

jubileummagazine 2
december 2023

50 JAAR E17 DE TOEKOMST



50 JAAR
E17

LEIE
DAL

FOTO: © HENK DELEU

E17
Gent
Kortrijk

E403
Brugge
A19 Ieper

SOENEN

Het leven van een geïsoleerde plattelandsfamilie wordt overhoop gegooid wanneer een belangrijke snelweg naast hun eigendom, die 10 jaar eerder werd aangelegd maar schijnbaar verlaten was, eindelijk wordt geopend. Dat is het verhaal van de film **'Home'** (2008). De film werd in september vertoond op Kapel ter Bede in Kortrijk, op een boogscheut van de E17.

Vooraf

50 jaar, zo lang is dat eigenlijk niet. En toch kun je op 50 jaar een enorme impact genereren. De E17, voorheen E3, is daar het perfecte voorbeeld van. Dagelijks denderen duizenden auto's en vrachtwagens over de E17 tussen Rekkem en Waregem. Een deel daarvan neemt de afslag richting Kortrijk, Waregem, Deerlijk ... al dan niet richting een van de vele bedrijventerreinen die Zuid-West-Vlaanderen rijk is.

Een ander deel kruist onze streek eerder achteloos, onderweg naar zuiderse vakantieoord of noordelijke havens. De E17 is een van de belangrijkste transportassen in West-Europa. En zeggen dat er enkele tientallen jaren geleden nog geen sprake was van een snelweg. Weiden en akkers bepaalden toen nog het beeld van ons landschap. In 1963 kreeg de Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3 de concessie voor het bouwen en het onderhouden van een nieuwe autoweg. Amper tien jaar later werd de E3, die we intussen allemaal kennen als de E17, opengesteld voor het publiek. Enerzijds een huzarenstukje op het vlak van engineering en snelheid van uitvoering. Anderzijds ook een bewogen periode omwille van de vele onteigeningen en dorpen die afgesneden werden van buurgemeenten.

De snelweg kaderde in de internationale ambitie om over heel het Europese continent een wegennet aan te leggen, van Stockholm tot Lissabon. Die internationale ontsluiting creëerde een enorme economische boost voor de lokale ondernemers en familiebedrijven. Het hielp hen de wereld te veroveren. Sinds vorig jaar voerden Zuidwest, Leiedal, het Agentschap Wegen en Verkeer en tal van erfgoedpartners uitvoerig onderzoek naar de aanleg en impact van de snelweg op de regio en haar inwoners. Dit resulteerde in een pak pakkende verhalen die we via expo's, magazines, podcasts ... deelden met heel wat geïnteresseerde bezoekers. Dit magazine grijpen we aan om ook even stil te staan bij de toekomst van de mobiliteit en de regio.

Stel je even voor: we zijn twintig jaar verder, je opent de voordeur, wat dan ... Hoe denk je dat we ons dan verplaatsen? Zien we volop grote containerschepen op de Leie, onderweg van Antwerpen helemaal tot Parijs? Brengt een watertaxi je van Menen naar Kortrijk? Nemen we een hyperloop naar de luchthaven van waaruit we elektrisch vliegen naar onze vakantiebestemming? Of verspreidt de fietsmicrobe zich verder als een gezond en inclusief virus?

Stilstaan bij dergelijke toekomstscenario's getuigt van onze goesting om onze mobiliteitskeuzes duurzamer en futureproof te maken. Als regio willen we ook samen werken aan de noodzakelijke stapstenen naar een duurzame en veilige mobiliteit, zowel voor personen als voor goederen. We hebben eigenlijk een sterke uitgangspositie en heel wat troeven in handen. Naast de E17 en andere snelwegen hebben we met de Leie, het Kanaal Bossuit-Kortrijk en de Schelde een stevig waternetwerk. Ook de spoorwegen bieden heel wat potentieel. Het afgelopen jaar verlengde de Vlaamse Regering de exploitatievergunning voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Hoe kunnen we ons beleid hierop afstemmen? Hoe kunnen de verschillende beleidsniveaus elkaar hierin versterken? Hoe kunnen we gebruikers stimuleren om de gewenste mobiliteitskeuzes te maken? Met dit magazine willen we jou inspireren en mee laten uitmaken welke koers we kunnen of moeten varen richting de mobiliteit van de toekomst.

Wout Maddens
Voorzitter Intercommunale Leiedal

Nog films zien waarin een snelweg centraal staat?

Dit zijn een aantal filmtips:

303

Een roadtrip van twee studenten aan boord van een Mercedes 303-busje.

Prince Avalanche

Over twee wegenwerkers die ver van huis zijn.

The Straight Story

Gebaseerd op het waargebeurde verhaal van een man die op een grasmaaier een tocht van 200 mijl maakt om zijn broer te zien.

En El Hoyo

Een portret van de bouwvakkers die de snelweg Periferico bouwen in Mexico-Stad.

Into the Wild

Een topstudent en atleet laat zijn bezittingen achter en lift naar Alaska om in de wildernis te gaan wonen.

Thelma & Louise

Twee vriendinnen vertrekken op avontuur, maar ze worden al snel opgejaagd door de politie.

CHiPs

Geen film, maar een televisieserie die van 1977 tot 1983 de avonturen van twee 'zwaantjes' vertelde: Jon en Ponch.

De impact van de snelweg

Sinds de realisatie van de E17 verstedelijkte de regio in minder dan een halve eeuw heel sterk. Om de aantrekkingskracht te behouden, bewaakt en versterkt de regio vandaag haar bereikbaarheid en levenskwaliteit. De impact van de snelweg is dubbel. De E3 bracht de regio een dicht weefsel van bedrijvigheid en daarmee ook welvaart. Maar het dichte wegennet en de drukte zorgen ook voor uitdagingen op het vlak van leefbaarheid. In deze bijdrage lees je hoe de regio daar vandaag mee om wil gaan.

Regionale plannen als antwoord op crisissen

De regionale planning in Zuid-West-Vlaanderen kent haar oorsprong nog voor de Tweede Wereldoorlog. Studies over de Belgische agglomeraties moesten de stedenbouw op een hoger niveau tillen dan de louter lokale kwesties. Deze studies koppelden werkloosheid en economische ontwikkeling aan investeringen in infrastructuur. Na de oorlog vormde dit studiewerk een vruchtbare voedingsbodem voor diverse planningsinitiatieven. Daarbovenop schaalden verschillende Europese landen zich achter een pan-Europese gedachte met de Verklaring van Genève. Mobiliteit en meer bepaald de aanleg van E-wegen zouden een belangrijke rol spelen in de economische ontwikkeling, maatschappelijke vooruitgang, identiteit en eenheid.

De regio Kortrijk kende in het begin van de jaren vijftig een economische terugval met het einde van de traditionele vlasnijverheid en een stijgende werkloosheid. Om de economie op te krikken werd het Gemeenschappelijk

Algemeen Aanlegplan Regio Kortrijk (GAAP) opgemaakt. Dit plan bevatte een blauwdruk voor transportinfrastructuur als basis voor industriële ontwikkelingen. Het GAAP was dus zowel een stedenbouwkundig plan als een economisch ontwikkelingsprogramma. Het plan steunde op een sterke samenwerking tussen de twintig steden en gemeenten in de vorm van een intercommunale. Dit leidde tot de oprichting van de Intercommunale Leiedal in 1960, de eerste streekintercommunale in Vlaanderen.

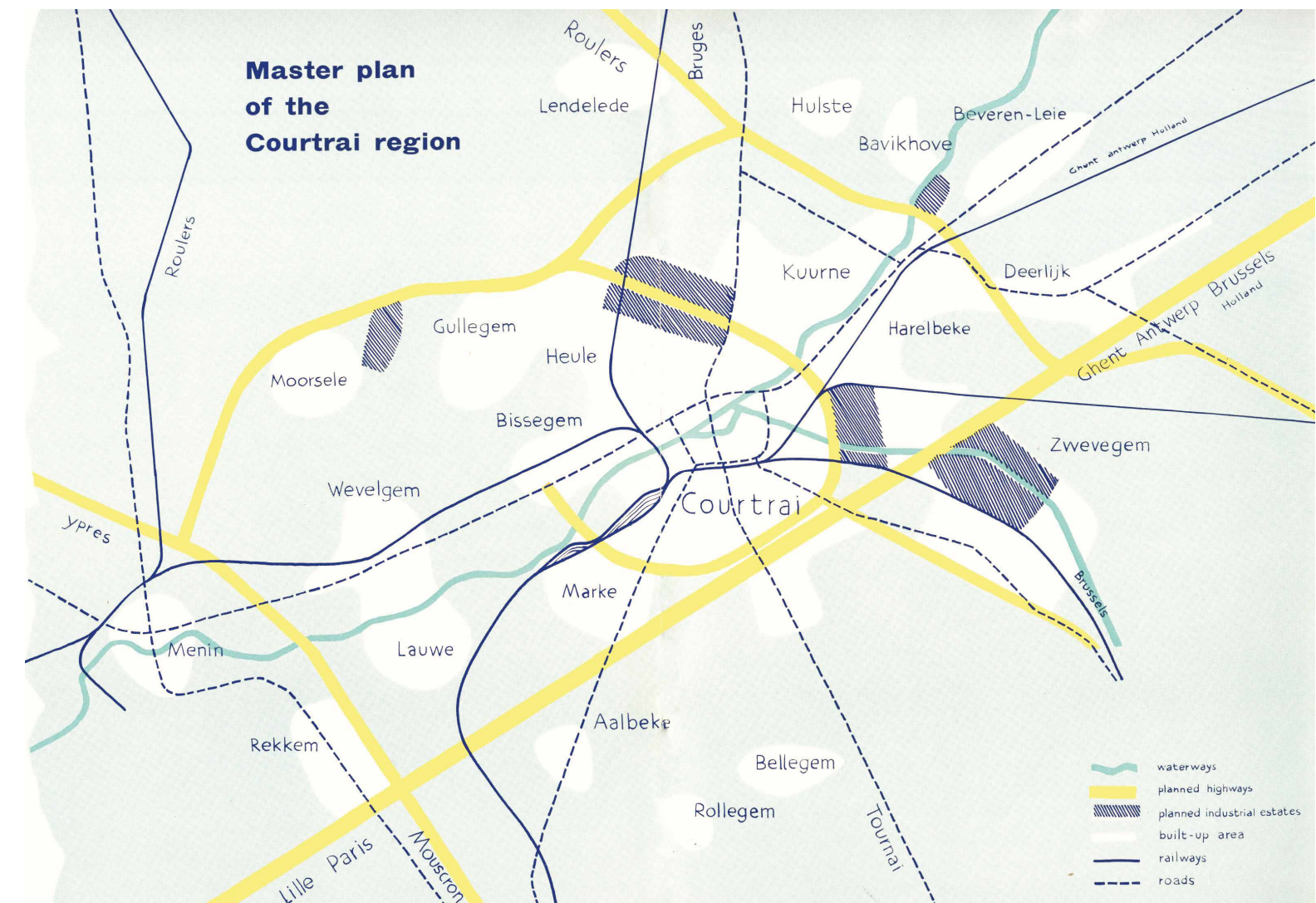
De autosnelweg en het industriepark

Twee ruimtelijke figuren speelden een belangrijke rol: de autosnelweg en het industriepark. Een optimale bereikbaarheid en aangepaste zones voor industrie moesten internationale bedrijven overtuigen om hier te investeren. De lokale besturen lobbyden sterk bij de nationale overheid om de uitgetekende tracés aan hun wensen aan te passen. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat het aantal op- en afrittencomplexen erg groot is. De werken startten in 1966 en in 1973 kon je de 167 kilometer E3 in België al afrijden. De snelweg trok een betonnen streep dwars door Zuid-West-Vlaanderen. Landschappen, landerijen en dorpen werden doorgesneden.

Niettemin miste de regio het momentum van de naoorlogse buitenlandse investeringen. De meeste bedrijvigheid op de industrieparken langs de snelweg kwam dan ook van nieuwe vestigingen van lokaal gegroeide bedrijven. De nieuw ontwikkelde gronden boden mogelijkheden tot uitbreiding aan de lokale

>>

“De ruimte voor greenfield-ontwikkelingen is zo goed als op.”



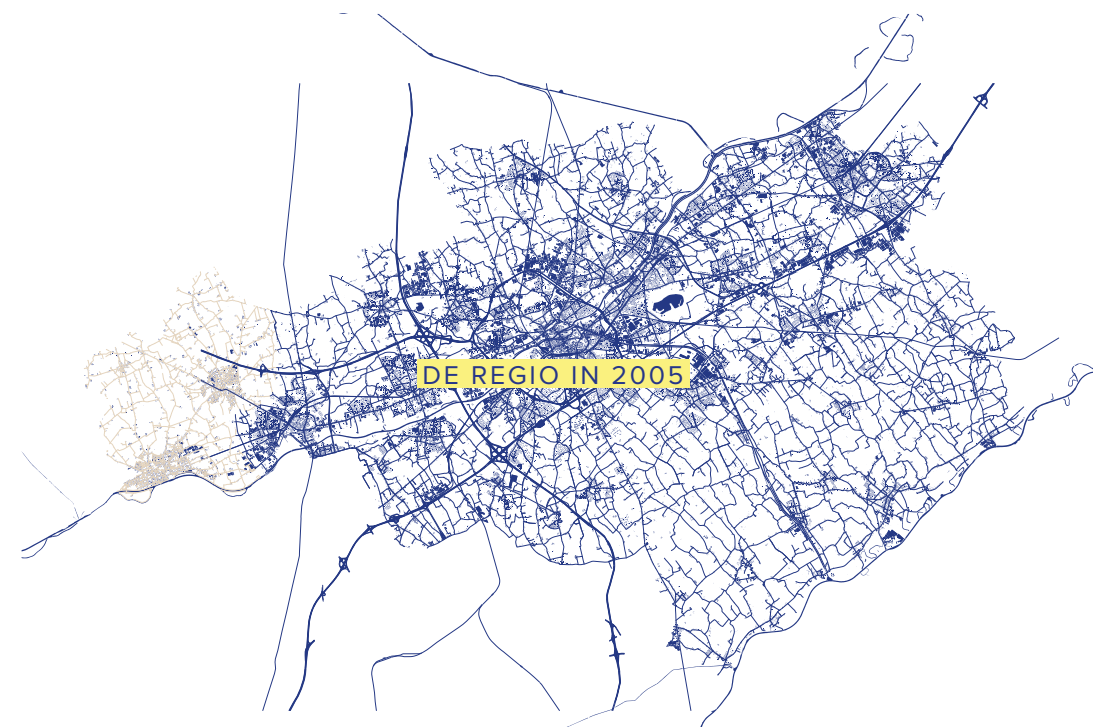
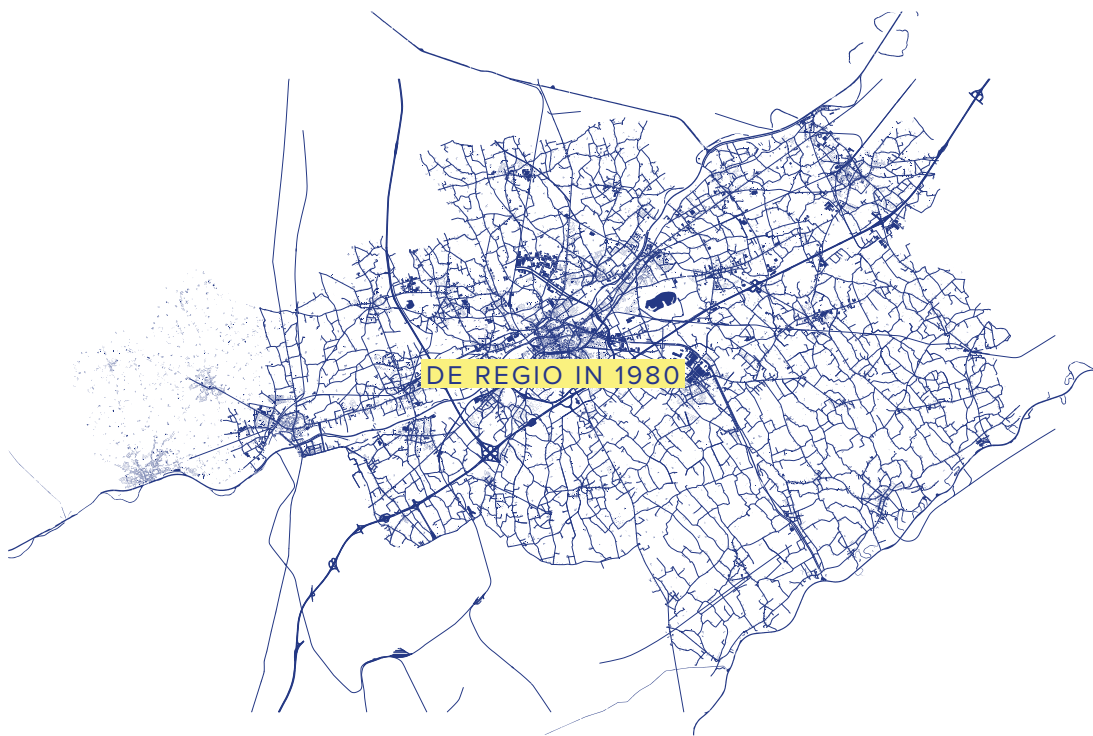
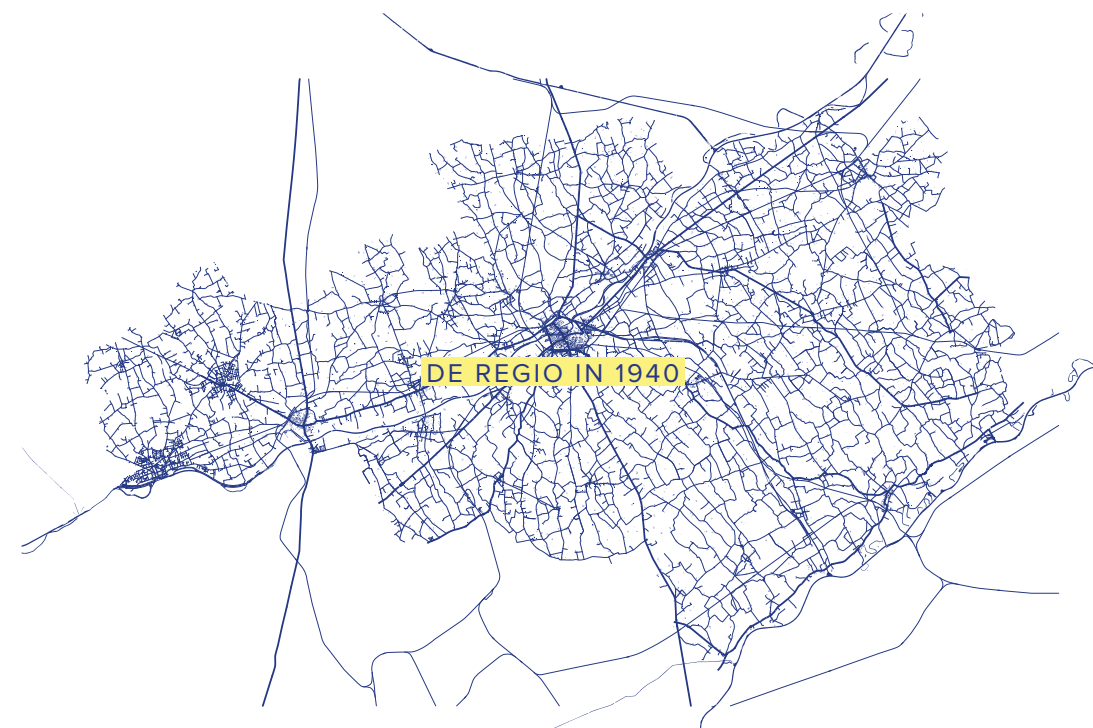
GAAP

Om de economie op te krikken werd het Gemeenschappelijk Algemeen Aanlegplan Regio Kortrijk (GAAP) opgemaakt. Dit plan bevatte een blauwdruk voor transportinfrastructuur als basis voor industriële ontwikkelingen. Het GAAP was een stedenbouwkundig plan en een economisch ontwikkelingsprogramma.

Op het plan zie je contouren van een ringweg, de R8, die later vorm kreeg. Industrieparken takten aan op de nieuw ontworpen “industriële ringweg” op regionale schaal. 175 hectare nieuwe industriële gronden werd verworven door Leiedal en uitgerust met wegen, riolering, water, gas, elektriciteit ...

De snelwegendriehoek

Voor de regio Kortrijk zijn naast de E17 (vroeger E3) vooral de E403 (vroeger A17) en de A19 van belang. Samen vormen ze de snelwegendriehoek. De A17 zou de haven van Zeebrugge verbinden met de Waalse industrieas. Het tracé telde verschillende belangrijke kunstwerken, zoals de tunnel onder het vliegveld van Wevelgem en het viaduct over de Leie ter hoogte van Marke. De combinatie van de E3, ontstaan vanuit een nationale logica, en de snelwegendriehoek, ontstaan vanuit een provinciale logica, leidde tot een hybride snelwegsysteem. Beide systemen raakten elkaar in de ring rond Kortrijk. De Kortrijkse ring R8 kon zo volop de dubbele rol spelen van stedelijke verdeelweg en ontwikkelingslocatie.



>>

bedrijven, terwijl de lokale binding met toeleveranciers en werknemers behouden bleef. Lokaal gegroeide bedrijven vormen tot op vandaag de basis van het erg sterke en flexibele economische weefsel dat zo kenmerkend is voor de streek, die dankzij de sterke ondernemingszin wel eens het “Texas van Vlaanderen” wordt genoemd. De vlasindustrie zelf had al aanleiding gegeven tot diverse afgeleide industriële activiteiten, zoals bv. de vezelplatenindustrie, veevoederbedrijven en niet in het minst de tapijt- en textielindustrie. Buitenlandse investeringen waren misschien niet naar de regio gehaald, maar dat had niet belet dat de regio, versterkt met een autosnelweg, zelf naar de wereld was toegegaan.

Op die manier groeide de regio uit tot een van de meest dynamische regio's van het land met een sterk gediversifieerde economie. Veel bedrijven spelen mee op de wereldmarkt. Opmerkelijk is dat deze ontwikkeling grotendeels endo-geen verliep. De rest van het land, bovenal de provincie Limburg, werd overspoeld door buitenlandse investeringen en impulsprogramma's van hogere overheden. De regio Kortrijk kent tot op vandaag maar een klein tewerkstellingsaandeel in buitenlandse ondernemingen. Omgekeerd herbergt de streek heel wat bedrijven die zelf moederonderneming zijn van filialen in het buitenland.

Als jong geïndustrialiseerde regio weerstond de streek beter aan de crisis van het begin van de jaren 1980. Vanaf 1990 kleurt de economie erg anders. Rond de E17 ter hoogte van Waregem en Deerlijk, groeide een echte textielcluster. Kortrijk daarentegen kleurde steeds meer tertiair, ook al omdat veel bedrijven naar een bedrijventerrein trokken en de stadskern verlieten. De ruimte voor greenfieldontwikkelingen langs de E17 (en elders) is zo goed als op.

Wellicht zijn Evolis II in Harelbeke en Blauwpoort in Waregem de laatste nieuwe bedrijventerreinen die Leiedal er aanlegt.

Streekontwikkeling 2.0

Het ruimtegebruik voor verschillende functies zoals wonen, werken en recreatie kende een exponentiële groei en leidde tot een enorme toename van de bebouwde oppervlakte. Ondanks de aanleg van industrieterreinen, ligt een belangrijk deel van het economisch weefsel nog altijd in het woon- of landbouwgebied waarin het historisch ontstond. Door de toenemende schaarste aan ruimte, richt Leiedal zich al langer op de reconversie van deze sites. Dat leidt tot verweving van wonen, werken en andere functies, de heropleving van

een modal shift te gaan. We moeten de overstap van individueel autoverkeer naar openbaar en collectief vervoer faciliteren en stimuleren. Investerings in veilige en kwaliteitsvolle fiets- en wandelnetwerken zijn broodnodig. En uiteraard dienen deze netwerken slim op elkaar afgestemd te zijn, zodat je vlot kan omschakelen tussen de verschillende duurzame vervoersmodi. Wat het goederenvervoer betreft moeten we het transport over het water en het spoor alle kansen bieden. Multimodale overslagplaatsen spelen daarbij een belangrijke rol. Denk onder meer aan de Seine-Scheldeverbinding en de uitbreiding van de spoorterminal op de LAR in Rekkem.



stads- en dorpskernen en een maximaal behoud van de beperkte open ruimte die onze regio nog biedt. Leiedal onderzoekt ook andere innovatieve en creatieve oplossingen zoals het stapelen van bedrijfsgebouwen, gedeelde faciliteiten en meervoudig gebruik. Een duurzame transitie van de regio is broodnodig om aantrekkelijk te blijven voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers.

Sinds de realisatie van de E17 verstedelijkte de regio in minder dan een halve eeuw heel sterk. Om die aantrekkingskracht te behouden, bewaakt en versterkt de regio haar bereikbaarheid en levenskwaliteit. Om de toenemende druk op het wegennet te doen afnemen, verduurzamen we de personenmobiliteit door voluit voor

Samenwerken aan een regio in transitie

Regio's, steden en gemeenten zijn laboratorium en motor van de samenleving. De toenemende complexiteit van projecten vraagt om (inter)bestuurlijke samenwerking en sturing, zowel lokaal als regionaal. Leiedal bundelde de doelstellingen voor de regio in zes transitielijnen. Daarvoor creëert de intercommunale sterke, creatieve, innoverende, tijdelijke of permanente samenwerkingsverbanden met (boven)lokale besturen, sociale partners en andere middenveldorganisaties.

Een snoer van bedrijventerreinen

Na de economische crisis van 1950 werden talloze ambitieuze plannen opgesteld voor de economische heropleving van de regio Kortrijk. De autosnelweg en de aanleg van industrieparken waren hierbij belangrijke factoren. De meeste vestigingen op de industrieparken waren herlokalisaties van lokaal gegroeide bedrijven, waarvan vele uitgroeiden tot belangrijke wereldwijde exporteurs. Langs de E17 ontwikkelde zich een snoer van bedrijventerreinen. De industrie maakte niet alleen gebruik van de goede bereikbaarheid, maar kon ook nog eens profiteren van goedkope bedrijfsgronden, ongebreidelde groeikansen en een unieke zichtlocatie. Het scheiden van wonen en werken, door het aanleggen van industrieterreinen, is nooit echt geslaagd in de regio Kortrijk. Ondanks de vele bedrijventerreinen blijft nog altijd een sterk verspreide en intense economische activiteit het handelskenmerk van de regio Kortrijk.



De koers van de snelweg

Wie is Carlo van de Weijer?

Carlo van de Weijer adviseert ministeries en industrieën over de hele wereld over de toekomst van mobiliteit en is lid van de raad van commissarissen van verschillende high-tech bedrijven en start-ups. Hij is ook columnist. Hij is opgeleid als master werktuigbouwkunde aan de TU Eindhoven en heeft een PhD van de TU in Graz. Hij beschikt over een brede ervaring in de auto-industrie met o.a. leidinggevende posities bij Siemens en TomTom. Vandaag is hij directeur van het nieuw opgerichte 'Eindhoven AI System Institute' aan de Technische Universiteit Eindhoven.



“We innoveren onszelf uit de problemen.”

Wat is de koers van de snelweg? Heeft de snelweg nog een rol van betekenis in de toekomst? Met die vragen trok Intercommunale Leiedal naar toekomstdenker Carlo van de Weijer. Hij presenteert naar aanleiding van 50 jaar E17 zijn visie op de toekomst. En daarin is nog altijd een rol voor de auto weggelegd; weliswaar louter de elektrische exemplaren. En zelfs de files kunnen zijn toekomstoptimisme niet temperen. “Voor mij is file een vrijwillig fenomeen geworden, planbaar en voorspelbaar”, aldus de Nederlander. Hij vertelt een verhaal over stappen, rijden, vliegen, stappen en de kracht van innoveren.

“Als je mensen de mobiliteit van de toekomst laat verbeelden, dan leidt het telkens tot individueel vliegen.” Carlo van de Weijer relateert de beelden die al sedert de jaren vijftig, zestig of zeventig geschetst worden over de toekomst van mobiliteit. Niet enkel het individueel kunnen vliegen komt telkens terug, ook de hyperloop of de monorail. “Die laatste heeft het pretpark nooit verlaten”, lacht de Nederlandse ingenieur. Hij bouwde zijn ervaring op bij bedrijven als TomTom en ziet veel kansen in de elektrificatie van het wagenpark.

“Mensen zijn in de loop van de geschiedenis nooit bereid geweest om hun comfort op te geven”, aldus van de Weijer. En auto's bieden nu eenmaal het comfort waar mensen tuk op zijn: zonder belemmeringen van het ene punt naar het andere

punt kunnen reizen op het moment dat jou het beste past. Collectief vervoer moet al meer comfort kunnen bieden dan dit om concurrentieel te kunnen zijn. “De auto is een perfecte machine voor de jager-verzamelaar.” “Die auto beantwoordt aan heel veel instincten, het is een bewegend stuk van je grond, je eigen terrein waar je rotzooi in ligt.”

Drie constanten, drie strategieën

De indruk bestaat dat mobiliteit continu evolueert. En dat is ook zo. Begin de negentiende eeuw werden de meeste verplaatsingen te voet gedaan, via het water of te paard. Intussen zijn er treinen, auto's, vliegtuigen, bussen, elektrische fietsen. Maar toch zijn er zaken die gelijk blijven, ongeacht de stijging van het volume aan transport. Carlo van de Weijer haalt er

een grafiek bij. “Doorheen de tijd zijn er drie constanten in de manier hoe we ons bewegen: we zijn per dag ruim een uur onderweg, we geven 13-15% van ons budget uit aan mobiliteit en we reizen steeds sneller en dus verder.”

Intussen is de wereld wel in een

klimaatcrisis beland. “Energieconsumptie, CO₂, al die dingen dreigen door het dak te gaan”, zegt van de Weijer. “Er zijn maar drie strategieën: hope for the best, consume less, de-growth. Maar er zijn geen voorbeelden uit de geschiedenis waarbij mensen een stap terugnemen. Of we hanteren de strategie ‘Innovate ourselves out of trouble.’”

De Nederlander ziet vooral veel heil in de laatste strategie, getuige ook zijn carrière als ingenieur in de mobiliteitssector.

Het huidige mobiliteits-systeem is niet duurzaam

- 1,2 miljoen verkeersdoden per jaar
 - Vervuiling
 - Afhankelijkheid van fossiele brandstoffen
 - Geluid
 - CO₂ (van 25% nu naar 50% in 2040)
 - Files
 - Gebruik van publieke ruimte
- De maatschappelijke schade wordt geraamd op 3-6% van het BNP

“Als je mensen de mobiliteit van de toekomst laat verbeelden, dan leidt het telkens tot individueel vliegen.”

Elektrificatie is een game changer

Hij ziet veel heil in de elektrificatie van het wagenpark. “Er is nu een switch bezig en we gaan binnen een paar jaar met zijn allen elektrisch rijden. Vergelijk het met de opkomst van televisies, dat ging ook heel snel.” Carlo van de Weijer verwacht de omslag rond 2030, dan zouden de meeste wagens elektrisch moeten zijn. Die transitie is meteen ook de maatstaf waarmee hij andere vervoersmodi vergelijkt, tot zelfs openbaar vervoer toe. “Als je naar

het elektriciteitsverbruik per passagierskilometer kijkt, dan zie je dat de elektrische auto niet meteen slechter scoort dan openbaar vervoer.”

Rond de betaalbaarheid van elektrische wagens maakt van de Weijer zich geen zorgen: “Als je voldoende van iets maakt, dan wordt het ook goedkoper, dus die auto’s worden ook betaalbaar.”

De elektrificatie van het wagenpark moet leiden tot een lagere afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en minder CO₂-uitstoot. Evenwel lost dit de files niet op, noch de geluidsoverlast van wegen of het gebruik van publieke ruimte. Ook met elektrische auto’s blijven er verkeersslachtoffers vallen. De maatschappelijke schade blijft dus nog aanzienlijk.

“De file is een vrijwillig fenomeen.”

Kathy Vandenmeersschaut

Administrateur-generaal Agentschap Wegen en Verkeer

Een van de oplossingen die de technologie aanreikt zijn zelfrijdende auto’s. “Maar die zijn niet aangepast aan onze complexe verkeerssituaties,” aldus van de Weijer. “Er gelden immers ook heel wat informele regels in het verkeer en al die verschillende situaties kan je niet modelleren in een IT-systeem. Je kunt een auto niet meegeven om een moreel kompas te hebben en om de wet flexibel toe te passen.”

Technologie maakt wegverkeer veiliger

Tegelijk gelooft hij wel in de veelheid van veiligheidssystemen die de voorbije decennia zijn ontwikkeld en die stilaan standaard worden ingebouwd in alle auto’s, als ondersteuning voor de chauffeur. “Als wij auto’s kunnen maken die beter kunnen rijden dan wij, waarom zetten we die technologie niet alleen in zelfrijdende auto’s, maar gewoon in alle auto’s?”, vraagt Carlo van de Weijer zich af. Voor hem zit de oplossing in deze flankerende technologie: parkeerassistentie, dodehoekcamera’s, cruisecontrol, ABS ... “Ongevallen met nieuwe auto’s hebben minder ernstige gevolgen, vandaar dat de Europese Unie meegeeft aan de fabrikanten dat die technologie ingebouwd moet worden in auto’s.”

Het is niet enkel de auto die een veiliger instrument kan worden. Je kunt ook beveiligen op het niveau van de chauffeur en van de infrastructuur. De rijopleiding is de voorbije jaren veel strenger en veeleisender geworden. En ook nieuwe infrastructuur wordt zo ontworpen dat ze meer ‘vergevingezind’ wordt.

Dan blijven wel nog de vele files over. Want al wordt autorijden milieuvriendelijker, dan nog zullen er evenveel auto’s blijven rondrijden op al oververzadigde wegen. Daar heeft Carlo van de Weijer geen echt antwoord op of je zou files moe-

“Wij beheren meer fietspaden dan dat we wegen beheren. We meten ook het verplaatsingsgedrag, meer dan 1 op 5 verplaatsingen verloopt nu met de fiets. Ook in de wintermaanden wordt er veel meer gefietst. Daarnaast stellen we vast dat mensen meerdere vervoersmiddelen opeenvolgend gebruiken om hun verplaatsingen te doen. We moeten inzetten op die multimodaliteit. Wij zetten als agentschap in op fietsinfrastructuur en hebben als doelstelling dat we elk jaar voor 300 miljoen investeren in fietspaden.”

“We moeten inzetten op multimodaliteit.”

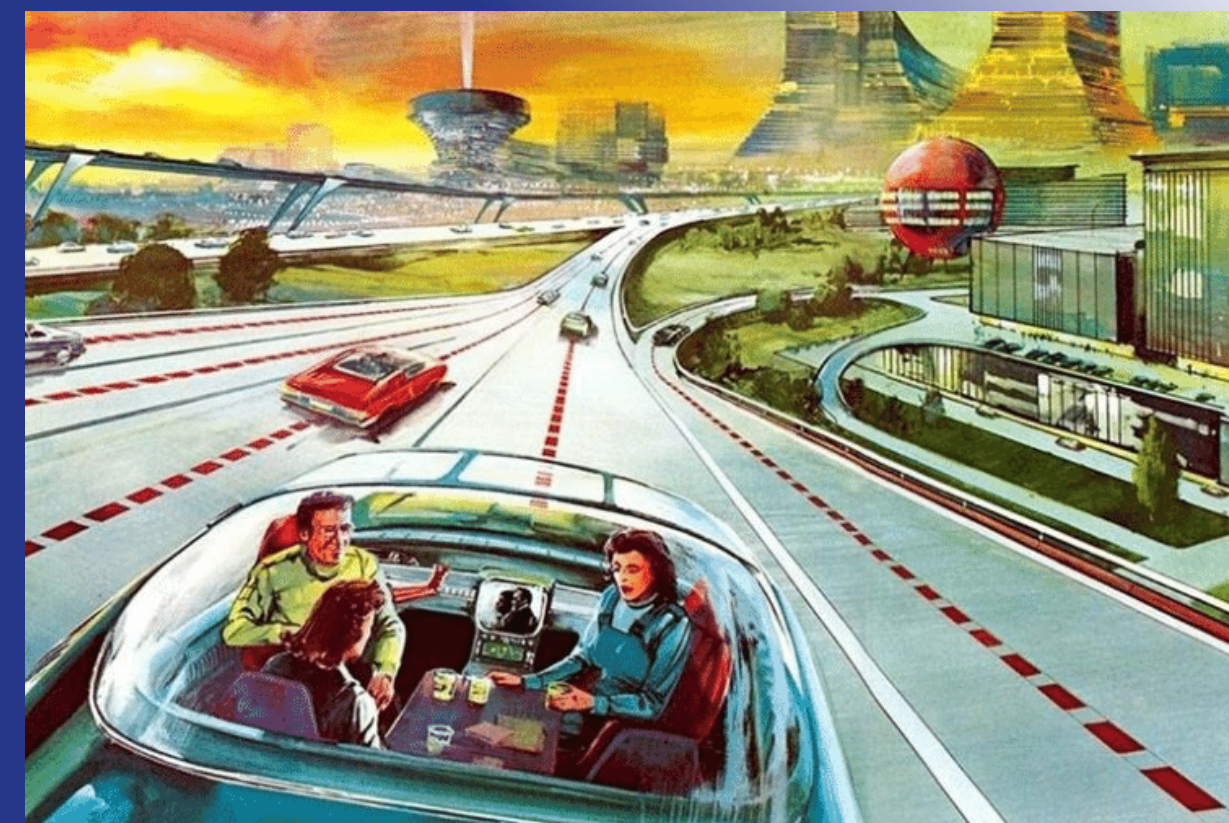
“Het fietsvademeccum is recent nog gewijzigd. We moeten nu bredere fietspaden aanleggen omdat er meer soorten fietsen zijn. Dat kan helaas niet overal. Nieuwe fietspaden leggen we voldoende breed en vrijliggend aan. Naar veiligheid toe zijn de speedpedelecs een grote uitdaging. Het is belangrijk om die snelle fietsers te sensibiliseren.”

“Het is belangrijk dat er in sterk openbaar vervoer wordt geïnvesteerd. Er zijn ook mensen die niet fietsen, ook die mensen moet je helpen. We werken voortaan volgens het principe van basisbereikbaarheid. Daarmee organiseer je openbaar vervoer anders in steden dan in landelijk gebied.”

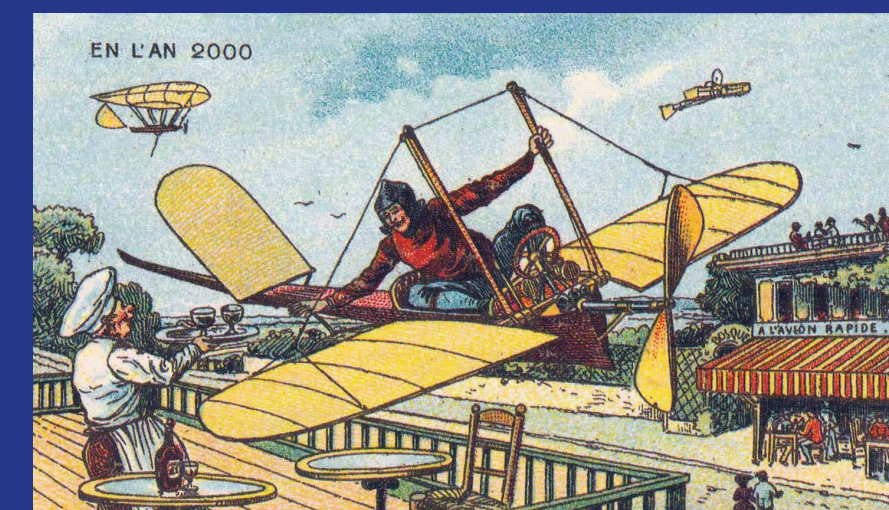
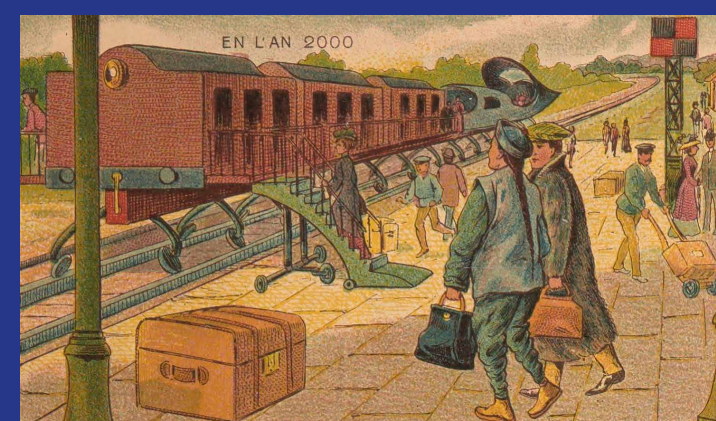
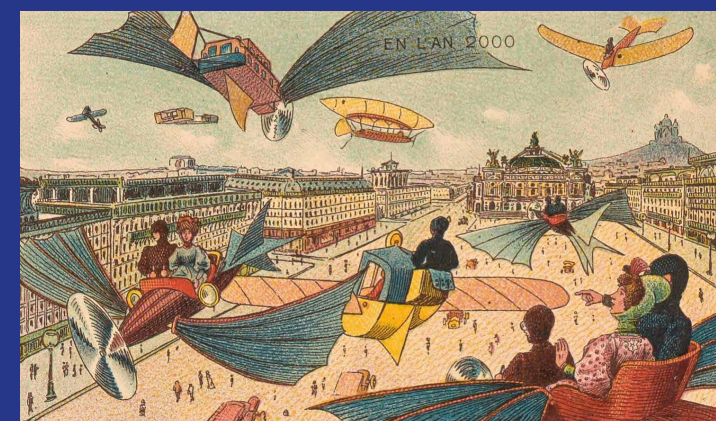
“Het is een uitdaging om ervoor te zorgen dat mensen veilig op hun werk geraken op een duurzame manier.”

“De economie vraagt om transport. Iedereen gaat naar de supermarkt. De E17 heeft dus haar rol. We moeten wel zorgen dat we de impact van die E17 minimaal kunnen houden: proberen om de geluidshinder te beperken, ervoor zorgen dat er dynamische borden zijn waarmee we verkeer sturen op basis van dichtheid. Dat we zonder snelwegen kunnen, dat zie ik niet meteen.”

“Er zijn heel wat bedrijventerreinen die we op een veilige manier moeten ontsluiten. Daar is nog veel werk rond verkeersveiligheid. We moeten ook zorgen dat mensen daar op een duurzame manier kunnen geraken: via fietspaden, met openbaar vervoer. Door de ligging zijn veel mensen nu verplicht om met de wagen te gaan werken. Het is een uitdaging om ervoor te zorgen dat mensen veilig op hun werk geraken op een duurzame manier.”



Günter Radtke tekende in 1974 deze zelfrijdende auto's op de snelweg.



Het Franse Villemard publiceerde in 1910 deze toekomstbeelden. Ze waren uitgegeven als prentjes die je kon vinden bij voedingsproducten. Een elektrische trein die van Parijs tot Peking rijdt en heel veel vliegtuigjes. Hoewel de tuigen heel futuristisch oogden, bleven de gebruikers gehuld in de kledij van begin de twintigste eeuw.

De e-bus neemt het openbaar vervoer over



“Het overnamepad van de elektrische bus in het openbaarvervoerlandchap kan weleens veel verder gaan dan alleen het vervangen van andere bussen. Ik heb ooit iets te stoer geroepen dat het wel een idee zou zijn om al het spoor in Nederland te asfalteren, om vervolgens bussen goedkoper, schoner, stiller, beter en betrouwbaarder het werk te laten doen. Dat gaat misschien wat ver, maar zeker bij lokaal of regionaal spoor spreekt er ten opzichte van een elektrische bus weinig meer voor rails. Als voor zo'n snelbussysteem dezelfde gereserveerde baan, met vergelijkbare ruime bochten, wordt aangelegd, rijdt het net zo comfortabel en hoeft er niet of nauwelijks op vervoerscapaciteit te worden ingeboet. Ook regionale treinlijnen en het wat vreemde en ongedefinieerde fenomeen lightrail zullen erg moeilijk te rechtvaardigen zijn tegenover elektrische bussen op gereserveerde asfaltstroken. Geen lightrail is zo light als géén rail.”

(UIT 'VERDER VOORUIT', CARLO VAN DE WEIJER, MAARTEN STEINBUCH, 2022)

Deze hybride trambus rijdt al een poosje rond de luchthaven van Zaventem. In Kortrijk vraagt men al vele jaren om hoogwaardig openbaar vervoer om het tracé tussen Hoog Kortrijk en het stadscentrum sneller te laten verlopen. In 2015 vond tijdens de beurs Busworld een proefproject met een trambus plaats. Momenteel rijdt een elektrische bus op het traject.

CO₂-emissies gegenereerd door transport

- Passagiersvervoer via de weg (auto's, moto's, bussen): 45,1%
- Goederentransport via de weg: 29,4%
- Luchtverkeer: 11,6%
- Watertransport: 10,6%
- Treinen: 1%

BRON: OURWORLDINDATA.ORG



ten accepteren en ombuigen naar een positief feit. “Ik vind de file niet meer zo erg”, zegt hij. Hij beschikt over een deels zelfrijdende auto waarmee hij de files trotseert. “Voor mij is een file een vrijwillig fenomeen geworden, planbaar en voorspelbaar. Technologie haalt de vervelende stukken uit het autorijden: de lange ritten, de onveiligheid.”

Battle for space

Dan is er nog de stevige ruimtelijke impact die de auto en het vrachtvervoer via de weg genereren. “We hebben wel wat fouten gemaakt in onze planning, verkeer neemt te veel plaats in”, zegt Carlo van de Weijer. In het bijzonder in de steden moet de auto minder plaats innemen. “A city doesn't need driverless cars, a city needs carless drivers”, klinkt het. Fietzen is een groot deel van de oplossing van mobiliteit in de steden. “Openbaar vervoer zullen we altijd nodig hebben, maar is duur. Auto's zijn ook duur door de externe kosten voor de samenleving. De fiets is de koning van de toekomst.” In het bijzonder het elektrisch fietsen kan heel wat teweegbrengen. Je zou er het autogebruik met 20 tot 30% mee kunnen doen dalen. “Je krijgt met openbaar vervoer bijna nooit mensen uit de auto,” zegt van de Weijer, “maar elektrisch fietsen slaagt daar wel in. Investeren in de fiets doet de auto verdwijnen.”

Auto's zijn ook duur door de externe kosten voor de samenleving. De fiets is de koning van de toekomst.” In het bijzonder het elektrisch fietsen kan heel wat teweegbrengen. Je zou er het autogebruik met 20 tot 30% mee kunnen doen dalen. “Je krijgt met openbaar vervoer bijna nooit mensen uit de auto,” zegt van de Weijer, “maar elektrisch fietsen slaagt daar wel in. Investeren in de fiets doet de auto verdwijnen.”

De elektrische auto kan nog de stad in volgens van de Weijer, maar moet minder plek krijgen. “We moeten de stad terugwinnen. De auto gaat uit het zicht verdwijnen, maar niet uit ons leven. Hij moet naar de snelweg waar hij op zijn best is.”

Carlo van de Weijer heeft het niet hoog op met vervoer via het spoor. Dat is volgens hem nog verdienstelijk om centra met elkaar te verbinden, maar hij vindt het systeem duur en het laat te wensen over qua comfort. De auto biedt meer flexibiliteit om je van A naar B te verplaatsen, terwijl de trein het moet hebben van densiteit van bewoning om performant te zijn.

“De fiets is eigenlijk de enige modaliteit waar nog meer infrastructuur voor nodig is, veel meer autoweg en spoor baten de maatschappij nauwelijks meer. Alle weggebruikers worden digitaal slim en veilig en, door verdere elektrificatie en vergroening van de elektriciteitsopwekking, bijna impliciet schoon.”

De toekomst van mobiliteit volgens Carlo van de Weijer

- Luchtvaart is het duurzaamst op de lange afstand
- Auto's worden goedkoper, beter, autonoom en veiliger
- Tweewielers worden de redder van de stad
- Het spoorverkeer is duur, hogesnelheidslijnen in het bijzonder

“De auto gaat uit het zicht verdwijnen, maar niet uit ons leven.”

“De fiets haalt mensen gemakkelijker uit de auto dan het openbaar vervoer”

De fiets blijkt keer op keer veel beter dan het openbaar vervoer in staat om mensen uit de auto te verleiden. En tegen een veel lagere prijs, want een fietsinfrastructuur is veel goedkoper om aan te leggen en te onderhouden. Bovendien betalen, onderhouden en besturen fietsers zelf hun transportmiddel. De fiets is veel duurzamer dan een bus, tram of metro, die per passagierskilometer zelfs minder schoon en zuinig zijn dan een moderne elektrische auto. We zouden dus veel consequenter van de fiets als ruggengraat van de mobiliteitstransitie moeten uitgaan, zeker nu de fiets door elektrische aandrijving een nog groter bereik en nog breder publiek heeft. Het openbaar vervoer als basis voor stedelijke gebiedsontwikkeling moet plaats gaan maken voor fietsgeoriënteerde ontwikkeling.”

(UIT 'VERDER VOORUIT', CARLO VAN DE WEIJER, MAARTEN STEINBUCH, 2022)

Wouter Haspeslagh

Chief mobility design Gran Studio

“We willen efficiënter omgaan met energie en materie.”

“De elektrificatie van de fiets is voor ons de voorloper van alles wat nog zal komen. Wat we nu doen, is huidige voertuigen elektrificeren. Maar de volgende stap is voertuigen ontwikkelen vanuit elektriciteit. We willen efficiënter omgaan met energie en materie. Als je met een elektrische SUV een brood haalt, dan haal je een brood met een wagen die twee ton weegt. We zullen meer contextspecifiek moeten werken. Als je de auto stript van een paar functies, dan is de toekomst van de auto prima. Dan wordt die lichter en aerodynamischer.”

“Een van de keypoints is dat openbaar vervoer nu nog gelijkstaat aan collectief vervoer, dat die notie zal verdwijnen. Openbaar vervoer heeft densiteit nodig. Als je denkt aan gebieden met een lagere densiteit, dan is organiseren van openbaar vervoer minder evident. Zelfrijdende voertuigen - ik zeg niet auto's - kunnen dan een oplossing bieden. Want de duurste component is de bestuurder.”



Wannes Van Giel

CEO bigtrees

"Niemand is tegen duurzaamheid en wij helpen mensen om duurzaamheid te omarmen. De auto is een handig ding, een auto werkt supersimpel. Ik geloof dat mensen zich wel anders willen verplaatsen, maar dat het ingewikkeld is om dat te doen. Een persoonlijk mobiliteitsadvies en goede oplossingen kunnen hen daarbij helpen."

"We hebben onze openbare ruimte volledig mismeeusterd."

"Het blijft nuttig om steden met elkaar te verbinden via collectief vervoer. Er zal altijd nog een plaats zijn voor openbaar vervoer. Onze ruimtelijke ordening maakt het echter niet gemakkelijk. Ons openbaar vervoer kan niet efficiënt zijn omwille van onze ordening. We hebben onze openbare ruimte volledig mismeeusterd. Zo is alles ver, van het ziekenhuis tot de bakker. We hebben belangrijke functies in de rand van de steden gezet. De mobiliteit kan dit niet allemaal oplossen. We zullen moeten nadenken over hoe we bouwen. We moeten mensen weer dicht bij elkaar laten wonen. Als we wat dicht bij elkaar wonen, zal er meer ruimte zijn."

"Veel mensen vinden de kost en de last van een auto intussen te groot. Die mensen zijn multimodaal zonder daar bij na te denken. Zij hebben een step, hebben een treinabonnement ... zij denken meer in afstand dan in welk voertuig ze gebruiken."

Op vrijdag 22 september vierden Leiedal en partners het slotevent van 50 jaar E17. Met sprekend gemak hield mobiliteitsexpert Carlo van de Weijer ruim 230 gasten in de ban met een autostrade aan inzichten over de mobiliteit van de toekomst. En van discussie naar disco is maar een half woord: na het panelgesprek volgde een swingend seventiesfeestje.

De toekomst van mobiliteit in zeven inzichten

Elf Nederlandse experts buigen zich in een rapport over de toekomst van mobiliteit. Hoe gaan we ons in de toekomst verplaatsen en wat is daarvoor nodig? VPRO Tegenlicht selecteerde zeven belangrijke inzichten.

- 1. Mobiliteit als dienst. Als je multimodaal reist, gebruik je op een reis meerdere vervoerstypes. Welk vervoersmiddel je kiest, hangt af van wat op dat moment bij jouw situatie past. De focus verschuift van product naar dienst.*
- 2. Van bezit naar gebruik. De verminderende ruimte in steden is de ideale springplank voor deelvervoer. Elke wijk is in de toekomst uitgerust met een hub voor verschillende deelloertuigen.*
- 3. Toenemende samenwerking. De wens is om tot één centraal platform te komen waarmee reizigers hun reis naar wens kunnen plannen, boeken en betalen; de ultieme MaaS(Mobility as a Service)-applicatie. Om dat voor elkaar te krijgen, moeten aanbieders op dezelfde manier data delen.*
- 4. Efficiëntie door gebruikersdata. Door te analyseren wanneer en hoe reizigers zich verplaatsen, moet in de toekomst steeds meer maatwerk worden geleverd.*
- 5. Sturen op gedragsverandering. Ook ons gedrag zal moeten veranderen om duurzame mobiliteit in de toekomst te verzekeren. Reizigersdata kan inzichten geven in hoe mensen gestimuleerd kunnen (en willen) worden in gedragsverandering.*
- 6. Een belangrijke rol voor de digitale snelweg. We zullen als samenleving steeds meer flexibiliteit in werktijden en -plaatsen toestaan. Daardoor wordt het internet belangrijker.*
- 7. Sociale mobiliteit. Te veel (technologische) ontwikkelingen zijn gericht op de 'happy few' terwijl mobiliteit een belangrijk middel is om volop te kunnen deelnemen aan de maatschappij.*

BRON: VPRO, 2022



In 2023 werden passanten begroet door bijzondere sculpturen op de daken van bedrijfsgebouwen langs de E17. De 'bobcats' zijn gemaakt door Atelier IZR van kunstenaar-ontwerper Maarten Schaubroeck uit Roeselare, bijgestaan door zijn partner in art Dimitri Callens. "We hebben ons verdiept in de identiteit en het DNA van de regio," vertelt Schaubroeck. "Na verloop van tijd raakten we gefascineerd door het ondernemerschap hier en legden we de link met bobcats. Bobcats zijn kranige beestjes. Ze verzetten hemel en vooral veel aarde om vooruitgang te 'scheppen'. Net als in het Wilde Westen voelen bobcats zich helemaal thuis in het Texas van Vlaanderen."



Evoluties op en rond de snelweg



De Vlecht van Waregem

De Vlecht is de naam van de verkeerswisselaar die recent is aangelegd aan de E17 in Waregem. Na jaren files op de op- en afritten moet het complex het verkeer vlotter laten verlopen.

De auto's en vrachtwagens worden op de expresweg vóór de brug over de E17 met verkeerslichten naar de andere weghelft geleid. Na de brug kruisen de twee rijrichtingen elkaar, zodat iedereen opnieuw op zijn weghelft rijdt. Deze techniek zorgt ervoor dat het autoverkeer dat de snelweg wil oprijden maar één verkeerslicht tegenkomt in plaats van twee.

Dit systeem, ook wel een 'vlecht' of Diverging Diamond Interchange genoemd, is de eerste van zijn soort in België. In de Verenigde Staten wordt het wel al langer toegepast. De verkeerslichten zelf werken ook op een slimme manier: detectielussen in het wegdek meten hoeveel verkeer er is. Zo kan het licht langer op groen blijven staan en minder lang op rood bij druk verkeer. De verkeerslichten op het knooppunt zijn ook ingewerkt in de signalisatieborden, een primeur voor West-Vlaanderen.

De trompetaansluiting op de grens van Kortrijk en Wevelgem

De autosnelweg A19 loopt van Ieper naar Kortrijk en sluit ter hoogte van het complex Kortrijk-West aan op de R8, de ring rond Kortrijk. De aansluiting verliep de voorbije decennia via twee gelijkgrondse kruispunten met verkeerslichten.

De weinig leesbare inrichting, de moeilijke weefbeweging op de R8 en de ontoereikende capaciteit zorgden vooral tijdens de ochtend- en avondspits voor verkeersveiligheid en een slechte doorstroming op de R8.

Ter hoogte van de aansluiting van de A19 met de R8 komt een volwaardige verkeerswisselaar zodat beide kruispunten met verkeerslichten kunnen verdwijnen. Door de vorm van het nieuwe verkeerscomplex werd al snel gesproken over een 'trompetaansluiting'.



Burgers meten verkeer met Telraam

Telraam is een slimme sensor die voetgangers, fietsers en voertuigen telt. Het is een microcomputer bevestigd achter een raam op de verdieping van een woning of bedrijf om het verkeer te tellen. Doordat de Telramen op het internet zijn aangesloten, zijn de resultaten van alle Telramen automatisch te volgen op de website.

Na eerste testen door Leiedal in Harelbeke en Kortrijk in 2019 lanceerde ook de Stad Kortrijk begin 2020 een proefproject met Telramen in de wijk Lange Munte. Dankzij dit proefproject kon de stad de verkeersimpact in beeld brengen. Deze positieve ervaring leidde tot het verder uitrollen van het netwerk Telramen. Intussen zijn er al een zestigtal meetpunten actief. De data van alle bestaande en nieuwe telpunten wordt samen met andere verkeersstellingen gebruikt voor het mobiliteitsbeleid van de stad.

WWW.TELRAAM.NET



Werken aan leefbaarheid met K-R8

De omgeving van de snelweg is niet altijd even leefbaar voor de bewoners eromheen. Het vele verkeer zorgt voor een slechte luchtkwaliteit, lawaai en andere hinder. Onder de naam K-R8 voert de Vlaamse overheid samen met lokale besturen, de provincie en de intercommunale Leiedal sinds 2021 een onderzoek naar de mogelijkheden om de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren. De overheid wil infrastructuurwerken, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar afstemmen. Het resultaat van het onderzoek moet leiden tot een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) met maatregelen.

Metten van luchtkwaliteit

Het Departement Omgeving organiseerde in 2021-2022 samen met de Vlaamse Milieu-maatschappij (VMM), Stad Kortrijk, Stad Harelbeke, de gemeente Zwevegem en Leiedal een campagne om de luchtkwaliteit te meten in de omgeving van de E17 en de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.

Om de twee weken werd op verschillende locaties de concentratie stikstofdioxide (NO₂) gemeten via kleine meettoestellen. Stikstofdioxide is een schadelijk gas dat in de uitlaatgassen van wagens zit en een goede parameter is voor luchtverontreiniging door lokaal verkeer. De staalnames gebeurden door de stad Kortrijk en door vrijwilligers. De VMM waakte over de kwaliteit.

Eind november 2023 was het resultaat bekend. De gemeten NO₂-jaargemiddelden liggen tussen de 13 en 28 µg/m³, wat lager is dan de NO₂-metingen in de stadscentra van Gent en Antwerpen. Alle meetplaatsen voldoen aan de huidige Europese grenswaarde van 40 µg/m³.

Overkappen en insleuven

Het onderzoek gaat heel breed. De verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden onder de loupe genomen, maar ook de overkappingsmogelijkheden van de E17 of R8, een mogelijke snelheidsverlaging op de E17, een mogelijke insleuwing van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost ...

Tijdens het project zijn al een paar principes bepaald met de deelnemende besturen. Zo zal de reservatiestrook tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden opgeheven. Die strook is in de jaren zeventig gereserveerd om de mogelijkheid te bieden om de ringweg R8 te vervolledigen. De onbebouwde strook tussen de N50 Doorniksesteenweg en de Maandagweg wordt omgevormd tot een doorlopende groene as met een recreatieve functie en ruimte voor fietsen en eventueel openbaar vervoer.

Dynamische signalisatie

De E17 krijgt dynamische signalisatieborden tussen Kortrijk-Oost en de verkeerswisselaar in Aalbeke. Dit traject staat gekend voor zijn files en de moeilijke invoegbewegingen, met verschillende ongevallen tot gevolg. Daarom worden er dynamische signalisatieborden geplaatst, waarmee de snelheid kan worden verlaagd. Zo kan de doorstroming en verkeersveiligheid op de E17 drastisch worden verbeterd.

Trompetaansluiting

Ter hoogte van de aansluiting van de A19 met de R8 komt een volwaardige verkeerswisselaar zodat de huidige gevaarlijke kruispunten met verkeerslichten kunnen verdwijnen.

Project Kanaal Bossuit-Kortrijk

Het Kanaal Bossuit-Kortrijk is in Kortrijk over een lengte van ongeveer 1 kilometer te smal en ondiep voor beroepsvaart. Het project 'PLAN B-K' onderzoekt de mogelijkheden om het kanaal ook voor beroepsvaart aan te sluiten op de Leie. Tegelijk wordt ook de relatie van het kanaal met de R8 bekeken. De verlegging van het kanaal biedt kansen voor de aanpak van de kruispunten aan de Visserskaai-Stasegemsesteenweg en Zandbergstraat-Hippodroomstraat.

Blauwpoort

Langs de E17 in Waregem realiseert Leiedal op Blauwpoort een aanbod voor regionale bedrijven. Dat zijn ondernemingen die percelen van 5000 m² of meer nodig hebben. Op dit bedrijventerrein wil Leiedal de lat op het vlak van duurzaamheid, circulariteit en slim ruimtegebruik hoog leggen. De eerste bedrijfsgronden zullen vanaf 2025 beschikbaar zijn.

De Vlecht

Deze nieuwe verkeerswisselaar is de eerste van zijn soort in België. Het concept van de 'Diverging Diamond Interchange' wordt al langer toegepast in de Verenigde Staten.

België

Het drukke kruispunt in de wijk België bij de afrit van de E17 wordt opnieuw ingericht. Na de werken rijdt vrachtverkeer via een bypass naar de E17 en rijden fietsers over veilige en comfortabele fietspaden.

GRUP K-R8

Dit project onderzoekt de mogelijkheden om de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren op het vlak van leefbaarheid en mobiliteit.

Evolis

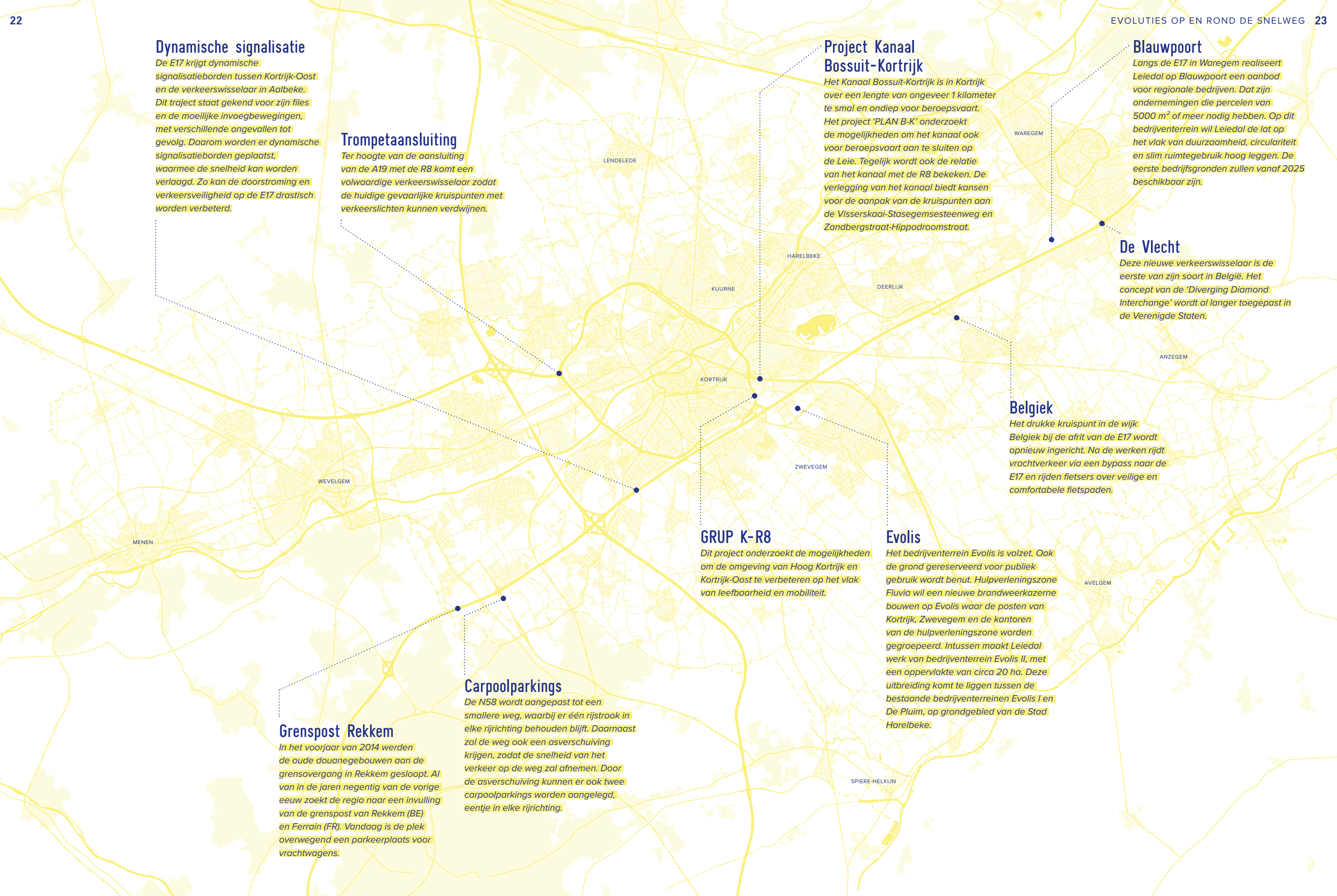
Het bedrijventerrein Evolis is volzet. Ook de grond gereserveerd voor publiek gebruik wordt benut. Hulpverleningszone Fluvia wil een nieuwe brandweerkazerne bouwen op Evolis waar de posten van Kortrijk, Zwevegem en de kantoren van de hulpverleningszone worden gegroepeerd. Intussen maakt Leiedal werk van bedrijventerrein Evolis II, met een oppervlakte van circa 20 ha. Deze uitbreiding komt te liggen tussen de bestaande bedrijventerreinen Evolis I en De Pluim, op grondgebied van de Stad Harelbeke.

Carpoolparkings

De N58 wordt aangepast tot een smallere weg, waarbij er één rijstrook in elke rijrichting behouden blijft. Daarnaast zal de weg ook een asverschuiving krijgen, zodat de snelheid van het verkeer op de weg zal afnemen. Door de asverschuiving kunnen er ook twee carpoolparkings worden aangelegd, eentje in elke rijrichting.

Grenspost Rekkem

In het voorjaar van 2014 werden de oude douanegebouwen aan de grensovergang in Rekkem gesloopt. Al van in de jaren negentig van de vorige eeuw zoekt de regio naar een invulling van de grenspost van Rekkem (BE) en Ferrain (FR). Vandaag is de plek overwegend een parkeerplaats voor vrachtwagens.



Veiliger verkeer aan de Belgiek

Op de Vichtesteenweg (N36) in Deerlijk, aan het kruispunt Belgiek, loopt het verkeer vaak moeizaam. Dat komt door het vele vrachtverkeer dat zich van en naar de bedrijventerreinen in de buurt van de E17 verplaatst. In de spits zit het vaak strop aan de verkeerslichten.

De aanwezigheid van de vele vrachtwagens maakt de verkeerssituatie onveilig voor de fietsers, voetgangers en het autoverkeer. Het Agentschap Wegen en Verkeer richt de Vichtesteenweg en het kruispunt van Belgiek daarom opnieuw in. De fietspaden worden heraangelegd, de bestaande bushaltes worden verplaatst en vernieuwd en er komt een overzichtelijk kruispunt. Door een bypass van de Breetstraat naar de Vichtesteenweg kan vrachtverkeer vlot afslaan naar de E17, zonder langs het kruispunt Belgiek te rijden.



Snelwegparkings kunnen beter

De E17 telt twee snelwegparkings in Zuid-West-Vlaanderen: die van Rekkem en Marke. De snelwegparking in Rekkem wordt voornamelijk gebruikt door vrachtwagenchauffeurs. Zij vinden er amper infrastructuur om zich te verzorgen. De snelwegparking in Marke is iets beter uitgebouwd met een benzinstation, een shop en sanitair.

Een zekere plaats voor vrachtwagens

De E17 van Gent naar Kortrijk is de op twee na drukste vrachtroute, na de Antwerpse ring (R1) en de E17 van Antwerpen naar Gent. Al dat (vracht)verkeer zet extra druk op de snelwegen en op de beschikbare snelwegparkings. Vrachtwagenchauffeurs kunnen eigen-

lijk niet weten of er plaats vrij is op een snelwegparking, waardoor ze moeten gokken. Dat leidt tot overbezetting op één parking, terwijl er op een naburige parking misschien nog plaats vrij is. Door de actuele bezettingsgraad in real time te communiceren via de dynamische tekstborden op de snelweg en apps kunnen



de vrachtwagens beter gespreid worden. Dat leidt tot minder foutief geparkeerde vrachtwagens, dus meer verkeersveiligheid, en tot meer rust voor de chauffeurs die niet meer moeten zoeken naar een veilige rustplaats.

Shift van fossiel naar elektrisch tanken

Het aantal volledig elektrische personenwagens is in een jaar tijd met een stijging van 93,6% bijna verdubbeld. In 2022 waren er 71.651 elektrische wagens; dat cijfer stijgt tot 138.749 in 2023 volgens Statbel. Hoewel je op snelwegparkings meer en meer elektrische laadmogelijkheden ziet opduiken, is dat voorlopig nog niet het geval op de parkings langs de E17 in onze regio. Op de meeste bedrijventerreinen aan de op- en afritten kan je wel terecht bij een publieke of semi-publieke laadpaal, maar niet op de snelwegparkings Noord en Zuid in Marke. De parking in Rekkem heeft voorlopig geen

laadmogelijkheden.

Meer diensten voor gebruikers

De Vlaamse overheid is niet alleen eigenaar van de autosnelwegen op haar

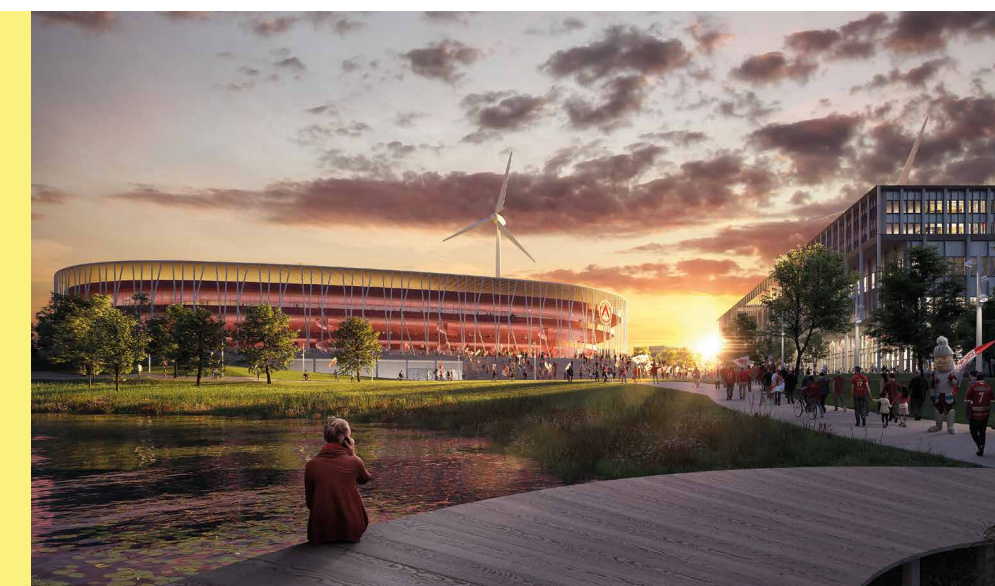
grondgebied, maar ook van de stopplaatsen die erbij horen. Eenvoudige parkings onderhoudt de overheid zelf. Stopplaatsen met sanitair of extra dienstverlening zoals tankstations, shops en horeca plaatst de overheid in concessie. De nieuwe concessies gaan uit van het principe dat alles zich onder één dak bevindt. De bebouwde oppervlakte wordt zoveel mogelijk geconcentreerd, de ruimte tussen de pompen en het gebouw wordt overkapt met een luifel, en de loopafstanden zijn zo kort mogelijk. Dat maakt het allemaal een stuk overzichtelijker en praktischer.

De stopplaatsen van Shell in Marke, richting Gent en richting Frankrijk, zijn nog niet ingericht volgens dit principe. In een brochure uit 2013 van het toenmalige Departement Mobiliteit en Openbare Werken werd de herinrichting van de grensparking in Rekkem aangekondigd. 10 jaar later blijft het een lege vlakte.



Evolis: van Deltapark naar ontwikkelingscluster voor de regio

Ken jij de vier Daltons? In 2008 kwamen vier windturbines met drie wieken pal naast de E17 aan Kortrijk-Oost te staan. De windturbines zijn genoemd naar de Daltons: Joe, Jack, William en Averell. De Daltons markeren Evolis, het bedrijventerrein op de grens van Harelbeke, Zwevegem en Kortrijk. Evolis werd ontworpen als een duurzaam park en richt zich tot innovatieve bedrijven. Het was vroeger bekend als het Deltapark, vooraleer in 2007 de naam werd gewijzigd. Het eerste bedrijventerrein op Evolis is intussen uitverkocht. Er is een tweede in de maak.



EEN BEELDSIMULATIE VAN HOE HET VOETBALSTADION ER UIT ZOU KUNNEN ZIEN OP EVOLIS. (C) B-ARCHITECTEN-BRUT I.O.V. STAD KORTRIJK EN LEIEDAL

Voetballen op Evolis?

Er is nog een reservatiegebied voor stedelijke ontwikkelingen beschikbaar op Evolis. Deze zone is een van de twee mogelijke locaties waar een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk zou kunnen komen. De andere mogelijke locatie is de omgeving van Kortrijk Xpo. Een beslissing over de locatie is nog niet genomen.

Brandweer Kortrijk en Zwevegem huizen samen

Hulpverleningszone Fluvia zal de komende jaren de huidige hoofdkazerne in Kortrijk en de brandweerpost in Zwevegem samenvoegen en een nieuwe hoofdzetel oprichten op Evolis. Deze nieuwe hoofdzetel zal onderdak bieden aan een 60-tal operationele beroepskrachten, zo'n 60 vrijwilligers en 40 admini-

stratieve krachten. Fluvia wil van het nieuwe brandweershuis een zeer energiezuinig gebouw maken, met ruimtes en functies die kunnen worden gedeeld met derden. De architecten streven naar een efficiënt ruimtegebruik door het stapelen van ruimtes. Het gebouw moet bovenal ook een tweede thuis vormen voor de brandweertroepen, waar ze na de interventies ook even kunnen terugblikken en de onderlinge banden versterken. Een belevingscen-

trum rond civiele veiligheid wordt er de kers op de taart.

Evolis II

De vraag naar ruimte om te ondernemen blijft groot in de regio. Evolis II wordt een nieuwe realisatie van Leiedal. Het nieuwe bedrijventerrein zal circa 20 ha ruimte bieden en ligt tussen de bestaande bedrijventerreinen Evolis I en De Pluim. De infrastructuurwerken zijn gepland voor 2025.

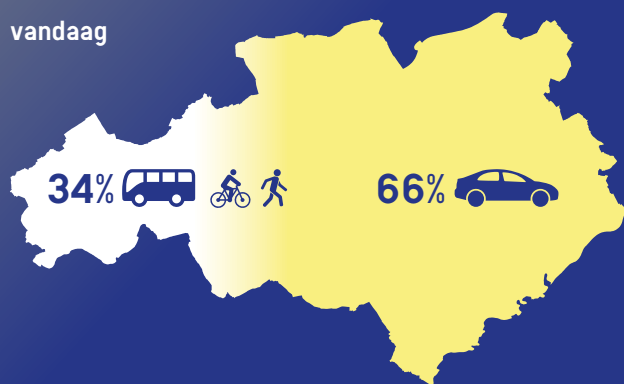


EEN BEELDSIMULATIE UIT HET WINNENDE ONTWERP VAN DE WEDSTRIJD VOOR DE BRANDWEERKAZERNE. HET UITEINDELIJKE ONTWERP WIJKT AF VAN DIT BEELD, MAAR HET GEEFT EEN IDEE VAN DE INBEDDING VAN HET GEBOUW OP EVOLIS. © ARCHILES ARCHITECTENBUREAU, COMPAGNIE O.

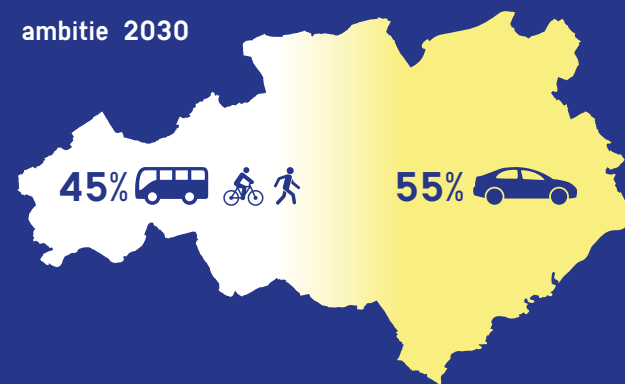
13 steden en gemeenten
312.000 inwoners

Modal shift personenvervoer

vandaag

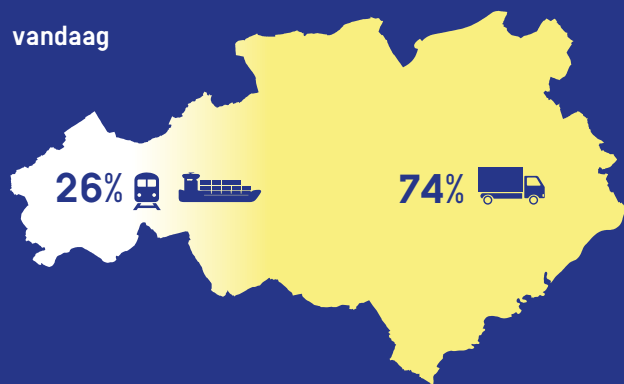


ambitie 2030

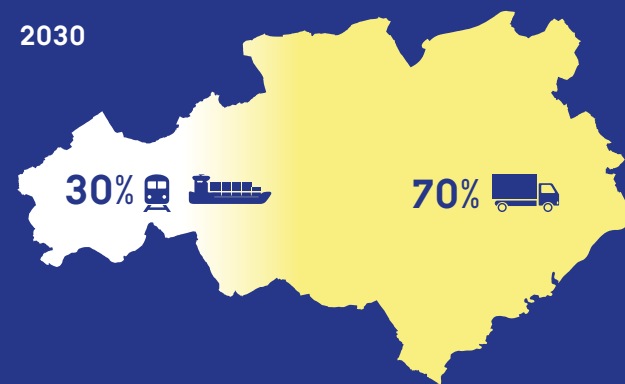


Modal shift goederenvervoer

vandaag



2030



Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid in de
Vervoerregio Kortrijk (2019)

- 15 doden
- 137 zwaargewond

Vervoerregio Kortrijk:

0,49 verkeersongevallen met doden en
zwaargewonden per 1000 inwoners

Vlaamse gemiddelde:

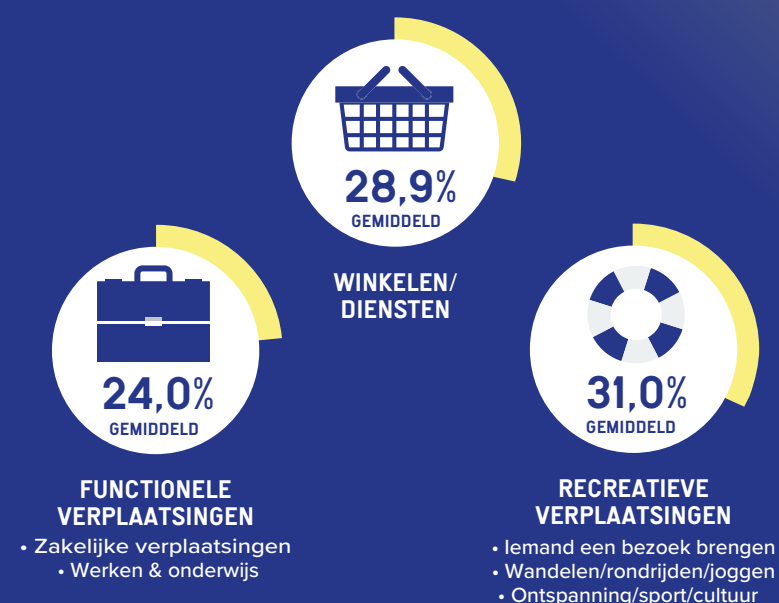
0,42 verkeersongevallen met doden en
zwaargewonden per 1000 inwoners

Verkeersongevallen met letsel

- 67% met de auto
- 32% met de fiets

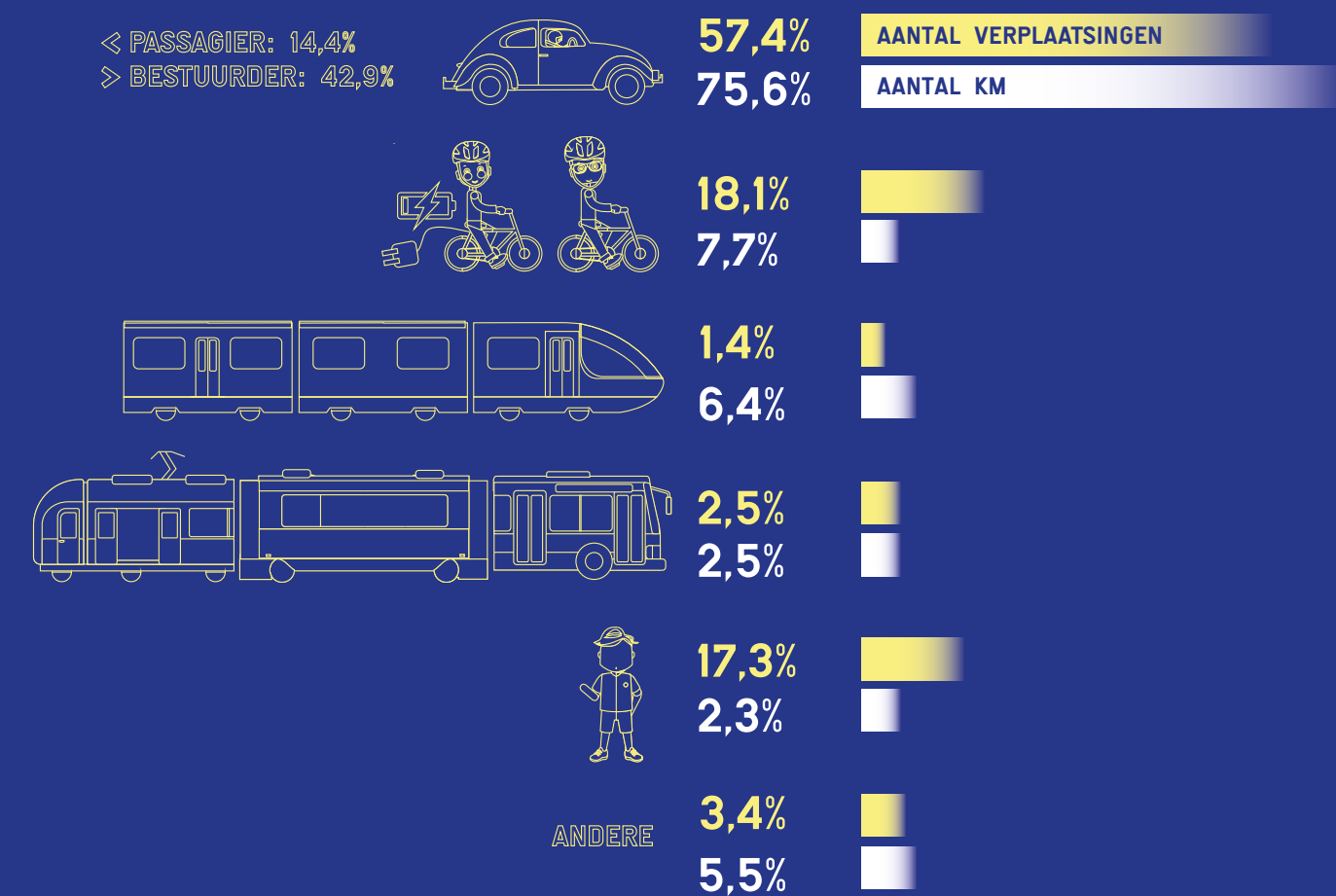
BRON: STATBEL 2019

Verplaatsingsmotief in Vlaanderen

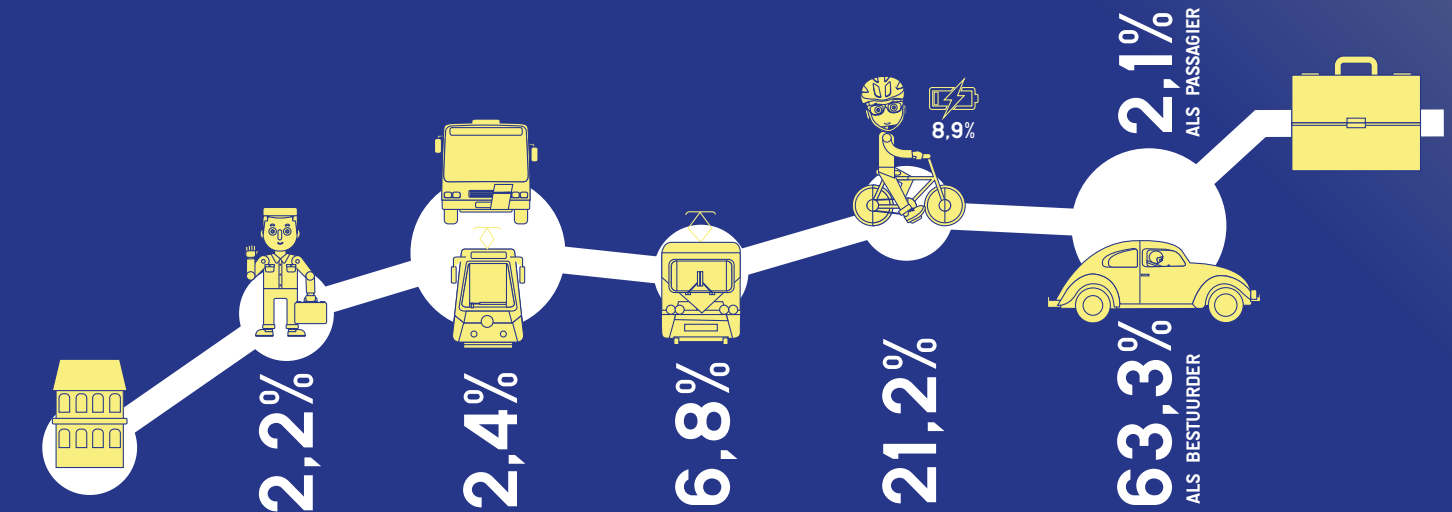


BRON: ONDERZOEK VERPLAATSGEDRAG VLAANDEREN 2021-2022
(DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN)

Hoofdvervoerswijze algemeen



Hoofdvervoerswijze woon-werkverkeer



Pionieren met ruimte en mobiliteit

Vierniveaus openbaar vervoer

- Het treinnet vormt de ruggraat van het openbaar vervoer
- De bussen en trams van het kernnet zorgen voor de verbinding tussen grote woonkernen en scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.
- Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, maakt deel uit van dit net.
- Op bepaalde locaties of tijdstippen of voor bepaalde doelgroepen zijn het treinnet, het kernnet of het aanvullend net niet toegankelijk. Het vervoer op maat (d.i. flexbussen & deelmobiliteit) kan hier een oplossing bieden. Ook het aanbod voor personen met een beperking (doelgroepenvervoer) valt hieronder. Het vervoer op maat zal via een website of app gereserveerd kunnen worden.

Vervoerregio Kortrijk: ambities voor de komende 10 jaar

De regio Kortrijk heeft een lange en sterke traditie van regionale samenwerking, ook op het vlak van mobiliteit. Sinds 2019 worden de bovenlokale mobiliteitsuitdagingen opgenomen door de Vervoerregio Kortrijk. Binnen de Vervoerregio werken de 13 steden en gemeenten, de Vlaamse overheid en de Provincie samen aan de toekomst van de mobiliteit in de regio.

Ruimte en mobiliteit gaan samen. Verspreid wonen en werken vergt andere mobiliteitsoplossingen dan bijvoorbeeld een stad waar iedereen dicht bij elkaar leeft en werkt. In Zuid-West-Vlaanderen wordt volop ingezet op kernversterking, op vooral multimodaal goed ontsloten plekken. Doordachte verdichting en verweving van functies resulteert in sterke en dynamische kernen, minder woon-werkverplaatsingen over lange afstanden, gedeelde faciliteiten tussen wonen en werken, meervoudig gebruik van gebouwen en innovatieve woon- en werkvormen. Hier vind je een aantal projecten in de regio waarin geëxperimenteerd wordt met ruimte en mobiliteit.

Een van de eerste taken van de Vervoerregio was de opmaak van het netwerk voor openbaar vervoer. Het netwerk openbaar vervoer bestaat uit vier niveaus: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Door die niveaus beter met elkaar te verbinden, zullen reizigers vlot van het ene vervoermiddel op het andere kunnen overstappen. Om de doelstellingen van de regio te realiseren, is een heuse mobiliteitstransitie nodig. De Vervoerregio heeft daarvoor een voorlopig ontwerp voor een Regionaal Mobiliteitsplan uitgewerkt. Dat plan legt de globale mobiliteitsvisie voor de komende 10 jaar vast op een strategisch niveau, en dat voor alle vervoerswijzen.

Kiosk

De Kiosk biedt ruimte aan horeca en ontspanning en is volledig in hout opgetrokken. Het gebouw heeft zijn naam te danken aan de ronde vorm, die verbindend en uitnodigend werkt binnen de publiek toegankelijke en veilige omgeving. De Kiosk is het gezicht van het multifunctionele karakter van De Stapel, dat meer is dan een klassiek bedrijventerrein.

Transporthub

De Transporthub is méér dan een parkeergebouw dankzij de integratie van kmo-units die rechtstreeks bereikbaar zijn via de hellingsbaan. De Transporthub is ook een energiehub. Zonnepanelen op het dak en de gevels wekken het merendeel van de hernieuwbare energie op. Door de elektrificatie van het wagenpark krijgt het gebouw een primaire functie binnen het energetische concept van De Stapel.

Mast

De Mast voorziet ruimte voor ateliers en kantoren in een hoogbouw met plaats voor toonzalen, een cafetaria en een groot stadsbalkon. De hoogbouw is door de beperkte vloerbelasting voornamelijk opgetrokken uit hout en steekt boven de andere gebouwen op de campus uit.

Stapelhuis

Het Stapelhuis huisvest één grote onderneming over zeven verdiepingen en is zo ontworpen dat de meeste sectoren in de regio zich eenvoudig in dit gebouw kunnen vestigen. Het heeft zijn naam te danken aan de inherente relatie tussen het administratieve programma en de productieruimtes. Het Stapelhuis laat een hoge mate van flexibiliteit toe.

Automaat

De Automaat is een flexibele en hybride structuur die ruimte biedt aan één grote onderneming op het gelijkvloers en kmo's op de verdiepingen ... Het gebouw dankt zijn naam aan het centraal gelegen, automatische opslagsysteem dat paletten niet enkel opslaat maar ook naar de bovenliggende verdiepingen vervoert.

De Stapel

Een verticaal circulair bedrijfsgebouw voor gestapelde productie. Dat is De Stapel. We zijn gewoon om productiebedrijven gehuisvest te zien in platte uitgestrekte 'dozen' maar die nemen veel plek in. Als bedrijven ruimte kunnen delen, is er minder ruimte-inname en verhard terrein nodig en kunnen we materialen hergebruiken. Op die manier ontstaan er ook kansen om het landschap rond het terrein verder te ontwikkelen.

Evident is dat natuurlijk niet, een bedrijf bouwen in de hoogte. Dat roept heel wat praktische, bouwtechnische en juridisch-financiële vragen op. Een multidisciplinair consortium dacht bouwscenario's uit, loste circulaire vraagstukken op en hield juridisch-financiële opties tegen het licht. Deze ideeën werden afgetoetst met industriebouwers, bedrijfsleiders, architecten, investeerders en juristen.



De modal shift van de regio

Veel strategische doelstellingen kunnen gerelateerd worden aan de 'modal shift', de verschuiving van auto-gebruik ten voordele van duurzame verplaatsingen zoals openbaar en collectief vervoer, fietsmobiliteit en alternatieve vervoersmiddelen. De vervoerregioraad stelt als target een aandeel van 45% duurzame modi in de vervoerregio tegen 2030. Met een modal split van 34% duurzame en 66% niet-duurzame vervoersmodi heeft de vervoerregio nog een hele weg te gaan. Daarvoor werkt de regio zowel op aanbod, ruimte als gedrag.

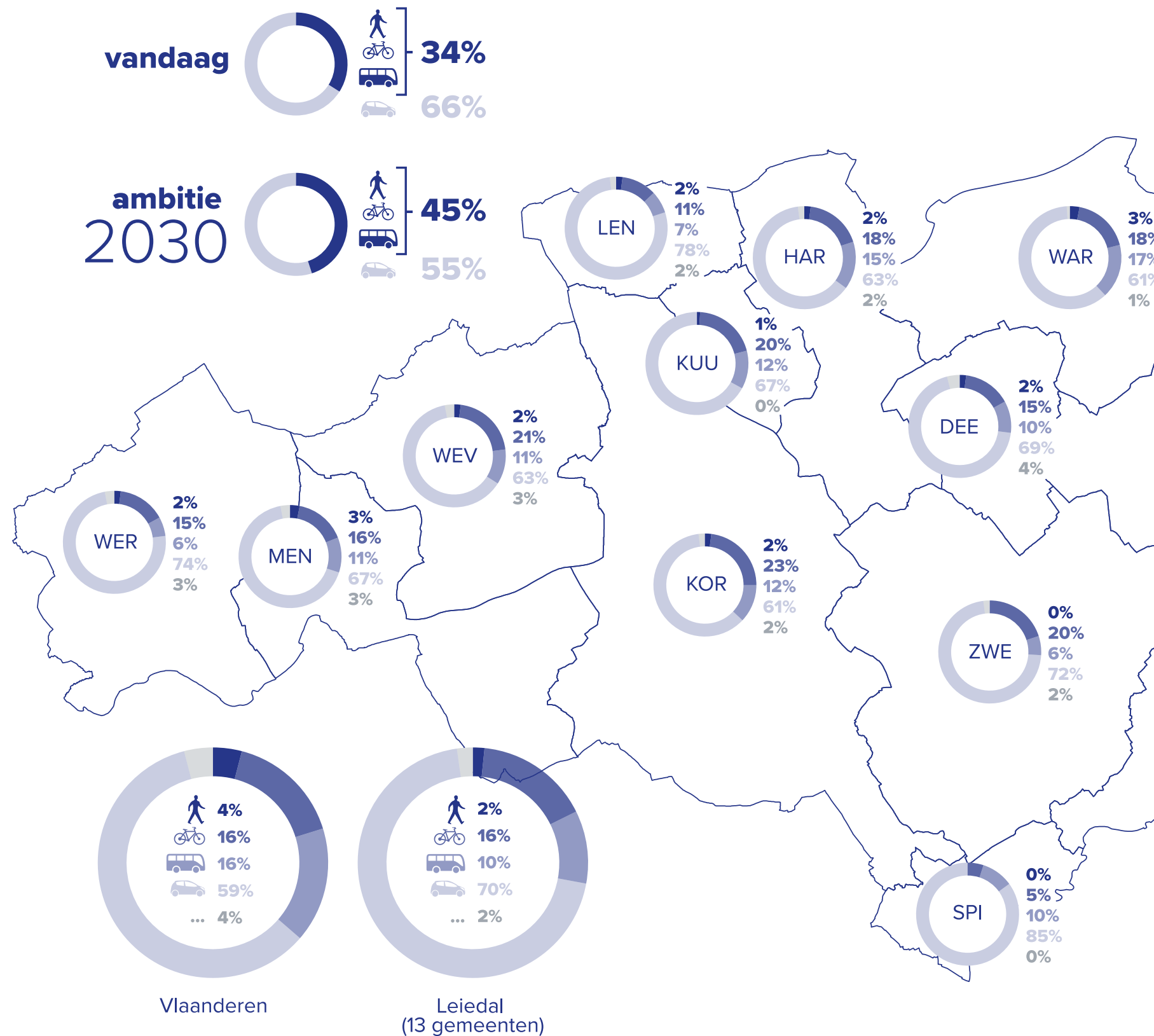
De modal shift en het verduurzamen van de personenmobiliteit wil de regio realiseren door de bestaan-

de netwerken te optimaliseren en door missing links (fietsinfrastructuur, trage wegen) weg te werken, en door in te zetten op hoogwaardig openbaar vervoer, aangevuld met een regionaal aanbod van deelfietsen en deelauto's.

Voor goederentransport onderschrijft de Vervoerregio Kortrijk de doelstellingen op Vlaams niveau. Dat betekent dat tegen 2030 maar liefst 30% van alle goederenvervoer via het spoor en de binnenvaart moet verlopen. Op dit moment gaat 26% van alle logistiek via het spoor en de binnenvaart en 74% via wegtransport. Gezien de verwachting dat logistieke mobiliteit de komende jaren blijvend zal toenemen, is dit een niet te onderschatten doelstelling.

Modal shifts

Te voet, fiets en openbaar vervoer



BRON: MODAL SHIFT IN DE REGIO LEIEDAL: SITUATIE VANDAAG EN AMBITIE © LEIEDAL

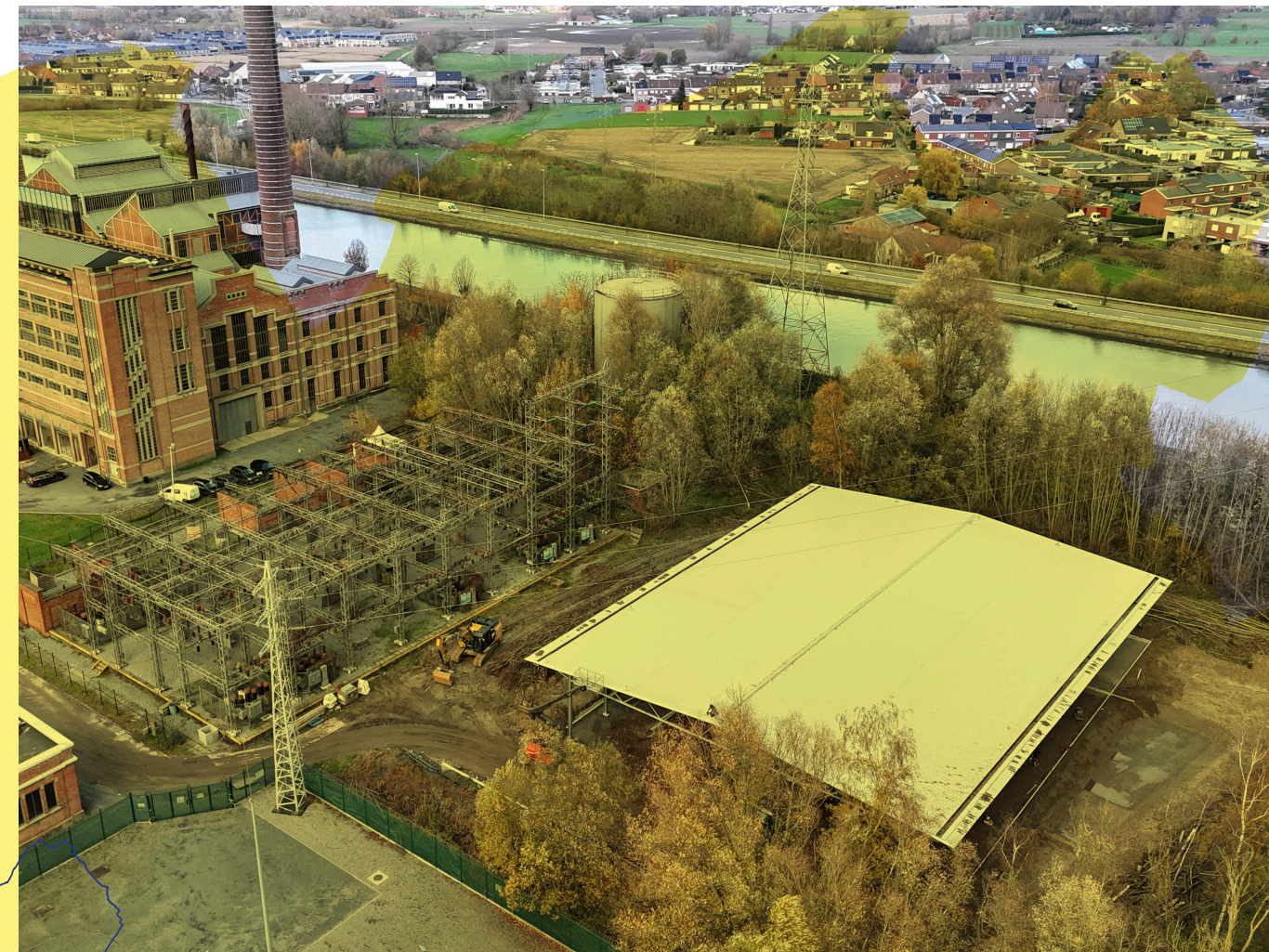


FOTO: BART NOELS

Een zonneparking op Transfo Zwevegem

De voormalige elektriciteitscentrale in Zwevegem uit 1912 is al 20 jaar als monument beschermd. Ze is uitzonderlijk door haar schaal, de staat van het industriële erfgoed en de opportuniteiten die de site biedt. De voorbije jaren heeft Transfo zich ontwikkeld als een multifunctionele site met onder meer woningen, kantoren, een microbrouwerij, vrijetijds- en sportfaciliteiten en eventruimtes. Transfo wil een uithangbord zijn voor energie en duurzaamheid, nu en in de toekomst. Dat gebeurt door het bouwen van een future-proof energienetwerk dat de site

via nieuwe duurzame energie-infrastructuur voorziet van energie op basis van gelijkstroom. Transfo wordt zo een van de energiehubs of living labs waar geëxperimenteerd wordt met hernieuwbare energie.

Begin 2024 wordt de laatste hand gelegd aan een zogenaamde 'zonneparking', een parkeergebouw met 16 laadpunten, een 70-tal parkeerplaatsen en een dak vol zonnepanelen. Dankzij een vermogen van 190 kWp wordt de zonneparking niet alleen de grootste energiebron op de site, de draagstructuur van het gebouw bestaat ook uit een modulairsteem dat - indien nodig - elders heropgebouwd of uitgebreid kan worden.

Hoog Kortrijk en het centrum verbinden

De E3 splitst de stad Kortrijk vandaag in twee, maar dat was niet altijd zo. Waar nu de E3 en Hoog Kortrijk zich bevinden, was het tot de jaren zestig gewoon landbouwgrond. De kernen ten zuiden van Kortrijk

neergepoot. Intussen is Hoog Kortrijk druk bebouwd met bewoning, een ziekenhuis, een brandweerkazerne, kantorenparken, een hogeschool, een bioscoop en nog meer functies. De komst van deze functies hebben ook de mobiliteit naar dit nieuwe stadsdeel stevig beïnvloed.

Begin 1990 schreven de Stad Kortrijk en Intercommunale Leiedal een stedenbouwkundige wedstrijd uit met als doel de stedenbouwkundige ontwikkeling van Hoog Kortrijk in goede banen te leiden en een identiteit te helpen vormen. Zo kon dit stadsdeel als een volwaardig deel van de stad gaan functioneren. De opdracht

op en af van het Kortrijkse station naar Hoog Kortrijk. Fietzers trotseren de drukke verbindingsweg. Ter hoogte van de E17 dwarsen ze de dieper gelegen snelweg. Al van halverwege de jaren 2000 circuleert het idee om hoogwaardig openbaar vervoer te organiseren langs de Doorniksewijk en Doorniksesteenweg. Aanvankelijk was een tram het voorkeursscenario, maar gezien de hoge investeringskosten werd dit plan afgevoerd. Vervolgens viel de keuze op een hoogwaardige bus of trambus. In 2015 vond tijdens de beurs Busworld een proefproject met een dergelijke trambus plaats. Momenteel rijdt een elektrische bus op het traject.

Er is intussen een grote stedenbouwkundige dynamiek aan de gang langs het traject tussen Hoog Kortrijk en het centrum. Vlakbij van Vives komt er een studententoren, er wordt een nieuwe campus voor Syntra gebouwd. Op de kruising met de Loofstraat en de Boerderijstraat worden diverse wooncampussen voorzien: het project Loof en een project aan de Sint-Rochuslaan.



werden door steenwegen met trams of bussen verbonden. De plannen voor een snelweg hebben de ontwikkeling van het zuiden van de stad getriggerd.

Het is de E3 en de ontwikkelingen errond die de stad hebben ontdebeld. De stad zag in de komst van de autoweg een grote kans voor het ontsluiten van bovenlokale functies, zoals een beursgebouw. De Hallen van Kortrijk, later Kortrijk Xpo, werden al gebouwd nog voor de snelweg er definitief lag. Later werd ook het universiteitsgebouw KULAK midden de velden

was om het gebied stedenbouwkundig te structureren, een herkenbaar beeld te maken en een sterke band met de binnenstad uit te bouwen. Grote namen tekenden in op die wedstrijd: Stéphane Beel (BE), Rem Koolhaas (NL), Bernardo Secchi (IT) en Bob Van Reeth (BE). Secchi was de laureaat. Hij ontwierp later ook nog de begraafplaats op Hoog Kortrijk.

De verbinding met het centrum is vandaag nog altijd een werkpunt. Niet enkel stedenbouwkundig, maar ook wat betreft de mobiliteit. Dagelijks rijden vele bussen



GEDRAG

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

RUIMTE

Ruimtelijke nabijheid als basis voor duurzame verplaatsingen

AANBOD

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

BRON: VERVOERREGIO KORTRIJK

Een gedeelde auto vervangt al snel 5 tot 10 privéwagens.

Deelwagens en deelfietsen

Sinds 2016 zet Leiedal, met steun van Europese en Vlaamse middelen, in op het uitbouwen van deelmobiliteit (deelwagens én deelfietsen) in onze regio. De intercommunale werkte daarvoor met verschillende partners samen, waaronder verschillende gemeenten, Autodelen.net en de vervoerregio. Autodelen vermindert het aantal auto's op straat, waardoor ook de parkeerdruk afneemt. Een gedeelde auto vervangt al snel 5 tot 10 privéwagens. Bovendien worden ook de kosten van de wagen gedeeld, wat het prijskaartje voor het gebruik van een wagen aanzienlijk terugdringt. Als de deelwagens zoals hier ook nog eens elektrisch rijden, is het resultaat een duurzaam, flexibel en goedkoop alternatief voor individueel wagenbezit. De deelwagens worden ter beschikking gesteld door FOX Share, een lokale auto-deelaanbieder die gebruikmaakt van de Share Mobility-app. Daardoor heeft de gebruiker niet alleen toegang tot de deelwagens in Zuid-West-Vlaanderen, maar tot een netwerk van een 70-tal deelwagens verspreid over gans Vlaanderen.

Het systeem is trouwens ook bijzonder laagdrempelig: zo worden er geen instap- of abonnementskosten aangerekend,

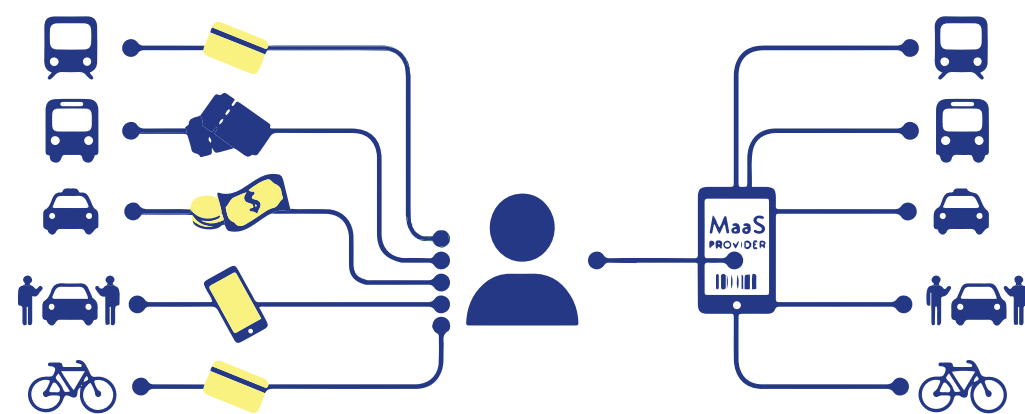
je betaalt echt enkel wat je gebruikt. Zeven lokale besturen - Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Menen, Waregem en Wevelgem - bestelden

bij FOX Share liefst 25 deelwagens, van lichte bestelwagens tot kleinere stadswagens.

Deelfietsen vind je vandaag al aan heel wat stations. Handig om van daaruit die laatste kilometer naar je bestemming af te leggen! In sommige steden of gemeenten vind je bovendien extra deelfietsen verspreid over verschillende locaties. Ideaal als alternatief voor de wagen in het centrum. In de zomer van 2020 startte Leiedal een eerste experiment met deelfietsen in de regio. Om het aanbod verder uit te breiden, sloegen Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Menen, Wervik en Wevelgem de handen in elkaar met Leiedal. Samen bestelden ze een 280-tal deelfietsen, die in de zomer van 2023 door Mobit werden uitgerold in de regio. Leiedal zal vanaf 2024, in opdracht van en met middelen van de vervoerregio, nog 180 extra deelfietsen uitrollen als aanvulling op het openbaar vervoer. De regionale samenwerking zorgt ervoor dat ge-

bruikers met de deelfietsen tussen de verschillende steden en gemeenten kunnen fietsen.





Mobiliteit en data

Data over de verschillende vervoersmodi zijn essentieel om het beleid te ondersteunen en gerichte maatregelen te nemen. Data vergroten ook het inzicht in en het draagvlak voor bepaalde keuzes bij zowel beleidsmakers, inwoners, ondernemers als andere doelgroepen. Via projecten zoals Data for All zet Leiedal pilotprojecten op. TRAFFIC <OF> DATA is daar een voorbeeld van. Samen met Stad Kortrijk en Vives verzamelt Leiedal kwalitatieve (mobiliteits)data in een regionaal data-platform. Dat kan zowel data zijn van hogere overheden, verkeersstellingen, data van aanbieders van deelmobiliteit, parkeerdata ...

Het dataplatform wisselt gegevens uit tussen regionale, gemeentelijke maar ook bovenlokale overheden. Op die manier kunnen tal van mobiliteitsdeskundigen op basis van dezelfde gegevens werken. Dat opent heel wat mogelijkheden zoals datagestuurde verkeerscontrole, realtime visualisaties en sturing en misschien zelfs voorspellingen over de impact van toekomstige acties.

Mobility as a Service

De toekomst van mobiliteit in de regio? Idealiter is dat een shift van een mobiliteitssysteem dat gebaseerd is op autobezit naar een duurzamer systeem van combimobiliteit. Dat betekent een grote omschakeling in de manier waarop we naar mobiliteit kijken. Mobiliteit wordt een dienst. Afhankelijk van het moment en het type verplaatsing kan de gebruiker de beste keuze maken. De rol van de overheid kan dit faciliteren door bottom-upinitiatieven en innovaties vanuit de markt te ondersteunen die bijdragen aan de doelstellingen. Het combineren van vervoersmiddelen moet zo eenvoudig mogelijk zijn voor de reizigers. Een mogelijkheid hierin is het uitwerken van een Mobility as a Service platform (MaaS). Eén platform biedt verschillende diensten aan die telkens een multimodale reis vergemakkelijken. Enerzijds moet het aangeven wat het aanbod is en anderzijds de verschillende reismogelijkheden eenduidig weergeven in een multimodale routeplanner.

Mobipunt opgepikt als Vlaams instrument

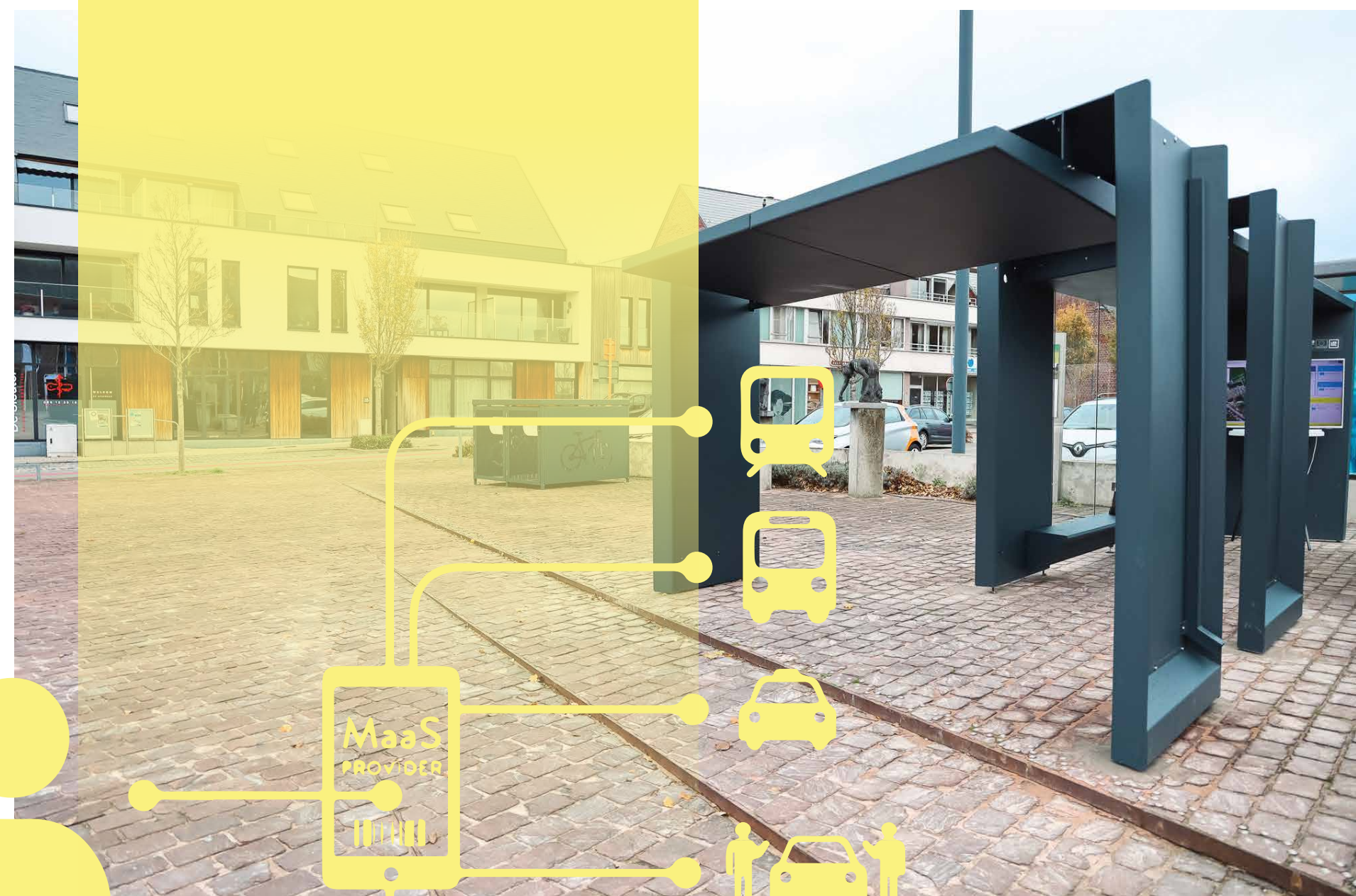
Stel je voor: één locatie met deelauto's, deelfietsen, bus- en taxihalte, laadpalen, afhaallockers en liefst ook nog een digitale informatiezuil en een terrasje waar je iets kan drinken... Dat is een mobipunt. Het brengt verschillende vervoersmodi op één locatie bij elkaar en vereenvoudigt zo de reis(ervaring) van de gebruiker.

Begin 2018 was het 'mobipunt' nog een vrij onbekend concept. Leiedal pikte het idee op in Bremen via het Europese subsidieproject SHARE-North (2016-2022). De jongste jaren werd het concept door heel wat overheden overgenomen, en ondertussen zelfs formeel opgenomen in de regionale mobiliteits- en openbaarvervoerplannen. De Vlaamse overheid heeft er haar Hoppinpunten op gebaseerd.

Experiment in de regio

Intercommunale Leiedal en transitiebureau Meneer de Leeuw onderzochten het potentieel van zulke mobipunten op korte en lange termijn, door het concept te implementeren in het kantorenpark Kennedypark-Beneluxpark in Kortrijk en op de Waalvest in Menen. Via participatie en cocreatie hebben lokale ondernemers en burgers hierover kunnen meedenken.

Deerlijk, Harelbeke en Menen hebben vervolgens verplaatsbare mobipunten in gebruik genomen. Op die manier testen de lokale besturen of die locaties het meest geschikt zijn om de overstap tussen de verschillende vervoersmodi te maken.



Het leven langs de snelweg

Dagelijks razen honderden vrachtwagens langs de E17. De snelwegparkings zijn een tijdelijke thuis voor de vele vrachtwagenchauffeurs die van heinde en verre komen. Fotograaf Koen Degroote uit Hansbeke (Deinze) volgt gedurende verschillende maanden hun leven. De foto op deze pagina nam hij in Rekem.

Koen, wat heeft je tot nu toe getroffen tijdens je tocht langs de E17?

Dat er ook heel wat mensen van buiten Europa komen trucken, ver weg van hun huis en familie. Kirgizië, Brazilië, India. Je ziet uiteraard nooit aan de nummerplaat van waar de chauffeur in kwestie is. Maar er zijn heel veel chauffeurs van buiten de EU. Vele Poolse bedrijven rijden met Oekraïners en heel veel Litouwse bedrijven met Wit-Russen.

Wat maakt het leven van een vrachtwagenchauffeur bijzonder?

Die gasten zitten op het lint dat de E17 is, in een soort vacuüm. Het biedt hen op het eerste gezicht heel veel vrijheid, maar de vele uren die ze kloppen, zijn ze ook niet echt vrij. Ze zitten in een soort vlucht, zijn een soort van avonturiers, weg van hun eigen habitat. Velen willen ook met rust gelaten worden, dus fotograferen is niet altijd evident.

Je kunt het werk van Koen Degroote zien vanaf april 2024.

Een samenwerking tussen Cultuurregio Leie Schelde, Erfgoed Viersprong, Zuidwest en WIE (Werkplaats Immaterieel Erfgoed).

www.erfgoedbankleieschelde.be

Koen Degroote: "Alexander uit Wit-Rusland is een sportieveling. Hij rijdt voor een Litouws bedrijf zoals heel veel Wit-Russen. Een ganse dag stilzitten achter het stuur, maakt dat sommigen nood hebben aan wat beweging. De fiets is ook een veelgebruikt middel om even aan de wereld van de autosnelweg te ontsnappen."



Weg van de snelweg

De snelweg was in de jaren zestig dé oplossing om goederen over een grote afstand te vervoeren. De ontwerpers hadden het succes van hun snelweg onmogelijk kunnen voorspellen. Meer dan vijftig jaar later blijft de snelweg een belangrijke ader voor goederenvervoer, maar slijbt het verkeer toe rond de grote steden en hun toegangswegen. Weg van de snelweg zijn er het water, het spoor en de luchthaven. Zijn daar evoluties te verwachten?

Slim goederenvervoer

Voor het goederenvervoer mikt de regio op een toename tot 30% van het goederentransport over water en spoor tegen 2030. Bestaande en nieuwe multi- of bimodale regionale overslagpunten moeten zorgen voor een vlotte overslag naar een goed afgestemd interlokaal, interregionaal en internationaal vrachtroutenwerk. Ook bij de uitbouw van stads-

op elkaar worden afgestemd. De POM heeft de ambitie om de komende jaren de spoorterminal naar Europese standaarden te optimaliseren, zowel organisatorisch als financieel. Dat houdt onder meer in: de herinrichting van de site en zo nodig het uitbreiden van het kaaiplateau, het aanpassen van de spoorbundel en het voorzien van materieel voor het efficiënt laden en lossen van vrachtwagens en treinen.

de verbinding tussen de Seine en de Schelde om - laat ons zeggen - Parijs te verbinden met Gent en Antwerpen.

Elektrisch vliegen?

In 2021 lanceerde de nv Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem de procedure om een private partner te vinden voor de commerciële uitbating van de luchthaven vanaf eind 2023. Op 23 december 2022 keurde

luchthavens, afhankelijk van de vertrekplek van de klant.

Mobiliteitsdeskundige Carlo van de Weijer ziet een toekomst voor de kleine regionale luchthavens: "Kleine elektrische vliegtuigen zullen steeds verder kunnen vliegen en vooral veel goedkoper worden. Denk aan een vliegtuig voor vijf, tien of twintig personen met één piloot dat op afstand te besturen is in geval van nood. Die vliegtuigen hebben het grote voordeel dat ze niet alleen gebruik kunnen maken van de grote luchthavens, maar ook van kleine regionale vliegvelden. Die lokale vliegvelden zijn voor de meeste mensen veel makkelijker te bereiken dan een grote luchthaven of een internationaal treinstation. En door de impliciete schaalbaarheid van de luchtvaart kun je zonder veel extra investering al die duizenden punten in Europa rechtstreeks met elkaar verbinden met een vraaggestuurd en efficiënt vervoersysteem, ook met een kleine groep reizigers," schrijft hij in zijn boekje 'Verder Vooruit'.

Scheepsklasse Va (3.000 ton)



► 150 vrachtwagens

BRON: DE VLAAMSE WATERWEG

distributie kan gezorgd worden voor een duurzamere en slimmere aanpak door bijvoorbeeld experimenten op te zetten met innovatieve modi zoals zelfrijdende elektrische voertuigen en wie weet ook drones.

Spoorwegterminal LAR

Leiedal heeft de intentie om de spoorwegterminal op de LAR over te dragen aan de POM West-Vlaanderen. Zo kunnen de verschillende overslagmodaliteiten in West-Vlaanderen beter

Watertransport

Seine Schelde Vlaanderen is een grootscheeps binnenvaartproject van De Vlaamse Waterweg nv, met steun van de Europese Unie. Het project wil van de binnenvaart een volwaardig alternatief voor goederenvervoer op de weg maken. Een schip van 4.500 ton haalt immers tot wel 220 vrachtwagens van de weg. Om deze containerschepen een vlotte doorgang te bieden, verbetert De Vlaamse Waterweg

de Vlaamse Regering de Vlaamse Strategische Visienota over de regionale luchthavens goed.

Regionale luchthavens blijven onder vuur liggen in het dichtbebouwde Vlaanderen. Recent nog toonden statistieken aan dat een groot deel van deze luchthavens binnenlands verkeer genereert, wat bijzonder is gezien de grootte van België. In het geval van Wevelgem gaat het om relocatievluchten waarbij vliegtuigen verplaatst worden tussen Belgische

Parlevinkende Praatpalen

Maud Vanhauwaert en Jelle Jespers gingen in 2023 in opdracht van ergoedcel Zuidwest met de Parlevinkende Praatpalen op zoek naar de verhalen achter de snelweg. De praatpalen stonden op onverwachte plekken in de regio, van de lokale bibliotheek tot het marktplein. Inwoners werden uitgenodigd om hun verhaal over de E17 te vertellen aan de praatpaal. Die verhalen zijn verwerkt tot een script waarbij de 5 praatpalen met elkaar aan de praat gaan over de snelweg. De 5 praatpalen met hun conversatie vormen zo een installatie die te zien was op de expo 50 jaar E3/E17: De Koers van de Snelweg, een initiatief van Intercommunale Leiedal. Deze expo lokte van eind augustus tot begin oktober 2023 duizenden geïnteresseerde bezoekers. De Parlevinkende Praatpalen reizen na de expo verder in de regio. Er is ook een Rijdend Museum over de E17. Alle info vind je op www.50jaarE17.be.



Snelweg van dromen

De E3 - en later de E17 - is altijd al het decor geweest voor plannen en ideeën. De snelweg an sich is gebouwd in een periode waar vooruitgangdenken centraal stond. Hoe ironisch dan ook dat de lichten op de snelweg amper een paar maanden na de opening al moesten worden gedoofd omwille van de oliecrisis die de wereld in haar ban had. Op deze pagina's vind je de (nog) niet-gerealiseerde projecten op de E17. Van een talenpaviljoen op de grenspost tot een overkapping in Kortrijk.



Een talenpaviljoen op de grensovergang

Halverwege de jaren negentig werd een eerste reconversieproject opgestart voor de grenspost. Intussen is er in de voormalige douanepost van Rekkem-Ferrain nog niets of bijna niets veranderd. De oude douanegebouwen werden in 2014 afgebroken, waardoor er aan weerszijden van de E17 slechts twee grote verharde parkings van in totaal 15 hectare overblijven.

Het project voor een landschapspark en een grensoverschrijdend cultureel toeristisch centrum, een talenpaviljoen, kwam niet van de grond. In 2014 installeerde kunstenaar Thierry Verbeke zijn werk 'Fiscaal paradijs' op de grenspost. Een artistiek project dat een belastingparadijs van 500 m² realiseerde.

Rekkem-Ferrain blijft vandaag de grootste snelwegovergang tussen Frankrijk en België. In tegenstelling tot de grenspost van Callicanes zijn de parkings hier open gebleven en vandaag neemt een groot aantal vrachtwagens er een pauze voordat ze het buurland binnenrijden. Vandaag passeren dagelijks meer dan 2.500 vrachtwagens Rekkem-Ferrain. De oude douanepost is hier slechts een herinnering.



Rekkem-Ferrain blijft vandaag de grootste snelwegovergang tussen Frankrijk en België.

Een monorail over de snelweg

Hoog Kortrijk is een stadsdeel op zich. Het telt tal van bedrijven, een uitgebreid aanbod aan hoger onderwijs en een groot ziekenhuis dat een deel van de regio bedient. De afgelopen jaren werkte de Stad Kortrijk hard aan de verbinding van Hoog Kortrijk met het centrum via de Noord-Zuid as, de verbinding via de Doornik-

sewijk en Doorniksesteenweg. Ook een snelle verbinding via hoogwaardig openbaar vervoer maakt deel uit van de plannen. In het verleden werd ooit het idee uitgewerkt om beide stadsdelen te verbinden via een lightrain, tramlijn of monorail waarvan het traject de E17 kruiste.

Een snelspoor door de lucht



MOGELIJK TRAJECT TRAMLIJN
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL



IDEE VAN EEN TRAMLIJN TUSSEN HOOG KORTRIJK EN HET CENTRUM VAN DE STAD
BRON: INTERCOMMUNALE LEIEDAL

De Fransen zijn de drukte in Rijsel beu, net als het fijnstof en andere luchtvervuiling.

Geen vrachtwagens in Rekkem richting Frankrijk

Wie van Parijs naar Kortrijk rijdt, passeert Rijsel. Je kunt er netjes de ringweg volgen via Villeneuve d'Ascq, maar je kunt ook dwars door de stad rijden, een kortere weg. De Fransen zijn die drukte in Rijsel beu, net als het fijnstof en andere luchtvervuiling. Vrachtwagens die uit de richting van Parijs komen en geen bestemming hebben in Rijsel worden om die reden al een tijdje verplicht om via Doornik naar België te rijden in plaats van de

stad Rijsel te doorkruisen. In 2021 drong de toenmalige Franse prefect aan bij de Belgen om ook een verplichte omleiding te maken voor vrachtwagens in Aalbeke. Daardoor zou dus ook het vrachtverkeer uit België via Doornik worden afgeleid. Daar waren de Vlamingen en de Walen niet mee opgezet. Beide regio's waren het erover eens dat de verkeerswisselaars in Aalbeke en Froyennes niet geschikt zijn om het vele extra vrachtverkeer op te vangen. De discussie werd snel afgevoerd en dook intussen niet meer op. Dit voorbeeld onderstreept het belang van grensoverschrijdende afstemming, uitwisseling van mobiliteitsdata, beperken impact van (vracht-)verkeer via vergroening, slimme sturing en de aanpak van infrastructurele knelpunten.

De overkapping van de E17

Het plan om de E17 in Kortrijk te overkappen duikt al op sedert een kleine 15 jaar. Intussen wordt het idee bij elke gemeenteraadsverkiezing opnieuw opgepookt. Het snelwegsegment tussen Kortrijk-Oost en Kortrijk Xpo lijkt mogelijk te overkappen omdat de autoweg er door een diepe sleuf in het stadslandschap loopt. De berm is er hoog en een overkapping zou de mogelijkheid creëren om een nieuw park te maken. Deze legislatuur staat de overkapping zelfs ingeschreven in het meerjarenplan van de stad, die echter niet bevoegd is om daarover meer dan een advies te geven. Het is de Vlaamse overheid die daarover beslist. De overkapping wordt vandaag enkel meegenomen als te onderzoeken element in het GRUP K-R8.

De overkapping staat ingeschreven in het meerjarenplan van de stad.



FOTO: BART NOELS

Leiedal is de interlokale vereniging voor streekontwikkeling in Zuid-West-Vlaanderen die deze streek dynamisch en duurzaam wil helpen uitbouwen tot een aantrekkelijke streek om te ondernemen, te werken, te wonen en te beleven zoals geformuleerd in de zes transitielijnen.

REDACTIE

Alex Wyseur
Jeroen Vanthournout
Bart Noels

EINDREDACTIE

Jakob Vermandere

BEELDEN EN ILLUSTRATIES

© Intercommunale Leiedal, tenzij anders vermeld

COÖRDINATIE

Bart Noels

VORMGEVING

Giovanni Maes, STUDIO

VERANTWOORDELIJK UITGEVER

Wout Maddens, Leiedal,
President Kennedypark 10, 8500 Kortrijk



Vlaanderen
is wegen en verkeer



Interreg
North Sea



Co-funded by
the European Union

Data for All

50 JAAR
E17

