



Mobiliteitsplan vervoerregio Westhoek

Visie voor 2030

Versie: januari 2024



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

atelier \ demitro2

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



LEESWIJZER

Deze visienota werd opgesteld door atelier\demitro2 in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan van vervoerregio Westhoek. 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 Westhoek omvat de gemeenten Alveringem, De Panne, Diksmuide, Heuvelland, Houthulst, Ieper, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Veurne, Vleteren en Zonnebeke.

Dit document is de visienota zoals ze werd goedgekeurd door de Vervoerregioraad van juni 2022, met enkele tekstuele aanpassingen en verduidelijkingen op basis van de ontwerp-MER en aangevuld en/of gewijzigd naar aanleiding van de reacties vanuit het openbaar onderzoek.

INHOUD

Leeswijzer.....	3
Inhoud 4	
1 Inleiding tot het Regionaal Mobiliteitsplan.....	8
1.1 Vervoerregio's	8
1.2 Het planningsproces	8
1.3 Fase 1: De oriëntatienota	9
1.4 Fase 2: De visienota	9
2 Onze doelen ambitieus vorm geven.....	10
2.1 Ambities	10
2.2 Ambitieniveau in de vervoerregio	11
2.2.1 Ambtelijke werkgroep	11
2.2.2 Burgers	11
2.3 Naar strategische doelen	12
2.3.1 Veilig	12
2.3.2 Vlot	12
2.3.3 Anders	13
2.3.4 Groen	13

2.3.5	Leefbaar	13
2.3.6	Sociaal	13
2.3.7	Slim	13
2.3.8	Nabij	14
3	Welke paden kunnen we bewandelen.....	15
3.1	Veiligheid	15
3.2	Ruimte	17
3.2.1	Inleiding	17
3.2.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	17
3.2.3	Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen	18
3.2.4	Wonen en mobiliteit	18
3.2.5	Tewerkstelling en mobiliteit	21
3.2.6	Transportinfrastructuur	22
3.3	Toegankelijkheid	24
3.4	Fiets	25
	Het netwerk	25
	De prioriteiten	26
	Game changers	26
	Toeristisch netwerk	27

Veiligheid 28

3.5	Openbaar vervoer op lange termijn: aantrekkelijk en robuust	29	
3.5.1	Het openbaar vervoer als dragend netwerk voor ontwikkelingen	29	
3.5.2	Gericht investeren in het openbaar vervoer	29	
3.5.3	Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer	30	
3.5.4	Openbaar vervoer als gelaagd en integraal systeem	31	
3.5.5	Op de juiste plaatsen en momenten een aantrekkelijk aanbod creëren om de keuzereiziger uit de auto te halen	32	32
3.5.6	De link maken met de omliggende regio's	32	
3.5.7	Knopen en hoppinpunten als poorten tot het netwerk en focusplaatsen van combimobiliteit	33	
3.5.8	Doorstroming en Vf-factor OV-auto zijn de sleutels om autogebruikers te verleiden	34	
3.5.9	Een integrale corridorbenadering bij de aanpak van doorstroming en versterking van het aanbod	34	
3.5.10	OV-aanbod versterken tijdens bepaalde periodes in functie van toerisme	34	
3.6	Autoverkeer	35	
	Groenere autokilometers	35	
	Minder autokilometers	35	
3.7	Parkeren	37	
	Grootschalige parkings	37	
	Toekomstgericht beleid via parkeerverordening	37	

Vrachtwagenparkeren	37
3.8 Wegencategorisering	39
Netwerkprincipes	39
Inrichtingsprincipes	45
3.9 Vrachtverkeer	48
Vrachtroutenetwerk	48
Kilometerheffing voor vrachtwagens	54
3.10 Logistiek	55
Modal shift goederenvervoer	55
Kansen en knelpunten: water	55
Kansen en knelpunten: spoor	55
Trends en innovaties	57
Logistiek buiten de VVR	57

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 Westhoek bestaat uit de gemeenten Alveringem, De Panne, Diksmuide, Heuvelland, Houthulst, Ieper, Koekelare, Kortemark, Langemark-Poelkapelle, Lo-Reninge, Mesen, Poperinge, Veurne, Vleteren en Zonnebeke.

De Westhoek is bij uitstek een open en landelijk gebied, met een aantal sterke stedelijke kernen zoals Diksmuide, Ieper, Poperinge en Veurne.



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. Het plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.

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 2^{de} 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 werden 3 belangrijke thema's voor de vervoerregio Westhoek geformuleerd door de gemeenten.



De punctuele congestie en het zwaar verkeer in de kernen zet in sommige gemeenten de **leefbaarheid** onder druk. Verschillende gemeenten zetten in op stadskernvernieuwing en het inrichten van fietsstraten om de centra aangener te maken voor de inwoners en actieve weggebruikers. De impact die deze initiatieven kunnen hebben op de circulatie, kunnen echter voelbaar zijn voorbij de gemeentegrenzen.



Veiligheid van alle weggebruikers is een prioriteit voor de gemeenten in de regio. Zwaar verkeer en suboptimale fietsinfrastructuur kunnen de veiligheid van de weggebruikers vandaag hinderen. Ook overdreven snelheid en de handhaving van de snelheid zijn een uitdaging in de regio.



Bereikbaarheid van alle kernen voor alle groepen in de bevolking is een belangrijk aandachtspunt. De bezorgdheid om de bereikbaarheid van de dealkernen speelt bij het gros van de gemeenten. Daarnaast zijn voldoende vervoersmogelijkheden voor alle bevolkingsgroepen en hun

noden belangrijk voor de gemeenten (bv. avondaanbod voor jongeren, aanbod voor ouderen, aanbod voor

personen met vervoersarmoede, etc.). De gemeenten staan hierrond open voor verschillende mogelijkheden.

De oriëntatienota werd finaal goedgekeurd in mei 2020.

1.4 Fase 2: De visienota

In de synthesefase werken we voor de verschillende thema's een visie uit. Die thema's brengen we vervolgens samen tot één samenhangende visie die het voorkeursscenario van de vervoerregio beschrijft. Hiertoe hebben we het afgelopen jaar verschillende themasessies met de ambtelijke werkgroep en stakeholders gehouden om per thema tot een visie te komen. Deze visie werd ook afgestemd met de naburige vervoerregio's.



Figuur 2: Processchema visienota

2 ONZE DOELEN AMBITIEUS VORM GEVEN

2.1 Ambities

Acht Vlaamse ambities vormen de inspiratiebron van het regionaal mobiliteitsplan. Deze ambities vertonen een onderlinge samenhang, al verhouden ze zich niet allemaal op eenzelfde manier ten opzichte van elkaar.

“ANDERS” is een overkoepelende ambitie, die een belangrijke wisselwerking heeft met alle andere ambities. Zo heeft bijvoorbeeld het nastreven van “VLOT” een belangrijke invloed op het behalen van de ambitie “ANDERS”: wanneer er ingezet wordt op het selectief bereikbaar maken van bestemmingen, zal men meer de auto laten staan voor die bepaalde verplaatsing. Dit geldt eveneens omgekeerd: wanneer er minder mensen zich met de auto verplaatsen, kan er een vlottere doorstroming verwacht worden.

Daarnaast dient ook “NABIJ” naast de andere ambities gezien te worden. Deze ambitie weerspiegelt de belangrijke verwevenheid tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid. De ambitie NABIJ vormt daarbij geen rechtstreekste doelstelling van het regionale mobiliteitsplan, maar vertaalt een ruimtelijk streven dat een evidente impact heeft op het mobiliteitsgebeuren. Gezien de belangrijke wisselwerking tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid, wordt “NABIJ” in dit mobiliteitsplan wel als een volwaardige ambitie

opgenomen. Er worden vanuit mobiliteitsoogpunt uitspraken gedaan over/advies gegeven aan het ruimtelijk beleid.

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



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 met een goeie ruimtelijke ordening.



Strategische doelstelling 4: We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers meer.



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



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



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



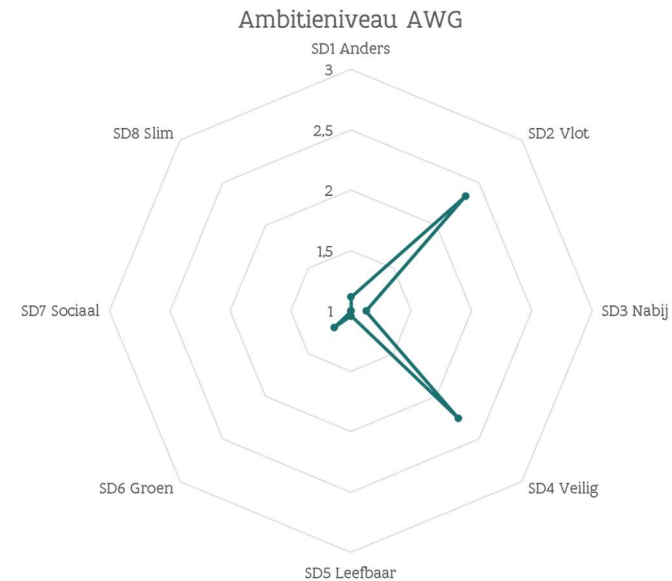
Strategische doelstelling 8: We zijn koploper op vlak van slimme systemen voor onze mobiliteit.

2.2 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. De basis hiervoor vonden we in de voorbereidende gesprekken met alle betrokken actoren in de ambtelijke werkgroep, in een burgerenquête en in overleg met de stakeholders. Het ambitieniveau werd tenslotte vastgesteld door de vervoerregioraad. De vervoerregio Westhoek ziet deze onderscheiden ambities als onderwerp van een inspanningsverbintenis, waarbij maximaal zal gestreefd worden naar het halen ervan.

2.2.1 Ambtelijke werkgroep

Binnen de ambtelijke werkgroep van de vervoerregioraad is er nagegaan hoe ambitieus men in de regio wil zijn voor de verschillende Vlaamse doelstellingen. Waar leggen we de prioriteit en willen we rond bepaalde doelstellingen ambitieuzer zijn dan Vlaanderen? De doelstellingen VLOT en VEILIG kwamen hier als uitschieters naar voor. De ambtelijke werkgroep wil voor deze doelstellingen een hoger ambitieniveau dan Vlaanderen nastreven.

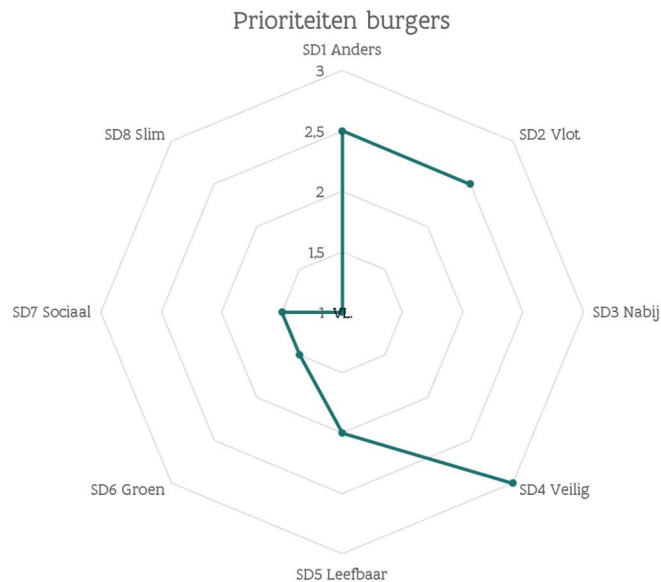


Figuur 3: Ambitieniveau van de AWG per strategische doelstelling

2.2.2 Burgers

Om na te gaan waar de burgers van de vervoerregio Westhoek 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 belangrijk aandachtspunt. In 2^{de} instantie leggen de burgers prioriteit op een vlotte bereikbaarheid en een modal shift.

Van een slimme mobiliteit liggen minder inwoners wakker in de vervoerregio Westhoek. Hoe de burgers naar nabijheid kijken, werd niet bevraagd en is dan ook niet gescoord op onderstaande grafiek.



Figuur 4: Prioriteiten per strategische doelstelling volgens de burgerbevraging

2.3 Naar strategische doelen

De ambities omschrijven we algemeen in de vorm van strategische doelen. De burgers vinden veiligheid het belangrijkste en ook de ambtenaren willen hier de ambitie hoog leggen. De ambitie vlot komt als tweede belangrijkste naar voren uit de burgerbevraging en ook de ambtenaren willen voor een vlotte bereikbaarheid ambitieuzer zijn.

De vervoerregio Westhoek ziet deze onderscheiden ambities als onderwerp van een inspanningsverbintenis. De lokale besturen zullen zich maximaal inspannen om navolgende doelstellingen te realiseren.

2.3.1 Veilig



Iedere dode in het verkeer is er één te veel. Daarom **ondersteunen we actief het Vlaamse streven naar Vision Zero in 2050**. 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.

2.3.2 Vlot



Geen welvaart zonder bereikbaarheid. Daarom investeren we volgens het STOP-principe onder meer in goed uitgeruste en herkenbare overstappunten tussen de verschillende vervoeropties, in goede fietsinfrastructuur, een vlot en veilig wegennet en een kwalitatief openbaar vervoer. Bus, tram, auto en fiets hebben in de stad dezelfde reistijd.

2.3.3 Anders



Tegen 2024 doen we 40% van onze dagdagelijkse verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel. 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 meer investeringen in het spoor en de binnenvaart.

De zeehavens buiten de vervoerregio spelen daarbij een cruciale rol.

2.3.4 Groen



Het aantal kilometers dat auto's afleggen op onze wegen daalt: min 15% tegen 2030. Het aantal vrachtwagenkilometers moet minder snel stijgen. Tegen 2050 stoot de transportsector helemaal niets meer uit. We schakelen massaal over op elektrische aandrijving en waterstof. Hiervoor worden overal

laadpalen en tankpunten voorzien. De lokale besturen doen maximale inspanningen om voor het eigen wagenpark enkel zero-emissievoertuigen aan te kopen.

2.3.5 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 op termijn alleen nog vervoerd als dit gebeurt

zonder uitstoot. Dat wil zeggen dat we overschakelen op elektrisch aangedreven transport, op fietskoeriers,...

2.3.6 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.

2.3.7 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.

2.3.8 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 dicht je woont, hoe minder je moet verplaatsen. We sparen daarmee de open ruimte

en beperken de nood aan verplaatsingen. Ook de verkeersinfrastructuur zelf neemt minder ruimte in.

3 WELKE PADEN KUNNEN WE BEWANDELEN

3.1 Veiligheid

In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan staat het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 voorop. In 2040 mogen er geen voetgangers- en fietsdoden meer vallen op Vlaamse wegen.

Een groot aandeel van de ongevallen in onze vervoerregio gebeurt in de kernen van onze gemeenten of langsheen de belangrijke assen die de kernen van onze gemeenten verbinden. De vervoerregio wil daarom in samenwerking met de hogere overheden maatregelen nemen op die locaties waar het risico op ongevallen het hoogst is.

Een hoger gebruik van het openbaar vervoer zal de verkeersveiligheid in onze vervoerregio doen toenemen.

We werken daarnaast stelselmatig de gevaarlijke punten weg aan de hand van een dynamische prioriteitenlijst, met prioriteit voor zwarte punten voor fietsers. Tegen 2025 zijn alle zwarte punten in onze vervoerregio weggewerkt

Bijna-ongevallen komen vaker voor dan echte ongevallen. Omstandigheden die leiden tot bijna-ongevallen zijn bovendien dikwijls gelijkaardig aan gedragingen en situaties bij echte ongevallen. We willen daarom proactief ingrijpen voor er slachtoffers vallen en zo ook de 'grijze' punten wegwerken.

In aanvulling op het veilig maken van schoolomgevingen aan gewestwegen en schoolroutes door de Vlaamse overheid, wil onze vervoerregio ook schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen veiliger inrichten.

We zetten sterk in op het ontvlechten van verkeersinfrastructuren en netwerken met prioriteit voor actieve vervoerswijzen. We halen de fietser en de automobilist waar mogelijk en nodig uit elkaar. De nieuwe wegencategorisering en de daaraan gekoppelde functies vormen hiervoor de basis. Waar fietsers mengen met gemotoriseerd verkeer houden we de snelheid laag. Een snelheidsbeperking van maximum 30 km/u dient overwogen in schoolomgevingen, woonwijken en dorpskernen, inzonderheid daar waar geen conforme fietsinfrastructuur aanwezig is.

De weginrichting ondersteunt maximaal de toegelaten snelheid.

We weren vrachtverkeer inclusief landbouwvoertuigen tijdens spitsuren waar mogelijk maximaal uit de kernen van onze gemeenten en inzonderheid schoolomgevingen (i.e. locatiespecifieke benadering), o.a. door toepassing van het Charter Wegtransport en via aangepaste GPS-geleiding en aangepaste venstertijden.

Ter hoogte van drukke en gevaarlijke kruispunten optimaliseren ongelijkgrondse kruisingen de veiligheid voor actieve weggebruikers. Bij gelijkgrondse kruisingen met verkeerslichten wordt maximaal ingezet op conflictvrije regelingen.

We ontwikkelen 'vergevingsgezinde fietsinfrastructuur' om letsels bij eenzijdige fietsongevallen maximaal te beperken. Binnen de ruimtelijke context en mogelijkheden hebben we aandacht voor 'vergevingsgezinde wegen' om wagens bij ongevallen op een veiligere manier tot stilstand te laten komen.

We zetten in op meer politiecontroles op snelheid, alcohol, afleiding en roekeloos rijgedrag. Het handhaven van zowel tonnagebeperkingen als

snelheidsbeperkingen (via trajectcontrole) wordt over de politiezones heen afgestemd.

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

We kijken uit naar initiatieven van de Europese Unie om potentieel negatieve effecten op het vlak van verkeersveiligheid te vermijden door té stille elektrische voertuigen.

3.2 Ruimte

3.2.1 Inleiding

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 regionaal mobiliteitsplan worden geen uitspraken gedaan over die andere perspectieven.

3.2.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Deze visie omvat een

toekomstbeeld voor Vlaanderen en een overzicht van de strategische doelstellingen.

Eén van de belangrijkste principes in het BRV is dat ruimtelijke ontwikkeling zoveel mogelijk gekoppeld wordt aan huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en aan bestaande concentraties van voorzieningen.

Dit betekent dat het voorzieningenniveau én mate waarin kernen of steden geïntegreerd zijn in het collectief vervoerssysteem (= knooppuntwaarde) doorslaggevend zijn voor het bepalen van de ontwikkelingskansen van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen enerzijds en het potentieel voor ruimtelijke rendementsverhoging anderzijds.

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

Er kan met andere woorden gesteld worden dat plaatsen met een hoge knooppuntwaarde en/of met een hoog voorzieningenniveau zoveel mogelijk de ruimtevragen als gevolg van demografische groei opvangen. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern of stad kunnen doorheen de tijd veranderen door andere

bijkomende collectieve vervoersmodi of door realisatie van additionele voorzieningen.

3.2.3 Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen

In het kader van de opmaak van de conceptnota van het beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen wordt, op basis van een aantal belangrijke uitdagingen voor de toekomst, een strategische visie geformuleerd. Deze strategische visie bepaalt de lange termijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. De conceptnota werd goedgekeurd door de deputatie op 17 maart 2022.

Net als in het BRV worden er in het beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen ook ruimtelijke uitspraken gedaan die impact hebben op beleid inzake mobiliteit:

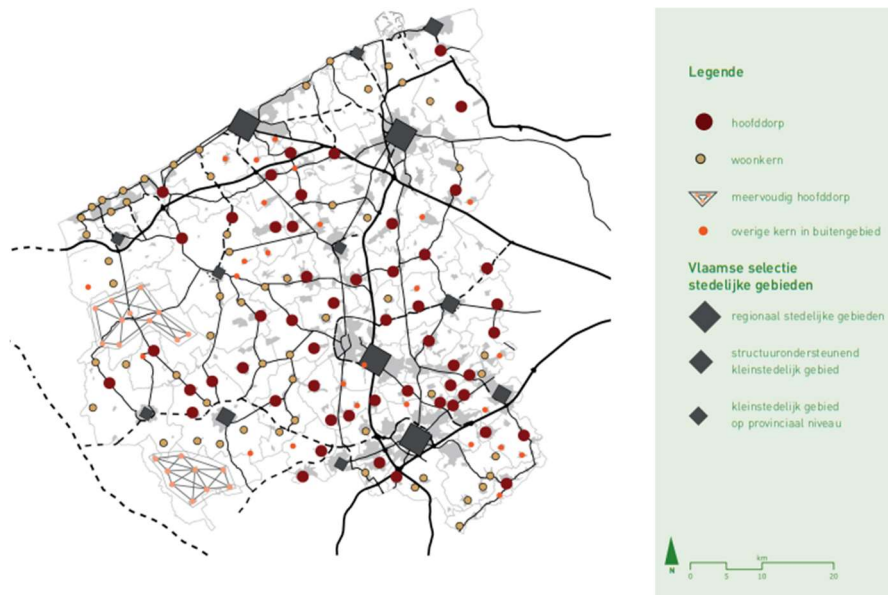
- Waar veel voorzieningen zijn, op goed ontsloten en bereikbare locaties, daar waar verschillende vervoersmodi samenkomen wordt volop ingezet op het verhogen van het ruimtelijk rendement door bijvoorbeeld verdichting. Het gaat hier bijvoorbeeld over de dorpen en steden die goed bereikbaar zijn binnen het netwerk van kernen, in tegenstelling tot andere minder goed bereikbare kernen, gehuchten of linten.
- Nabijheid en bereikbaarheid zijn de basiselementen die het netwerk van kernen vormgeven. In dit netwerk maken we zo min mogelijk verre verplaatsingen en als we ons verplaatsen, dan verplaatsen we ons zo veel mogelijk op een duurzame manier. De basisvoorzieningen moeten voldoende nabij zijn, zodat we ze vanuit de kern te voet of met de fiets kunnen bereiken. De bovenlokale voorzieningen moeten voldoende

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

3.2.4 Wonen en mobiliteit

De vervoerregio Westhoek wordt gekenmerkt door geconcentreerde kernen, weinig verstedelijking, relatief weinig lintbebouwing en sterk verspreide bebouwing. De kernen laten zich op basis van de selecties in het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) indelen in kleinstedelijke gebieden, hoofddorpen, woonkernen, meervoudige hoofddorpen en overige kernen in het buitengebied. Ook de economische activiteiten zijn goed gebundeld in goed ontsloten bedrijventerreinen nabij de belangrijke steden. We zien dit uitgangspunt als een sterkte, waar het ruimtelijk beleid in de toekomst verder op moet inzetten. Op deze bestaande structuur heeft het goedgekeurd (korte termijn) openbaar vervoerplan een basisnetwerk gelegd waarbij sterke busverbindingen tussen de kleinstedelijke gebieden ook een goede bediening opleveren van o.a. de hoofddorpen. Dit vaste netwerk wordt regiobreed aangevuld met een aanbod aan gebiedsdekkend flexvervoer.

In een zelfversterkend proces versterken slimme ruimtelijke beleidskeuzes deze structuur van compacte kernen als drager van voorzieningen en ondernemerschap en verhoogt zo systematisch de attractiviteit en performante van onze mobiliteitsnetwerken.



Figuur 5: Ruimtelijke structuur van de vervoerregio Westhoek volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen



De Westhoek wordt gekenmerkt door sterk geconcentreerde kleine kernen, weinig verstedelijking, relatief weinig lintbebouwing en sterk verspreide bebouwing.

De strategische collectieve vervoerknooppunten en plaatsen met een goede knooppuntwaarde en een goed niveau aan basisvoorzieningen vormen locaties waar nieuwe bewoners een voldoende aanbod aan duurzame mobiliteitsoplossingen hebben. De kleinstedelijke gebieden Ieper, Poperinge, Diksmuide, Veurne en daarnaast de hoofddorpen Leke, Pervijze, Houthulst, Boezinge, Elverdinge, Vlamertinge, Kortemark, Koekelare, Langemark, Proven, Oostvleteren en Zonnebeke springen er hierbij uit. Ook in de overige geselecteerde kernen uit het PRS-WV kunnen nieuwe woonontwikkelingen voorzien worden indien er hiertoe behoefte zou zijn.

In de vele kleine kernen die de vervoerregio rijk is, wordt kwalitatieve inbreiding verder aangemoedigd om zo een basis voorzieningenniveau te bereiken. Dit laat de inwoners van deze kernen enerzijds toe om meer functies met de fiets en te voet te bezoeken, anderzijds zorgt dit ook voor meer kritische massa, waardoor het openbaar vervoer hier verder kan worden versterkt. Aanvullend voorzien we

buurtmobipunten aangepast aan de specifieke noden en schaal van kleine kernen. Hiermee creëren we nabijheid en zorgen we dat de lengte en de duur van verplaatsingen kan afnemen.

De vervoerregio vraagt aan de terzake bevoegde overheden bij de opmaak van nieuwe ruimtelijke beleidsplannen heldere beleidskaders en instrumenten om het aldus gewenste ruimtelijke beleid mogelijk te maken.

Waar nieuwe mobiliteitsinfrastructuur voor woonontwikkelingen wenselijk is, suggereren we dat de ontwikkelaar instaat voor de uitbouw van die infrastructuur die gebruiksklaar zal zijn wanneer de bewoners hun intrek nemen. Bovendien willen we daar het netwerk fijnmaziger maken of publieke meerwaarde creëren voor voetgangers en fietsers, via doorsteken of woonerfinrichting.

Mocht er hiervoor een aantoonbare woningbehoefte zijn¹, is niet alleen de locatie van nieuwe woonontwikkelingen, maar ook de dichtheid ervan van belang. Tegen 2050 moet ter hoogte van strategische collectieve vervoerknooppunten de kwalitatieve woondichtheid in de vervoerregio toenemen ten opzichte van 2015. In tegenstelling tot Vlaanderen streven we niet naar een toename van 50%, maar bevelen we het ruimtelijk beleid aan om in algemenere termen werk te maken van een kwalitatieve versterking van onze stationsomgevingen, met

ruimte voor wonen met hoge dichtheid, naast de gerichte invulling met publieksaantrekkende functies op wandelafstand van het knooppunt.

Waar mogelijk zou volop moeten ingezet worden op inbreiding. Waar het in de kernen ruimtelijk te verantwoorden is, zou het ruimtelijk beleid op een intelligente wijze zoveel mogelijk met meerdere bouwlagen kunnen werken, om de gewenste dichtheid van wonen en andere functies te bekomen. Er wordt bovendien over gewaakt dat inbreidingsmaatregelen de ruimtelijke draagkracht van de woonomgeving niet overschrijden en dat de leefbaarheid in de centra niet in het gedrang komt.

Om het probleem van vervoersarmoede aan te pakken moet de overheid op de met het openbaar vervoer goed bereikbare kernen (= minstens aanbod cadanslijn) ook in een voldoende groot aanbod aan betaalbaar wonen voorzien.

¹ De provincie West-Vlaanderen maakt hiervoor een woonprogrammatie op zoals vastgelegd in het PRS-WV.

3.2.5 Tewerkstelling en mobiliteit

Het ruimtelijk beleid dient in de VVR Westhoek in te zetten op strategische werklocaties. We willen ook als vervoerregio Westhoek minimum een modal split halen met een aandeel van 40% duurzame verplaatsingen tegen 2024. Hierbij zet vervoerregio Westhoek in de eerste plaats in op de fiets.

Er wordt gesuggereerd 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 kan worden gerealiseerd door bij nieuwe kantoorontwikkelingen aandacht te hebben voor nabijheid van wonen en werken. Conform het RSV dienen nieuwe kantoorontwikkelingen maximaal in de stationsomgevingen te worden voorzien. Tewerkstellingsdichtheden dienen evenredig te zijn aan de aanwezige woondichtheden. Dit draagt bij aan de doelstelling om de bedrijfsploeroppervlakte tegen 2050 te laten toenemen ten opzichte van 2015 op locaties met een goede knooppuntwaarde en goed voorzieningenniveau. We moedigen het ruimtelijk beleid aan om naar een hogere tewerkstelling per hectare te streven door het verdichten en reorganiseren van bestaande tewerkstellingspolen gelegen op strategische locaties. Dit draagt bij tot het terugdringen van

gemiddelde bijkomende ruimte-inname, zowel ruimte-inname algemeen, als ruimte-inname door transportinfrastructuur.

Wanneer tewerkstellingsdichtheid en woondichtheid niet hand in hand kunnen gaan door de specifieke sector, zet VVR Westhoek maximaal in op directe en veilige fietsverbindingen tussen deze tewerkstellingspolen en de dichtstbijzijnde woonkernen. In het fietsnetwerk in de vervoerregio treffen we te veel missing links aan en het huidige functioneel fietsgebruik is laag. Vervoerregio Westhoek wil maximaal inzetten op het wegwerken van deze missing links en op het verder verhogen van het functioneel fietsgebruik. Dit moet ondersteund worden door structureel verbeteringen aan te brengen aan bestaande fietsinfrastructuur (zie 'Thema Fiets'), en door bedrijven te stimuleren bedrijfsvervoerplannen op te stellen.

Naast fietsbereikbaarheid, is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van groot belang bij het ontwikkelen van nieuwe² of het verdichten van bestaande tewerkstellingspolen. Om nabijheid te creëren suggereren we om zoveel als mogelijk werklocaties te ontwikkelen en verdichten op plaatsen met een goede knooppuntwaarde en een goed uitgebouwd voorzieningenniveau. De gemeenten in de vervoerregio erkennen het potentieel om stationsomgevingen te ontwikkelen tot belangrijke knooppunten voor duurzame mobiliteit, maar enkel wanneer ook hier een goede mix van functies bestaat of wordt ontwikkeld.

² De provincie West-Vlaanderen staat in voor het aantonen van de behoefte hiertoe en onderzoekt hiervoor geschikte locaties op subregionaal niveau conform het RSV.

Als zich hiertoe een opportuniteit aandient en rekening houdende met de financiële impact ervan, zou het ruimtelijk beleid moeten streven naar het maximaal herlokaliseren van (zonevreemde) bedrijven die de leefbaarheid in het gedrang brengen en/of slecht ontsloten zijn. Deze kunnen dan een plaats krijgen op een nieuwe, strategische locatie zoals hierboven beschreven.

In vervoerregio Westhoek moet het aandeel goederenvervoer via de weg sterk dalen. Vlaanderen wil het aandeel spoor en (binnen)vaart in de modale verdeling zien toenemen tot 30% tegen 2030. Ook al kan de vervoerregio Westhoek dit globale streven onderschrijven, deze doelstelling is gelet op het huidige aanbod aan spoor en binnenvaart in de Westhoek niet realistisch. De vervoerregio Westhoek wil evenwel maximaal inzetten op deze ambitie. Zo stelt ze voor om slim om te gaan met de invulling van de schaarse bedrijventerreinen gelegen aan spoor- en waterwegen. Deze zouden idealiter moeten voorbehouden worden voor bedrijven die er effectief gebruik van zullen maken.

Voor bestaande bedrijventerreinen dient er waar mogelijk maximaal ingezet op het voorzien van nieuwe infrastructuur om goederenvervoer via het water en via het spoor maximaal te faciliteren.

Om de hinder van vrachtverkeer zo veel mogelijk in te perken, worden bedrijvenszones maximaal langsheen het vrachtroutenetwerk ontwikkeld.

3.2.6 Transportinfrastructuur

Fase 1: bedachtzaam omgaan met verharding en doorkijk naar de toekomst

Binnen de vervoerregio Westhoek zien we nog enkele locaties waar de functionele inrichting van de weg vermoedelijk niet in overeenstemming kan gebracht worden met de leefbaarheid van de kern, waardoor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur mogelijk moet blijven. Wel gaan we zuinig en bedachtzaam om met bijkomend ruimtebeslag gerelateerd aan het transportsysteem. Nieuwe verharding kan maar ondergaat wel een toetsing die nagaat of de verharding niet overgedimensioneerd is of onnodig veel infrastructuur wordt voorzien.

Tegelijkertijd bereiden we ons voor op een toekomst waarin we naar minder verharding streven. We gaan na welke infrastructuren overgedimensioneerd zijn of een te hoge verhardingsgraad hebben.

Fase 2: maximaal beperken van de bijkomende verharding vanaf 2030

Op Vlaams niveau wordt vanaf 2030 naar een dalend verloop van bijkomende verharding gestreefd. Om essentiële projecten nog te kunnen realiseren dient in de Westhoek kritisch omgegaan te worden met nieuwe verharding maar kunnen we nog geen dalend verloop garanderen. Nieuwe infrastructuur voor het fietsnetwerk nemen we niet mee in de scope omdat we als regio sterk willen inzetten op een stijgend fietsgebruik. Ook infrastructuur voor openbaar vervoer en duurzaam vrachtvervoer blijven uit deze scope.

Mee op basis van de inrichtingsprincipes van de lokale wegen gaan we actief op zoek naar wegen die onthard kunnen worden of afgeschaft worden. Dat laat ons toe om gericht te gaan ontharden en een deel van de nieuwe infrastructuurprojecten te compenseren. Ook de tewerkstellingszones en (oude) landbouwbedrijven kunnen begeleid worden om na te gaan in welke mate er onthard kan worden.

We zetten in op het compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie.

Fase 3: maximaal compenseren en streven naar stagnatie van verharding in 2050

Op Vlaams niveau wordt ernaar gestreefd om vanaf 2050 geen bijkomende verharding voor transportinfrastructuur meer te voorzien, tenzij die gecompenseerd wordt door elders te ontharden. Als vervoerregio Westhoek verwachten we niet dat alle essentiële projecten tegen 2050 gerealiseerd zijn en er in beperkte mate nog nieuwe infrastructuur kan bijkomen. Wel proberen we maximaal te compenseren voor nieuwe infrastructuur door actief te gaan ontharden.

3.3 Toegankelijkheid

Onze omgeving is integraal toegankelijk wanneer iedereen zich er vlot kan bewegen, in het bijzonder mensen met een beperking. Dat geldt voor de openbare ruimte en alle voorzieningen. Integrale toegankelijkheid maakt de samenleving open, vriendelijk en gastvrij voor iedereen. Daarom hechten we groot belang aan de nabijheid en toegankelijkheid van onze mobiliteitsdiensten.

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 nabijheid van het aanbod, de halte-infrastructuur als op het rollend materieel.

Het merendeel van de bushaltes is momenteel niet toegankelijk voor mensen met een beperking. We maken alle halte-infrastructuur toegankelijk voor personen met een motorische of visuele beperking, conform het vademecum en het advies van toegankelijkheidsbureaus. Nieuwe haltes worden per definitie toegankelijk ingericht. Voor het integraal toegankelijk maken van bestaande haltes geven we in eerste instantie prioriteit aan haltes aan de mobipunten (Hoppinpunten), haltes bij zorginstellingen en haltes waar er een concrete vraag is van de gebruikers. Vervolgens kijken we in bredere zin naar de haltes aan scholen en grotere attractiepolen.

Daarnaast vragen we aan de NMBS om een prioriteit te maken van het toegankelijk inrichten van stations en perrons in de vervoerregio.

Wanneer weginfrastructuur langsheen een halte wordt heraangelegd of heringericht maakt het toegankelijk maken van de halte inherent deel uit van deze heraanleg. Nieuw rollend materiaal – treinstellen, bussen, trams – worden voorzien op het gebruik door mensen met een functionele beperking.



Figuur 6: Een toegankelijke bushalte heeft een aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding

We zorgen zo samen voor een sociaal, inclusief vervoerssysteem, waarbij iedereen zich zelfstandig en op een veilige manier kan verplaatsen, en dit binnen een gebiedsdekkend en vervoerregio-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.

Mobiliteit moet betaalbaar zijn voor iedereen. We garanderen betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer voor iedereen, bijvoorbeeld door derde-betalersystemen voor inkomenszwakke groepen.

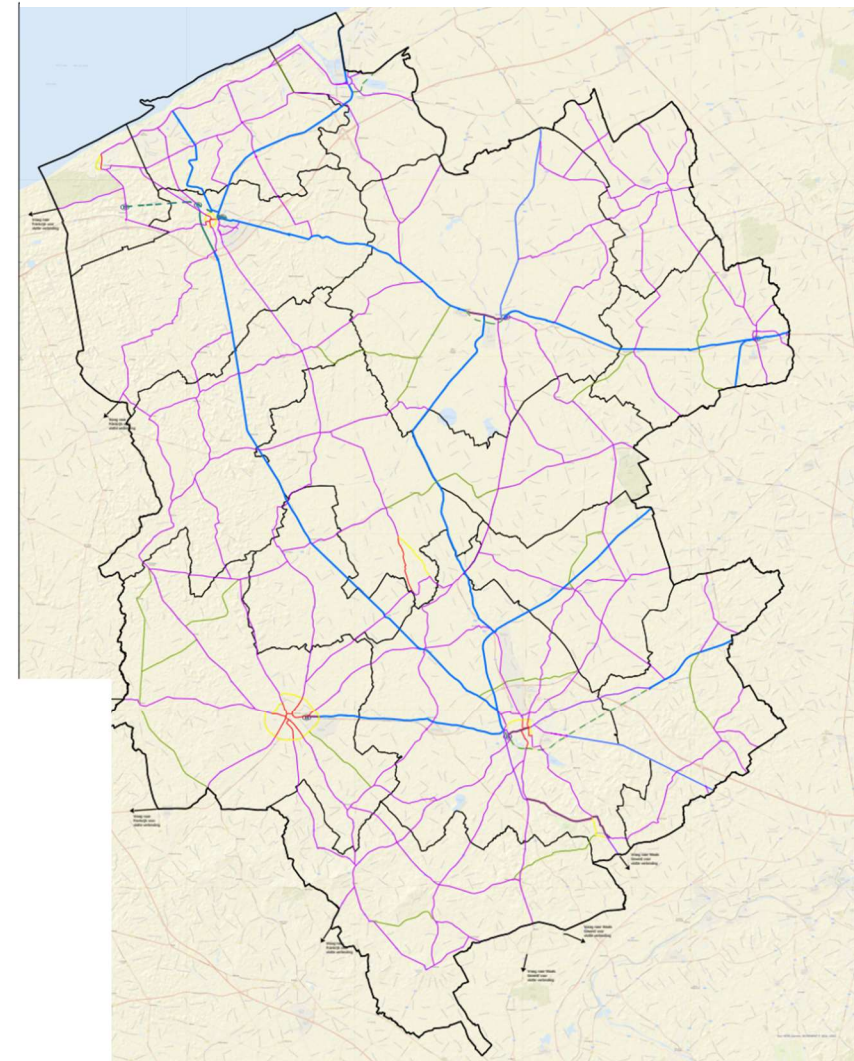
3.4 Fiets

Het netwerk

De Vlaamse overheid wil het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets) voor heel Vlaanderen zien toenemen tot minstens 40%. Hoewel de Westhoek een aantrekkelijke regio is voor recreatief fietsverkeer, kunnen we nog vooruitgang boeken in de kwaliteitsverhoging van het functionele fietsroutenetwerk, zodat we bij inwoners de fiets ook als functioneel alternatief aanmoedigen. Het bestaande bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk werd in 2021 op initiatief van de provincie samen met de betrokken partners geëvalueerd en aangepast. Het nieuwe netwerk dat in dit mobiliteitsplan is opgenomen, dekt in de Westhoek de belangrijkste kernen en attractiepolen (bedrijvencentrales, scholen, ...). De uitbouw wordt door de vervoerregio opgevolgd en kan steeds bijgestuurd in functie van nieuwe behoeften die op regionaal en lokaal niveau van belang zijn.

We streven naar de realisatie van een gebiedsdekkend bovenlokaal functioneel fietsnetwerk inclusief fietssnelwegen, dat de kernen, steden, en attractiepolen in de regio met elkaar verbindt. Het onderhoud van de bestaande fietsroutes is daarbij even belangrijk als de aanleg van nieuwe fiets(snel)wegen. Om functioneel fietsverkeer aan te moedigen sluiten we alle regionale bedrijventerreinen aan op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk of fietssnelwegennet. Om een goede bereikbaarheid van lokale bedrijventerreinen met de fiets te voorzien, kijken we naar lokale fietsroutes.

Figuur 7: Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk



De prioriteiten

Het functioneel fietsnetwerk in de vervoerregio Westhoek telt nog veel missing links. We maken prioriteit van het wegwerken van missing links en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk. Op sommige verbindingen is de veiligheid van de fietser ondermaats door een gebrekkige weginfrastructuur, zoals de afwezigheid van fietspaden, fietspaden waarvan de inrichting niet voldoet aan de huidige normen, een gebrekkig onderhoud of door gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten. We willen dan ook alle onveilige schakels in het fietsnetwerk op termijn wegwerken. De volledige realisatie van het bovenlokaal fietsnetwerk is een werk van lange adem waarbij het belangrijk is zoveel als mogelijk alle opportuniteiten te benutten. Bij herinrichting van wegen die in het fietsnetwerk opgenomen zijn, wordt systematisch de upgrade van de fietsinfrastructuur onderzocht. De vervoerregio vraagt dan ook aandacht voor lange termijnplanning bij alle partners, inclusief de naburige vervoerregio's en (Noord-) Frankrijk.

Nog meer dan in andere regio's kent de Westhoek een hoog aantal snelheidsovertredingen. In veel gemeenten worden de schoolomgevingen ook als knelpunten aanzien. We kiezen ervoor om eerst de missing links aan te pakken die deel uitmaken van een belangrijke functionele fietsverbinding of een schoolroute. Dit doen we door de gerichte aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur en door gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten weg te werken, in het bijzonder waar het functioneel fietsnetwerk kruist met bedrijfstoegangen, landbouwverkeer, het vrachtroutenetwerk of hogere wegcategorieën.

Quick wins kunnen we behalen door fietsverbindingen te voorzien op routes waar geen onteigeningen nodig zijn. We focussen op het aansluiten van belangrijke attractiepolen op het fietssnelwegennet en andere belangrijke woon-werkfietsroutes. Op langere termijn kunnen door ruime onteigeningen nieuwe fietssnelwegen gerealiseerd worden. Op die manier dragen we bij aan de verdere uitbouw van het fietssnelwegennet en de onderliggende strategische fietsverbindingen van het BFF. Bij de realisatie van projecten wordt niet enkel rekening gehouden met het fietspotentieel, maar ook met het aanbod aan openbaar vervoer en de wisselwerking tussen beide vervoersmodi.

Game changers

Om het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets inclusief speedpedelec) voor de vervoerregio Westhoek te laten toenemen tot minstens 40%, hebben we behoefte aan enkele game changers die op korte termijn het fietsgebruik kunnen doen stijgen

Op veel plaatsen spelen landbouwwegen een belangrijke rol in het recreatief fietsnetwerk. Deze landelijke wegen zijn dikwijls smal, terwijl landbouwvoertuigen steeds breder worden en fietsers en landbouwvoertuigen elkaar niet veilig kunnen kruisen. We stimuleren daarom de aanleg van uitwijkzones, accentueren de plaats van de fietsers op de weg, nemen snelheidsremmende maatregelen ondersteund door handhaving of spreiden maximaal het fiets- en landbouwverkeer bij parallelle verbindingen, bijvoorbeeld via functietoewijzing lokale wegen en ondersteund door aangepaste bewegwijzering. Waar nodig kunnen maatregelen overwogen worden om het sluipverkeer op deze landelijke wegen te weren.



PRAKTIJKVOORBEELD CLAREBOUT POTATOES (HEUVELLAND)

Clarebout Potatoes te Heuvelland is vandaag een belangrijke tewerkstellingspool in de omgeving rond Heuvelland. Om het functioneel fietsgebruik door de werknemers te faciliteren, kunnen we landbouwwegen uit het recreatief fietsnetwerk ook inschakelen als functionele fietsroutes. We stimuleren daarom de aanleg van uitwijkzones, accentueren de plaats van de fietsers op de weg, nemen snelheidsremmende maatregelen ondersteund door handhaving of spreiden maximaal het fiets- en landbouwverkeer bij parallelle verbindingen.

In stedelijke kernen zorgen we ervoor dat de fiets concurrentieel kan zijn met de auto. Dat wil zeggen dat de reistijd met de fiets nooit veel langer mag zijn dan met de auto. De steden in onze vervoerregio zijn ambitieuzer: fietsverplaatsingen binnen stedelijke kernen moeten minstens even snel of zelfs sneller zijn dan verplaatsingen met de auto. Vandaag zien we dat reistijden met de fiets in de vervoerregio Westhoek langer zijn dan reistijden met de auto. Door hierop in te

zetten, creëren we potentieel voor een hoger functioneel fietsgebruik in de stedelijke kernen van de regio.

Voor de uitbouw van een gebiedsdekkend fietsdeelsysteem gaan we stapsgewijs te werk op basis van de evaluatie van lopende projecten.

Deelsteps kunnen een extra aanvulling betekenen op het aanbod aan deelfietsen. Randvoorwaarden inzake gebruik en (afgebakend) stallen moeten de veiligheid garanderen.

Het aanbod van fietsenstallingen aan haltes van het openbaar vervoer moet uitgebreid worden, inzonderheid aan Hoppinpunten en aan de treinstations in onze regio waar het huidige aanbod voor verbetering vatbaar is .

Toeristisch netwerk

De vervoerregio Westhoek is een uitgesproken toeristische regio. De hoge belevingswaarde vraagt om een uitgestrekt, comfortabel toeristisch fietsnetwerk.

Het toerisme in de Westhoek kent een opvallende verscheidenheid. Enerzijds is er het kusttoerisme in De Panne en de andere kustgemeenten gelegen in de vervoerregio's Oostende en Brugge. Anderzijds is er het uitgestrekte achterland van de vervoerregio, met zijn historische steden en het wereldoorlogerfgoed. Het recreatief fietsnetwerk langs de kustgemeenten vergt een eigen aanpak met afstemming tussen de vervoerregio's Westhoek, Oostende en Brugge.

Het huidige recreatief fietsnetwerk in de vervoerregio Westhoek maakt veelvuldig gebruik van landelijke wegen. De gemeenten uit de

vervoerregio signaleren verschillende problemen op deze wegen. De veiligheid en het comfort van recreatieve fietsers kunnen we op landbouwwegen verhogen door structureel onderhoud aan het wegdek, en door het wegwerken van gevaarlijke fietsovergangen en kruispunten. Ook hier is het streven naar een veilig samengaan van het recreatieve fietsverkeer en het aanwezige landbouwverkeer.

We onderzoeken of en hoe fietsverhuurdiensten kunnen geoptimaliseerd worden met het oog op een gebruiksvriendelijk aanbod voor toeristen. We onderzoeken ook of de inzet van een fietsbus binnen de vervoerregio fietstoeristen op een duurzame wijze in alle uithoeken van de regio kan brengen.

Veiligheid

Nul verkeersdoden tegen 2050, vision zero is het ultieme doel. Om dit te bereiken moeten we de onveilige schakels in het fietsnetwerk wegwerken. Nog meer dan in andere regio's kent de Westhoek immers een hoog aantal snelheidsovertredingen. We plaatsen daarom de actieve modi centraal in het verkeersveiligheidsbeleid.

We brengen specifiek zwarte punten voor fietsers in kaart, waarbij onder meer ongevalgegevens van de lokale politiezones en cijfers van ziekenhuisopnames mee opgenomen worden in de prioritering van deze zwarte punten.

Landbouwwegen met voldoende hoog fietspotentieel, groengebieden en recreatieve zones behouden we voor aan fiets- en landbouwverkeer.

In veel gemeenten worden de schoolomgevingen ook als knelpunten aanzien. Vlaanderen wil de schoolomgevingen en schoolroutes aan en langs drukke gewestwegen verkeersveilig maken. Als vervoerregio sluiten we ons daarbij aan en doen we hetzelfde wat betreft schoolomgevingen en schoolroutes gelegen aan en langs 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 ontvlechtigingsprincipe (al dan niet op basis van herverdeling van de reeds ingenomen ruimte) of zetten we in op schoolstraten. We stimuleren de opmaak van schoolroutekaarten.

Prioritair zetten we in op intrinsiek veilige fietspaden. We hebben ook aandacht voor 'vergevingsgezinde fietspaden' en gaan hiervoor pro-actief op zoek naar locaties met veel eenzijdige fietsongevallen om de knelpunten weg te werken.

Een aantal gemeentes zet reeds in op flankerende maatregelen (vb. publieke fietspompen, fietsherstelzuil, gebruik van apps, testkaravaan, etc.). Ook inzake flankerende maatregelen kunnen regionale initiatieven ondersteuning bieden. Om het aandeel duurzame modi (waaronder de (e-)fiets) voor de vervoerregio Westhoek te laten toenemen tot minstens 40% werken we op regioniveau samen om zinvolle campagnes op te zetten en groepsaankopen te doen die comfortverhogend werken voor de fietser.

3.5 Openbaar vervoer op lange termijn: aantrekkelijk en robuust

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. Met de goedkeuring van het korte termijn openbaar vervoerplan heeft de vervoerregio eind 2020 een duidelijke basis gelegd waarop in de toekomst verder gebouwd wordt. We werken dus verder 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 reizigerscomfort en een goede doorstroming essentieel zijn.

3.5.1 Het openbaar vervoer als dragend netwerk voor ontwikkelingen

De verdere uitbouw van het openbaar vervoer in de Westhoek vertrekt van het goedgekeurde (korte termijn) openbaar vervoerplan. Dat plan voorziet nu al in een basisnetwerk van sterke verbindingen tussen de kleinstedelijke gebieden dat ook een goede bediening oplevert van de grotere kernen (o.a. de hoofddorpen). Dit dragend netwerk wordt aangevuld met een aanbod aan gebiedsdekkend flexvervoer voor bestemmingen die niet door vaste lijnen bediend worden of voor reizigers met specifieke mobiliteitsnoden.

De regio kiest er voor dit dragend netwerk verder te versterken. Er wordt dan ook gesuggereerd om enerzijds de resterende gaten in het netwerk aan te pakken, maar anderzijds ook het netwerk als basis te nemen voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Nieuwe woonzones en inbreidingsprojecten kunnen, mits de woonprogrammatie dit toelaat, worden gebundeld op dit netwerk voorzien in de kleinstedelijke gebieden en in de geselecteerde kernen in het buitengebied (cfr. PRS-WV). Op deze manier helpt het ruimtelijk beleid het toekomstige potentieel van het openbaar vervoer te versterken. Het is wenselijk dat ook de verdere ontwikkeling van (nieuwe) bedrijventerreinen zoveel mogelijk op deze basis wordt geënt.

De vervoerregio kiest er ook voor om de diverse stationsomgevingen te valoriseren. Deze bieden niet enkel toegang tot het spoorvervoer, maar zijn ook steeds knooppunten van bus- en/of tramlijnen en beschikken over een aanbod aan parkeergelegenheid. Publieksgerichte functies en ontwikkelingen zijn zeker op hun plaats op (wandelaafstand van) deze locaties.

3.5.2 Gericht investeren in het openbaar vervoer

Het goedgekeurde (korte termijn) openbaar vervoerplan biedt een stevige basis maar vertoont nog een aantal lacunes die we prioritair willen aanpakken. Zo zijn er een aantal grotere kernen die nog niet ontsloten worden door een cadanslijn of kernnetlijn³. Vanuit deze vaststelling en het perspectief om te komen tot een onderlinge

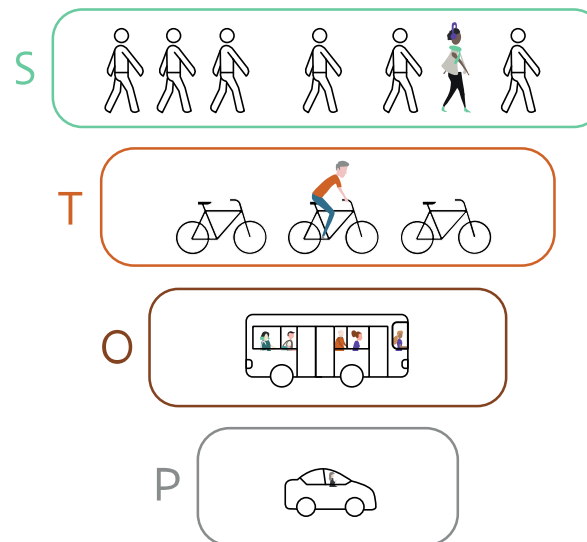
³ Met name: Zillebeke Dikkebus (Ieper), Watou (Poperinge), Proven (Poperinge), Roesbrugge (Poperinge), Reninge (Lo-Reninge) en Pervijze (Diksmuide)

verstrengeling van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, staat het oplossen van deze lacunes vooraan in de prioriteitenlijst.

Het decreet basisbereikbaarheid legt ook het principe van een vraaggericht investeringsbeleid met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen op⁴. De grootte van de vervoersstroom op een bepaalde relatie bepaalt dan ook 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. Door een nauwgezette opvolging van de gebruikscijfers en evaluatie binnen de Vervoerregioraad volgen we de uitvoering van dit principe samen op. Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het vervoer op maat met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten.

3.5.3 Het STOP-principe toegepast op openbaar vervoer

In de landelijke Westhoek speelt de auto bijna vanzelfsprekend een belangrijke rol in het mobiliteitsgebeuren. Toch willen we ook in deze regio het STOP-principe als uitgangspunt van ons mobiliteitsbeleid hanteren. Naast de voetganger die uiteraard in dorpen en steden zijn plaats heeft en de fiets die door de elektrificatie ervan aan belang wint bevindt het openbaar vervoer zich aan de kant van de duurzame modi.



Figuur 8: Het STOP-principe

De **fiets** beschouwen we als een **complementaire modus**. De recente evolutie naar meer elektrisch fietsen (inclusief speedpedelecs) zet dit nog meer in de verf en impliceert dat het openbaar vervoer zich steeds meer zal kunnen toeleggen op verplaatsingen op langere afstand met een hoogkwalitatief aanbod om de concurrentie met de auto aan te gaan. Ook voor het voor- en natransport van en naar de halte wordt optimaal ingezet op die complementariteit met de (deel)fiets.

⁴ Decreet Basisbereikbaarheid, art. 4 en 5

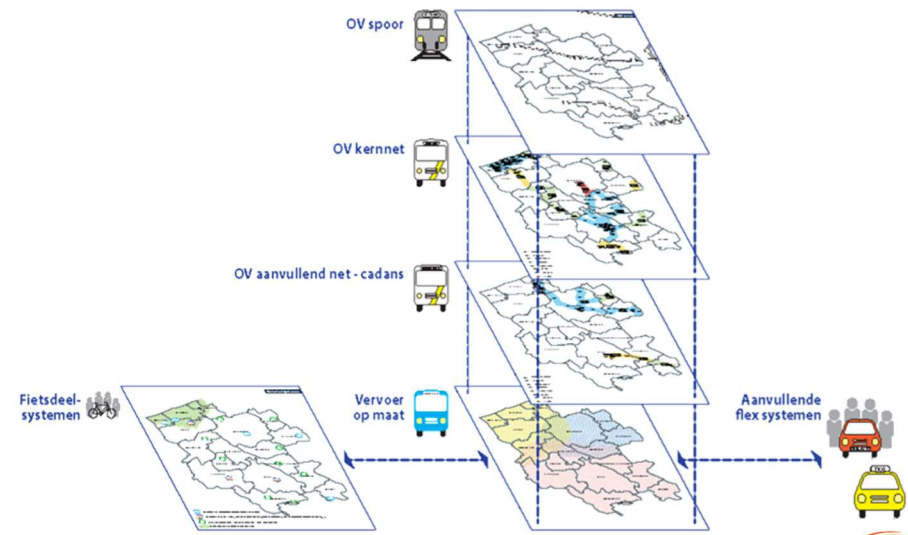
Knooppunten, Hoppinpunten en haltes zullen daarom steeds beter uitgebouwd moeten worden met kwalitatieve fietsenstallingen. Daarnaast streven we ernaar om ook op andere vlakken het STOP-principe te hanteren, zoals bv. bij de heraanleg van infrastructuur. Bij de heraanleg van een straat kan deze volgorde namelijk ook gehanteerd worden om de verschillende voorzieningen in te planten.

3.5.4 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 (De Panne, Diksmuide, Ieper, Koksijde, Kortemark, Poperinge, Veurne) op aansluiten. Andere knooppunten zorgen voor de afstemming tussen de verschillende lijnen van kernnet en aanvullend net en van het vervoer op maat.



Figuur 9: Openbaar vervoer als gelaagd systeem

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

Een geïntegreerde aanpak van de treinstations en hun directe omgeving, een samenwerking tussen de verschillende betrokken partners, zorgt voor een integrale toegankelijkheid van het treinnetwerk en het daarop aansluitend vervoerssysteem.

Vanuit de vervoerregio gaat de focus voor het treinnet ook naar het versterken van het aanbod en het verhogen van de bedrijfszekerheid.

Voor dat laatste is het wenselijk de verdubbeling van een aantal enkelspoortrajecten te onderzoeken.

Op een lager niveau in het netwerk spelen de mobipunten/ Hoppinpunten een belangrijke rol. Gemeenten en Vlaams Gewest engageren zich dan ook de komende jaren te investeren in de uitbouw van toegankelijke Hoppinpunten als schakels in het netwerk.

Door deze gerichte investeringen werken we doelgericht aan een inclusief en multimodaal duurzaam vervoersnetwerk.

3.5.5 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 aantrekkelijk aanbod creëren dat hen een realistisch alternatief biedt. Aangezien openbaar vervoer vooral efficiënt is op de (middel)lange afstand zetten we op de eerste plaats in op **verplaatsingen die te lang zijn om met de fiets maken**, zoals de verplaatsingen tussen de stedelijke kernen en grote kernen in de regio. De **langeafstands-verplaatsingen** vanuit de regio naar de grote steden zoals Kortrijk, Brussel, Antwerpen en Gent zitten in de eerste plaats in de focus van het treinnet. Treinstations zijn hiervoor de belangrijkste knooppunten. Het busnetwerk speelt dan weer een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van de aangrenzende regionaalstedelijke gebieden Roeselare, Brugge en Oostende.

Binnen de vervoerregio richten we ons op de grote vervoersstromen richting de **kleinstedelijke gebieden, scholencentra en tewerkstellingspolen** van Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne. Op

deze verplaatsingen kunnen we met een kwalitatief trein- of busaanbod het verschil maken in de keuze voor een duurzame verplaatsing.

Tenslotte zetten we ook in op de verbindingen tussen kernen die **meer dan een half uur (elektrisch) fietsen** uit elkaar liggen en waar voldoende verplaatsingen tussen zijn om een regulier busaanbod te verantwoorden. De regelmatige opvolging van het flexvervoer kan hier de noodzakelijke onderbouwing leveren.

3.5.6 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.

Richting noorden richten we ons vooral op Oostende en Brugge via de bus of trein (met overstap), maar bij uitbreiding naar de volledige Kust door o.a. een verknoping met de Kusttram. Een upgrade van de verbinding vanuit Diksmuide richting Nieuwpoort kan deze relatie vervolledigen. De opvolging van het gebruik van bestaande functionele verbindingen en flexvervoer zal hiervoor indicaties aanreiken.

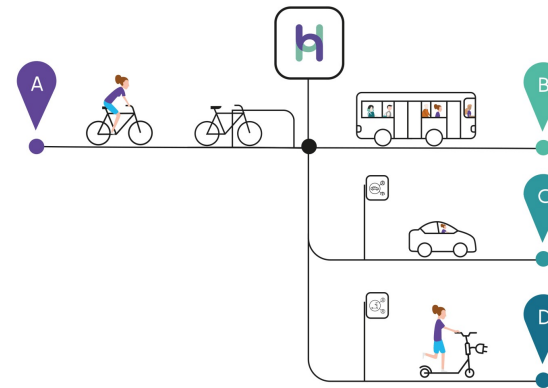
In oostelijke richting is de verbinding met Kortrijk en Roeselare van belang met de trein en bus. Richting Kortrijk, Gent en Antwerpen kijken we vooral naar de spoorlijnen als sterke as. Ook de verbinding met Brussel wordt gemaakt met het treinnet, via Gent of Kortrijk.

Over de landsgrens heen richten we ons in het zuiden op de verbinding met Armentiers en zo naar Rijsel met de bus of trein (met overstap).

Aan de westkant richten we ons op Hazebroek en Duinkerke via het busnetwerk. Zoals voorzien in het korte termijn vervoerplan zullen de proefprojecten richting Armentiers en Hazebroek aangeven of het wenselijk is deze verbindingen op permanente basis uit te baten en te participeren in snelle grensoverschrijdende verbindingen naar Duinkerke. Daarnaast (of alternatief) kan ook een verknoping van het flexvervoer met het Franse openbaar vervoernetwerk onderwerp zijn van verder onderzoek.

3.5.7 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 grote regionale knopen in alle treinstations in de vervoerregio tot lokale haltes in de kernen. Op een aantal punten spreken we ook van ‘tijdsknopen’ wanneer trein en bus aansluiting geven op elkaar.



Figuur 10: Combimobiliteit aan een hoppinpunt

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.

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

Om van de trein, maar vooral van de bus een aantrekkelijk mobiliteitsalternatief te maken, moeten we op de corridors met een hoog potentieel vooral inzetten op **frequentie**, **amplitude**, commerciële **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. Naast deze commerciële snelheid is betrouwbaarheid van de bediening ook essentieel. In het spoornet zorgt de aanwezigheid van éénbaansvakken op de beide lijnen voor problemen. In het busnet zien we hier en daar doorstromingsproblemen waar de bus mee aanschuift met de auto. Deze knelpunten zorgen niet alleen voor een tragere algemene snelheid maar ook voor vertragingen en afgeschafte ritten. Daarom moeten we slimme doorstromingsmaatregelen nemen door o.a. het STOP-principe ook in de praktijk toe te passen, om de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren, zodat pendelaars steeds op de trein, tram en bus kunnen rekenen om op tijd hun bestemming te bereiken.



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

Het netwerk opgebouwd volgens de principes van basisbereikbaarheid heeft ingezet op het bundelen van de vervoersvragen. We kunnen er dus van uitgaan dat het een stabiel netwerk is, waarbij we op lange termijn kunnen inzetten op het verder versterken van dit netwerk. Door systematisch in te zetten op commerciële snelheid en doorstroming creëren we **assen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer** in en naar de stedelijke gebieden. Dit vraagt een integrale aanpak, waarbij we zowel het **aanbod** (frequentie, amplitude) als de **kwaliteit** (commerciële snelheid, doorstroming, voorrang,...) 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. Zo werken we met alle partners samen aan een beter openbaar vervoer.

3.5.10 OV-aanbod versterken tijdens bepaalde periodes in functie van toerisme

Toerisme is een belangrijk aspect voor onze vervoerregio. Daarom zetten we tijdens toeristische periodes in op een **versterkt openbaar vervoer aanbod** naar toeristische attractiepolen/gebieden voor zowel het trein- als busnetwerk. Op deze manier willen we ook voor toeristische en recreatieve verplaatsingen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren.

3.6 Autoverkeer

Groenere autokilometers

De uitstoot door de transportsector moet sterk teruggedrongen worden. Tegen 2050 streeft de Vlaamse overheid naar een nuluitstoot van de Vlaamse transportsector, waarbij zowel het goederenvervoer als het personenvervoer volledig emissievrij zijn. Op korte termijn streven we naar een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stedelijke centra. De Vlaamse overheid wil de stadscentra emissiearm tegen 2025.

Het aandeel voer- en vaartuigen dat aangedreven wordt door alternatieve brandstoffen zal toenemen. De hogere overheden zetten daarom in op een combinatie van subsidies voor emissiearme voertuigen en het belasten van voertuigen op basis van hun emissie. Op korte termijn rollen we ook in de Westhoek in samenwerking met de Vlaamse overheid een gebiedsdekkend systeem van laadinfrastructuur voor elektrische wagens uit, waarbij wordt ingezet op (semi-)publieke laadpalen in combinatie met het aanbod van private laadpalen en snelladers. Uniformiteit van de laadinfrastructuur en ruimtelijke inpasbaarheid zijn hierbij aandachtspunten.

Om de uitstoot van transport nog verder te laten dalen, vragen we aan de hogere overheden om bedrijfswagens op fossiele brandstoffen uit te faseren. Op die manier wordt er op een relatief korte termijn reeds een deel van het wagenpark vergroend.

Minder autokilometers

Naast het vergroenen van de gereden autokilometers moet ook het aantal voertuigkilometers op de wegen in Vlaanderen dalen. Het aantal voertuigkilometers moet dalen met 15% tegen 2030. Er dienen hiertoe verschillende maatregelen genomen te worden: verplaatsingen moeten vermeden worden/maximaal ingekort worden en het gebruik van duurzame modi moet aantrekkelijker gemaakt worden dan het gebruik van de eigen wagen.

In eerste instantie zetten we in op het vermijden van verplaatsingen en het beperken van de lengte van de verplaatsingen. We stimuleren thuiswerk, zodat per dag een deel van de woon-werkverplaatsingen niet meer plaatsvindt. We zetten in op de nabijheid van wonen en werken. We vragen aan de hogere overheid om de principes van duurzame mobiliteit in het achterhoofd te houden. Dit kan door in te zetten op, onder andere, het uitrollen van een mobiliteitsbudget en het inperken van salariswagens. Dit is een multimodale benadering van extralegale voordelen, hetgeen duurzaam verplaatsingsgedrag extra zal stimuleren.

We stimuleren de deelwagen. Omdat een autodeler veelal geen auto voor de deur heeft staan, zal die ook minder de auto gebruiken wat leidt tot minder autokilometers. Een auto staat vaak stil, tot wel 23 uur per dag. Afhankelijk van de situatie kan een deelauto 4 tot 15 auto's vervangen waardoor ook de parkeerdruk aanzienlijk vermindert.

Parallel zetten we in op het aantrekkelijker maken van duurzame modi. Op korte termijn maken we de gebruiker bewuster van de verborgen kosten van autogebruik: de kosten die milieuschade, ongevallen, files,...

met zich meebrengen. We zorgen voor een sturend prijsverschil tussen het gebruik van duurzame en niet-duurzame vervoerswijzen. Het gebruik van de auto moet duurder worden ten opzichte van de fiets, bus, tram of trein. We zetten in op meer voorrang voor duurzame verplaatsingswijzen, zodat zij minder last hebben van files of vertragingen en hun concurrentiepositie verbeterd zien. Om het gebruik van duurzame vervoersmodi te stimuleren moet het aanbod in de Westhoek sterk verhoogd worden, wat een combinatie van hogere investeringen in het fietsnetwerk en het openbaar vervoer in onze vervoerregio vereist. Zoals eerder al aangegeven, moeten deze investeringen vorm krijgen in onderlinge samenhang met het ruimtelijke beleidskader.

3.7 Parkeren

Grootschalige parkings

In de vervoerregio Westhoek maken we de combinatie van alternatieve modi met de wagen aantrekkelijk zodat men minstens voor een deel van de reisweg een alternatief benut. Binnen het kader van de gemeentelijke autonomie, voorzien we een sturend parkeerbeleid, inzonderheid in (ver)stedelijk(t) gebied, dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten aanzien van de auto versterkt. De uitbouw van mobipunten zorgt voor extra meerwaarde. Gelet op de ligging van de Westhoek vraagt de vervoerregio aan de federale overheid dat de parkings aan de treinstations gratis blijven voor de pendelaars. De gemeenten zien kansen in nieuwe technologieën om het carpoolen in de Westhoek te verhogen. We zetten deze opportuniteiten om in de praktijk door de aanleg van goed bereikbare randparkings rond kernen en carpoolparkings langs belangrijke verkeersassen en -knooppunten waar vlot en veilig kan worden overgestapt tussen de verschillende vervoersmodi. Daarbij zullen de mogelijkheden van duurzaam meervoudig ruimtegebruik onderzocht worden. Bij de aanleg van nieuwe parkings maken we maximaal gebruik van waterdoorlatende materialen.

Toekomstgericht beleid via parkeerverordening

Het aandeel duurzame modi moet toenemen tot minstens 40% voor onze vervoerregio. De vervoerregio ziet parkeerverordeningen als een belangrijk ruimtelijk instrument, waarbij omgevingsvergunningaanvragen binnen de gemeentelijke autonomie worden beoordeeld met deze modal shift in het achterhoofd, bv. door een fietsenberging

te verplichten die vlotter bereikbaar is dan de geparkeerde wagen. Bij grotere projecten wordt collectief parkeren nagestreefd en vertrekt de inrichting vanuit het hoofdzakelijk gebruik van actieve vervoersmodi. Ook bij ontwikkelingen op het openbaar domein schenken we aandacht aan de parkeermogelijkheden voor de fiets.

Vrachtwagenparkeren

Tegen 2030 moet het aantal mensen dat ernstig hinder ondervindt van wegverkeer, spoorverkeer of logistieke activiteiten sterk gedaald zijn. Daarom weren we geparkeerde vrachtwagens uit onze kernen. De parkeernood, ook deze volgend uit het respecteren van de rij- en rusttijden na laden of lossen, wordt maximaal opgevangen op het privaat terrein van betreffende bedrijven (waar mogelijk collectief gebruik door meerdere bedrijven). Vergunningsvoorwaarden kunnen hier sturend werken. De gemeenten geven daarenboven aan dat er vandaag een gebrek aan vrachtwagenparkings is in de Vervoerregio Westhoek. We leggen daarom in samenwerking met de Vlaamse overheid extra bovenlokale vrachtwagenparkings aan zodat vrachtwagens niet parkeren langs wegen of op andere plaatsen die daartoe niet bestemd zijn. We zorgen ervoor dat deze vrachtwagenparkings voldoende beveiligd zijn onder meer via camera's. Waar mogelijk zoeken we ook mogelijkheden om bestaande infrastructuur hiervoor geschikt te maken, bijvoorbeeld door bedrijvzones uit te rusten met faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs.

Daarbij schenken we in het bijzonder aandacht aan de verschillende noden van het doorgaande internationale vrachtwagenvervoer, de noden van de lokale vrachtwagenchauffeurs en de noden die volgen

uit het respecteren van de rij- en rusttijden. De eerste categorie zou eerder baat hebben bij een oplossing langs de autostrades, terwijl de andere chauffeurs eerder nood hebben aan parkeergelegenheid dichterbij het bedrijf. De vervoerregio gaat samen met de Vlaamse overheid op zoek naar oplossingen voor het internationale vrachtwagenvervoer waarbij rekening wordt gehouden met mogelijke synergieën als carpoolparkings.

Wat lokaal vrachtwagenvervoer betreft (enerzijds de lokale vrachtwagenchauffeur, anderzijds het tegemoetkomen aan de rij- en rusttijden van vrachtverkeer dat in de regio laadt of lost), gaan we in de vervoerregio in eerste instantie uit van de verantwoordelijkheid van de bedrijven - waarbij vrachtwagens geparkeerd worden binnen de private bedrijfssite of op een collectief gebruikt terrein binnen het bedrijventerrein - alvorens op zoek te gaan naar oplossingen op het openbaar domein in de bedrijvenzone of nabij het individuele bedrijf zodat de vrachtwagens niet of minder geparkeerd worden ter hoogte van de woning van de chauffeurs of langs de wegen op het dragend netwerk. Gelet op de inrichtingsprincipes van deze wegen zal langsparkeren buiten de bebouwde kom op het dragend wegennet immers in de regel verboden worden (zie thema wegencategorisering). Ook zou dit ten goede komen aan de verkeersveiligheid en de vlotheid van het verkeer.

3.8 Wegencategorisering

Netwerkprincipes

Een nieuwe wegcategorisering

Het Vlaams wegennetwerk 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 wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling (2019)’. Die studie is uitgevoerd door de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen, in samenwerking met MINT nv en Patrick Maes.

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

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

Figuur 11: 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 wegennet 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.

Hoofdwegennet

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

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

Dragend netwerk

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

De **interlokale wegen** verbinden hoofddorpen met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegennet. Ze ontsluiten ook belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Ze zijn de laagste categorie van rastervormige verbindingswegen: ze bakenen de

interlokale mazen af waarbinnen alleen herkomst- en bestemmingsverkeer is toegelaten.

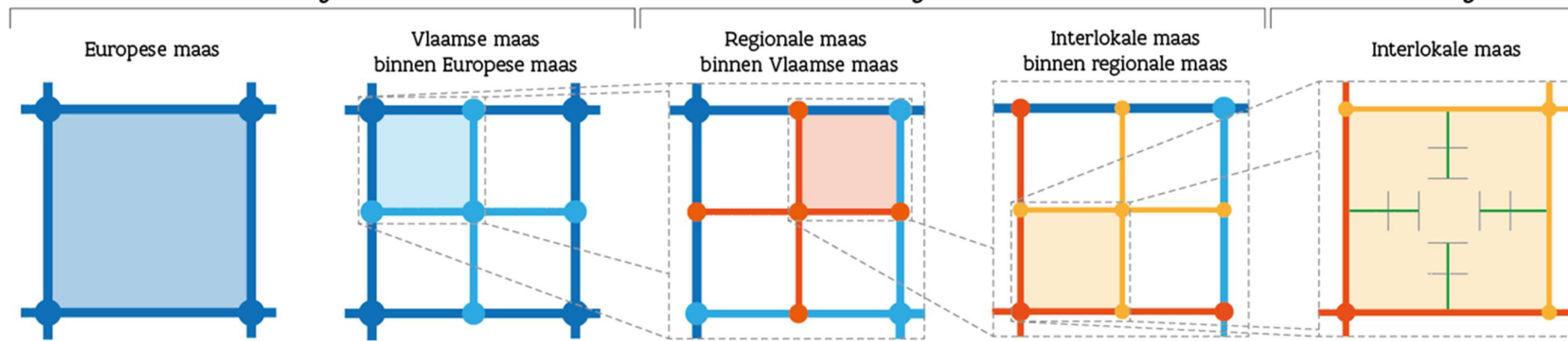
Lokaal wegennet

De **lokale wegen** ontsluiten de gebieden binnen de interlokale mazen, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren, geen rasters. De lokale wegen hebben geen verbindingsfunctie voor doorgaand verkeer. Verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de interlokale maas mag deze maas niet doorsnijden, en moet steeds gebruik maken van de wegen van het dragend netwerk.

Hoofdwegennet

Dragend netwerk

Lokaal wegennet



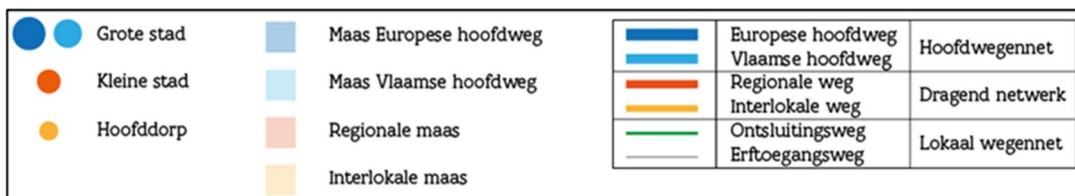
De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig raster. De mazen van de Europese hoofdwegen vormen de grootste mazen in het wegennetwerk.

De Vlaamse hoofdwegen verkleinen de mazen van de Europese hoofdwegen. De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen een samenhangend raster van hoofdwegen.

Binnen de mazen van hoofdwegen worden regionale wegen geselecteerd. Regionale wegen vormen op hun beurt regionale mazen. Regionale wegen zijn onderdeel van het dragend netwerk, maar niet van het hoofdwegennet.

Binnen de regionale mazen worden interlokale wegen geselecteerd. Interlokale wegen vormen op hun beurt interlokale mazen. Interlokale wegen zijn onderdeel van het dragend netwerk en de laagste categorie van wegen met een verbindingfunctie voor doorgaand verkeer.

Binnen de interlokale mazen worden ontsluitingswegen en erftoegangswegen geselecteerd. Zij vormen samen het lokaal wegennet en vormen steeds boomstructuren geen rasters. Lokale wegen zijn geen onderdeel van het dragend netwerk. Binnen een interlokale maas lopen geen verbindingswegen.



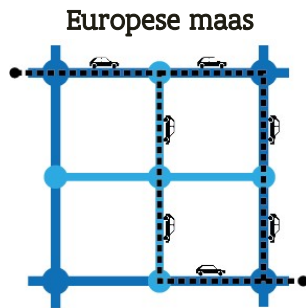
Een robuust wegennet

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.

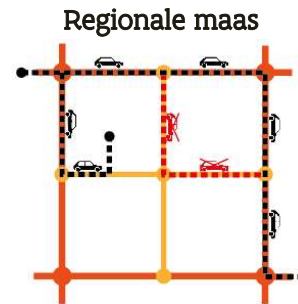
Reguliere situatie



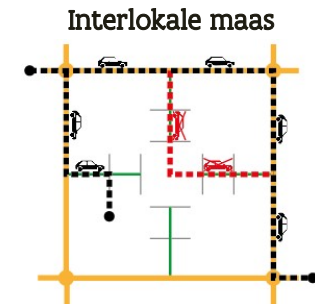
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen een samenhangend raster. Verkeer mag een maas van Europese hoofdwegen altijd doorsnijden via een Vlaamse hoofdweg



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

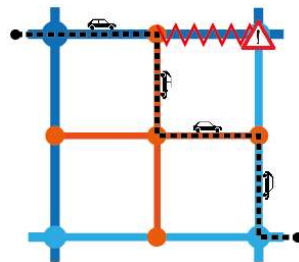


In een reguliere situatie mag verkeer een maas van regionale wegen niet doorsnijden via interlokale of lager geselecteerde wegen. De wegen binnen de regionale maas zijn alleen bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

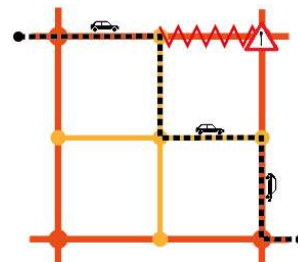


Verkeer mag en kan een maas van interlokale wegen nooit doorsnijden via lokale wegen. De wegen binnen de interlokale maas zijn alleen bedoeld voor verkeer met een herkomst of bestemming binnen die interlokale maas.

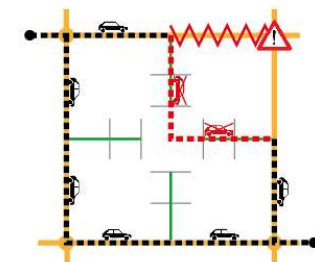
Verstorings



Bij verstoring op een Europese of Vlaamse hoofdweg mag verkeer ook gebruik maken van regionale wegen.



Bij verstoring op een regionale weg mag verkeer ook gebruik maken van interlokale wegen.



Bij verstoring op een interlokale weg mag en kan verkeer nooit gebruik maken van de lokale wegen om een interlokale maas te doorsnijden. Lokale wegen zijn immers geen onderdeel van het dragend netwerk en moeten altijd gevrijwaard blijven van doorgaand verkeer. Het verkeer moet een omweg nemen via een andere interlokale of hoger geselecteerde weg.

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

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 opgemaakt. De vervoerregio's geven hierop advies. 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 het 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 Westhoek werd opgemaakt.

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**, gekoppeld aan de goedkeuring van de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's.

Lokaal wegennet

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

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

Inrichtingsprincipes

Voor het hoofdwegennet en het dragend net zijn er twee brochures opgesteld die zullen fungeren als visiedocumenten voor de inrichting van het robuust wegennet⁵. 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

⁵ Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen:
https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4-brochure_robustwegennet_website%20%281%29.pdf

Brochure basisprincipes inrichting regionale wegen en interlokale wegen:
https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4-brochure_robustwegennet_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 kruis-punten 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)

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.

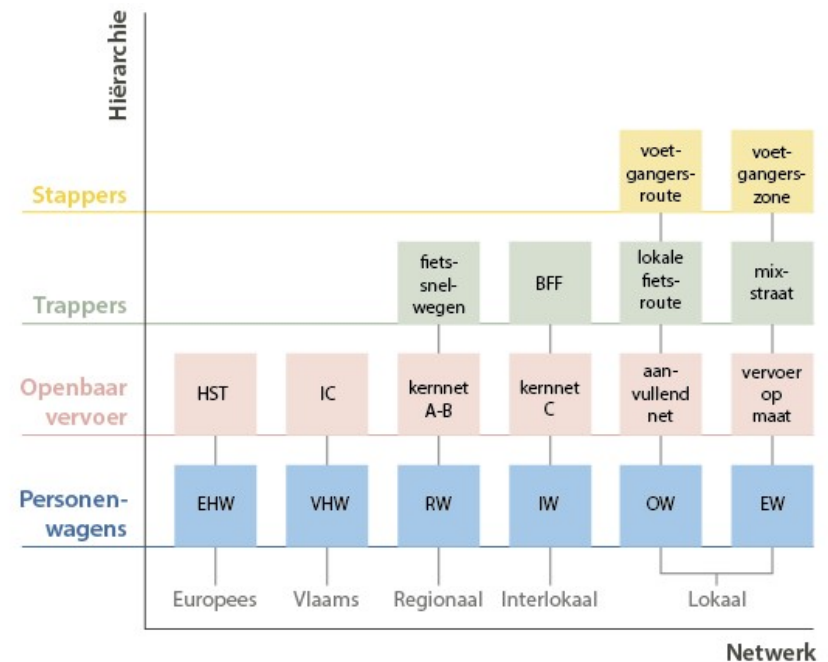
Het proces voor de opmaak van de inrichtingsprincipes en de ambities voor het lokaal wegennet is in de zomer van 2021 opgestart en nog lopende.

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 12: Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk

3.9 Vrachtverkeer

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 stuurgroepenoverleg en was geënt op de vorige wegencategorisering. De invoering van de nieuwe wegencategorisering biedt een kans om dit vrachtroutenetwerk te herzien, aangepast aan de principes van de nieuwe wegecategorisering.

Op het raakvlak van de vervoerregio's Midwest en Westhoek vormt het IDR-netwerk al een aantal jaar een bovengemeentelijk kader voor zachte sturing van het vrachtverkeer. Vanuit een bezorgdheid voor lokale leefbaarheid sturen diverse partners in de Vervoerregioraad aan op een meer afdwingbaar kader. Het regionale vrachtroutenetwerk biedt deze kans, waarbij het IDR-netwerk als basis en uitgangspunt genomen werd.

De doelstellingen en functies van het vrachtroutenetwerk blijven dezelfde:

- Kwetsbare gebieden zoals kernen **vrijwaren van hinder** door vrachtverkeer. Het maximaal verzekeren van leefbaarheid in de kernen ligt ten grondslag aan de opmaak van het regionaal vrachtroutenetwerk.

- **Ontsluiten** van bedrijventerreinen en logistieke knooppunten door toegang te verlenen via een voorkeurreoute (verzamelen en verdelen van vrachtverkeer).
- **Kanaliseren** van het vrachtverkeer waarvoor geen route via het hoofdwegennet mogelijk is binnen een aanvaardbare omrijfactor (gemeten in afstand, tijd, kost en verkeersveiligheid).

Netwerkstructuur

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

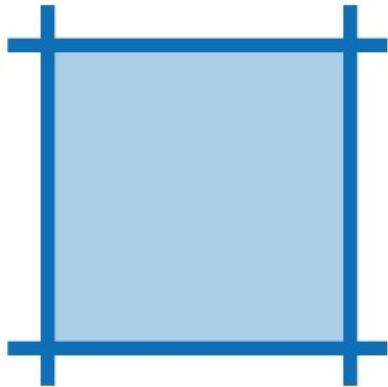
- **Hoofdvachtroutes** worden gevormd door de Europese en Vlaamse hoofdwegen.
- **Regionale vracht(geleidings)routes** worden gevormd door de meeste regionale wegen en een beperkt aantal interlokale wegen.
- **Aanrijroutes** worden gevormd door delen van regionale, interlokale en lokale wegen.

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

De structuur van het vrachtroutenetwerk volgt maximaal die van de nieuwe wegencategorisering: rasters op de hogere wegencategorieën, boomstructuren op de lagere wegencategorieën. Zo kan er een duidelijk

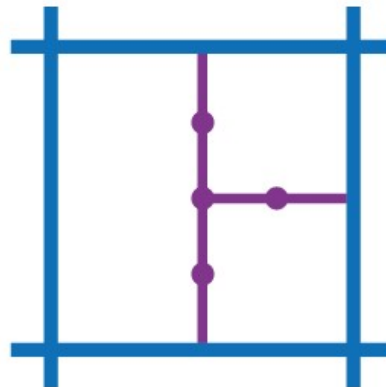
onderscheid gemaakt worden tussen vrachtroutes met een verbindingfunctie (hoofd- en regionale vrachtroutes) en routes met louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes).

Hoofdvrachtroutes



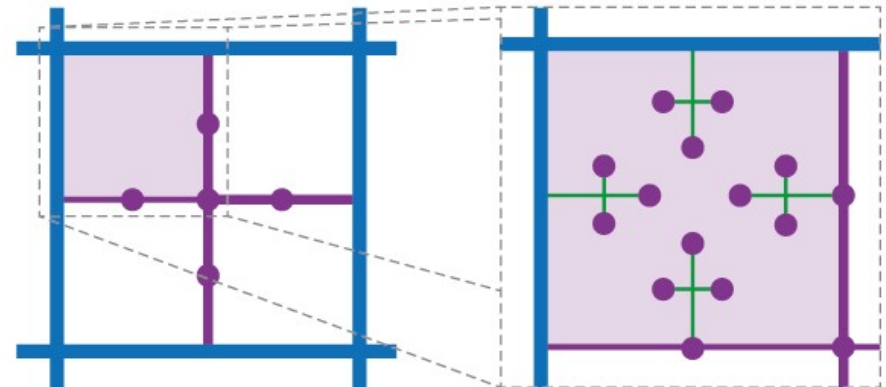
De Europese en Vlaamse hoofdwegen vormen samen het hoofdvrachtrouten-netwerk. De hoofdvrachtroutes vormen een rastervormig netwerk. De mazen van de hoofdvrachtroutes vormen de grootste mazen in het vrachtrouten-netwerk.

Regionale vrachtroutes



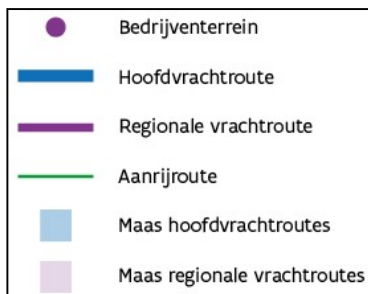
De regionale vrachtroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofdvrachtrouten-netwerk en verbinden bedrijventerreinen onderling. Ze verkleinen de mazen van het hoofdvrachtrouten-netwerk. De regionale vrachtroutes bestaan in eerste instantie uit regionale wegen maar niet alle regionale wegen moeten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

Aanrijroutes



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

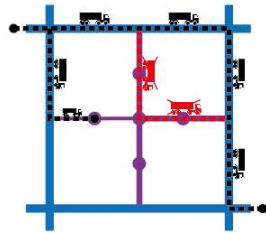
Binnen de mazen van het regionaal vrachtrouten-netwerk worden aanrijroutes geselecteerd. Zij vormen steeds boomstructuren, geen rasters. Aanrijroutes ontsluiten bedrijventerreinen naar het hoofd- en regionaal vrachtrouten-netwerk. Ze hebben louter een bestemmingsfunctie. Zowel regionale wegen, interlokale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



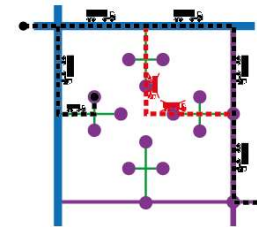
Naar een robuust vrachtroutenetwerk

Net als de nieuwe wegcategorisering moet het vrachtroutenetwerk een robuust wegennet 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

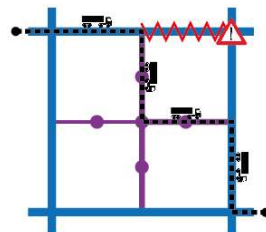


In een reguliere situatie mag vrachtverkeer een maas van hoofdvrachtroutes niet doorsnijden via regionale of lager geselecteerde vrachtroutes. De vrachtroutes binnen de maas van hoofdvrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

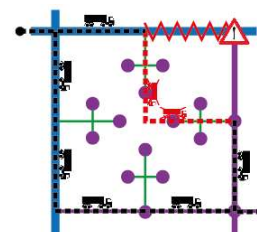


Vrachtverkeer mag en kan een maas van regionale vrachtroutes nooit doorsnijden via aanrijroutes of wegen die niet als vrachtroute geselecteerd zijn. De aanrijroutes binnen de maas van regionale vrachtroutes zijn alleen bedoeld voor vrachtverkeer met een herkomst of bestemming binnen die maas.

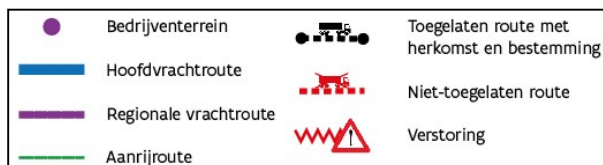
Verstoringen



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.



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-netwerk⁶.

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

Inrichting

Het vrachtroutenetwerk kent geen 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 vrachtroutenetwerk⁷.

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

⁶ IDR (Ieper – Diksmuide – Roeselare) is een regionaal vrachtroutenetwerk uitgewerkt door de provincie, samen met de gemeentes en departement MOW.

⁷ Brochure basisprincipes inrichting Europese en Vlaamse hoofdwegen:
https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/A4_brochure_robustwegennet_website%20%281%29.pdf

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

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.

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 de oriëntatiefase van het regionaal mobiliteitsplan werd vastgesteld dat heel wat lokale besturen aangeven 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.

De tolheffing voor vrachtwagens zoals ze nu geldt, stuurt het vrachtverkeer dus niet altijd naar de gewenste wegen. Een herziening dringt zich volgens de vervoerregio Westhoek dan ook op. Waar de focus van de tolheffing nu vooral ligt op de hoofdassen, wil de vervoerregio tolheffing op de wegen die voor lokaal verkeer bedoeld zijn, zodat het zwaar verkeer naar de hoofdassen wordt gestuurd en de kernen ontlast worden van sluipverkeer.

In die zin zien we een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens als een instrument om het correct gebruik van het vrachtrouten netwerk af te dwingen, samen met bijvoorbeeld plaatselijke tonnagebeperkingen.

In de praktijk wenst vervoerregio Westhoek 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.

3.10 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 30% van het goederenvervoer over spoor of water te laten verlopen. Op heden bedraagt dit aandeel in Vlaanderen 19%. In de recente Rail Roadmap 2030 werd deze ambitie nog verder verscherpt naar een verdubbeling van het transportvolume over spoor en water, naar **38%** van het totale goederenvervoer.

Om deze ambities waar te maken zijn acties nodig. Het bestaande water- en spoorwegennetwerk moet waar mogelijk opnieuw/extra benut worden voor het transport van goederen. Dit is uiteraard niet voor iedere vervoerregio even evident en is ook afhankelijk van factoren buiten de vervoerregio.

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.

Kansen en knelpunten: water

Zowel het spoor- als het waternetwerk zijn in de vervoerregio Westhoek vrij 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. Alle bevaarbare waterlopen zijn

CEMT-klasse I. Dat betekent dat enkel schepen met een laadvermogen van maximaal 400 ton hierop zijn toegelaten. Ondanks deze beperking biedt de combinatie met de goede ligging van een aantal grote bedrijvzones toch kansen. In Veurne en Diksmuide worden al ROC's (regionale overslagcentra) gepland. Ook in Ieper kan zo'n overslagpunt ingericht worden. Het Ieperleekanaal loopt namelijk naast de belangrijkste bedrijvzone van de stad. Er is dus potentieel om drie van de vier stedelijke gebieden via het water met elkaar en via Nieuwpoort ook met de havens van Oostende en Zeebrugge in verbinding te brengen.

Het belangrijkste knelpunt hierbij is de staat en bevaarbaarheid van het waternetwerk.

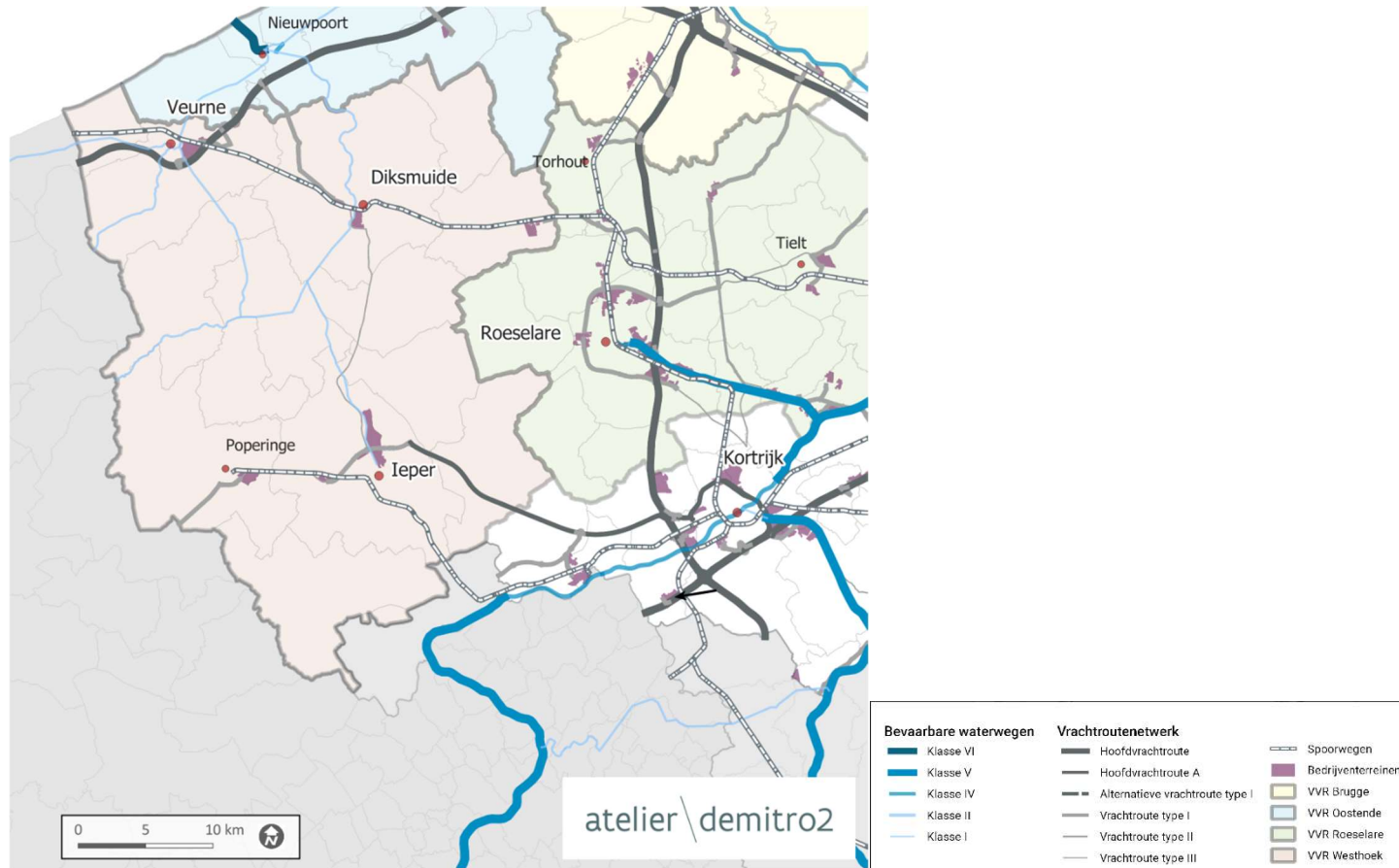
De vaarwegen in de Westhoek worden op heden gebruikt door de pleziervaart. Door het opnieuw gebruiken van deze vaarwegen voor het vervoer van goederen dienen voor de diepgang onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd te worden.

Verskillende pilootprojecten met (onbemande) 'watertrucks' tonen alvast wel succesvol de mogelijkheden.

Kansen en knelpunten: spoor

Ook voor goederenvervoer over het spoor werden opportuniteiten opgemerkt. Een spoorterminal in Ieper werd tijdens het stakeholderoverleg geopperd als mogelijke piste, mits aanleg van wijksporen tussen Ieper en Kortrijk. Een bijkomend overslagpunt aan het Ieperleekanaal is voor Ieper en de vervoerregio ook een mogelijke opportuniteit voor duurzamer goederenvervoer.

Op andere locaties binnen de Westhoek worden geen mogelijkheden gezien om logistiek via spoor te organiseren. Voor de organisatie van goederenvervoer per spoor is bovendien een zekere schaalgrootte nodig. Voor de eerder kleinschalige Westhoek lijkt het spoor dan ook niet de meest aangewezen piste.



Figuur 12: Bevaarbare waterlopen, spoorwegen en bedrijventerreinen

Trends en innovaties

Een aantal innovaties kunnen bijkomend bijdragen aan het bewerkstelligen van een modal shift. Voor de Westhoek zijn de eerder aangehaalde watertrucks ideaal voor kleinere waterlopen en kleinschaligere logistieke stromen. Proefprojecten met dergelijke onbemande vaartuigen op de kanalen Ieper-IJzer en Plassendale-Nieuwpoort tonen alvast het potentieel aan. De onbemande vaart wint ook algemeen aan belangstelling. Verschillende proefprojecten worden opgezet om het potentieel uit te testen. Ook het inzetten van de kusttram voor stadsdistributie kan een alternatief vormen voor de kustgemeenten.

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

Logistiek buiten de VVR

Het logistieke verhaal stopt uiteraard niet bij de grenzen van de vervoerregio. De mogelijkheden voor de VVR Westhoek hangen sterk samen met elementen buiten de vervoerregio die zowat het kader vormen waarbinnen de VVR Westhoek kan opereren.

Zo moet de waterlink Oostende – Brugge – Gent nog verder geoptimaliseerd worden en is de binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge op vandaag een belangrijk knelpunt. Dit zijn ontwikkelingen die ook hun weerslag zullen hebben op

goederentransport over het water in de Westhoek. In de vervoerregio Midwest wordt ook sterk ingezet op overslag door de ontwikkeling en uitbouw van de River Terminals Roeselare en Midwest.

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

