



Mobiliteitsplan vervoerregio Midwest

Visie voor 2030

Visienota versie: september 2022



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

atelier \ demitro2

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

Deloitte.

MINT
MOBILITEIT IN ZICHT

 **TRAJECT**

TRACTEBEL
ENGIE

O2

LEESWIJZER

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

Deze nota omvat een strategische visie, die in de derde fase wordt vertaald naar een concreet actieplan.

Vervoerregio Midwest omvat de gemeenten Ardooie, Dentergem, Hooglede, Ingelmunster, Izegem, Ledegem, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Roeselare, Ruiselede, Staden, Tielt, Torhout, Wielsbeke en Wingene.

Dit document is de visienota zoals ze wordt besproken in de vervoerregioraad van september 2022.

INHOUD

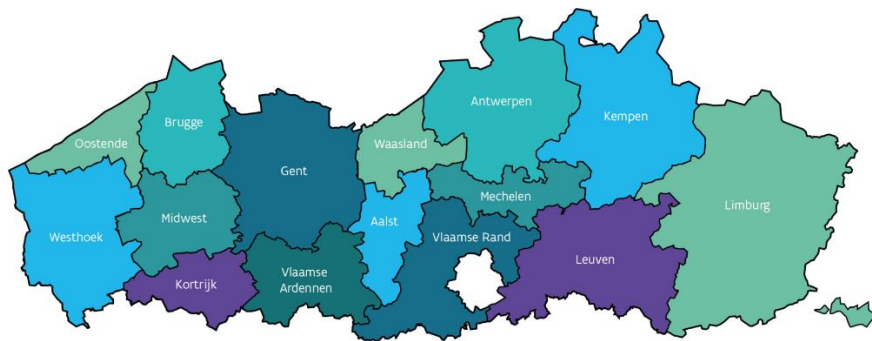
Leeswijzer	3	
Inhoud	4	
1	Inleiding tot het regionaal mobiliteitsplan	5
1.1	Vervoerregio's	5
1.2	Het planningsproces	5
1.3	Fase 1: De oriëntatienota	6
1.4	Fase 2: De visienota	7
2	Onze doelen ambitieus vorm geven	8
2.1	Ambities	8
2.2	Naar strategische doelen	10
2.3	Operationele doelstellingen	12
2.4	Ambitieniveau in de vervoerregio	21
3	Welke paden kunnen we bewandelen	22
3.1	Veiligheid	23
3.2	Ruimte	26
3.3	Fiets	35
3.4	Openbaar vervoer op lange termijn	40
3.5	Autoverkeer	45
3.6	Parkeren	48
3.7	Wegencategorisering	51
3.8	Logistiek en vrachtverkeer	61
3.9	Toegankelijkheid	71

1 INLEIDING TOT HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

1.1 Vervoerregio's

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

De Vervoerregio Midwest bestaat uit de steden Roeselare, Izegem, Tielt en Torhout en uit de gemeenten Ardooie, Dentergem, Hooglede, Ingelmunster, Ledegem, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Ruiselede, Staden, Wielsbeke en Wingene.



Figuur 1: De vervoerregio's van Vlaanderen

1.2 Het planningsproces

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

Het planproces wordt opgedeeld in vier fasen:

- Fase 1: inventarisatie en onderzoek
- Fase 2: planopbouw
- Fase 3: visiedocument: het regionaal mobiliteitsplan
- Fase 4: evaluatie en monitoring

Dit document omschrijft de tweede fase van het planningsproces waarbij naar een gezamenlijke visie toegewerkt wordt.

1.3 Fase 1: De oriëntatienota

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

Vanuit de oriëntatienota werd voor de vervoerregio Midwest een SWOT-analyse opgemaakt.



Figuur 2: Samenvatting SWOT-analyse uit de oriëntatie

De oriëntatienota werd finaal goedgekeurd in april 2020.

1.4 Fase 2: De visienota

In de synthesefase werden voor de verschillende thema's een visie uitgewerkt. Die thema's werden vervolgens samengebracht tot één samenhangende visie die het voorkeursscenario van de vervoerregio beschrijft. Deze visie is tot stand gekomen via verschillende thematische sessies met de ambtelijke werkgroep en stakeholders, en inhoudelijke debatten binnen de vervoerregioraad.



Figuur 3: Processchema synthesefase

2 ONZE DOELEN AMBITIEUS VORM GEVEN

2.1 Ambities

Het regionaal mobiliteitsplan heeft een planhorizon van 2030, met een doorkijk tot 2040-2050. Acht ambities vormen de kapstok van het regionaal mobiliteitsplan. Deze ambities komen niet uit de lucht gevallen: het zijn strategische doelstellingen die voor heel Vlaanderen vastgesteld werden en die de basis vormen van het Vlaamse beleid. De doelstellingen zijn strategisch geschreven, dus op hoog niveau. Het is aan de vervoerregio om deze te vertalen naar uitvoerbare beleidslijnen, rekening houdend met de eigenheid van de regio. De uiteindelijke doorvertaling in concreet beleid gebeurt door alle partners die in de vervoerregioraad aan tafel zitten, elk binnen zijn bevoegdheden.



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



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



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



Strategische doelstelling 4: We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.



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



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



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



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

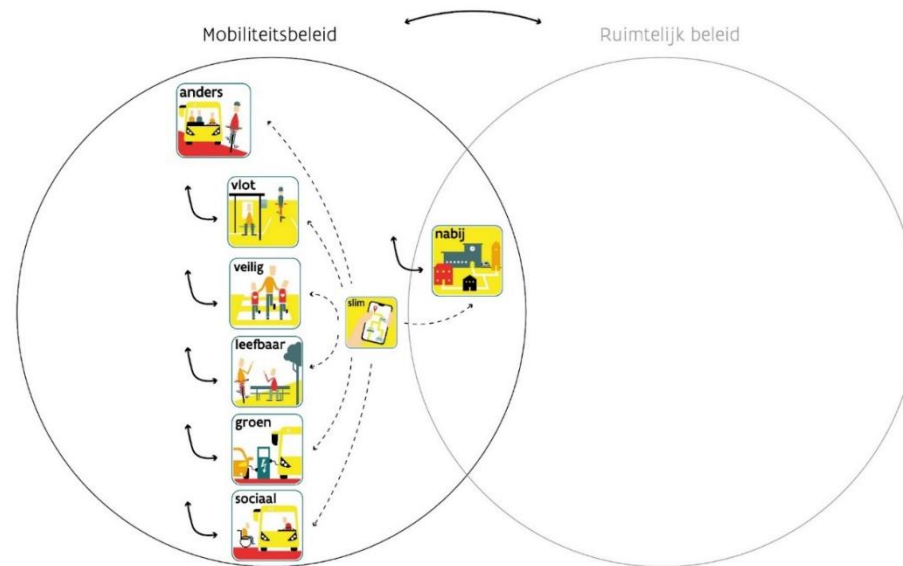
De acht ambities verhouden zich niet allemaal op eenzelfde manier ten opzichte van elkaar.

“NABIJ” is bepalend voor het succes van veel andere ambities. Deze ambitie streeft naar korte verplaatsingen die we bij voorkeur op duurzame wijze kunnen doen. “NABIJ” vormt de basis van een ruimtelijk beleid dat uitgaat van sterke kernen opgebouwd rond knooppunten van het openbaar vervoer en van het terugdringen van (de groei van) verspreide bebouwing. “NABIJ” vormt op die manier de basis voor de doelstelling “ANDERS” en versterkt het potentiële succes ervan. Waar “ANDERS” een verschuiving inhoudt van individuele verplaatsingen met de auto naar duurzame modi als fiets en bus, zorgt “NABIJ” ervoor dat meer mensen dicht bij die duurzame modi gaan wonen en werken.

Ook “ANDERS” is een overkoepelende ambitie, die een belangrijke wisselwerking heeft met alle andere ambities. Een verschuiving van individuele autoverplaatsingen naar duurzame modi betekent minder druk op ons wegennet en dus een positieve invloed op de ambitie “VLOT”. Maar “ANDERS” levert ook een bijdrage aan de ambitie “LEEFBAAR” en “GROEN”.

De ambitie “VEILIG” is een streven dat door alle andere ambities heen fietst. Verkeersveiligheid is een zeer meetbare ambitie met als doel te komen tot een slachtoffervrij verkeerssysteem. Deze ambitie zal zijn doorwerking krijgen in tal van concrete projecten en vergt een doorgedreven aandacht bij de voorbereiding ervan.

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



Figuur 4: Verhoudingen tussen de acht ambities

2.2 Naar strategische doelen

De ambities omschrijven we algemeen in de vorm van strategische doelen. Uit de burgerbevraging blijkt dat burgers veiligheid het belangrijkste vinden en ook de ambtenaren willen hier de ambitie hoog leggen. De ambitie 'anders' komt als tweede belangrijkste naar voren uit de burgerbevraging en ook de ambtenaren willen voor de alternatieve modi ambitieuzer zijn.

2.2.1 Anders



Tegen 2024 doen we 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel¹. In de grote steden gaan we zelfs naar 50%. Dit wil zeggen te voet, met de step of de fiets - al dan niet elektrisch - of met het openbaar vervoer. Ook ons goederenvervoer moet anders. We willen graag zien dat 30% ervan wordt verzorgd door het spoor en de binnenvaart. Ook zeehavens spelen een cruciale rol in de evolutie naar duurzame mobiliteit, waarbij er tegen 2030 een toename is van duurzame modi met 5% tot 10%.

2.2.2 Veilig



Iedere dode in het verkeer is er één te veel. Daarom verminderen we het aantal verkeersslachtoffers zodat er tegen 2050 geen doden meer vallen. Ook het aantal gewonden neemt sterk af. We zoeken actief naar de

onveilige plaatsen voor fietsers en werken die stelselmatig weg. De schoolomgevingen en zwarte punten pakken we bij voorrang aan. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over de veiligheid van straten en pleinen.

2.2.3 Groen



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

We schakelen massaal over op elektrisch en waterstof. Hiervoor worden overal laadpalen en tankpunten voorzien. De overheden geven nu al het goede voorbeeld, onder meer door alleen nog zero-emissiebusen aan te kopen.

2.2.4 Vlot



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

¹ Het huidige aandeel duurzame modi in vervoerregio Midwest bedraagt 31,9% volgens het Regionaal Verkeersmodel West-Vlaanderen (referentietoestand 2017). Andere cijfers met betrekking tot de huidige toestand (nulmeting) zijn indien beschikbaar opgenomen in de oriëntatienota.

2.2.5 Leefbaar



Het aantal mensen dat hinder ondervindt van het verkeer, daalt sterk. In 2030 zijn reeds vier op vijf inwoners tevreden over hun straten en pleinen. Ze zijn aantrekkelijk en praktisch. In de steden gaan we voor een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen. Goederen worden in de stad van de toekomst alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot. Dat wil zeggen dat we overschakelen op elektrisch, op fietskoeriers, ...

2.2.6 Nabij



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

2.2.7 Sociaal



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

2.2.8 Slim



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

2.3 Operationele doelstellingen

Ambities en strategische doelen zijn niet altijd even meetbaar of tijdsgebonden. Daarom vertalen we ze in concrete operationele doelstellingen die nadien ook opgevolgd of gemonitord kunnen worden. Hieronder staat een overzicht van deze operationele doelstellingen met hun bronvermelding. Cijfers met betrekking tot de huidige toestand (nulmeting) zijn indien beschikbaar opgenomen in de oriëntatienota.

2.3.1 Anders

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

2.3.2 Veilig

Operationele doelstelling	Bron
Vision Zero: 0 verkeersdoden als ultieme doel in 2050 • 2050: 0 verkeersdoden • 2030: max. 133 verkeersdoden (min 70% t.o.v. 2010) • 2020: max. 200 verkeersdoden	Vlaams regeerakkoord 2019-2024, Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)

Letselongevallen • 2030: max. 14 560 (min 50% t.o.v. 2010) • 2020: max. 21 840	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
Zwaargewonden • 2030: max. 1000 • 2020: max. 1500 (min 71% t.o.v. 2010)	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021
Aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers is gedaald met 20% in 2030. • 2030: max. 17 070 • 2020: max. 25 600	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
Doden en zwaargewonden bij niet-beschermd verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders) en bij jonge autobestuurders. • 2030: max. 540, respectievelijk 80 • 2020: max. 1200, respectievelijk 165	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2016-2021, Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
Doelen 2030: vier op vijf inwoners zijn tevreden over de veiligheid van straten en pleinen.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
Wegwerken van de onveilige schakels in het fietsnetwerk.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
Stelselmatig wegwerken van de gevaarlijke punten aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024

Het verkeersveilig maken van schoolomgevingen aan drukke gewestwegen. Meteen trachten we ook de lokale besturen aan te moedigen om hetzelfde te doen voor wat betreft schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
Met gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens krijgen we daarnaast zicht op zogenaamde 'grijze punten': locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel onveilig is. Die pakken we preventief in plaats van reactief aan.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024

2.3.3 Groen

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

Het aandeel voer- en vaartuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen (elektriciteit, CNG, LNG, waterstof) neemt toe.	Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek (2017)
Doelen 2030: broeikasgasemissies in de transportsector zijn met een zesde gedaald t.o.v. 2005; luchtverontreinigde verkeersemisies (fijn stof, Nox, VOS en koolstofoxiden) zijn gedaald zodat we voldoen aan de internationale doelstellingen.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
Vanaf 2030 zijn alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm, waarvan minstens de helft emissievrij. Het verminderen van de CO2-uitstoot van de mobiliteit is hierbij het ultieme doel.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
Doelen 2030: rond onze hoofdwegen en in stedelijke gebieden zijn alle knelpunten voor luchtkwaliteit weggewerkt.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
Nieuwe aankoopprocedures laten enkel zero-emissiebussen toe.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
Acties ondernemen om tegen 2030 de EU-doelstelling te halen om 40 % minder broeikasgassen uit te stoten, en een gezamenlijke aanpak implementeren die de klimaatverandering moet tegengaan en maatregelen treft om met de effecten ervan om te gaan.	Burgemeestersconvenant 2030

2.3.4 Vlot

Operationele doelstelling	Bron
We gaan voor een gebiedsdekkend systeem van fietsdeelsystemen en kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan haltes en mobipunten.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met o.a.: dagelijkse verplaatsingen gebeuren gecombineerd, aantrekkelijke fiets- en voetgangersnetwerken, uitgerust met de nodige fietsvoorzieningen, (op de stedelijke verbindingssassen) een vlotte en veilige afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer dat in omvang sterk moet afnemen, op de hoofdassen van het kernnet primeert de doorstroming.	Vlaams Energie- en klimaatplan 2021-2030

Voor verplaatsingen met stads- en streekvervoer (incl. voor- en natransport) bedraagt de Vf-factor ² maximaal 1,5 tegen 2030.	De Lijn
Verhogen van het gebruik van het stadsnet met 5% tegen 2025 en met 10% tegen 2030.	De Lijn
Verdere uitbouw van het fietssnelwegennet en de onderliggende strategische fietsverbindingen op het BFF in congestiegevoelig gebied zijn prioritair te realiseren. Speciale aandacht gaat daarbij naar het wegwerken van missing links, oncomfortabele schakels en een verbetering van doorstroming, met aandacht voor integrale aanpak.	Vlaams Fietsbeleidsplan (2016), Vlaams regeerakkoord 2019-2024
Structurele verbetering van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur.	Vlaams Fietsbeleidsplan (2016)
Vlamingen overtuigen voordelen van de fiets.	Vlaams Fietsbeleidsplan (2016)
Doelen 2030: de reistijd is verbeterd in het treinverkeer, binnenvaart en goederenvervoer; in stedelijke gebieden zijn de reistijden met de fiets, bus en tram concurrentieel t.o.v. auto; de verschillende vervoersmodi sluiten goed op elkaar aan (combimobiliteit).	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
Combinatie van alternatieve modi met de wagen aantrekkelijk te maken zodat men minstens voor een deel van de reisweg een alternatief benut.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
De doelstelling is te komen tot een uniform en herkenbaar netwerk van mobipunten.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
Het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen.	Decreet Basisbereikbaarheid (2019)

² Onder Vf-factor verstaan we de verhouding tussen de verplaatsingstijd per km van het openbaar vervoer ten opzichte van de verplaatsingstijd per km met de wagen.

2.3.5 Nabij

Operationele doelstelling	Bron
Bijkomende ontwikkeling van woongelegenheden en ruimte voor ondernemerschap rond strategisch collectieve vervoerknooppunten. Toename woondichtheid met 50% tegen 2050 t.o.v. 2015 ter hoogte van strategisch collectieve vervoerknooppunten.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
De ontwikkeling van (bijkomende) woongelegenheden gebeurt op een aanvaardbare wandel- en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
De woondichtheid en het bedrijfsvloeroppervlak zullen op het geheel van plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) tegen 2050 met minstens 30% zijn gestegen ten opzichte van 2015. Dit gebeurt op maat van elk knooppunt. Het voorzieningenniveau en de knooppuntwaarde (beide al dan niet in min of meerdere mate aanwezig) zijn bepalend voor het na te streven ruimtelijk rendementsniveau. Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijke rendementsoverwegingen aangewezen is.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
Door middel van locatiebeleid kwalitatieve ruimte bieden voor stedelijke logistieke activiteiten zonder te sterke mobiliteitshinder.	Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek (2017)
Het terugdringen van de gemiddelde bijkomende ruimte-inname van 6ha/dag (2013) tot 0 hectare in 2040, waarbij tegen 2025 de dagelijkse ruimte-inname beperkt is tot 3 ha/dag. Ruimtelijke uitbreidingen vormen op middellange termijn een uitzondering in de ruimtelijke ontwikkelingspraktijk tenzij redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
De verhardingsgraad in de bestemmingen landbouw, natuur en bos is tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen ten opzichte van 2015.	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)
Een verdere groei van linten en verspreide bebouwing is niet aanvaardbaar. De dynamiek die uitgaat van bestaande verspreide bebouwing mag de draagkracht van de open ruimte niet	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)

overschrijden. Woon- en werkfuncties in bestaande bebouwing in openruimtebestemmingen kunnen enkel toegelaten worden als dat (1) de draagkracht van de open ruimte niet overschrijdt, (2) geen onaanvaardbare mobiliteitsdruk genereert en (3) geen noemenswaardige bijkomende verharding of ruimtebeslag tot gevolg heeft.	
Het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem kent een dalend verloop in 2030 en is herleid tot 0 in 2050.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
Een goede afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid is cruciaal.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024

2.3.6 Leefbaar

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

2.3.7 Sociaal

Operationele doelstelling	Bron
De ruimtelijke ontwikkeling in wijken en dorpskernen versterkt de veiligheid en toegankelijkheid voor alle gebruikers van de bebouwde omgeving waaronder voetgangers, fietsers en mensen met een lichamelijke beperking. Dit gebeurt door bij de locatiekeuze van verkeer genererende	Compensatiedecreet (2013)

activiteiten en de inrichting van de publieke ruimte hiermee rekening te houden en remediërende maatregelen te nemen, in evenwicht met een vlotte verkeersdoorstroming.	
Doelen 2030: aantal personen dat verplaatsingsproblemen ondervindt, is sterk gedaald; mobiliteit blijft betaalbaar voor inkomenszwakke groepen; kinderen, jongeren, ouderen en mensen met functiebeperkingen kunnen zich veel zelfstandiger verplaatsen.	Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)
Mensen met een beperking, in armoede, ouderen... moeten letterlijk en figuurlijk ergens kunnen geraken. Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Met basisbereikbaarheid zorgen we voor vraaggerichte mobiliteit aan een betaalbare prijs en een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen. We zorgen daarom voor een Masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur. We breiden het aantal meer mobiele lijnen gevoelig uit waarbij de haltes op gewestwegen versneld toegankelijk worden gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking en waarbij proactief wordt samengewerkt met de lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien.	Vlaams regeerakkoord 2019-2024
Openbaar Aangepast Vervoer (OAV) aan een sociaal tarief voorzien voor personen met een handicap of ernstige beperkte mobiliteit wanneer die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer, waarbij de vervoerder financieel gecompenseerd wordt door de overheid.	Compensatiedecreet (2013)
50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030, hierdoor kunnen ongeveer 70% van reizigers gebruik maken van een toegankelijke rit.	Masterplan Toegankelijkheid (2020)
100% van de haltes opgenomen in een mobipunt zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Indien bij de inrichting van een mobipunt een nieuwe halte wordt voorzien, dan wordt deze meteen toegankelijk aangelegd.	Masterplan Toegankelijkheid (2020)

2.3.8 Slim

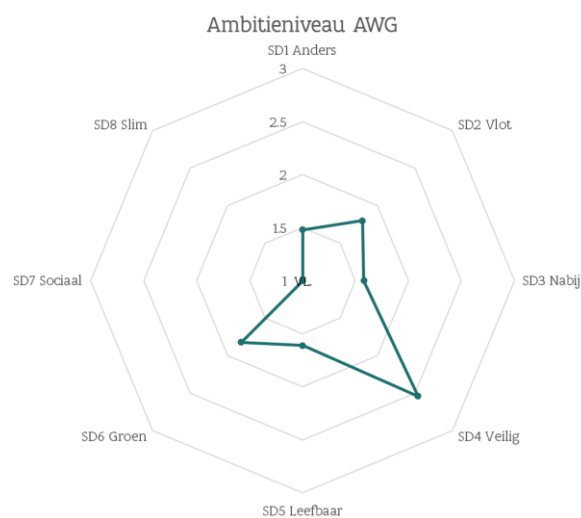
Operationele doelstelling	Bron
De doelstelling is te komen tot een uniform en herkenbaar netwerk van mobipunten, ondersteund door online-informatie (website en app), zichtbaar in het straatbeeld (herkenbaar, gebruiksvriendelijk, toegankelijk), waarbij (real time) gebruikersinformatie geboden wordt aan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

2.4 Ambitieniveau in de vervoerregio

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

2.4.1 Ambtelijke werkgroep

Enerzijds is er binnen de ambtelijke werkgroep nagegaan hoe ambitieus we willen zijn voor de verschillende Vlaamse doelstellingen, rekening houdend met hoe goed de vervoerregio anno 2020 reeds scoorde op deze doelstellingen. De doelstellingen VEILIG, GROEN en VLOT kwamen hier als uitschieters naar voor. Op deze doelstellingen willen we prioritair inzetten. De ambities kunnen al dan niet in de tijd bijgesteld of aangescherpt worden wanneer dit van hogerhand opgelegd wordt.

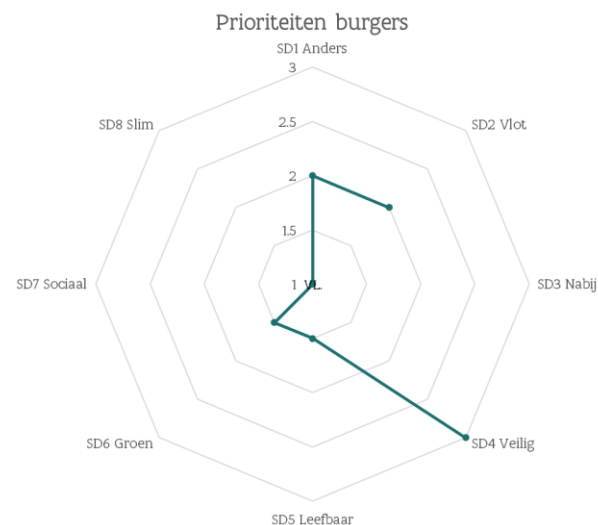


Figuur 5: Ambitieniveau van de AWG per strategische doelstelling

2.4.2 Burgers

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

Thema's als slimme en sociale mobiliteit waarbij een inclusief vervoerssysteem centraal staat zijn voor bewoners in de regio Midwest minder prioritair. Hoe de burgers naar nabijheid kijken werd niet bevraagd en is dan ook niet gescoord op onderstaande grafiek.



Figuur 6: Prioriteiten per strategische doelstelling volgens de burgerbevraging

3 WELKE PADEN KUNNEN WE BEWANDELEN

De visie van de vervoerregio op de mobiliteit van de toekomst kan worden opgehangen aan 9 thema's. Samen omvatten deze thema's alle facetten van de mobiliteit in de vervoerregio.

Concreet gaat het om:

- Veiligheid
- Ruimte
- Fiets
- Openbaar vervoer op lange termijn
- Autoverkeer
- Parkeren
- Wegencategorisering
- Logistiek en vrachtverkeer
- Toegankelijkheid

3.1 Veiligheid

Inleiding

In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021 - 2025, een vijfjaarlijks actieplan dat richting geeft aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid, staat het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 voorop: **Vision Zero, met prioritaire aandacht voor actieve weggebruikers**. In 2040 mogen er geen voetgangers- en fietsdoden meer vallen op Vlaamse wegen. Een slachtoffervrij vervoerssysteem is naast een van de 8 strategische doelstellingen van het regionaal mobiliteitsplan ook de grootste prioriteit voor de mobiliteit van de toekomst voor de burgers in onze vervoerregio.

Het thema verkeersveiligheid bouwen we op vanuit de 5 pijlers of 5 E's van verkeersveiligheid (Engineering, Enforcement, Education, Engagement en Evaluation) en de doelstellingen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

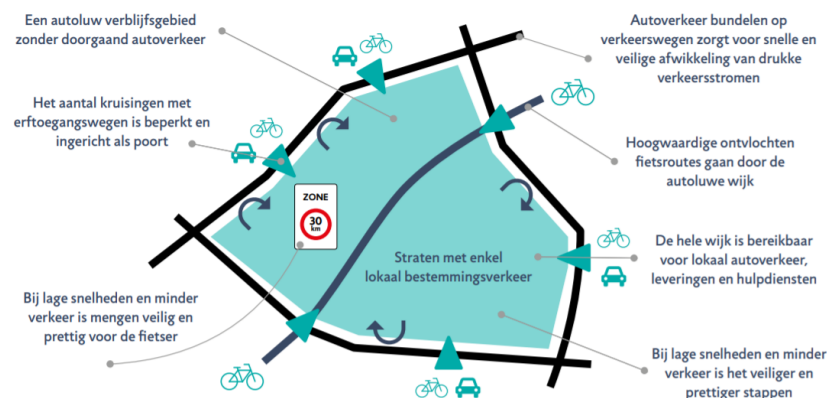
Infrastructuur en technologie

De verkeersveiligheid in onze vervoerregio verbeteren we in eerste plaats door onveilige situaties in de infrastructuur weg te werken. Hierbij geven we prioriteit aan die locaties waar de onveiligheid het grootst is. Een groot aandeel van de ongevallen in de vervoerregio Midwest gebeurt in de stedelijke gebieden of langsheen de belangrijke assen die de steden en gemeenten met elkaar verbinden. **Daarom**

werken we stelselmatig de gevaarlijke punten weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers.

Onveilige schakels in het fietsnetwerk worden weggewerkt en **schoolomgevingen**, zowel aan drukke gewestwegen als langsheen lokale wegen, worden verkeersveilig ingericht.

Conflicten tussen gemotoriseerd en traag verkeer herleiden we tot een minimum. In de kernen van onze steden en gemeenten³, in de schoolomgevingen en woonwijken en op wegen die deel uit maken van bovenlokale en lokale fietsnetwerken passen we maximaal het principe van 'fix the mix'⁴ toe.



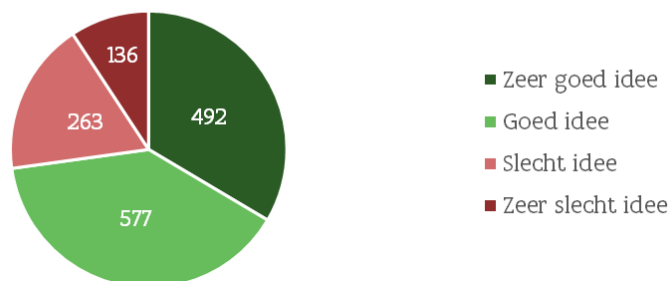
Figuur 7: Kernmaatregelen van een fix the mix-wijk (Bron: Fietsberaad)

³ De kernen van de steden en gemeenten bevinden zich binnen de bebouwde kom, maar de afbakening daarvan hoeft niet per se overeen te komen.

⁴ Fix the mix is een brede visie op veilig fietsen in aantrekkelijke, veilige en gezonde wijken, ontwikkeld door Fietsberaad Vlaanderen. Het volledige rapport kan hier gelezen worden: <https://fietsberaad.be/documenten/rapport-fix-the-mix-aanpak-voor-veilig-fietsen-in-gezonde-buurtten/>

Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Waar geen afgescheiden fietspaden aanwezig zijn, overwegen we waar nuttig een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u. Er is daarbij ook een zelfverklarend wegbeeld nodig, dat die snelheidsbeperking mee zal ondersteunen. Lokaal werken we met fietsstraten en fietszones om de actieve weggebruikers meer ruimte te geven.

We kunnen veiliger en comfortabeler fietsen binnen de woonkernen door invoering van zone 30 in de bebouwde kommen.



Figuur 8: Bijna driekwart van de burgers in vervoerregio Midwest is voorstander van de invoering van zone 30 in kernen in functie van de fietsveiligheid. (Bron: burgerbevraging, 1900 respondenten)

Op wegen met een belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer binnen en buiten de bebouwde kom zetten we sterk in op het **ontvlechten** van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor langzame vervoerswijzen. Op lokale wegen bekijken we welke functies deze wegen moeten vervullen en passen we de inrichtingsprincipes voor lokale wegen toe. Door te bepalen op welke wegen welke weggebruikers gewenst zijn, kunnen we landelijke wegen met een grote diversiteit aan functies (wandel- en fietsroutes,

landbouwverkeer, gemotoriseerd verkeer,...) veiliger inrichten en duurzaam beheren.

Op wegen buiten de bebouwde kom zonder belangrijke functie voor gemotoriseerd verkeer, zoals landelijke wegen, overwegen we waar nuttig maatregelen om gemengd fiets- en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier mogelijk te maken (bijvoorbeeld snelheidsverlagingen, tractorsluizen of filters en knips). **De weginrichting ondersteunt maximaal de toegelaten snelheid:** een sterke koppeling tussen de nieuwe wegcategorisering en de inrichtingsprincipes is daarom essentieel.

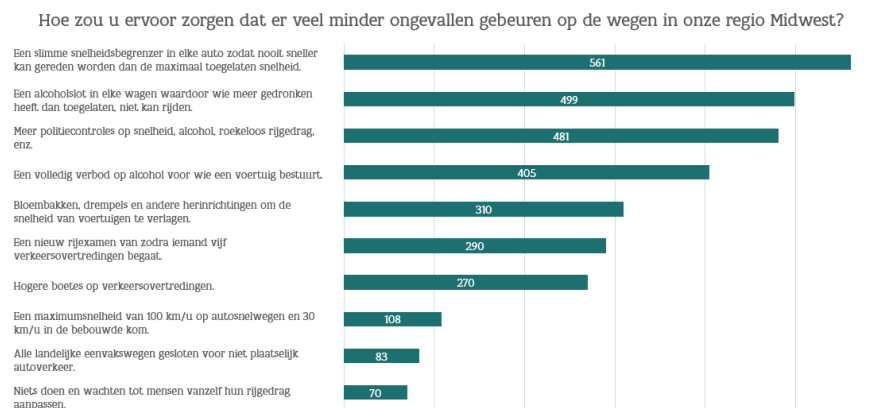
We streven naar '**vergevingsgezinde wegen**', ontworpen om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen en om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken. We passen ook informatietechnologie toe om **verkeersgeleiding** zo veilig mogelijk te maken: slimme adaptieve verkeerslichten, groene golven, groen licht voor openbaar vervoer. Afhankelijk van de intensiteiten en de netwerkfunctie voor gemotoriseerd verkeer en fietsers in respectievelijk de wegcategorisering en het fietsnetwerk zetten we in op **conflictvrije lichtenregelingen** op kruispunten.

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

zwarte punten). We bereiden proactief de infrastructuur nu al voor op de komst van zelfrijdende voertuigen.

Regulering en handhaving

We **bepleiten een actievere handhaving** voor snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag. We vragen aan de hogere overheden om de drempel voor inbeslagname van het rijbewijs bij dergelijke overtredingen te verlagen, om boetes voor snelheidsovertredingen en alcoholgebruik te verhogen en exponentieel te laten toenemen bij herhaling. Ook vragen we aan de hogere overheden om **een slimme snelheidsbegrenzer en een alcoholslot** in elke wagen te verplichten.



Figuur 9: Een verplichte slimme snelheidsbegrenzer en een verplicht alcoholslot in elke wagen zijn voor de burgers van de vervoerregio samen met meer politiecontroles op snelheid, alcohol en rijgedrag maatregelen bij uitstek om het aantal ongevallen te verminderen. (Bron: burgerbevraging, 1900 respondenten)

We begeleiden vrachtverkeer maximaal naar het vrachtroutenetwerk en vermijden het doorkruisen van de kernen van onze steden, gemeenten en schoolomgevingen. We hebben daarbij de nodige aandacht voor de bereikbaarheid voor het landbouwverkeer. Het handhaven van zowel tonnagebeperkingen als snelheidsbeperkingen wordt over de politiezones heen afgestemd.

Gedrag, beleid en monitoring

Naast regulering en handhaving zetten we ook sterk in op **sensibilisering en educatie** en we betrekken hierbij onze scholen, bedrijven, zorgdiensten en horeca. De kennis van de verkeersregels en vaardigheden, risicoperceptie en bewuste aandacht voor kwetsbare weggebruikers bij alle weggebruikers moet worden verhoogd.

We vragen aan de hogere overheden om werk te maken van een meer **uniforme en heldere reglementering** rond speed pedelecs, elektrische steps en andere vormen van nieuwe mobiliteit.

Het is aangewezen dat de hogere overheden **monitoring** van de evoluties op vlak van verkeersveiligheid uitvoeren en verstrekken.

3.2 Ruimte

Inleiding

Ruimte in het regionaal mobiliteitsplan

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

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

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

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

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

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

Eén van de belangrijkste principes in het BRV is dat ruimtelijke ontwikkeling zoveel mogelijk gekoppeld wordt aan huidige en toekomstige knooppunten van **collectieve vervoersstromen**, aan **fietsinfrastructuur** en aan bestaande concentraties van **voorzieningen**. Dit betekent dat het voorzieningenniveau⁵ én knooppuntwaarde⁶ doorslaggevend zijn voor het bepalen van de **ontwikkelingskansen** van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen enerzijds en het potentieel voor **ruimtelijke rendementsverhoging** anderzijds.

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

⁵ Hoeveelheid (aantal die voorkomt) en mix (verscheidenheid aan types) aan voorzieningen op wandel- en fietsafstand van een plek (Witboek beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)).

⁶ De mate waarin een plek is geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen (Witboek beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)).

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

Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen

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

- Waar veel voorzieningen zijn, op goed ontsloten en bereikbare locaties, daar waar verschillende vervoersmodi samenkomen wordt volop ingezet op het **verhogen van het ruimtelijk rendement** door bijvoorbeeld **verdichting**. Het gaat hier bijvoorbeeld over de dorpen en steden die goed bereikbaar zijn binnen het netwerk van kernen, in tegenstelling tot andere minder goed bereikbare kernen, gehuchten of linten.
- **Nabijheid en bereikbaarheid** zijn de basiselementen die het netwerk van kernen vormgeven. In dit netwerk maken we zo min mogelijk verre verplaatsingen en als we ons verplaatsen,

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

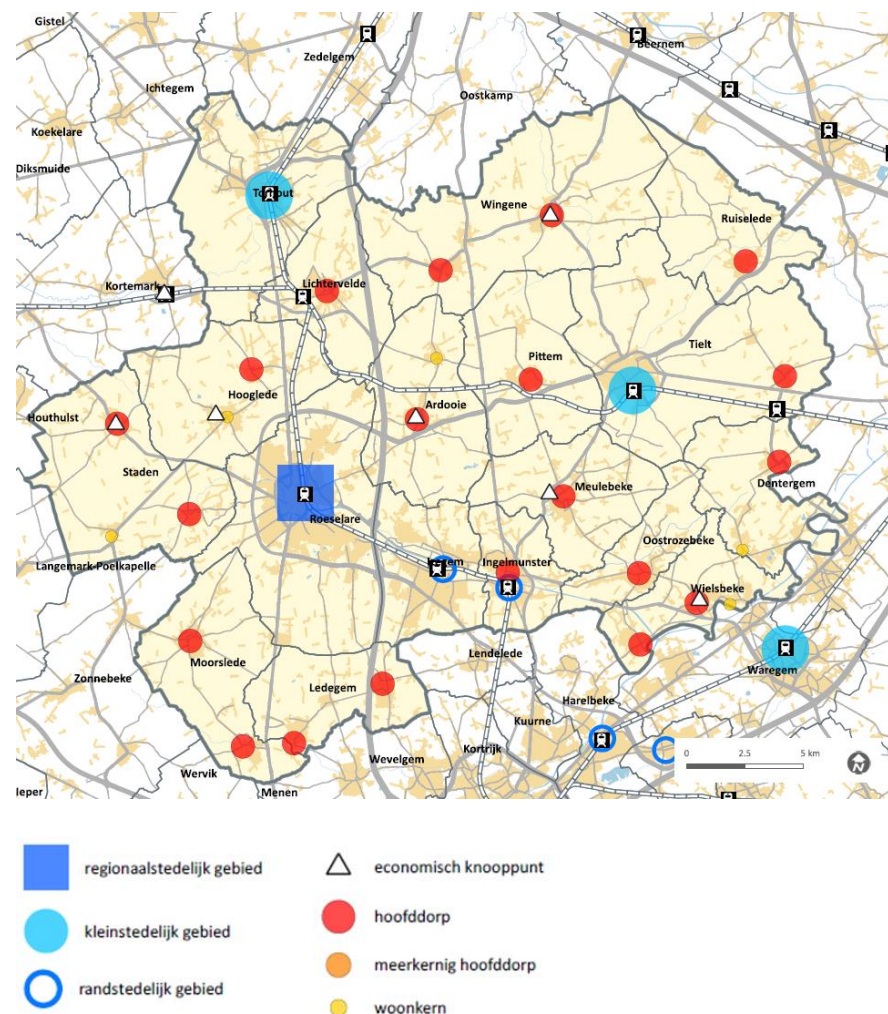
Ruimte en mobiliteit in vervoerregio Midwest

Bij de ruimtelijke ontwikkeling van de vervoerregio Midwest wordt nog steeds niet voldoende rekening gehouden met de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Een betere **afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid** is ook op regionaal niveau cruciaal. We hebben het ruimtelijk beleid nodig om ook de mobiliteitsdoelstellingen te kunnen halen. Daarnaast blijft het inzetten op sensibilisering en mentaliteitsverandering belangrijk.

Vanuit de vervoerregio worden een aantal pistes aangegeven die richting geven aan de gewenste ruimte-mobiliteitstransitie die volgt uit de logica van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). De regio vertrekt daarbij van gekende ruimtelijke selecties, zoals vastgesteld in de structuurplannen op diverse niveaus.

In wat volgt gebruiken we regelmatig de termen ‘stedelijke gebieden’ en ‘buitengebied’. Deze worden als volgt gedefinieerd:

- **Stedelijke gebieden:** alles wat binnen de afbakening regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden ligt (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen)
- **Buitengebied:** alle gebieden die buiten de afgebakende stedelijke gebieden vallen. Omvat ook verschillende kernen zoals de hoofddorpen, woonkernen en overige kernen in het buitengebied (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS)). Zie hiervoor ook kaart oriëntatienota p.12.

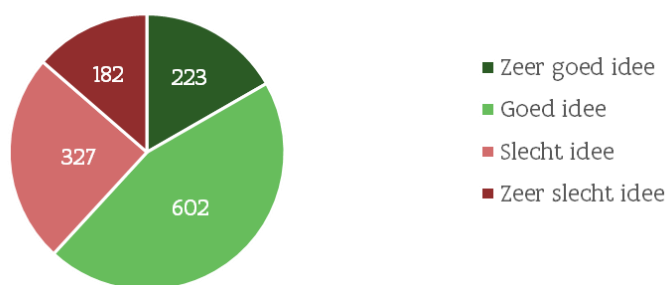


Figuur 10: Ruimtelijke structuur van de vervoerregio Midwest volgens Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Wonen en mobiliteit

De vervoerregio Midwest wordt vandaag gekenmerkt door uitgesproken **woonlinten en verspreide woningen**. Een verdere groei van linten en verspreide bebouwing is omwille van hun mobiliteitsimpact niet aanvaardbaar. De bevolking in de regio blijft echter groeien. Nieuwe woonontwikkelingen blijven dus nodig, maar worden idealiter wel aan een aantal voorwaarden onderworpen.

Nieuwe woningen komen alleen nog op fietsafstand van stations of belangrijke bushaltes.



Figuur 11: Uit de burgerbevraging blijkt dat een meerderheid van de burgers nieuwe woningen alleen nog wil ontwikkelen op fietsafstand van belangrijke knooppunten van het openbaar vervoer.

We raden het ruimtelijk beleid aan om nieuwe woongelegenheden zoveel mogelijk in te planten rond **strategische collectieve vervoerknooppunten** en op plaatsen met een aanvaardbare wandel-

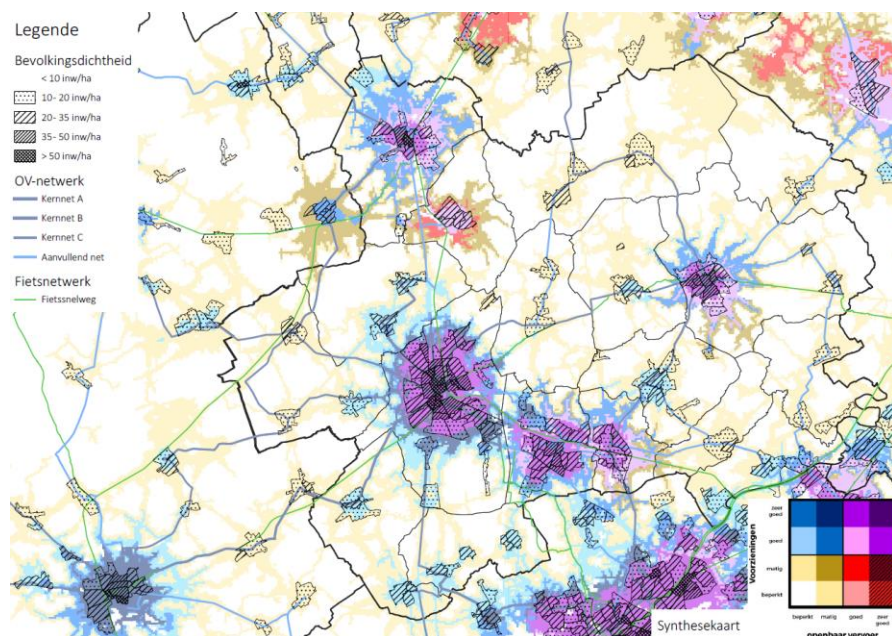
en fietsafstand van een voldoende pakket van basisvoorzieningen. Hiervoor wordt best gefocust op de **stedelijke gebieden, de hoofddorpen en de overige in het PRS West-Vlaanderen geselecteerde kernen**. Deze kernen zijn goed ontsloten door openbaar vervoer, minstens door cadanslijnen van het aanvullend net. Door nieuwe ontwikkelingen te bundelen, wordt nabijheid gecreëerd, kunnen dagelijkse functionele verplaatsingen meer te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer gebeuren, en wordt de milieu-impact van mobiliteit gereduceerd. Daarbij wordt zoveel mogelijk een **mix van woon- en andere functies** nagestreefd. Het halen van de **bouwshift** is voor de vervoerregio Midwest een belangrijk aandachtspunt.

Om deze doelstellingen te behalen, zouden de ruimtelijke ontwikkelingen zich maximaal moeten richten op de stedelijke gebieden, de hoofddorpen en de overige in het PRS West-Vlaanderen geselecteerde kernen. Beschikbare te ontwikkelen zones in buitengebied met een beperkte toegang tot openbaar vervoer en een slechte fietsbereikbaarheid zijn kritisch te bekijken, met het oog op een eventuele planologische ruil. We vragen het ruimtelijk beleid om planologische initiatieven te nemen opdat nieuwe lintbebouwing langs wegen in het buitengebied kan geweerd worden.

We stimuleren het ruimtelijk beleid om nieuwe woningen en woonontwikkelingen⁷ maximaal te realiseren op plaatsen waar vandaag al een **vlotte en veilige verbinding voor voetgangers en fietsers** naar de dichtstbijzijnde cluster van basisvoorzieningen

⁷ Het bestemmen van nieuwe woongebieden kan enkel bij geselecteerde kernen en indien er door de provincie West-Vlaanderen een woonprogrammatie werd toegekend, zoals vastgelegd in het Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

beschikbaar is. Zo wordt de nood aan nieuwe infrastructuur beperkt en wordt prioriteit gegeven aan het afwerken van de huidige ontbrekende schakels in het voetgangers- en fietsnetwerk. Het jaarlijks bijkomend **ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem** moet in vervoerregio Midwest immers dalen vanaf heden en wordt herleid tot 0 in 2030⁸. Waar nieuwe mobiliteitsinfrastructuur voor woonontwikkelingen toch onvermijdelijk is, suggereren we dat de ontwikkelaar mee betaalt in de uitbouw van die infrastructuur.



Figuur 12: Bevolkingsdichtheid, knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, kernnet en aanvullend net (Basisbereikbaarheid korte termijn) en fietssnelwegen. De

bevolkingsdichtheid in de vervoerregio Midwest gaat niet steeds hand in hand met de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau.

Mocht er hiervoor een aantoonbare woningbehoefte zijn, is niet alleen de locatie van nieuwe woonontwikkelingen, maar ook de **dichtheid** ervan van belang. Via instrumenten van ruimtelijke ordening kan daarom de dichtheid van nieuwe woonprojecten verhoogd worden op plaatsen met een gunstige openbaar vervoer- en fietsbereikbaarheid én een voldoende basisvoorzieningenniveau.

Veel gemeenten in de vervoerregio Midwest zetten in op (stads)kernvernieuwing, om de (verkeers)leefbaarheid te verhogen en de centra aangenamer te maken voor zachte weggebruikers. Waar mogelijk zetten we in op **inbreiding**. Zo kan in de stedelijke gebieden, in de hoofddorpen en in de overige in het PRS West-Vlaanderen geselecteerde kernen op een intelligente wijze de gewenste dichtheid van wonen en andere functies bekomen worden door te onderzoeken waar er met meerdere bouwlagen kan gewerkt worden. De gemeenten kunnen hiervoor een ruimtelijke visie opmaken. Er wordt bovendien over gewaakt dat inbreidingsmaatregelen de ruimtelijke draagkracht van de gemeentes niet overschrijden en dat de leefbaarheid in de centra niet in het gedrang komt (bijvoorbeeld met behulp van een regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid – zie verder). Bij inbreidingsprojecten moet er voldoende aandacht zijn voor de doorwaadbaarheid (bijvoorbeeld door trage doorsteken te voorzien).

⁸ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)

Om het probleem van **vervoersarmoede** aan te pakken, streven we naar een goede combinatie van betaalbaar wonen en duurzame bereikbaarheid (= minstens aanbod cadanslijn).

Tewerkstelling en mobiliteit

We vragen het ruimtelijk beleid om in de vervoerregio Midwest in te zetten op strategische werklocaties. **We moeten af van de autoafhankelijkheid voor het woon-werkverkeer.** De vervoerregio bestaat uit een veelheid aan kernen met een onderlinge tussenafstand kleiner dan 10 km. Bovendien beschikken veel gemeentes in de regio over eigen bedrijvigheid die zorgt voor werk in eigen streek. Bijna 90% van de arbeidsplaatsen in de bestaande bedrijventerreinen is bereikbaar met het openbaar vervoer⁹. Het potentieel voor duurzaam woon-werkverkeer in de regio is groot en willen we verder versterken met meer en betere fietsinfrastructuur en flankerend mobiliteitsbeleid. De vervoerregio Midwest moet een modal split halen met tegen 2024 een aandeel van minstens 40% duurzame verplaatsingen¹⁰. De geplande hertekening van het openbaar vervoer zal hier naar verwachting een gunstige impact hebben. Daarnaast zetten we voor het woon-werkverkeer ook in op de fiets en de combimobiliteit.

We raden aan om tewerkstellingspolen maximaal te ontwikkelen en te verdichten op locaties die zowel worden gekenmerkt door een mix aan functies als door een goede bereikbaarheid met duurzame modi. Door tewerkstelling, wonen en voorzieningen ruimtelijk te combineren,

wordt een befietsbare vervoerregio gecreëerd. Deze mix wordt gerealiseerd door bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor de dienstensector nabijheid van wonen en werken als voorwaarde te nemen. Conform het RSV dienen nieuwe kantoorontwikkelingen maximaal in de stationsomgevingen te worden voorzien. Tewerkstellingsdichtheden dienen in evenwicht te zijn met de aanwezige woondichtheden. Dit draagt bij aan de doelstelling om de bedrijfsvloeroppervlakte tegen 2050 minstens 30% te laten toenemen ten opzichte van 2015 op locaties met (een goede knooppuntwaarde en) een goed voorzieningenniveau¹¹. Het **verdichten** van bestaande tewerkstellingspolen gelegen op strategische locaties draagt bij tot het terugdringen van de gemiddelde bijkomende ruimte-inname, zowel de ruimte-inname in het algemeen als de ruimte-inname door transportinfrastructuur.

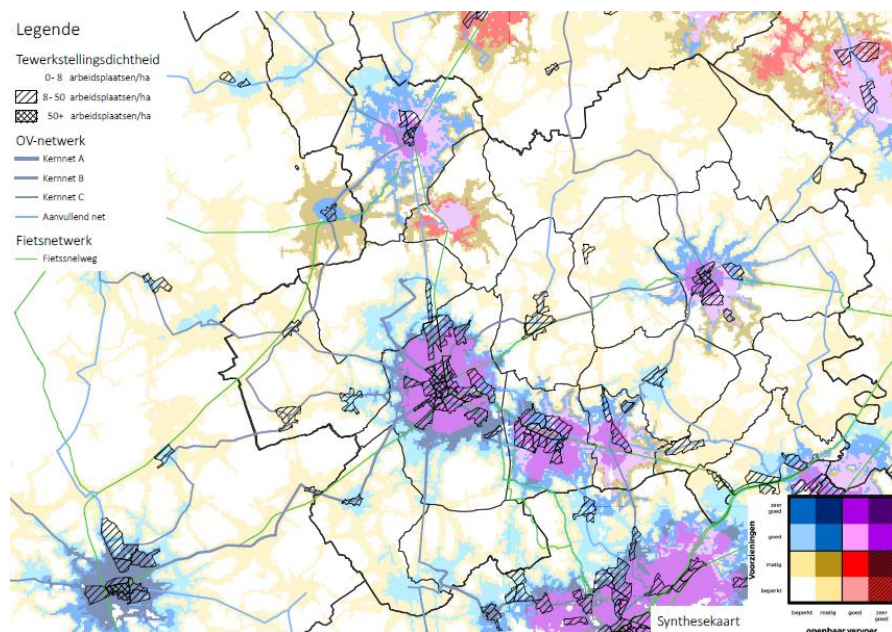
Rond stationsomgevingen en (andere) mobipunten vragen we de juiste bestemmingen in te plannen. Tewerkstellingsdichtheid en woondichtheid kunnen echter door de eigenheid van bepaalde tewerkstellingssectoren niet altijd hand in hand gaan. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de sterk aanwezige agro-industrie, die verspreid ligt in de kernen en de buitengebieden van de regio. Vervoerregio Midwest zet daarom maximaal in op een **verknoping van de tewerkstellingspolen met het fietsnetwerk**. Voor de bedrijvigheid

⁹ Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021, dekkingsgraad op een schooldag in de spits

¹⁰ Vlaams regeerakkoord 2019-2024

¹¹ Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

langsheen het kanaal Roeselare-Leie werken we een specifiek kader uit voor de interferentie met fietssnelwegen en functionele fietsroutes.



Figuur 13: Tewerkstellingsdichtheid, knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, kernnet en aanvullend net (Basisbereikbaarheid korte termijn) en fietssnelwegen. Niet alle tewerkstellingspolen liggen op plaatsen met een goede knooppuntwaarde, een goed voorzieningenniveau of een goede connectiviteit met het fietssnelwegennet.

Naast inzetten op fietsbereikbaarheid, is ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van groot belang bij het ontwikkelen van nieuwe of het verdichten van bestaande tewerkstellingspolen. Om nabijheid te creëren, suggereren we om zoveel als mogelijk werklocaties te

ontwikkelen en te verdichten op plaatsen met een goede openbaar vervoer- en fietsbereikbaarheid en een voldoende pakket aan basisvoorzieningen. De stedelijke gebieden Roeselare-Izegem, Tielt en Torhout en gemeenten als Lichtervelde en Ingelmunster beschikken over **stationsomgevingen met een sterke knooppuntwaarde**, waar we maximaal op willen inzetten.

Het goederenvervoer over de weg moet sterk dalen. Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling van het goederentransport moet daarom toenemen tot 30% tegen 2030¹². Vervoerregio Midwest wil via de ruimtelijke ordening inzetten op locaties nabij het **kanaal Roeselare-Leie en de riverterminals**, die hiervoor het grootste potentieel hebben. Bestaande bedrijventerreinen gelegen langsheen het bevaarbare waterlopen en spoorwegen maken hier maximaal gebruik. Waar mogelijk wordt ingezet op nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via het water en via het spoor maximaal te faciliteren. Een belangrijke uitdaging is om hierbij kernen van steden en gemeenten niet extra te bezwaren met zwaar verkeer van en naar deze terminals. We zoeken naar synergiën met goederenterminals zoals de LAR in Kortrijk, de Seaport Terminal in Gent en de luchthaven in Oostende.

Wanneer een shift naar duurzame modi niet mogelijk is, is het aanbevolen dat nieuwe bedrijventzones zich alleen ontwikkelen langsheen het **vrachtroutenetwerk** om de hinder door vrachtverkeer zo veel mogelijk in te perken en tegelijk de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te blijven garanderen. Ook verder gelegen bedrijven

¹² Vlaams Luchtbeleidsplan 2030

kunnen het aantal vrachtwagenkilometers beperken door gebruik te maken van de **multimodale terminals**. Een regionale visie op het **goederenvervoer** over de weg draagt bij tot de leefbaarheid in kernen, waarbij problemen zoals sluipverkeer niet langer verschoven worden van gemeente naar gemeente. We kijken daarbij niet alleen naar het klassieke vrachtverkeer maar ook naar het zware landbouwverkeer gegenereerd door de vele grootschalige landbouwbedrijven in de regio. Dit is een modus met specifieke uitdagingen, niet enkel omwille van hun routes, vaak ver weg van de grote assen, maar ook omwille van hun vaak bijzondere maatvoering.

Transportinfrastructuur

Het jaarlijks bijkomend **ruimtebeslag** **gerelateerd aan het transportsysteem** moet dalen vanaf 2030 en wordt herleid tot 0 in 2050¹³. Om deze doelstelling te behalen, gaan we gefaseerd te werk.

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

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

Parallel gaan we na welke infrastructuren overgedimensioneerd zijn of een te hoge verhardingsgraad hebben. Hier kan geopteerd worden om

in te zetten op ontharding, of om ruimte van het gemotoriseerd verkeer aan de fietser te geven (indien van toepassing). Zo moet er niet steeds nieuwe verharding aangelegd worden om veilige fietsverbindingen te creëren.

Fase 2: naar een dalend verloop in 2030

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



Figuur 14: Uit de burgerbevraging blijkt dat bijna driekwart van de burgers verkeersoverlast liever niet oplost met nieuwe omleidingswegen.

¹³ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)

We gaan op zoek naar wegen die overgedimensioneerd zijn voor het gemotoriseerd verkeer, en bijgevolg (gedeeltelijk) onthard of afgeschaft kunnen worden. We onderzoeken de mogelijkheid om een onthardingsfonds op te richten waar ontwikkelaars middelen moeten inbrengen. Deze middelen zouden vervolgens gemakkelijk inzetbaar moeten worden voor de financiering van de ontharding van wegen door lokale overheden.

Optioneel: specifiek voor verharding voor duurzame modi wordt een uitzondering gemaakt, investeringen in OV of fietsnetwerk dienen niet gecompenseerd te worden

Fase 3: herleid tot 0 in 2050

Er kunnen indien noodzakelijk nog steeds nieuwe wegen aangelegd of bestaande wegen uitgebreid worden in de vervoerregio, maar de nieuw te verharden oppervlakte wordt volledig gecompenseerd door andere wegen af te schaffen of actief te gaan ontharden.

3.3 Fiets

Het netwerk

Het aandeel duurzame modi waaronder de (e-)fiets moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%¹⁴. De vervoerregio Midwest kent vandaag nog een relatief hoog auto-aandeel, en reistijdwinst met de fiets is slechts een beperkte incentive voor modal shift. Het bestaande fijnmazige bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk (BFF) dekt in de vervoerregio Midwest reeds de belangrijkste kernen en attractiepolen (bedrijvzones, scholen, ...). **Het bestaande BFF hanteren we als vertrekpunt en stellen we op basis van de nog op te starten studie Masterplan Fietsnetwerk Midwest (initiatief provincie West-Vlaanderen) waar nodig bij in functie van behoeften die op regionaal niveau van belang zijn.** Daarbij kijken we niet alleen naar de verbindingswegen voor gemotoriseerd verkeer, maar bouwen we ook voort op het bestaande netwerk van autonome fietswegen, zoals o.a. de Storoute, het jaagpad aan het kanaal Roeselare-Leie,...

We streven naar de realisatie van **een volledig, vlot en veilig bovenlokaal functioneel fietsnetwerk inclusief fietssnelwegen**, die de kernen met elkaar verbinden. Om functioneel fietsverkeer aan te moedigen streven we ernaar om alle regionale bedrijventerreinen aan te sluiten op het fietssnelwegennet of het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. We werken een specifiek kader uit voor interferentie met watergebonden bedrijvigheid langsheen en kanaal Roeselare-Leie en fietsroutes. Om een goede bereikbaarheid van lokale

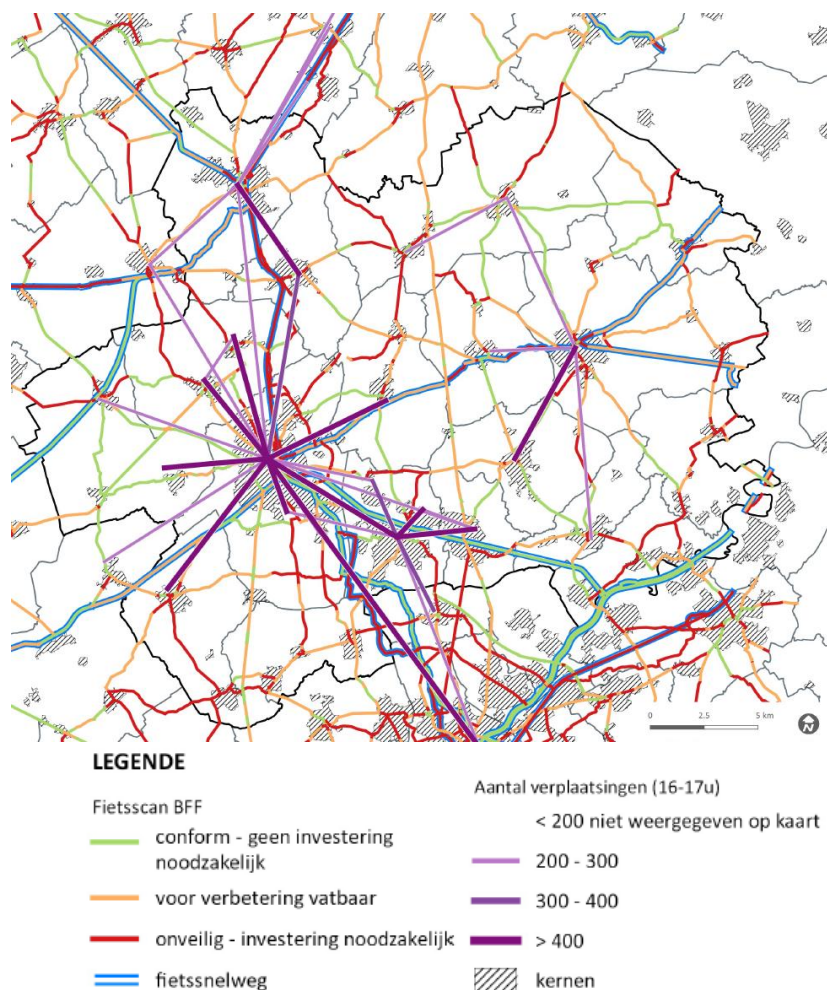
bedrijventerreinen met de fiets te voorzien, kijken we naar lokale fietsroutes. Ook alle scholen sluiten we aan op ten minste het lokaal fietsrouten netwerk. Voor secundaire scholen voorzien we veilige aanrijroutes naar het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk.

De prioriteiten

De inrichting van de fietsinfrastructuur op heel wat trajecten van het BFF in de vervoerregio Midwest wordt als zeer slecht beoordeeld, en de fietsveiligheid wordt in het algemeen als laag ervaren. De regio heeft de ambitie deze handicap om te zetten in een voordeel door de fietslat direct hoog te leggen. We willen alle onveilige schakels in het fietsnetwerk op termijn wegwerken. Voor de realisatie van het volledige fietsnetwerk zijn evenwel voldoende tijd en middelen nodig.

Prioriteit nummer één is het op korte termijn wegwerken van **missing links en onveilige schakels** in het fietsnetwerk. Het fietsaandeel in woon-schoolverplaatsingen is eerder beperkt in de regio. We kiezen er daarom voor om **eerst de missing links in de buurt van scholen** en op belangrijke schoolroutes en gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten weg te werken, in het bijzonder waar het functioneel fietsnetwerk met het vrachtrouten netwerk of hogere wegcategorieën kruist. Vervolgens focussen we op missing links op de belangrijke **woon-werkfietsroutes**, en daarna op het aansluiten van **overige belangrijke attractiepolen**, zoals hoppinpunten.

¹⁴ Vlaams regeerakkoord 2019-2024



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

Op langere termijn kijken we voorbij deze missing links, naar de **verdere uitbouw van het fietssnelwegennet en de onderliggende strategische fietsverbindingen van het BFF**.

Quick wins kunnen we behalen door fietsverbindingen te voorzien op routes waar geen onteigeningen nodig zijn. De gemeenten uit VVR Midwest geven immers aan dat financiële en procedurele knelpunten de realisatie van fietsinfrastructuur vertragen. Lintbebouwing en een beperkt gabarit bemoeilijken dit nog meer. Werken aan de riolering onder het fietspad of de rijbaan kunnen bijvoorbeeld de aanleiding voor een quick win voor de fietsinfrastructuur zijn.

Er moet echter bewaakt worden dat fietsverbindingen niet in kwaliteit moeten inboeten net om **onteigeningen** te voorkomen. Een volledig en veilig fietsroutenetwerk uitrollen gaat nu eenmaal gepaard met extra ruimte-inname voor de fietser, waar onteigeningen voor nodig zullen zijn. Het Vademecum fietsvoorzieningen wordt als toetssteen gebruikt om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur te bewaken.

Voor deze projecten die veel budget vragen kijken we naar de verbindingen met het meeste **vervoerspotentieel en de huidige fietsintensiteiten** om eerst op te focussen. Voorbeelden van nog niet-gerealiseerde fietsassen die wel een hoog vervoerspotentieel hebben, zijn de verbindingen tussen Roeselare en Lichtervelde, tussen Roeselare en Ardooie en tussen Torhout en Lichtervelde.

Naast de aanleg van fietsinfrastructuur zetten we op korte termijn ook in op **circulatiemaatregelen**, bijvoorbeeld door toepassing van het ***fix the mix***-principe binnen de **kernen van steden en gemeenten**, waarbij financiële en procedurele knelpunten zich minder stellen, maar draagvlak wel een belangrijk aandachtspunt is.

We kijken echter niet alleen naar de stedelijke gebieden, maar zeker ook naar het **buitengebied**. In het buitengebied is er immers een beperkter OV-aanbod, waardoor de fiets bij uitstek het duurzaam verplaatsingsmiddel is waarop we willen inzetten, zowel als voor- of natransport als hoofdtransport.

We hebben bij de verdere uitrol van het netwerk ook bijzondere aandacht voor **aanvoerende (boven)lokale routes** naar de fietssnelwegen enerzijds, en de **continuïteit van verbindingen** tussen kernen en attractiepolen anderzijds, ook al behoren delen van zo'n verbinding tot verschillende lagen van het fietsnetwerk.

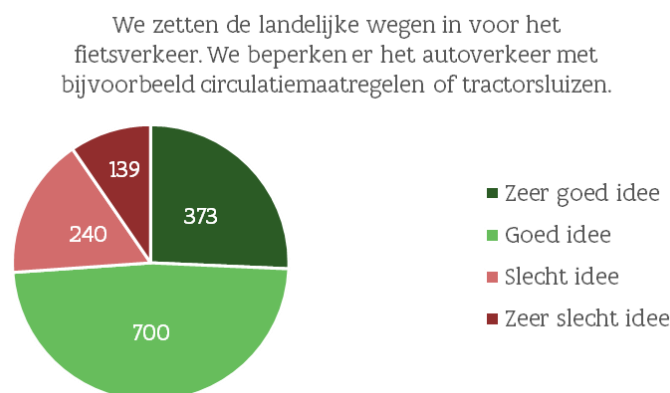
Om het fietsaandeel te verhogen zetten we ten slotte in op de elektrische fiets en de speed-pedelec. We maken het fietsnetwerk **toekomstbestendig** door alvast met deze groeiende groep rekening te houden. We hanteren bij de concrete inrichting een maximale benadering van de ontwerprichtlijnen uit het Vademecum fietsvoorzieningen zodat we direct inspelen op de groeiende diversiteit onder de fietsers.

Game changers

Om het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets voor de vervoerregio Midwest te laten toenemen tot minstens 40%¹⁵ moet de regio meer doen dan enkel en alleen inzetten op veilige en kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur. We hebben behoefte aan

gamechangers die op korte termijn het fietsgebruik kunnen doen stijgen. De vervoerregio Midwest wil volledig voor de fiets kiezen.

Het BFF duidt vaak de routes langs gewestwegen aan. Vaak zijn er echter alternatieve routes mogelijk om eenzelfde verbinding te maken. De alternatieve routes hebben een autoluwer karakter, waardoor het aangenaam fietsen is. We gaan na waar zulke trajecten zinvol zijn als hoogwaardige fietsverbinding om regionale verplaatsingen op een veilige en comfortabele manier plaats te geven zonder (te veel) autoverkeer. Landelijke wegen worden zo ingezet als functionele fietsverbindingen.



Figuur 16: Uit de burgerbevraging blijkt dat bijna driekwart van de burgers het inzetten van landelijke wegen voor het fietsverkeer in combinatie met autowerende maatregelen een goed tot zeer goed idee vindt.

¹⁵ Vlaams regeerakkoord 2019-2024

Voor landelijke wegen moet de oefening gemaakt worden op welke van deze wegen fietsverkeer en landbouwverkeer kunnen samengaan. **Op die landelijke wegen nemen we indien nodig maatregelen** om het sluipverkeer te weren zoals tractorsluizen, snelheidsverlaging en kleine functionele doorsteken die de omrijfactor aanzienlijk inkorten. De landelijke wegen zijn dikwijls smal, terwijl landbouwvoertuigen steeds breder worden en fietsers en landbouwvoertuigen elkaar niet veilig kunnen kruisen. Waar mogelijk voorzien we uitwijkzones.

We detecteren wegen die overgedimensioneerd zijn voor (de functie die het dient te vervullen voor) het gemotoriseerd verkeer en een interessante fietsverbinding vormen. Hier wordt de **ruimte herverdeeld ten voordele van de fietser**. We geven de fietser de ruimte die hij/zij verdient. Op die manier wordt er toekomstbestendig geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, zodat er ruimte is voor zowel de gewone fietser als de e-bike, de speed pedelec, de bakfiets, ...

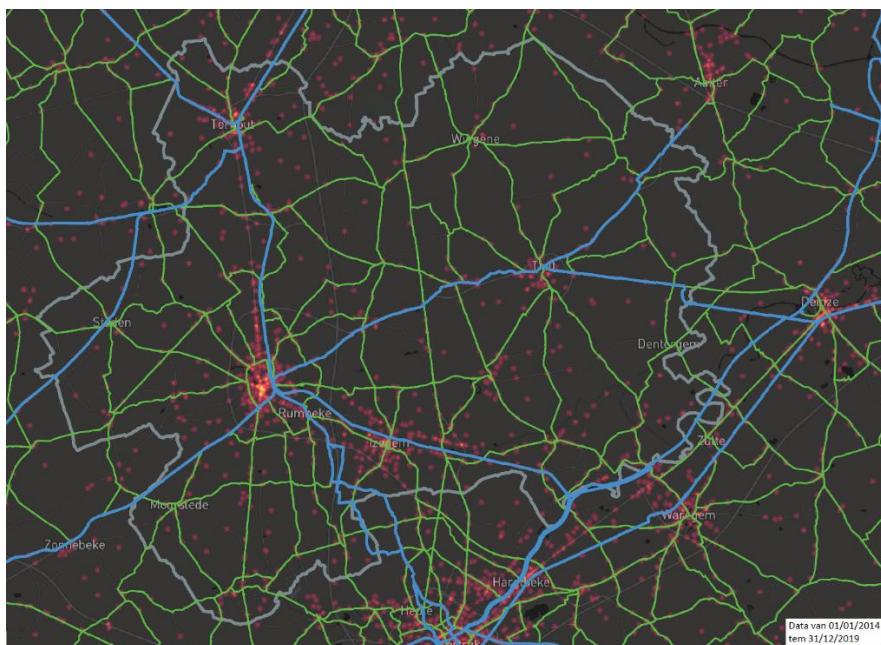
Een van de Vlaamse operationele doelstellingen stelt dat **de fiets in stedelijke gebieden concurrentieel moet zijn met auto**. Dat wil zeggen dat de reistijd met de fiets nooit veel langer mag zijn dan met de auto. Hiervoor maken we gebruik van circulatiemaatregelen en snelheidsbeperkingen. We vragen daarom aan de lokale overheden om het concept van **fix the mix maximaal** toe te passen in de kernen van onze steden en gemeenten, in de schoolomgevingen en woonwijken en op wegen die deel uit maken van bovenlokale en lokale fietsnetwerken, zoals ook omschreven in het thema 'veiligheid'.

Handhaving is een belangrijk aandachtspunt om het succes van de game changers te kunnen garanderen.

Omkaderende maatregelen en fietsveiligheid

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

De fietsveiligheid wordt in de vervoerregio Midwest eerder als laag ervaren en het fietsaandeel in woon-schoolverplaatsingen is eerder beperkt. Vlaanderen wil de schoolomgevingen aan drukke gewestwegen verkeersveilig maken. Als vervoerregio sluiten we ons daarbij aan en doen we hetzelfde wat betreft schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen. **We voorzien een veilig fietsnetwerk voor alle fietsers, ook voor jonge kinderen en ouderen**. Het lokaal fietsnetwerk zet maximaal in op het veilig bereikbaar maken van scholen. Waar nodig passen we ook de **schoolomgeving** zelf aan volgens het ontvlechtingsprincipe, zodat kinderen vanaf 10 jaar zelfstandig naar school kunnen fietsen, maar we kijken naast de schoolomgeving zelf ook naar de schoolroutes. We zoeken naar oplossing om zwaar verkeer in de schoolomgevingen te weren, minstens tijdens de schoolspitsen, waarbij handhaving opnieuw essentieel is.



Figuur 17: Fietsongevallen ten opzichte van het fietsnetwerk (fietsssnelwegen en BFF) (Bron: federale politie, data 1/1/2014 - 31/12/2019)

We ontwerpen **vergevingsgezinde fietspaden**¹⁶ zodat fietsers bij ongevallen op een veiliger manier tot stilstand kunnen komen. Hiervoor gaan we ook proactief op zoek naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen om de knelpunten weg te werken.

Daarnaast hebben we ook aandacht voor de **sociale veiligheid**: sommige fietspaden worden immers niet als veilig ervaren wanneer

¹⁶ De Vlaamse overheid streeft ernaar om de infrastructuur voor voetgangers en fietsers ook vergevingsgezind in te richten, net zoals dat voor gemotoriseerd verkeer het geval is. Een vergevingsgezind fietspad biedt voldoende mogelijkheden in tijd en ruimte om eventuele fouten te corrigeren om een ongeval te voorkomen. In tweede instantie moet vergevingsgezinde infrastructuur de impact van fouten, als die toch tot een ongeval zouden leiden, maximaal beperken. Het vademecum vergevingsgezinde wegen deel kwetsbare weggebruikers

het donker is. Het slim verlichten is een zeer belangrijk element om de sociale veiligheid te verhogen, en dus om het gebruik van de fiets ook 's avonds of in de winter te stimuleren.

Een aantal gemeentes zet reeds in op flankerende maatregelen. Ook inzake flankerende maatregelen kunnen regionale initiatieven een optie zijn. Om het aandeel duurzame modi waaronder de (e-)fiets voor de vervoerregio Midwest te laten toenemen tot minstens 40% werken we op regio- of provinciaal niveau samen om zinvolle **campagnes** op te zetten. We ontwikkelen een **tool om de fietsstromen in de regio te monitoren**.

Volgende stappen

De provincie West-Vlaanderen zal een Masterplan Fiets opmaken in de loop van 2022, waarbij het netwerk van bovenlokale fietsverbindingen (incl. fietssnelwegen) zal worden verfijnd en geactualiseerd. De vervoerregio wacht deze oefening af, met als doel het resultaat daarvan te bevestigen in het RMP.

kan hier geraadpleegd worden:

<https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/vergevingsgezinde-wegen>

3.4 Openbaar vervoer op lange termijn

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

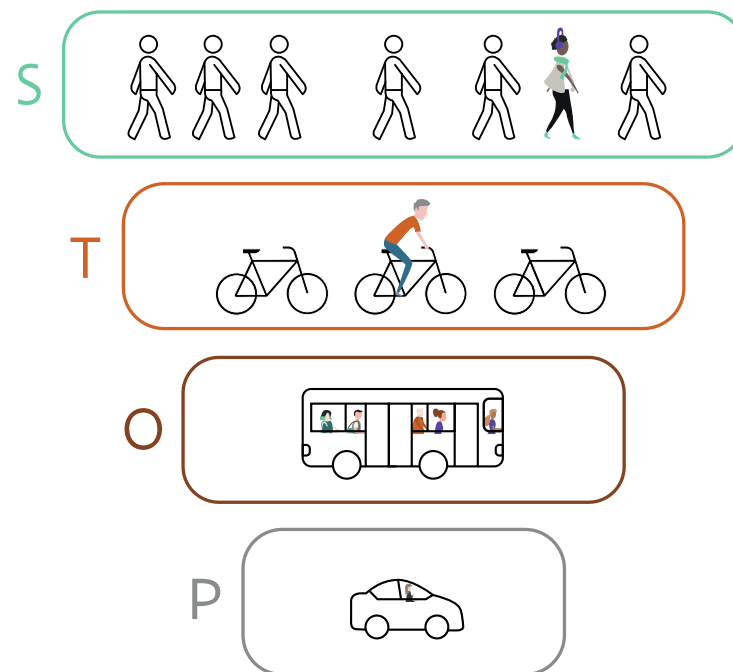
Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer

Binnen het STOP-principe bevindt het openbaar vervoer zich tussen de duurzame fietsmodus en de niet-duurzame automodus. We richten ons dan ook op **concurrentie met de auto** om een **modale shift richting duurzame modi** te realiseren. Dat impliceert dat de kwaliteit van het aanbod (stiptheid, reistijd, comfort) voldoende moet zijn om autogebruikers te verleiden om de auto thuis te laten.

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

hoppinpunten zullen daarom steeds beter uitgebouwd moeten worden met kwalitatieve fietsenstallingen.

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



Figuur 18: Het STOP-principe

Vraaggericht investeren in bereikbaarheid met trein en bus

Het decreet basisbereikbaarheid legt het principe van een **vraaggericht investeringsbeleid** met een **optimale inzet van vervoers- en financiële middelen** op¹⁷.

De grootte van de vervoersstroom op een bepaalde relatie moet overeenkomen met het aanbod op die verbinding. We willen geen overvolle bussen op de ene verbinding en lege op een andere, maar een aanbod dat zo goed mogelijk rekening houdt met de vervoersvraag. Daarom bieden we regulier openbaar vervoer alleen aan op de plekken en momenten dat er voldoende mensen van gebruik willen en kunnen maken. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten.

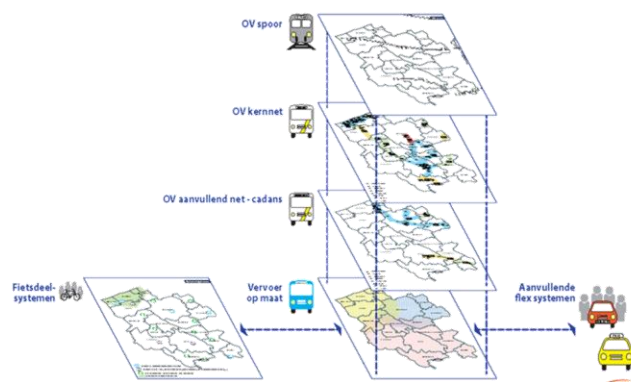
Openbaar vervoer als gelaagd en integraal systeem

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

- Treinnet
- Kernnet
- Aanvullend net

– Vervoer op Maat

Het treinnet vormt de ruggengraat van het gehele systeem, waar kernnet en aanvullend net in de belangrijke treinstations (Lichtervelde, Roeselare, Torhout, Tielt, Izegem en Ingelmunster) op aansluiten. Andere knooppunten zorgen voor de afstemming tussen de verschillende lijnen van kernnet en aanvullend net en van het vervoer op maat.



Figuur 19: Openbaar vervoer als gelaagd systeem

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

¹⁷ Decreet Basisbereikbaarheid, art. 4 en 5

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

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

Binnen de vervoerregio richten we ons op de grote vervoersstromen richting de **stedelijke kernen en tewerkstellingspolen** van Roeselare, Torhout en Tielt. Op deze verplaatsingen kunnen we met een hoogwaardig trein- of busaanbod het verschil maken in de keuze voor een duurzame verplaatsing. We hebben daarbij bijzondere aandacht voor de woon-schoolverplaatsingen: de schoolgaande jeugd is, met name in het buitengebied, de belangrijkste gebruiker van het openbaar vervoer.

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

Ten slotte zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer toegankelijk wordt voor iedereen: voor jongeren en ouderen, voor mensen met een functionele beperking, voor inkomenszwakke groepen. Dit aspect wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 3.9.

De link maken met de omliggende regio's

Gezien de nadruk voor het openbaar vervoer op verplaatsingen op langere afstand ligt, is het voor openbaar vervoer ook belangrijk om te kijken naar de **omliggende vervoerregio's** en het aanbod daarop af te stemmen. We verbinden de stations van vervoerregio Midwest met de belangrijke steden buiten de vervoerregio:

- In oostelijke richting is de verbinding met **Gent** van belang met de trein en bus. Richting **Antwerpen** en **Brussel** kijken we vooral naar de treinverbinding als sterke as via Gent of Kortrijk.
- In het zuiden richten we ons op de verbinding met **Kortrijk**, zowel via het treinnet als met de bus. Over de landsgrens heen vormt **Rijssel** ook een belangrijke treinverbinding (met overstap).
- Aan de westkant richten we ons in eerste instantie op **Ieper en Diksmuide** via het busnetwerk.
- Richting noorden kijken we naar **Brugge**, zowel via het treinnet als met de bus en bij uitbreiding ook naar de rest van het stedelijk netwerk de **Kust**.

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

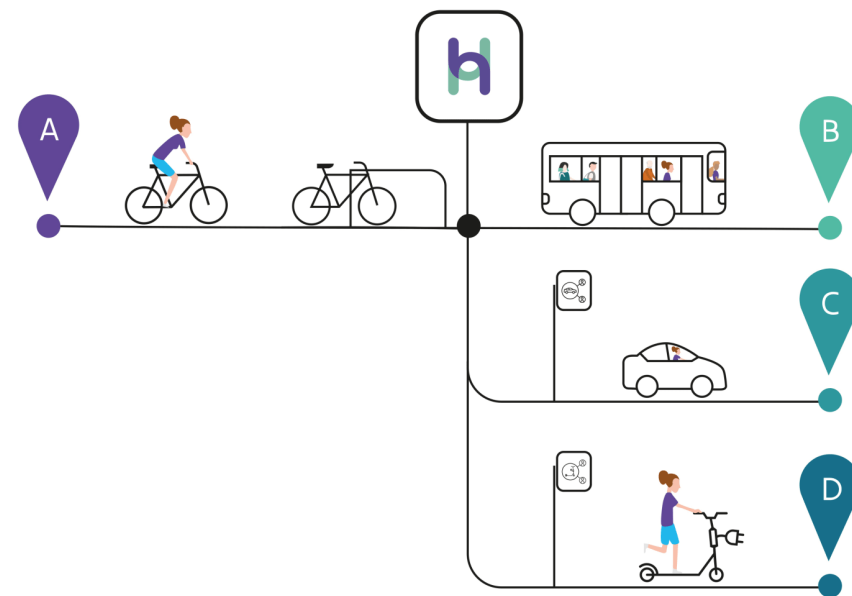
De verschillende lagen en lijnen van het OV-netwerk sluiten op elkaar aan in knooppunten. Deze **knopen zijn hiërarchisch geordend** op basis van de hoppinlogica, van een grote interregionale knoop in Lichtervelde tot lokale haltes in de kernen. Op een aantal punten spreken we ook van 'tijdsknopen' wanneer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

geven op elkaar en 'frequentieknopen' waar meerdere lijnen met hoge frequenties samenkomen.

Hoppinpunten gelegen aan belangrijke trein- en bushaltes zijn de plaatsen waar de overstap tussen de verschillende modi kan plaatsvinden. Op deze plekken transformeren we een simpele halte-omgeving tot een integraal, toegankelijk hoppinpunt met kwalitatieve perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit. Zo integreren we de verschillende modi op deze plekken en stemmen we het aanbod van de verschillende vervoerslagen en deelsystemen optimaal op elkaar af. **Binnen combimobiliteit fungeert het openbaar vervoer zo als een centrale spil** waarmee het hoofddeel van de verplaatsing gebeurt, terwijl voor- en natransport via andere modi kan gebeuren: te voet, met de eigen (plooi)fiets of auto, maar ook met deelfiets, -step en -auto. Combimobiliteit vergroot de actieradius van het openbaar vervoer en laat zo toe om snelle, sterke assen te creëren die de concurrentie met de wagen kunnen aangaan.

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

Om de trein, maar vooral de bus de concurrentie te laten aangaan met de auto, moeten we op de corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op **frequentie, amplitude, snelheid** en **betrouwbaarheid**. Op de belangrijkste corridors willen we de commerciële snelheid van de bus verhogen tot die (bijna) even snel is als de auto. Zo bieden we autogebruikers een aantrekkelijk alternatief aan.



Figuur 20: Combimobiliteit aan een hoppinpunt

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

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

Het netwerk opgebouwd volgens de principes basisbereikbaarheid heeft ingezet op het bundelen van de vervoersvragen. We kunnen er

dus van uitgaan dat het een stabiel netwerk is, waarbij we op lange termijn kunnen inzetten op het verder versterken van dit netwerk, ook tijdens het weekend en avond. Door systematisch in te zetten op snelheid en doorstroming creëren we **assen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer**. Dit vraagt een integrale aanpak, waarbij we zowel het **aanbod** (frequentie, amplitude) als de **kwaliteit** (snelheid, doorstroming) verbeteren. Deze integrale benadering willen we uitrollen op de belangrijkste buslijnen met het hoogste potentieel in de regio, zodat we op korte termijn de grootste impact kunnen hebben op de meeste reizigers.

Hierbij zal ook specifiek gekeken worden om een volwaardig stadsnet voor Roeselare uit te bouwen. Zo werken we met alle partners samen aan een beter openbaar vervoer.

Versterking openbaar vervoer koppelen aan ruimtelijke ordening

Tot slot kan een verdere versterking van het openbaar vervoer ook bereikt worden door onze **ruimtelijke ordening** hier in de toekomst verder op te richten en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk te bundelen langs sterke OV-assen. Langs de andere kant kunnen toekomstige investeringen in het openbaar vervoer ook verder ingezet worden op het verbinden van zelfvoorzienende kernen met de omliggende steden waar dit nog niet het geval is. Dit in de veronderstelling dat hier een voldoende hoog OV-potentieel zit en dat ruimtelijke ontwikkelingen hier in de toekomst verder geconcentreerd worden wat het potentieel en de vervoersvraag verder verhoogd

3.5 Autoverkeer

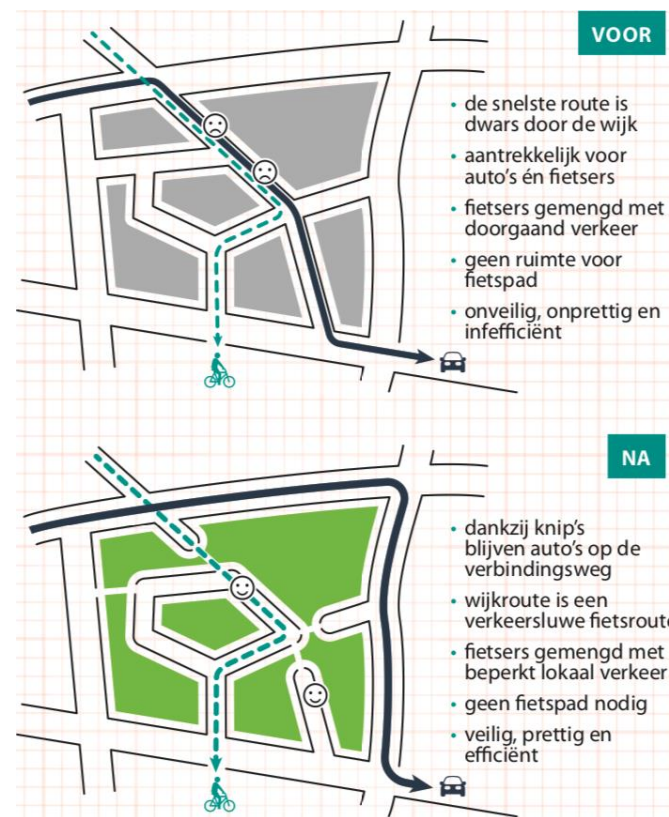
Minder autokilometers

Het aantal voertuigkilometers in Vlaanderen moet dalen met 15% tegen 2030¹⁸. Dit vormt een grote uitdaging voor Vlaanderen en bijkomend voor de vervoerregio Midwest, die gekenmerkt wordt door een hoog autogebruik en een hoog autobezit, ook in de centrumstad Roeselare. Er dienen hiertoe verschillende maatregelen genomen worden: **verplaatsingen moeten vermeden en maximaal ingekort worden en het gebruik van duurzame modi moet aantrekkelijker gemaakt worden** dan gebruik van de eigen wagen. Mede doordat er in de regio weinig significante afwikkelingsproblemen zijn voor gemotoriseerd verkeer, is zuivere reistijdwinst slechts een beperkte incentive voor een modal shift van auto naar (elektrische) fiets.

In eerste instantie zetten we in op het vermijden en maximaal inkorten van verplaatsingen. We zetten maximaal in op het realiseren van **nabijheid tussen wonen en werken** en streven we naar **een mix van functies** zodat de lengte en duur van alle verplaatsingen kunnen afnemen.

We ontmoedigen het gebruik van de auto en bevorderen de verkeersveiligheid in de kernen van onze steden en gemeenten door het **'fix the mix'-principe** toe te passen, en bijvoorbeeld eenrichtingsstraten en verkeerskundige knips op strategische locaties te voorzien, in overleg met de bewoners van de betrokken wijken. In

het buitengebied kennen we functies toe aan de landelijke wegen, waardoor er ook in het buitengebied **autoluwe mobiliteitskamers** ontstaan. Hiermee geven we verdere invulling aan de principes van de nieuwe wegcategorisering.



Figuur 21: Kernmaatregelen van een fix the mix-wijk (Bron: Fietsberaad)

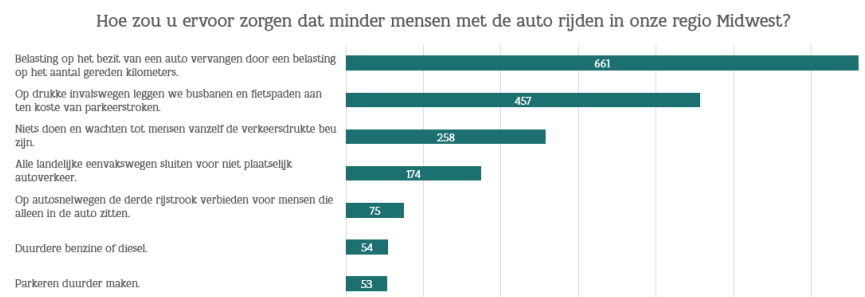
¹⁸ Vlaams Luchtbeleidsplan 2030

In tweede instantie zetten we in op het aantrekkelijker maken van duurzamere modi. Dit doen we door, bijvoorbeeld via campagnes, **de gebruiker bewuster te maken van de verborgen kosten van autogebruik**: de kost van milieuschade, van files, van ongevallen, ... Daarnaast maken we het gebruik van **duurzame modi** aantrekkelijker door hen **selectief voorrang** te geven, zodat ze minder last hebben van files en vertragingen.

De vervoerregio streeft ook naar een groter, gebiedsdekkender en toegankelijker aanbod aan (groene) deelwagens. Gebruikers van deelwagens rijden immers bewuster, minder frequent en minder kilometers. Ook zijn er voor deelwagens minder parkeerplaatsen nodig.

We maken duurzamere modi ten slotte ook aantrekkelijker door in te zetten op een **sturend prijsverschil tussen duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen**. We vragen aan de hogere overheden om de principes van duurzame mobiliteit in het toe te passen. Dit kan door in te zetten op, onder andere, het uitrollen van een mobiliteitsbudget of slim rekeningrijden voor personenwagens en het afbouwen van salariswagens. Dit zou het realiseren van de modal shift kunnen ondersteunen en duurzaam verplaatsingsgedrag extra stimuleren.

¹⁹ Vlaamse klimaatstrategie 2050



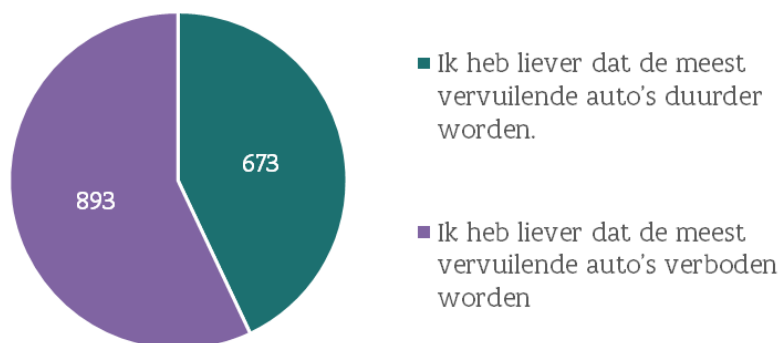
Figuur 22: Een belasting op het aantal gereden kilometers in plaats van op het bezit van een auto (rekeningrijden) kan bij de burgers op veel draagvlak rekenen als middel om een modal shift naar duurzamere modi te realiseren (Bron: Burgerbevraging, 1900 respondenten)

Groenere autokilometers

De ultieme doelstelling is het **verminderen van de CO2-uitstoot van mobiliteit**. Sterker nog, tegen 2050 streeft Vlaanderen naar een nuluitstoot van de Vlaamse transportsector, waarbij we zorgen dat zowel het goederenvervoer als het personenvervoer volledig emissievrij wordt¹⁹.

Op kortere termijn streeft Vlaanderen naar een **halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stadscentra tegen 2025**²⁰. Het Gewest wordt emissiearm. Vervoerregio Midwest vraagt aan Vlaanderen om het nodige kader te scheppen en de nodige maatregelen door te voeren.

²⁰ Vlaams Luchtbeleidsplan 2030



Figuur 23: Uit de burgerbevraging blijkt dat een meerderheid van de burgers de meest vervuilende auto's liever verbiedt dan ze duurder te maken.

We suggereren vanuit de vervoerregio Midwest naar Vlaanderen toe om **voertuigen op basis van uitstoot te belasten**. Op niveau van de vervoerregio voorzien we meer **laadpalen voor elektrische wagens**. We werken een gebiedsdekkend systeem uit waarbij we voornamelijk inzetten op (semi-) publieke laadpalen in steden en gemeenten en op (semi-) publieke snelladers langs het hoofdwegennet. We vragen Vlaanderen ook te investeren in groenere voertuigen voor het **openbaar vervoer**.

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



Figuur 24: Een grote meerderheid van de burgers ziet liever dezelfde milieuregels toegepast op heel Vlaanderen, dan dat steden zelf bepalen welke auto's de stad nog binnen mogen rijden.

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

Op lange termijn willen we verder gaan en vragen we aan Vlaanderen om alle voertuigen op fossiele brandstoffen te verbieden. Zo bouwen we verder aan een **volledig emissiearm personenvervoer tegen 2050**²¹.

²¹ Vlaamse klimaatstrategie 2050

3.6 Parkeren

Regionale parkings

In de vervoerregio Midwest maken we de combinatie van alternatieve modi met de wagen aantrekkelijk zodat men minstens voor een deel van de reisweg een alternatief benut. We leggen **randparkings**, **carpoolparkings** en **K+R zones** aan, met aandacht voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van deze parkings zowel met de fiets als met het openbaar vervoer. Voor het succes van de randparkings is afstemming met het parkeerbeleid in de centra en aandacht voor de (sociale) veiligheid essentieel.



Figuur 25: Uit de burgerbevraging blijkt dat bijna driekwart van de burgers liever gratis op een randparking parkeert dan op een betalende parking in het stadscentrum.

We onderzoeken ook hoe we de **tarieven van de stationsparkings regionaal beter op elkaar kunnen afstemmen**. De tarieven voor de autoparkeerplaatsen worden zo afgestemd dat regionale

verkeersstromen naar de gewenste stationsparking worden geleid. Het betalend stationsparkeren in station A mag niet voor negatieve effecten zorgen aan station B. Er moet rekening gehouden worden met ruimtelijke differentiatie: stedelijke gebieden zijn anders dan buitenbieden, en afstemming met het lokale parkeerbeleid is belangrijk. Ook een tarief dat een treinrit of treinabonnement combineert met een autoparkeerplaats of stallingsplaats in een bewaakte fietsenstalling kan een meerwaarde zijn. Samen met de NMBS werken we een tarifieringsplan uit dat de visie op regionaal niveau ondersteunt.

Vrachtwagenparkeren

Tegen 2030 moet het aantal mensen dat ernstig hinder ondervinden van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten sterk gedaald zijn²². We willen de kernen ontlasten van het vrachtverkeer. Daarom weren we geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen. **Waar mogelijk wordt vrachtwagenparkeren maximaal opgevangen op het privaat terrein van de betreffende bedrijven.**

In tweede instantie leggen we vrachtwagenparkings aan zodat vrachtwagens niet parkeren langs wegen of andere plaatsen die daartoe niet bestemd zijn. Daarbij schenken we in het bijzonder aandacht aan de verschillende noden van het **internationale vrachtwagenvervoer enerzijds en lokale vrachtwagenchauffeurs anderzijds**. De eerste categorie heeft eerder baat bij een oplossing langs de hoofdwegen, terwijl de lokale chauffeurs eerder nood hebben aan parkeergelegenheid dicht bij huis, zodat ze na hun werkdag hun

²² Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)

eigen vrachtwagen kunnen parkeren en naar huis kunnen gaan. De vervoerregio gaat in het bijzonder op zoek naar oplossingen voor deze tweede categorie, aangezien deze problematiek wellicht meer prangend zal worden door het toekomstig verbod op langsparkeren buiten de bebouwde kom op het dragend wegennet (zie thema wegencategorisering)²³.

We zorgen ervoor dat deze vrachtwagenparkings voldoende beveiligd zijn en we voorzien elke vrachtwagenparking van een goed uitgeruste fietsenstalling. Afstemming over de gemeentegrenzen heen is essentieel, zodat er geen versnipperde maatregelen ontstaan.

Waar mogelijk zoeken we ook mogelijkheden om bestaande infrastructuur hiervoor geschikt te maken, bijvoorbeeld door bedrijvenzones uit te rusten met faciliteiten voor vrachtwagens (en vrachtwagenchauffeurs), in overleg en participatie met de bedrijven aanwezig op de bedrijvenzone. Bestaande faciliteiten aanpassen past binnen die operationele doelstelling om het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem te herleiden naar 0 tegen 2050²⁴. Koppeling met het ruimtelijk beleid is steeds noodzakelijk.

Regionale afstemming voor het lokale parkeerbeleid

Het aandeel duurzame modi moet toenemen tot minstens 40% voor onze vervoerregio²⁵. We beoordelen nieuwe bouwaanvragen met deze modal shift in het achterhoofd. We streven ernaar dat bij nieuwbouwprojecten voor meergezinswoningen een **fietsenberging**

met laadvoorzieningen en met oog voor beveiliging **steeds vlotter bereikbaar is dan de geparkeerde wagen**. Bij grotere woonprojecten wordt het aanbieden van deelwagens voorzien en wordt collectief parkeren nagestreefd. De inrichting vertrekt vanuit het hoofdzakelijk gebruik van zachte vervoersmodi.

Daarnaast engageren we ons in publieke projecten systematisch ruimte te voorzien voor kwalitatieve fietsparkings en parkeerplaatsen voor deelwagens.

De vervoerregio werkt een richtinggevend kader uit om binnen de gemeentes gedifferentieerde minimum- en maximumparkeernormen te hanteren. Dit regionaal kader kan vervolgens door de gemeentes gebruikt worden als leidraad om zelf parkeernormen vast te leggen in stedenbouwkundige verordeningen. Hierbij vinden we het belangrijk een doordacht onderscheid te maken tussen stedelijke gebieden en landelijke gebieden. Ook binnen de gemeentes zelf kan een onderscheid voorzien worden, tussen bijvoorbeeld kern, stationsomgeving en het gebeid buiten de kern. De normen moeten wel op elkaar afgestemd zijn, zodat het gevaar niet bestaat dat er op plekken ontwikkeld wordt waar de parkeernorm het minst streng is.

Parkeernormen hangen ook samen met het parkeerregime. Parkeertarieven blijven gezien de specifieke kenmerken van elke stad

²³ Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen: https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet-RW_IW.pdf

²⁴ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2013)

²⁵ Vlaams regeerakkoord 2019-2024

en gemeente een lokale bevoegdheid, maar de vervoerregio zet wel in op een **uniform (digitaal) betalingssysteem voor straatparkeren**.

We werken ten slotte ook aan lokale visies rond publiek laden voor elektrische wagens. Er wordt daarbij nagedacht waar de strategische locaties voor laden zich bevinden binnen het Vlaamse laadplan

3.7 Wegencategorisering

Netwerkprincipes

Een nieuwe wegcategorisering

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

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

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

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

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 wegnennet	Ontsluitingswegen (OW)	Boomstructuren OW + EW		
Secundaire wegen type III			Erfdoegangswegen (EW)			
Lokale wegen type I						
Lokale wegen type II						
Lokale wegen type III						

Figuur 26: Oude en nieuwe wegcategorisering met netwerkniveaus en wegcategorieën

Netwerkstructuur en -functies

In de nieuwe wegcategorisering wordt er afgestapt van de boomstructuur uit het RSV en gewerkt met een **netwerk van rasters**. Voor het lokale wegnennet wordt de boomstructuur wel behouden omdat gebleken is dat die op lokaal niveau zijn meerwaarde heeft bij het terugdringen van sluipverkeer. Dankzij de rasterstructuur kan er een veel duidelijker onderscheid gemaakt worden tussen **verbindingswegen** (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragende

netwerk) en **wegen met louter een ontsluitings- en erftoegangsfunctie** (het lokale wegennet). Gevolg is onder meer dat het lokale wegennet beter kan worden afgeschermd van doorgaand verkeer: in functie van verkeersleefbaarheid- en veiligheid, maar ook om hier maximaal in te zetten op de **modal shift-doelstelling** om tegen 2024 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel te maken²⁶.

Hoofdwegennet

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

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

Dragend netwerk

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

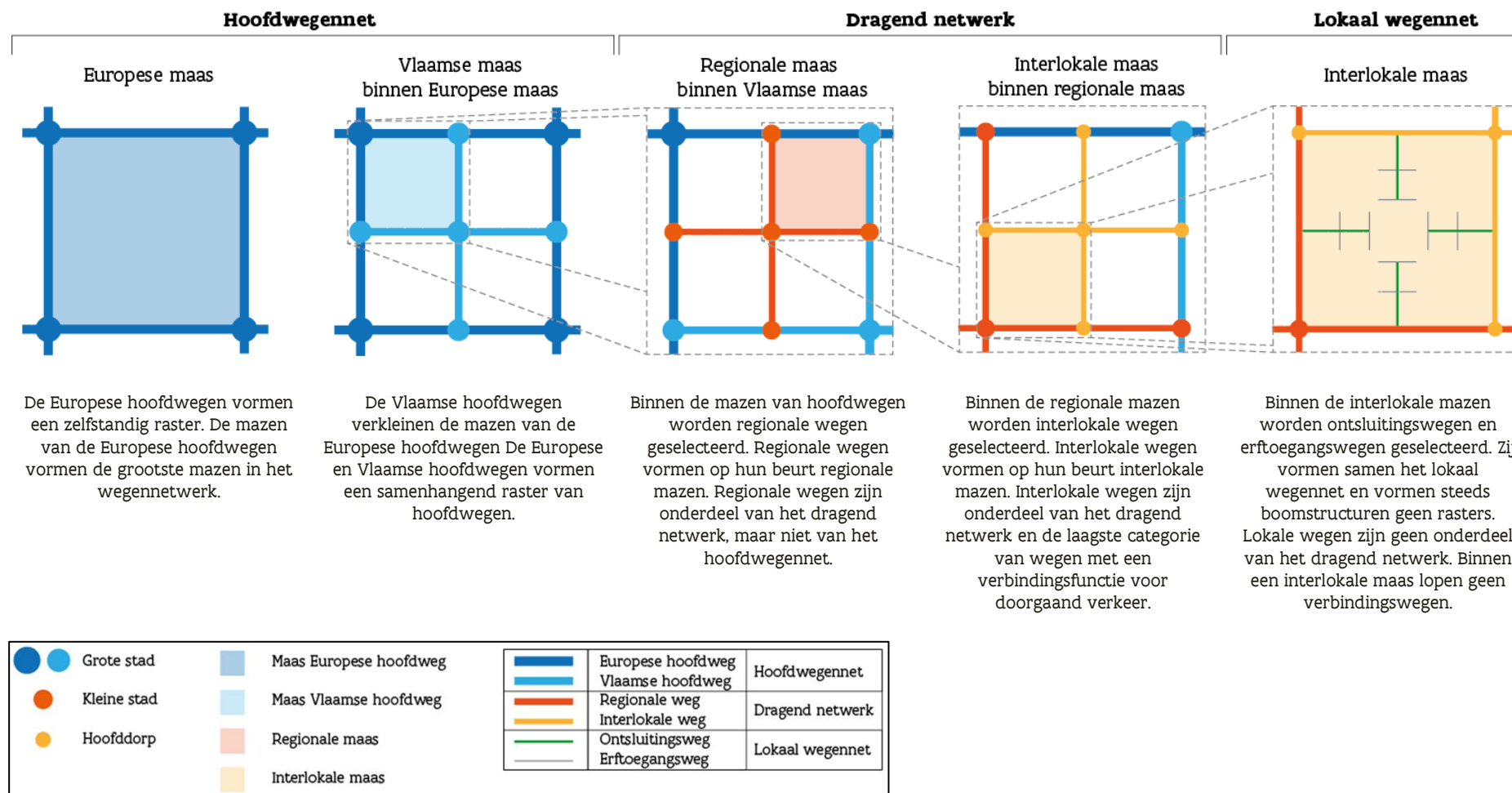
regionale wegen vormen regionale mazen binnen de mazen van het hoofdwegennet.

De **interlokale wegen** verbinden hoofddorpen (zie hoofdstuk 3.2) met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegennet. Ze ontsluiten ook belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Ze zijn de laagste categorie van rastervormige verbindingswegen: ze bakenen de interlokale mazen af waarbinnen alleen herkomst- en bestemmingsverkeer is toegelaten.

Lokaal wegennet

De **lokale wegen** ontsluiten de gebieden binnen de interlokale mazen, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren, geen rasters. De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie voor doorgaand verkeer. Het is niet de bedoeling dat verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas deze maas doorsnijdt., Dit verkeer zou steeds gebruik moeten (kunnen) maken van de wegen van het dragend netwerk.

²⁶ Vlaams Regeerakkoord 2019-2024

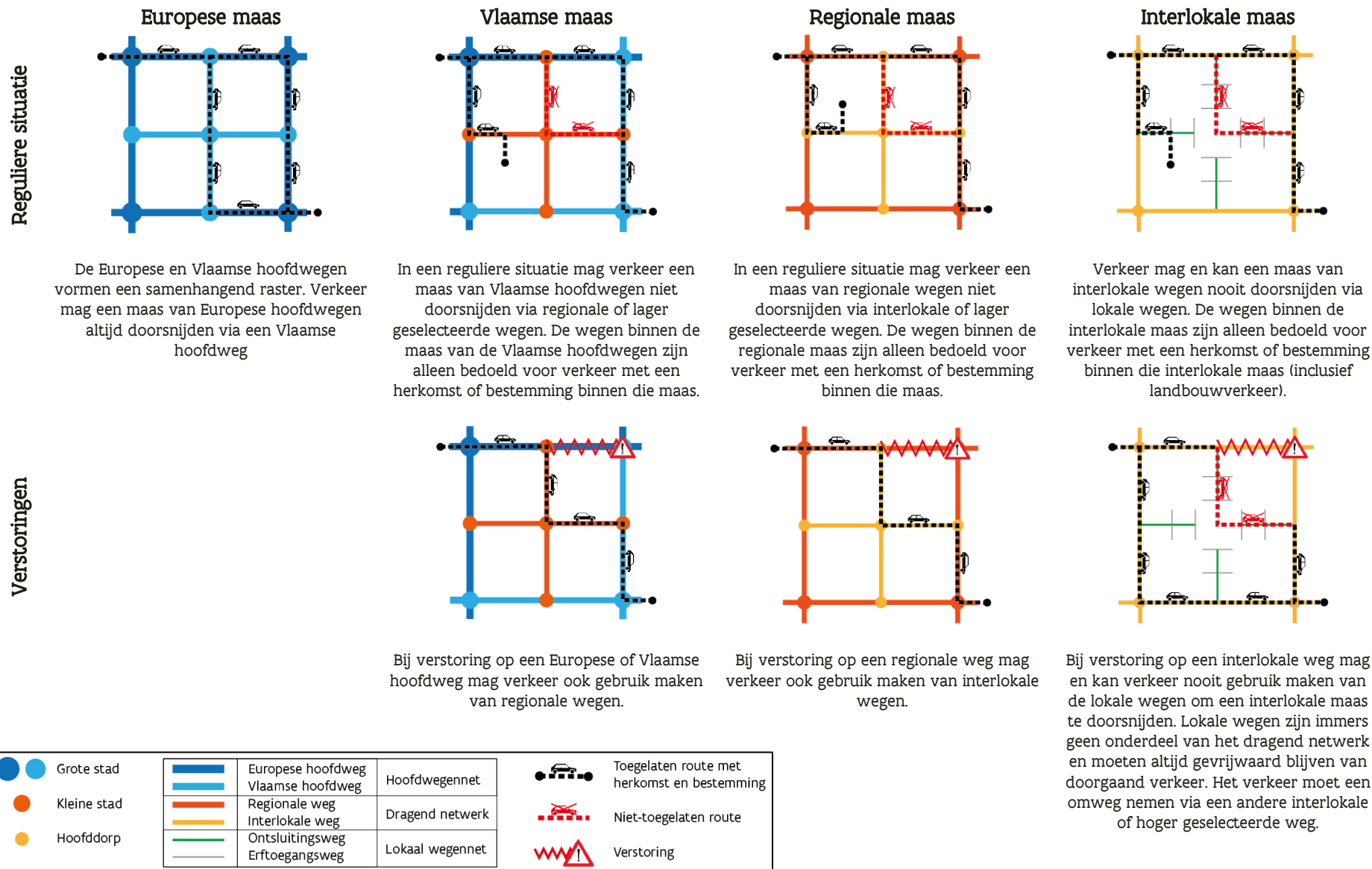


Een robuust wegennet

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

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

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



Hoe wordt de nieuwe wegcategorisering vastgelegd?

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

Hoofdwegennet

In de voorbereidende studie werd een eerste ontwerpvoorstel voor het **hoofdwegennet** uitgewerkt op basis van het bestaande Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T), de ruimtelijke structuur, de huidige vrachtintensiteiten, de huidige overwegende afstandsklasse van het verkeer en omrijfactoren. Rekening houdend met beslist beleid en regionale mobiliteitsvisies heeft de Vlaamse Regering een aangepast ontwerpvoorstel opgesteld. Op vrijdag 15 juli 2022 keurde de Vlaamse Regering deze ontwerpselectie van het hoofdwegennet goed. Voor de vervoerregio Midwest voorziet dit besluit de selectie van de A17 (E403) als Europese Hoofdweg en van de N37 als Vlaamse Hoofdweg tussen de A17 complex Roeselare Beveren en de A10 (E40) complex Aalter. De vervoerregio zal nu de kans krijgen hierop advies te geven. Het hoofdwegennet wordt vervolgens vastgelegd in een **Besluit van de Vlaamse Regering**.

Dragend netwerk

Ook voor de selectie van **regionale wegen** werd in de voorbereidende studie een ontwerpvoorstel uitgewerkt op basis van de ruimtelijke structuur, de huidige vrachtintensiteiten, de huidige overwegende

afstandsklasse van het verkeer, omrijfactoren en de ruimtelijke inpasbaarheid (aanwezigheid van kernen, linten en schoolomgevingen).

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

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

Het dragend netwerk zal worden vastgelegd in een **Besluit van de Vlaamse Regering**.

Lokaal wegennet

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

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

Inrichtingsprincipes

Voor het **hoofdwegennet** en het **dragend netwerk** zijn er twee brochures opgesteld die fungeren als visiedocumenten voor de inrichting van het robuust wegennet²⁷. Deze visiedocumenten kwamen tot stand met de inbreng van diverse actoren: het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, De Werkvennootschap, het departement Omgeving en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (de VVSG was niet betrokken bij de principes voor het hoofdwegennet). Hieronder is een samenvatting met de basisprincipes opgenomen.

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

Afwijkingen naar een hogere of lagere ontwerpsnelheid en snelheidslimiet kunnen gemotiveerd worden vanuit de conflictdichtheid (bebouwingsdichtheid), de aan-/afwezigheid van fietsvoorzieningen en de densiteit van het fietsverkeer, punctuele

omstandigheden, de aanwezigheid van obstakels, de aanwezigheid van specifieke verkeersdeelnemers en de inpassing in de ruimte.

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

²⁷ Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen:
https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_website%20%281%29.pdf

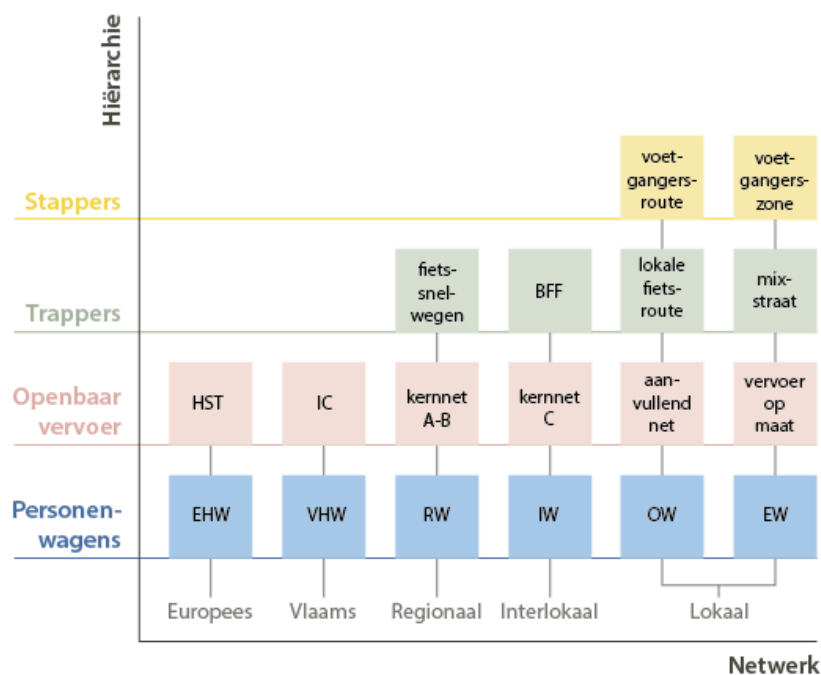
Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen:
[https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_RW_IW.p
df](https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_RW_IW.pdf)

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

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

Multimodale benadering

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



In de inrichtingsprincipes wordt deze figuur **samen met het STOP-principe** gebruikt om bijvoorbeeld af te wegen welke modus er voorrang heeft of welke modus doorstromingsprioriteit krijgt. De inrichtingsprincipes zijn leidende principes. **Puntoplossingen** in een concreet ontwerp, worden bij voorkeur ook steeds bekeken vanuit een trajectbenadering voor elke verkeersdeelnemer.

Figuur 27: Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk

Ontwerpvoorstel wegcategorisering

Definitief kaartmateriaal volgt later. De werkkaart is raadpleegbaar via:

[Google Maps - Wegcategorisering](#)



Figuur 28: Ontwerpvoorstel wegcategorisering. DISCLAIMER: dit is een momentopname (september 2022) van de werkkaart die op basis van overleg nog wordt aangepast. De meest recente versie is steeds raadpleegbaar via de link naar Google Maps.

Volgende stappen

- Opmaak finale kaart wegcategorisering
- Oplijsting van randvoorwaarden voor selectie N37 en N399

3.8 Logistiek en vrachtverkeer

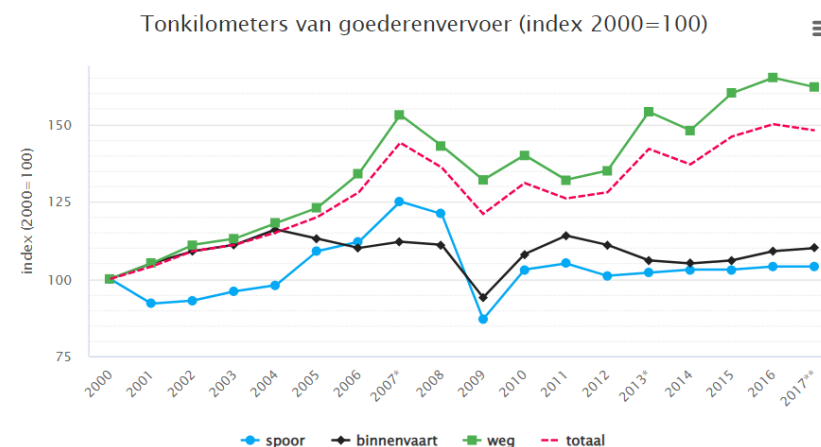
Logistiek

Modal shift goederenvervoer

De Vlaamse doelstellingen rond logistiek streven een **modal shift** na van het **logistiek transport over de weg naar water- en spoorwegen**. Het streefdoel is om tegen 2030 30% van het goederenvervoer over spoor of water te laten verlopen, mits flankerende maatregelen²⁸. Op heden bedraagt dit aandeel in Vlaanderen 19%²⁹. In de recente Rail Roadmap 2030 werd deze ambitie nog verder verscherpt naar een verdubbeling van het transportvolume over spoor en water, naar **38%** van het totale goederenvervoer.

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

vervoerregio even evident en is ook afhankelijk van factoren buiten de vervoerregio.



Tabel 2: Evolutie tonkilometers goederenvervoer, 2000-2017 (Bron: Departement Omgeving)

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

²⁸ Vlaams Luchtbeleidsplan 2030

²⁹ Voor de vervoerregio Aalst zijn er geen regiospecifieke cijfers beschikbaar.

Kansen en knelpunten: water

Zowel het spoor- als het waternetwerk zijn in de vervoerregio Midwest relatief beperkt in omvang. Desondanks zijn er een aantal kansen om de bestaande infrastructuur meer en beter te benutten.

Het waternetwerk biedt de meeste kansen als alternatief voor goederentransport over de weg. Het **kanaal Roeselare-Leie** is de enige bevaarbare waterloop in de vervoerregio Midwest en heeft, met uitzondering van het laatste segment in Roeselare, CEMT-klasse V. Dat betekent dat schepen met een laadvermogen van 1500 tot 1600 ton zijn toegelaten, en de verbinding kunnen maken met onder meer de Leie (Kortrijk, havens van Gent, Zeebrugge, Antwerpen,...) en met het kanaal Kortrijk-Bossuit (bijvoorbeeld richting Noord-Frankrijk).

De RWT River Terminal Wielsbeke en de rivierterminal in Roeselare zijn langs het kanaal Roeselare-Leie gelegen.

Dat biedt kansen, niet alleen voor de vele **bedrijven en bedrijventerreinen** gelegen direct langs het kanaal, maar ook wat betreft **overslagmogelijkheden** voor de verder gelegen bedrijven en bedrijventerreinen. In het bijzonder voor palletgoederen (maar bijvoorbeeld ook voor de levering van bulkgoederen van de regio Franse Ardennen naar de bouwcluster van Roeselare) heeft de **rivierterminal in Roeselare** potentieel om een modal shift van de vrachtwagen naar de binnenvaart via het kanaal Kortrijk-Bossuit, de Leie en het kanaal Roeselare-Leie te realiseren. Een **verdere uitbouw van de terminal in Wielsbeke** kan het potentieel van het kanaal nog verder vergroten. Een belangrijk aandachtspunt is het vrachtverkeer tussen de terminals en verder gelegen bedrijven: eventuele

toekomstige uitbreidingen mogen de draagkracht van het omliggende wegennet en de leefbaarheid voor de inwoners niet ondermijnen.



Figuur 29: Bevaarbare waterlopen, spoorwegen en bedrijventerreinen

Het belangrijkste knelpunt is de staat en de bevaarbaarheid van het **kanaal Roeselare-Leie**. Een aanzienlijk deel van de infrastructuur is

verouderd en heeft nood aan een **opwaardering**³⁰. Een andere uitdaging is het probleem van volle opgaande schepen die grondstoffen leveren maar afgaand zonder veel goederentrafiek de vervoerregio weer verlaten. **Betere afspraken tussen verladers en logistieke dienstverleners** en digitalisering van info-uitwisseling kunnen de efficiëntie van de binnenvaart helpen verbeteren.

Kansen en knelpunten: spoor

De vervoerregio Midwest wordt doorkruist door spoorlijn 66 van Brugge naar Kortrijk en spoorlijn 73 van Deinze naar De Panne. Veel bedrijven en bedrijventerreinen zijn gelegen langsheen deze spoorlijnen. Toch worden deze spoorlijnen vandaag weinig gebruikt voor lokaal of doorgaand goederenvervoer, enerzijds wegens **capaciteitsgebrek op het spoornetwerk zelf**, anderzijds wegens de **hoge overslagkost voor (kleine) vrachtvolumes**.

Een oplossing voor het capaciteitsprobleem kan bestaan uit het aanleggen van **wijksporen** voor goederentreinen, met name op het traject van Kortrijk doorheen vervoerregio Midwest naar de havens in het noorden van Vlaanderen (bijvoorbeeld de haven van Zeebrugge) en omgekeerd. Een dergelijke **capaciteitsverhoging** biedt ook kansen voor de aan het spoor gelegen bedrijventerreinen in onze regio.

Voor Infrabel zijn de grootste knelpunten de **hoge kosten voor overslag tussen de verschillende modi** en het gebrek aan direct **contact met de potentiële verladers**. Moet de aanleg van nieuwe spoor- of

overslaginfrastructuur volgen uit een toename van de vraag naar goederenvervoer over het spoor, of zal de vraag naar meer goederenvervoer over het spoor volgen uit de aanleg van nieuwe infrastructuur? Het is daarom essentieel om **vraag en volumes beter in kaart te brengen**, zodat bijvoorbeeld de haalbaarheid van een spoorterminal in de vervoerregio Midwest onderzocht kan worden.

Trends en innovaties

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



Figuur 30: Volodrone (links, bron: Volocopter) en watertruck (rechts, bron: Watertruck+)

³⁰ Het opwaarderingsproject voor het kanaal Roeselare-Leie is lopende. Meer informatie kan hier geraadpleegd worden: <https://www.seineschelde.be/aanpassing/modernisering-kanaal-roeselare-leie>

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

Logistiek buiten de vervoerregio Midwest

Het logistieke verhaal stopt uiteraard niet bij de grenzen van de vervoerregio. De mogelijkheden tot modal shift hangen sterk samen met **elementen buiten de vervoerregio Midwest** die het kader vormen waarbinnen de onze regio kan opereren.

Zo zou de **waterlink Oostende – Brugge – Gent** buiten de vervoerregio nog verder geoptimaliseerd moeten worden en zijn de binnenvaartontsluiting van de **Haven van Zeebrugge** en de doortocht via de **Ringvaart rond Brugge** op vandaag belangrijke knelpunten. Dit zijn ontwikkelingen die ook hun weerslag zullen hebben op goederentransport over het water in de vervoerregio Midwest. Het gebruik van de **kleinere waterlopen** hangt dan weer sterk samen met wat de ontwikkelingen in de Westhoek.

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

Nog verder in het logistieke netwerk hebben knelpunten als de **bottleneck Gent-Sint-Pieters** voor treinverkeer en de

binnenvaartontsluiting van de **Haven van Antwerpen** hun weerslag op het logistiek transport in vervoerregio Midwest.

Vrachtroutenetwerk

Doel

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

De doelstellingen en functies van het vrachtroutenetwerk blijven dezelfde:

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

Netwerkstructuur

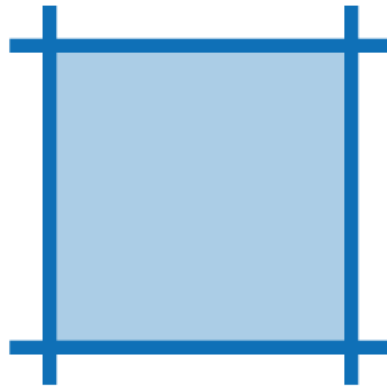
Het vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegcategorieën die door de vervoerregio worden geselecteerd.

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

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

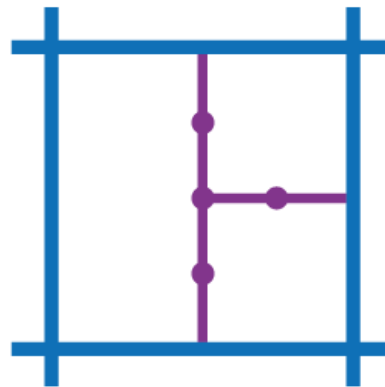
De structuur van het vrachtroutenetwerk volgt maximaal die van de nieuwe wegcategorisering: **rasters op de hogere wegcategorieën, boomstructuren op de lagere wegcategorieën**. Zo kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen vachtroutes met een **verbindingsfunctie** (hoofd- en regionale vachtroutes)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

Hoofdvrachtroutes



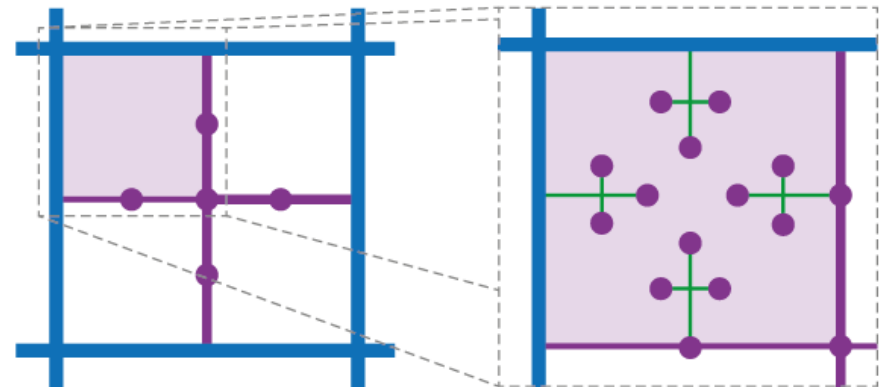
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen samen het hoofdvrachtroute-netwerk. De hoofdvrachtroutes vormen een rastervormig netwerk. De mazen van de hoofdvrachtroutes vormen de grootste mazen in het vrachtrouten netwerk.

Regionale vrachtroutes



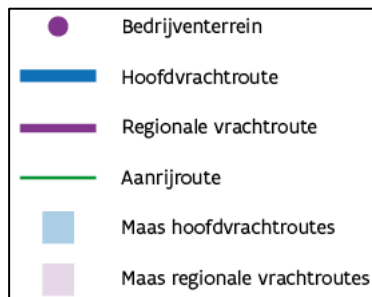
De regionale vrachtroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofdvrachtrouten netwerk en verbinden bedrijventerreinen onderling. Ze verkleinen de mazen van het hoofdvrachtroute-netwerk. De regionale vrachtroutes bestaan in eerste instantie uit regionale wegen maar niet alle regionale wegen moeten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

Aanrijroutes



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

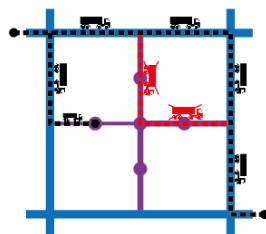
Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen rasters. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten netwerk. Ze hebben louter een bestemmings-functie. Zowel regionale wegen, interlokale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



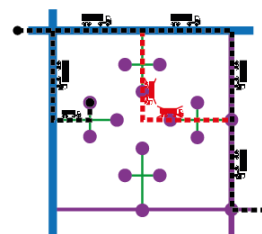
Naar een robuust vrachtroutenetwerk

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

Reguliere situatie

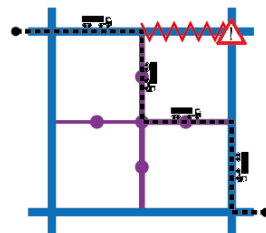


In een reguliere situatie mag vrachtverkeer een maas van hoofdvrachtroutes niet doorsnijden via regionale of lager geselecteerde vrachtroutes. De vrachtroutes binnen de maas van hoofdvrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

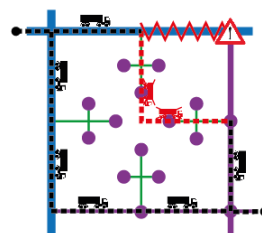


Vrachtverkeer mag en kan een maas van regionale vrachtroutes nooit doorsnijden via aanrijroutes of wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn. De aanrijroutes binnen de maas van regionale vrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

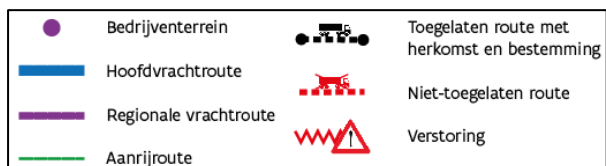
Verstoringen



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



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



e september 2022)

Selectiemethodiek

Het vrachtroutenetwerk werd als volgt geselecteerd door de vervoerregio:

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

naar de hoofd- en regionale vrachtroutes. Bijzonder aandacht ging uit naar afstemming met het bestaande IDR-netwerk³¹.

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

Inrichting

Het vrachtroutenetwerk kent **geen eigen inrichtingsprincipes**. De inrichtingsprincipes voor Europese en Vlaamse hoofdwegen stellen dat deze wegcategorieën ontwerpen moeten zijn voor gemotoriseerd inclusief vrachtverkeer. Ook de regionale en interlokale wegen worden in principe gedimensioneerd op vrachtverkeer, onafhankelijk van hun rol in het vrachtroutenetwerk³².

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

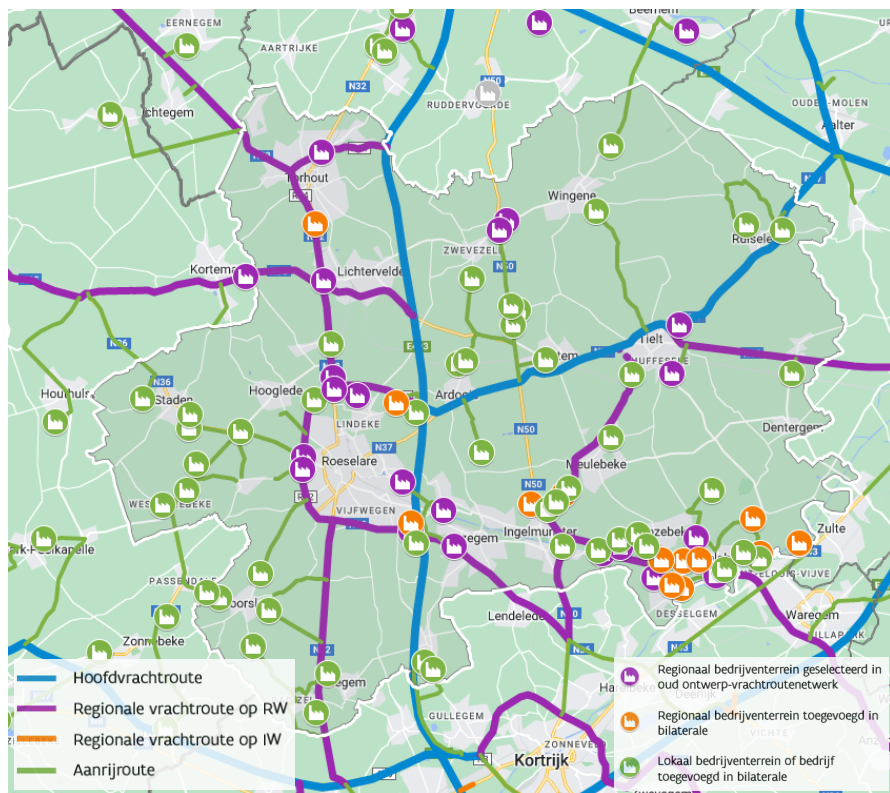
³¹ IDR (Ieper – Diksmuide – Roeselare) is een regionaal vrachtroutenetwerk uitgewerkt door de provincie, samen met de gemeentes en departement MOW.

³² Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen: https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_website%20%281%29.pdf
Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen: https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robuustwegennet_RW_IW.pdf

Ontwerpvoorstel vrachtroutenetwerk

Definitief kaartmateriaal volgt later. De werkkaart is raadpleegbaar via:

[Google Maps - Vrachtroutenetwerk](#)



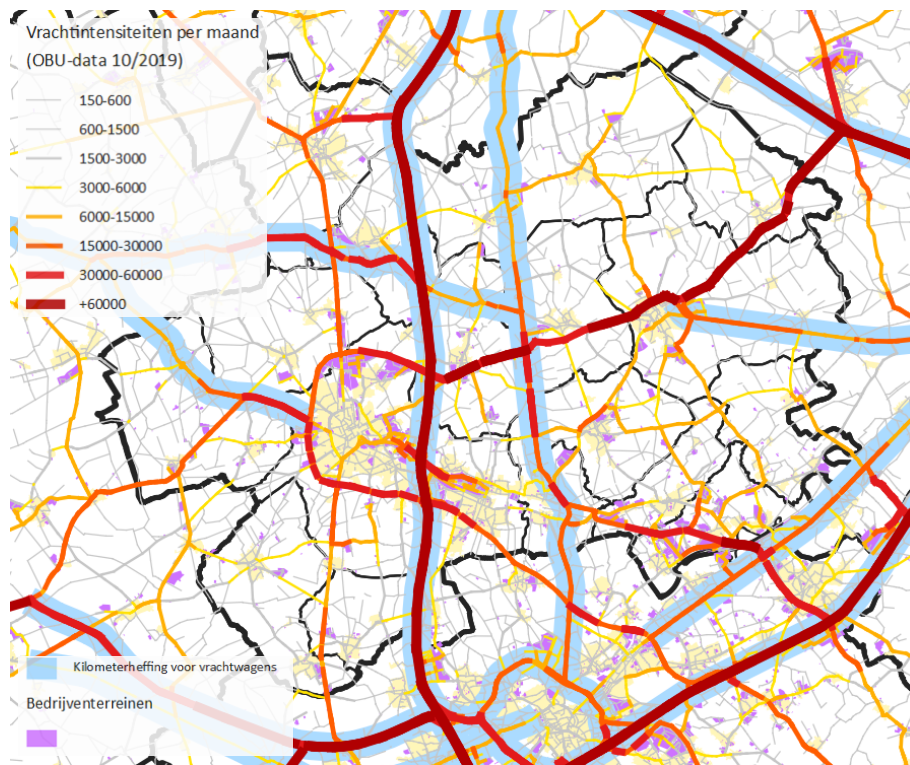
Figuur 31: Ontwerpvoorstel vrachtroutenetwerk. DISCLAIMER: dit is een momentopname van de werkkaart (september 2022) die op basis van overleg nog regelmatig wordt aangepast. De meest recente versie is steeds raadpleegbaar via de link naar Google Maps.

Kilometerheffing voor vrachtwagens

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

De selectie van wegen waarop de kilometerheffing voor vrachtwagens geldt, is **gedeeltelijk gerelateerd aan de vrachtintensiteiten**. In vervoerregio Midwest geldt bijvoorbeeld kilometerheffing voor vrachtwagens op de E403, de N50 en delen van de N35 en N36 (wegen met gemiddelde tot hoge vrachtintensiteiten), maar niet op de N37, de N32 of de N382. Er is evenmin een koppeling met het (ontwerp-) vrachtroutenetwerk: op sommige vrachtroutes geldt kilometerheffing, op andere niet en er wordt ook tol geheven op wegen die geen vrachtroutes zijn.

In de oriëntatiefase van het regionaal mobiliteitsplan werd vastgesteld dat de kilometerheffing voor vrachtwagens vandaag zorgt voor **uitwijkgedrag van tolwegen naar wegen zonder kilometerheffing**. Dat zijn vaak lager gecategoriseerde wegen waar vrachtverkeer om verkeersveiligheids- of leefbaarheidsredenen ongewenst is.



Figuur 32: Vrachtintensiteiten op maandbasis volgens OBU-data, oktober 2019, in combinatie met huidige tolwegen voor vrachtwagens

Vervoerregio Midwest is daarom voorstander van een **sturende in plaats van een volgende kilometerheffing** voor vrachtwagens. In die zin zien we een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens niet als een belasting van het type ‘de gebruiker betaalt’, maar als een instrument om het correct gebruik van het vrachtrouten netwerk af te dwingen, samen met bijvoorbeeld plaatselijke tonnagebeperkingen.

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

Volgende stappen

- Opmaak finale kaart vrachtrouten netwerk

3.9 Toegankelijkheid

Een groot deel van de bushaltes is niet toegankelijk voor mensen met een beperking. **We zorgen ervoor dat het openbaar vervoer toegankelijk wordt voor iedereen:** voor jongeren en ouderen, voor mensen met een functionele beperking, voor inkomenszwakke groepen. Hierbij focussen we zowel op halte-infrastructuur als op het rollend materieel, maar ook op nabijheid en financiële toegankelijkheid.

We maken alle halte-infrastructuur toegankelijk voor personen met een motorische of visuele beperking, conform het vademecum. Naar **prioritering** toe stellen we volgende uitgangspunten voor:

- We geven eerst prioriteit aan haltes die vaak worden aangedaan door **personen met een beperking**, zoals aan haltes aan (woon)zorgcentra en ziekenhuizen;
- We geven eerst prioriteit aan haltes met een hoog **aantal opstappers**, dan aan haltes met een lager aantal opstappers;
- We geven eerst prioriteit aan **haltes langs het kernnet en aan belangrijke mobipunten** (bijvoorbeeld aan stations), daarna aan haltes op het aanvullend net;
- We geven eerst prioriteit aan haltes in de **stedelijke gebieden en hoofddorpen**, daarna aan haltes in de overige kernen.

Nieuw in te richten haltes worden steeds toegankelijk aangelegd. Ook vraagt vervoerregio Midwest aan NMBS en de hogere overheden om sterker in te zetten op de toegankelijkheid van **treinen en treinstations**.



Figuur 33: Een toegankelijke bushalte heeft een aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding

We vragen ook aan de wegbeheerders om de toegankelijkheid van het openbaar domein te verbeteren, zowel specifiek gericht op de **bereikbaarheid van haltes** (looproutes, oversteekplaatsen ...) als in het algemeen (voetpaden).

We zorgen voor een sociaal, inclusief vervoerssysteem, waarbij iedereen zich zelfstandig en op een veilige manier kan verplaatsen, en dit binnen een gebiedsdekkend en regio-overschrijdend vervoerssysteem. Dit houdt in dat we zorgen voor een veilig fietsnetwerk voor jongeren en ouderen, ook richting scholen, voldoende groentijd op lichtengeregelde voetgangersoversteken, Openbaar Aangepast Vervoer (OAV) aan een sociaal tarief voor

personen met een handicap of ernstige beperkte mobiliteit wanneer die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer en waarbij de vervoerder financieel gecompenseerd wordt door de overheid. Dit houdt ook in dat er een laagdrempelige, eenvoudige en geïntegreerde manier van aankopen van tickets moet worden voorzien; ook voor wie digitaal minder vaardig is.

Mobiliteit moet betaalbaar zijn voor iedereen. Sociale ongelijkheid mag niet leiden tot vervoersarmoede. We garanderen **betaalbare, inclusieve mobiliteit voor iedereen**, bijvoorbeeld met een eenvoudig en transparant derde- betalersystemen voor inkomenszwakke groepen. Dit geldt zowel voor het reguliere openbaar vervoer als voor deelwagens en deelfietsen

