het aanbod van fietsdelen in de regio tegen de tijdshorizon van 2040 verruimt moet worden tot minimaal 2 deelfietsen per 1.000 inwoners of 600 deelfietsen. Naast de aanbodverhoging zal ook belangrijk zijn om het gebruik van de deelfietssystemen te evalueren. Onderstaande bouwstenen passen binnen deze doelstelling:

- Het ondersteunen van het lokale aanbod aan deelfietsen, zowel de back-to-one systemen als de back-to-many.
- Door het Vervoer op Maat (VoM) zullen op korte termijn reeds deelfietsen aangeboden worden aan geselecteerde mobipunten die werden vastgelegd volgens het OV-plan korte termijn. Het gebruik moet worden opgevolgd en een groeisprong naar uitbreiding van het aanbod moet worden gemaakt.

BOUWSTEEN F8: comfortabele, aantrekkelijke en aangepaste fietsenstallingen en voorzieningen bij publieke functies en in het straatbeeld voorzien

- Overdekte, afsluitbare staanplaatsen dicht bij toegangen nodigen uit om de fiets te nemen.
- Aangepast aan alle types van fietsen

- Het innemen van parkeerplaatsen voor auto's en deze omvormen tot een plaats voor fietsenstallingen, conform de visie van het project ZeroRegio

F-9: Meer korte verplaatsingen te voet en met de fiets/step/... door een beter ingerichte en toegankelijke openbare en private ruimte

Een aantrekkelijke publieke ruimte is ook een ruimte waar fietsers en voetgangers zich prettig voelen. Hoe aangenamer de publieke ruimte, hoe meer mensen geneigd zijn om ook langere afstanden te voet af te leggen. Het gaat om meer groen, meer verblijfsruimte en een inrichting waar zorg aan besteed is. Dergelijke inrichting gaat vaak gepaard met verkeerskundige maatregelen: circulatiemaatregelen, waardoor fietsers en voetgangers de meest directe routes toegewezen krijgen, de inrichting van het openbaar domein met ruimte voor wacht- en verblijfsplekken, een parkeerbeleid waarbij comfortabele fietsenstallingen op de beste locaties worden voorzien. Het herwaarderen van trage wegen met aandacht voor de voetganger en initiatieven rond het creëren van autoluwe schoolomgevingen zijn in deze context best practices.

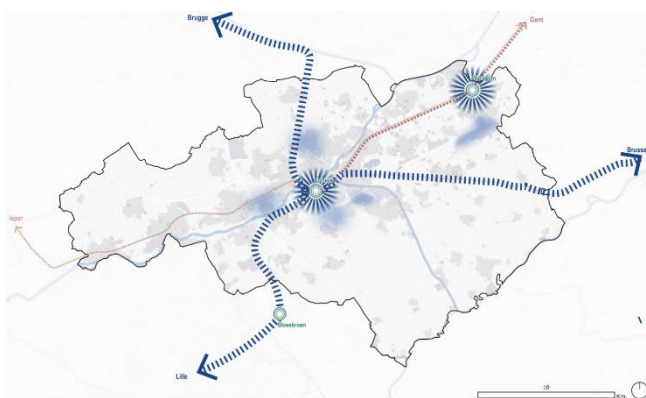
Ook de inrichting van private ruimte zal bijdragen tot het stimuleren van meer actieve verplaatsingen. Bijvoorbeeld: vlot toegankelijke en fietsenstallingen thuis, op het werk, bij diensten, aan de winkel,... , voorzieningen voor omkleden op het werk, aanwezigheid,...

OPENBAAR VERVOER

BOUWSTEEN OV1: Uitbouwen van frequent en snelle IC-treinen

Uitbouwen van snelle IC-verbindingen, die duidelijk zich onderscheiden van de tragere L-treinen, naar Brugge, Gent, Brussel en Lille. De relatie Kortrijk – Gent is op vandaag reeds een snelle en performante verbinding. De bouwsteen omvat de opwaardering van de assen:

- Kortrijk – Lille: verhogen frequentie van 1 naar 2 per uur. Optimalisatie aansluiting in station Kortrijk.
- Kortrijk – Brugge: snellere verbinding Kortrijk – Brugge door onderscheid tussen snelle IC-trein (1/u) met zeer beperkt aantal haltes en tragere L-treinen.
- Kortrijk – Oudenaarde: verhogen frequentie snelle IC-trein tussen Kortrijk, Oudenaarde en Brussel.



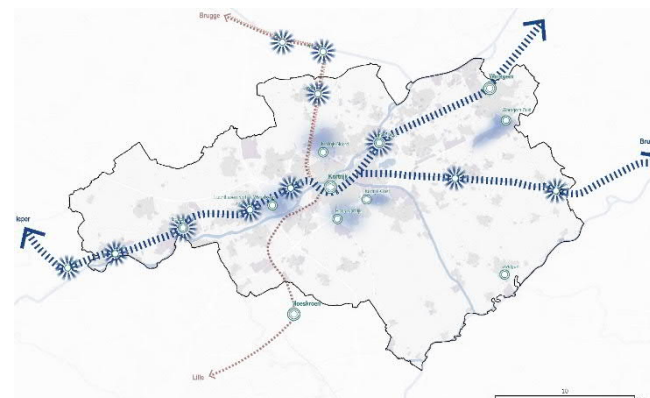
BOUWSTEEN OV2: Verhogen aanbod van L-treinen, waaronder uitbouw 'Lelie' met lichte en flexibele voertuigen

Vanuit elk station in de regio een bediening van **30 minuten naar Kortrijk** door combinatie IC- en L-treinen. Dit kan worden bekomen door het verbeteren van het netwerk van L-treinen, waarbij de omvorming van P-treinen naar volwaardige L-treinen de basis vormt.

- Verhogen frequentie op as Poperinge – Kortrijk van 1 naar 2 L-treinen per uur
- Verhogen frequentie op de as Kortrijk – Gent naar 1 trein per uur en naast de 2 IC-treinen. Het station Harelbeke wordt bediend aan 30' door haltering van 1 IC-trein.

- Koppelen van de L-trein Poperinge – Kortrijk met de L-trein Kortrijk – Gent: ontstaan van Leieas als dragende structuur
- Opwaarderen frequentie as Kortrijk – Oudenaarde van 1 naar 2 L-treinen per uur, een 30' bediening voor de stations Vichte en Anzegem.
- Kortrijk – Brugge: naast IC-trein voorzien van 2 L-treinen per uur die in alle haltes stopt, Heropening station Lendeledede als L-trein station.

Bouwsteen OV3: (Her-)openen bijkomende treinstations



Heropening station Lendeledede als L-trein station. Reeds lang gekende vraag binnen de VVR. Dit was een onderzoeksvraag binnen Rekovert.

Vanuit de werksessie is ook aangegeven om mogelijke bijkomende stations te bekijken. Dit is besproken met de NMBS, Volgende bijkomende voorstellen zijn niet weerhouden voor verder onderzoek. De NMBS geeft aan dat er voldoende afstand tussen 2 haltes moet zijn. Zelfs met meer flexibele voertuigen zal een korte afstand lijden tot zeer lage snelheden wat een negatieve impact heeft op het OV-potentieel. Volgende locaties zijn besproken als mogelijke voorstellen Daarnaast kan openen van treinstation in landelijke omgeving autoverkeer aantrekken.

- Wevelgem Vliegveld: niet wenselijk gezien het reistijdverlies, frequentie OV-bediening langsheen Leieas en zeer korte afstand met station Wevelgem en Bissegem.
- Desselgem: analoog gezien reistijdverlies, beperkt potentieel en korte afstand tot omliggende station en frequentie OV-bediening langsheen Leieas

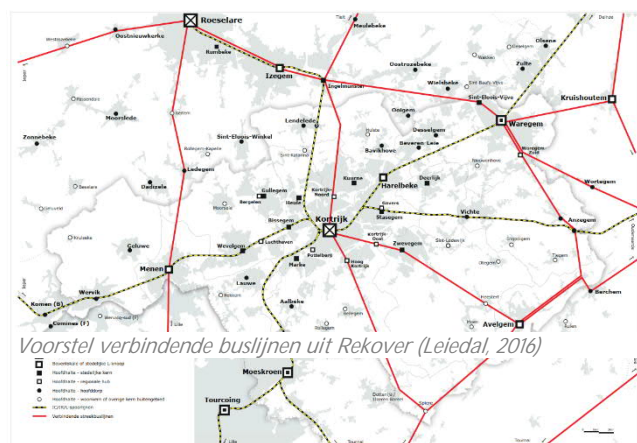
- Lauwe: niet wenselijk gezien nabijheid van station Wevelgem en niet gelegen in centrum. Openen treinstation in landelijke omgeving kan autoverkeer aantrekken.

BOUWSTEEN OV4: Uitrollen net van hoogwaardige verbindende buslijnen

Reeds in Rekovert was de uitbouw van een netwerk aan hoogwaardige snelle busverbindingen voor regionale verplaatsingen waar geen trein aanwezig is voorzien.

Dit netwerk uit Rekovert bestaat uit volgende lijnen. Voor lijnen met een bestaande bediening bestaat dit uit een opwaardering van de buslijn door een snellere en in vele gevallen meer frequente bediening.

- Waregem – Ingelmunster – Izegem – Roeselare via N382
- Waregem – Wortegem – Oudenaarde
- Waregem – Kruishoutem
- Kortrijk – Ingelmunster – Meulebeke – Tielt
- Kortrijk – Spiere – (koppeling naar Doornik met TEC)
- Avelgem – Spiere – (koppeling naar Doornik met TEC)
- Kortrijk – Zwevegem – Heestert – Avelgem
- Avelgem – Anzegem – Waregem
- Avelgem – Kerkhove – Berchem – Oudenaarde
- Menen – Ledegem – Beitem – Roeselare
- Roeselare – Beitem – Ledegem – Menen – Lille



Tijdens de werksessies rond OV zijn enkele suggesties naar voren gekomen voor aanpassingen en verfijningen van dit netwerk, waarbij inzichten opgedaan tijdens de opmaak van het OV-plan 2021 zijn meegenomen. Deze wijzigingen worden meegenomen als onderzoeksvragen bij de modeldoorrekeningen in het verkeersmodel

- Niet voorzien hoogwaardige verbindende buslijn Kortrijk- Spiere gezien eerder beperkte potentiëlen op deze as.
- Doorstreken van de lijn Avelgem – Spiere naar Mouskroen en verder de metrohaltes C.H. Dron in Tourcoing.
- Roeselare – Menen via N32 ipv via Ledegem
- Waregem – Ingelmunster – Izegem – Roeselare via Wielsbeke
- Waregem – Oudenaarde niet via Wortegem maar via Kruishoutem
- Avelgem – Berchem – Oudenaarde niet via Kerkhove maar via Ruien
- Snelle verbindende buslijn langsheen E403 Roeselare-Wevelgem-Mouskroen of Doornik (te bekijken welke route meeste mogelijkheden)

BOUWSTEEN OV5: Het uitrollen van (voor)stedelijke HOV-lijnen naar regionale ontwikkelingspolen



Vanuit Rekovert is de visie opgenomen voor de uitbouw van de HOV Kortrijk-Hoog-Kortrijk. Dit is een reeds lang bestaande vraag in de regio, waarvoor momenteel een studie lopende is voor de herinrichting van de N50 ifv de realisatie van deze HOV.

Volgende uitbreidingen van het HOV-net zijn opgenomen binnen de werkhypothese 2.

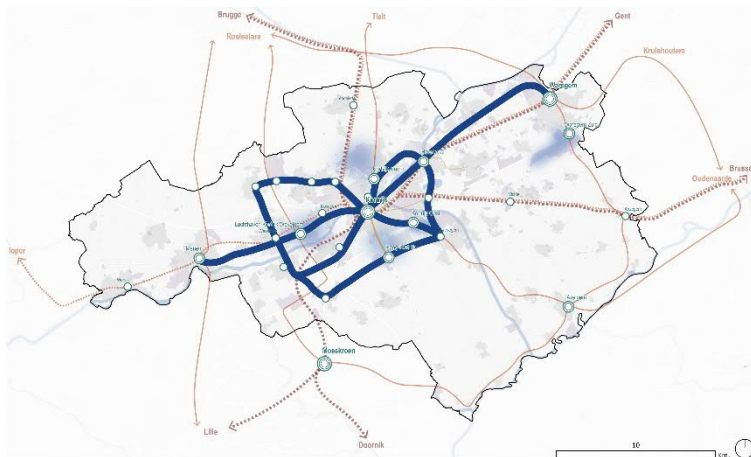
- Bekijken mogelijkheid doorstreken HOV naar Kortrijk-Oost. Zo wordt er een verbinding gemaakt tussen het station en de ontwikkelingspolen waar grootschalige ontwikkelingen zijn voorzien.
- De voorstadslijn Waregem – Kortrijk - Menen uitvoeren als HOV-lijn ipv voorstedelijke buslijn. Hierbij moet de haalbaarheid van een HOV-as op deze verbinding worden afgewogen. Deze HOV biedt samen met de L-trein een sterke complementaire

verbinding op de Leieas. Een mogelijke doortrekking tot aan het regionaal mobipunt aan ontwikkelingspool Waregem Zuid kan een opportuniteit zijn. de ontwikkelingspool Wevelgem-Zuid is gelegen op deze HOV-as.

Als onderzoeksvraag te bekijken op basis van de resultaten van de 2 werkhypotheses of verdere uitbreiding van het aanbod aan HOV naar de ontwikkelingspool Kortrijk-Noord potentie heeft.

BOUWSTEEN OV7: Uitbouwen voorstadsnet

- Een ontsluitend voorstadsnet die de kernen binnen deze stedelijke band ontsluit naar Kortrijk, evenals ontwikkelingspolen bedient, is uitgewerkt binnen Rekovert. Deze zogenaamde 'vlinderstructuur' wordt aangevuld met een voorstadslijn ter ondersteuning van de L-treinverbinding op de Leieas.
- Dit voorstadsnet biedt potenties voor het verbinden van de ontwikkelingspolen Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost via een tangentiële relatie met de stations Harelbeke en Wevelgem.



BOUWSTEEN OV8: Uitbouwen Metro Tourcoing als belangrijke knoop voor koppeling grensoverschrijdende netwerken

Het metrostation C.H. Dron in Tourcoing biedt belangrijke potenties voor het verknopen van het openbaar vervoersnetwerk over de grens heen. Zo kan een aansluiting worden voorzien tussen het Vlaamse openbaar vervoersnetwerk en het Franse netwerk. Deze halte is het eindstation van de metrolijn 2 van Lille.

Hierbij worden volgende suggesties gedaan vanuit de werkgroep:

- Hoogwaardige verbindende buslijn Avelgem – Spiere doortrekken naar Moeskroen - C. H. Dron
- Ontsluitende busbediening vanuit Menen doortrekken naar de metrohalte
- Een verbinding maken tussen Kortrijk – Hoog-Kortrijk en deze metrohalte. Na verder onderzoek is dit voorstel niet meegenomen in de werkhypothese gezien er geen geschikte route is gevonden op vlak van snelheid en potentieel.

BOUWSTEEN OV8: Verfijnen van de centrumbediening IN STEDEN

- Lokaal niveau: verkleinen maaswijdte in centra van steden
- verhogen centrumbediening via centrumbussen

BOUWSTEEN OV9: Verhogen frequentie aanvullend net

In Rekovert is er geen visie voorstel uitgewerkt van het ontsluitende net. Er werd vertrokken van de huidige buslijnen en onderzoeksvragen zijn geformuleerd. Uitgangspunt was het ontsluiten van hoofddorpen, woonkernen en overige kernen naar de IC-, IR- of L-knopen. Deze visie is in de werksessies behouden met de wens om het ontsluitende net alle kernen te laten ontsluiten en aan te laten aansluiten op een treinstation met minimaal 30' frequentie.

Daarnaast zijn bevindingen meegenomen uit de analyses van het OV-plan 2021 waaronder de nood tot het voorzien van tangentiële relaties op regionale schaal (vb. Lendeledé – Harelbeke). Evenals het combineren van een ontsluitende buslijn naast de snelle hoogwaardige verbindingen met enkel haltes in de kernen daar waar de potenties dit vereisen.

BOUWSTEEN OV10: Versterken VOM binnen blinde vlekken en uitwerken gebiedsdekkende bereikbaarheid met VOM

- Gebiedsdekkend VoM
- Voorzien van specifieke verbindingen voor verplaatsingen die moeilijk op te vangen zijn met klassiek openbaar vervoer, vb. werknemersvervoer, marktbusen,...

BOUWSTEEN OV11: OPTIMALISEREN DOELGROEPENVERVOER EN INTEGRATIE MET VOM

- In functie van een efficiënte inzet van middelen en om onnodige ritten te vermijden is het soms aangewezen om zowel open reizigers als doelgroep reizigers in één voertuig te laten reizen.

- Naast integratie met doelgroepenvervoer is het inzetten van de beschikbare voertuigen van bv. leerlingvervoer, gemeenten,... een mogelijke opportuniteit voor het maximaal inzetten van de beschikbare voertuigen in de regio.

BOUWSTEEN OV12: Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie

- Verbeteren van doorstroming busassen met grote potentie.
- Inzetten op goede concurrentiepositie tov wagen

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

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

Binnen de regio zijn hiervoor potenties op de assen

- Kortrijk – Roeselare
- Kortrijk – Menen
- Kortrijk – Oudenaarde

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

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

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN - Doortrekken metro Lille- Tourcoing naar Kortrijk

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

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

NIET WEERHOUDEN BOUWSTEEN – Waterbus/watertaxi

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

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

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

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

Waterbus eerder klasse K en Water taxi eerder klasse P

WEGENNET

BOUWSTEEN W1: Optimalisatie van het hoofdwegenet

De E17, E403 en A19 zijn geselecteerd binnen het hoofdwegenet. Om het mobiliteitssysteem vlot te laten werken in de Vervoerregio Kortrijk is een vlotte doorstroming op het hoofdwegenet noodzakelijk. Congestie manifesteert zich momenteel voornamelijk rond de grote verkeerswisselaars. Een betere verknoping tussen de E17 en de E403 en de R8 zijn hierbij aandachtspunten.

De bouwsteen omvat het inrichten van dit hoofdwegenet volgend de vastgelegde inrichtingsprincipes.

Volgende specifieke projecten worden hieronder gezien:

- Optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid: Met de opmaak van het GRUP K-R8 wordt het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost beoogd. Er werd vertrokken vanuit twee hoofdszenario's: zonder de sluiting van de zuidelijke ring R8 tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en met sluiting van de zuidelijke ring. De alternatieven voor het verbeteren van de weginfrastructuur, waaronder het alternatief waarbij de R8 wordt gesloten (op de reservatiestrook), zullen in het milieuonderzoek (plan-MER) onderzocht worden op hun milieueffecten en op vlak van leefbaarheid. Aan het eind van het planproces wordt het GRUP vastgelegd en zal een definitieve keuze worden gemaakt van de alternatieven. Een trechtering is voorzien in het proces.
- Optimalisatie verkeerswisselaar Aalbeke (E17xE403): verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Mogelijke oplossingsrichtingen moeten nog worden onderzocht. Afwerken noordelijke R8 op het segment tussen Kuurne en Harelbeke: De R8 is geselecteerd als een regionale weg. Het segment tussen Kuurne en Harelbeke is echter niet ingericht als 2x2 met middenberm en beperkte kruispunten en een ventweg in tegenstelling tot andere delen van de R8. Mogelijke oplossingsrichtingen worden nog onderzocht.
 - Optimalisatie van R8 binnen complex project KBK: Doortrekking R8 (op basis van voorkeursvariant 3 – ringtracé) ter hoogte van Harelbeke (inclusief de Paperclip).
 - Optimalisatie R8 ter hoogte van Kuurne wordt verder onderzocht buiten dit complex project.

Volgende projecten zijn in het Provinciaal strategisch verkeersmodel opgenomen als beslist beleid:

- Realisatie van de trompetaansluiting voor de verkeerswisselaar A19 x R8.
- Aanpassing complex E17xN382 in Waregem.

BOUWSTEEN W2: Optimalisatie van het dragend netwerk

Om bovenlokale verplaatsingen te faciliteren en om het hoofdwegenet te ondersteunen moet de rasterstructuur van het wegenet door de selectie van regionale en interlokale wegen verder verfijnd worden. Hierbij wordt gestreefd naar een verbeterde doorstroming, efficiënte afwikkeling, verkeersveilig gebruik en kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving.

Deze bouwsteen opvat twee deelprojecten:

Specifieke geplande projecten op het dragende wegenet:

In de vervoerregio Kortrijk zijn reeds verschillende projecten en studies lopende ter verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid. Enkele cruciale zijn

- Afwerken noordelijke R8 op het segment tussen Kuurne en Harelbeke: De R8 is geselecteerd als een regionale weg. Het segment tussen Kuurne en Harelbeke is echter niet ingericht als 2x2 met middenberm en beperkte kruispunten en een ventweg in tegenstelling tot andere delen van de R8. Mogelijke oplossingsrichtingen worden nog onderzocht.
- Optimalisatie doorstroming en veiligheid van de op- en afrittencomplexen van de R8 met de E17 (KR8). Met de opmaak van het GRUP K-R8 wordt het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost beoogd. Er werd vertrokken vanuit twee hoofdszenario's: zonder de sluiting van de zuidelijke ring R8 tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en met sluiting van de zuidelijke ring. De alternatieven voor het verbeteren van de weginfrastructuur, waaronder het alternatief waarbij de R8 wordt gesloten (op de reservatiestrook), zullen in het milieuonderzoek (plan-MER) onderzocht worden op hun milieueffecten en op vlak van leefbaarheid. Het is een geïntegreerd proces waarbij ook wordt ingezet op modal shift (met 50/50 als ambitieniveau binnen het plangebied) en ruimtelijke ontwikkelingen worden bijgestuurd.
- Optimalisatie van R8 ifv realisatie KBK
- Ontdubbeling van de N58 ter hoogte van de aansluiting met de A19
- Rondweg rond Anzegem (N382): de N382 is een belangrijke vrachtas binnen de vervoerregio. Rondweg als oplossing voor de druk op de leefbaarheid van de kern Anzegem langs de N382. Het Provinciale RUP is definitief vastgesteld in 23 november 2021.
- Omleidingsweg N8 Heestert/Moen. De Vlaamse regering heeft beslist te starten met de opmaak van een startnota voor een gewestelijk RUP Omleidingsweg

Volgende projecten zijn in het Provinciaal strategisch verkeersmodel opgenomen als beslist beleid:

- Verbeteren aansluiting van de N382 naar de E17 (DDI),
- Herinrichting kruispunt Belgiek in Deerlijk

Inrichten van het dragend wegennet volgens de inrichtingsprincipes

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

BOUWSTEEN W3: Vrijwaren van de bekomen interlokale mazen van doorgaand verkeer

De interlokale mazen die gevormd werden door het netwerk van hoofdwegen en dragende wegen mag niet doordringbaar zijn voor doorgaand verkeer (= verkeer zonder herkomst of bestemming in de maas).

- De boomstructuur van het lokale wegennet moet bestemmingsverkeer optimaal faciliteren;
- Binnen de mazen moeten de lokale wegen zo ingericht worden dat doorgaand verkeer bemoedlijkt wordt;
- Het gewenste gedrag zal ook afgedwongen kunnen worden adhv trajectcontroles, circulatiemaatregelen, knips, ... De uitwerking van deze interlokale mazen is een bevoegdheid van de gemeenten. Gezien de interlokale mazen de gemeentegrenzen overschrijdt is intergemeentelijk overleg hiervoor noodzakelijk;
- Vertaling naar routeringssoftware (GPS-systemen) => op hoger niveau op te nemen, maar regio kan wel ondersteunen door bijdrage in digitalisering en delen van data.

BOUWSTEEN W4: realisatie/validering/goedkeuring/handhaving van een regionaal gedragen vrachtrouten netwerk

Binnen RMP wordt werk gemaakt van een regionaal en interlokaal vrachtrouten netwerk.

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

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

- Abstractie gemaakt van landbouwverkeer en bevoorrading winkelcentra (lokale stromen)

De selectie van het VRN is niet het einde van het verhaal, maar het begin. Er moet op worden toegezien dat het effectief gevolgd wordt. Dit omhelst verschillende facetten:

- Onderling afstemmen van vrachtverboden, vrachtmilderende maatregelen, bebording en bewegwijzering in lijn met VRN. => rol VVR
- Aanleveren van relevante brondata voor verwerking in routeringssoftware (vb. Digitalisering lokale vrachtverboden,...) => rol VVR
- Vertaling van VRN naar routeringssoftware => rol voor hogere overheid
- Regionaal afgestemd handhavingsbeleid => rol VVR

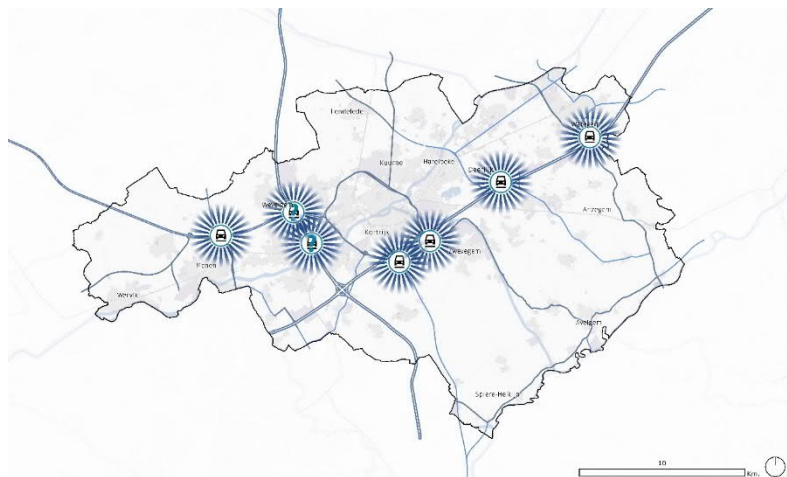
BOUWSTEEN W5: Een netwerk van deelwagens in een multimodaal bereikbare regio

Deel van particuliere wagens inwisselen voor deelauto's, hierdoor zullen mensen eerder nadenken vooraleer ze de auto nemen en op het openbaar domein komt meer ruimte vrij omdat minder parkeerplaats nodig is.

Verdeelpunten voor georganiseerde deelwagens worden afgestemd op potentieel gebruik en op de interlokale mazen. Daarnaast kan ingezet worden op zowel projecten van particulier autodelen, aanbieden van ritten, poolwagens bij bedrijven,

BOUWSTEEN W6: Uitbreiden van het bestaande aanbod aan carpoolparkings

Carpoolen meer stimuleren. Meer personen in minder wagens betekent minder ritten en minder uitstoot. Huidige netwerk aan carpoolparkings langs hoofdwegen nog verder uitbouwen door bestaande parkings uit te breiden en op reeds onderzochte locaties te ontwikkelen zoals aan de op- en afrit van de E403 te Wevelgem.



BOUWSTEEN W7: Verlagen maximumsnelheid op hoofdwegennet ter hoogte van dichtbebouwde zones

MOBIPUNTEN (HOPPINPUNTEN)

BOUWSTEEN MP -1: Uitbouwen van interregionale mobipunten: Kortrijk en Waregem

BOUWSTEEN MP-2: Uitbouwen van regionale mobipunten aan stations Menen en Harelbeke

BOUWSTEEN MP-3: Uitbouwen van regionale mobipunten ifv ontsluiting regionale ontwikkelingspolen

BOUWSTEEN MP-4: Uitbouwen van regionale P&R

BOUWSTEEN MP-5: uitbouwen van lokale mobipunten

BOUWSTEEN MP-6: uitbouwen van buurt mobipunten

BOUWSTEEN MP-7: Afstemmen van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen op de (regionale) mobipunten en omgekeerd

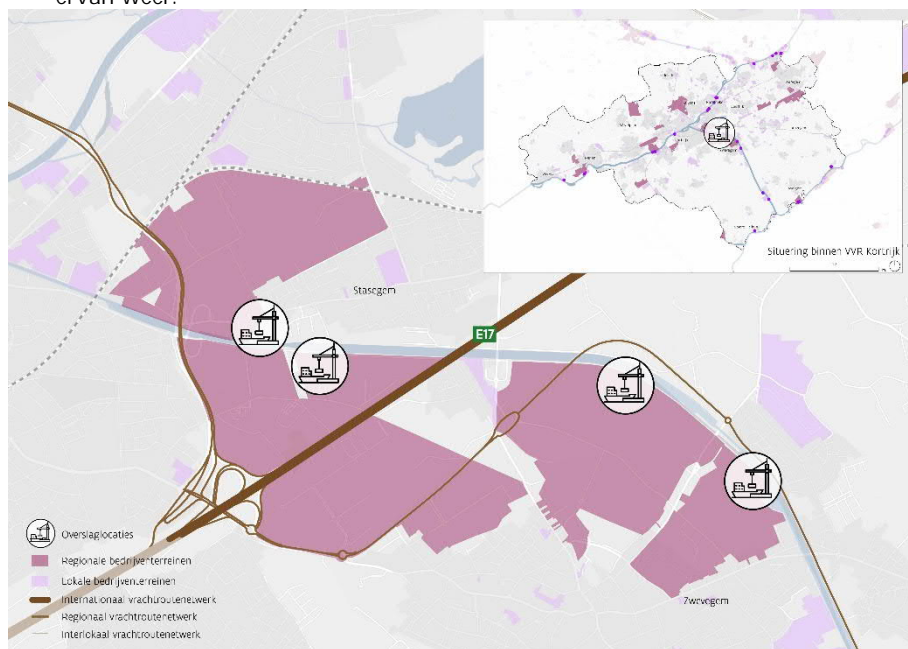
BOUWSTEEN MP-8: Verdichten in de omgeving van multimodale knooppunten (mobipunten)

LOGISTIEKE KNOPEN

BOUWSTEEN LK-1: Bestendigen bestaande logistieke knopen

BOUWSTEEN LK-2: ontwikkeling ROC(s) of SOC's langs KBK

- In het kader van het **complex project KBK** zijn de mogelijkheden voor de ontwikkeling van multimodale logistieke knopen langs dit kanaal reeds onderzocht. In die analyse is gekeken naar 9 mogelijk verder te ontwikkelen economische zones en 4 potentiële locaties voor overslagpunten. Volgende illustratie geeft de ligging ervan weer.

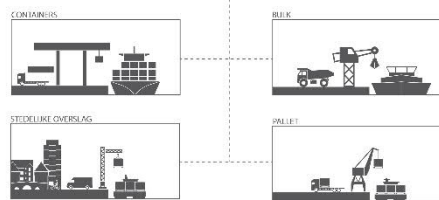
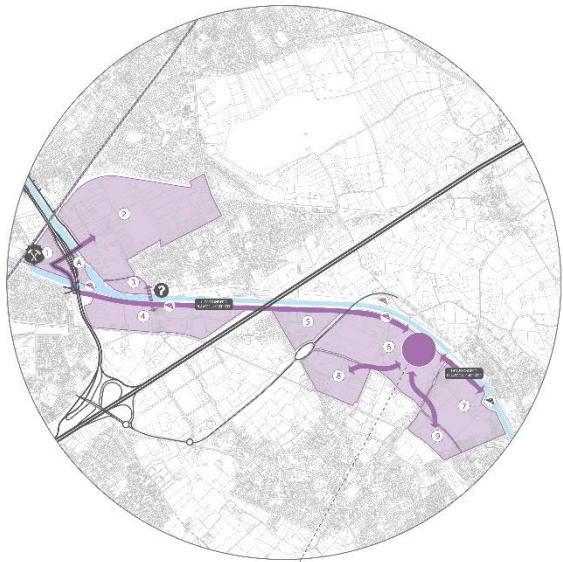


De analyse distilleerde **drie mogelijke scenario's** voor de ontwikkeling van één of meerdere van deze overslagpunten:

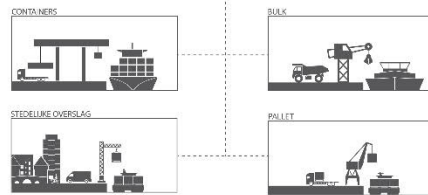
- Scenario 1: één centraal regionaal overslagcentrum (ROC) op zone 6 of 7
- Scenario 2: één centraal regionaal overslagcentrum op zone 3
- Scenario 3: een netwerk van specifieke overslagpunten:
 - Een specifiek overslagcentrum (SOC) voor bouwmaterialen in zone 4

- Een specifiek overslagcentrum gericht op zone 2
- Een specifiek overslagcentrum op zone 6 of 7 voor de overslag van paletten of containers
- Een insteekdok in zone 1 gericht op stedelijke distributie in geval gekozen wordt voor het ring- of bypasstracé van het kanaal.

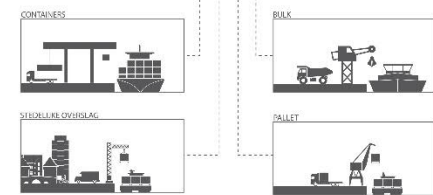
Een regionaal overslagcentrum is gericht op de overslag van verschillende type goederen voor bedrijven in een bredere regio, waar een specifiek overslagcentrum gericht is op de overslag van een heel specifiek type goederen (vb bouwmaterialen) of voor de watergebonden ontsluiting van een gericht terrein (vb zone 2).



Scenario 1



Scenario 2



Scenario 3

De studie onderzocht de potenties langs het KBK. De definitieve ontwikkelingsmogelijkheden zullen bepaald worden door de keuze voor een bepaald tracé voor het KBK. De analyse gaf verder mee:

- Dat er in elk scenario mogelijkheden zijn om een hub voor stadsdistributie te combineren met ROC's/ of SOC's. Zone 1 is daarvoor het meest aangewezen gezien de nabijheid tot de kernen van Kortrijk en Harelbeke.
- Dat enkel het ringtracé meteen gepaard gaat met de mogelijkheid om containers tot 3 lagen hoog te vervoeren via het KBK langs de Leiezijde (in alle scenario's en tracés kunnen schepen tot 3 containers hoog via de Schelde tot aan de brug Kraaibosstraat geraken. Er zijn daar echter geen overslagfaciliteiten voorzien). Indien men wenst om over het hele kanaal containers tot 3 lagen hoog te vervoeren, zullen bijkomend bruggen verhoogd moeten worden. Om de overslag van containers via de binnenvaart economisch haalbaar te maken, is 3-laagse containervaart een vereiste.
- De ontwikkeling van de multimodale logistieke knooppunten niet ten koste dient te gaan van andere inland terminals (RTW, AVCT en LAR). Sterker nog, er zou binnen de regio bijkomend ingezet kunnen worden op netwerkvorming en clustereffecten.
- Realisatie van de multimodale logistieke knopen wel gepaard moet gaan met extra aandacht voor de wegontsluiting. Zowel vanaf de overslagpunten naar de achterliggende bedrijvigheid langs beide oevers als naar het samengaan van vrachtverkeer met andere weggebruikers (vb. Fietsers).
- Het nuttig is om de noden en mogelijkheden van shared services te onderzoeken. Bij gedeelde diensten kan men denken aan gemeenschappelijke vrachtwagenparking voor verschillende bedrijvzones, gedeelde magazijnruimte, gedeelde kantoorruimtes voor ondersteunende diensten zoals bijvoorbeeld boekhouding, of rust- en restaurantruimte voor personeel en vrachtwagenchauffeurs. Het voorzien van een "shared service center en transporthub" kan tot aanzienlijke ruimte-efficiëntie leiden (tussen 10 en 30% ten opzichte van de klassieke inrichting van bedrijventerreinen).
- Potentieel voor ROC en containerterminal onderzocht (binnen complex project en op vraag POM):
 - Nabijheid RTW en AVCT maakt dat vooral ROC (bulk & paletten) interessant is. In andere gevallen kans op kannibalisatie van andere terminals, tenzij terminals samenwerken en elkaar versterken i.p.v. beconcurreren.
- Nabijheid tot Kortrijk maakt ook invulling als hub stadsdistributie mogelijk
 - Benodigde ruimte is relatief beperkt, dus combinatie met andere invullingen mogelijk
 - Ontsluiting richting Kortrijk (fiets en weg) belangrijk

BOUWSTEEN LK-4: verdere ontwikkelen regionale logistieke knopen (AVCT, RTW, LAR)

Als vervoerregio gaan we uit van de bestending van de bestaande terminals AVCT, RTW en LAR en hebben we geen bezwaar tegen de verdere ontwikkeling van RTW en LAR. De mogelijkheden hiervoor zijn nog te bekijken, rekening houdende met o.a. de ruimtelijke component en de impact op de leefbaarheid. De ontsluiting van AVCT drukt echter op de verkeersleefbaarheid (en -veiligheid) in de omgeving van Avelgem en Zwevegem. Bij eventuele uitbreidingsplannen voor de terminal dient de impact voor de omwonenden dan ook uitgebreid onderzocht te worden.

- Verschillende pistes mogelijk:
- Uitbreiding op huidige site (aanpalende terreinen zijn vrijgekomen)
- Satelliet langs KBK (vraagt dubbele investeringen)

Uitbreiden LAR

- Spoorverlenging van 400 naar 700m
- Maakt groei terminal en daarmee toenemend spoorpotentieel voor de regio mogelijk

BOUWSTEEN LK-5: Samenwerking knooppunten om tot synchromodaal systeem te komen

- LAR en RTW hebben momenteel zelfde uitbater, maar concessie loopt binnenkort af (timing na te kijken)
- Zelfde uitbating maakt dat er vlot geschakeld kan worden tussen modi, want geen concurrenten van elkaar.
- Om maximale modal shift te bereiken deze vorm van samenwerking ook stimuleren over uitbaters heen. Ook over regiogrenzen kijken (RTR).
- Verschillende invullingen denkbaar:
- Specialisatie knopen ifv specifieke product- of doelgroepen (vb. Reefercontainers op RTW (nakijken?), bulk via RTR,...)
- Afspraken rond indeling werkingsgebied: er is voldoende vracht voor iedereen => verdeling op basis van nabijheid voorkomt overbodige voor- en natrajecten over de weg
- Belangrijk: te onderzoeken wat er juridisch haalbaar is! Het is niet de bedoeling om marktvervalsing te organiseren (monopolies & oligopolies). De insteek is het realiseren van een optimaal logistiek systeem binnen de vervoerregio door een centrale regie. Mogelijk is het nodig om een samenwerkingsverband op te zetten waarin een overheid een minimumbelang kan hebben om toezicht te houden, zodat marktvervalsing voorkomen wordt.

ALGEMENE BOUWSTENEN MOBILITEITSNETWERKEN

BOUWSTEEN M-1 UITBOUWEN INNOVATIEVE MOBILITEITSSYSTEMEN

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

De motor van technologische ontwikkelingen is niet te stoppen en zorgt voor een tsunami van veranderingen. De regio wil **ruimte bieden voor experimenten** die nadien, al dan niet bijgestuurd, verder kunnen opgeschaald worden. De komende jaren zal duidelijk worden wat op dit vlak allemaal mogelijk is

Op vandaag zijn reeds vele innovatieve oplossingen op de markt met potenties voor de regio. Hierbij denken we aan concepten zoals de fietsbus, geautomatiseerd fietsparkeren (vb. Feetzdock), parkeersystemen zoals Parkeagle cargobike, autonome shuttles. Naast inzetten op innovatie voor personenmobiliteit biedt de regio, door de combinatie van de bedrijvigheid binnen de vervoerregio, de daaraan gekoppelde ondernemersmentaliteit en de sterke multimodale netwerken, de ideale omgeving om innovatieve vrachtconcepten te ontwikkelen, testen of verder tot wasdom te brengen Dit vooral binnen de binnenvaart. Ter inspiratie denken we aan de Zulu's⁶, Watertruck⁷, besturing van binnenvaartschepen vanop afstand, emissieloze schepen, de introductie van melkronde langs het binnenvaartnetwerk,...

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

Op vlak van vervoersaanbod duiken naast De Lijn en NMBS ook heel wat private vervoersaanbieders op en vormen zich coöperatieven voor **deelmobiliteit**. De markt van **aanbieders van MaaS** (mobility-as-a-service) en -platformen is zich nog volop aan het ontwikkelen. Dit betekent dat de rol van de overheid wijzigt. Zij is in de eerste plaats faciliterend om innovaties vanuit de markt die bijdragen aan de beoogde doelstellingen mogelijk te maken en te stimuleren. Om een wildgroei aan geprivatiseerde systemen te vermijden waardoor gebruikers door de bomen het bos niet meer terugvinden, zal de

⁶ catamaran-binnenvaartschepen die zich op gelijke hoogte van de kaaimuur kunnen zetten

overheid daarnaast ook een belangrijke kaderstellende rol moeten opnemen. Om dit gecoördineerd te laten verlopen, gebeurt dit best op niveau van Vlaanderen en/of het niveau van de vervoerregio. Hierbij zal het garanderen van een aantrekkelijke en vlotte reiservaring een belangrijk aandachtspunt zijn.

Deelsystemen worden geleidelijk aan een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem. Hierbij wordt ingezet op diverse vormen van systemen die de verschillende types van gebruikers kunnen aanspreken, vb. elektrische deelwagens, (elektrische) deelfietsen, bakfietsen, private deelwagens, steps,...Laat de regio een voorloper zijn op dit type van projecten.

BOUWSTEEN M-2: Aanbod private en publieke mobiliteitsdiensten zo laagdrempelig mogelijk maken

De duurzame vervoersmodi moeten zo eenvoudig mogelijk ter beschikking worden gebracht aan de gebruikers.

De vervoerregio wenst verdere stappen te nemen voor een doorgedreven ticket- en tariefintegratie tussen de betrokken mobiliteitsaanbieders. Die bieden vandaag immers allen verscheidene vervoerbewijzen aan met een ander tarief per afgelegde kilometer of tijdsspanne. Het streefdoel daarbij is dat de gebruiker de volledige verplaatsing kan maken met één vervoerbewijs, ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoer- of deelsystemen er gebruikt worden bij de verplaatsing Hierbij is ook afstemming met de Waalse en Franse vervoersmaatschappijen aangewezen. De grens mag geen hindernis zijn voor de verplaatsing met de fiets, deelsystemen of het openbaar vervoer.

Daarnaast moeten de benodigde informatie eenvoudig bij de gebruiker geraken, ook voor wie minder handig is met de nieuwe technologische innovaties. Gecombineerde tickets moeten vlot kunnen worden aangekocht aan een aanvaardbare prijs en gebruikers kunnen worden gestimuleerd door het voorzien van combi-tickets voor bv. evenementen.

BOUWSTEEN M-3 Vergroenen voertuigenpark

⁷ een concept van binnenvaartschepen waarbij kleinere laadbakken aan elkaar gekoppeld kunnen worden of apart kunnen varen en zo aanpasbaar zijn aan de grootte van de waterweg

Inzetten op vergroening voertuigenpark is voor alle voertuigcategorieën belangrijk: personenwagens, bestelwagens, scheepvaart, spoor (waar er nog diesels rijden), vrachtwagens, twee- en driewielers, taxi's, deelsystemen,...

Vanaf 2025 gebeurt de distributie in de stadscentra enkel nog met hybride, elektrische en waterstofvoertuigen, waarbij in de stadskernen louter emissieloos gereden (Vlaamse doelstelling). Ook in het openbaar vervoer worden stappen genomen om het voertuigenpark van De Lijn en de pachters te vergroenen.

Maar focus mag niet enkel liggen op elektrische voertuigen (cruciaal voor lange termijn – vb CNG, waterstof) Ook op kortere termijn maatregelen mogelijk (ontraden dieselvekeer)

BOUWSTEEN M-4 Stimuleren gebruik milieuvriendelijke voertuigen door netwerk aan laadvoorzieningen

De shift naar meer milieuvriendelijke voertuigen wordt in de regio ondersteund door het voorzien van een performant netwerk aan laadvoorzieningen die volgens het STO(e)P-principe op een aantrekkelijke locatie worden voorzien nabij de attractiepolen. Er moet worden ingezet in het voorzien van toegankelijke, veilige en gebruiksvriendelijke laadvoorzieningen in de regio. Dit zowel voor personenwagens, deelvoertuigen als vrachtvervoer. Ook hier niet enkel focus op elektrische voertuigen, we denken ook aan voldoende Dat kan door voldoende CNG- en waterstoftankstations.

BOUWSTEEN M-5 Lage emissiezone in de grootste stedelijke kernen

- Het weren van meer vervuilende voertuigen binnen stedelijke centra kan mede mogelijk gemaakt worden door het invoeren van een LEZ. Het gebruik van meer vervuilende auto's kan zo sneller afzwakken en het gebruik van minder vervuilende wagens wordt gestimuleerd.
- Een lage-emissiezone (LEZ) is een afgebakend gebied waarin bepaalde voertuigen niet binnen mogen, of slechts onder bepaalde voorwaarden, omdat ze te veel schadelijke stoffen uitstoten.
- Vanuit de doelstelling 'verkeersleefbaar' is de mogelijkheid van een LEZ-zone opgekomen als mogelijke bouwsteen.
- Gemeentelijke bevoegdheid – VVR kan afstemmen en sensibiliseren
- Verder te onderzoeken of de invoering een impact zou hebben op de aanwezige uitlaatgassen in de dichtbebouwde zones.

BOUWSTEEN M-6: Aandacht voor impact op lucht en geluid bij aanleg infrastructuur en langsheen gekende knelpunten op het spoor- en wegennet

Denk hierbij aan, voorzien geluidswerende maatregelen zoals afscherming, type wegbedekking, uitbreiden groenvoorzieningen en nog zo veel meer.

BOUWSTEEN M-7: Diensten dicht bij de mensen brengen door mobiele dienstverlening

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

BIJLAGE 3 : MOVEMETER

WAT KAN DE MOVEMETER

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

Auto

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

Fiets

- Nieuwe fietsroute aanmaken
- Snelheid op corridorniveau verhogen

Openbaar vervoer

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

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

De MOVEmeter geeft telkens het effect van de doorgerekende maatregelen weer als het verschil ten opzichte van de vorige doorrekening. Bij de eerste doorrekening is dit het verschil ten opzichte van de nulreferentie. Neemt men een maatregel waardoor erop bijvoorbeeld de E17 meer verkeer komt dan kleurt de E17 rood. Neemt men in de volgende doorrekening een andere maatregel waardoor het effect van de vorige maatregel op de E17 tenietgedaan wordt, dan kleurt de E17 groen, omdat ten opzichte van de vorige doorrekening er minder verkeer op de E40 zit. Wanneer een as niet rood of groen kleurt,

betekent dit dus dat er geen verandering is ten opzichte van de vorige doorrekening (er kan dus wel steeds een verandering zijn ten opzichte van het nulscenario, afhankelijk van de vorige doorrekeningen).

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

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

De MOVEmeter is een analysetool om snel beleidsopties te verkennen. Het baseert zich op de gegevens van het provinciaal verkeersmodel (3.7.1) en de synthetische vrachtwagenmatrices uit het vrachtmodel Vlaanderen versie 4.1.1.

LEGENDES

Wegvalintensiteiten

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

Geen kleur = verwaarloosbaar effect.

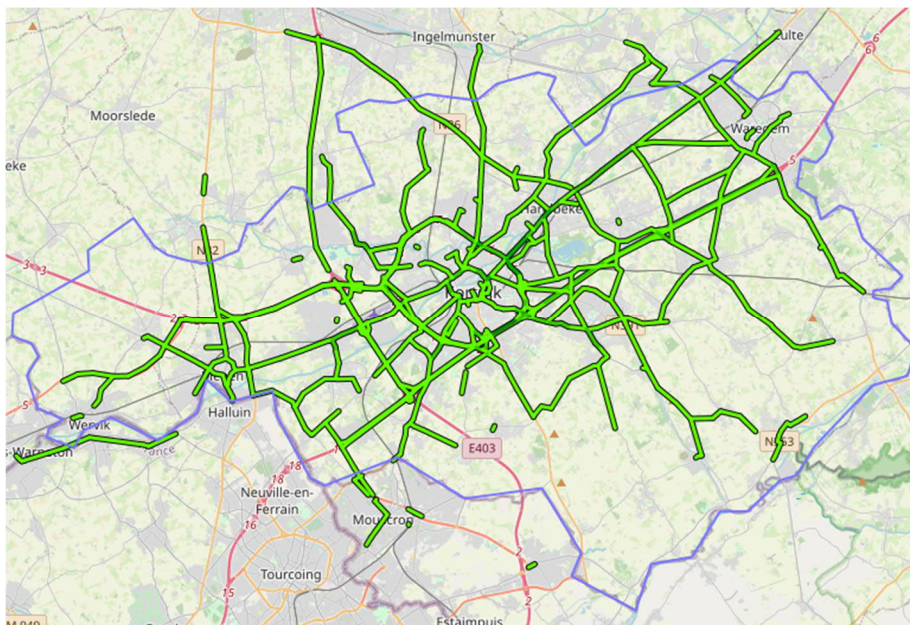


DOORREKENINGEN BOUWSTENEN FIETS

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

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

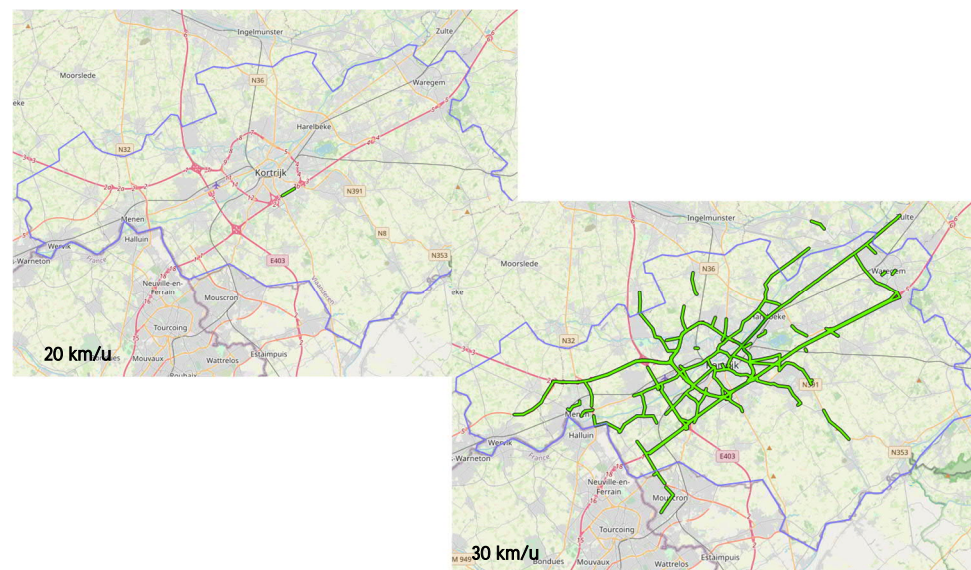
Hiervoor wordt in de doorrekening een modelsnelheid voor fietssnelwegen om een effect van verbetering echt te kunnen gaan zien op kaart In de MOVEmeter wordt



Belangrijkste conclusies:

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

Deze conclusies gaan uit van zeer ambitieuze fietssnelheden van 30 km/h op de fietssnelwegen. Inzetten op een goede doorstroming is dus zeer belangrijk. Volgende kaarten geven het verschil weer van een doorrekening van enkel bouwsteen F1 aan respectievelijk 20 en 30 km/u. Inzetten op een goede doorstroming is dus cruciaal voor de concurrentie met de wagen aan te gaan.



DOORREKENINGEN BOUWSTENEN OV

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

Belangrijkste conclusies:

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

DOORREKENINGEN BOUWSTENEN AUTO

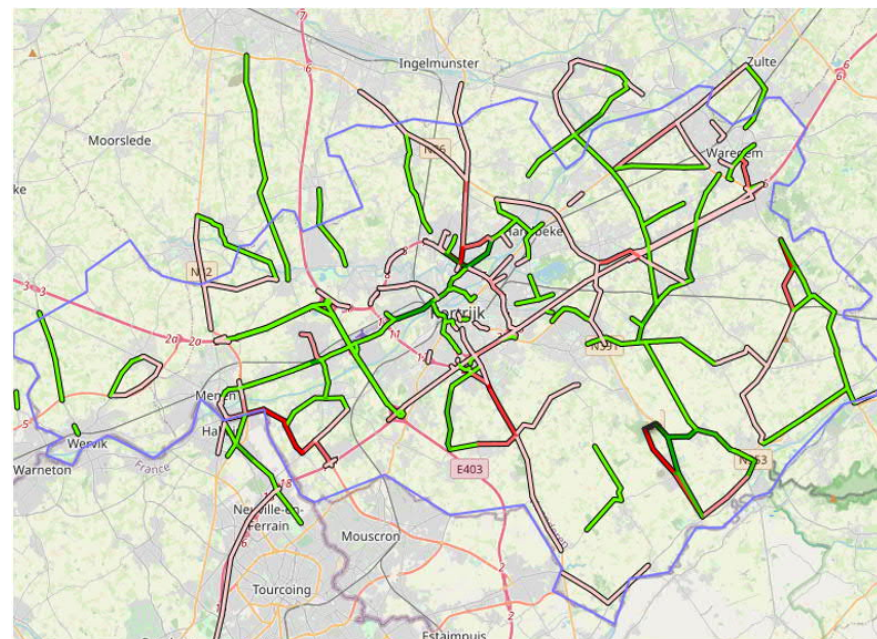
De bouwstenen wegennet zijn trapsgewijs doorgerekend. Volgende combinatie aan bouwstenen is doorgerekend:

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

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

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

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



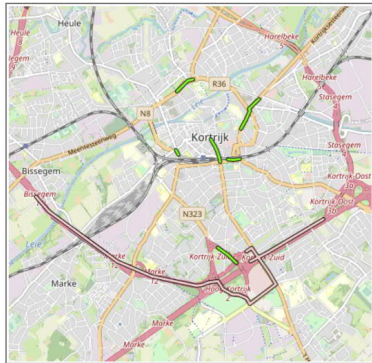
Belangrijkste conclusies:

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

DOORREKENINGEN MOGELIJKE LOCATIES P&R

Volgende P&R locaties zijn doorgerekend:

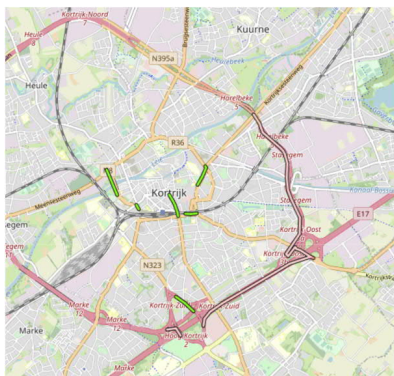
P+R Hoog Kortrijk



Belangrijkste conclusies:

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

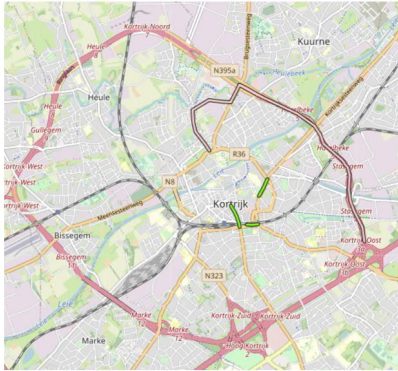
P+R Kortrijk-Oost



Belangrijkste conclusies:

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

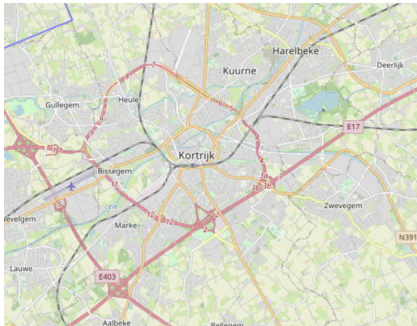
P+R Kortrijk-Noord



Belangrijkste conclusies:

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

P&R Wevelgem en Zwevegem



Belangrijkste conclusies:

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

BIJLAGE 4: ONDERBOUWING KEUZES VOOR WERKHYPOTHESES WEGENCATEGORISERING EN VRACHTROUTENETWERK

SELECTIEMETHODIEK WEGENCATEGORISERING REGIONALE EN INTERREGIONALE WEGEN

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

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

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

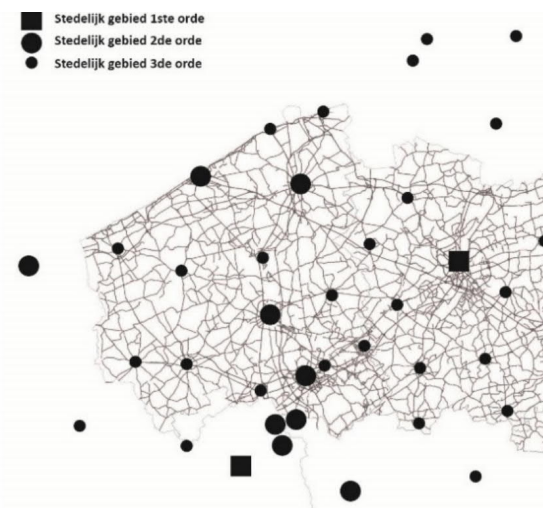
- Top-Down: eerst volgen we de aangereikte beslissingsboom voor de indeling van de categorieën om tot een eerste aanzet en structuur te komen. Deze wordt afgetoetst aan het voorstel van regionale wegen uit de studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet'.
- Bottom Up: daarna gaan we aan de slag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

Top Down obv beslissingsboom studie:

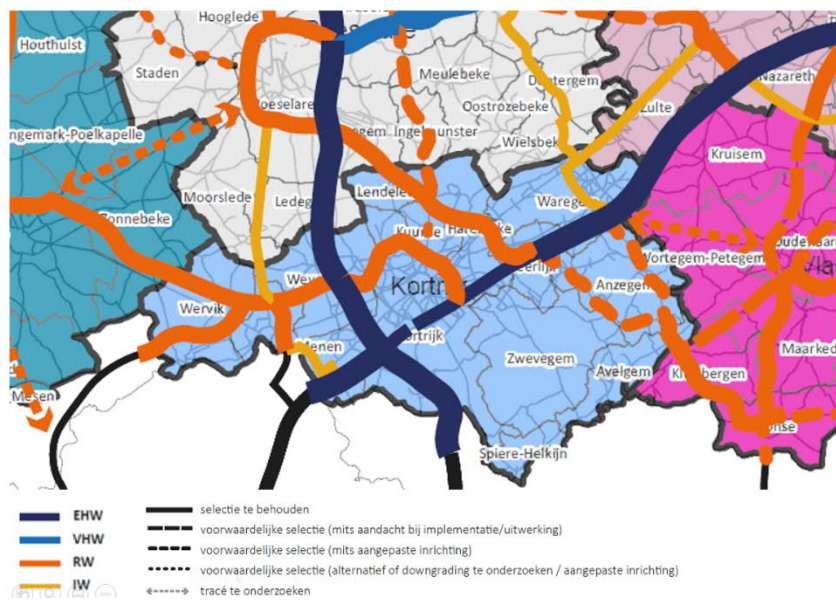
Via de beslissingsboom wordt uitgegaan van volgende criteria voor de selectie van de regionale wegen wegennet: Er is geen specifieke selectie van interregionale wegen, maar voorstellen van interlokale wegen kunnen het resultaat zijn bij de toepassing van de beslissingsboom.

De regionale wegen worden geselecteerd op basis van volgende criteria:

- Verbinden steden van 1^{ste} en 3^{de}, van 2^{de} en 3^{de} en tussen 3^{de} orde onderling
- Omrijfactor via Hoofdwegen >1,3
- Minimaal 1 bijkomend basis criterium: Overwegend regionaal verkeer (60%, 20-40km), meer dan 500 vrachtwagens/etmaal of >10% vrachtverkeer

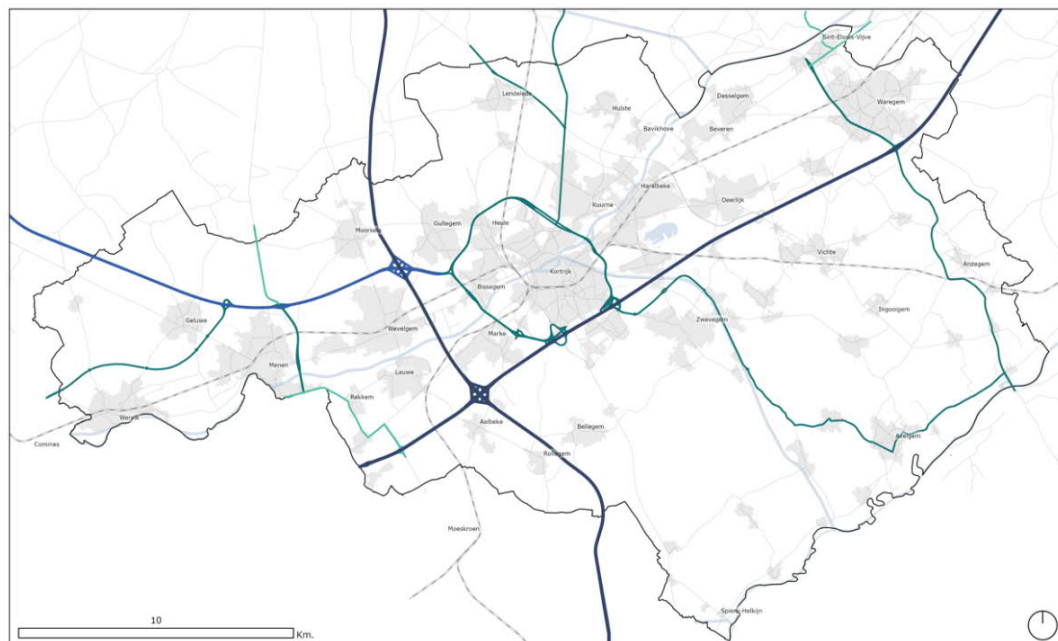


Daarnaast geeft de studie een voorstel van selectie op basis van deze criteria. Onderstaande kaarten geven het voorstel van selectie uit de studie weer, evenals de toepassing van de beslissingsboom voor de VVR Kortrijk. Op de volgende pagina wordt een overzicht gegeven van de selectie van de routes obv de beslissingsboom:



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

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



Voorstel selectie obv toepassing beslissingboom vanuit vervoerregio.

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

Europese Hoofdweg (cfr selectie Vlaanderen)

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

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

Vlaamse Hoofdweg (cfr selectie Vlaanderen)

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

Regionale weg

- R8: regionale weg
→ verbinding van stedelijk gebied 2^e (Kortrijk) naar 3^e (omliggende steden) orde en voldaan aan 2 randvoorwaarden (regionaal verkeer en >500 vrachtwagens per etmaal)
- N58 van Wervik (N58) richting Armentières: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Menen-Armentières) en voldaan aan alle randvoorwaarden (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal en >10% vrachtverkeer)
- N32 van Menen (A19) richting Tourcoing: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Lille) en 3^e (Menen) orde en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)
- N391/N8 van Kortrijk (R8) naar Avelgem en Kluisbergen, richting Ronse/Oudenaarde: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Kortrijk) en 3^e orde (Ronse/Oudenaarde)) en voldaan aan 2 randvoorwaarden (regionaal verkeer en >500 vrachtwagens per etmaal)
- N382 van Waregem (E17) naar N43, richting Tielt: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Waregem-Tielt) en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)
- N382/N36 van Waregem (E17) naar Kerkhove (N8) richting Ronse/Oudenaarde: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Waregem-Ronse/Oudenaarde) en voldaan aan 2 randvoorwaarden (regionaal verkeer en >500 vrachtwagens per etmaal)

- N50 van Kortrijk (R8) naar Tielt
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Kortrijk) en 3^e (Tielt) orde en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)
- N36 van Roeselare/Izegem naar Harelbeke (N50) richting Kortrijk: regionale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Roeselare) en 3^e (Harelbeke) orde en voldaan aan 1 randvoorwaarde (>500 vrachtwagens per etmaal)

Interlokale weg

- N32 van Menen (A19) naar Roeselare: interlokale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Roeselare) en 3^e (Menen) orde en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)
- N366/N58 van Menen (N32) richting Moeskroen: interlokale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 2^e (Moeskroen) en 3^e (Menen) orde en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)
- N43 van Waregem (N382) naar Deinze: interlokale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Waregem-Deinze) en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)
- N327 van Waregem (N43) naar Tielt: interlokale weg
→ verbinding stedelijke gebieden 3^e orde (Waregem-Tielt) en niet voldaan aan een bijkomende randvoorwaarde (regionaal verkeer, >500 vrachtwagens per etmaal of >10% vrachtverkeer)

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

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

Bijkomende criteria regionale wegen en methodiek interlokale wegen

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

Verfijning regionale wegen:

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

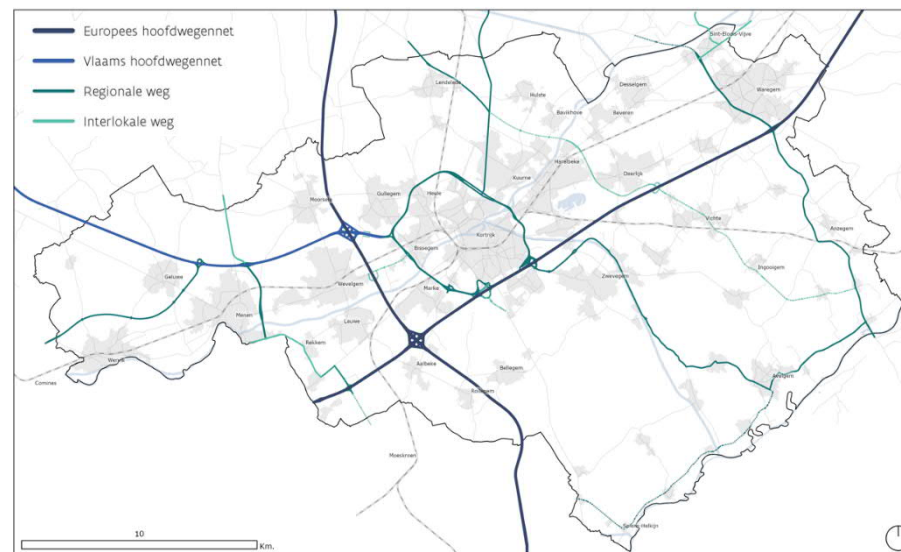
Methodiek verfijning dragend wegennet met interlokale wegen:

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

Hierbij wordt bij elke selectie uitgegaan van volgende aannames:

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

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



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

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

BASIS VRACHTROUTENENETWERK

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

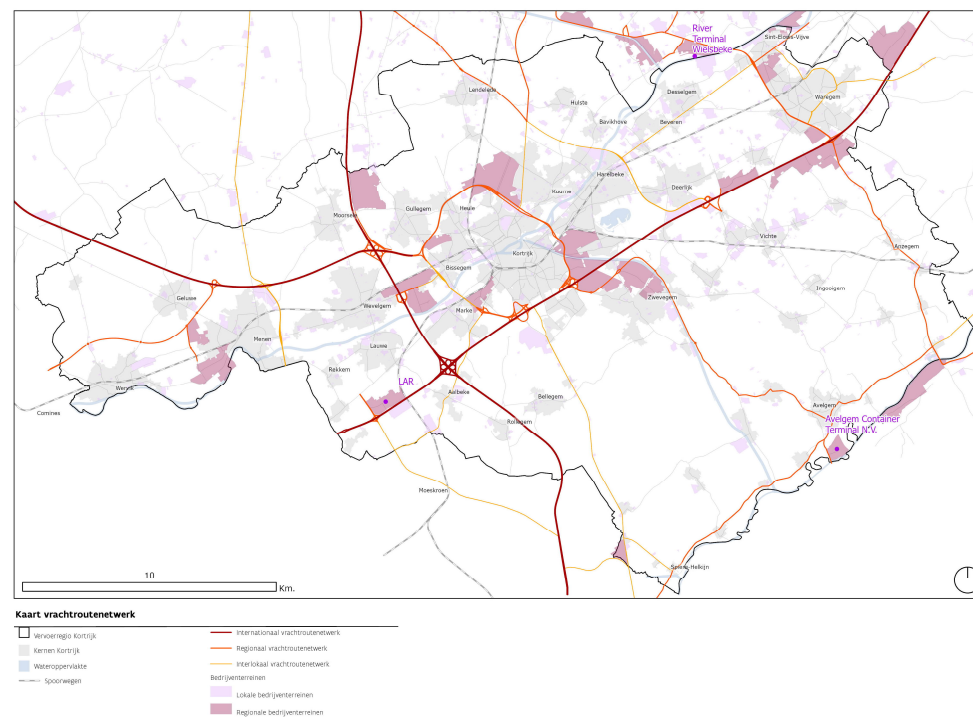
Sinds de opmaak van de methodiek in 2010 is het project lange tijd 'on hold' gezet. Binnen het kader van de vervoerregio's zou het vrachtroutenetwerk verder uitgewerkt en geïmplementeerd kunnen worden.

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

Voor de indeling van de routes wordt uitgegaan van volgende:

- **Hoofdvrachtroutenetwerk (internationaal vrachtroutenetwerk in voorstel Leiedal):** vormt de basis van het VRN. Het verbindt (inter)nationale poorten en attractiezones met elkaar. Basisraster.
- **Regionaal VRN:** Ontsluit de attractiepolen van regionaal belang richting het hoofdvrachtroutenetwerk en maakt waar nodig connecties binnen het hoofdvrachtroutenetwerk om te grote omrijfactoren te voorkomen (vb. selectie N8/N353/N382). De focus ligt op het vervolledigen (en robuuster maken) van het hoofdvrachtroutenetwerk (doorgaand verkeer op bovenregionaal niveau) en het ontsluiten van de regionale bedrijvigheid (bestemmingsverkeer op regionaal niveau).
- **Aanrijroutes (nog interregionaal vrachtroutenetwerk in voorstel Leiedal):** Hebben tot doel de basis te vormen waarop lokale bedrijvigheid kan aantakken en ontsluiten richting het hoger VRN. De routes lopen over gemeentegrenzen heen. Doorgaand verkeer op lokaal niveau is dan ook toegestaan. Op (boven)regionaal niveau wenst het geen doorgaand verkeer te faciliteren. (=> nadenken over mogelijkheden om gebruik van doorgaand verkeer op regionaal niveau te ontraden vb. ANPR-camera's, controle adhv OBU-data?,...)
- **Lokale VRN:** aan te duiden door de lokale overheden. Ontsluiten de lokale bedrijvigheid richting hoger VRN. Enkel herkomst- of bestemmingsverkeer is hier welkom.

..



Voorstel selectie vrachtroutenetwerk waarop verder wordt gewerkt(Leiedal).

Verfijning van de selectie met gemeenten, lokale en bovenlokale actoren

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

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

N8 tussen N32 (Menen) – A403 (Wevelgem)

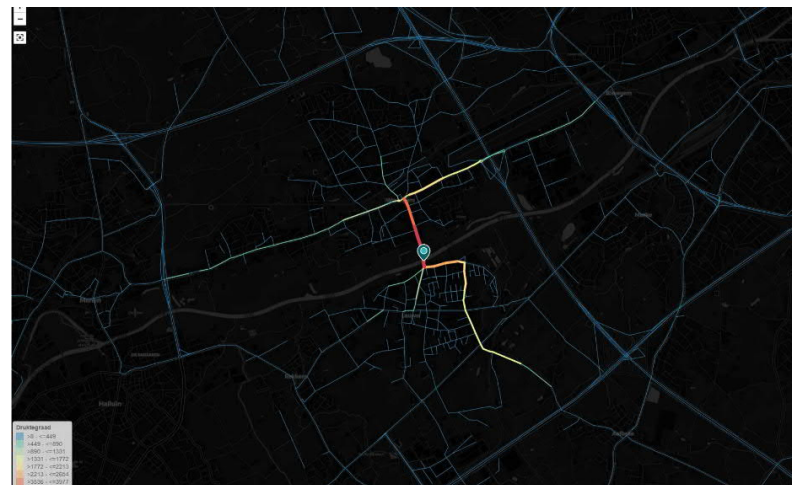
Niet geselecteerd in VRN, wel in bestaande WC, niet in voorstel WC (Wevelgem – Menen op minder dan 10 km → gezien als lokaal verkeer)

Werkgroep kan zich vinden in niet selectie van dit deel van de N8 in beide netwerken. Doorgaand verkeer is hier niet gewenst. Dit betekent niet dat er geen vrachtverkeer zal zijn gezien de vele winkels en bedrijven op deze as. Vrachtverkeer dat aan de bedrijven of winkels levert is echter lokaal verkeer.

As Lauwestraat - Wevelgemstraat – Larstraat - Dronckaertstraat

De gemeentes geven een problematiek van sluipverkeer voor vrachtwagens aan.

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



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

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

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

N43 tussen R8 – N58 (thv Paradijs)

Geselecteerd in VRN als interregionale weg, wel in bestaande WC (secundaire weg), niet in voorstel WC

De werkgroep geeft aan dat doorgaand verkeer niet gewenst is op deze as. De route heeft wel een verzamelende functie voor de lokale bedrijvigheid. Conclusie: selecteren als aanrijroute – niet in WC.

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

N50 tussen R8 – Wallonië

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

De N50 is niet geselecteerd in het voorstel gezien Spiere, Helkijn en Kooigem minder dan 1500 inwoners hebben. Deze regio wordt gekenmerkt door zeer verspreide bebouwing in meerdere kernen. De combinatie van deze kernen verantwoordt de selectie van een interlokale route tussen Spiere en Kortrijk langsheen de N50

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

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

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

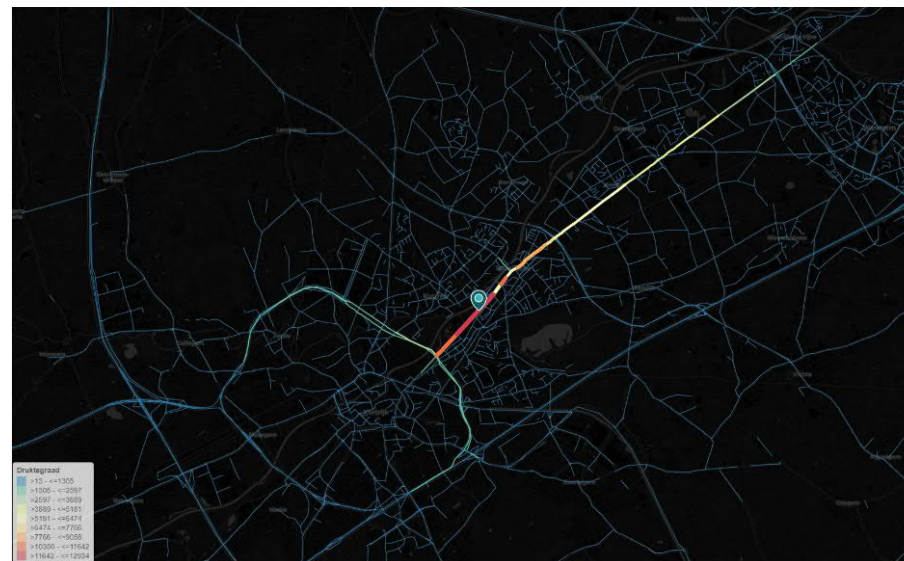
Aansluiting vanuit AVCT en kernen Avelgem en Spiere-Helkijn naar E403 moet afgestemd worden met de bevoegde instanties in Frankrijk. Voorlopig route via N353 geselecteerd als regionaal (WV en VRN) en N311 als interlokaal/aanrijroute. Voor de ontsluiting van de bedrijvigheid tussen landsgrens en Pecq is route via N50 en N311 geselecteerd als interlokale route/aanrijroute. Dit is cfr. de selectie in het VRN op de kaart van Leiedal. Ook af te stemmen.

N43 tussen R8 – N36 (Harelbeke)

Niet geselecteerd in VRN, secundaire weg in bestaande WC, niet in voorstel WC

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

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



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

N43: N36 (Harelbeke) – N382 (Waregem)

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

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

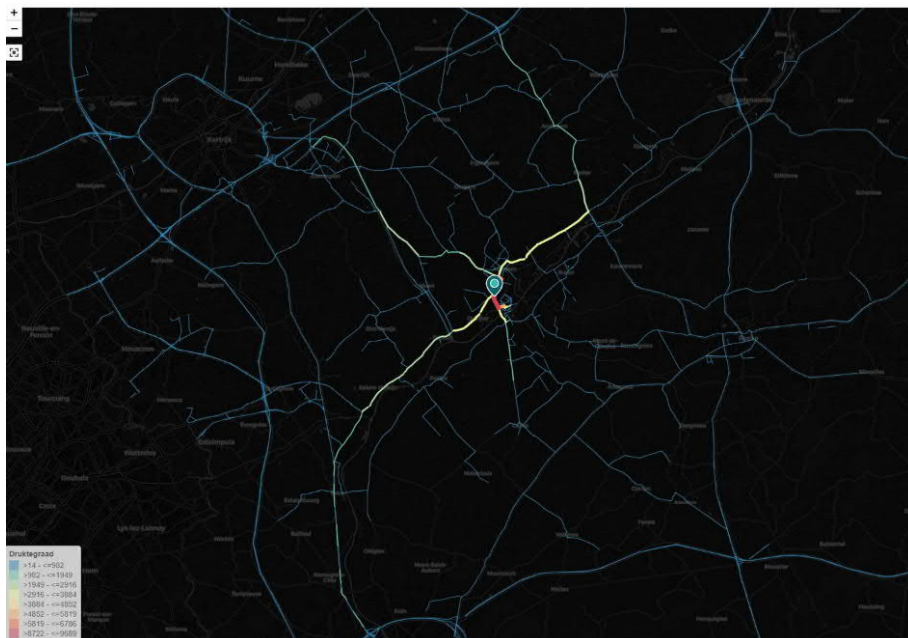
De as heeft echter wel een belangrijke functie voor de ontsluiting van lokale bedrijvigheid. De werkgroep geeft aan dat vrachtverkeer op deze as eerder ifv lokale bedrijvigheid is gewenst. Conclusie: niet opnemen in wegencategorisering. Wel behouden als aanrijroute in VRN. Dit betekent niet dat doorgaand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

N391A tussen N353 – Wallonië ifv ontsluiting AVCT

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

Is ontsluitingsweg voor AVCT (regionale pool) is in het VRN een regionale route voorzien tot aan AVCT. De werkgroep geeft aan geen meerwaarde te zien in selectie als

verbindende as in de WC. Dit is echter af te stemmen met Wallonië. Wallonië heeft een vrachtverbod ingesteld (SLA geeft echter wel gebruik aan door vrachtwagens). Waardoor rondgereden moet worden, met hinder in kernen op Vlaams grondgebied (vb. Spiere) tot gevolg.



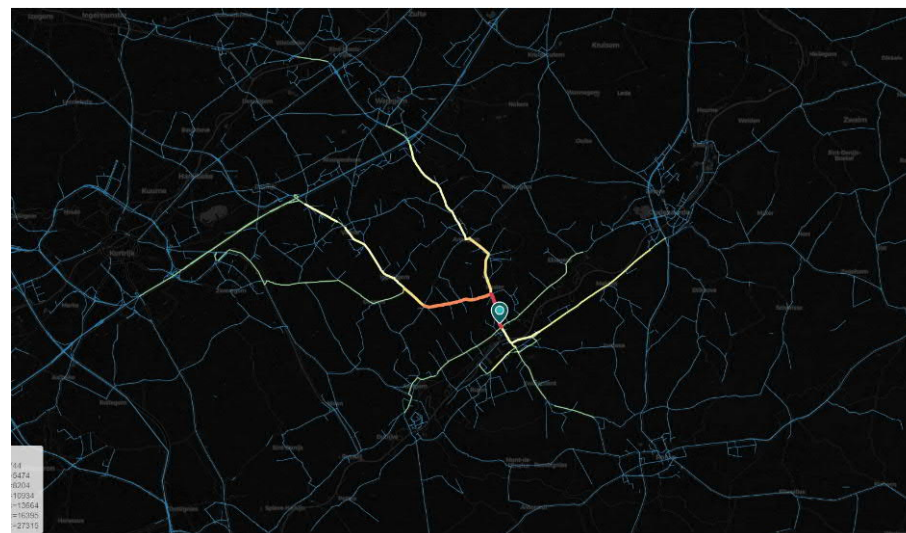
De SLA's zijn opgemaakt op basis van de gegevens van de OBU's van de kilometerheffing (Bron...:OBU data – Vlaamse Overheid...)

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

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

N36 tussen E17 – Kaster

Niet in bestaande WC en niet in VRN, wel in voorstel WC (relatie vanuit Vichte plus aandeel doorgaand verkeer)



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

De N36 werd recent heraangelegd met de bedoeling om het doorgaand vrachtverkeer te ontmoedigen. N36 heeft wel functie voor lokaal vrachtverkeer, maar niet van dien aard dat selectie als aanrijroute gewenst is.

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

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

N357 tussen Waregem - Tielt

Niet in bestaande WC en niet in VRN, wel in voorstel WC (relatie Waregem -Tielt)

De problematiek rond doorgaand vrachtverkeer is reeds uitvoerig besproken tussen Waregem en buurgemeente Wielsbeke. Een aantal ingrepen zijn reeds gedaan voor weren

doorgaand vrachtverkeer. Momenteel wordt er aan een vrachtwagensluis gewerkt. Voor personenverkeer kan deze weg worden ingezet als interlokale route

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

Wegen binnen de R8

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

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

N366 tussen centrum Menen en N32:

Dit segment is niet wenselijk om te selecteren. Doorgaand verkeer door Halluin is niet

Conclusie: segment niet selecteren in WC. Of VRN

N366 tussen N32 en LAR/N58

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

N32 tussen A19 en Tourcoing

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

N58 tussen E17 en Moeskroen

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

Westelijke tak van R8 tussen aansluiting A19 en E17

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

Aansluiting A19 te Gullegem

De A19 te Gullegem is geselecteerd als VHR. Op- en afritten sluiten aan op minimaal een interlokale weg. Het indelen van de Gullegemstraat als IW is echter niet wenselijk. Afrit heeft belangrijke functie voor ontsluiten bedrijvzones. De werkgroep geeft aan dat deze voorwaarde in contrast staat met de principes van een rasterstructuur. Te bekijken op Vlaams niveau hoe met deze uitzonderingen moet worden omgegaan.

Verbinding Waregem – Oudenaarde:

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

Aansluiting N453 op N8 te Kerkhove

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

N382b – R36 – N437 tussen Waregem en Kruisem

Selectie als aanrijroute in het VRN is gedragen in de regio. Opnemen als IW in WC ifv verbinding Kruisen – Oudenaarde. Functie binnen WC af te stemmen met VVR Vlaamse Ardennen.

N357 tussen ring Waregem en N43

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

Bruggestraat tussen N32b en Krommebeekstraat

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

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

Omleiding vracht richting Frankrijk via E403

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

BIJLAGE 5 TYPOLOGIEËN LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN

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

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

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

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

Omschrijving begrippen:

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

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

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

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

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

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

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

Footprint: het ruimtebeslag van de logistieke knoop

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

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

