

## Eindrapport

**Steven Hoornaert** auteur

**g 104 13** dossier

**20151020-eindrapport-REKOVER-tweede jaar-  
okt2014-sept2015** bestand

**20 oktober 2015** Datum

---

## **Strategisch project REKOVER – eindrapport (tweede jaar van begin oktober 2014 tot eind september 2015)**

### **1 Situering**

Dit is het eindrapport van het tweede (en tevens laatste) jaar van het strategisch project REKOVER (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer).

Dit project kadert binnen de bijkomende oproep van begin 2012 van de Vlaamse overheid voor aanvragen strategische projecten in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en gericht op het thema stadsregio's met het oog op een vernieuw(en)de aanpak van stedelijke gebieden in stadsregionaal perspectief. De intercommunale Leiedal heeft hierop ingespeeld en eind mei 2012 werd een aanvraagdossier ingediend. Op 17 december 2012 werd het aanvraagdossier door de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport goedgekeurd (ministerieel besluit). Op 12 maart 2013 stuurde het Departement Ruimte Vlaanderen een brief aan de intercommunale Leiedal aangaande de goedkeuring van het strategisch project REKOVER. Steven Hoornaert werd aangesteld als projectcoördinator en de startdatum van het strategisch project werd vastgelegd op 1 oktober 2013. De subsidieperiode loopt over twee jaar: van 1 oktober 2013 tot 1 oktober 2015.

Het project REKOVER draagt de subtitel "*Openbaar vervoer (opnieuw) als drager voor de ontwikkeling van de regio Kortrijk*". Met dit project wil Leiedal het debat aanwakkeren voor een duurzame ontwikkeling van de regio Kortrijk, zoals dit ook voorzien wordt in het nieuwe streekpact. Het strategisch project REKOVER wil enerzijds het openbaar vervoer op schaal van de regio Kortrijk optimaliseren en anderzijds de bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (en in het bijzonder regionale, stedelijke functies) enten op dit regionaal openbaar vervoersnetwerk. Door in te spelen op beide doelstellingen kan een win-win-situatie ontstaan in functie van de duurzame ontwikkelingsperspectieven op vlak van mobiliteit én ruimtelijke ordening.

In dit eindrapport van het tweede (en tevens laatste) jaar komen volgende elementen aan bod:

- Resultaten en eindproducten van het strategisch project REKOVER
- Nieuw aanvraagdossier voor een vervolg aan het strategisch project: REKOVER +
- Overzicht van activiteiten op vlak van communicatie, netwerking en overleg
- Enkele algemene nabeschouwingen & leerpunten
- Financieel voortgangsrapport

## 2 Resultaten en eindproducten van het strategisch project REKOVER

Afgelopen twee jaar werd in het strategisch project REKOVER gewerkt aan een vernieuw(en)de aanpak voor de stedelijke regio Kortrijk. We verwijzen naar de verschillende deelrapporten:

- Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen (eindverslag april 2015)
- Spoorrapport regio Kortrijk (einddocument, mei 2015)
- Ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen (ontwerp eindrapport, juni 2015)
- Ruimtemonitor ondernemen Zuid-West-Vlaanderen (ontwerp eindrapport, juli 2015)
- Nota werkgroep "stedelijke regio Kortrijk" in kader van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (definitieve versie, 5 juni 2015)
- Syntheserapport REKOVER (presentatie IGOMOB, 8 september 2015)
- Visie REKOVER: regio Kortrijk & openbaar vervoer (onderzoeksrapport, 24 september 2015)

Deze deelrapporten (digitale bestanden) kunnen via deze link worden gedownload:

<https://www.dropbox.com/sh/gxdsrixdcmd9bt7/AAADIOS7aNecck-oZdLFPysKa?dl=0>

### 2.1 Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen – eindverslag april 2015

In de loop van 2013-2014 werd een onderzoeks- en overlegproces doorlopen om de kloof te verkleinen tussen de stedenbouwkundige regelgeving en de ruimte om te ondernemen. De bevindingen van het onderzoek werden gevat in een draft eindverslag, dat bedoeld is als leidraad voor een regionale en gemeentelijke visievorming voor de ruimtelijk-economische structuur van onze ondernemende regio. In dat rapport werd een visie opgebouwd op de bestaande bestemde ruimtelijk-economische structuur voor de regio Zuid-West-Vlaanderen.

Besluitvormingsproces:

- Adviesronde over het draft eindverslag bij lokale en hogere besturen: najaar 2014
- Bespreking aanpassingen na adviesronde: werkoverleg met hogere besturen op 15/01/2015 en op IGORO 29/01/2015

In april 2015 werd het eindverslag van de "Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen" afgewerkt en bezorgd aan alle betrokken besturen.

### 2.2 Spoorrapport regio Kortrijk - einddocument, mei 2015

Er werd een regionale visie opgemaakt voor het toekomstig treinaanbod in de regio Kortrijk. Op 14 december 2014 lanceerde de NMBS een nieuwe dienstregeling volgens haar nieuwe vervoersplan, dat in principe geldig is voor de volgende drie jaar. In het spoorrapport streven we naar een strategische alliantie tussen de betrokken besturen en wensen we zo meer impact te verkrijgen naar toekomstige vervoersplannen van de NMBS. Het rapport bevat een analyse van het vroegere en huidige treinaanbod (voor en na 14 december 2014) en een kort overzicht van relevante studies en beleidsdocumenten. We formuleren enkele concrete voorstellen om het treinaanbod op korte en langere termijn te verhogen. Zo willen we ernaar streven dat elk station in de regio minimaal een vast aanbod van twee treinen per uur in beide rijrichtingen kan verkrijgen.

En we streven naar een duidelijke onderscheid tussen de snelle IC-verbindingen enerzijds en het regionaal en lokaal treinaanbod anderzijds.

De adviesronde bij de steden, gemeenten en hogere besturen werd afgerond in het voorjaar van 2015. In mei 2015 werd het einddocument van het spoorrapport regio Kortrijk afgewerkt en bezorgd aan alle betrokken besturen.

Minister Galant heeft per brief laten weten dat dit document een mooi uitgangspunt kan vormen bij de opmaak van een nieuw vervoersplan van de NMBS in 2017.

In een laatste overleg met de NMBS (dd. 2 juli 2015) werd bevestigd dat de drie prioriteiten uit het spoorrapport zullen worden meegenomen in de studie voor het nieuwe vervoersplan, dat vanaf december 2017 in werking zal treden.

Ondertussen werd voor één van de voorstellen op korte termijn reeds een eerste stap gezet. Het Directiecomité van de NMBS heeft goedkeuring gegeven om tijdens de ochtend- en avondpiek enkele treinen van de verbinding Kortrijk-Brugge (die geen lange stilstand hebben in Lichtervelde) te verlengen tot Oostende of herkomst Oostende te geven om op die manier tussen Oostende en Kortrijk op werkdagen tijdens de piekuren een snellere rechtstreekse treinverbinding aan te bieden. Zo zullen Oostende en Kortrijk vanaf 14 december dit jaar 7x per dag worden verbonden met een trein die een rittijd heeft van 1u04. Dit voorstel kwam tot stand binnen de werkgroep met vertegenwoordigers van de intercommunale Leiedal, VOKA West-Vlaanderen, KU Leuven Campus Kulak Kortrijk, HOWEST, VIVES en UG Campus Kortrijk.

### **2.3 Ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen – ontwerp eindrapport juni 2015**

De ruimtemonitor op vlak van wonen werd opgemaakt voor de 13 steden en gemeenten in Zuid-West-Vlaanderen.

Begin 2015 werd een bilaterale overlegronde georganiseerd met alle steden en gemeenten:

- Nazicht & controle van de ruimtemonitor. De GIS-inventarisatie wordt aangepast en aangevuld waar nodig.
- De beleidsaanbevelingen op vlak van ruimte om te wonen werden besproken.

Het ontwerp eindrapport voor de ruimtemonitor wonen werd opgemaakt tijdens het voorjaar 2015 en werd in juni 2015 bezorgd aan alle betrokken besturen.

De regio Zuid-West-Vlaanderen staat voor enkele belangrijke uitdagingen op vlak van het ruimtelijk woonbeleid. Dit blijkt uit de vaststellingen, die in hoofdstuk 2 worden geformuleerd vanuit de verzamelde prognoses en statistieken. Er wordt onder meer aangekaart dat het bestaande juridische aanbod voor wonen ruimschoots voldoende is om de woningbehoefte voor de komende jaren te kunnen opvangen. Daarnaast stagneert de demografische groei in Zuid-West-Vlaanderen veel sterker dan in de Vlaamse Ruit. En we besteden ook de nodige aandacht aan de ruimtelijke ligging van het woonaanbod, doelgroepen, het vraagstuk van betaalbaarheid...

Vanuit de vaststellingen worden in het derde hoofdstuk enkele specifieke beleidsaanbevelingen rond het ruimtelijk woonbeleid geformuleerd voor de lokale besturen.

Tot slot geven we in het laatste hoofdstuk ook enkele belangrijke signalen naar de Vlaamse overheid, die instaat voor het overkoepelende beleid en de wetgeving voor zowel wonen als ruimtelijke ordening.

Om te kunnen komen tot een definitief eindrapport werd een laatste adviesronde (juli/augustus 2015) georganiseerd bij alle steden en gemeenten van de regio Zuid-West-Vlaanderen en ook bij de betrokken hogere besturen.

Op basis van deze adviesronde werden voorstellen tot aanpassingen opgemaakt, die werden besproken op:

- 17 september: intergemeentelijk overleg ruimtelijke ordening / Atrium Zuid-West-Vlaanderen
- 9 oktober 2015: conferentie van burgemeesters.

Dit najaar zal de definitieve versie van het eindrapport van de ruimtemonitor wonen worden afgewerkt en bezorgd aan alle betrokken besturen.

## **2.4 Ruimtemonitor ondernemen Zuid-West-Vlaanderen – ontwerp eindrapport juli 2015**

De ruimtemonitor op vlak van ondernemen werd opgemaakt voor de 13 steden en gemeenten in Zuid-West-Vlaanderen.

Begin 2015 werd een bilaterale overlegronde georganiseerd met alle steden en gemeenten:

- Nazicht & controle van de ruimtemonitor. De GIS-inventarisatie wordt aangepast en aangevuld waar nodig.
- De beleidsaanbevelingen op vlak van ruimte om te ondernemen werden besproken.

Het ontwerp eindrapport voor de ruimtemonitor ondernemen werd opgemaakt tijdens het voorjaar 2015 en werd begin juli 2015 bezorgd aan alle betrokken besturen.

Deze ruimtemonitor ondernemen Zuid-West-Vlaanderen vormt een belangrijke aanvulling op het **eindverslag van de "Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen"** (Leiedal, april 2015). In dat rapport werd een visie opgebouwd op de bestaande bestemde ruimtelijk-economische structuur voor de regio Zuid-West-Vlaanderen. In deze ruimtemonitor ondernemen wordt onderzocht of er bijkomende paarse bestemmingen nodig zijn en welke beleidsaanbevelingen we kunnen formuleren aangaande het creëren van nieuwe bedrijventerreinen.

In hoofdstuk 2 geven we eerst enkele vaststellingen aangaande de bijkomende bedrijventerreinen, die werden gepland bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Vervolgens confronteren we de behoefte met het aanbod aan ruimte om te ondernemen. En we geven ook inzicht in enkele recente tendensen die blijken uit de verkoopcijfers van de intercommunale Leiedal.

Vanuit de vaststellingen formuleren we in het laatste hoofdstuk enkele beleidsaanbevelingen voor het ruimtelijk beleid op vlak van ondernemen voor de 13 steden en gemeenten van Zuid-West-Vlaanderen.

Om te kunnen komen tot een definitief eindrapport werd een laatste adviesronde (juli/augustus 2015) georganiseerd bij alle steden en gemeenten van de regio Zuid-West-Vlaanderen en ook bij de betrokken hogere besturen.

Op basis van deze adviesronde werden voorstellen tot aanpassingen opgemaakt, die werden besproken op:

- 17 september: intergemeentelijk overleg ruimtelijke ordening / Atrium Zuid-West-Vlaanderen
- 9 oktober 2015: conferentie van burgemeesters.

Dit najaar zal de definitieve versie van het eindrapport van de ruimtemonitor ondernemen worden afgewerkt en bezorgd aan alle betrokken besturen.

## **2.5 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – werkgroep BRV regio Kortrijk**

De Vlaamse Minister van Omgeving, Joke Schauvliege, wil een doorstart maken voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), in opvolging van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Op donderdag 20 november 2014 vond in Oostende een conferentie plaats, die het startschot gaf voor een gebiedswerking **in tien regio's in Vlaanderen in het kader van het beleidsplan ruimte** Vlaanderen. De regio Kortrijk werd geselecteerd als één van de tien gebieden. Filip Vanhaverbeke, algemeen directeur van Leiedal, fungeert als voorzitter van deze werkgroep.

In drie werkgroepvergaderingen (op 15/01/2015, 26/02/2015 en 3 april 2015) werden vanuit 9 geselecteerde projecten binnen de regio quick-wins en beleidsaanbevelingen voor het BRV geformuleerd. Hierbij werden linken gelegd met de regionale ruimtelijke visie en het strategisch project REKOVER.

De projectcoördinator nam deel aan de werkgroepvergaderingen en gaf de nodige input voor de eindnota van de werkgroep. Er werden quick-wins en beleidsaanbevelingen voor het BRV geformuleerd. Hierbij werden linken gelegd met de regionale ruimtelijke visie en het strategisch project REKOVER.

Ter voorbereiding van het bezoek van de minister kwam de BRV werkgroep regio Kortrijk op 3 juni 2015 nogmaals samen.

Op 15 juni 2015 bracht de minister een bezoek aan de werkgroep regio Kortrijk. De minister bedankte de leden van de werkgroep en duidde haar intenties ten aanzien van de vervolgstappen. Het is de bedoeling dat de Vlaamse Regering in het najaar van 2015 beslissingen ter zake zal nemen.

## **2.6 Studie regionale weginfrastructuur & mobiliteit regio Kortrijk**

In functie van de doelstelling om te komen tot een vernieuwde regionale visie in de regio Kortrijk die sterk steunt op mobiliteit en openbaar vervoer, heeft het departement Ruimte Vlaanderen een externe expertenopdracht uitgeschreven omtrent "Mobiliteit in de regio Kortrijk", meer specifiek de "regionale weginfrastructuur".

Het studiebureau Vectris werd aangesteld als externe expert. De projectcoördinator van REKOVER volgde de opmaak van deze studie mee op. De studie werd afgewerkt in juni 2015 en toegelicht op het intergemeentelijk mobiliteitsoverleg op 8 september 2015.

## **2.7 Grensoverschrijdend openbaar vervoer – Eurometropool**

De Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai focust in haar strategisch plan 2014-2020 op drie assen: het ontwikkelen van het socio-economische potentieel, het versterken van de interne mobiliteit en de internationale bereikbaarheid, het realiseren van een blauw-groene Eurometropool. De projectcoördinator van REKOVER trad op als één van de trekkers van de ambitiegroep rond grensoverschrijdend openbaar vervoer.

## **2.8 Onderzoeksrapport visie regio Kortrijk & openbaar vervoer**

In het strategisch project Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer (REKOVER) willen we een vernieuwde visie opmaken voor de relatie tussen het openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling in de regio Zuid-West-Vlaanderen (stedelijke regio rond Kortrijk).

Binnen de werkgroep REKOVER werd een constructieve samenwerking opgezet tussen vertegenwoordigers van de Vlaamse departementen Mobiliteit & Openbare Werken en Ruimte Vlaanderen, de V.V.M. De Lijn, de NMBS, de intercommunale Leiedal, de provincie West-Vlaanderen, de stad Kortrijk, een externe mobiliteitsdeskundige van het studiebureau Vectris en de projectcoördinator van REKOVER.

In de visie REKOVER wordt er maximaal gestreefd naar een integratie tussen ruimtelijke planning en mobiliteitsplanning. Door het samenbrengen van de verschillende expertises en de medewerking vanuit de vertegenwoordigers van De Lijn werd een vernieuwde visie opgebouwd voor het openbaar vervoersnetwerk in de stedelijke regio Kortrijk. Deze vernieuwde visie houdt o.a. een actualisatie & verdere verfijning van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn in, waarbij dezelfde methodiek en basisbegrippen werden gebruikt. De planningshorizon ligt hiermee ook al verder dan 2020 (eerder 2025/2030).

Hierbij zijn zowel het verfijnen als het aanvullen van de Mobiliteitsvisie 2020 aan de orde. Net zoals bij de Mobiliteitsvisie 2020 houdt de visie REKOVER geen concrete engagementen in voor de operationele uitwerking ervan. De visie REKOVER vormt dus een kader waarbinnen verder onderzoek moet gebeuren naar verdere aanpassingen aan het OV-net. Het is veeleer de bedoeling de OV-visie in te passen in de vernieuwde regionale visie op langere termijn voor de regio Kortrijk en hierover gezamenlijk te beslissen. Hierdoor ontstaat een beleidsmatig referentiekader om het

OV-netwerk en de ruimtelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en verder onderzoek te kunnen plannen.

De vergaderingen van de werkgroep REKOVER vonden plaats op 27 januari, 6 maart, 3 april, 12 mei en 30 juni 2015.

Om het onderzoek af te ronden werden twee documenten opgemaakt:

- Het **syntheserapport** waarin de opbouw van het nieuwe OV-netwerk REKOVER bondig werd samengevat. Aan De Lijn werd hierover een advies gevraagd tegen eind augustus 2015. Nadien werd dit syntheserapport ook besproken op het intergemeentelijk mobiliteitsoverleg van 8 september 2015 en de conferentie van burgemeesters van 11 september 2015. Na deze overlegmomenten werd een formele adviesronde opgestart, die afliep op 12 oktober 2015.
- Het meer uitgebreide **onderzoeksrapport** dat na de adviesronde werd afgewerkt en waarvan eind oktober ook verschillende exemplaren zullen worden opgestuurd naar alle betrokken besturen.

Het onderzoeksrapport vormt het inhoudelijk eindrapport van de visie REKOVER en bestaat uit twee grote delen:

### 2.8.1 Voorstel nieuw openbaar vervoersnetwerk REKOVER

Voor de opmaak van de vernieuwde visie REKOVER werd volgende methodiek gebruikt:

- **Analyse als basis voor bestemmingsgericht en vraaggestuurd openbaar vervoersnetwerk.** De analyse omvat zowel een ruimtelijk luik als een mobiliteitsluik. De ruimtelijke analyse biedt inzicht op de huidige bestemmingen en de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Dit laat toe om het openbaar vervoer zo goed mogelijk te richten naar de grootste concentratie van herkomsten en bestemmingen. Het mobiliteitsluik bestaat uit een analyse van de vervoersvragen op niveau van fusiegemeenten. Dit laat ons toe om het openbaar vervoer zo goed mogelijk te laten sturen op basis van reële vervoersvragen.
- **Visie.** We formuleren een visie voor het gewenst openbaar vervoersnetwerk met enkele inhoudelijke krachtlijnen.
- **Selectie & hiërarchie van openbaar vervoersknooppunten.** We selecteren en geven een hiërarchie aan de openbaar vervoersknooppunten op basis van verschillende criteria. Hierbij streven we naar een afstemming tussen de mobiliteitsplanning en de ruimtelijke planning.
- **Selectie & hiërarchie van openbaar vervoerslijnen.** We selecteren en geven een hiërarchie aan de openbaar vervoerslijnen. Hierbij vertrekken we vanuit de definities van de Mobiliteitsvisie 2020 van de V.V.M. De Lijn; verfijnen we deze op schaal van de regio Kortrijk en passen we deze toe met een realistische ambitie op vlak van frequentie.

Binnen de werkgroep werd een consensus bereikt over het **basisnetwerk van REKOVER**, dat bestaat uit de spoorlijnen, de verbindende streekbuslijnen, de hoogwaardig openbaar vervoerslijn én de voorstadslijnen. Het is de bedoeling dat deze vernieuwde visie REKOVER structurerend zal zijn voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de verdere uitbouw van de openbaar

vervoersknooppunten (bestaande stationsomgevingen, de hoofdhalttes in de stedelijke kernen en hoofddorpen) en de regionale hubs. Het basisnetwerk van REKOVER legt de relatie tussen deze voor de regio cruciale plaatsen.

Daarnaast hebben we ook nog het onderliggende netwerk van de bestaande ontsluitende streekbuslijnen en ook enkele additionele vervoersvragen geïnventariseerd. In de werkgroep REKOVER werd hierover geen standpunt ingenomen, omdat er bijkomend onderzoek en overleg noodzakelijk is (bvb. in het kader van een intergemeentelijk mobiliteitsplan).

Om het onderzoek van de visie REKOVER te kunnen afronden werd een formele adviesronde georganiseerd over dit basisnetwerk van REKOVER bij alle steden en gemeenten van de regio Zuid-West-Vlaanderen en ook bij de betrokken hogere besturen. De adviesronde liep af op 12 oktober 2015.

In alle ontvangen adviezen van de steden en gemeenten verklaren deze lokale besturen zich akkoord met het basisnetwerk van REKOVER. In enkele adviezen worden nog bijkomende opmerkingen en aandachtspunten geformuleerd, maar deze worden in het onderzoeksrapport van REKOVER reeds ondervangen (bvb. als ontsluitende streekbuslijn of als een nader te onderzoeken vervoersvraag).

Op 27 oktober 2015 werd een laatste vergadering gepland van de werkgroep REKOVER:

- Bespreking resultaten adviesronde visie basisnetwerk REKOVER.
- Bespreking laatste deel onderzoeksrapport REKOVER: ruimtelijke strategieën (stationsomgevingen, regionale hubs) + actieprogramma.
- Eindconclusies van het huidige aflopende strategisch project REKOVER. En opstap naar het verdere proces "Regionale Ruimtelijke Visie" en REKOVER +

### **2.8.2 Ruimtelijk ontwikkelingsmodel gekoppeld aan de visie REKOVER**

Het basisnetwerk REKOVER laat toe om een duurzaam ruimtelijk ontwikkelingsmodel voor de regio Zuid-West-Vlaanderen op te bouwen.

Hierbij formuleren we **vier ruimtelijke strategieën**:

1. Versterken van kernen en openbaar vervoersknooppunten (stationsomgevingen)
2. **Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale hubs**
3. Grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen duurzaam ontsluiten met openbaar vervoer & fiets
4. Selectief ruimtelijk beleid voor woonuitbreidingsgebieden

Dit tweede deel van het onderzoeksrapport (ruimtelijk ontwikkelingsmodel) werd pas eind september afgewerkt. En het volledige onderzoeksrapport zal tegen eind oktober 2015 ook formeel worden overgemaakt aan alle steden en gemeenten van de regio Zuid-West-Vlaanderen en ook bij de betrokken hogere besturen.

De vier ruimtelijke strategieën van het ruimtelijk ontwikkelingsmodel zullen worden geïntegreerd in de regionale ruimtelijke visie en worden meegenomen in het planningsproces voor de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (zie vervolg REKOVER +).



### 3 Nieuw aanvraagdossier strategisch project REKOVER +

Eind juni 2015 heeft de Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, Joke Schauvliege, een nieuwe oproep gelanceerd voor subsidies aanvragen voor strategische projecten, in uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

De intercommunale Leiedal heeft het initiatief genomen om een nieuwe aanvraag in te dienen, als verlengstuk van het strategisch project REKOVER (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer), dat eind september 2015 afloopt.

Afgelopen twee jaar werd in het strategisch project REKOVER gewerkt aan een vernieuw(en)de aanpak voor de stedelijke regio Kortrijk. De belangrijkste bouwstenen voor een nieuwe regionale ruimtelijke visie werden reeds gelegd: de ruimtemonitor wonen, de visie ruimtelijk-economische structuur, de ruimtemonitor ondernemen, het spoorrapport en de visie openbaar vervoer regio Kortrijk, de projecten Groene Sporen, Warmer Wonen, Kameleon... De stedelijke regio Kortrijk werd ook meegenomen in het kader van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, waarbij verschillende beleidsaanbevelingen en quick-wins werden geformuleerd.

Als synthese van deze regionale visievorming worden drie krachtlijnen geformuleerd:

- versterken van kernen en openbaar vervoersknooppunten (stationsomgevingen)
- kwalitatief verankeren van de regio aan het blauwgroene netwerk
- **bundelen van bovenlokale programma's in regionale hubs.**

In het vervolgtraject van het strategisch project REKOVER + willen we de regionale visievorming nog aanvullen en de synthese inbedden in de toekomstige planningskaders (o.a. via de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen).

Vanuit een strategische aanpak integreren we de regionale visievorming in de realisatie van een selectief aantal ruimtelijke deelprojecten in relatie tot de visie regio Kortrijk & openbaar vervoer. Hierbij beogen we zowel enkele strategische stationsomgevingen op de verstedelijkte Leielijn (nl. **Wervik, Menen, Wevelgem, Kortrijk, Harelbeke en Waregem**), als ook enkele "regionale hubs", zoals Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost en de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

Voor deze deelprojecten hebben de provincie West-Vlaanderen en de steden en gemeenten (Wervik, Menen, Wevelgem, Kortrijk, Harelbeke, Waregem en Zwevegem) een intentieverklaring als partners ondertekend.

### 4 Communicatie, netwerking & overleg

Tijdens het tweede jaar van het strategisch project REKOVER (oktober 2014 – september 2015 + extra maand oktober 2015) werden volgende initiatieven genomen inzake communicatie, netwerking & overleg:

- 14 oktober 2014: werkoverleg regionet Leuven – REKOVER
- 14 oktober 2014: VRP Lab Mobiliteit en Wonen – sessie 1
- 16 oktober 2014: werkoverleg stationsomgeving Kortrijk

- 18 oktober 2014: studiebezoek Valenciennes (met vzw Trein-Tram-Bus)
- 20 oktober 2014: plangroep fietsplan interfluvium
- 20 oktober 2014: coördinatievergadering REKOVER
- 22 oktober 2014: overleg NMBS – spoorrapport regio Kortrijk
- 24 oktober 2014: werkgroep ruimtelijke economie Zuid-West-Vlaanderen
- 27 oktober 2014: werkoverleg Eurometropool – verplaatsingsonderzoek LMCU
- 4 november 2014: VRP Lab Mobiliteit en Wonen – sessie 2
- 7 november 2014: VRP werelddag stedenbouw
- **12 november 2014: Jury project "Samen slimmer naar het werk" (oproep Agentschap Ondernemen – Ondernemingsvriendelijke gemeente)**
- 20 november 2014: startconferentie doorstart Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
- 2 december 2014: VRP Lab Mobiliteit en Wonen – sessie 3
- 18 december 2014: KULeuven – presentatie project Hoog Kortrijk
- 19 december 2014: overleg parlementairen - REKOVER
- 19 december 2014: Eurometropool – commissie mobiliteit
- 6 januari 2015: VRP Lab Mobiliteit en Wonen – voorbereidend werkoverleg
- 13 januari 2015: Eurometropool – trekkersgroep grensoverschrijdend openbaar vervoer
- 13 januari 2015: VRP Lab Mobiliteit en Wonen – sessie 4
- 15 januari 2015: werkgroep ruimtelijke economie Zuid-West-Vlaanderen
- 15 januari 2015: BRV werkgroep regio Kortrijk – sessie 1
- 16 januari 2015: Conferentie van Burgemeesters – ruimtemonitor wonen
- 19 januari 2015: werkoverleg Deerlijk – ruimtemonitor & regionale visie
- 21 januari 2015: werkoverleg Kortrijk – ruimtemonitor & regionale visie
- 22 januari 2015: werkoverleg Wervik – ruimtemonitor & regionale visie
- 23 januari 2015: werkoverleg Waregem – ruimtemonitor & regionale visie
- 26 januari 2015: werkoverleg Menen – ruimtemonitor & regionale visie
- 27 januari 2015: werkgroep REKOVER + studie regionale weginfrastructuur & mobiliteit
- 29 januari 2015: IGORO: visie ruimtelijk-economische structuur
- 4 februari 2015: werkoverleg Wevelgem – ruimtemonitor & regionale visie
- 5 februari 2015: intergemeentelijk mobiliteitsoverleg
- 6 februari 2015: werkoverleg Zwevegem – ruimtemonitor & regionale visie
- 12 februari 2015: werkoverleg Menen – studie regionale weginfrastructuur & mobiliteit
- 13 februari 2015: Eurometropool – ambitiegroep grensoverschrijdend openbaar vervoer
- 18 februari 2015: werkoverleg MOW & Provincie – studie regionale weginfrastructuur & mobiliteit
- 19 februari 2015: werkoverleg Harelbeke – ruimtemonitor & regionale visie
- 19 februari 2015: werkoverleg Kuurne – ruimtemonitor & regionale visie
- 24 februari 2015: werkgroep – studie regionale weginfrastructuur & mobiliteit
- 25 februari 2015: werkoverleg Lendeledede – ruimtemonitor & regionale visie
- 26 februari 2015: BRV werkgroep regio Kortrijk – sessie 2
- 27 februari 2015: werkoverleg Anzegem – ruimtemonitor & regionale visie
- 4 maart 2015: werkoverleg Avelgem – ruimtemonitor & regionale visie
- 6 maart 2015: werkgroep REKOVER + studie regionale weginfrastructuur & mobiliteit

- 13 maart 2015: Conferentie van Burgemeesters – missing links regionale weginfrastructuur
- 17 maart 2015: Eurometropool – trekkersgroep grensoverschrijdend openbaar vervoer
- 24 maart 2015: werkgroep – studie regionale weginfrastructuur & mobiliteit
- 26 maart 2015: overleg NMBS & Eurometropool - grensoverschrijdend openbaar vervoer
- 2 april 2015: BRV werkgroep regio Kortrijk – sessie 3
- 3 april 2015: werkgroep REKOVER + studie regionale weginfrastructuur & mobiliteit
- 10 april 2015: conferentie van burgemeesters – visie ruimtelijk-economische structuur & ruimtemonitor ondernemen
- 27 april 2015: voorbereidend overleg complex project Hoog Kortrijk
- 28 april 2015: voorbereidend overleg verkeerswisselaar Waregem-zuid
- 28 april 2015: CBS Harelbeke – bespreking spoorrapport
- 28 april 2015: Provinciaal beleidsatrium – BRV
- 29 april 2015: VOKA Zuid-West-Vlaanderen – toelichting ruimtemonitor ondernemen
- 5 mei 2015: Voortgangvergadering RESOC streekpact – toelichting stavaza REKOVER
- 7 mei 2015: conferentie van burgemeesters – bespreking nota BRV regio Kortrijk
- 12 mei 2015: werkgroep REKOVER
- 12 mei 2015: Eurometropool – ambitiegroep grensoverschrijdend openbaar vervoer
- 22 mei 2015: RESOC-raad – visie ruimtelijk-economische structuur & ruimtemonitor ondernemen
- 22 mei 2015: Beleidsgroep Ruimte & Leefomgeving – nota BRV regio Kortrijk
- 22 mei 2015: Eurometropool – politieke commissie mobiliteit
- **29 mei 2015: studiedag “denken en handelen op stadsregionaal niveau”**
- 1 juni 2015: persconferentie treinverbinding Kortrijk-Brugge-Oostende
- 3 juni 2015: BRV werkgroep regio Kortrijk – sessie 4
- 10 juni 2015: overleg Agentschap Ondernemen – Samen slimmer naar het werk
- 15 juni 2015: BRV werkgroep regio Kortrijk – bezoek minister Schauvliege
- 16 juni 2015: visie REKOVER – overleg gemeente Avelgem
- 16 juni 2015: visie REKOVER – overleg gemeente Anzegem
- 16 juni 2015: visie REKOVER – overleg stad Menen
- 17 juni 2015: visie REKOVER – overleg stad Wervik
- 17 juni 2015: visie REKOVER – overleg gemeente Deerlijk
- 18 juni 2015: visie REKOVER – overleg stad Harelbeke
- 19 juni 2015: visie REKOVER – overleg gemeente Kuurne
- 24 juni 2015: visie REKOVER – overleg gemeente Zwevegem
- 25 juni 2015: visie REKOVER – overleg stad Waregem
- 29 juni 2015: visie REKOVER – overleg stad Kortrijk
- 30 juni 2015: werkgroep REKOVER
- 30 juni 2015: stuurgroep verkeerswisselaar Waregem-zuid
- 1 juli 2015: visie REKOVER – overleg gemeente Wevelgem
- 2 juli 2015: overleg NMBS – treinverbinding Kortrijk-Brugge-Oostende
- 9 juli 2015: visie REKOVER – overleg gemeente Lendelede
- 16 juli 2015: voorbereidend overleg complex project Hoog Kortrijk
- 21 augustus 2015: overleg Kortrijk – opzet strategisch project REKOVER +

- 24 augustus 2015: overleg Kortrijk – advies ruimtemonitors wonen en ondernemen
- 25 augustus 2015: Agentschap Ondernemen – workshop ruimtebehoefteraming bedrijventerreinen
- 8 september 2015: intergemeentelijk mobiliteitsoverleg – visie REKOVER & studie Vectris
- 11 september 2015: conferentie van burgemeesters – visie REKOVER
- 11 september 2015: raad van bestuur Leiedal – aanvraagdossier strategisch project REKOVER +
- 17 september 2015: IGORO / Atrium Zuid-West-Vlaanderen – bespreking resultaten adviesronde ruimtemonitors wonen en ondernemen
- 21 september 2015: Eurometropool – ambitiegroep grensoverschrijdend openbaar vervoer
- 1 oktober 2015: VSV-dag van de mobiliteitsprofessional (UHasselt): “openbaar vervoer in de stad van de toekomst”
- 2 oktober 2015: Studiedag (Vlaams parlement): “van basismobiliteit naar basis bereikbaarheid”
- 5 oktober 2015: voorbereidend overleg complex project Hoog Kortrijk
- 7 oktober 2015: werkoverleg met projectcoördinator strategisch project stadsregio Antwerpen
- 8 oktober 2015: Persconferentie voor het testproject rond de Trambus, die van 9 tot 23 oktober tussen het station van Kortrijk en Hoog-Kortrijk zal rijden. Het testproject wordt gefinancierd door de actoren van Hoog Kortrijk: de intercommunale Leiedal, AZ Groeninge, hogeschool Vives en de Kulak.
- 9 oktober 2015: conferentie van burgemeesters – bespreking resultaten adviesronde ruimtemonitors wonen en ondernemen
- 19 oktober 2015: projectoverleg Ruimte Vlaanderen – afsluiten strategisch project REKOVER & proces vervolgtraject
- 27 oktober 2015: slotvergadering werkgroep REKOVER

## **5 Enkele algemene nabeschouwingen & leerpunten**

### **5.1 Sterk gewijzigde context tussen aanvraagdossier (eind mei 2012) en opstart strategisch project (oktober 2013)**

De oorspronkelijke aanleiding voor het indienen van het aanvraagdossier van het strategisch project REKOVER (eind mei 2012) lag bij het masterplan van Hoog Kortrijk, dat werd opgemaakt in de eerste helft van 2012. Bij dit masterplan werd een concept voorgesteld voor een nieuwe HOV-lijn naar Hoog Kortrijk en dit gekoppeld aan een regionaal openbaar vervoersmodel.

De intentieverklaringen van alle partners dateren uit dezelfde periode (mei 2012). Na de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2012 wijzigde de samenstelling van verschillende besturen.

Midden 2013 werden vanuit de steden en gemeenten een aantal concrete vragen betreffende de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk voorgelegd aan de toenmalige Vlaamse

minister voor Ruimtelijke Ordening. Het resultaat van dit overleg was het voorstel tot opmaak van een regionale visie, vanuit de specifieke ruimtelijke kenmerken en noden van de streek.

De goedkeuring van het aanvraagdossier strategisch project REKOVER werd schriftelijk bevestigd op 12 maart 2013. Het strategisch project REKOVER startte pas effectief vanaf oktober 2013. Dit is dus bijna anderhalf jaar na het indienen van het oorspronkelijke aanvraagdossier; in tussentijd was de context sterk gewijzigd. Ter illustratie: op dat ogenblik werd het masterplan Hoog Kortrijk (als oorspronkelijke aanleiding van het aanvraagdossier) niet verder opgenomen.

Deze sterk gewijzigde context had zijn impact op zowel de inhoudelijke focus als de processtructuur. Hoewel het enige tijd heeft gekost om het strategisch project een nieuw elan te geven, werd deze gewijzigde context uiteindelijk toch als een positieve uitdaging en opportuniteit gebruikt om nog sterker te werken aan de vernieuw(en)de aanpak voor de stedelijke regio Kortrijk.

## **5.2 Vernieuw(en)de aanpak voor de stedelijke regio Kortrijk**

Aan de hand van het strategisch project REKOVER werd de mogelijkheid gecreëerd om de opmaak van de regionale ruimtelijke visie inhoudelijk te voeden en op een hoger kwaliteitsniveau te brengen.

Er werd sterk de nadruk gelegd op het objectiveren van ruimtelijke vraagstukken op basis van data & cijfers, doelgerichte analyses en monitoring. Dit leidde tot een verschuiving van een louter "kwantitatieve" focus (= steeds meer nieuwe ruimteclaims) naar een meer kwalitatieve benadering (op basis van **duurzaamheid, ruimtelijk rendement, hergebruik van ruimte...**).

Deze vernieuw(en)de aanpak mondde uit in de verschillende deelrapporten: de visie ruimtelijk-economische structuur, het spoorrapport, de ruimtemonitoren wonen en ondernemen regio Zuid-West-Vlaanderen, de visie regio Kortrijk & openbaar vervoer.

Zo werd qua regionale visievorming reeds meer bereikt dan initieel werd vooropgesteld. Het is de bedoeling dat dit proces van regionale ruimtelijke visievorming kan gesynthetiseerd en gefinaliseerd worden aan de hand van het vervolotraject van REKOVER +. En hierbij kan de focus ook sterker komen te liggen op de realisatie van de strategisch gekozen ruimtelijke deelprojecten. De recent opgestarte voorbereiding tot erkenning van het complex project Hoog Kortrijk vormt reeds een concreet voorbeeld van deze strategisch gekozen ruimtelijke deelprojecten. Hierbij komen de krachtlijnen uit het masterplan van Hoog Kortrijk uit 2012 opnieuw bovendrijven.

## **5.3 Complexiteit van drie schaalniveaus**

Tijdens de loop van het proces werd het duidelijk dat het werken met de drie schaalniveaus vaak bijzonder complex verloopt.

Eenzijds zijn er enkele duidelijke successen geboekt: de beleidsaanbevelingen uit de deelrapporten van de visie ruimtelijk-economische structuur, het spoorrapport, de ruimtemonitoren wonen en ondernemen regio Zuid-West-Vlaanderen werden door alle 13 steden en gemeenten en de hogere besturen R.O. inhoudelijk goedgekeurd (mits het verwerken van enkele opmerkingen en de nodige nuances en aanvullingen). Met de provincie West-Vlaanderen werd afgesproken om de analyses en

de ruimtelijke beleidsaanbevelingen uit deze deelrapporten als uitgangspunten te gebruiken voor de opmaak van de regionale ruimtelijke visie in het kader van de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen.

Anderzijds werd rond de visie rond het openbaar vervoersnetwerk nog geen gezamenlijke consensus bereikt. Het basisnetwerk REKOVER wordt door alle steden en gemeenten goedgekeurd, maar (nog) niet door de V.V.M. De Lijn (zie verder).

De complexiteit van het werken met drie schaalniveaus kwam ook tot uiting tijdens de werkgroep "stedelijke regio Kortrijk" in kader van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De lijst van quick-wins en beleidsaanbevelingen bevatten elementen voor de drie schaalniveaus. We stelden ook vast dat sommige hogere besturen en instellingen zeer sterk blijven denken en werken vanuit een louter sectorale invalshoek, terwijl binnen het beleidsdomein van ruimtelijke ordening steeds een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is om te komen tot ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarden.

#### **5.4 Samenwerking met de V.V.M. De Lijn**

In het bijzonder voor de visie rond openbaar vervoer en meer precies rond het basisnetwerk REKOVER werd nog geen consensus bereikt met de V.V.M. De Lijn.

Hoewel binnen de werkgroep REKOVER de samenwerking met de vertegenwoordiger(s) van De Lijn constructief verliep en er een inhoudelijk consensus werd bekomen, kon er tot op heden geen formeel akkoord rond het basisnetwerk van REKOVER worden bereikt met de directie van de V.V.M. De Lijn West-Vlaanderen.

Dit heeft in hoofdzaak te maken met de veranderende (onzekere) beleidscontext rond openbaar: de transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid en de bijhorende besparingen veroorzaken een terughoudende houding bij de vervoersmaatschappij. Onderhuids speelt ook de bestuurlijk geladen discussie over wie de regie moet voeren rond het openbaar vervoer in Vlaanderen.

Binnen een dergelijke context vormt het opmaken van een lange-termijnvisie rond openbaar vervoer een zeer complexe opgave.

#### **5.5 Integratie van ruimtelijke en mobiliteitsplanning**

Binnen het strategisch project REKOVER werd sterk de nadruk gelegd op de integratie van ruimtelijke en mobiliteitsplanning. Dit heeft zich vertaald in het onderzoeksrapport van de visie regio Kortrijk en openbaar vervoer, in de ruimtemonitor ondernemen (afstemming tussen ruimte om te ondernemen en de mobiliteitsuitdagingen) en in de nota van de werkgroep "stedelijke regio Kortrijk" in kader van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Nochtans vormt deze geïntegreerde benadering zeker geen evidentie: er gaapt een kloof qua kennis en handelen tussen de ruimtelijke planners en de mobiliteitsdeskundigen. Het overstijgen van een louter sectorale invalshoek vormt een bijzonder aandachtspunt voor alle overheden en hun bijhorende administraties en instellingen.

Via het strategisch project konden we meer inzicht brengen in de integratie van beide beleidsdomeinen. De visie REKOVER vormt hiervan een mooie illustratie: dit is het resultaat van de constante wisselwerking tussen ruimtelijke en mobiliteitsplanning en tussen ruimtelijk en verkeerskundig onderzoek. De **beschikbaarheid van "open data"** speelt hierbij ook een grote rol.

## **6 Financieel voortgangsrapport**

Zie bijlage: financieel overzicht van de gemaakte personeels- en werkingskosten gedurende de volledige subsidieperiode van het strategisch project REKOVER (1 oktober 2013 t.e.m. 30 september 2015)

Opgemaakt, 20 oktober 2015

Steven Hoornaert  
Projectcoördinator REKOVER

Intercommunale Leiedal  
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk  
tel +32 56 24 16 16 - [www.leiedal.be](http://www.leiedal.be)  
e-mail: [steven.hoornaert@leiedal.be](mailto:steven.hoornaert@leiedal.be)