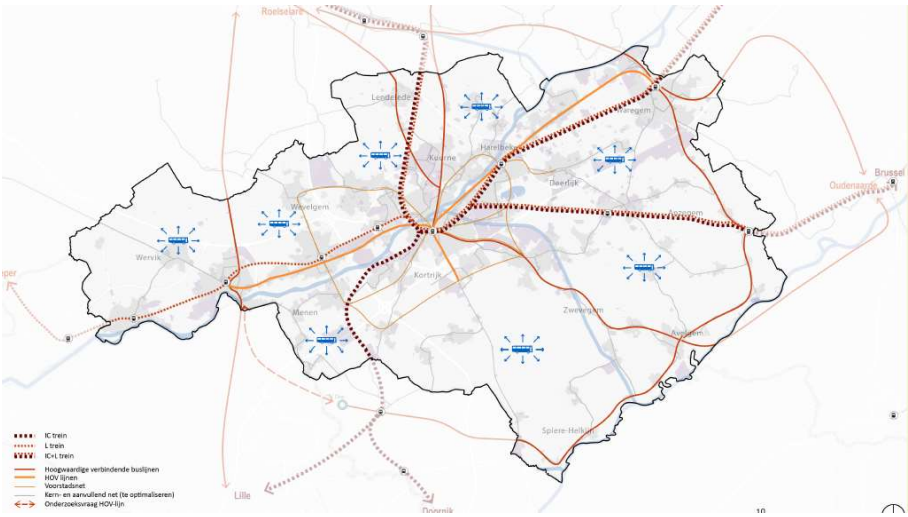
Projectfiche geïntegreerde aanpak Vervoerregio Kortrijk

Regionale actie	Geïntegreerde aanpak van de Vervoerregio Kortrijk
Trekker	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Dep. MOW)
Proces/Procedure	Decretaal vastgelegd orgaan
Voorzitters	Vincent Van Quickenborne (burgemeester Kortrijk) en Sofie De Meulenaere (Dep. MOW)
Ondervoorzitters	Francis Benoit (burgemeester Kuurne), Tijs Naert (schepen Harelbeke), Patrick Roose (schepen Menen)
Fase	Voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan (RMP)
Volgende stap	Goedkeuring RMP
Partners	Dep. MOW, Agentschap Wegen en Verkeer, V.V.M. De Lijn, De Vlaamse Waterweg, lokale besturen, prov. West-Vlaanderen, Dep. Omgeving, Leiedal, grensoverschrijdende actoren, NMBS, Infrabel, …
Rol IBO	Waarborgen geïntegreerde aanpak en afstemming ruimte-mobiliteit, bewaken onderlinge wisselwerking tussen de acties binnen de ruimtelijke krachtlijnen van de regiovisie en waar nodig voorbereiden van de besluitvorming.
Website	www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-kortrijk

Geïntegreerde ambities en doelstellingen ruimte en mobiliteit

Binnen de vervoerregio Kortrijk wordt het engagement aangegaan om de aanpak van mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling geïntegreerd te benaderen. In die geïntegreerde aanpak wordt afstemming gezocht op de bestaande maar ook gewenste ruimtelijke structuur. Maar ook omgekeerd kunnen de vooropgestelde (mobiliteits)doelen enkel gehaald worden wanneer op alle beleidsniveaus en -domeinen gewerkt wordt, van ruimte en klimaat tot vernieuwende economische hefbomen, financiële stimuli en sturing, … Het mobiliteitsaanbod, het gedrag maar ook de ruimte vormen de 3 pijlers voor de mobiliteitstransitie.

In het regionaal mobiliteitsplan (RMP) van de vervoerregio Kortrijk (voorlopig ontwerp vastgesteld op de vervoerregioraad van 26 mei 2023) is voortgebouwd op de ambities van de 'Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde'. Deze regiovisie vormt de inspiratiebron voor de opbouw van de vervoerslagen in het RMP. De 5 ambities uit de regiovisie (klimaatneutrale, ruimteneutrale, bereikbare en nabije, onbegrensde en leefbare regio) zijn vertaald naar 5 krachtige doelstellingen voor het RMP. Eén van de leidende principes of krachtlijnen om deze doelstellingen te realiseren betreft "het onlosmakelijk verbinden van mobiliteit en ruimte". Ruimtelijke nabijheid is de basis voor duurzame verplaatsingen. Vanuit de beoogde kernversterking en versterking van het stedelijk netwerk zijn de kernideeën onder meer verweving van functies in levendige kernen en verdichten op duurzame locaties.



Bij het uittekenen van het openbaarvervoersnet korte en lange termijn vond een toetsing plaats aan het basisnetwerk REKOVER. REKOVER werd als langetermijnvisie doorvertaald in de beleidsvisie van het RMP (zie kaart).

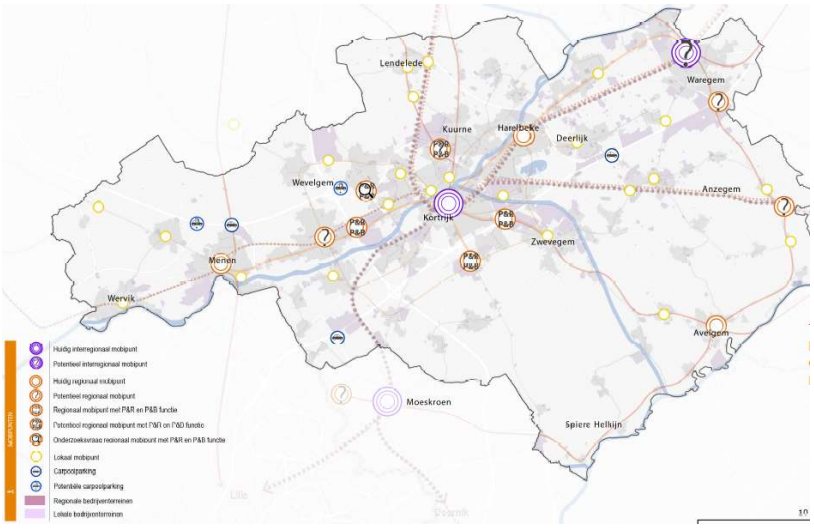
Grensoverschrijdende aanpak

De regio Zuid-West-Vlaanderen maakt deel uit van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai. In de regiovisie is één van de ambities een "onbegrensde regio". Dit noodzaakt een grensoverschrijdende benadering van de mobiliteitsproblematiek in de vervoerregio Kortrijk. Een afstemming van het RMP op de aanpalende vervoerregio's en ook over de gewest- en landsgrenzen heen is noodzakelijk.
Het opnemen van regiogrensoverschrijdende zaken wordt op verschillende manieren bewaakt: lokale besturen grenzend aan de vervoerregio kunnen een adviesrol opnemen, Vlaamse partners en de provincie zijn betrokken in verschillende regio's, op Vlaams niveau gebeurt afstemming tussen de 15 verschillende vervoerregio's, de VVSG volgt dit op, de Eurometropool wordt uitgenodigd bij participatieve momenten, etc.

Acties en deelprojecten

Het actieplan is een onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan. De volgende beschreven ruimtelijke deelprojecten vragen een afstemming tussen ruimte en mobiliteit (de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan).

Knooppuntontwikkeling. De vervoersknooppunten bepaald in het RMP en de ruimtelijke knooppunten (incl. de gewenste ruimtelijke structuur) zijn onderling af te stemmen. Op die manier gaat de realisatie van een programma van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen samen met investeringen in het collectief vervoerssysteem en fietsinfrastructuur. De wisselwerking is dubbel. Enerzijds zal ter hoogte van belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen het inrichten van een hoppinpunt een meerwaarde betekenen. Anderzijds kunnen hoppinpunten juist een hefboom zijn voor lokale projecten, groei en verdichting. Het is belangrijk om selectief te zijn: bij kleinere hoppinpunten zijn bijkomende ontwikkelingen niet altijd gewenst. Ontwikkelingen in mobiliteitsaanbod en ruimtelijke ontwikkelingen moeten gelijke tred houden en op elkaar worden afgestemd.



Binnen het luik logistiek van de vervoerregiowerking moet de versnippering van logistieke activiteit (verhogen ruimtelijk rendement door o.m. het ontwikkelen van regionale logistieke knooppunten) worden tegengehouden. Logistieke, transport- en distributieactiviteiten moeten ook samengaan met maatregelen die de leefkwaliteit waarborgen en indien mogelijk verbeteren. Het luik logistiek binnen de vervoerregio gaat hand in hand met de regionale actie rond de herstructurering van (watergebonden) bedrijvigheid.

Regionale ontwikkelingspolen. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de verdere ontwikkeling van de regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk (Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost, Kortrijk-Noord, omgeving luchthaven Wevelgem-Kortrijk en Waregem-Zuid) in afstemming met het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid (regionale hoppinpunten).
Vanuit de regio wordt het belang aangehaald van de wisselwerking tussen de hoppinpunten en de ruimtelijke ontwikkelingen. In het bijzonder is hiervoor nog onderzoek te verrichten bij de polen Kortrijk-Noord en Waregem-Zuid. Voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost wordt dit nader bekeken vanuit het GRUP K-R8 en het gemeentelijk RUP stadion. Voor de regionale pool Wevelgem-Kortrijk wordt uitvoering gegeven aan het gebiedsprogramma, in bijzonder langs de N8.

Ontharding. Zoals voorzien in het actieprogramma van het (voorlopig ontwerp) RMP wordt samengewerkt rond de ontharding van (gewest)wegen en de ambitie tot het compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur. Van hieruit zijn testcases en deelprojecten op te zetten**.**

Fiets. Vanuit het (voorlopig ontwerp) RMP wordt gewerkt naar een beter en omgevingsvriendelijk mobiliteitsaanbod. Hiervoor worden concreet acties opgenomen in functie van het versterken van de fietsinfrastructuur (zoals de fietsbrug Gullegem-Wevelgem, de fietssnelweg Waregem-Kortrijk, …) waarvoor interbestuurlijke afstemming nodig is.

Parkeren. In het regionaal mobiliteitsplan zijn ook acties opgenomen m.b.t. een regionaal transitiegericht parkeerbeleid, waar een sterke link bestaat met ruimte (P&R, carpool, vrachtwagenparkeren, ...). Over de verdere aanpak hieromtrent wordt afgestemd tussen het projectteam Contrei en het team MOW.

Afstemming met parallelle processen

De verschillende (regionale) acties in de vervoerregio Kortrijk zijn af te stemmen op parallel en autonoom lopende processen en projecten zoals het planproces K-R8, het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (PLAN B-K) en het Seine Schelde project, de herstructurering van (watergebonden) bedrijvigheid, etc.