

CARPOOLPARKINGS WEST-VLAANDEREN

Opmaak van een prioriteitenlijst

Eindrapport



Opdrachtgever: MOW/BMV West-Vlaanderen
Datum: 14 april 2014

Titel	Carpoolparkings West-Vlaanderen
Opdrachtgever	MOW/BMV West-Vlaanderen
Contactpersoon opdrachtgever	Hannelore Deblaere/ Inge Feys
Indiener	Technum (Tractebel Engineering n.v.) Kortrijksesteenweg 1144a - 9051 Sint-Denijs-Westrem T +32 9 242 92 20- info@technum-tractebel.be
Contactpersoon indiener	Natalie Craeghs
Datum	14/04/2014
Versienummer	7
Projectnummer	P.005210

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
7	14/04/2014	Definitief eindrapport
6	14/03/2014	Eindrapport
5	18/02/2014	Stuurgroep 28 februari 2014
4	21/11/2013	Vorbereiding workshop BMV
3	08/10/2013	Stuurgroep 6 november
2	08/10/2013	Vorbereiding workshop
1	20/09/2013	Bespreking technische werkgroep

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Roxanne Adolphy Koen Van Heysbroeck Peter Corens Frederik Dams Natalie Craeghs	Datum
Document screener(s)	Natalie Craeghs	Datum 07/04/2014

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P.005120_CPW DRAFT eindrapport DEF.docx
Laatst opgeslagen	14/04/2014

INHOUD

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding tot de studie	3
1.2 Doelstelling van de studie	3
1.3 Procesverloop	3
2. Planningscontext	7
2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	7
2.2 Ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen en herziening	8
2.3 Mobiliteitsplan Vlaanderen	9
2.4 Gemeentelijke Mobiliteitsplannen	10
2.5 Juridische context	10
3. Visie carpoolparkings	12
4. Succesfactoren carpoolparkings	14
4.1 Algemeen	14
4.2 Locatie en herkenbaarheid	14
4.3 Inrichtingseisen	16
5. Resultaten van het onderzoek	19
5.1 Bestaande carpoolparkings	19
5.2 Wildparkeren	22
5.3 Vragen gemeentebesturen	24
5.4 Knooppunten wegstructuur	29
6. Longlist	31
6.1 Weerhouden locaties	31
6.2 Analyses verkeersmodel	36
6.3 Van longlist naar shortlist MCA 'Potentieel'	47
7. Short-list	60
7.1 Shortlist	60
7.2 Gewenst aanbod per locatie	61
7.3 Analyse van de locaties op 'Haalbaarheid'	65
7.4 Van shortlist naar prioriteitenlijst – MCA 'Haalbaarheid'	66
8. Prioriteitenlijst carpoolparkings	74
8.1 Prioriteitenlijst	74
8.2 Joker	74
8.3 Actieplan carpoolparking prioriteitenlijst	75
8.4 Actieplan bestaande carpoolparking	84
9. Richtlijnen selectie carpoolparking	94

10. Methodiek binnen de andere provincies	95
11. Bijlagen	98
Bijlage 1. Figuren	98
Bijlage 2. Inventarisatie wildparkeerders AWW	99
Bijlage 3. Resultaten analyse verkeersmodel per locatie	100
Bijlage 4. Verslagen stuurgroep	101
Bijlage 5. Verslagen workshop	102

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding tot de studie

Bij een aantal gemeenten en steden binnen West-Vlaanderen leeft de vraag om een carpoolparking te voorzien op hun grondgebied. In verschillende gemeentelijke mobiliteitsplannen zijn locaties voor de uitbouw van carpoolparkings opgenomen.

Rekening houdend met de verkeerskundige en ruimtelijke impact die carpoolparkings met zich meebrengen, dienen deze oordeelkundig ingeplant.

Afdeling beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de Provincie West-Vlaanderen wenst zicht te krijgen op locaties die potentieel interessant zijn om een carpoolparking uit te bouwen om zo een oordeelkundig advies te kunnen formuleren op vragen vanuit de steden en gemeenten.

Het doel van deze studie is enerzijds een evaluatie uit te voeren van de bestaande carpoolparking in West-Vlaanderen aan de hand van een aantal kritische succesfactoren. Aan de hand van deze evaluatie kunnen mogelijke optimalisaties van de bestaande carpoolparkings worden voorgesteld. In tweede instantie wenst men zicht te krijgen op potentiële locaties om carpoolparkings uit te bouwen. Op basis van het potentieel en de haalbaarheid zal uiteindelijk een **prioriteitenlijst** opgemaakt worden.

Als laatste zullen er binnen deze studie een aantal type conceptoplossingen uitgewerkt worden voor de aanleg van nieuwe carpoolparkings en dit op basis van de kritische succesfactoren. Deze conceptoplossingen kunnen zowel betrekking hebben op de inrichting van de parking als op de aansluiting van de parking op het wegennet.

1.2 Doelstelling van de studie

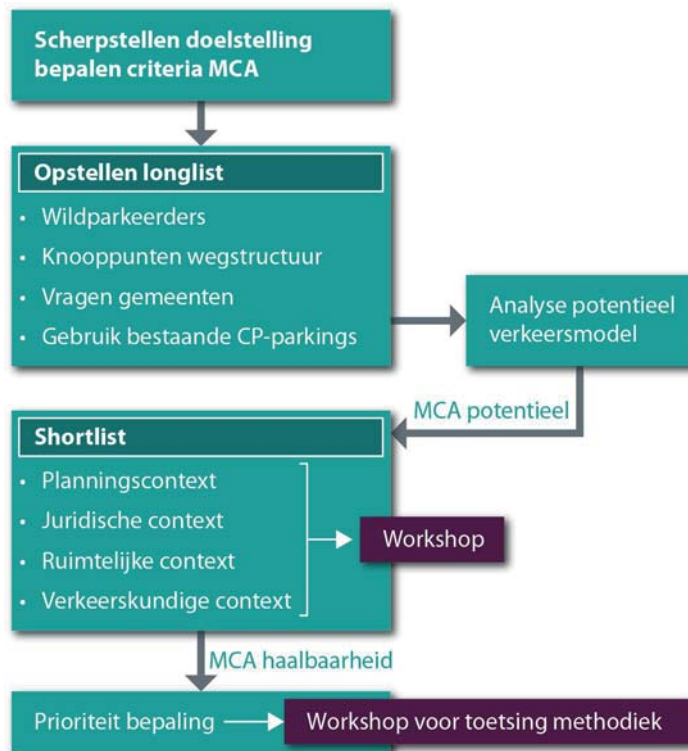
De studie Carpoolparkings West-Vlaanderen heeft als doelstelling het uitwerken van een beleid rond carpoolparkings om de komende jaren gericht te kunnen antwoorden op vragen vanuit de gemeenten en gericht een aantal carpoolparkings te kunnen uitbouwen op basis van de potentie van de locaties.

1.3 Procesverloop

De studie omvat 2 grote luiken. In een eerste luik is aan de hand van een aantal stappen, een prioriteitenlijst opgemaakt van te realiseren/optimaliseren carpoolparkings. In een tweede luik zijn een aantal conceptoplossingen uitgewerkt voor de aanleg van nieuwe carpoolparkings en dit op basis van de kritische succesfactoren. De gehanteerde methodiek per luik wordt hierna kort geschetst.

1.3.1 Luik 1: opmaak prioriteitenlijst

In onderstaand schema is de aanpak van luik 1 weergegeven.



Figuur 1: schema luik 1: opstellen van een prioriteitenlijst

Bij aanvang van de studie is de doelstelling van het carpoolbeleid in West-Vlaanderen scherpgesteld. Uit de beschikbare literatuur zijn de relevante elementen met betrekking tot de inrichting en de locaties van carpoolparkings uitgelicht.

In een **eerste stap** is vervolgens een longlist van potentiële locaties samengesteld. De longlist is onder andere gebaseerd op:

- Locaties van wildparkeerders
- Knooppunten in de wegstructuur
- Vragen vanuit gemeentebesturen
- Bestaande carpoolparkings

De longlist is ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep.

Met behulp van het verkeersmodel is vervolgens het potentieel van de locaties van de **longlist** bepaald. Op basis van eerdere studies en in overleg met de stuurgroep zijn de criteria voor het vastleggen van het potentieel van een locatie vastgelegd. Het gaat om volgende criteria:

- Totaal aantal woon-werk verplaatsingen dat op de locatie passeert
- Totale afstand van de verplaatsingen die op de locatie passeren

- Afstand tot de herkomst
- Afstand tot de bestemming

Deze vier criteria zijn gegenereerd op basis van de output van het verkeersmodel aangeleverd door het Vlaams Verkeerscentrum. Hiertoe werden de resultaten van het verkeersmodel West-Vlaanderen geaggregeerd tot een beperkter aantal zones, zodat de resultaten overzichtelijk zouden blijven. De locaties uit de longlist werden toegevoegd als zone en voor elke locatie werd geanalyseerd welk woon-werkverkeer er passeerde zodat de verschillende parameters berekend konden worden.

Hiernaast is er nog een vijfde criteria toegevoegd, namelijk de ligging nabij een knooppunt in het wegennet. Dit laatste criteria is bepaald op basis van de categorisering van de wegen zoals vastgelegd in de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen.

Aan de hand van het potentieel van de locaties is een eerste **Multicriteria Analyse (MCA)** uitgevoerd om te komen tot een shortlist van de meest potentiële locaties.

Het resultaat van de eerste MCA heeft geleid tot de shortlist, die ter goedkeuring is voorgelegd aan de stuurgroep.

In een **tweede stap** zijn vervolgens de locaties van de shortlist aan een grondige analyse onderworpen. De focus in deze fase ligt op de analyse van de kritische succesfactoren (vastgelegd in overleg met de stuurgroep) en een contextanalyse. Deze analyse geeft inzicht in het aspect 'haalbaarheid' voor het aanleggen van een carpoolparking op een bepaalde locatie.

De gehanteerde criteria voor de analyse zijn vastgelegd in overleg met de stuurgroep. Het gaat om volgende criteria:

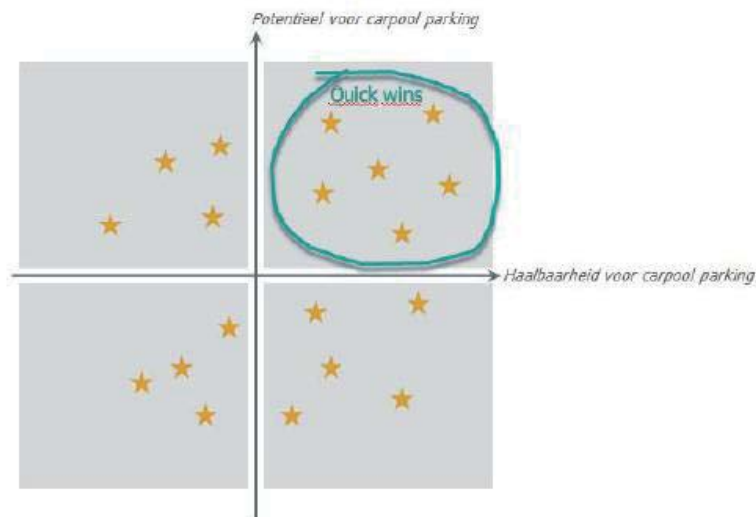
- Juridische context;
- Planningscontext;
- Ruimtelijke context;
- Verkeerskundige context.

In een workshop met de mensen van het departement RWO, zijn de eerste resultaten van de analyse afgetoetst en is het belang van de criteria vastgelegd.

Per carpoolparking is een fiche opgesteld met een overzicht van de geïnventariseerde criteria. Voor elk van de elementen is een score gegeven, die gebruikt is voor het uitvoeren van een tweede MCA, die de haalbaarheid van de verschillende carpoolparkings in beeld brengt.

Op basis van de twee uitgevoerde MCA wordt uiteindelijk de prioriteitenlijst bepaald.

De informatie uit stap 1 en stap 2 zijn tot slot bij elkaar gebracht en visueel weergegeven zoals in **Figuur 2**. Op basis van deze visuele weergave kan gemakkelijk uitgemaakt worden welke locaties enerzijds een groot potentieel hebben en anderzijds ook haalbaar zijn voor realisatie. Op basis van deze figuur is uiteindelijk de prioriteitenlijst opgemaakt.



Figuur 2: schema MCA (prioriteit en haalbaarheid van een carpoolparking)

1.3.2 Luik 2: uitwerking van een aantal type concepten

Aan de hand van ontwerpend onderzoek is getracht de mogelijkheden van een carpoolparking binnen een bepaalde site te tonen. We zijn op zoek gegaan naar 'de meerwaarde' die een bepaalde ingreep voor een site kan betekenen. Ontwerpend onderzoek zoekt naar synergie tussen projecten, ruimten en verschillende actoren om tot een maximale meerwaarde te komen. Het ontwerpend onderzoek is toegepast op een aantal type locaties.

De krachtlijnen die uit het ontwerpend onderzoek naar voor zijn gekomen voor de verschillende type-locaties zijn vervolgens vertaald in een aantal randvoorwaarden en inrichtingsprincipes. Het resultaat van dit onderzoek geeft aan de opdrachtgever een concreet instrument die hen in staat stelt om bij toekomstige projecten een duidelijk staalkaart van randvoorwaarden en inrichtingsprincipes voor een aantal type-locaties mee te geven.

De verschillende inrichtingsprincipes hebben betrekking op de bereikbaarheid van de parking, de ruimtelijke organisatie en de landschappelijke inbedding van de parking.



Figuur 3: schema luik 2: uitwerking van een aantal type concepten

2. PLANNINGSCONTEXT

2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Officieus gecoördineerde versie conform het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 houdende definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse regering van 17 december 2010 tot definitieve vaststelling van een gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd, voor wat de bindende bepalingen betreft, bij decreten van respectievelijk 17 december 1997, 19 maart 2004 en 25 februari 2011'.

In de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn Brugge, Kortrijk, Oostende en Roeselare geselecteerd als **regionaalstedelijke gebieden**.

Ieper, Knokke-Heist, Tielt en Waregem zijn geselecteerd als **structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden**.

Blankenberge, Diksmuide, Menen, Poperinge, Torhout en Veurne zijn geselecteerd als **kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau**.

Alle stedelijke gebieden zijn economische knooppunten.

Anzegem, Avelgem, Kortemark, Meulebeke, Wielsebeke, Wingene zijn geselecteerd als economische knooppunten buiten de stedelijke gebieden en buiten het economisch netwerk van het Albertkanaal.

De haven van Zeebrugge en Oostende zijn geselecteerd als poorten.

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de **hoofdwegen en de primaire wegen** geselecteerd.

Hoofdwegen

- A10/E40 van A18 (Jabbeke) tot R0 (Groot-Bijgaarden)
- A14/E17 van R1 (Antwerpen – LO) naar Rijsel
- A17 van A10 (Oostkamp) tot A8 (Doornik)
- A18/E40 van A10 (Jabbeke) naar Duinkerke
- Ax van N31 (Brugge – Blauwe Toren) tot N49/A11 (West-Kapelle)

Primaire wegen type I

- N31 van aansluiting 8 A10 tot N34 (Zeebrugge Haven)
- A10 van A18 (Jabbeke) tot R31 (Oostende – rondpunt)

Primaire wegen type II

- N32 van aansluiting 2 A19 (Menen) tot aan de N8 (Menen-Oost)
- A19-N38-R33-N38 van klaverblad A17/A19 tot Franse Grens
- N36 van aansluiting 6 A17 (Rumbeke) tot N32 (Roeselare)

- N36 van aansluiting 8 A17 (Roeselare Beveren tot N32 Bruggesteeweg (Roeselare)
- N58: van aansluiting 2a A19 (Menen) tot grens met Waals gewest
- N369 van aansluiting 4 A18 (Middelkerke) tot Handzarnevaart (Diksmuide)
- R32 van N32 (Roeselare-Zuid) tot N32 (Roeselare-Noord)
- N355-N35 van aansluiting 3 A18 (Nieuwpoort) tot kruispunt met aan te leggen zuidwestelijke omleiding (Diksmuide)
- R34 (gedeeltelijk te ontwerpen) van N32 (Torhout-Zuid) tot aansluiting 10 A17 (Torhout-Noord)
- N36 van aansluiting 6 A17 (Rumbeke) tot kruispunt Izegem/Sint-Elooiswinkel
- N36 van aansluiting 4 A14 (Deerlijk) tot N43 (Harelbeke)
- N37 van aansluiting 11 A10 (Aalter) tot N35 (Tielt)
- N37/N35 van Ringlaan (N35/N37) (Tielt) tot Pittem
- N37 van Pittem tot aansluiting 8 A117 (Ardoorie)
- N382 van aansluiting 5 A14 (Waregem) tot N43 (Waregem)
- A19 van klaverblad A17/A19 tot R8
- R8-noord van N19 (Kortrijk-West) tot aansluiting 2 A14 (Kortrijk-Oost)
- N397 (Koning Albertlaan) van N31 (Zuid) tot R30 (Brugge)
- N351 (Bevrijdingslaan) van N31 (Noord) tot R30 (Brugge)
- N33 van aansluiting 5 A18 (Gistel) tot Rolbaanstraat (Oostende)
- R31/N34 van A10 (Oostende rondpunt) tot kruispunt van N34 met Hendrik Baelskaai (Oostende)
- N377 van aansluiting A10 (Jabbeke) tot N9 (Vijfwege)
- N9 van N31 (Brugge) tot kruispunt met Esperantolaan (Oostende - Bredene)
- N371 van AX (Brugge) tot N335 tot aan de rotonde ter hoogte van de Ambachtstraat (Blankenberge)
- N49 van AX (Westkapelle) tot Kalvekeedijk (West-Kapelle)
- N34 van aansluiting 1bis A18 tot aan de ingang Plopsaland
- N8 van aansluiting 1 A18 tot N396 (Koksijde)
- N330 van aansluiting 2 A18 tot N396 (Oostduinkerke)
- N355 van aansluiting 3 A18 tot N396 (Nieuwpoort)
- N369 van aansluiting 4 A18 (Middelkerke) tot N325 (Slijpe)
- N325a van N369 (Slijpe) tot N325
- N325 van N325a tot kruispunt met aan te leggen omleidingsweg rond Middelkerke
- Verbindingsweg Nx: te ontwerpen van N31 (Zeebrugge) tot Havenweg Oost
- Havenweg Oost: te ontwerpen van N34 (Zeebrugge) tot Ax

2.2 Ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen en herziening

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen is goedgekeurd bij Ministerieel besluit van 6 maart 2002.

Het addendum provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen werd definitief vastgelegd door de provincieraad op 27 juni 2013.

In het Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen zijn de hoofddorpen, de meervoudige hoofddorpen en de woonkernen geselecteerd.

- Hoofddorpen

Aalbeke, Aarsele, Anzegem, Ardoorie, Avelgem, Bavikhove, Beernem, Beveren (aan-de-Leie), Boezinge, Dadizele, Dentergem, Desselgem, Eernegem, Elverdinge, Geluwe, Gistel, Gits, Houthulst, Ichtegem, Jabbeke, Koekelare, Kortemark,

Langemark, Lauwe, Ledegem, Leke, Lendeledede, Lichtervelde, Meulebeke, Moerkerke, Moorslede, Nieuwpoort, Ooigem, Oostnieuwkerke, Oostrozebeke, Oostvleteren, Oudenburg-Ettelgem, Pervijze, Pittem, Proven, Ruddervoorde, Ruiselede, Sint-Eloois-Winkel, Slijpe, Staden, Vichte, Vlamertinge, Wervik, Westkapelle, Wielsbeke, Wingene, Zonnebeke, Zwevezele.

- **Meervoudige hoofddorpen**

De fusiegemeenten Alveringem - Lo-Reninge en Heuvelland - Mesen.

- **Woonkernen**

Aartrijke, Adinkerke, Beauvoorde, Beerst, Bellegem, Beselare, Brielen, Bulskamp, Damme, De Haan, De Panne, Dikkebus, Dudzele, Geluveld, Handzame, Heestert, Hooglede, Hulste, Keiem, Klerken, Koksijde-Bad, Koksijde (dorp), Koolskamp, Krombeke, Lissewege, Middelkerke, Merkem, Moen, Moorsele, Nieuwpoort-Bad, Oedelem, Otegem, Oostduinkerke-Bad, Oostduinkerke (dorp), Passendale, Poelkapelle, Rekkem, Reningelst, Roesbrugge, Rollegem, Sint-Baafs-Vijve, Sint-Denijs, Sint-Idesbald, Slijpe Spiere, Veldegem, Voormezele, Wakken, Watou, Wenduine, Westende-Bad (incl. Westende-dorp en Lombardsijde), Westrozebeke, Woesten, Woumen, Zarren, Zillebeke, Zuienkerke.

- **Overige kernen in het buitengebied**

Beitem, Bovekerke, Egem, Esen, Hertsberge, Hollebeke, Houtem, Ingooigem, Kruseke, Leffinge, Moere, Nieuwenhove, Oekene, Oeselgem, Outryve, Rollegem-Kapelle, Sint-Joris, Sint-Katrien, Sint-Lodewijk, Snaaskerke, Tiegem, Vladslo, Westkerke-Roksem, Westvleteren, Wijnendale, Zandvoorde.

Bij deze herziening zijn een aantal wijzigingen met betrekking tot de wegcategorisering opgenomen. De **categorisering van de wegen** zoals opgenomen binnen de herziening van het ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen, is weergegeven op **Figuur B 1** in bijlage.

2.3 Mobiliteitsplan Vlaanderen

In het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen van 2001¹ zijn een aantal acties opgenomen om het carpoolen te stimuleren.

In eerste instantie is er nood aan carpoolparkings om het carpoolen verder te stimuleren. Carpoolen heeft immers een aantal voordelen:

- Daling van de Co2 uitstoot
- Vermindering van de congestie
- Verhogen van de verkeersveiligheid door de groei van het gemotoriseerd verkeer te beperken.

¹ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, juni 2001, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel

Hiernaast is in het Mobiliteitsplan Vlaanderen opgenomen dat het wenselijk is om de fietsaccommodatie naar de carpoolparkings te verbeteren om zo het fietsen naar deze carpoolparkings te bevorderen.

Het mobiliteitsplan Vlaanderen is momenteel in herziening.

2.4 Gemeentelijke Mobiliteitsplannen

De gemeentelijke Mobiliteitsplannen van de verschillende West-Vlaamse Gemeenten zijn geraadpleegd om de visies rond carpoolparkings binnen hun gemeente te verzamelen. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in **hoofdstuk 5.3**.

2.5 Juridische context

Hieronder wordt de vergunbaarheid van carpoolparkings besproken binnen de typevoorschriften van het gewestplan.

Parkings zijn slechts in een aantal typebestemmingen omschreven als een toegelaten activiteit. Dit betekent in se dat ze niet vergunbaar zijn binnen andere bestemmingen, tenzij anders bepaald in een lager plan. In het Vlaams Decreet Ruimtelijke Ordening is echter een **afwijkingmogelijkheid voorzien voor werken van algemeen belang met een beperkte ruimtelijke impact**.

Volgens artikel 4.4.7 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan er van de geldende voorschriften afgeweken worden voor handelingen van algemeen belang die een beperkte ruimtelijke impact hebben. Ze kunnen een beperkte ruimtelijke impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

In het uitvoeringsbesluit *'Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester'* is gespecificeerd welke handelingen dit zijn of kunnen zijn. Carpoolparkings zijn specifiek opgenomen in hoofdstuk III §2 1°c. Deze kunnen onder bepaalde voorwaarden als handelingen van algemeen belang beschouwd worden met een beperkte ruimtelijke impact.

Ze mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied tenzij die handelingen gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan het vergunningverlenende bestuursorgaan vaststellen dat de carpoolparkings, een ruimtelijk beperkte impact hebben. Dat bestuursorgaan beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en omvang van het project en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen. De concrete beoordeling wordt ten laatste uitgevoerd bij het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek van de vergunningsaanvraag.

Op basis van deze wetgeving komen we tot de conclusie dat er bestemmingen zijn waarbinnen de functie carpoolparking vlot vergunbaar is, er bestemmingen zijn waarbinnen deze vergunbaar zijn mits motivatie, en bestemmingen waarbinnen de functie carpoolparking misschien vergunbaar zijn mits motivatie.

Carpoolparkings zijn, afhankelijk van de specifieke typevoorschriften, vergunbaar binnen de bestemmingscategorieën:

- Woongebieden
- Infrastructuur
- Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen

Carpoolparkings zijn niet opgenomen of beschreven als toegelaten bestemming binnen volgende bestemmingscategorieën maar kunnen op basis van bovenstaande wetgeving vergund worden mits motivatie dat de carpoolparking slechts een beperkte ruimtelijke impact heeft:

- Bedrijventerreinen
- Agrarische gebieden
- Oppervlakedelfstoffen

Carpoolparkings zijn niet opgenomen of beschreven als toegelaten bestemming binnen volgende bestemmingscategorieën maar kunnen op basis van bovenstaande wetgeving vergund worden mits kan aangetoond worden dat de carpoolparkings gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied:

- Recreatiegebieden
- Bosgebieden
- Open ruimte / park
- Natuur
- Waterwinning
- Diverse overdrukken in het kader van het VEN
- Europese beschermingszones

Vrachtwagenparkeren is niet opgenomen in de lijst van handelingen van algemeen belang die een beperkte ruimtelijke impact kunnen hebben. Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan het vergunningverlenende bestuursorgaan vaststellen dat een handeling van algemeen belang die niet opgenomen is in de lijst van handeling van algemeen belang met beperkte ruimtelijke impact, toch een ruimtelijk beperkte impact heeft. Het vergunningverlenend bestuursorgaan oordeelt hierover na een projectvergadering. Hiervoor kan toepassing worden gemaakt van artikel 3 §3 van het besluit. Deze handelingen mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied tenzij deze handelingen gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

3. VISIE CARPOOLPARKINGS

Door het uitbouwen van carpoolparkings wensen we 2 doelstellingen te bereiken:

- Promotie van carpoolen als modus in de woon-werk verplaatsing om zo het aantal auto-kilometers te beperken en de lokale luchtkwaliteit te verbeteren
- Verhogen van de verkeersveiligheid aan op- en afritten, door een verkeersveilige oplossing voor het wildparkeren aan te bieden

Een **actief beleid rond carpoolpleinen** is zinvol. Er is een latente vraag die kan worden geactiveerd door nieuwe capaciteit te realiseren². Het stimuleren van carpoolen is één van de instrumenten om de doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren. Deze maatregel richt zich immers vooral op het woon-werkverkeer en heeft dus een positieve invloed op de verkeersafwikkeling in de spits. Bovendien leggen carpoolers gemiddeld meer kilometers in het woon-werkverkeer af dan niet carpoolers.

Carpoolparkings zijn bedoeld als verzamelpunt voor reizigers die vanaf dat punt de reis collectief per auto verder zetten. In tweede instantie kunnen carpoolparkings ook ingezet worden als stopplaats voor snelbussen³. De reis naar de carpoolparking kan zowel te voet, met de fiets, het openbaar vervoer als de wagen gebeuren.

Gecombineerd gebruik van carpoolparkings met parkeren voor een andere functie kan in dit opzicht dat dit medegebruik het eigenlijke gebruik van de carpoolparking niet hindert en geen impact heeft op de vooropgestelde capaciteit van de carpoolparking. Voornamelijk functies die op andere tijdstippen gebruik maken van de parking dan de carpoolers komen in aanmerking voor medegebruik.

Volgende combinaties zijn mogelijk:

- **Vrachtwagenparkeren.** Vrachtwagens worden voornamelijk 's nachts en in het weekend geparkeerd. Afhankelijk van de locatie en de beschikbare ruimte kunnen afzonderlijke parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien worden. Indien vrachtwagenparkeren niet wenselijk is, en dit het eigenlijke gebruik van de parking als carpoolparking in gedrang brengt, kan een hoogtebeperking ingesteld worden. Deze vrachtwagenparkings richten zich op de lokale vrachtwagenchauffeur en niet op transitverkeer.

² Bron: Carpoolpleinen, van beleid tot uitvoering, CROW-publicatie 254, september 2007

³ In West-Vlaanderen rijden er geen snelbussen die gebruik maken van het hoofdwegennet. Rekening houdend met de overdraagbaarheid van de methodiek naar de andere provincies is dit toch als gewenst gebruik opgenomen.

- **Combinatie met P&R.** Hiermee wordt P&R bedoeld in relatie tot een snelbus⁴. Die zorgt voor een regionale verbinding. P&R in functie van een binnenstad⁵ is niet gewenst in combinatie met carpoolparkings, behalve als er voldoende ruimte beschikbaar is en dit het eigenlijke gebruik van de carpoolparking niet in gedrang brengt. Het is echter moeilijker om tegen deze ongewenste combinatie maatregelen te nemen.
- **Startpunt recreatieve fietsroutes.** Dit is een functie die voornamelijk tijdens het weekend, op feestdagen en tijdens de vakantieperiode een hoog gebruik kent. De parkeerbehoefte van deze functie is dus complementair met deze van carpoolen.
- **In relatie tot andere functies:** sportclub. Het medegebruik in relatie tot sportclubs is sterk afhankelijk van het type sportclub. De parking van een voetbalclub vormt, omwille van de werking ervan, een betere combinatie met een carpoolparking dan bijvoorbeeld een zwembad.

⁴ In West-Vlaanderen rijden er geen snelbussen die gebruik maken van het hoofdwegennet. Rekening houdend met de overdraagbaarheid van de methodiek naar de andere provincies is dit toch als gewenst gebruik opgenomen.

⁵ Met P&R naar de binnenstad worden parkeerders bedoeld die hun wagen aan de rand van de stad achterlaat om de laatste (eerder beperkte) afstand van hun trip verder te zetten met het openbaar vervoer om zo parkeerproblemen en mogelijke congestie in de binnen stad te vermijden. Carpoolparking zijn eerder bedoeld voor personen die het grootste deel van hen trip gezamenlijk afleggen, al dan niet met collectief vervoer.

4. SUCCESFACTOREN CARPOOLPARKINGS

4.1 Algemeen

De succesfactoren van carpoolparkings zijn in hoofdzaak geput uit de CROW publicatie 254 'Carpoolpleinen, van beleid tot uitvoering'⁶ en de studie Carpoolparkings Vlaanderen⁷. Het is immers niet de bedoeling van deze studie om bestaand studiewerk over te doen.

Algemeen kan het volgende gesteld worden:

- Carpoolpleinen hebben vooral een functie in de schakel binnen woon-werkverplaatsingen over een relatief langere afstand
- De overstap via een carpoolplein mag nauwelijks effect hebben op de totale duur van de rit
- Meer dan een kwart van de carpoolpassagiers beschikt niet over een rijbewijs of auto. Om een carpoolparking voor deze doelgroep interessant te maken, moet deze op loop- of fietsafstand van de woning liggen, beschikken over goede fietsstallingen en/of goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer

4.2 Locatie en herkenbaarheid

Carpoolers zijn het meest gebaat bij een **dicht netwerk van (kleinere) carpoolparkings**, waardoor er altijd een voor hem gunstige parking voor handen is. Bij het bepalen van geschikte carpoollocaties, dienen steeds de bestaande carpoolparkings in rekening genomen te worden. Het realiseren van een nieuwe carpoolparking kan immers een effect hebben op het gebruik van een bestaande carpoolparking.

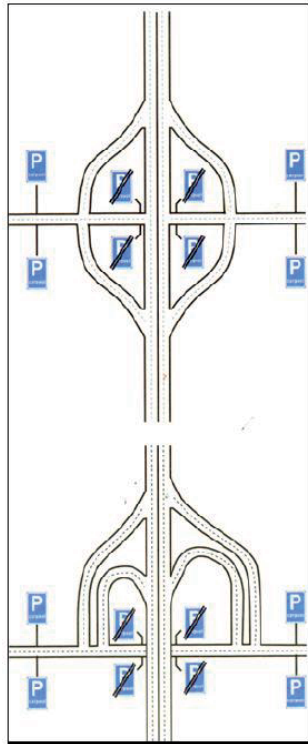
Carpoolers geven vaak zelf al aan welke locatie voor hen aangewezen is om te carpoolen door '**wild te parkeren**'. Locaties waar structureel meer dan **15 wagens** geparkeerd staan, zijn potentiële carpoolparkings. Hiernaast zijn een aantal andere aspecten van belang:

- Dicht bij het hinterland
- Ver van een belangrijke attractiepool: significante **ritlengte**. Gemiddeld leggen carpoolers een afstand van meer dan **30 kilometer per dag** af.
- Veel gebruikt traject: passerende verkeersstroom in woon-werkrelaties
- Niet in **concurrentie met een andere carpoolparking**

De locatie moet vanuit het herkomstgebied **gemakkelijk bereikbaar** zijn zonder omrijfactor. Carpoolparkings dienen zodanig gesitueerd te worden zodat zij rechtstreeks kunnen aansluiten op het onderliggend wegennet. Het aanleggen van carpoolparkings tussen de snelweg en de op- en afritten wordt om deze reden afgeraden, alsook om reden dat de ruimte vaak te beperkt is.

⁶ Carpoolpleinen, van beleid tot uitvoering, CROW, publicatie 254, september 2007

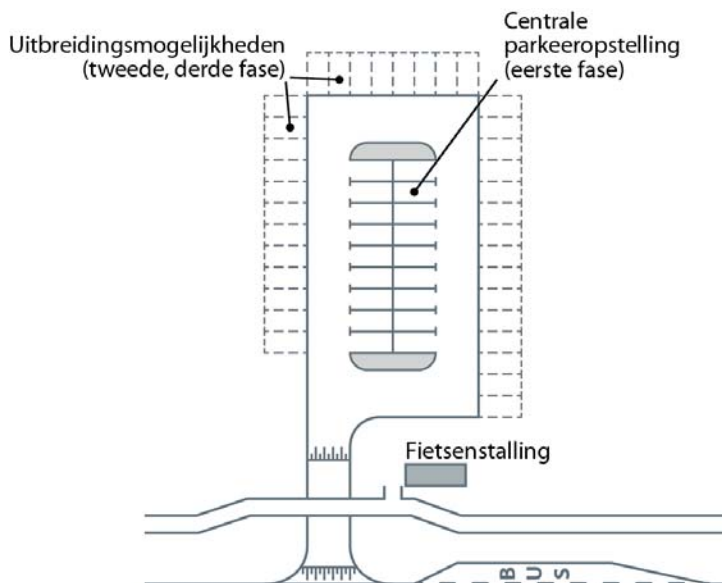
⁷ Carpoolparkings Vlaanderen, Mint NV en Omgeving cvba, maart 2009, i.o. Vlaams Gewest, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid



Figuur 4: voorkeurspositie carpoolparking

Er dient steeds voldoende ruimte beschikbaar te zijn om zowel aan de huidige als de toekomstige vraag te voldoen. Minimaal dienen er **15 parkeerplaatsen** voorzien te worden. Bij een aansluiting van het hoofdwegennet, wordt het streeftal van minimaal 30 parkeerplaatsen vooropgesteld, met mogelijkheid tot uitbreiding naar 50 parkeerplaatsen.

Na verloop van tijd kan het noodzakelijk zijn om de capaciteit van de carpoolparking uit te breiden. Locaties waar **uitbreidingsmogelijkheden** zijn, genieten dus de voorkeur ten opzicht van locaties waar geen uitbreidingsmogelijkheden zijn



Figuur 5: vormgeving carpoolparkings

In kader van de **sociale veiligheid** op een carpoolparking is sociaal toezicht en goede zichtlijnen bevorderlijk voor het veiligheidsgevoel.

Naast de belangrijkste aspecten die hierboven reeds voornoemd zijn, zijn er ook een aantal aanvullende aspecten van belang voor de selectie van de meeste geschikte locatie:

- **Landschappelijke inpassing:** een goede inpassing van de carpoolparking in zijn omgeving is wenselijk. De aanleg van een carpoolparking mag niet in strijd zijn met belangrijke landschappelijke of natuurwaarden. Daarnaast mag de aanleg geen conflict opleveren met de overige ruimtelijke functies in de directe omgeving. Bij voorkeur ligt de carpoolparking niet in open gebied of in of tegen een natuurgebied.
- **Bodemverontreiniging:** er moet worden vastgesteld of de beoogde locatie op bodemverontreiniging moet worden onderzocht. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van waterwin- en bodembeschermingsgebieden.
- **Planologische context:** locaties waarvoor geen of slechts een beperkte, planologische procedure moet worden gevolgd, verdienen de voorkeur. Indien er sprake is van een mogelijke toekomstige uitbreiding, is het verstandig hiermee vanaf het begin rekening te houden, zodat procedures maar eenmaal hoeven te worden doorlopen.
- **Eigendomssituatie:** bij locatiekeuze dient rekening gehouden te worden met de eigendomssituatie van de benodigde gronden.

4.3 Inrichtingseisen

Een carpoolparking dient te beschikken over een aantal minimale voorzieningen om een basis comfort voor de reizigers te bieden.

Onderstaande voorzieningen dienen absoluut aanwezig te zijn:

- **Voldoende capaciteit, zodat men steeds plaats heeft**
 - o Er dient steeds voldoende ruimte beschikbaar te zijn om zowel aan de huidige als de toekomstige vraag te voldoen. Minimaal dienen er **15 parkeerplaatsen** voorzien te worden. Bij een aansluiting van het hoofdwegennet, wordt het streeftal van minimaal 30 parkeerplaatsen vooropgesteld, met mogelijkheid tot uitbreiding naar 50 parkeerplaatsen.
 - o Bij een gecombineerd gebruik van carpoolparkings met vrachtwagenparkeren, dient ook voor deze laatste doelgroep voldoende capaciteit aanwezig te zijn. Als dit niet het geval is, kan dit leiden tot oneigenlijk gebruik van de carpoolcapaciteit.
- **Een goede verharding en parkeervakindeling.**
 - o Een carpoolparking bestaat uit een vlakke verharding die van voldoende kwaliteit is. De afwatering is van belang, zodat er geen plassen ontstaan.
 - o De parkeervakindeling wordt zo vormgegeven dat het voor de reiziger duidelijk is waar hij zijn auto kan parkeren. Verder mag het in- en uitrijden geen problemen geven. Om dit te bereiken worden parkeervakken met een markering aangegeven. Haaks parkeren geniet de voorkeur.
 - o De parking is zo ingedeeld dat het gemotoriseerd verkeer kan rondrijden. Dit maakt niet allen het in – en uitrijden gemakkelijker, dit is ook van belang bij het eventueel gebruik van de carpoolparking door bussen of vrachtwagens.

- **Goede bereikbaarheid en toegankelijkheid**
 - o De aansluiting van de carpoolparking op de openbare weg is bepalend voor de goede bereikbaarheid
 - o Essentieel voor het gebruik van de carpoolparking is een goede bewegwijzering.
- **Sociale veiligheid**
 - o Carpoolpleinen zijn bij voorkeur open, overzichtelijke en goed verlicht
 - o Het overzicht mag niet belemmerd worden door beplanting op en rondom de carpoolparking. Voor de hoogte van de beplanting wordt een richtlijn van 50 cm aangehouden. Bomen kunnen worden toegepast zolang het zicht vanop de weg op de geparkeerde wagens behouden blijft.
- **Aanwezigheid van fietsvoorzieningen**
 - o Het wordt aanbevolen om **minimaal 10 fietsstallingen** te voorzien om carpoollocaties die goed bereikbaar zijn met de fiets. De voorkeur gaat uit naar een overdekte fietsstalling met diefstalveilige fietsklemmen. De fietsstallingen moeten zodanig ingeplant zijn dat ze zichtbaar zijn vanaf de openbare weg.
- **Afvalbakken die regelmatig worden geleegd**

Aan de minimale voorzieningen kunnen een aantal **aanvullende voorzieningen** worden toegevoegd om de aantrekkelijkheid van de carpoolparking en het comfort van de gebruiker verder te vergroten. Volgende aanvullende voorzieningen kunnen aangebracht worden:

- Toezicht
- Wachtgelegenheid
- Informatieborden
- Openbaar vervoerhalte
- Strooikist
- Hoogtebegrenzer
- Toilet

Naast de inrichting van de carpoolparking is **goed beheer en onderhoud** zeker zo belangrijk om het gebruik te bevorderen. Naast het periodiek beheer (leggen van afvalbakken, snoeien van struiken, vege van bestrating) is een jaarlijkse inspectie van de carpoolparkings op onderstaande punten gewenst:

- Kwaliteit van de verharding
- Aanwezigheid zwerfvuil
- Staat van afvalbakken
- Aanwezigheid van uitwerpselen van mensen of dieren
- Aanwezigheid van plak – kladvandalisme
- Onkruid
- Staat van straat- en wegmeubilair
- Staat van de informatiedragers en actualiteit van de informatie
- Staat van de fietsstallingen
- Staat van de verlichting

Opmerking⁸

Sommige carpoolparkings voldoen wel aan de eisen die de gebruikers van carpoolparkings stellen, maar worden toch niet goed gebruikt. Andere carpoolparkings voldoen dan weer niet aan de eisen, maar worden toch goed gebruikt.

⁸ Opmerking van de studie Carpoolparkings Vlaanderen, maart 2009, MINT

5. RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK

5.1 Bestaande carpoolparkings

Voor het aanbod aan huidige carpoolparkings is vertrokken van het overzicht dat overgemaakt is door AWW. Van deze bestaande carpoolparkings is het gebruik vanaf 2006 in beeld gebracht door AWW. De bezetting van de carpoolparkings tussen 2006 en heden is weergegeven op **Tabel 1**.

Op **Figuur B 2** is een overzicht van de bestaande carpoolparkings en hun bezetting opgenomen.

In totaal zijn er **1224 carpoolparkeerplaatsen** aanwezig in West-Vlaanderen. Het aanbod is sinds 2010 sterk gestegen. Tot 2010 waren er 620 carpoolparkeerplaatsen aanwezig. De bezetting in het voorjaar 2013 bedroeg 436 wagens. Sinds 2006 is er een stijging van het gebruik waar te nemen van 310 wagens naar 468 wagens in 2012.

nr	gemeente	locatie	benaming	type	capaciteit	Gemiddelde bezetting	2006	2007	2008	2009	2009	2010	2010	2011	2012	2012	2013	2013
					pw	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1	Beernem	N370 (kmp 3.020) / A10 (E40) - uitrit 10	Beernem	c	43	25	57	37	86	32	74	31	72	32	35	32	84	84
2	Brugge	N31 / N32	St. Michiels	c	70	29	42	26	37	17	24	20	29	14	18	14	20	26
3	Deerlijk	N36e - E17 uitrit 4	Deerlijk	n	50									14	28	41	82	26
4	Izegem	N382c	Izegem	c	20									12	58	21	104	70
5	Jabbeke	N367 (kmp 7.700) / A10 (E40) - uitrit 6	Jabbeke-Oost	c	29	13	46	15	52	20	69	23	79	19	66	15	51	43
6	Jabbeke	N377 / A10 (E40) - oprit 6	Jabbeke-West	c	20	15	76	14	70	7	35	15	75	16	79	17	85	83
7	Koksijde	N34, Groenendijk	Koksijde	c	-													
8	Kortrijk	N8 / A14 (E17) - uitrit 3	Kortrijk-Oost	c	84	52	62	72	86	49	58	81	96	76	78	92	82	97
9	Kortrijk	N223b ter hoogte van E17	Kortrijk	c	445							0	0		1	0	0	0
10	Lichtenvelde	N357 / A17 (E403) - uitrit 9	Lichtenvelde	c	88	49	56	45	51	46	52	46	52	48	54	61	45	51
11	Nieuwpoort	N355 / A18 (E40) - uitrit 3	Nieuwpoort	c	-										7			
12	Oostende	Kasteelstraat / A10 - uitrit 5	Zandvoorde	c	19	8	42	10	53	11	58	7	37	6	30	7	38	12
13	Oostkamp	N50g / A10 (E40) - uitrit 9	Oostkamp	c	100	10	10	12	12	25	25			34	34	37	41	41
14	Oostkamp	Afrit 9 E40	(Oostkamp)	n	-													
15	Torhout	R34 ter hoogte van rotonde Keiwegstraat	Torhout	c	22													
16	Veurne	leperssteenweg / N8 (kmp 145,450) / A18 (E40) - uitrit 1a	Veurne	c	40	6	15	7	18			9	23	6	16	7	16	5
17	Veurne	N39	Veurne	n														0
18	Waregem	N382 / A14 (E17) - uitrit 5	Waregem	c	57	27	47	52	91	46	81	56	98	57	100	54	94	44
19	Zedelgem	N397 / A10 (E40) - uitrit 7	Loppem	c	70	76	108	74	106	78	111	50	71	53	76	67	95	63
20	Menen	A19 afrit 2	Menen		49													89
21	Oudenburg	A10 afrit 5b	Oudenburg		18													

Tabel 1: aanbod en bezetting bestaande carpoolparking West-Vlaanderen

Op een aantal locaties wordt een hoge bezetting waargenomen. Carpoolparkings waarvan de bezetting hoger ligt dan 80%, zijn locaties waar het wenselijk is om de noodzaak aan uitbreiding van de carpoolparking te bekijken.

Het gaat om volgende locaties:

- Beernem (nr. 1).
- Loppem (nr. 19).
- Jabbeke-West (nr. 6)
- Izegem (nr. 4)
- Waregem (nr. 18)
- Deerlijk (nr. 3)
- Kortrijk-Oost (nr. 8)

Op al deze locaties zijn ook wildparkeerders vastgesteld. Wildparkeren ter hoogte van bestaande carpoolparkings kan verschillende redenen hebben: een hoog gebruik, moeilijke bereikbaarheid van de bestaande parking,...

Op een aantal carpoolparkings is de bezetting dan weer uiterst laag. De minimum drempel van 15 wagens per parking wordt niet behaald. Het gaat om volgende locaties:

- Kortrijk (nr. 9); Hier is een aanbod van 445 parkeerplaatsen aanwezig. De bezetting is echter nihil. Vanuit de stuurgroep is echter aangegeven dat deze parking niet als carpoolparking beschouwd mag worden. De parking wordt gebruikt in functie van de expo en als P&R naar de binnenstad. Er geldt ook een regime van betalend parkeren⁹.
- Nieuwpoort (nr 11). De maximale waargenomen bezetting bedraagt 7 wagens.
- Zandvoorde (nr. 12). De capaciteit van de parking bedraagt 19 parkeerplaatsen. De maximaal waargenomen bezetting bedraagt 12 wagens.
- Torhout (nr.15). De capaciteit van de parking bedraagt 22 parkeerplaatsen. De maximaal waargenomen bezetting bedraagt 13 parkeerplaatsen. De parking is slechts 3 jaar in gebruik. Een verdere stijging van het gebruik is mogelijks nog te verwachten.
- Veurne (nr. 16). De carpoolparking te Veurne heeft een capaciteit van 40 parkeerplaatsen. De maximaal waargenomen bezetting bedraagt 9 wagens. Het gebruik is de laatste jaren nog verder afgenomen.

Recent zijn er 2 bijkomende carpoolparkings aangelegd. Van deze carpoolparkings is de bezetting nog niet in beeld gebracht. Het gaat om volgende carpoolparkings:

- Menen (49 parkeerplaatsen)
- Oudenburg (18 parkeerplaatsen)

Evolutie in de bezetting

Wat opvalt in het bezettingsonderzoek is een terugval van het gebruik van de carpoolparkings waar een aantal jaren een hoge bezetting heeft plaatsgevonden. Dit kan

⁹ Ter hoogte van de carpoolparking zijn ook wildparkeerders waargenomen. Vermoed wordt dat deze wildparkeerders zijn vastgesteld op een beursdag.

mogelijks het gevolg zijn van de hoge bezetting. Het vinden van een parkeerplaats op de carpoolparking is immers een van de eisen die uit de literatuur naar voor komt.

Een te hoge parkeerdruk kan het carpoolen ontmoedigen en het gebruik van een carpoolparking dus doen afnemen.

5.2 Wildparkeren

Door AWW zijn de wildparkeerders aan de verschillende op- en afritten geïnventariseerd. Deze locatie waar wildparkeren voorkomt, zijn zeker locaties die verder onderzocht dienen te worden als mogelijke te officialiseren carpoolparkings. Het huidige wildparkeren wijst immers op aanwezige potentie.

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de locaties waar momenteel wild geparkeerd wordt en het aantal voertuigen dat er werd vastgesteld. Aan sommige complexen wordt er op meerdere locaties wildgeparkeerd. Dit is telkens aangegeven in de tabel. Op **Figuur B 3** in bijlage zijn de locaties en het aantal wildparkeerders weergegeven.

nr.	complex	aantal locaties	aantal			bemerking
			mei/12	juli/aug 12	sep/12	
1	A10 - 4 Oostende	1	22	20	15	
2	A10 - 5 Zandvoorde	1	2	4	0	ten noorden van A10
3	A10 - 6 Jabbeke -De Haan	totaal	15	21	18	
		1	5	7	18	
		2	2	14	0	
		3	8	0	0	carpool in de buurt
4	A10 - 7 Loppem	1	19	0	0	carpool parking in de buurt
5	A10 - 10 Beernem	1	10	0	6	carpoolparking vlakbij
6	A14 - 1 Moeskroen	totaal	13	25	20	
		1	13	0	0	
		2	0	25	20	
7	A14 - 2 Hoog-Kortrijk	totaal	43	0	0	
		1	3	0	0	
		2	40	0	0	
8	A14 - 4 Deerlijk	1	5	3	4	
9	A14 - 5 Wevelgem	1	43	26	34	gewone parking
10	A17 - 6 Roeselare-Rumbeke	1	4	11	8	
11	A17 - 7 Roeselare - Izegem	1	0	0	5	
12	A17 - 8 Roeselare - Beveren	1	10	10	2	
13	A17 - 9 Lichtervelde	1	0	0	4	
14	A17 - 11 Ruddervoorde	totaal	26	20	29	
		1	7	7	14	
		2	19	13	15	gewone parking
15	A18 - 2 Oostduinkerke	1	4	1	0	
16	A18 - 4 Middelkerke	1	6	5	0	nieuwe parking of carpool?
17	A18 - 5 Gistel	totaal	30	0	17	
		1	25	0	17	
		2	5	0	0	
18	A19 - 2 Menen	1	18	0	0	carpoolparking aangelegd
19	A19 - 3 Zonnebeke-Beselare	totaal	28	22	29	
		1	15	8	14	
		2	13	14	15	
20	A19 - 4 Ieper-Centrum	1	0	2	6	
21	A19 - 5 Ieper-Noord	totaal	18	3	5	
		1	13	3	3	gewone parking
		2	5	0	2	
totaal wildparkeerders			316	173	202	

Tabel 2: overzicht wildparkeerders per locatie (inventaris AWW 2012)

Bij een eerste analyse van de wildparkeerlocaties, stellen we vast dat deze soms in de onmiddellijke omgeving van een bestaande carpoolparking gelegen zijn. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn:

- Een hoge bezetting van de bestaande carpoolparking. Dit is onder andere het geval in Beernem, Loppem, Jabbeke – West, Izegem, Waregem en Deerlijk
- Bereikbaarheid van de bestaande carpoolparking. Dit kan mogelijks de oorzaak zijn bij de carpoolparking Zandvoorde, Lichtervelde
- De wildparkeerders nabij de carpoolparking te Kortrijk zijn vermoedelijk het gevolg van een beurs in de expo.

Volgens de richtlijnen komen locaties waar meer dan 15 wagens wildparkeerders in aanmerking voor de aanleg carpoolparkings. Onderstaande locaties voldoen aan deze richtlijn:

- Gistel (nr. 17)
- Oostende (nr. 1)
- Jabbeke – De Haan (nr. 3)
- Ruddervoorde (nr. 14)
- Zonnebeke – Beselare (nr. 19)
- De Lar (nr. 6)

5.3 Vragen gemeentebesturen

Op basis van de visies opgenomen in de gemeentelijk mobiliteitsplannen zijn door de mobiliteitsbegeleiders van West-Vlaanderen de vragen vanuit de gemeentebesturen geïnventariseerd. In onderstaand hoofdstuk zijn de vragen vanuit de gemeenten weergegeven.

Beernem heeft in zijn beleidsplan opgenomen dat ze de bestaande carpoolparking wensen op te waarderen door de sociale veiligheid en de aantrekkelijkheid te verhogen.

De gemeente **Oostkamp** is vragende partij voor een carpoolparking langs de N50g Kapellestraat. De plannen voor de parking zijn reeds opgemaakt. Aan afrit 11 van de A17 zijn reeds een aantal parkeerplaatsen aanwezig die goed gebruikt worden door carpoolers, een uitbreiding van deze plaatsen is naar de toekomst toe wenselijk.

De gevraagde parking vanuit **Deerlijk** is reeds gerealiseerd, namelijk een carpoolparking nabij het op- en afrittencomplex op de E17 langs de Vichtsesteenweg aansluitend op het kruispunt met de N36.

In het mobiliteitsplan van **Hooglede** is opgenomen dat er gezocht zal worden naar mogelijkheden voor de aanleg van carpoolparkings in Hooglede, ter hoogte van Sleihage (kruispunt N36 – N313) en ter hoogte van het kruispunt R32 – N32. Voor deze laatste locatie wordt gedacht aan een restzone van het bedrijventerrein Wijnendale, in de hoek tussen R32 en N32.

De gemeenten **Ichtegem** wenst een carpoolparking ter hoogte van het kruispunt van de N33 met de N306 te Eernegem.

De gemeente **Izegem** heeft in haar mobiliteitsplan als actie opgenomen dat er bekeken moet worden of het mogelijk is om de bestaande carpoolparking langs het kanaal onder de brug van de E403 uit te breiden. Rekening houdend met de bezetting van de bestaande carpoolparking die is vastgesteld door AWW en het aantal wildparkeerders in de omgeving, is een uitbreiding van deze parking inderdaad wenselijk.



Foto 1: carpoolparking Izegem (A17 – afrit 7)

In het eerste generatie mobiliteitsplan van **Menen** was de wens voor de realisatie van een carpoolparking opgenomen. Tijdens de opmaak van het tweede generatie mobiliteitsplan was de Vlaamse Overheid reeds gestart met de opmaak van het ontwerp voor een carpoolparking ter hoogte van het afrittencomplex 2 van de A19. Deze locatie is dan ook opgenomen in het tweede generatie mobiliteitsplan. De carpoolparking is gerealiseerd in april 2012. Er is een aanbod van 49 parkeerplaatsen voorzien. Uit de bezetting van de wildparkeerlocaties blijkt dan ook dat er in juli/augustus en september 2012 geen wildparkeerders meer aanwezig waren.

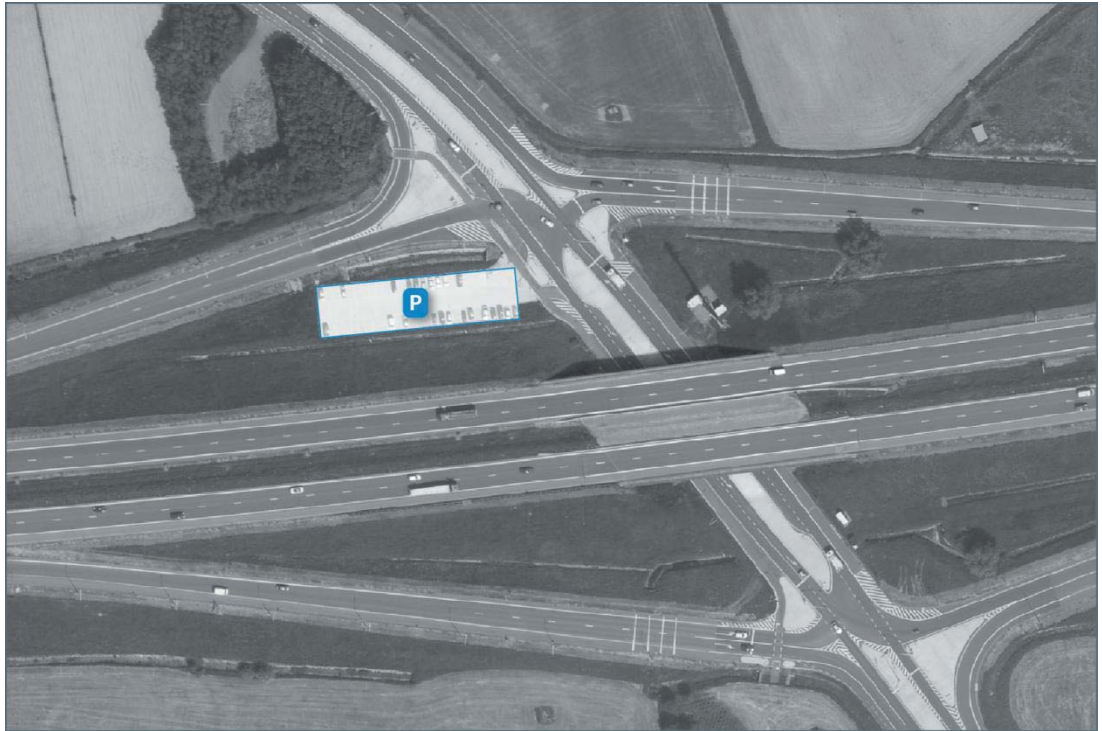


Foto 2: luchtfoto carpoolparking Menen (A19 – afrit 2)

De gemeente **Oudenburg** wenst een carpoolparking ter hoogte van de afrit 5b van de A10. Deze carpoolparking is reeds gerealiseerd in 2007 bij realisatie van de op- en afrit Oudenburg. De capaciteit van de parking bedraagt 18 parkeerplaatsen.

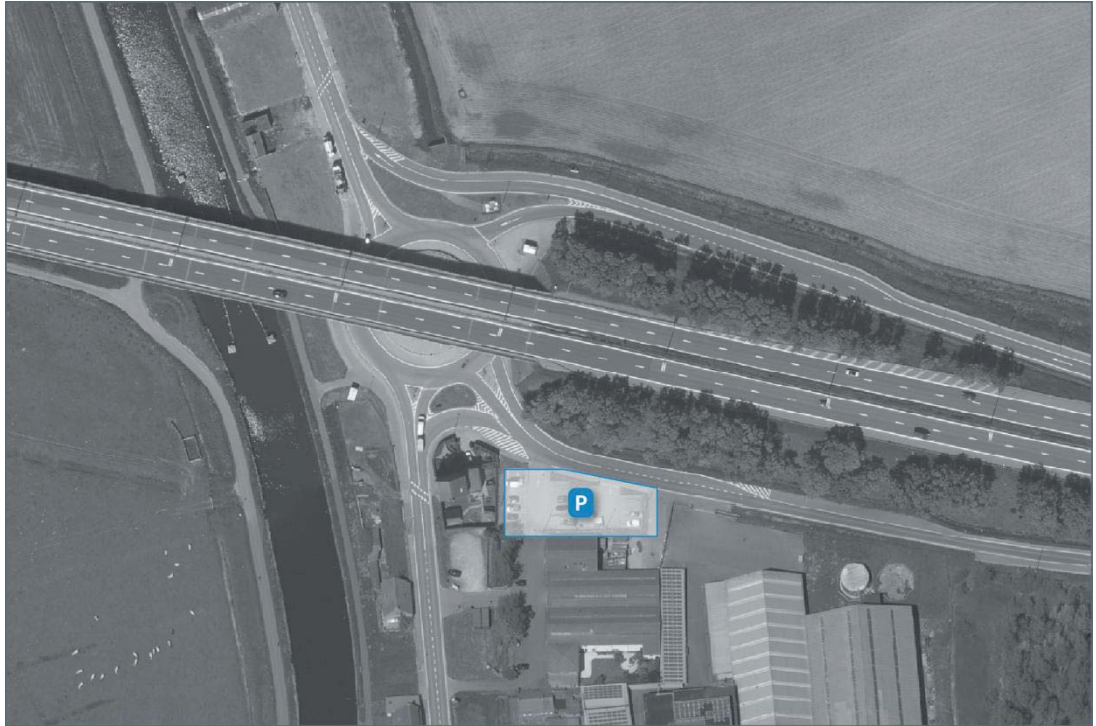


Foto 3: Carpoolparking Oudenburg (A10 - afrit 5b)

De gemeente **Roeselare** wenst carpoolparkings aan te leggen aan de verschillende op- en afritten met de A17. Hiernaast voorziet de gemeente in de aanleg van P&R locaties op volgende locaties:

- Parking van de Hallen
- Omgeving afrit Rumbeke
- Omgeving afrit Beveren

In het mobiliteitsplan wordt aangegeven dat deze P&R-parkings eveneens gebruikt kunnen worden als carpoolparkings.

De gemeente **Waregem** heeft in haar beleidsplan de wens voor een carpool- en vrachtwagenparking ter hoogte van afrit 5 van de E17 opgenomen. Deze carpoolparking is reeds enkele jaren geleden gerealiseerd en wordt goed gebruikt.



Foto 4: carpoolparking Waregem (A14 – afrit 5)

De gemeente **Wevelgem** heeft in haar mobiliteitsplan 3 zoekzones voor carpoolparkings geselecteerd:

- Ter hoogte van de Kortrijkstraat N8 nabij het op- en afrittencomplex 'Wevelgem' van de E40/A17
- Gullegemstraat nabij het op- en afrittencomplex 'Wevelgem-Gullegem' van de A19
- Rijksweg N343 nabij het op- en afrittencomplex 'Wevelgem-Gullegem' van de A19

De gemeente **Zonnebeke** wenst eveneens een locatie af te bakenen voor carpoolers. De gemeente geeft de voorkeur aan een locatie waar de carpoolparking kan gecombineerd worden met een parking voor vrachtwagens. Zo kan er voldoende aandacht gaan naar ruimtelijke inkleding van de site, beveiliging van de site en de lading, faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs,... Als mogelijke locatie wordt de omgeving van de op- en afrit 3 van de A19 naar voor geschoven.

	Gemeente	Locatie	Bemerking
A.	Beernem	Bestaande opwaarderen	Uitbreiding bestaande
B.	Oostkamp	Afrit 9 van de E40/A10 Afrit 11 van de A17/E403	Plannen reeds opgemaakt Aantal plaatsen aanwezig, geen officiële carpoolparking
C.	Deerlijk	E17 – N36	Reeds gerealiseerd
D.	Hooglede	N36 – N313 R32 - N32	
E.	Eernegem	N33 – N306	
F.	Izegem	Langs het kanaal, onder de brug van de E403	Uitbreiding bestaande: hoog gebruik + wildparkeren
G.	Menen	Afrit 2 A19	Reeds gerealiseerd 49 pp
H.	Oudenburg	A10 afrit 5b – N358	Gerealiseerd
I.	Roeselare	Verschillende op- en afritten A17	Bestaande carpoolparking Izegem Rumbeke en Beveren zijn locaties met wildparkeerders
J.	Waregem	Ter hoogte van afrit 5 van de E17	Bestaande carpoolparking, hoog gebruik
K.	Wevelgem	Ter hoogte van de Kortrijkstraat N8 nabij het op- en afrittencomplex 'Wevelgem' van de E40/A17 Ter hoogte van de Gullegemstraat nabij het op- en afrittencomplex 'Wevelgem-Gullegem' van de A19 Ter hoogte van de Rijksweg N343 nabij het op- en afrittencomplex 'Wevelgem-Gullegem' van de A19	Wordt momenteel wildgeparkeerd
L.	Zonnebeke	Ter hoogte van afrit 3 van de A19	Wordt momenteel wildgeparkeerd

Tabel 3: overzicht locaties vragen van de gemeenten

Op **Figuur B 4** in bijlage zijn de vragen van de gemeente weergegeven.

5.4 Knooppunten wegstructuur

5.4.1 Potentiële knooppunten op basis van de categorisering

Uit de studie Carpoolparkings Vlaanderen¹⁰ is duidelijk naar voor gekomen dat mogelijke passerende verkeersstromen, in bijzonder de belangrijkste woon-werkrelaties, een belangrijk aspect is voor het succes van een carpoolparking.

De belangrijkste verkeersstromen bevinden zich natuurlijk op het hoofdwegennet, de primaire en secundaire wegen. Belangrijke kruispunten tussen deze wegen zijn dus potentiële locaties voor carpoolparkings.

Volgende kruispunten zijn als potentiële knooppunten in beeld gebracht:

- Kruispunten van het hoofdwegennet met primaire en secundaire wegen
- Kruispunten tussen primaire en secundaire wegen
- Kruispunten tussen secundaire wegen

Voor de selectie van de knooppunten in de wegstructuur is er rekening gehouden met de wegencategorisering zoals opgenomen in het addendum van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen¹¹.

De categorisering van de wegen zoals opgenomen in het addendum van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is weergegeven op **Figuur B 1**.

Hiernaast is er eveneens rekening gehouden met geplande infrastructuur zoals de A11, waardoor nieuwe knooppunten ontstaan.

5.4.2 Selectie van de knooppunten

Bij de selectie van de knooppunten is er rekening gehouden met de bestaande carpoolparkings en de locaties waar momenteel wildgeparkeerd wordt. Deze locaties zijn niet apart opgenomen in het overzicht van de knooppunten. Enkel de locaties die tot hertoe nog niet naar voor zijn gekomen in de analyse, zijn als knooppunten opgenomen.

In onderstaande tabel is een overzicht van de knooppunten weergegeven. Op **Figuur B 4** in bijlage zijn de potentieel op te nemen knooppunten weergegeven.

¹⁰ Carpoolparkings Vlaanderen, maart 2009, Mint nv, i.o. Vlaams Gewest, MOW/BMV

¹¹ Definitief vastgesteld op 27 juni 2013

Gemeente	Omschrijving knooppunt
Adinkerke	Knooppunt hoofdweg (A18) en secundaire II (N34)
Diksmuide	Knooppunt primaire II (N369) en secundaire I (N35)
Brugge	Knooppunt primaire I (N31) en secundaire II Knooppunt primaire I (N31) en primaire II (N9) Knooppunt primaire I (N31) en primaire II (N371) Knooppunt hoofdweg (A11) en primaire I (N31)
Westkapelle	Knooppunt hoofdweg (A11) en hoofdweg (E34)
Torhout	Knooppunt hoofdweg (E403) en primaire II (R34)
Tielt	Knooppunt primaire II (N37) en secundaire II (N327)
Ieper	Knooppunt tussen een primaire II (N38) en secundaire I (N8) Knooppunt tussen een primaire II (N38) en secundaire I (N369)
Poperinge	Knooppunt tussen een primaire II (N38) en secundaire II (N321) Knooppunt tussen een primaire II (N38) en secundaire II (N308)
Wervik	Knooppunt primair II (A19) en primaire II (N58)

Tabel 4: overzicht knooppunten zonder bestaande carpoolparking, wildparkeerders of vraag vanuit een gemeente

6. LONGLIST

6.1 Weerhouden locaties

In overleg met de stuurgroep is de longlist samengesteld. De basis voor de longlist zijn de in hoofdstuk 5 geïnventariseerde locaties. In dit hoofdstuk wordt aangegeven waarom bepaalde locaties uit hoofdstuk 5 al dan niet weerhouden zijn in de longlist.

6.1.1 Weerhouden bestaande carpoolparkings

Niet alle huidige carpoolparkings worden effectief als carpoolparking gebruikt. De locaties die wel als carpoolparking in de inventaris zijn opgenomen, maar niet als carpoolparking gebruikt worden, zijn niet opgenomen in de longlist.

De **carpoolparking Kortrijk** te Kortrijk is een betalende parking die gebruikt wordt in functie van de Expo. De waargenomen bezetting van deze carpoolparkings was dan ook nihil. De carpoolparking Kortrijk is dan ook niet weerhouden in de longlist.

Van de **carpoolparking Sint Michiels** in Brugge is men niet zeker dat deze parking effectief als carpoolparkings gebruikt wordt. Men vermoedt dat deze parking ook gebruikt wordt voor de omliggende functies en als P&R naar de binnenstad. Deze carpoolparing wordt wel weerhouden in de longlist. De analyse van het potentieel zal uitwijzen of deze carpoolparking effectief potentieel heeft om als carpoolparking gebruikt te worden.

De carpoolparking **Veurne N39** is niet weerhouden in de longlist. Vermoed wordt dat deze parking eerder als P&R parking naar het centrum gebruikt wordt. Het huidige gebruik is zeer laag en de carpoolparking Veurne A18 – uitrit 1a is in de onmiddellijke nabijheid gelegen. Deze laatste carpoolparking wordt wel weerhouden.

De weerhouden bestaande carpoolparkings zijn opgenomen in onderstaande tabel.

	Bestaande carpoolparkings	bijkomende vraag vanuit
1	Zandvoorde A10 – afrit 5a	Wilparkeerders
2	Oudenburg A10 - afrit 5b	
3	Jabbeke – West a10 - afrit 6	Wildparkeerders
4	Jabbeke - Oost A10 - afrit 6	
5	Loppem A10 - afrit 7	Wildparkeerders
6	Sint-Michiels N31/N32	
7	Oostkamp A10 - uitrit 5	Vraag van de gemeente voor optimalisatie
8	Beernem A10 - uitrit 10	Wildparkeerders, vraag voor optimalisatie vanuit de gemeente
9	Veurne A18 - uitrit 1a	
10	Nieuwpoort A18 - afrit 3	
11	Izegem A17 - afrit 7	Wildparkeerders, vraag voor uitbreiding vanuit de gemeente
12	Lichtervelde A17 - afrit 9	Wildparkeerders
13	Torhout R34	
14	Menen A19 - afrit 2	
15	Kortrijk Oost A14 - afrit 3	
16	Deerlijk A14 -afrit 4	
17	Waregem A14 - afrit 5	

Tabel 5: weerhouden bestaande carpoolparking ifv longlist

6.1.2 Weerhouden locaties met wildparkeerders

Voor de selectie van de **wildparkeerlocaties** is er in eerste instantie gekeken naar het huidige gebruik van deze locaties. In tweede instantie is de relatieve ligging ten opzichte van bestaande carpoolparkings in de afweging meegenomen.

Volgende locaties worden niet weerhouden op basis van het beperkte aantal wildparkeerders:

- Oostduinkerke: rekening houdend met de ligging nabij Veurne en Nieuwpoort en de lage bezetting. Er zijn maximaal 6 wagens waargenomen.
- Ieper Centrum: rekening houdend met de ligging nabij Ieper Noord en Zonnebeke – Beselare en de lage bezetting van maximaal 6 wagens.
- Hoog Kortrijk: deze wagens zijn vermoedelijk parkeerders met bestemming expo en geen carpoolers.

Locaties waar wildparkeren voorkomt **vlakbij bestaande carpoolparkings** worden als 1 locatie opgenomen in de longlist. Indien deze locaties later opgenomen worden in de shortlist, zal voor deze locaties nader onderzocht worden welke acties wenselijk zijn (uitbreiding bestaande carpoolparking, optimalisatie bereikbaarheid bestaande carpoolparking, aanleg bijkomende carpoolparking,...). Het gaat om volgende locaties:

- Zandvoorde
- Jabbeke – West
- Loppem
- Beernem

- Lichtervelde
- Roeselare – Izegem
- Deerlijk

De locaties die weerhouden worden op basis van het aantal wildparkeerders zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Nieuwe locaties	Motivatie
Oostende A10 – afrit 4	hoge bezetting wildparkeerders
Middelkerke A18 - afrit 4	wildparkeerders
Gistel A18 - afrit 5	hoge bezetting wildparkeerders
Roeselare – Rumbeke A17 - afrit 6	wildparkeerders, vraag van de gemeente
Roeselare – Beveren A17 - afrit 8	wildparkeerders
Ruddervoorde A17 - Afrit 11	hoge bezetting wildparkeerders
Ieper – Noord A19 - afrit 5	wildparkeerders
Zonnebeke - Beselare A19 - afrit 3	hoge bezetting wildparkeerders
Wevelgem A14 - afrit 5	hoge bezetting wildparkeerders
De Lar A14 - afrit 1	hoge bezetting wildparkeerders

Tabel 6: weerhouden locaties op basis van het aantal wildparkeerders¹²

6.1.3 Weerhouden vragen vanuit de gemeenten

De vragen vanuit de gemeenten zijn niet meer allemaal relevant. Een aantal carpoolparkings zijn momenteel reeds aangelegd. Deze zijn reeds vervat in de bestaande carpoolparkings binnen de longlist. Een aantal vragen van gemeenten hebben betrekking op de uitbreiding van een bestaande carpoolparking. Ook deze locaties worden niet als een aparte locatie opgenomen binnen de longlist.

Alle overige vragen van de gemeenten worden wel weerhouden in de longlist. Aan de hand van de potentieel analyse zal het effectieve potentieel van een carpoolparking op de verschillende locaties duidelijk worden.

Op basis van de resultaten van de potentieelanalyse, kan er een onderbouwd antwoord geformuleerd worden naar de gemeenten. Locaties met weinig potentieel worden niet weerhouden. De resultaten van deze analyse zullen hiernaast als input gehanteerd worden voor de uit te werken strategie met betrekking tot toekomstige vragen vanuit gemeenten.

De weerhouden locaties vanuit de vragen van de gemeenten worden weergegeven in onderstaande tabel.

¹² Middelkerke was in de inventaris van AWW opgenomen bij de wildparkeerders en niet bij de bestaande carpoolparkings. Tijdens het studieproces is dan duidelijk geworden dat het toch om een bestaande carpoolparking gaat.

Nieuwe locaties	Motivatie
Roeselare – Rumbekke A17 - afrit 6	Wildparkeerders, vraag van de gemeente
Eernegem (N33 - N306)	Vraag van de gemeente
Hooglede (N313 -N36)	Vraag van de gemeente
Hooglede (N32 -R32)	Vraag van de gemeente
Wevelgem A19 - afrit 1	Vraag van de gemeente

Tabel 7: weerhouden locaties vanuit vragen van de gemeenten

6.1.4 Weerhouden knooppunten op het wegennet

Het knooppunt te **Adinkerke** wordt niet weerhouden in de longlist. Deze locatie heeft weinig meerwaarde ten opzicht van de bestaande carpoolparking te Veurne.

In Ieper zijn er een aantal locaties waar wildgeparkeerd wordt: Ieper-Noord (A19 – N313), knooppunt N8 – Noorderring en N369 – Noorderring. Niet alle knooppunten te Ieper worden weerhouden. De locatie Ieper-Noord lijkt de logische locatie om als carpoolparking uit te rusten.

De knooppunten N31 – N9 en N31 – N351 te **Brugge** worden niet weerhouden gezien hun ligging nabij de bestaande carpoolparking Sint-Michiels. De carpoolparking Sint-Michiels is, ondanks het vermoeden dat deze parking eerder als P&R gebruikt wordt, wel weerhouden waardoor het potentieel van de omgeving in beeld gebracht wordt.

Het knooppunt A19 – N58 te Wervik wordt niet weerhouden rekening houdend met de nabijheid van de carpoolparking te Menen.

De knooppunten te **Diksmuide, Tielt en Poperinge** worden weerhouden, rekening houdend met hun ligging binnen een stedelijk gebied.

Naast de bestaande knooppunten wordt er in deze studie ook rekening gehouden met toekomstige knooppunten. Zo wordt er rekening gehouden met de te realiseren A11. De kruising van de A11 met de Blankenbergsesteenweg en het knooppunt te Westkapelle worden opgenomen.

De weerhouden knooppunten worden weergegeven in onderstaande tabel.

Nieuwe locaties	Motivatie
Brugge A11 - N31	knooppunt binnen stedelijk gebied
Westkapelle A11 - N49	knooppunt
Poperinge N308 - R33	knooppunt binnen stedelijk gebied
Diksmuide N369	knooppunt binnen stedelijk gebied
Tielt (N37 - N35)	knooppunt binnen stedelijk gebied

Tabel 8: weerhouden locaties op basis van knooppunten binnen het wegennet

6.1.5 Weerhouden locaties longlist

In totaal zijn 36 locaties weerhouden binnen de longlist. Het gaat om 17 locaties waar reeds een carpoolparking aanwezig is en 19 nieuwe locaties. De weerhouden locaties van de longlist zijn opgenomen op **Figuur B 5**.

	Bestaande carpoolparkings	Bijkomende vraag vanuit
1	Zandvoorde A10 – afrit 5a	wildparkeerders
2	Oudenburg A10, afrit 5b - N358	
3	Jabbeke – West a10, afrit 6 - N377	wildparkeerders
4	Jabbeke - Oost A10, afrit 6 - N367	
5	Loppem A10, afrit 7 - N397	wildparkeerders
6	Sint-Michiels N31/N32	
7	Oostkamp A10 - uitrit 5	vraag van de gemeente voor optimalisatie
8	Beernem A10 - uitrit 10	wildparkeerders, vraag voor optimalisatie
9	Veurne A18 - uitrit 1a	
10	Nieuwpoort A18 - afrit 3	
11	Izegem A17 - afrit 7	wildparkeerders, vraag voor uitbreiding vanuit
12	Lichtervelde A17 - afrit 9	wildparkeerders
13	Torhout R34	
14	Menen A19 - afrit 2	
15	Kortrijk Oost A14 - afrit 3	
16	Deerlijk A14 -afrit 4	
17	Waregem A14 - afrit 5	
	Nieuwe locaties	Motivatie
18	Oostende A10 – afrit 4	hoge bezetting wildparkeerders
19	Middelkerke A18 - afrit 4	wildparkeerders
20	Gistel A18 - afrit 5	hoge bezetting wildparkeerders
21	Brugge A11 - N31	knooppunt binnen stedelijk gebied
22	Westkapelle A11 - N49	knooppunt
23	Roeselare – Rumbeke A17 - afrit 6	wildparkeerders, vraag van de gemeente
24	Roeselare – Beveren A17 - afrit 8	wildparkeerders
25	Ruddervoorde A17 - Afrit 11	hoge bezetting wildparkeerders
26	Poperinge N308 - R33	knooppunt binnen stedelijk gebied
27	Diksmuide N369	knooppunt binnen stedelijk gebied
28	Ieper – Noord A19 - afrit 5	wildparkeerders
29	Zonnebeke - Beselare A19 - afrit 3	hoge bezetting wildparkeerders
30	Wevelgem A14 - afrit 5	hoge bezetting wildparkeerders
31	De Lar A14 - afrit 1	hoge bezetting wildparkeerders
32	Tielt (N37 - N35)	knooppunt binnen stedelijk gebied
33	Eernegem (N33 - N306)	vraag van de gemeente
34	Hooglede (N313 -N36)	vraag van de gemeente
35	Hooglede (N32 -R32)	vraag van de gemeente
36	Wevelgem A19 - afrit 1	vraag van de gemeente

Tabel 9: locaties longlist

Voor alle locaties op deze longlist zal het potentieel in beeld gebracht worden via een analyse met het verkeersmodel West-Vlaanderen.

6.2 Analyses verkeersmodel

6.2.1 Gewenste data

Om het potentieel van de verschillende locaties in beeld te brengen, zijn op basis van de beschikbare literatuur en in overleg met de stuurgroep de criteria vastgelegd (zie ook hoofdstuk 6.3.2.). Het potentieel van een carpoolparking is afhankelijk van:

- Het aantal passerende woon-werkrelaties
- De totale lengte van de trip van de passerende relaties
- De afstand van de carpoolparking tot aan de bestemming
- De afstand van de herkomst tot aan de carpoolparking

Om de nodige data te verzamelen aangaande de geselecteerde criteria, is een analyse met het verkeersmodel uitgevoerd. Om een zo correct mogelijk beeld te krijgen van de woon-werkverplaatsingen per locatie, is er beroep gedaan op het verkeersmodel West-Vlaanderen. De verkeersmodellen zijn immers de meest gedetailleerde gegevensbronnen omtrent (woon-werk)verplaatsingen in Vlaanderen.

6.2.2 Uitgevoerde analyse

De doorrekeningen zijn uitgevoerd met het provinciaal verkeersmodel versie 3.6.1.

De analyses zijn uitgevoerd op de basistoestand 2009. Aan deze basistoestand zijn 2 ontwikkelingen toegevoegd die relevant zijn voor het in beeld brengen van de verplaatsingsstromen van forenzen in West-Vlaanderen:

- vervolmaking van het complex Jabbeke-Oost
- opwaardering traject A11 tot autosnelweg

Vervolgens zijn alle locaties vanuit de longlist opgenomen in het netwerk. Dit liet toe van de verschillende parameters te berekenen. Voor elk van de locaties werd een SGA (*Selected Group Analysis*) opgemaakt, die alle woon-werkverplaatsingen die langsheen de plek passeren, in beeld bracht. Van elk van de verplaatsingen werd de herkomst en de bestemming bijgehouden. De verschillende parameters konden op basis hiervan berekend worden.



Figuur 6: netwerk en locaties carpoolparkings longlist

Om het potentieel van de geselecteerde carpoolparkings te bepalen, is inzicht nodig in alle woon-werkrelaties die in een omtrek van één kilometer van de locatie passeren. Alle woon-werk verplaatsingen zijn meegenomen, ook deze van forenzen die als passagier of met het openbaar vervoer naar het werk reizen. Om dit inzicht te krijgen is een toedeling nodig waarbij alle forenzen aan het netwerk worden toegedeeld. Deze toedeling is uitgevoerd als een eenstapstoedeling. Per herkomst-bestemmingskoppel werd met andere woorden de snelste route geselecteerd, waar een traditioneel (auto)toedelingsmodel naar een evenwicht zoekt dat rekening houdt met de knelpunten op het netwerk.

Voor het afleiden van de reistijden tussen woon-, werk- en carpoolzone is een toedeling gemaakt voor de ochtendspits. Uit deze toedeling zijn de maatgevende kostenmatrices afgeleid voor de analyse van het potentieel van carpoolparkings.



Figuur 7: forenzen stromen per etmaal

Om zicht te krijgen in de herkomsten en bestemmingen van de forenzen die een carpoolparking passeren, is voor iedere carpoolparking een *Selected Group Analysis (SGA)* uitgevoerd. Deze SGA toont een toedeling waarbij enkel gekeken wordt naar de herkomst en de bestemming van het verkeer dat gebruik maakt van een bepaalde groep wegsegmenten rond de carpoolparking. Hiervoor is een zone van 1 kilometer geselecteerd. Omdat de forenzenmatrix voor een etmaal is toegedeeld, zijn de resultaten in forenzen per dag.

6.2.3 Bespreking van de resultaten

6.2.3.1 Belasting ochtendspits

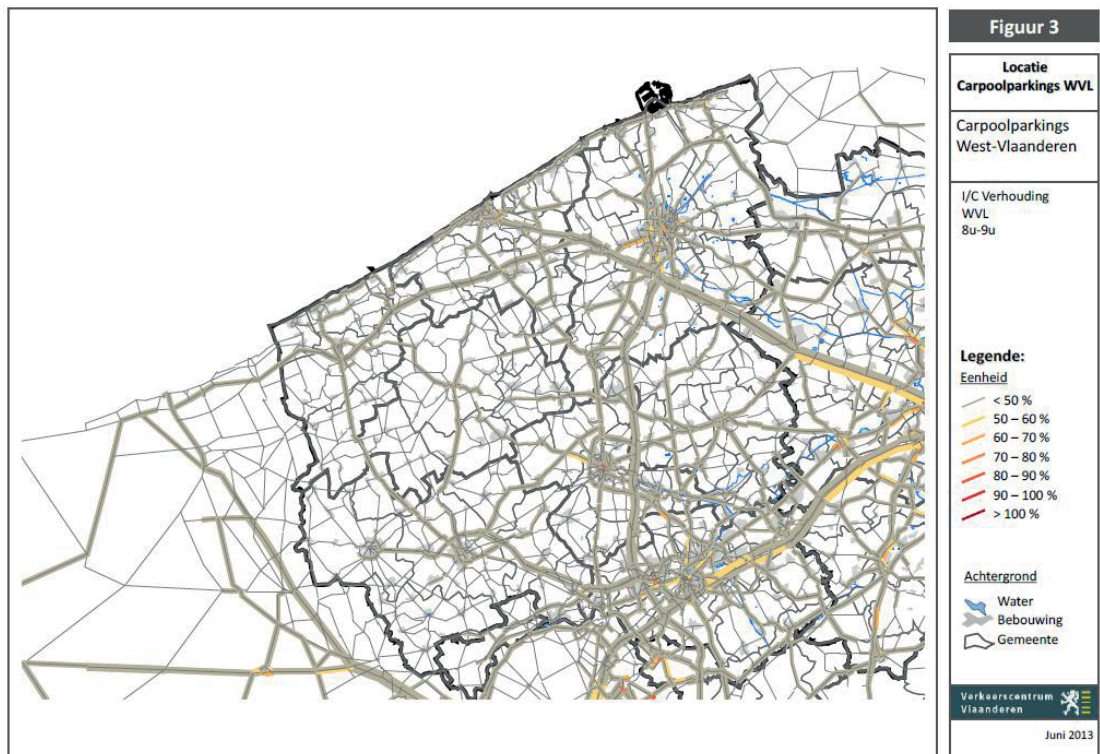
De grootste intensiteiten tijdens de ochtendspits komen voor op de A10 (E40), die van west naar oost door West-Vlaanderen snijdt en de belangrijkste kernen als Oostende en Brugge verbindt met de rest van Vlaanderen.

De twee andere belangrijke verkeersassen binnen West-Vlaanderen zijn de A14 (E17) van Kortrijk naar Gent en de A17 (E403) tussen Brugge en Kortrijk.



Figuur 8: overzicht intensiteiten (PAE) gedurende de ochtendspits tussen 8u en 9u in West-Vlaanderen

Voor de ochtendspits werd de gemodelleerde verkeersbelasting vergeleken met de theoretische verkeerscapaciteit van een wegsegment. Hieruit valt af te leiden dat er geen wegvakken voorkomen met een hoge I/C verhouding. Dit is een aanwijzing dat er in West-Vlaanderen op het hogere wegennet geen capaciteitsproblemen zijn en er dus weinig tot geen structurele vertraging optreedt in de verkeersafwikkeling.



Figuur 9: verkeersafwikkeling gedurende de ochtendspits tussen 8u en 9u in West-Vlaanderen

Het volledige rapport is terug te vinden in **bijlage**.

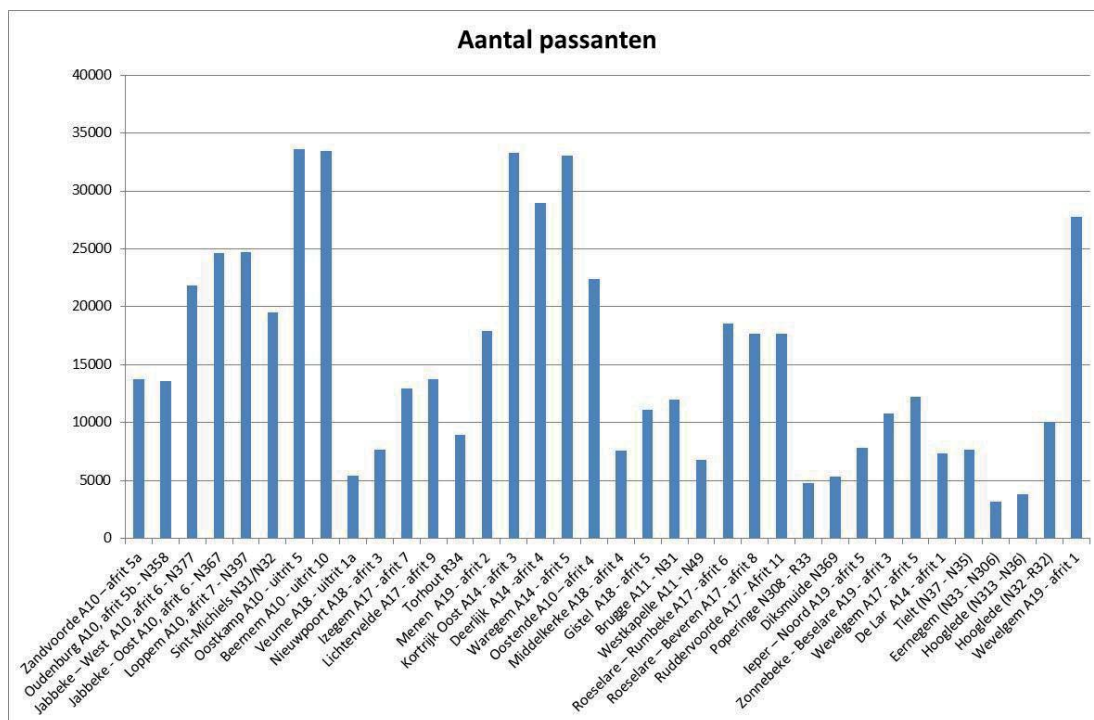
Op basis van de aangeleverde ruwe data vanuit het verkeerscentrum heeft Technum vervolgens de nodige analyses uitgevoerd om de noodzakelijke informatie per carpoolparking af te leiden.

6.2.3.2 Aantal passerende woon-werkrelaties op dagbasis

In eerste instantie zijn het aantal passerende woonwerkrelaties op dagbasis per carpoolparking in beeld gebracht. Hoe hoger het aantal passanten, hoe groter de kans is dat de carpoolparkings goed gebruikt wordt.

De locaties waar het aantal passanten het hoogst liggen zijn de carpoolparkings te Oostkamp, Beernem, Kortrijk-Oost en Waregem. Het laagst aantal passanten zijn waargenomen aan de locaties Eernegem, Hooglede, Poperinge, Diksmuide en Veurne.

In onderstaande figuur is het aantal passanten per locatie weergegeven.



Figuur 10: resultaat analyse verkeersmodel - aantal passanten per locatie

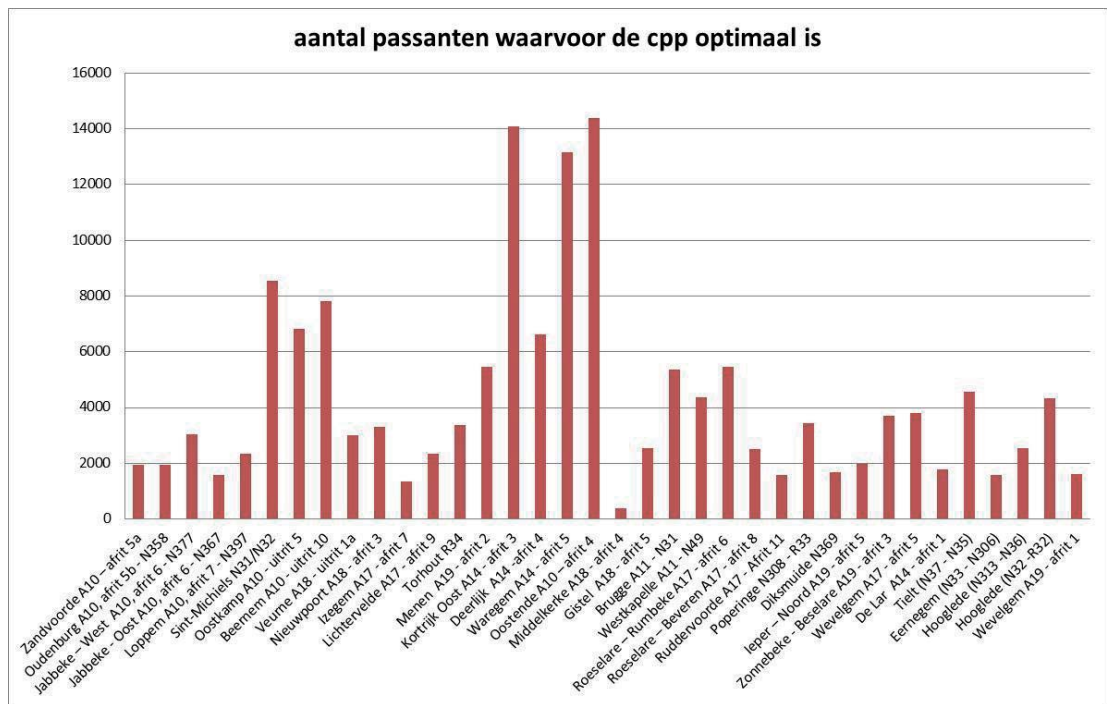
6.2.3.3 Aantal passanten waarvoor de carpoolparking optimaal is

In een tweede analyse is gekeken naar het aantal passanten waarbij de carpoolparking optimaal is.

Een carpoolparking is optimaal voor een bepaald relatie als ze voldoet aan volgende criteria¹³:

- De omrijfactor moet kleiner zijn dan 10% van de rechtstreekse afstand (of kleiner dan 1.6km als die 10% van de rechtstreekse afstand kleiner is dan 1.6km)
- Van alle carpoolparkings waarvoor dit voldaan is, wordt diegenen als 'optimaal' beschouwd waarvoor volgende maat het kleinste is: 5 x omweg + de afstand van de herkomst tot de carpoolparking

¹³ BRON: Carpoolparkings Vlaanderen, eindrapport, maart 2009, Mint en Omgeving, i.o. Vlaams Gewest, Departement MOW, afdeling BMW



Figuur 11: aantal passanten waarvoor de carpoolparking optimaal is

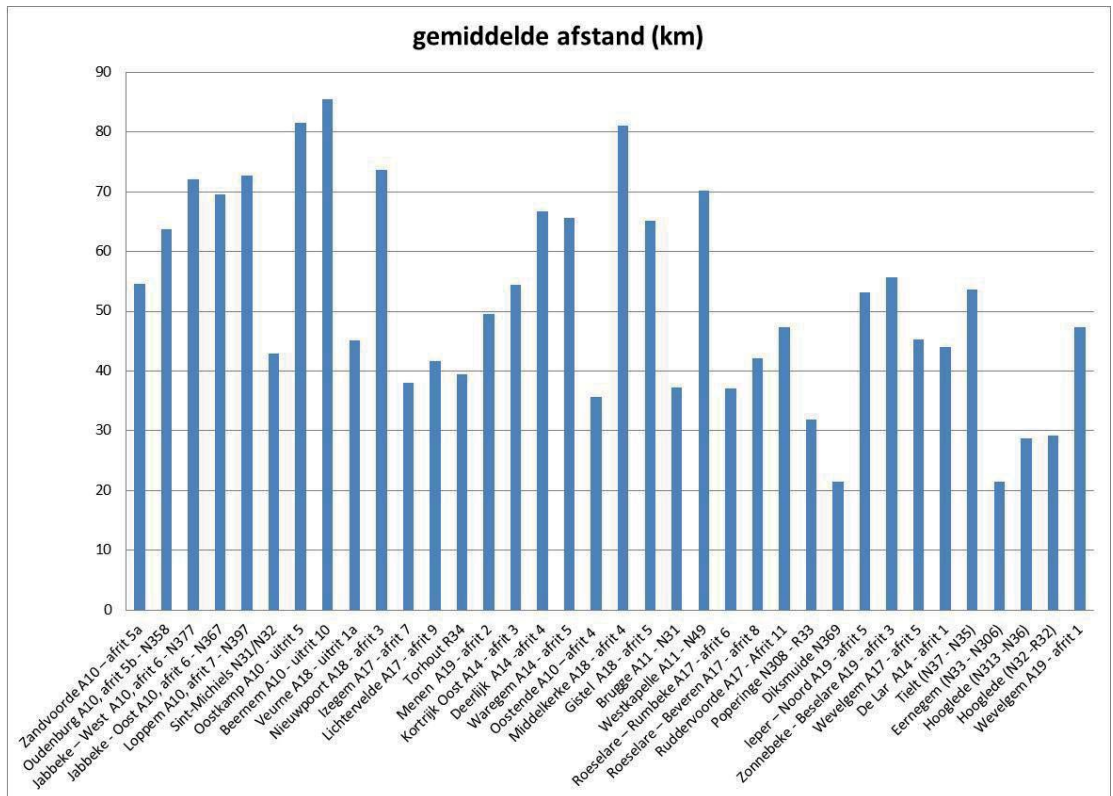
Noot

Voor het bepalen van de prioriteitenlijst van West-Vlaanderen is geen rekening gehouden met de meest optimale carpoolparking, omdat de carpoolparking die op basis van bovenstaande criteria de meest optimale is, daarom niet de optimale carpoolparkings is in relatie tot de medereiziger. De carpoolparking te Loppem kan bijvoorbeeld de meest optimale carpoolparking zijn voor een inwoner van Brugge. Als hij echter carpoolt met een collega van Beernem, is Beernem de ideale carpoolparking.

6.2.3.4 Gemiddelde lengte van de trips die passeren

De ritlengte van de trip is van belang voor carpoolers. Hoe langer de trip, hoe groter de kans dat mensen carpoolen. Gemiddeld leggen carpoolers een afstand van meer dan 30 kilometer per dag af. In dit opzicht is de gemiddelde lengte van de trips die langs de verschillende locaties passeren in beeld gebracht.

Voor de locaties Beernem, Oostkamp en Middelkerke is de gemiddelde triplengte het hoogst. Deze bedraagt meer dan 80km. Voor Eernegem, Diksmuide en Hooglede is de gemiddelde triplengte het laagst. De triplengte voor deze locatie is gelijk aan of kleiner dan 30 km.



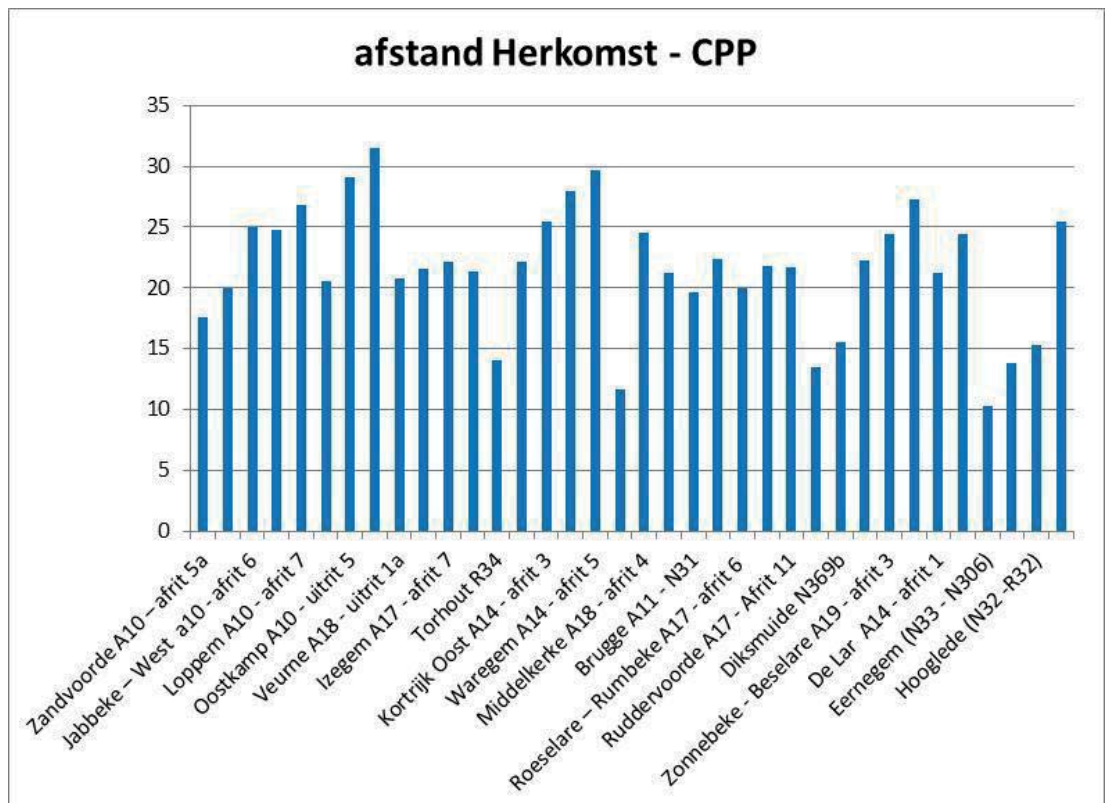
Figuur 12: totale gemiddelde afstand

6.2.3.5 Afstand van de herkomst tot de carpoolparking

Uit de succesfactoren van carpoolparkings blijkt dat de carpoolparking best zo dicht mogelijk bij het herkomstgebied gelegen is. In dit opzicht is voor de verschillende carpoolparkings de gemiddelde afstand tussen de herkomst van de forenzen en de carpoolparking in beeld gebracht.

Voor de locaties Eernegem, Oostende, Poperinge, Hooglede en Torhout bedraagt de afstand tussen de herkomst en de carpoolparking gemiddeld minder dan 15 km. Voor de locaties Beernem, Waregem en Oostkamp is de afstand tussen de herkomst en de bestemming het grootst.

In onderstaande figuur is de gemiddelde afstand tussen de herkomst en de carpoolparking per locatie weergegeven.



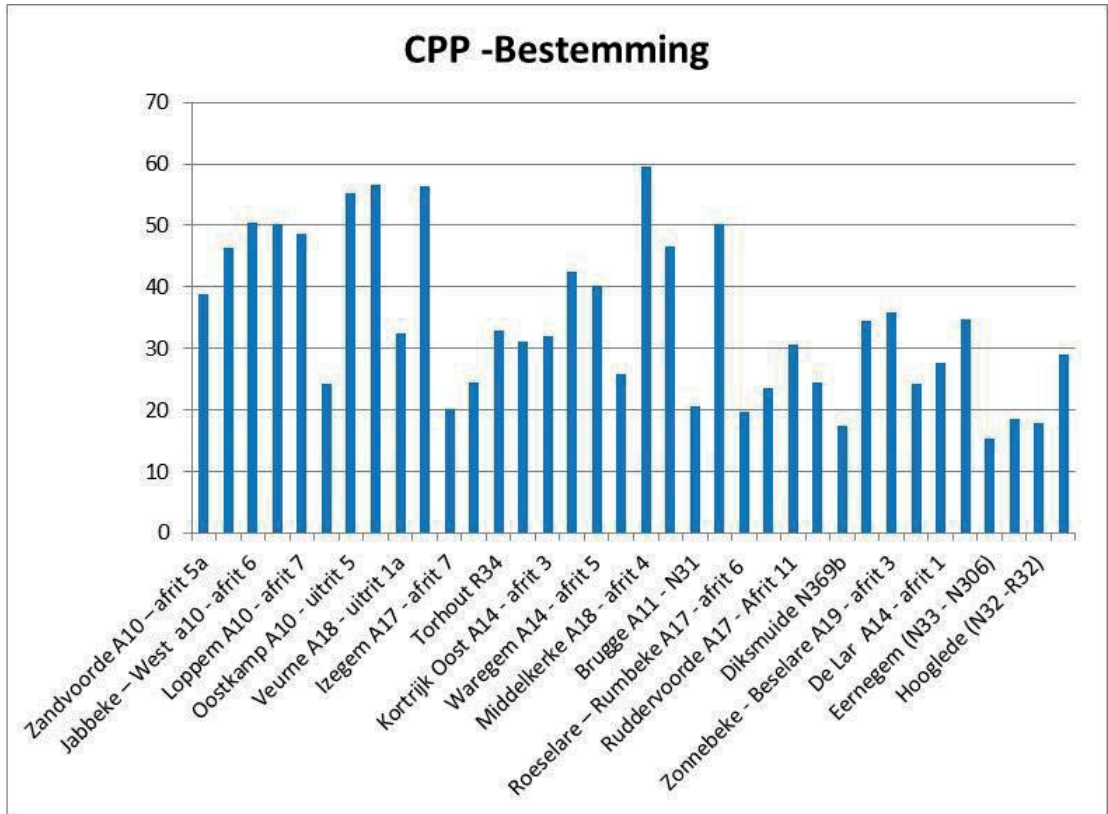
Figuur 13: gemiddelde afstand tussen carpoolparking en bestemming

6.2.3.6 Afstand van de carpoolparking tot de bestemming

De afstand tussen de carpoolparking en de bestemming is best zo groot mogelijk. In dit opzicht is de afstand tussen de carpoolparking en de bestemming onderzocht.

Voor de locaties Middelkerke, Beernem en Nieuwpoort is de afstand tussen de carpoolparking en de bestemming het grootst. De gemiddeld nog af te leggen afstand is voor deze meer dan 55km. Voor de locaties Eernegem, Diksmuide en Hooglede, de gemiddeld nog af te leggen afstand het kleinst. Deze is kleiner dan 20km.

In onderstaande figuur is de gemiddelde afstand tussen de carpoolparking en de bestemming per locatie weergegeven.



Figuur 14: gemiddelde afstand tussen carpoolparking en de bestemming

6.2.3.7 Overzicht resultaat analyse verkeersmodel

In onderstaande overzichtstabel zijn voor alle weerhouden locaties vanuit de longlist de resultaten van de analyse met het verkeersmodel weergegeven.

	Bestaande carpoolparkings	Aantal passanten	Totale gemiddelde afstand (km)	Gemiddelde afstand tss CPP en B (km)	Gemiddelde afstand tss H en CPP (km)
1	Zandvoorde A10 – afrit 5a	13712	55	39	18
2	Oudenburg A10, afrit 5b - N358	13568	64	46	20
3	Jabbeke – West a10, afrit 6 - N377	21861	73	50	25
4	Jabbeke - Oost A10, afrit 6 - N367	24651	71	50	25
5	Loppem A10, afrit 7 - N397	24709	73	49	27
6	Sint-Michiels N31/N32	19495	43	24	21
7	Oostkamp A10 - uitrit 5	33617	82	55	29
8	Beernem A10 - uitrit 10	33428	87	56	32
9	Veurne A18 - uitrit 1a	5462	49	32	21
10	Nieuwpoort A18 - afrit 3	7669	75	56	22
11	Izegem A17 - afrit 7	12970	38	20	22
12	Lichtervelde A17 - afrit 9	13749	42	24	21
13	Torhout R34	8958	44	33	14
14	Menen A19 - afrit 2	17944	50	31	22
15	Kortrijk Oost A14 - afrit 3	33251	55	32	25
16	Deerlijk A14 -afrit 4	28966	67	42	28
17	Waregem A14 - afrit 5	33031	67	40	30
	Nieuwe locaties	Aantal passanten	Totale gemiddelde afstand (km)	Gemiddelde afstand tss CPP en B (km)	Gemiddelde afstand tss H en CPP (km)
18	Oostende A10 – afrit 4	22409	36	26	12
19	Middelkerke A18 - afrit 4	7602	81	60	25
20	Gistel A18 - afrit 5	11103	66	47	21
21	Brugge A11 - N31	11989	37	21	20
22	Westkapelle A11 - N49	6752	70	50	22
23	Roeselare – Rumbeke A17 - afrit 6	18579	37	20	20
24	Roeselare – Beveren A17 - afrit 8	17692	42	24	22
25	Ruddervoorde A17 - Afrit 11	17666	48	31	22
26	Poperinge N308 - R33	4812	35	25	14
27	Diksmuide N369	5379	28	17	16
28	Ieper – Noord A19 - afrit 5	7847	53	34	22
29	Zonnebeke - Beselare A19 - afrit 3	10760	56	36	24
30	Wevelgem A14 - afrit 5	12239	47	24	27
31	De Lar A14 - afrit 1	7349	45	28	21
32	Tielt (N37 - N35)	7677	58	35	24
33	Eernegem (N33 - N306)	3216	23	15	10
34	Hooglede (N313 -N36)	3840	30	18	14
35	Hooglede (N32 -R32)	10084	30	18	15
36	Wevelgem A19 - afrit 1	27756	48	29	25

Tabel 10: overzicht resultaten analyse met het verkeersmodel

6.3 Van longlist naar shortlist MCA 'Potentieel'

6.3.1 Methodiek MCA

Voor de opmaak van de prioriteitenlijst worden zowel de bestaande locaties als nieuwe mogelijke locaties in rekening gebracht. Het weergeven van een prioriteitenlijst veronderstelt dat de bevindingen over elk van de locaties (verschillende criteria waarop wordt beoordeeld) worden geaggregeerd tot een overkoepelend cijfer.

Het uitvoeren van een Multicriteria Analyse (of MCA) verloopt steeds volgens volgende stappen:

- **Het vastleggen van de criteria**

Het vastleggen van de criteria zal gebeuren in overleg met de stuurgroep. Zoals hierboven werd beschreven, stellen we voor 2 groepen van criteria te onderscheiden: nl. criteria die te maken hebben met het potentieel van de locaties voor het aanleggen van carpoolparkings en criteria die te maken hebben met de haalbaarheid voor het aanleggen van carpoolparkings.

- **Het bepalen van de aangewezen MCA-methode**

De aard van de criteria en de mogelijkheid om de criteria kwantitatief dan wel kwalitatief te scoren bepaalt ook de methode die gehanteerd zal worden voor het aggregeren van de scores. We gaan ervan uit dat niet elk van de criteria kwantitatief (i.e. cijfermatig) zal kunnen worden uitgedrukt en dat Evamix¹⁴ de meest aangewezen methode zal zijn voor de aggregatie van de scores.

- **Het analyseren van de locaties m.b.t. deze criteria**

Dit is de analysefase. Elk van de locaties wordt onderzocht en gescreend op basis van de vastgelegde criteria. Voor elk van de locaties wordt in deze stap een score gegeven voor elk van de criteria. Deze scores (die kwantitatief van aard kunnen zijn, of eerder kwalitatief (volgorde tussen locaties)) worden vastgelegd in een scorematrix.

- **Het toekennen van gewichten aan elk van de criteria**

Deze stap wordt in samenspraak met de stuurgroep gedaan. Niet elke factor bepaalt in gelijke mate het potentieel van de locaties. Bij het vastleggen van de criteria zal aan de leden van de stuurgroep eveneens gevraagd worden een volgorde aan te brengen in de criteria volgens de mate waarin het 'potentieel' van de locatie bepaald wordt door dit criteria. Op basis van deze volgorde worden de gewichten bepaald.

- **De aggregatie zelf**

Voor de aggregatie van de cijfers gebruikt Technum de software Definite, ontwikkeld door de Universiteit van Amsterdam. In deze software zijn de belangrijkste aggregatiemethoden beschikbaar zodat steeds de meest geschikte methode kan worden uitgekozen.

- **De gevoeligheidsanalyse**

In een gevoeligheidsanalyse wordt getest hoe robuust de bekomen resultaten zijn in functie van enige onzekerheid omtrent de vastgelegde gewichten en omtrent de scores.

¹⁴ De meest gekende aggregatie methode is de methode van de 'gewogen somming'. Deze methode is echter enkel geschikt voor kwantitatieve gegevens. In vele gevallen zijn niet voor alle criteria kwantitatieve gegevens beschikbaar. Gewogen somming mag niet gebruikt worden in het geval er ook kwalitatieve scores worden gebruikt.

De gevoeligheidsanalyse is een zeer belangrijke stap bij het uitvoeren van een MCA en zorgt ervoor dat de resultaten in hun juiste perspectief worden geplaatst.

6.3.2 Criteria potentieel

Zoals reeds aangegeven in de methodiek zullen er in kader van de opmaak van de prioriteitenlijst 2 MCA worden uitgevoerd. Een eerste in kader van het potentieel, een tweede in kader van de haalbaarheid.

In overleg met de stuurgroep zijn de criteria voor de MCA met betrekking tot het potentieel van de carpoolparking vastgelegd. De criteria voor het uitvoeren van een MCA moeten een waardering inhouden. De criteria kunnen zowel kwalitatief als kwantitatief van aard zijn.

De multicriteria analyse werd uitgevoerd op basis van de volgende criteria:

- Aantal passerende woon-werkrelaties op dagbasis¹⁵: hoe meer hoe beter
- Gemiddelde lengte van de trips die passeren: hoe langer hoe beter
- Gemiddelde afstand vanaf de CPP tot de bestemming: hoe verder hoe beter
- Gemiddelde afstand vanaf de herkomst tot aan de CPP: hoe dichterbeter

In de studie carpoolparkings Vlaanderen is aangegeven dat de afstand tot de herkomst niet meer dan 15 km mag bedragen. Vanuit de stuurgroep wordt beslist dat de afstand tot de herkomst voor West-Vlaanderen niet beperkt zal worden tot 15 km. Carpoolers die bijvoorbeeld gebruik maken van de carpoolparking te Kortrijk komen soms van verder en spreken of in Kortrijk omdat daar belangrijke verkeerswegen vanuit verschillende windrichtingen samen komen. Indien de afstand tot de bestemming hierna nog voldoende groot is, kan er dus ook gecarpoold worden als de herkomst verder dan 15 km van de carpoolparking gelegen is.

- Ligging nabij een knooppunt, met een onderverdeling in verschillende knooppunten.

6.3.3 Toekennen van scores

Voor elk van de criteria werden scores toebedeeld, zowel kwantitatief (aantal passanten, totale gemiddelde afstand, afstand tussen CCP en bestemming, afstand tussen herkomst en CCP), als kwalitatief (ligging nabij knooppunt). Volgende tabel geeft een overzicht van de scores weer.

De scores van de eerste 4 criteria zijn afgeleid uit de uitgevoerde analyse van het verkeersmodel (zie ook hoofdstuk 6.2.3.7). De score van het laatste criteria is gebaseerd op de categorisering van de wegen zoals vastgelegd in het addendum van het Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen.

¹⁵ Hierbij wordt geen rekening gehouden met mogelijke onderlinge concurrentie van de carpoolparkings, de afstand tot herkomst of bestemming, of de totale lengte van de trips die passeren. De dichtstbijzijnde, goed bereikbare parking is immers niet altijd de beste keuze op basis van de mogelijke carpoolpartner

	Bestaande carpoolparkings	Aantal passanten	Totale gemiddelde afstand (km)	Gemiddelde afstand tss CPP en B (km)	Gemiddelde afstand tss H en CPP (km)	Ligging nabij knooppunt
1	Zandvoorde A10 – afrit 5a	13712	55	39	18	primaire met lokale weg
2	Oudenburg A10, afrit 5b - N358	13568	64	46	20	primaire met lokale weg
3	Jabbeke – West a10, afrit 6 - N377	21861	73	50	25	nabij hoofdweg met primaire II
4	Jabbeke - Oost A10, afrit 6 - N367	24651	71	50	25	hoofdweg en secundaire II
5	Loppem A10, afrit 7 - N397	24709	73	49	27	hoofdweg met secundaire II
6	Sint-Michiels N31/N32	19495	43	24	21	primaire I met secundaire III
7	Oostkamp A10 - uitrit 5	33617	82	55	29	hoofdweg met secundaire II
8	Beernem A10 - uitrit 10	33428	87	56	32	hoofdweg met secundaire II
9	Veurne A18 - uitrit 1a	5462	49	32	21	primaire met lokale weg
10	Nieuwpoort A18 - afrit 3	7669	75	56	22	hoofdweg met primaire II
11	Izegem A17 - afrit 7	12970	38	20	22	hoofdweg met lokale weg
12	Lichterweide A17 - afrit 9	13749	42	24	21	hoofdweg met secundaire I
13	Torhout R34	8958	44	33	14	primaire II met lokale II
14	Menen A19 - afrit 2	17944	50	31	22	primaire met primaire
15	Kortrijk Oost A14 - afrit 3	33251	55	32	25	hoofdweg met secundaire I/ nabij knooppunt tussen hoofdwegen
16	Deerlijk A14 - afrit 4	28966	67	42	28	hoofdweg met primaire
17	Waregem A14 - afrit 5	33031	67	40	30	hoofdweg met primaire weg

	Nieuwe locaties	Aantal passanten	Totale gemiddelde afstand (km)	Gemiddelde afstand tss CPP en B (km)	Gemiddelde afstand tss H en CPP (km)	Ligging nabij knooppunt
18	Oostende A10 – afrit 4	22409	36	26	12	primaire met primaire
19	Middelkerke A18 - afrit 4	7602	81	60	25	hoofdweg met primaire
20	Gistel A18 - afrit 5	11103	66	47	21	hoofdweg met primaire
21	Brugge A11 - N31	11989	37	21	20	hoofdweg met primaire I
22	Westkapelle A11 - N49	6752	70	50	22	hoofdweg met primaire II
23	Roeselare – Rumbekke A17 - afrit 6	18579	37	20	20	hoofdweg met primaire II
24	Roeselare – Beveren A17 - afrit 8	17692	42	24	22	hoofdweg met primaire II
25	Ruddervoorde A17 - Afrit 11	17666	48	31	22	hoofdweg met secundaire/ nabij knooppunt tussen hoofdwegen
26	Poperinge N308 - R33	4812	35	25	14	primaire II met secundaire II
27	Diksmuide N369	5379	28	17	16	secundaire I met secundaire II
28	Ieper – Noord A19 - afrit 5	7847	53	34	22	primaire II met secundaire I
29	Zonnebeke - Beselare A19 - afrit 3	10760	56	36	24	primaire II met secundaire II
30	Wevelgem A14 - afrit 5	12239	47	24	27	hoofdweg met secundaire II/ nabij een knooppunt tussen
31	De Lar A14 - afrit 1	7349	45	28	21	hoofdweg met secundaire II/ nabij een knooppunt tussen
32	Tielt (N37 - N35)	7677	58	35	24	primaire II met secundaire I
33	Eernegem (N33 - N306)	3216	23	15	10	secundaire I met secundaire II
34	Hooglede (N313 -N36)	3840	30	18	14	secundaire I met secundaire II
35	Hooglede (N32 -R32)	10084	30	18	15	primaire II met secundaire I
36	Wevelgem A19 - afrit 1	27756	48	29	25	hoofdweg met primaire II

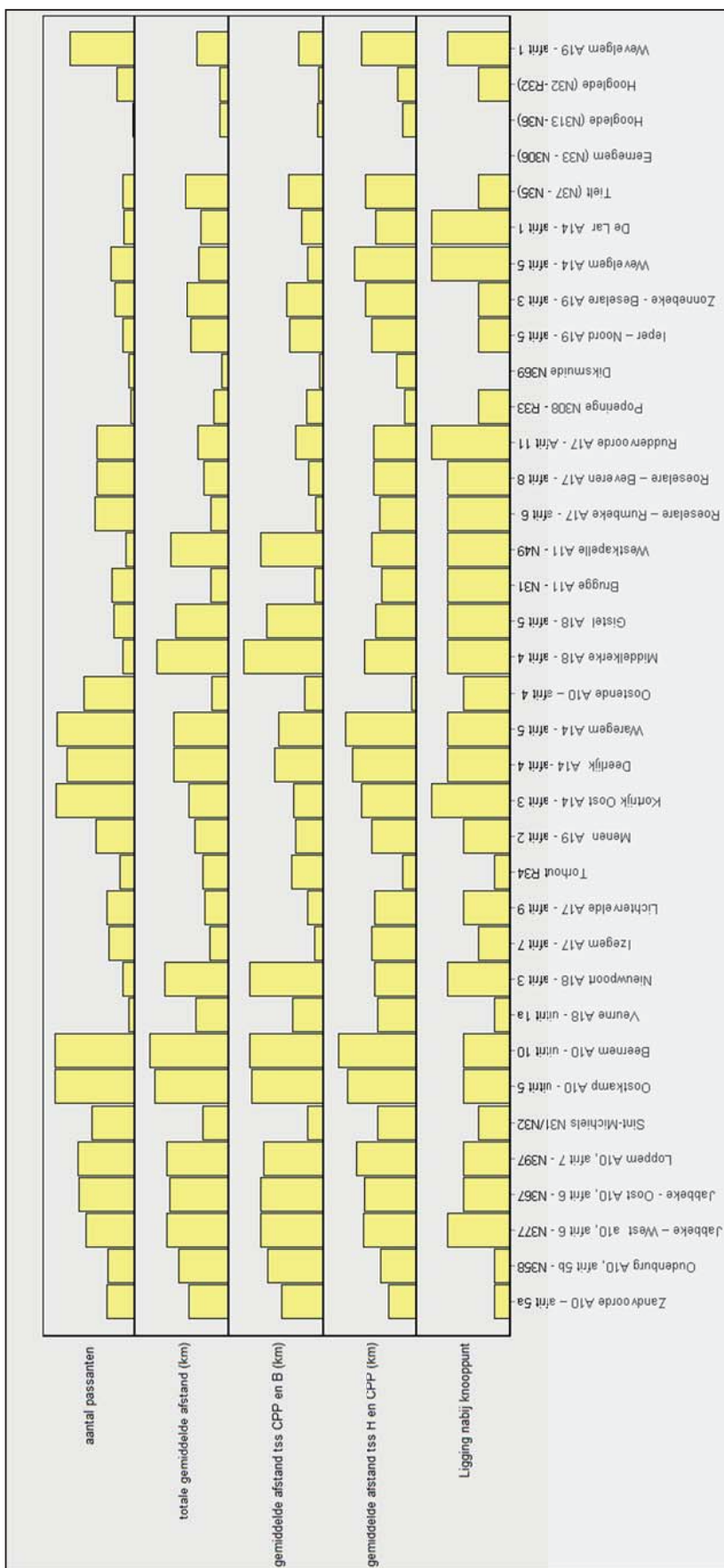
Tabel 11: longlist – score per criteria MCA potentieel

Voor het criterium 'ligging nabij een knooppunt' werden kwalitatieve scores toebedeeld. 1 geeft de minst goede score weer, 6 de beste.

Criterium 'ligging nabij knooppunt'	Score
Nabij knooppunt met hoofdwegen	6
Hoofdweg met primaire weg	5
Primaire met primaire/ hoofdweg met secundaire	4
Primaire weg met secundaire weg	3
Primaire weg met lokale weg	2
Secundaire weg met secundaire weg	1

De onderlinge verhoudingen van de criteria worden in de volgende figuur samengevat.

Op de x-as zijn de verschillende locaties weergegeven, op de y-as de verschillende criteria. Per locatie is de score op de verschillende criteria weergegeven. Op basis van deze tabel kan men de verhouding van de scores van de verschillende criteria per carpoolparking afleiden. Oostkamp en Beernem scoren bijvoorbeeld hetzelfde op het criteria aantal passanten, samen met Kortrijk Oost en Wevelgem.



Tabel 12: onderlinge verhouding tussen de criteria MCA

6.3.4 Toekennen van gewichten

Niet alle criteria zijn even belangrijk voor de beoordeling van de alternatieven en daarom werd door de stuurgroep een gewicht toegekend aan elk criterium. Hoe hoger het gewicht, hoe belangrijker het criterium voor onderscheid tussen de alternatieven. De som van de gewichten is gelijk aan 1. De volgende tabel geeft de gewichten weer.

Criteria	Originele gewichten
Aantal passanten	0,267
Totale gemiddelde afstand	0,267
Gemiddelde afstand tussen CPP en bestemming	0,267
Gemiddelde afstand tussen herkomst en CPP	0,100
Ligging nabij knooppunt	0,100

Tabel 13: originele gewichten per criteria ikv het potentieel van de locatie

De gemiddelde afstand tussen de herkomst en de carpoolparking en de ligging nabij een knooppunt worden als minder belangrijke criteria beschouwd en krijgen daarom een lagere score.

6.3.5 Keuze MCA-methodiek

De gebruikte software om de MCA uit te voeren is DEFINITE 3.1. Dit programma is ontworpen door het Instituut voor Milieustudies van de Vrije Universiteit van Amsterdam. DEFINITE (*Decisions on a finite set of alternatives*) is een beslissingsondersteunend software pakket dat ontwikkeld is om de kwaliteit van het nemen van beslissingen te verbeteren. DEFINITE omvat een geheel pakket aan methodes om een breed scala aan problemen op te lossen.

Voor dit project wordt de EVAMIX-methode toegepast. Bij de EVAMIX-methode worden de alternatieven paarsgewijs vergeleken voor elk criterium en wordt een dominantie-score¹⁶ berekend per alternatief (de som van alle dominanties vermenigvuldigd met alle gewichten voor alle criteria). De dominantiescore wordt achteraf gestandaardiseerd en op basis hiervan worden de alternatieven gerangschikt. Het resultaat van al deze berekeningen is dus een rangschikking uitgedrukt in dominantiescores, die enkel gebruikt kunnen worden om de relatieve verschillen tussen de alternatieven aan te geven. Er is voor de EVAMIX-methode gekozen omdat deze als enige methode de mogelijkheid biedt om met kwalitatieve scores te werken en gewichten toe te kennen aan de criteria.

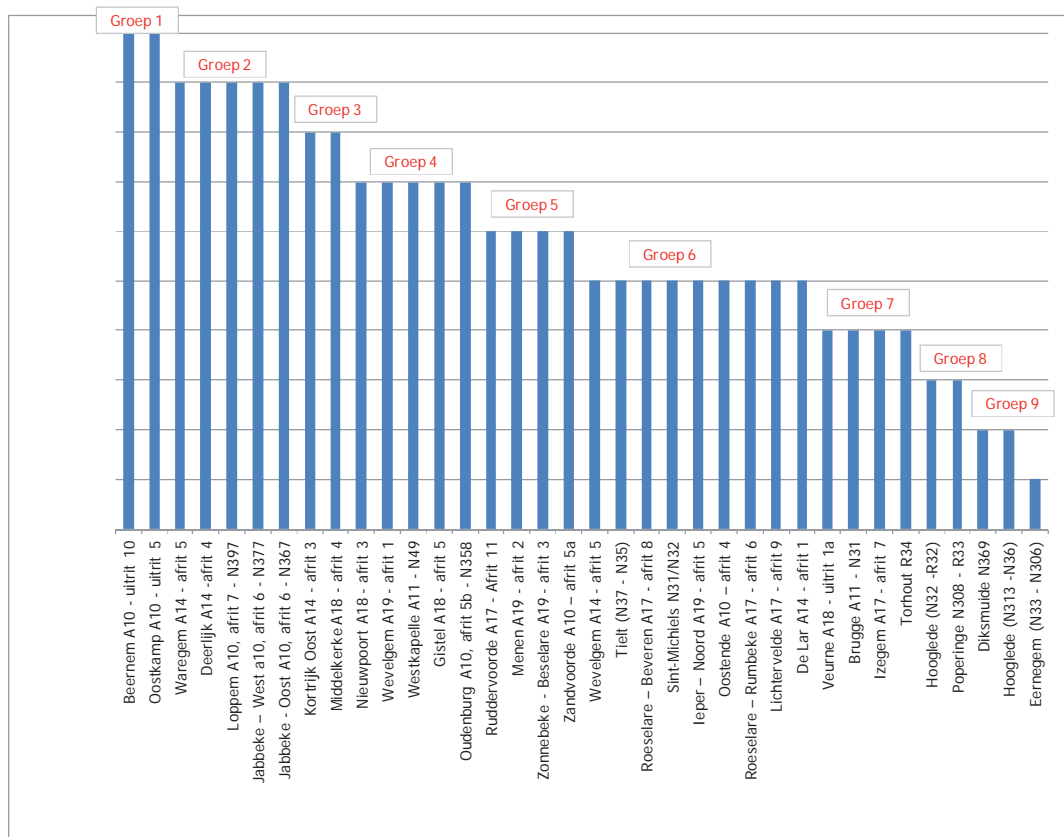
¹⁶ Dominantie-score: de alternatieven worden paarsgewijs vergeleken waarbij een score wordt bepaald die aangeeft welk alternatief dominant is ten opzichte van de andere

6.3.6 Resultaten MCA potentieel

De volgende figuur geeft de resultaten weer van de MCA. Het resultaat wordt niet uitgedrukt in een absolute waarde, maar als een ranking van de verschillende alternatieven.

We onderscheiden 10 'groepen' carpoolparkings (CPP), d.i. met een quasi evenwaardige rangschikking. Wel is het zo dat binnen een 'groep' ook de CPP's gerankt worden weergegeven. De verschillen tussen de groepen onderling kunnen relatief vergeleken worden.

Groep 1 scoort het best, groep 9 het slechts.



Figuur 15: resultaat van de MCA potentieel

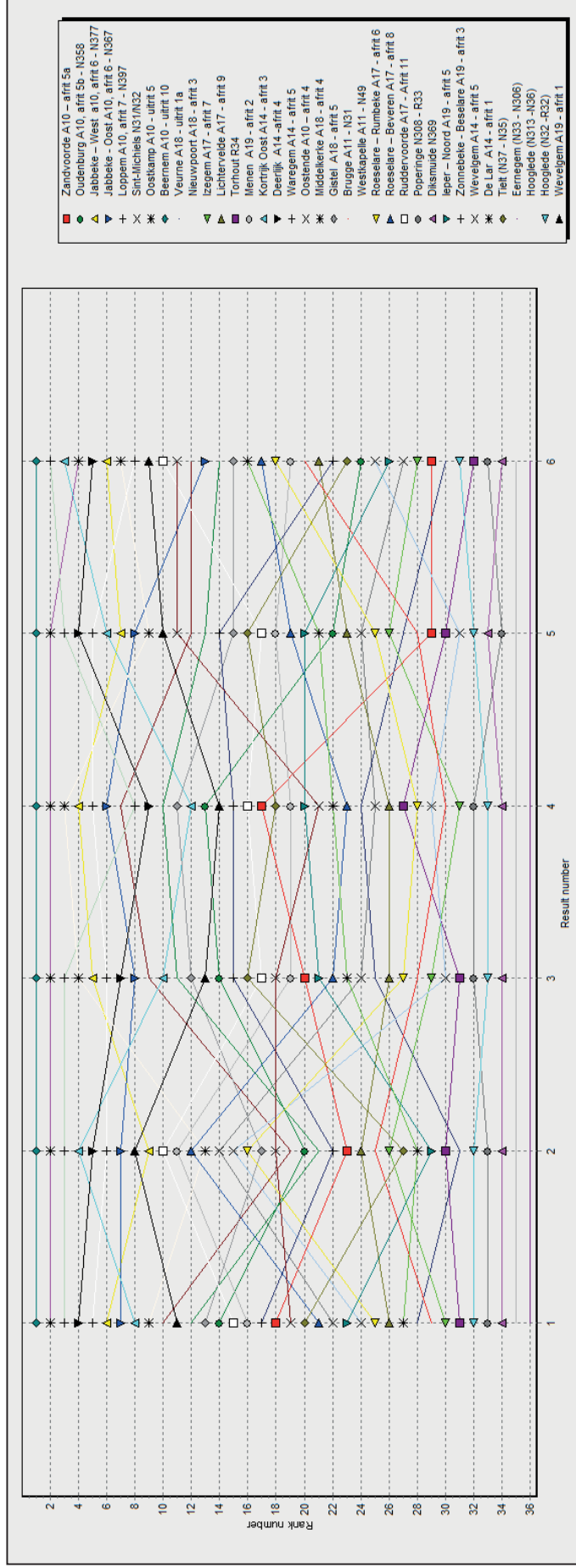
Groep	Volgorde	Locatie
Groep 1	1	Beernem A10 - uitrit 10
	2	Oostkamp A10 - uitrit 5
Groep 2	3	Waregem A14 - afrit 5
	4	Deerlijk A14 -afrit 4
	5	Loppem A10, afrit 7 - N397
	6	Jabbeke – West a10, afrit 6 - N377
	7	Jabbeke - Oost A10, afrit 6 - N367
Groep 3	8	Kortrijk Oost A14 - afrit 3
	9	Middelkerke A18 - afrit 4
Groep 4	10	Nieuwpoort A18 - afrit 3
	11	Wevelgem A19 - afrit 1
	12	Westkapelle A11 - N49
	13	Gistel A18 - afrit 5
	14	Oudenburg A10, afrit 5b - N358
Groep 5	15	Ruddervoorde A17 - Afrit 11
	16	Menen A19 - afrit 2
	17	Zonnebeke - Beselare A19 - afrit 3
	18	Zandvoorde A10 – afrit 5a
Groep 6	19	Wevelgem A14 - afrit 5
	20	Tielt (N37 - N35)
	21	Roeselare – Beveren A17 - afrit 8
	22	Sint-Michiels N31/N32
	23	Ieper – Noord A19 - afrit 5
	24	Oostende A10 – afrit 4
	25	Roeselare – Rumbeke A17 - afrit 6
	26	Lichtervelde A17 - afrit 9
Groep 7	27	De Lar A14 - afrit 1
	28	Veurne A18 - uitrit 1a
	29	Brugge A11 - N31
	30	Izegem A17 - afrit 7
Groep 8	31	Torhout R34
	32	Hooglede (N32 -R32)
Groep 9	33	Poperinge N308 - R33
	34	Diksmuide N369
Groep 10	35	Hooglede (N313 -N36)
	36	Eernegem (N33 - N306)

Tabel 14: resultaat van de MCA potentieel

6.3.7 Gevoeligheidsanalyse

De rangschikking is afhankelijk van de gekozen criteria en haar toebedeelde gewichten. Dit is de meest subjectieve stap in de MCA. Door middel van een gevoeligheidsanalyse kan de stabiliteit van de ranking beoordeeld worden. De volgende figuur geeft de resultaten weer bij wijzigende gewichten. Op de horizontale as vindt men de verschillende criteria terug, met '1' het basisresultaat, '2' het aantal passanten, t.e.m. 6 'ligging nabij knooppunt'. De verticale as geeft de ranking weer voor elk van de locaties.

Algemeen kan men opmerken dat de best en slechtst scorende CPP's behouden blijven bij wijzigende gewichten. De best scorende CPP's blijven Beernem, Oostkamp, Waregem, Deerlijk, Loppem, Jabbeke West en Jabbeke Oost, Kortrijk Oost en Middelkerke. De ranking van deze laatste 2 locaties wijzigt positief naar aanleiding van wijzigende gewichten. De slechtst scorende CPP's blijven Veurne, Brugge, Izegem, Torhout, Hooglede, Poperinge, Diksmuide, Hooglede en Eernegem. De andere locaties binnen groepen 5 en 6 wijzigen sterk in ranking.



Figuur 16: resultaat van de gevoeligheidsanalyse potentieel

6.3.8 Bepalen van de shortlist op basis van de resultaten van de MCA 'Potentieel'

Met behulp van de MCA kan een shortlist worden gekozen. Voor de keuze van de locaties van de shortlist worden ook een aantal andere criteria in acht genomen zoals het aantal wildparkeerders, de aanwezigheid van een carpoolparking op de locatie en de bezetting van de bestaande carpoolparkings.

6.3.8.1 Groepen 1, 2 en 3

De locaties die tot groepen 1, 2 en 3 behoren zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Groep 1	1	Beernem A10 - uitrit 10
	2	Oostkamp A10 - uitrit 5
Groep 2	3	Waregem A14 - afrit 5
	4	Deerlijk A14 -afrit 4
	5	Loppem A10, afrit 7 - N397
	6	Jabbeke – West a10, afrit 6 - N377
	7	Jabbeke - Oost A10, afrit 6 - N367
Groep 3	8	Kortrijk Oost A14 - afrit 3
	9	Middelkerke A18 - afrit 4

Groepen 1, 2 en 3 behouden hun sterke positie ook in de gevoeligheidsanalyse en worden hierdoor best opgenomen in de shortlist. De locaties die binnen deze groepen vallen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Voor **Deerlijk** volstaat de bestaande carpoolparking. Er is nog voldoende restcapaciteit beschikbaar. Voor deze parkings is dan ook geen verder onderzoek noodzakelijk. Om deze reden wordt deze parkings niet weerhouden in de shortlist. In **Middelkerke** is reeds een carpoolparking aangelegd. De capaciteit van de parking voldoet aan de vraag. Om deze reden wordt de carpoolparking niet weerhouden in de shortlist.

Ook op **Jabbeke-Oost** is er voldoende restcapaciteit beschikbaar. De heraanleg van het knooppunt is wel een aandachtspunt. Op termijn kan hierdoor een uitbreiding gewenst zijn. Rekening houdend met de beschikbare restcapaciteit is de carpoolparking niet opgenomen in de shortlist.

6.3.8.2 Groep 4

De locaties die tot groep 4 behoren zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Groep 4	10	Nieuwpoort A18 - afrit 3
	11	Wevelgem A19 - afrit 1
	12	Westkapelle A11 - N49
	13	Gistel A18 - afrit 5
	14	Oudenburg A10, afrit 5b - N358

Wevelgem (A19) en **Gistel** scoren ook goed in de gevoeligheidsanalyse, deze locaties worden best opgenomen in de shortlist.

Oudenburg zakt sterk in ranking in de gevoeligheidsanalyse naar plaatsen 22 en 24. Dit op basis van criteria 4 en 5. Oudenburg is een bestaande carpoolparking waar voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Om deze reden wordt Oudenburg dan ook niet weerhouden in de shortlist.

Nieuwpoort en **Westkapelle** geven ongeveer hetzelfde resultaat weer in de gevoeligheidsanalyse. Zij fluctueren sterk, maar geven gemiddeld goede resultaten weer. Nieuwpoort is een bestaande carpoolparking. Op deze locatie is nog voldoende restcapaciteit beschikbaar. In Westkapelle is geen carpoolparking aanwezig. Westkapelle wordt weerhouden in de shortlist. Nieuwpoort wordt niet weerhouden.

6.3.8.3 Groep 5

De locaties die tot groep 5 behoren zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Groep 5	15	Ruddervoorde A17 - afrit 11
	16	Menen A19 - afrit 2
	17	Zonnebeke - Beselare A19 - afrit 3
	18	Zandvoorde A10 – afrit 5a

Ruddervoorde blijft bij de 17 best gerankte carpoolparking in de gevoeligheidsanalyse. Ruddervoorde wordt dan ook weerhouden in de shortlist.

Menen blijft bij de 20 beste carpoolparkings. De carpoolparking in Menen is echter recent aangelegd. Om deze reden wordt de carpoolparking niet opgenomen in de shortlist.

Zonnebeke – Beselare zakt tot de 22^{ste} plaats in de ranking en dit op basis van criteria 1 en 5. De locatie wordt weerhouden in de shortlist. Op deze locatie is nog geen carpoolparking aanwezig.

Zandvoorde zakt significant naar plaats 29 op basis van criteria 4 en 5. Op deze locatie is reeds een carpoolparking aanwezig. Vermoedelijk is de bezetting van de carpoolparking gedeeltelijk afkomstig van bewoners. De locatie wordt niet weerhouden in de shortlist.

6.3.8.4 Groep 6

De locaties die tot groep 6 behoren zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Groep 6	19	Wevelgem A14 - afrit 5
	20	Tielt (N37 - N35)
	21	Roeselare – Beveren A17 - afrit 8
	22	Sint-Michiels N31/N32
	23	Ieper – Noord A19 - afrit 5
	24	Oostende A10 – afrit 4
	25	Roeselare – Rumbeke A17 - afrit 6
	26	Lichtervelde A17 - afrit 9
	27	De Lar A14 - afrit 1

Wevelgem (A14) stijgt sterk in de ranking op basis van criteria 4 en 5. Deze locatie wordt dan ook weerhouden in de shortlist.

Tielt fluctueert erg tussen de 16^{de} en de 27^{ste} plaats in de ranking. Deze locatie wordt niet weerhouden in de shortlist.

Roeselare – Beveren fluctueert sterk tussen de 12^{de} en de 23^{ste} plaats in de ranking. Deze locatie wordt weerhouden in de shortlist.

Sint-Michiels en **Oostende** scoren gelijkaardig, maar fluctueren erg. Deze locaties scoren over het algemeen niet voldoende goed. Ze stijgen enkel in ranking op basis van criteria 1.

Beide locaties worden dan ook niet weerhouden in de shortlist. De wildparkeerders aan de locatie Oostende, zijn vermoedelijk werknemers van het ziekenhuis. Het aanleggen van een carpoolparking op deze locatie zal nog meer ziekenhuis personeel aantrekken. Vermoed wordt dat de parking Sint-Michiels eerder als parking voor de omliggende functies en als P&R parking naar het centrum van Brugge gebruikt wordt.

Ieper-Noord zakt onder de 20 best gerankte locaties op basis van 2 van de 5 criteria. De locatie wordt op vraag van de stuurgroep niet weerhouden.

Roeselare – Rumbeke scoort enkel goed op basis van criteria 1 en 5. Op vraag van de stuurgroep wordt deze locatie weerhouden in de shortlist.

Lichtervelde scoort niet voldoende goed en wordt niet weerhouden.

De Lar scoort enkel goed op basis van criterium 5 met een 16^{de} plaats. De locatie wordt wel weerhouden in de shortlist. Het aantal wildparkeerders is hier hoog. Vooral na heraanleg van het complex is het aantal wildparkeerders sterk gestegen. De verhoogde verkeersveiligheid ter hoogte van dit op- en afrittencomplex kan de mogelijke reden zijn van het stijgend aantal wildparkeerders. Hiernaast is de grensovergang in Rekkem afgesloten waardoor keren ter hoogte van de grensovergang onmogelijk wordt.

6.3.8.5 Groepen 7, 8, 9 en 10

Een overzicht van de locaties die tot groepen 7, 8, 9 en 10 behoren zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Groep 7	28	Veurne A18 - uitrit 1a
	29	Brugge A11 - N31
	30	Izegem A17 - afrit 7
	31	Torhout R34
Groep 8	32	Hooglede (N32 -R32)
	33	Poperinge N308 - R33
Groep 9	34	Diksmuide N369
	35	Hooglede (N313 -N36)
Groep 10	36	Eernegem (N33 - N306)

Groepen 7 tot 10 behouden hun zwakke positie ook in de gevoeligheidsanalyse en kunnen om deze reden geschrapt worden uit de shortlist. **Izegem** is echter een bestaande carpoolparking met een hoge bezettingsgraad. Door de stuurgroep wordt dan ook beslist om een mogelijke uitbreiding van deze carpoolparking alsnog te onderzoeken.

7. SHORT-LIST

7.1 Shortlist

Op basis van de resultaten van de MCA met betrekking tot het potentieel en in overleg met de stuurgroep is de shortlist vastgelegd.

De weerhouden locaties binnen de shortlist zijn in onderstaande tabel weergegeven. De volgorde vanuit de MCA is behouden, dit wil zeggen dat de bovenste carpoolparking het best scoorde op basis van de MCA met betrekking tot het potentieel.

Locatie	Verder Onderzoek
Beernem	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht
Oostkamp	Beschikbare data vanuit RUP worden meegenomen in de analyse
Waregem	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht
Loppem	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht
Jabbeke -West	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht
Kortrijk Oost	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht
Wevelgem (A19 - afrit 1)	Mogelijke locatie zoeken
Westkapelle	Mogelijke locatie zoeken
Gistel	Mogelijke locatie zoeken
Ruddervoorde	Mogelijke locatie zoeken
Zonnebeke - Beselare	Mogelijke locatie zoeken
Wevelgem (A14 - afrit 5)	Mogelijke locatie zoeken
Roeselare Beveren	Mogelijke locatie zoeken
Roeselare Rumbeke	Mogelijke locatie zoeken
De Lar	Mogelijke locatie zoeken
Izegem	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht

Tabel 15: locaties shortlist

Op **Figuur B 6** in bijlage zijn de locaties van de shortlist weergegeven. Om een totaal beeld te behouden van alle bestaande en potentiële locaties voor carpoolparkings, zijn de bestaande carpoolparkings waar geen maatregelen nodig zijn, eveneens op deze figuur aangeduid.

7.2 Gewenst aanbod per locatie

Om te bepalen welk aanbod er per carpoolparking gewenst is, is rekening gehouden met een aantal factoren.

In eerste instantie is de formule vanuit de CROW publicatie 254 toegepast. Hiervoor zijn de inwoners in een straal van 15 km van de carpoolparking in beeld gebracht aan de hand van het verkeersmodel West-Vlaanderen. Vervolgens zijn de inwoners procentueel verdeeld over de verschillende bestemmingen. Ook dit is gebaseerd op de vertrekkende woon-werkrelatie in een zone van 15 km rond de carpoolparking vanuit het verkeersmodel. De bestemmingen zijn onderverdeeld in 3 klassen:

- 0 tot 20 kilometer
- 20 tot 50 kilometer
- Meer dan 50 kilometer

Het potentieel is vervolgens geraamd aan de hand van onderstaande formule:

$$x = inwG \times 0,002 \times \frac{(0,4 \times \% V_{20-50km})}{20\%} + \frac{(0,6 \times \% V_{>50km})}{12\%}$$

x: aantal potentiële gebruikers carpoolplein

inwG: aantal inwoners voedingsgebied

V_{20 – 50km}: aantal verplaatsingen over afstandsklasse 20 -50 km

V_{>50 km}: aantal verplaatsingen over afstandsklasse > 50km

Het resultaat van deze analyse is weergegeven in onderstaande tabel.

Voor een aantal carpoolparkings ligt de uitkomst van de formule dicht bij de geschatte behoefte op basis van de bestaande bezetting van de locaties (in het oranje aangeduid in onderstaande tabel). Voor een aantal andere locaties lijkt de berekende behoefte echter vrij hoog.

carpoolparking	Inwoners	Woon-Werktrips <=20km	Woon-Werktrips 20-50 km	Woon-Werktrips >50 km	Woon-Werktrips <=20km	Woon-Werktrips 20-50 km	Woon-Werktrips >50 km	potentie
Beernem A10 - uitrit 10	114628	20313	10818	19234	50365	21%	38%	100
Oostkamp A10 - uitrit 5	182926	37700	12043	30027	79770	15%	38%	112
Waregem A14 - afrit 5	145457	32891	8064	26233	67188	12%	39%	72
Loppem A10, afrit 7 - N397	180847	38748	11058	29652	79458	14%	37%	103
Jabbekke – West A10, afrit 6 - N377	237450	46497	13637	39185	99319	14%	39%	132
Kortrijk Oost A14 - afrit 3	309112	58975	12143	62055	133173	9%	47%	115
Wevelgem A19 - afrit 1 (noord)	205789	46016	7719	36049	89784	9%	40%	73
Westkapelle A11 - N49	77885	13509	2497	16191	32197	8%	50%	27
Gistel A18 - afrit 5	143054	24978	8776	22485	56239	16%	40%	91
Ruddervoorde A17 - Afrit 11	167189	32103	11932	29052	73088	16%	40%	111
Zonnebeke - Beselare A19 - afrit 3	128418	18291	6579	28360	53231	12%	53%	66
Wevelgem A17 - afrit 5 (zuid)	242479	43501	9143	49290	101934	9%	48%	89
Roeselare – Beveren A17 - afrit 8	170323	37382	9363	29863	76608	12%	39%	85
Roeselare – Rumbekke A17 - afrit 6	194801	46845	8964	31839	87648	10%	36%	82
De Lar A14 - afrit 1	187135	29114	7160	40794	77068	9%	53%	72
Izegem A17 - afrit 7	174484	40404	8857	28759	78021	11%	37%	81

Tabel 16: resultaat berekening parkeerbehoefte per locatie

Voor onderstaande locaties wordt het aanbod afgestemd op de berekende potentie, aangezien de berekende potentie overeenstemt met de behoefte die op het terrein wordt vastgesteld (huidige bezetting, wildparkeerders,...):

- Oostkamp (100 pp)
- Waregem (70 pp)
- Loppem (100pp)
- Kortrijk Oost (115pp)
- Westkapelle (30pp)
- Zonnebeke (50pp)

Voor een aantal andere locaties lijkt het gewenste aanbod vrij hoog. De berekening van het gewenste aanbod houdt echter geen rekening met de mogelijke **overlap in het voedingsgebied** tussen de carpoolparkings. Op basis van de overlap in het voedingsgebied is een bijstelling gebeurd naar het gewenste aanbod per locaties. Voor carpoolparkings die in elkaars nabijheid gelegen zijn, is er vanuit gegaan dat het berekende aanbod voor één locatie, verspreid over de verschillende locaties wordt voorzien.

Beernem is in het voedingsgebied van Oostkamp gelegen. Ook Loppem valt in het voedingsgebied. Voor Beernem wordt in eerste instantie een uitbreiding tot 60 parkeerplaatsen voorzien. Rekening houdend met de huidige bezetting wordt ingeschat dat dit aanbod op korte termijn zal volstaan. Een verdere uitbreiding tot 100 parkeerplaatsen is mogelijk.

De locaties **Roeselare Rumbeke, Izegem en Roeselare Beveren** liggen in een straal van 5,9 km. Het voedingsgebied van 15 km overlapt voor deze locaties dan ook sterk. Voor alle drie de locaties zou volgens de berekening een aanbod van ongeveer 80 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Op basis van de overlap worden per locatie het hierna opgenomen aanbod voorgesteld. Voor Izegem wordt het grootste aanbod voorzien rekening houdend met de huidige bezetting:

- Roeselare Beveren: basisaanbod van 30¹⁷ parkeerplaatsen
- Izegem: basisaanbod van 50 parkeerplaatsen
- Roeselare Rumbeke: basisaanbod van 30 parkeerplaatsen

Ook **Jabbeke-West** ligt in een straal van 6,1 km van Jabbeke-Oost. Voor Jabbeke-West bedraagt de potentie 132 parkeerplaatsen, voor Jabbeke-Oost is dit 88 parkeerplaatsen¹⁸. Ook de carpoolparkings van Zandvoorde en Oudenburg zijn binnen de straal van 15 km gelegen. In dit opzicht stellen we voor op aan Jabbeke-West in eerste instantie **50 parkeerplaatsen** te realiseren, met de mogelijkheid om deze op termijn uit te breiden tot 70 parkeerplaatsen. In **Jabbeke-Oost** is een aanbod van 30 parkeerplaatsen aanwezig. Rekening houdend met de huidige bezetting volstaat dit aanbod. Een uitbreiding naar **50 parkeerplaatsen** kan op termijn aangewezen zijn.

¹⁷ Minimaal aanbod in kader van de ligging nabij een knooppunt van het hoofdwegennet zoals aangegeven in de succesfactoren.

¹⁸ Voor Jabbeke-Oost zijn volgende cijfers gehanteerd: aantal inwoners 169.920, woon-werktrips tussen 0-20 37.782, woon-werktrips tussen 20-50 9400, woonwerktrips >50 26.583

Ruddervoorde ligt in het voedingsgebied van Loppem en Torhout. Rekening houdend met de bestaande bezetting, lijkt een uitbreiding tot 50 parkeerplaatsen hier voldoende.

Gistel ligt in het voedingsgebied van Middelkerke en Jabbeke-West. Op basis hiervan en het huidig aantal wildparkeerders, wordt voor Gistel een basisaanbod van **30 parkeerplaatsen** voorzien met een mogelijke uitbreiding tot 50 parkeerplaatsen.

Wevelgem-Noord en Wevelgem-Zuid liggen in elkaars voedingsgebied. Voor Wevelgem-Noord en Wevelgem-Zuid bedraagt potentie respectievelijk 73 en 89 parkeerplaatsen. Voor Wevelgem-Noord wordt dan ook voorgesteld om een basisaanbod van **30 parkeerplaatsen** te voorzien met een mogelijke uitbreiding tot 50 parkeerplaatsen. Voor Wevelgem-Zuid wordt er een basisaanbod van **50 parkeerplaatsen** voorzien met een mogelijke uitbreiding naar 70 parkeerplaatsen. Het basisaanbod op Wevelgem-Zuid is hoger rekening houden met de hogere behoefte vanuit de potentie berekening en het aantal vastgestelde wildparkeerders.

De Lar is zowel in het voedingsgebied van Menen als in het voedingsgebied van Wevelgem gelegen. Ook Kortrijk Oost ligt binnen een straal van 15 kilometer. In dit opzicht wordt voor De Lar niet het berekende aanbod voorzien (72 parkeerplaatsen) maar wordt er een basisaanbod van 30 parkeerplaatsen voorzien met een mogelijke uitbreiding tot 50 parkeerplaatsen.

Zonnebeke is binnen het voedingsgebied van Menen gelegen. Rekening houden met het aantal vastgestelde wildparkeerders, wordt er voor Zonnebeke een aanbod van 50 parkeerplaatsen voorzien.

carpoolparking	potentie	basis aanbod	uitbreiding tot
Beernem A10 - uitrit 10	100	60	100
Oostkamp A10 - uitrit 5	112	100	
Waregem A14 - afrit 5	72	70	100
Loppem A10, afrit 7 - N397	103	100	125
Jabbeke – West A10, afrit 6 - N377	132	50	70
Kortrijk Oost A14 - afrit 3	115	115	125
Wevelgem A19 - afrit 1 (noord)	73	30	50
Westkapelle A11 - N49	27	30	
Gistel A18 - afrit 5	91	30	50
Ruddervoorde A17 - Afrit 11	111	50	
Zonnebeke - Beselare A19 - afrit 3	66	50	
Wevelgem A17 - afrit 5 (zuid)	89	50	70
Roesselare – Beveren A17 - afrit 8	85	30	50
Roesselare – Rumbeke A17 - afrit 6	82	30	50
De Lar A14 - afrit 1	72	30	50
Izegem A17 - afrit 7	81	50	70

Tabel 17: gewenst parkeeraanbod per carpoolparking

7.3 Analyse van de locaties op 'Haalbaarheid'

De locaties zijn nader geanalyseerd op basis van de kritische succesfactoren en een contextanalyse. Deze analyse geeft inzicht in de haalbaarheid voor het aanleggen van een carpoolparking op een bepaalde locatie. De criteria waarop deze locaties van de shortlist getoetst zijn, zijn vastgelegd in overleg met de stuurgroep.

Voor de weerhouden locaties is volgende informatie verzameld:

– **Planningscontext**

- Beleidsvisie mbt carpoolparking in het Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan
- Beleidsvisie mbt carpoolparking in het Gemeentelijk mobiliteitsplan
- Andere relevante geplande projecten in buurt van zoekzone carpoolparking

– **Juridische context**

- Gewestplan
- BPA/RUP
- Boskartering
- Habitatrichtlijngebied/Vogelrichtlijngebied
- VEN/IVON-gebied
- Bodemvervuiling (ahv bodemonderzoek OVAM)
- Overstromingsgebied
- Beschermd dorpsgezicht/landschap
- Bescherming vanuit archeologie (CAI)
- Landschapsatlas (puntrelicten, lijnrelict, ankerplaats, relictzone)

– **Ruimtelijke inplanting**

- Terreinfooto's
- Mogelijke inpassing in functie van beschikbare ruimte
- Mogelijkheden tot medegebruik

– **Verkeerskundige context**

De analyse van de verkeerskundige context bestaat uit het in beeld brengen van de carpoolparking voor de verschillende modi:

- Fiets
- Openbaar vervoer
- Wagen

Per locatie is er een fiche opgesteld met een overzicht van de geïnventariseerde informatie. De fiches per locatie zijn gebundeld in een apart deelrapport 'Fiches Shortlist'.

7.4 Van shortlist naar prioriteitenlijst – MCA 'Haalbaarheid'

7.4.1 Methodiek MCA

Voor de methodiek van de MCA verwijzen we naar hoofdstuk 6.3.1.

7.4.2 Criteria haalbaarheid

De criteria voor het uitvoeren van de 2^{de} MCA zijn in overleg met de stuurgroep vastgelegd. Onderstaande criteria zijn gehanteerd voor het bepalen van de haalbaarheid van de carpoolparkings. De criteria zijn vastgelegd in overleg met de stuurgroep.

Criteria planologische context

- Overeenstemming met de planologische beleidsopties
 - Gewenst beleid (score A)
 - Er worden geen uitspraken gedaan, maar er zijn mogelijkheden (score B)
 - In conflict met beleidsopties (score C)

Criteria juridische context

- Inpasbaar binnen de juridische ruimtelijke bestemming (gewestplan, BPA, RUP (incl. VEN, IVON))
 - Vergunbaar (score A)
 - Mogelijks vergunbaar mits motivatie dat de carpoolparking slechts een beperkte ruimtelijke impact heeft (score B)
 - Mogelijks vergunbaar mits kan aangetoond worden dat de carpoolparkings gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied (score C)
- Inpasbaar mbt milieu-aspecten (habitatrichtlijnen, bosdecreet, bodemverontreiniging, overstromingsgebieden, kwetsbare gebieden))
 - Inpasbaar (score A)
 - Inpasbaar mits compensatie (bosdecreet) of extra inspanning (bodemverontreiniging wegwerken, oplossen overstromingsproblematiek,...) (score B)
 - Niet inpasbaar (score C)
- Inpasbaar vanuit erfgoed (beschermd dorpsgezichten en landschappen, bescherming vanuit archeologie (CAI), ankerplaatsen)
 - Inpasbaar (score A)
 - Inpasbaar mits extra inspanning (score B)

- Niet inpasbaar (score C)

Criteria ruimtelijke inplanting

- Voldoende ruimte beschikbaar voor organisatie (of uitbreiding) carpoolparking ikv gewenst aantal parkeerplaatsen
 - Voldoende ruimte voor het gewenst aantal plaatsen + uitbreidingsmogelijkheden aanwezig (score A)
 - Voldoende ruimte voor het gewenst aantal plaatsen (score B)
 - Ruimte aanwezig, maar niet voor het totale gewenste aantal plaatsen (score C)
- Mogelijkheden voor medegebruik aanwezig (vb. sportclub, langsheen provinciaal fietsroutenetwerk, ...)
 - Dubbel gebruik mogelijk (score A)
 - Dubbel gebruik niet mogelijk (score B)

Opmerking: Het medegebruik mag evenwel het hoofdgebruik van de parkings als carpoolparking niet in gedrang brengen

Criteria verkeerskundige context

- Bereikbaar voor fietsers:
 - Goed bereikbaar voor fietsers, infrastructuur voldoet (score A)
 - Bereikbaar voor fietsers, infrastructuur te optimaliseren (score B)
 - Niet bereikbaar voor fietsers, geen infrastructuur aanwezig (score C)
- Bereikbaarheid openbaar vervoer:
 - Frequent openbaar vervoer aanwezig (score A)
 - Geen frequent openbaar vervoer aanwezig (score B)
 - Geen openbaar vervoer aanwezig (Score C)
- Bereikbaarheid auto
 - Veilig bereikbaar vanuit de verschillende windrichtingen (score A)
 - Bereikbaarheid niet optimaal, veilig aansluiting te voorzien (score B)
 - Voorzien van goede ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer niet mogelijk (score C)

7.4.3 Toekennen van de scores

Voor elk van de criteria werden scores toebedeeld. In onderstaande tabel zijn de scores weergegeven. De scores per locaties zijn eveneens opgenomen in de fiches. In de fiches is er eveneens een duiding van de scores opgenomen.

Locatie	criteria plannings context	juridische conext			ruimtelijke inplanting		verkeerskundige context		
		overeenstemming met de beleidsopties	inpasbaar binnen de juridische context	inpasbaar mbt milieuaspecten	inpasbaar vanuit erfgoed	voibende ruimte voor organiseren carpoolparking ikv gewenst aantal parkeerplaatsen	Mogelijkheden voor medegebruik	bereikbaarheid fietsers	bereikbaarheid openbaar vervoer
Beernem	A	A	A	B	B	A	A	B	A
Oostkamp	C	C	B	B	A	B	B	B	B
Waregem	A	B	A	A	A	B	B	A	A
Loppem	B	C	B	A	A	B	B	B	B
Jabbeke -West	A	B	A	A	A	A	A	C	A
Kortrijk Oost	A	A	A	A	A	B	B	B	A
Wevelgem Noord (A19 - afrit 1)	A	B	A	B	A	B	B	C	A
Westkapelle	B	B	B	B	A	B	B	B	B
Gistel	B	B	A	B	A	B	B	B	B
Ruddervoorde	A	A	A	A	A	A	A	C	A
Zonnebeke - Beselare	A	B	A	B	A	B	B	B	A
Wevelgem Zuid (A17 - afrit 5)	A	C	B	A	A	B	A	A	A
Roeselare Beveren	A	B	A	B	A	B	B	C	A
Roeselare Rumbeke	A	B	A	B	A	A	A	B	A
De Lar	B	B	A	A	A	B	B	C	A
Izegem	B	B	A	A	A	A	C	C	A

Tabel 18: scores criteria haalbaarheid

7.4.4 Toekennen van de gewichten

Niet alle criteria zijn even belangrijk voor de beoordeling van de haalbaarheid en daarom werden in overleg met de stuurgroep gewichten toegekend aan elk criterium. Hoe hoger het gewicht, hoe belangrijker het criterium voor onderscheid tussen de alternatieven. De som van de gewichten is gelijk aan 1. De gewichten zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Hoofdcriterium	Subcriterium	Gewicht	Gewicht
Criteria planningscontext	Overeenstemming met de beleidsopties	0,20	0,200
Juridische context	Inpasbaar binnen de juridische context	0,40	0,133
	Inpasbaar mbt milieu-aspecten		0,133
	Inpasbaar vanuit erfgoed		0,133
Ruimtelijke inplanting	Voldoende ruimte voor organiseren CPP ikv gewenst aantal PP	0,20	0,100
	Mogelijkheden voor medegebruik		0,100
Verkeerskundige context	Bereikbaarheid fietsers	0,20	0,067
	Bereikbaarheid openbaar vervoer		0,067
	Bereikbaarheid auto		0,067

Tabel 19: originele gewichten per criteria ikv de haalbaarheid

Het criteria juridische context heeft het hoogste gewicht gekregen, aangezien de juridische haalbaarheid doorweegt in de mogelijke realisatie van de carpoolparking.

7.4.5 Keuze MCA-methodiek

De gebruikte software om de MCA uit te voeren is DEFINITE 3.1. Dit programma is ontworpen door het Instituut voor Milieustudies van de Vrije Universiteit van Amsterdam. DEFINITE (*Decisions on a finite set of alternatives*) is een beslissingsondersteunend software pakket dat ontwikkeld is om de kwaliteit van het nemen van beslissingen te verbeteren. DEFINITE omvat een geheel pakket aan methodes om een breed scala aan problemen op te lossen.

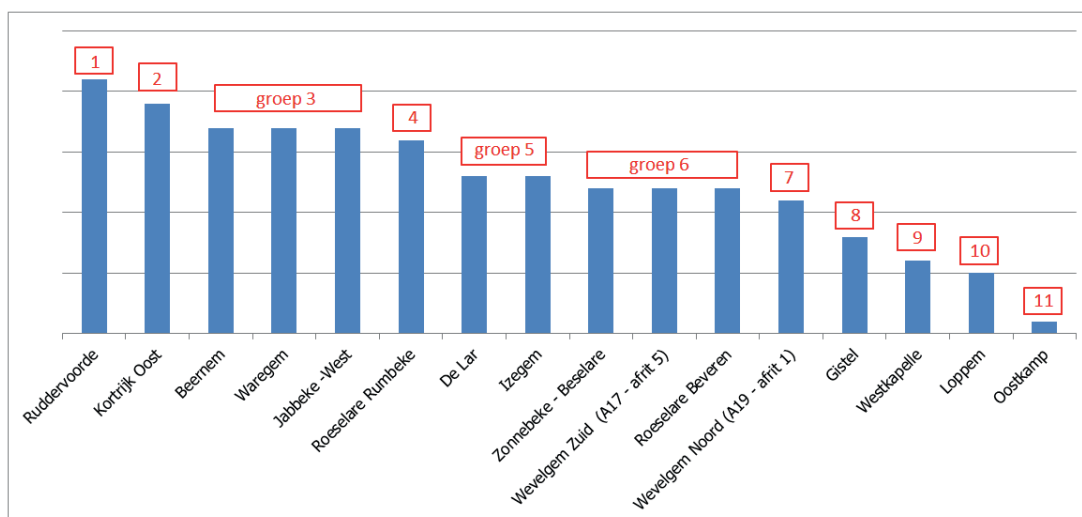
Voor dit project wordt de EVAMIX-methode toegepast. Bij de EVAMIX-methode worden de alternatieven paarsgewijs vergeleken voor elk criterium en wordt een dominantie-score berekend per alternatief (de som van alle dominanties vermenigvuldigd met alle gewichten voor alle criteria). De dominantiescore wordt achteraf gestandaardiseerd en op basis hiervan worden de alternatieven gerangschikt. Het resultaat van al deze berekeningen is dus een rangschikking uitgedrukt in dominantiescores, die enkel gebruikt kunnen worden om de relatieve verschillen tussen de alternatieven aan te geven. Er is voor de EVAMIX-methode gekozen omdat deze als enige methode de mogelijkheid biedt om met kwalitatieve scores te werken en gewichten toe te kennen aan de criteria.

7.4.6 Resultaten MCA 'Haalbaarheid'

De volgende figuur geeft de resultaten weer van de MCA. Het resultaat wordt niet uitgedrukt in een absolute waarde, maar als een ranking van de verschillende alternatieven.

Carpoolparkings die dezelfde score behalen, worden in een 'groep' opgenomen.

Uit de MCA blijkt dat Ruddervoorde als beste carpoolparking scoort in functie van de haalbaarheid, gevolgd door Kortrijk-Oost. Als derde beste gerankt, zijn de carpoolparkings Beernem, Waregem en Jabbeke-West. Roeselare-Rumbeke volgt groep 3 op. In groep 5 bevinden zich De Lar en Izegem, en in groep 6 Zonnebeke-Beselare, Wevelgem-Zuid en Roeselare-Beveren. In de minst goed scorende carpoolparkings vinden we de volgende gemeenten terug: Wevelgem-Noord, Gistel, Westkapelle en Loppem. Oostkamp sluit de ranking af.



Figuur 17: resultaat van de MCA haalbaarheid

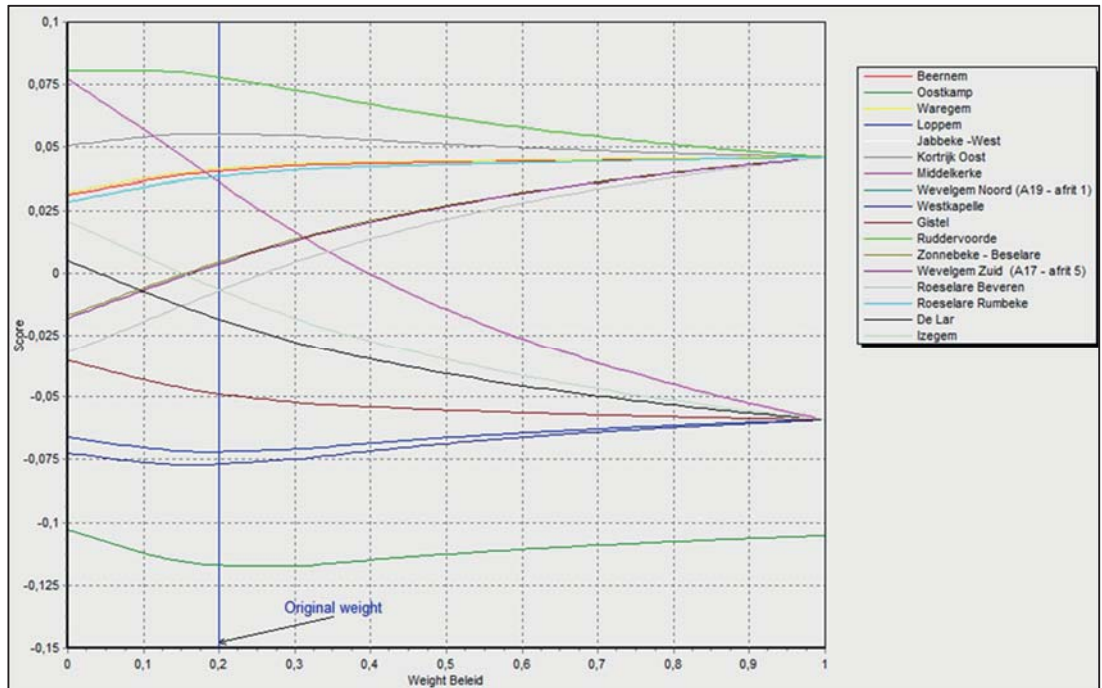
7.4.7 Gevoeligheidsanalyse

In de gevoeligheidsanalyse wordt onderzocht hoe een gewijzigd gewicht van de criteria de ranking van de carpoolparkings beïnvloedt. Uit de gevoeligheidsanalyse blijken de resultaten relatief stabiel.

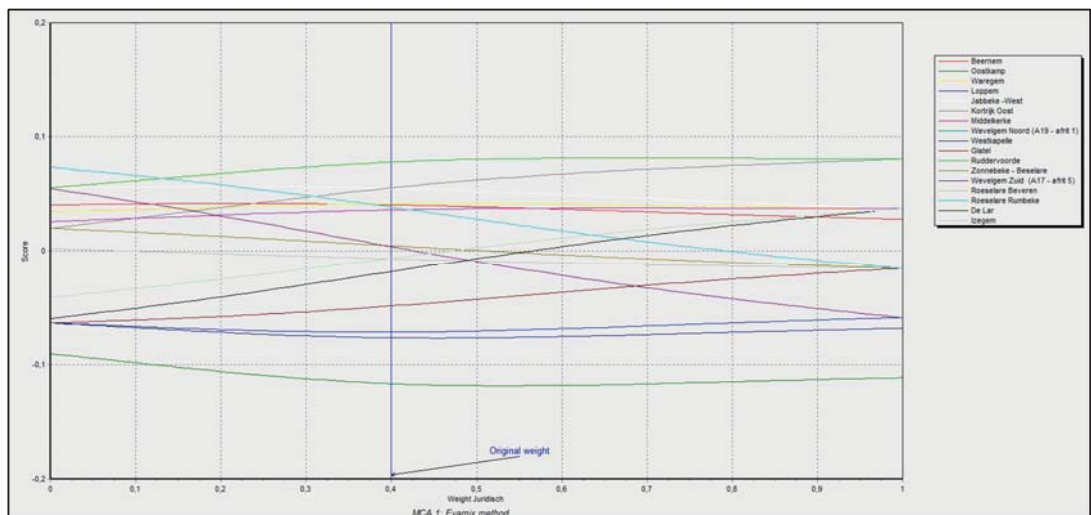
De volgende figuren geven de resultaten per criterium weer. Hieruit blijkt dat:

- Voor de planologische context:
 - De ranking van andere CPP's blijft relatief stabiel.
- Voor het juridisch criterium:
 - Bij een toenemend gewicht (m.b.t. onderhavig criterium) de volgende CPP's dalen in de ranking: Roeselare-Rumbeke, Wevelgem-Zuid
 - Bij een toenemend gewicht (m.b.t. onderhavig criterium) de volgende CPP's stijgen in de ranking: Kortrijk-Oost
- Voor het ruimtelijk criterium:
 - Bij een toenemend gewicht (m.b.t. onderhavig criterium) de volgende CPP's dalen in de ranking: Kortrijk-Oost, Waregem en Beernem.
 - Bij een toenemend gewicht (m.b.t. onderhavig criterium) de volgende CPP's stijgen in de ranking: Jabbeke-West, Roeselare-Rumbeke en Izegem

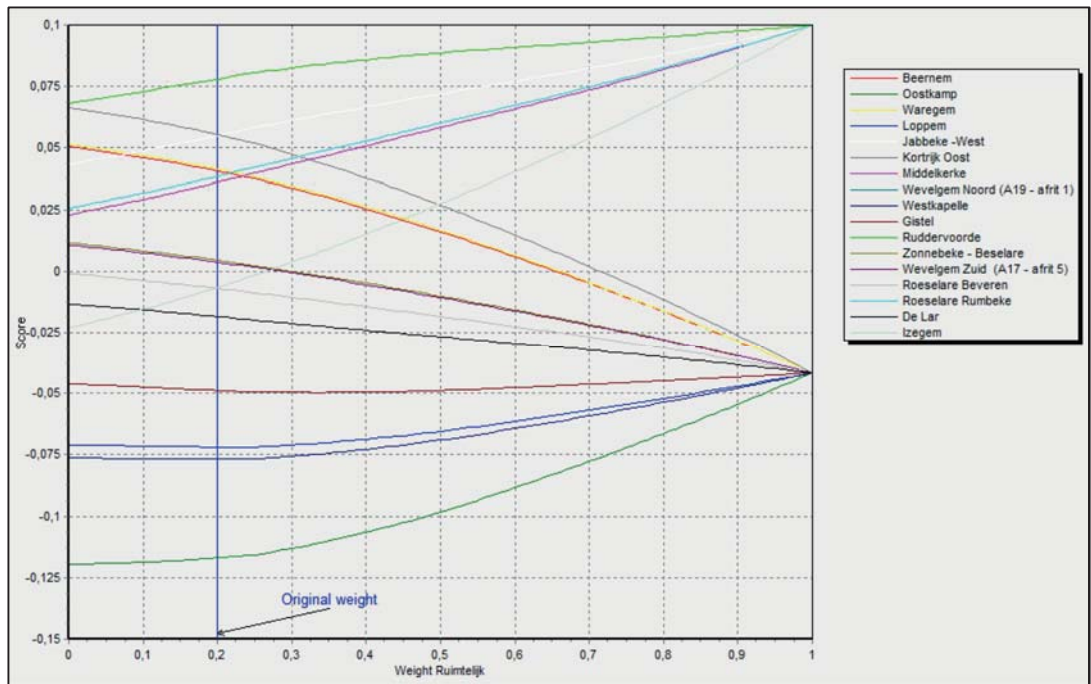
- Voor het verkeerskundig criterium:
 - Bij een toenemend gewicht (m.b.t. onderhavig criterium) de volgende CPP's dalen in de ranking: Ruddervoorde, Kortrijk-Oost en Jabbeke-west
 - Bij een toenemend gewicht (m.b.t. onderhavig criterium) de volgende CPP's stijgen in de ranking: Middelkerke, Wevelgem-Zuid



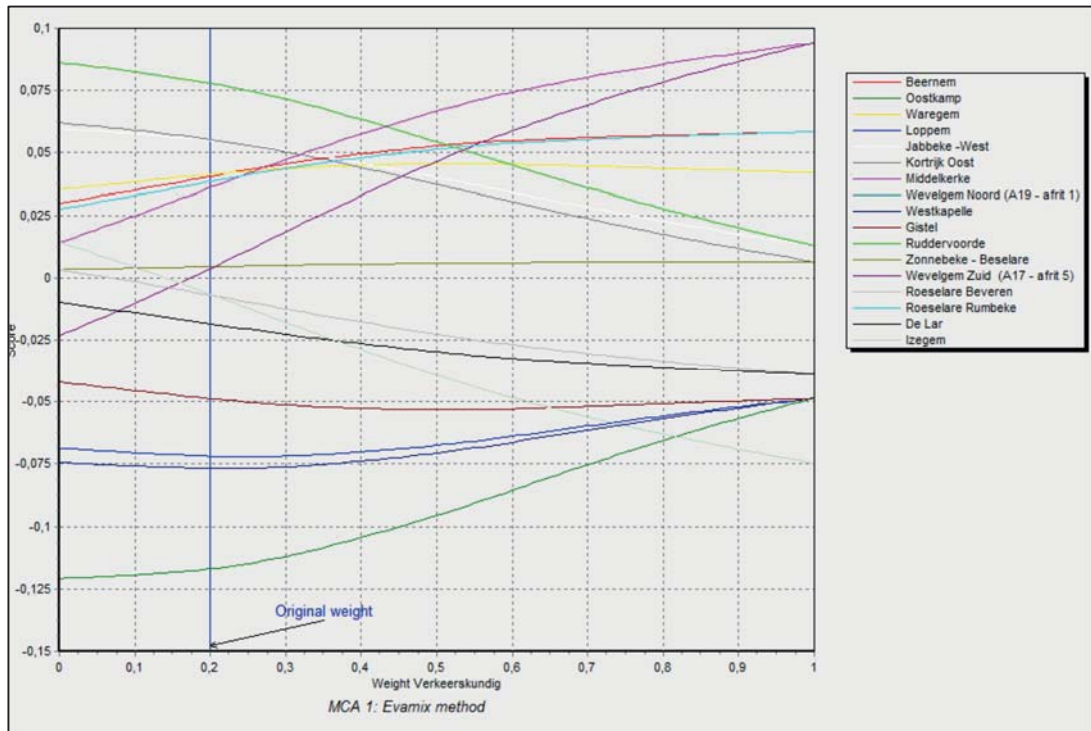
Figuur 18: gevoeligheidsanalyse planologische context



Figuur 19: Gevoeligheidsanalyse juridisch criterium



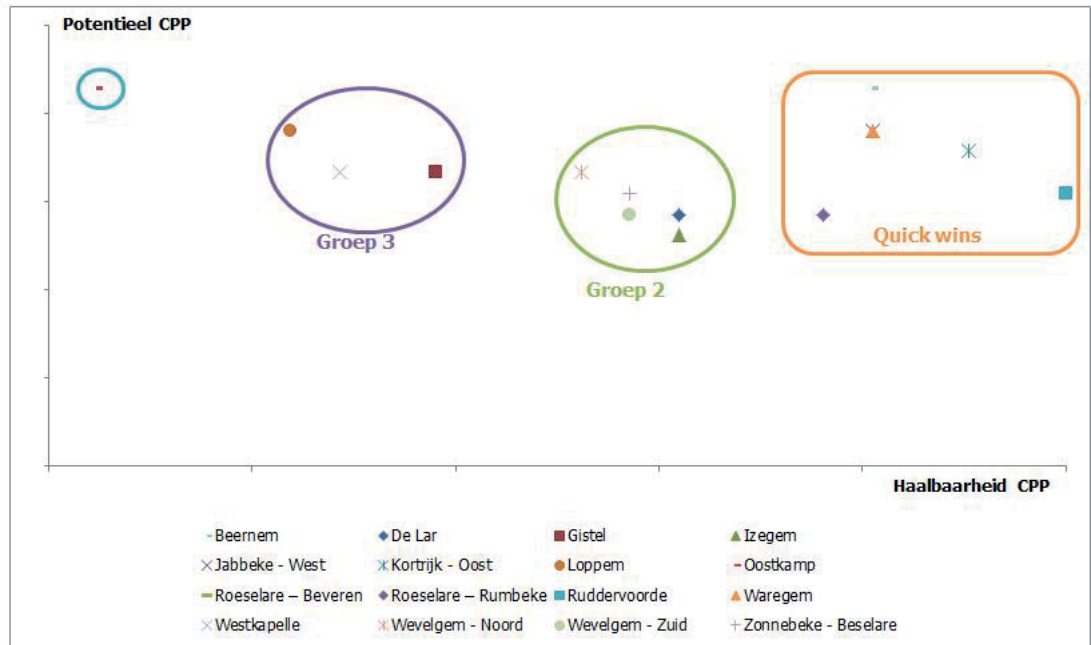
Figuur 20: Gevoeligheidsanalyse ruimtelijk criterium



Figuur 21: Gevoeligheidsanalyse verkeerskundig criterium

7.4.8 Bepalen van de prioriteitenlijst

Wanneer de resultaten uit beide MCA's worden samengevoegd, bekomt men de resultaten, weergegeven in de volgende figuur. We kunnen vier groepen onderscheiden: de 'quick wins', groepen 2 en 3, en tot slot een uitschieter.



Figuur 22: resultaat combinatie beide MCA's

De volgende carpoolparkings zijn 'quick wins', d.w.z. dat ze als beste score als potentiële én haalbare locatie:

- Beernem,
- Jabbeke – West,
- Kortrijk-Oost,
- Waregem,
- Roeselare-Rumbeke,
- Ruddervoorde.

Volgende carpoolparkings zijn potentiële locaties, maar zijn minder haalbaar dan bovenstaande (groep 2):

- De Lar,
- Izegem,
- Wevelgem-Zuid,
- Zonnebeke-Beselare,
- Wevelgem-Noord.

Volgende carpoolparkings zijn minder haalbaar dan groep 2 (groep 3):

- Loppem,
- Westkapelle,
- Gistel.

Tot slot, Oostkamp komt uit de MCA als weinig haalbare locatie naar voor.

8. PRIORITEITENLIJST CARPOOLPARKINGS

8.1 Prioriteitenlijst

Uit de uitgevoerde analyses is volgende prioriteitenlijst naar voor gekomen.

- Beernem,
- Jabbeke – West,
- Kortijk-Oost,
- Waregem,
- Roeselare-Rumbeke,
- Ruddervoorde.
- De Lar,
- Izegem,
- Wevelgem-Zuid,
- Zonnebeke-Beselare,
- Wevelgem-Noord.
- Loppem,
- Westkapelle,
- Gistel.
- Oostkamp

In hoofdstuk 8.3 worden per carpoolparking de belangrijkste te nemen acties omschreven.

8.2 Joker

In bovenstaand hoofdstuk is de prioriteitenlijst opgenomen. De prioriteit is rechtstreeks afgeleid uit de resultaten van de MCA's.

Onder bepaalde omstandigheden kan de prioritering mogelijks veranderen.

- Locaties waar de aanleg van een carpoolparking gekoppeld kan worden aan een geplande heraanleg, kunnen mogelijks eerder uitgevoerd worden.
- Locaties die slecht scoren op de juridische criteria, kunnen mogelijks in haalbaarheid stijgen door overleg te plegen met de bevoegde instanties. Uit dit overleg kan natuurlijk ook blijken dat de voorgestelde locatie niet haalbaar is.

Voor volgende locaties kan dergelijke 'Joker' mogelijks gehanteerd worden:

- Wevelgem - Noord: de aanleg van deze carpoolparking is mogelijks te koppelen aan de heraanleg van de knoop
- Westkapelle is te realiseren na de aanleg van de A11 en het omvormen van het lichtengeregelde kruispunt naar een rotonde. De timing voor de aanleg van de A11 en de rotonde zijn aldus bepalend voor de timing van de carpoolparking
- Wevelgem - Zuid: de voorgestelde locatie voor Wevelgem –Zuid is gelegen in natuurgebied. Ook hier is overleg met de bevoegde instanties noodzakelijk in kader van het bepalen van de ruimtelijke impact van de carpoolparking.
- Oostkamp: in functie van de heraanleg van de brug van de Kapellestraat over de E40, alsook overleg met de bevoegde instanties kan hier zorgen voor een verhoging van de haalbaarheid.

- Loppem: de voorgestelde locatie te Loppem is gelegen in parkgebied. Ook hier is overleg met de bevoegde instanties noodzakelijk in kader van het bepalen van de ruimtelijke impact van de carpoolparking.

8.3 Actieplan carpoolparking prioriteitenlijst

8.3.1 Algemeen

Vooraleer AWW kan starten met de nodige acties in kader van de realisatie van de prioriteitenlijst, is het noodzakelijk dat er **terugkoppeling met de gemeenten** plaatsvindt.

Voor een aantal locaties is het wenselijk om naast de carpoolparking ook een parking voor vrachtwagens te voorzien. Vrachtwagenparkings staan echter niet op de lijst van handeling van algemeen belang met beperkte ruimtelijke impact zoals carpoolparkings. Wel kan artikel 3 §3 toegepast worden. In kader hiervan is een extra projectvergadering nodig waarbij zal nagegaan worden of de aanleg van de vrachtwagenparking toch een beperkte ruimtelijke impact heeft.

8.3.2 Beernem

Beernem is een bestaande carpoolparking met ruimte voor 43 wagens. Er wordt wildgeparkeerd in de onmiddellijke omgeving van de carpoolparking. Uit de analyse blijkt dat er in eerste instantie een uitbreiding tot 60 parkeerplaatsen wenselijk is. Op termijn moet er rekening gehouden worden met een mogelijke uitbreiding tot 100 parkeerplaatsen. De zone voor bijkomende uitbreiding is wel in bosgebied gelegen.

De uitbreiding tot 60 parkeerplaatsen kan gerealiseerd worden door een **hermarkering** van de parkeervakken. Deze maatregel kan op korte termijn uitgevoerd worden.

Voor bijkomende uitbreiding zal aangetoond moeten worden dat de carpoolparking gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Er is een heraanleg van het op- en afrittencomplex met verkeerslichten voorzien. De aanpassingen hebben geen impact op de bereikbaarheid van de carpoolparking.

8.3.3 Jabekke – West

Jabekke-West is een bestaande carpoolparking met ruimte voor 20 personenwagens. Ter hoogte van het op- en afrittencomplex worden op verschillende locaties wildparkeerders vastgesteld. Een basisuitbreiding tot 50 parkeerplaatsen lijkt aangewezen, met de mogelijkheid om op termijn indien nodig uit te breiden naar 70 parkeerplaatsen.

Voor de uitbreiding is er gekozen om een nieuwe parking te realiseren op het perceel tussen de Stationsstraat en de N377. De parking kan ontsloten worden via de Stationsstraat en zo aantakken op de bestaande rotonde.

De voorgestelde locatie ligt in landbouwgebied. Er zal dus moeten aangetoond worden dat de carpoolparking slechts een beperkte ruimtelijke impact heeft.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in landbouwgebied
- Onderzoek eigendomsstructuur
- Opmaak ontwerp
- Verwerven grond
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking

8.3.4 Kortijk-Oost

Ter hoogte van Kortijk-Oost is een carpoolparking aanwezig met ruimte voor 84 personenwagens. De parkeerdruk op deze locatie is hoog, een uitbreiding is gewenst. In eerste instantie is een uitbreiding naar 115 parkeerplaatsen gewenst. In een latere fase kan de parking mogelijk nog verder uitgebreid worden tot 125 parkeerplaatsen.

De uitbreiding kan gerealiseerd worden door een nieuwe parkeercluster te voorzien op de naastliggende terreinen van het VMVW.

De fietsbereikbaarheid van de carpoolparking wordt best geoptimaliseerd. Het fietspad langs de N8 is smal en deels aanliggend.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Opmaak ontwerp
- Verwerven gronden
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten

8.3.5 Waregem

De carpoolparking te Waregem beschikt over 60 parkeerplaatsen. Op korte termijn is een uitbreiding naar 70 parkeerplaatsen gewenst. Op lange termijn kan er mogelijk verder uitgebreid worden tot 100 parkeerplaatsen.

Het parkeeraanbod op deze parking kan uitgebreid worden met 40 parkeerplaatsen door aan 2 zijden van de rijweg haakse parkeerplaatsen te voorzien. Hiervoor is een beperkte inname van het zuidelijk gelegen gebied noodzakelijk.

Op termijn kan een bijkomend parkeeraanbod voorzien worden door een extra parkeerzone te voorzien op het zuidelijk gelegen terrein. Mogelijks moet in kader van deze uitbreiding aangetoond worden dat de carpoolparking geen significante impact heeft op het gebied. (gelegen in zone voor Nijverheid).

De bereikbaarheid voor fietsers kan geoptimaliseerd worden. De parking kan momenteel enkel bereikt worden door een smal aanliggend fietspad.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in zone voor Nijverheid
- Onderzoek eigendomsstructuur
- Onderzoek nodige compensatie maatregelen
- Opmaak ontwerp
- Verwerven gronden

- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking

8.3.6 Roeselare-Rumbeke

Ter hoogte van Roeselare – Rumbeke is momenteel geen carpoolparking aanwezig.

Een basis aanbod van 30 parkeerplaatsen is gewenst met een mogelijke uitbreiding tot 50 parkeerplaatsen.

In de nabije toekomst wordt een ovonde gepland op de N36 die het Heilig-Hart ziekenhuis en het Accent businesspark zal ontsluiten. De zone tussen dit nieuwe verkeerscomplex en de Kwadestraat/Nieuwe Abelestraat blijft in de toekomst over als een restzone. In deze restzone zou een carpoolparking gerealiseerd kunnen worden. Door zijn ligging aan de noordzijde van de N36 sluit de parking niet aan bij de toekomstige ziekenhuissite zuidelijk van de N36 waardoor mogelijk misbruik van de carpoolparking door bezoekers van het ziekenhuis wordt vermeden.

Voor de realisatie van de carpoolparking moet aangetoond worden dat zij geen significante impact heeft op het gebied. Hiernaast is het mogelijk dat een archeologisch vooronderzoek noodzakelijk is op basis van indicaties CAI.

De bereikbaarheid voor fietsers kan geoptimaliseerd worden. Naar aanleiding van het nieuwe ziekenhuiscomplex zou zowel de fietsinfrastructuur als de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer verbeterd worden.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in landbouwgebied
- Onderzoek eigendomsstructuur
- Archeologisch vooronderzoek (indien nodig)
- Opmaak ontwerp
- Verwerven gronden
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking

8.3.7 Ruddervoorde

Ter hoogte van de Zedelgemsestraat ten oosten van de E403 is reeds een carpoolparking aanwezig. Hier is ruimte voor 34 personenwagens. De carpoolparking staat echter niet op de officiële lijst van carpoolparkings. De bezetting van de parking is aanvaardbaar.

Aan de westzijde van de E403 wordt in de Zedelgemsestraat nog steeds wild geparkeerd. Om die reden lijkt het interessant om de gewenste uitbreiding te realiseren in dit westelijk segment van de Zedelgemsestraat. Dit kan op een eenvoudige manier door markeringen aan te brengen en een goed keerpunt voor auto's op het einde van deze doodlopende straat te voorzien. Zo kunnen er in totaal 39 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Daarbij dient er echter wel opgemerkt te worden dat de Zedelgemsestraat (west) op het gewestplan gelegen is in natuurgebied.

Indien de uitbreiding van de verharding echter beperkt blijft tot 150 m², kan dit zonder vergunning gerealiseerd worden.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Onderzoek eigendomsstructuur
- Opmaak ontwerp keerpunt
- Verwerven gronden
- Aanleg keerpunt + Aanbrengen markering

8.3.8 De Lar

Aan De Lar is momenteel geen carpoolparking aanwezig. Een basisaanbod van 30 carpoolparkings is gewenst met de mogelijkheid om uit te breiden tot 50 parkeerplaatsen.

Een mogelijk locatie voor de inplanting van de carpoolparking is het braakliggend terrein langs de N58 aansluitend op de facility-zone met benzinstation. De toegang tot de carpoolparking wordt best gecombineerd met de toegang tot de facility-zone.

Gezien de ligging binnen industriezone dient aangetoond te worden dat de carpoolparking geen significante impact heeft op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

De bereikbaarheid van de carpoolparking door fietsers is eerder beperkt en kan geoptimaliseerd worden.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in industriezone
- Onderzoek eigendomsstructuur
- Opmaak ontwerp
- Verwerven gronden
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking

8.3.9 Izegem

De carpoolparking Izegem is een bestaande carpoolparking met ruimte voor 20 personenwagens. De carpoolparking kent een hoge bezetting en uitbreiding is gewenst. In eerste instantie is een uitbreiding tot 50 parkeerplaatsen gewenst met de mogelijkheid om verder uit te breiden naar 70 parkeerplaatsen.

Op de bestaande locatie is uitbreiding niet mogelijk. Er wordt daarom voorgesteld om een carpoolparking in te richten langs de afgesneden oeverweg parallel aan de Graankaai die via de rotonde bereikt kan worden.

Gezien de ligging binnen een zone voor watergebonden bedrijven dient aangetoond te worden dat de carpoolparking geen significante impact heeft op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in zone voor watergebonden bedrijven
- Onderzoek eigendomsstructuur (eigendom van Waterwegen en Zeekanaal)
- Opmaak ontwerp

- Verwerven gronden
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking

8.3.10 Wevelgem-Zuid

Ter hoogte van Wevelgem-Zuid is momenteel geen carpoolparking aanwezig. Op deze locatie is een basisaanbod van 50 parkeerplaatsen gewenst met de mogelijkheid om verder uit te breiden tot 70 parkeerplaatsen.

Er wordt geopteerd om de carpoolparking te organiseren op de terreinen van het werkhuis van AWW in de oostelijke lob van het op- en afrittencomplex. Daarbij kan de mogelijkheid onderzocht worden of de carpoolparking gecombineerd kan worden met de gewenste aanleg vrachtwagenparking, zoals voorgesteld in het eindrapport voor de mobiliteits- en verkeersstudie N8 te Kortrijk (Bissegem) en Wevelgem. De carpoolparking kan dan bijvoorbeeld ingeplant worden aan de noordzijde van het terrein waarbij er gebruik gemaakt wordt van de bestaande toegang. Door zijn noordelijke ligging zal de parking ook duidelijk zichtbaar zijn vanaf de N8.

Een andere mogelijkheid is (wanneer het gewenste aantal parkeerplaatsen niet kan worden gehaald door de combinatie met de vrachtwagenparking) om de parking in te planten ten oosten van de aanwezige gebouwen in de lob. Om veiligheidsredenen is het van belang om de carpoolparking goed af te sluiten van de EMT-site (open systeem van draaiende schroeven dat voorziet in bemaling van de tunnel).

De ontsluiting van de carpoolparking kan verlopen via de bestaande rechts-in/rechts-uit configuratie. Om terug naar het hoofdwegennet te rijden kan men keren aan de oostelijke rotonde.

De voorgestelde locatie is gelegen in bosgebied. Er dient dus aangetoond te worden dat de aanleg van een carpoolparking op deze locatie geen significante impact heeft op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in bosgebied
- Overleg met de bevoegde instantie aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in zone voor watergebonden bedrijven
- Onderzoek eigendomsstructuur (eigendom van Waterwegen en Zeekanal)en)
- Onderzoek mogelijke compensatie
- Opmaak ontwerp
- Verwerven gronden
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking

8.3.11 Zonnebeke-Beselare

Ter hoogte van Zonnebeke – Beselare is momenteel geen carpoolparking aanwezig. Een basis aanbod van 30 parkeerplaatsen met een mogelijke uitbreiding tot 50 parkeerplaatsen is op deze locatie gewenst.

Ter hoogte van de toekomstige rotonde Kasteelstraat-N303 bevindt zich aan de zuidzijde van de Kasteelstraat een meer open ruimte. Deze locatie bevindt zich zowel in de nabijheid van het op- en afrittencomplex als van de (in de toekomst nog uitbreidende) bedrijvzone Polderhoek. Op deze locatie kan de carpoolparking gecombineerd worden met de door de gemeente gewenste vrachtwagenparking.

Het kruispunt N303 – Kasteelstraat zal heraangelegd worden met een rotonde. De aanleg van de carpoolparking wordt best gekoppeld aan de heraanleg van dit kruispunt, hoewel de carpoolparking niet rechtstreeks aansluit op de werfzone van het kruispunt.

De voorgestelde locatie ligt in agrarisch waardevol gebied. Er zal dus moeten aangetoond worden dat de carpoolparking slechts een beperkte ruimtelijke impact heeft.

Hiernaast is de voorgestelde locatie gelegen in een gebied waar mogelijks archeologisch vooronderzoek met betrekking tot het oorlogsverleden van toepassing is.

De bereikbaarheid voor fietsers is niet ideaal. Langs de N303 zijn smalle aanliggende fietspaden aanwezig. Deze worden best geoptimaliseerd. Langs de Kasteelstraat zijn reeds vrijliggende fietspaden aanwezig op het segment tussen de N303 en de toegang van de carpoolparking.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de ruimtelijke impact van de carpoolparking in agrarisch waardevol gebied
- Archeologisch vooronderzoek (indien nodig)
- Onderzoek eigendomsstructuur (eigendom van Waterwegen en Zeekanal)
- Opmaak ontwerp
- Verwerven gronden
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking (samen met de aanleg van de rotonde)

8.3.12 Wevelgem-Noord

Ter hoogte van Wevelgem-Noord is momenteel geen carpoolparking aanwezig.

Een basisaanbod van 30 parkeerplaatsen is gewenst met een mogelijk uitbreiding tot 50 parkeerplaatsen. Rekening houdend met de geparkeerde vrachtwagens die op deze locatie zijn vastgesteld, is de koppeling met een parking voor vrachtwagens aangewezen.

Er wordt geopteerd om de carpoolparking in te planten dicht bij het op- en afrittencomplex. Ter hoogte van een zijtak van de Koningin Fabiolastraat parkeren vandaag reeds opleggers voor vrachtwagens. Naast de weg ligt een restgebied (omgeven door taluds van wegeninfrastructuur) dat mogelijkheden biedt voor het inrichten van een carpoolparking in combinatie met een vrachtwagenparking. De locatie is goed zichtbaar voor passerend verkeer.

De aanleg van de carpoolparking kan mogelijks gekoppeld worden aan de heraanleg van het complex.

Voor het kruispunt van de Koningin Fabiolalaan met de zijstraat is de aanleg van een rotonde voorzien vanuit het Project- MER 'Inrichting knooppunt A19/R8 Kortrijk –

Wevelgem'. Een verschuiving van de rotonde naar het kruispunt N343 zijstraat is mogelijk een alternatief voor de ontsluiting van de carpoolparking.

De voorgestelde locatie is gelegen binnen stedelijk landbouwgebied. Er dient dus aangetoond te worden dat de carpoolparking slechts een beperkte ruimtelijke impact heeft. Hiernaast is het mogelijk dat een archeologisch vooronderzoek noodzakelijk is op basis van indicaties CAI.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in landbouwgebied
- Onderzoek eigendomsstructuur
- Archeologisch vooronderzoek (indien nodig)
- Opmaak ontwerp
- Verwerven gronden
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking (mogelijks samen met de heraanleg van het complex)

8.3.13 Loppem

Loppem is een bestaande carpoolparking met ruimte voor 70 personenwagens. De carpoolparking is gelegen aan afrit 7 van de A10 ten zuiden van de A10. De op- en afritten sluiten aan op de N397. Deze heeft een dwarsprofiel van 1*2 rijweg van elkaar gescheiden door een middenlijn. Aan de noordzijde van de A10 / E40 gebeurt de uitwisseling tussen de N397 en de autosnelweg met behulp van een klassieke voorrangregeling waarbij de N397 in de voorrang is. Aan de zuidzijde verloopt dit met behulp van een rotonde waar de parking net niet rechtstreeks op aantakt.

Ter hoogte van de carpoolparkings wordt een hoog aantal wildparkeerders vastgesteld. Een uitbreiding van de carpoolparking is gewenst.

Voor Loppem is er voorgesteld om de noord-oostelijke afrit af te schaffen en op deze locatie één grote carpoolparking te realiseren. Een optimalisatie van de weginfrastructuur is noodzakelijk om de carpoolparking op deze locatie te realiseren:

- een tweede rotonde ten noorden van de A10 / E40
- een aansluiting van de carpoolparking rechtstreeks op de noordelijke rotonde
- een herinrichting van het complex zelf zodat de A10 / E40 in de richting van Oostende enkel kan worden bereikt via het noordwestelijk kwadrant
- Veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers (thv de bestaande carpoolparking)

Gezien de ligging in parkgebied zal aangetoond moeten worden dat de carpoolparking gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in parkgebied
- Onderzoek eigendomsstructuur
- Onderzoek nodige compensatie maatregelen
- Opmaak ontwerp

- Verwerven gronden
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking + aanpak op- en afrittencomplex + aanleg rotonde

8.3.14 Westkapelle

In Westkapelle is momenteel geen carpoolparking aanwezig. De realisatie van een carpoolparking op deze locatie is gekoppeld aan de realisatie van de A11. Het potentieel ontstaat immers pas als de A11 gerealiseerd is.

Een basisaanbod van 30 parkeerplaatsen is gewenst.

De carpoolparking wordt ingepland nabij de geplande rotonde op het kruispunt Dudzelestraat (N376) – Natiënlaan (N49) en wordt bereikbaar via de Dudzelestraat – Hoekestraat.

Om een veilige ontsluiting van de carpoolparking te kunnen realiseren, is het noodzakelijk dat het bestaande lichtengeregeld kruispunt omgevormd wordt tot rotonde, zoals voorzien bij realisatie van de A11.

De voorgestelde locatie ligt in agrarisch gebied. Er zal dus moeten aangetoond worden dat de carpoolparking slechts een beperkte ruimtelijke impact heeft. Hiernaast is het mogelijk dat een archeologisch vooronderzoek noodzakelijk is op basis van indicaties CAI. Ook is de locatie gelegen in overstromingsgevoelig gebied. Er dient dus nagegaan te worden of er compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in agrarisch gebied
- Onderzoek eigendomsstructuur
- Onderzoek nodige compensatie maatregelen
- Opmaak ontwerp
- Verwerven gronden
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking (te koppelen aan de realisatie van de A11 en de aanleg van de rotonde)

8.3.15 Gistel

In Gistel is momenteel geen carpoolparking aanwezig. Het gewenste aanbod bedraagt 30 parkeerplaatsen met een mogelijke uitbreiding tot 50 parkeerplaatsen.

De voorkeur gaat uit naar de realisatie van de carpoolparking ten zuiden van de E40 aansluitend bij het bestaande bedrijf Mortier. Een veilige ontsluiting naar de N33 dient voorzien te worden.

De voorgestelde locatie ligt in landbouwgebied. Er zal dus moeten aangetoond worden dat de carpoolparking slechts een beperkte ruimtelijke impact heeft. Hiernaast is het mogelijk dat een archeologisch vooronderzoek noodzakelijk is op basis van indicaties CAI.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in landbouwgebied
- Onderzoek eigendomsstructuur
- Archeologisch vooronderzoek (indien nodig)
- Opmaak ontwerp
- Verwerven grond
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking

8.3.16 Oostkamp

In Oostkamp is momenteel geen officiële carpoolparking aanwezig. Men parkeert langs de N50g ter hoogte van afrit 9 van de E40. Een carpoolparking met een aanbod van 100 parkeerplaatsen is gewenst.

Voor deze carpoolparking zijn verschillende locaties mogelijk:

- Locatie ten noorden van de E40: voor deze locatie werd reeds een RUP werd opgemaakt dat vernietigd werd door de Raad Van State;
- Locatie in de zuidelijk lus van de op- en afrit;
- Locatie ter hoogte van de aansluiting van de zuidelijk op- en afrit, ten westen van de Kapellestraat (zie detailuitwerking)

In kader van de laatste 2 voorstellen is het aangewezen om een rotonde te voorzien ter hoogte van de zuidelijke op- en afrit waarop ook de carpoolparking aansluit.

Alle voorgestelde locaties zijn gelegen in parkgebied. Om na te gaan of carpoolparking gelet op de aard, ligging en oppervlakte geen significante impact heeft op het ruimtelijk kwetsbaar gebied, is overleg met de bevoegde instanties noodzakelijk. Hiernaast is het mogelijk dat een archeologisch vooronderzoek noodzakelijk is op basis van indicaties CAI.

Een mogelijke joker voor de realisatie van deze carpoolparking is de heraanleg van de brug van de Kapellestraat over de E40. Afhankelijk van het concept van de brug zijn mogelijk nog alternatieve locaties denkbaar, bijvoorbeeld de zone tussen de noordelijke op- en afrit.

Volgende stappen zijn te ondernemen in kader van de aanleg van deze carpoolparking:

- Overleg met de bevoegde instanties aangaande de inpasbaarheid van de carpoolparking in landbouwgebied
- Onderzoek eigendomsstructuur
- Onderzoek compenserende maatregelen
- Archeologisch vooronderzoek (indien nodig)
- Opmaak ontwerp
- Verwerven grond
- Indienen bouwaanvraag met alle nodige documenten
- Aanleg carpoolparking (in combinatie met de heraanleg van de brug over de E40)

8.4 Actieplan bestaande carpoolparking

8.4.1 Bestaande carpoolparkings waar aanbod voldoet

Niet alle bestaande carpoolparking zijn in detail gescreend op de kritische succesfactoren in kader van het opstellen van de prioriteitenlijst.

De locaties waar het aanbod voldoende was afgestemd op de vraag zijn niet opgenomen in de shortlist.

Als actie wordt er dan ook voorgesteld om de bestaande locaties verder te screenen op basis van de **succesfactoren** (zie hoofdstuk 4) om na te gaan of optimalisaties wenselijk zijn. De locaties zijn hierna kort toegelicht.

Zandvoorde

De carpoolparking te Zandvoorde is gelegen aan afrit 5a van de A10.

De carpoolparking is tussen de zuidelijke op- en afrit gelegen. Voor personen die de locatie niet kennen, kan dit mogelijk als vreemd en verwarrend overkomen. Ten noorden van het op- en afrittencomplex zijn wildparkeerders vastgesteld. Mogelijks kan nagegaan worden of deze wildparkeerders voor een verkeersonveilige situatie zorgen.

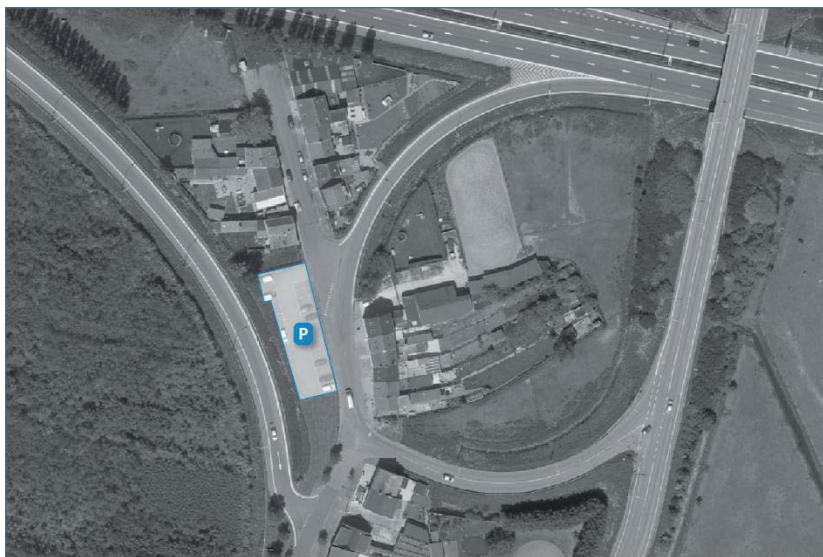


Foto 5: carpoolparking Zandvoorde

Oudenburg:

De carpoolparking te Oudenburg is gelegen aan afrit 5b van de A10. De carpoolparking in Oudenburg is recent aangelegd. De ontsluiting van de carpoolparking gebeurt via de oprit.



Foto 6: carpoolparking Oudenburg

Nieuwpoort

De carpoolparking te Nieuwpoort is aan afrit 3 van de A18 gelegen. De carpoolparking is gecombineerd met een parking voor vrachtwagens. De ontsluiting van de parking is voorzien via een rotonde waarop ook de op- en afritten op aansluiten. Ter hoogte van de carpoolparking zijn veilig fietspaden aanwezig.

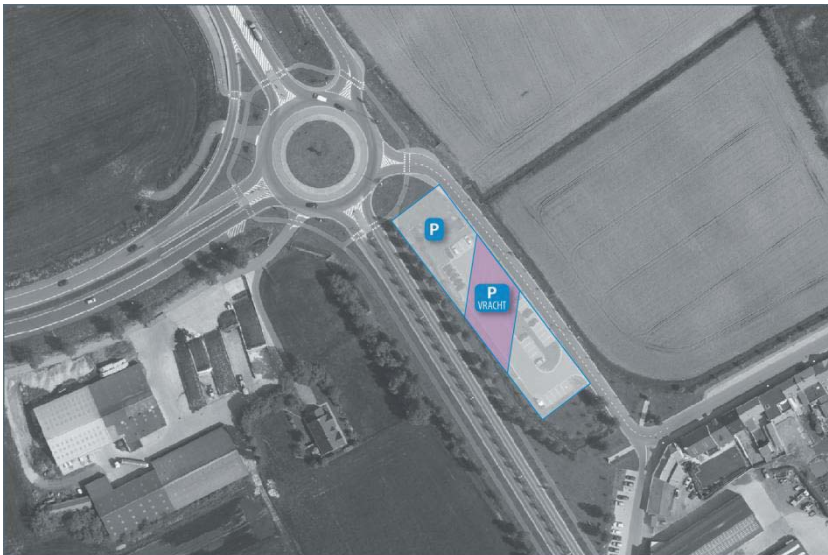


Foto 7: carpoolparking Nieuwpoort

Torhout

De carpoolparking te Torhout is gelegen langs de R34 ter hoogte van de rotonde met de Keibergstraat. De carpoolparking is gelegen in de Palingdreef en is bereikbaar via het kruispunt R34 – Keibergstraat.

De carpoolparking is zichtbaar vanaf de R34. Signalisatie naar de carpoolparking ontbreekt wel.

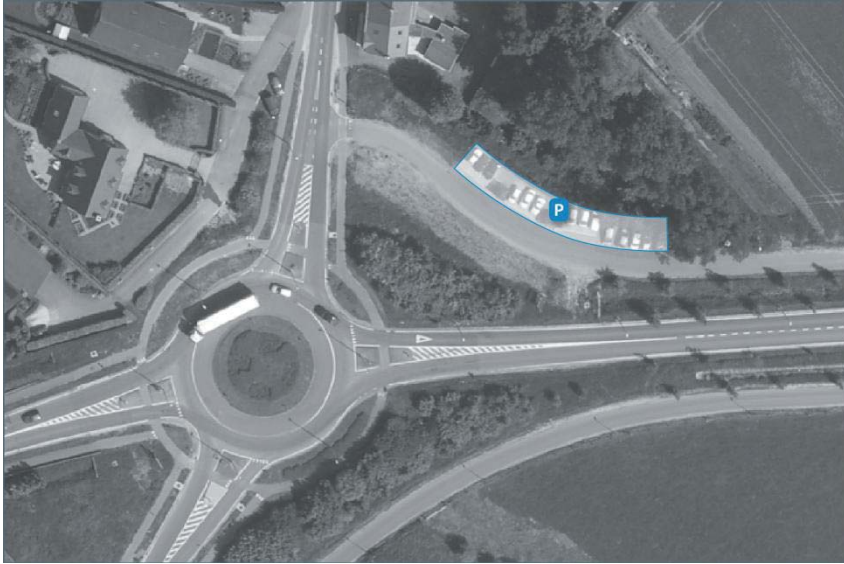


Foto 8: carpoolparking Torhout

Lichtervelde

De carpoolparking te Lichtervelden is gelegen langs de N35 Koolskampstraat nabij afrit 9 van de E403. De carpoolparking is gelegen in een doodlopende straat. Op het einde van de straat is een keerpunt voorzien. Op de N35 is een linksafslagstrook aanwezig waardoor de parking veilig bereikt kan worden.

De carpoolparking is gecombineerd met een parking voor vrachtwagens.

De carpoolparking is zichtbaar vanaf de rijweg.

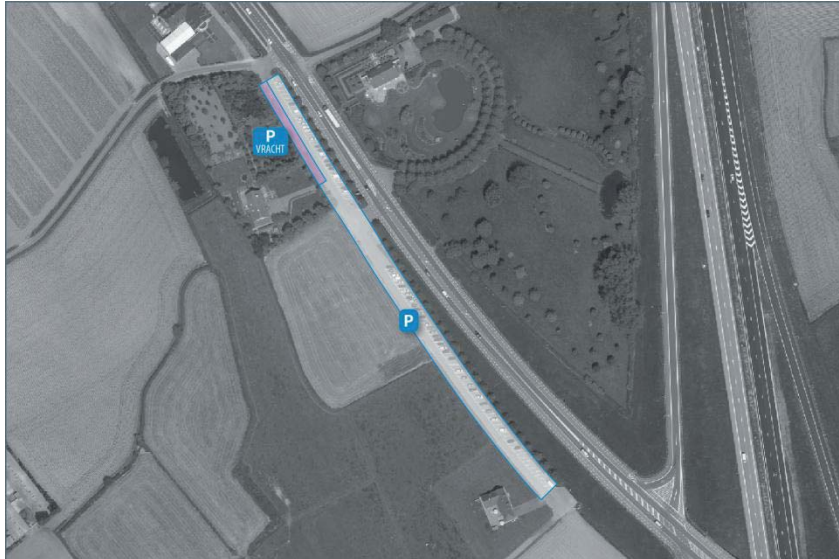


Foto 9: carpoolparking Lichtervelde

Deerlijk

De carpoolparking te Deerlijk is gelegen aan uitrit 4 van de E17. Deze carpoolparking is aangelegd in 2011. De carpoolparking is gelegen langs de Vichtensesteenweg en is bereikbaar via het lichtengeregeld kruispunt N26 – Vichtensesteenweg.



Foto 10: carpoolparking Deerlijk

Menen

De carpoolparking te Menen is gelegen ter hoogte van afrit 2 van de A19. Deze carpoolparking is recent aangelegd. De ontsluiting gebeurt via een rechts-in rechts-uit principe binnen de 2 lichtengeregelde kruispunten van de op- en afritten. Het verkeer dat de parking verlaat slaat soms linksaf terwijl dit eigenlijk verboden is.



Foto 11: carpoolparking Menen

Jabbeke – Oost

De carpoolparking Jabbeke – Oost is gelegen aan afrit 6 van de A10. Momenteel is dit slechts een halve aansluiting, maar deze zal vervolledigd worden. De carpoolparking is gecombineerd met een vrachtwagenparking. Momenteel is er ruimte voor 30 personenwagens. Na heraanleg van het complex kan een uitbreiding van het aanbod naar 50 parkeerplaatsen wenselijk worden.

In kader van de heraanleg van het complex in Jabbeke-Oost wordt best dus nagegaan of er een optimalisatie van de bestaande carpoolparking noodzakelijk is, en hoe het aanbod eventueel kan uitgebreid worden.

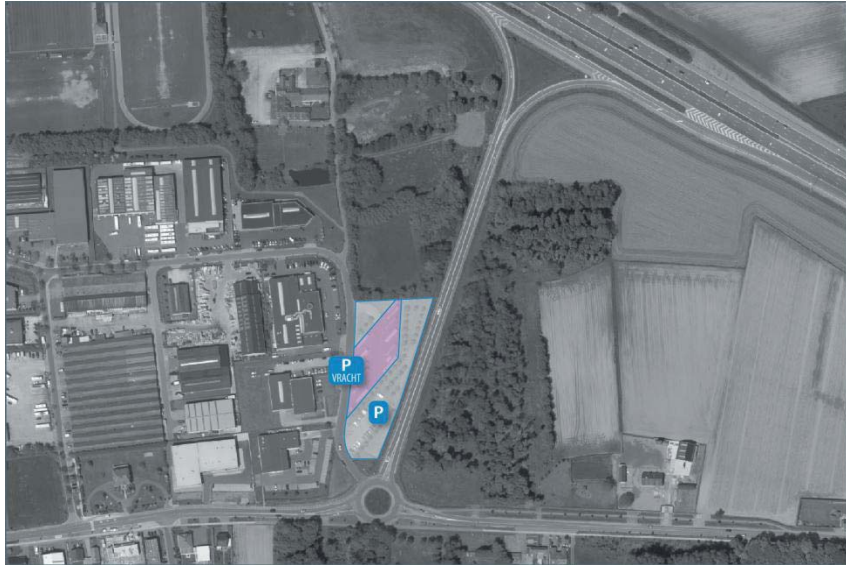


Foto 12: Jabbeke-Oost

Veurne

De carpoolparking te Veurne is gelegen aan afrit 1a van de E40. Naar de carpoolparking is de nodige signalisatie voorzien.

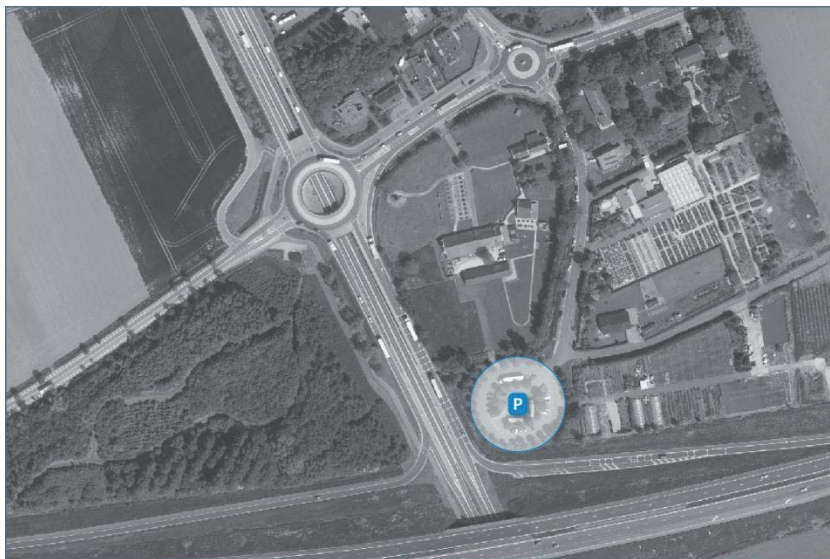


Foto 13: carpoolparking Veurne

Middelkerke

De carpoolparking te Middelkerke is gelegen aan afrit 4 van de A18. De carpoolparking is recent geoptimaliseerd.

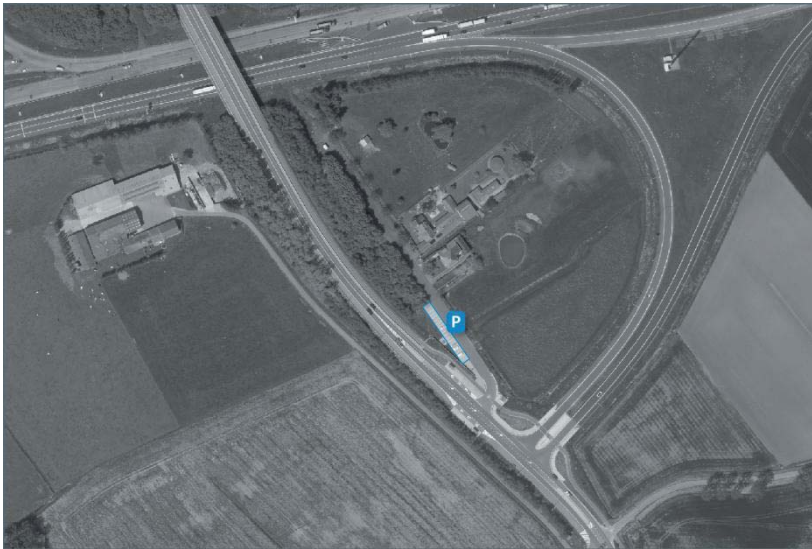


Foto 14: carpoolparking Middelkerke

8.4.2 Bestaande carpoolparkings met laag gebruik

Op een aantal bestaande carpoolparkings wordt een laag gebruik vastgesteld.

Uit analyse van het potentieel, blijken een aantal van deze parkings ook een laag potentieel te hebben. Het gaat om de parkings **Sint-Michiels (N32)** en **Veurne** (aan de N39).

De carpoolparking **Kortrijk** is een betaalparking. Het lijkt dus uitgesloten dat deze parking effectief door carpoolers wordt gebruikt.

Veurne

In Veurne is ook een tweede carpoolparking voorzien ter hoogte van de N39.

Vanuit de stuurgroep werd aangegeven dat deze parking eerder als randparking van de binnenstad gebruikt wordt, dan als carpoolparking. Twee carpoolparkings in Veurne lijkt rekening houdend met het potentieel overbodig. Veurne belandde immers pas op de 28^{ste} plaats.

Het lijkt aangewezen om deze carpoolparking van de lijst met carpoolparkings te schrappen.



Foto 15: carpoolparking Veurne N397

Sint-Michiels

Sint-Michiels scoorde 22^{ste} in kader van het potentieel. In 2012 en 2013 werden er telkens 18 wagens waargenomen. Vanuit de stuurgroep wordt de vraag gesteld of deze parking niet eerder als randparking van het centrum gebruikt wordt in plaats van als carpoolparking. Nader onderzoek zal dit moeten uitwijzen.

Indien de parking gebruikt wordt als randparking, wordt deze best uit de lijst van carpoolparkings verwijderd.

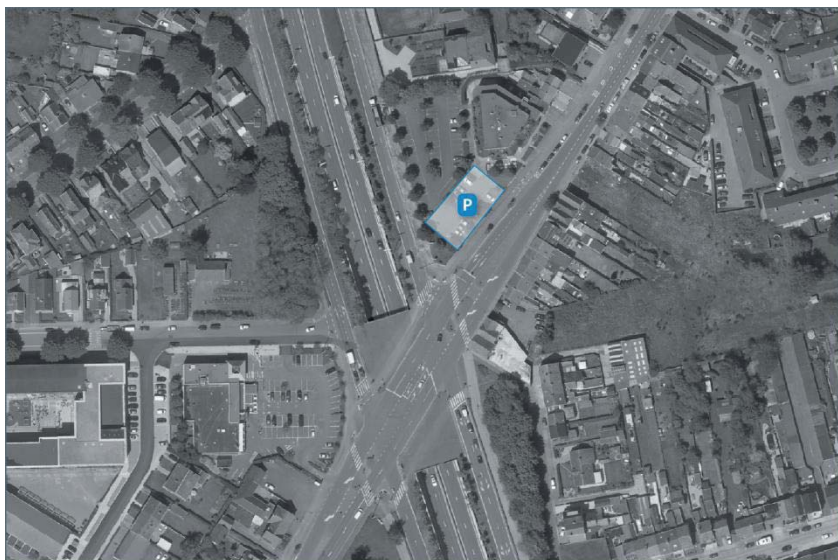


Foto 16: carpoolparking Sint-Michiels

Kortrijk

De parking is gelegen langs de N323b ter hoogte van de Expo. De parking staat ook gesignaleerd als P&R parking. Op de parking is een regime van betalend parkeren van toepassing.

De parking lijkt niet dienst te doen als carpoolparking. In dit opzicht wordt de parking best van de lijst van carpoolparkings verwijderd.

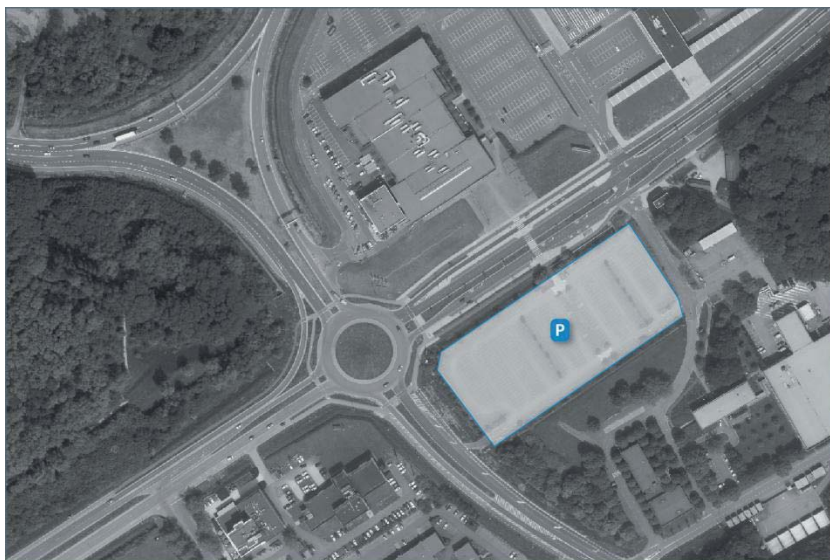


Foto 17: carpoolparking Kortrijk

8.4.3 Eigendomsstructuur

Tijdens het uitvoeren van deze studie is gebleken dat er voor een aantal bestaande carpoolparkings niet duidelijk is wie de eigenaar is van de gronden waarop de carpoolparking zijn aangelegd (gemeente, AWV,...). Het is wenselijk om de eigendomsstructuur van de bestaande carpoolparkings duidelijk te stellen.

Per locatie wordt in overleg tussen AWV en de gemeente best nagegaan wie eigenaar is. Afhankelijk van beleidsbeslissingen kunnen vervolgens acties ondernomen worden.

8.4.4 Onderhoud

Ook is er in West-Vlaanderen geen duidelijk beeld over wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van de carpoolparkings.

Het is wenselijk om de nodige afspraken te maken rond het onderhoud van de carpoolparkings tussen AWV en de gemeenten.

Het zal noodzakelijk zijn om een eenduidig systeem met betrekking tot het onderhoud af te spreken. Zodat zowel binnen de verschillende afdelingen van AWV als binnen de gemeente, duidelijk is wie voor welke taken instaat. Het lijkt aangewezen dat AWV instaat voor de aanleg van de carpoolparking en het onderhoud ervan (hermarkering, herstellingen,...), aangezien carpoolparkings een Vlaamse bevoegdheid is. De wegenwachters kunnen de carpoolparkings mogelijks regelmatig controleren. De gemeente kan bijvoorbeeld instaan voor het ledigen van de vuilbakken.

8.4.5 Bewegwijzering

Om (potentiële) gebruikers naar een carpoolparking te leiden is een goede bewegwijzering essentieel. Sommige carpoolparkings zijn onvoldoende of zelf niet gesignaleerd vanaf het hoofdwegennet. Een betere signalisatie naar de carpoolparkings vanaf de op- en afritten van hoofdwegen en primaire wegen is gewenst. Goede signalisatie verhoogt de vindbaarheid waardoor wildparkeren kan vermeden worden. Hiernaast kan de signalisatie ook sensibiliserend werken, waardoor het aantal carpoolers nog verhoogd.

8.4.6 Terreinen die zichzelf aanbieden

Op de laatste stuurgroep van de studie was aangegeven dat het Waalse Gewest een contract heeft afgesloten met Decatlon voor het gebruik van hun parkings als carpoolparking. Hiervoor dient het Waalse Gewest wel een vergoeding te betalen aan Decatlon en de naam Decatlon dient op de wegwijzers vermeld te worden.

De kans bestaat dat er ook in West-Vlaanderen vanuit de privé-sector terreinen aangeboden worden om in te zetten als carpoolparking.

Indien dit zou voorvallen worden best volgende stappen doorlopen:

- In eerste instantie zal het potentieel van de locatie in beeld gebracht moeten worden. De potentie kan in beeld gebracht worden door in eerste instantie na te gaan of er momenteel al wildgeparkeerd wordt door carpoolers op de locatie of in de onmiddellijke omgeving. In tweede instantie kan nagegaan worden of de locatie gelegen is in de onmiddellijke nabijheid van een as met hoge verkeersintensiteiten. Het aantal passanten op dagbasis ligt bij voorkeur boven de 7.500. De ligging in de nabijheid van het hoofdwegennet verhoogt het potentieel. Ook wordt best nagegaan of de carpoolparking niet in de nabijheid van een bestaande carpoolparking gelegen is. (zie ook hoofdstuk 9)
- Indien er een hoog potentieel wordt vastgesteld, dient de micro-bereikbaarheid bekeken te worden. Is de parking vlot bereikbaar van het hoofdwegennet? Is de parking veilig bereikbaar? Is de afstand tot het hoofdwegennet beperkt? Ook de inrichtingsaspecten worden best onder de loep genomen om na te gaan of de parking aan de eisen van een carpoolparking voldoet (verlichting, schuilhuisje, sociale veiligheid,....)
- Indien beide bovenvermelde aspecten positief zijn, zal men moeten nagaan wat de financiële consequenties zijn, en hoe de carpoolparking bewegwijzerd kan worden.

9. RICHTLIJNEN CARPOOLPARKING

SELECTIE

In kader van toekomstige vragen voor de aanleg van carpoolparkings, zijn een aantal richtlijnen uitgewerkt die door de opdrachtgever gehanteerd kunnen worden, om een onderbouwd antwoord te kunnen formuleren aan gemeentebesturen.

In eerste instantie gaan we ervan uit dat de meest potentiële locaties reeds naar voor zijn gekomen in kader van de uitvoering van deze studie. Bijkomende vragen zouden op een eenvoudige wijze afgetoetst moeten kunnen worden. De detailanalyse met het verkeersmodel zoals in kader van deze studie is uitgevoerd, zal niet voor iedere vraag uitgevoerd kunnen worden.

Aan de hand van onderstaande vragenlijst kunnen toekomstige vragen getoetst worden op de potentie en de haalbaarheid. Indien er aan de hand van vraag 1 tot 4 blijkt dat er voldoende potentie is, kan vervolgens aan de hand van vraag 5 de haalbaarheid afgetoetst worden. Indien het potentieel hoog is, en de carpoolparking gerealiseerd kan worden op basis van de aftoetsing van de haalbaarheid, kan de locatie bijkomend opgenomen worden op de prioriteitenlijst.

1. Zijn er op deze locaties reeds wildparkeerders aanwezig? Indien er meer dan 15 wildparkeerders aanwezig zijn, komt de locatie in aanmerking om nader onderzocht te worden.
2. Is de gevraagde locatie gelegen langs een as met hoge verkeersintensiteiten? Het aantal passanten op dagbasis ligt bij voorkeur boven de 7.500.
3. Is de locatie gelegen in de nabijheid van een knooppunt met het hoofdwegennet of met primaire wegen?
4. Is de locatie gelegen in de nabijheid van een bestaande carpoolparking? Kan deze locatie effectief een meerwaarde bieden ten opzicht van de bestaande locaties? Uit de richtlijnen blijkt dat het voedingsgebied van een carpoolparking tot 15km ver kan rijden. Indien er reeds een carpoolparking in dit voedingsgebied gelegen is waar voldoende restcapaciteit beschikbaar, lijkt het niet nodig om een bijkomende carpoolparking te realiseren. Dit geldt zeker wanneer deze bestaande carpoolparking langs eenzelfde hoofdweg gelegen is. Er kan een nuance gemaakt worden in dit voedingsgebied, als er gezien de ontsluitingsstructuur toch een ander deelpubliek wordt aangesproken.
5. Is het haalbaar om een carpoolparking op deze locatie in te passen:
 - a. Is er voldoende ruimte beschikbaar?
 - b. Is een carpoolparking realiseerbaar binnen de juridische context?
 - c. Is de carpoolparking goed bereikbaar en kan deze veilig ontsloten worden?

10. METHODIEK BINNEN DE ANDERE PROVINCIES

In een workshop met medewerkers van MOW/BMV van de 4 andere provincies is de methodiek getoetst op haar toepasbaarheid binnen de andere provincies.

Op deze workshop zijn een aantal aandachtspunten geformuleerd.

- Criteria potentieel

Het wegennet binnen de andere provincies is filegevoeliger dan in West-Vlaanderen. In dit opzicht lijkt **reistijd belangrijker dan afstand**. Uit de studie Carpoolparkings Vlaanderen, waarbinnen gekeken is welke criteria bepalend zijn voor het succes van een carpoolparking, is echter naar voor gekomen dat de gemiddelde afstand tot aan de carpoolparking en de gemiddelde afstand vanaf de carpoolparking de 2 belangrijkste verklarende variabelen zijn. De belangrijkste is de capaciteit van de parking. De gemiddelde reistijd van de auto in de ochtendspits speelt in bepaalde schattingen ook een rol het zij kleiner. Mogelijks kan voor de andere provincies de totale lengte van de trips vervangen worden door de gemiddelde reistijd van de trips.

Bereikbaarheid op micro-niveau was vanuit de workshop ook aangegeven als op te nemen criteria. Uit de studie Carpoolparkings West-Vlaanderen blijkt inderdaad dat dit criteria de belangrijkste factor is in kader van de inrichting van de carpoolparking. De micro-bereikbaarheid wordt echter meegenomen in kader van de haalbaarheid van de carpoolparking.

Rekening houdend met de beperkingen van de workshop kan voor de andere provincies de criteria met betrekking tot het potentieel als volgt worden bijgesteld.

Criteria potentieel

- Aantal passerende woon-*werkrelaties* op dagbasis¹⁹: hoe meer hoe beter
- Gemiddelde reistijd van de trips die passeren: hoe langer hoe beter
- Gemiddelde afstand vanaf de CPP tot de bestemming: hoe verder hoe beter
- Gemiddelde afstand vanaf de herkomst tot aan de CPP: hoe dichter hoe beter
- Ligging nabij een knooppunt, met een onderverdeling in verschillende knooppunten.

¹⁹ Hierbij wordt voor West-Vlaanderen geen rekening gehouden met mogelijke onderlinge concurrentie van de carpoolparkings, de afstand tot herkomst of bestemming, of de totale lengte van de trips die passeren. De dichtstbijzijnde, goed bereikbare parking is immers niet altijd de beste keuze op basis van de mogelijke carpoolpartner. In andere provincies kan de concurrentie van de carpoolparkings onderling mogelijks wel meegenomen worden.

- Gewichten potentieel

Vanuit de workshop wordt aangegeven dat het wenselijk lijkt om minder gewicht te geven aan het **aantal passanten**. Uit de studie carpoolparkings Vlaanderen blijkt echter dat het passerende volume aan verplaatsingen een evenredige relatie heeft met het succes van de parking.

- Criteria haalbaarheid

Sociale veiligheid lijkt een belangrijk criterium in functie van de veiligheid, toch blijkt uit de studie carpoolparkings Vlaanderen dat sociale veiligheid nagenoeg niet meespeelt in het succes van de carpoolparking. De sociale veiligheid is deels afhankelijk van het ontwerp.

Bereikbaarheid van snelbussen is zeker een aandachtspunt dat in de provincies waar dit relevant is kan meegenomen worden. Dit kan bijkomend opgenomen worden onder het criteria bereikbaarheid openbaar vervoer.

Filegevoeligheid van een knooppunt kan zeker meespelen in het succes van de carpoolparking en valt onder de micro-bereikbaarheid. Hierbij kan rekening gehouden worden bij de analyse van de locaties van de shortlist. Dit kan bijvoorbeeld bijkomend opgenomen worden binnen het criteria bereikbaarheid auto.

Het **financieel aspect** speelt natuurlijk ook een rol in de haalbaarheid van een carpoolparking. Het lijkt aangewezen om dit eerder als derde criteria mee te nemen naast haalbaarheid en potentieel. Het financiële aspect dient voornamelijk gezien te worden in functie van de haalbaarheid volgens het programma van AWW.

Rekening houdend met de gegeven opmerkingen kunnen de criteria met betrekking tot de verkeerskundige context mogelijks als volgt worden aangepast.

Criteria verkeerskundige context

- Bereikbaar voor fietsers:
 - Goed bereikbaar voor fietsers, infrastructuur voldoet (score A)
 - Bereikbaar voor fietsers, infrastructuur te optimaliseren (score B)
 - Niet bereikbaar voor fietsers, geen infrastructuur aanwezig (score C)
 - Bereikbaarheid openbaar vervoer:
 - Frequent openbaar vervoer aanwezig (score A)
 - Geen frequent openbaar vervoer aanwezig (score B)
 - Geen openbaar vervoer aanwezig (Score C)
 - *Bereikbaarheid snelbus*
 - *De locatie is vlot bereikbaar voor de snelbus (score A)*
 - *De locatie is niet optimaal bereikbaar voor de snelbus (score B)*
 - *De locatie is niet bereikbaar voor de snelbus (score C)*
 - Bereikbaarheid auto
 - Veilig bereikbaar vanuit de verschillende windrichtingen (score A)
 - Bereikbaarheid niet optimaal, veilig aansluiting te voorzien (score B)
 - Voorzien van goede ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer niet mogelijk (score C)
 - *Bereikbaarheid auto: filegevoeligheid*
 - *De locatie is vlot bereikbaar zonder congestie (score A)*
 - *De locatie is bereikbaar maar sporadisch treedt er beperkte vertraging op (score B)*
 - *De locatie is gelegen in een sterk congestiegevoelig gebied (score C)*
- Gewichten haalbaarheid

Medegebruik lijkt een minder belangrijk criterium, mogelijks kan het gewicht van dit criterium beperkt worden.

Het volledige verslag van de workshop is terug te vinden in bijlage.

11. BIJLAGEN

Bijlage 1. Figuren

Figuur B 1: Categorisering van de wegen zoals opgenomen in de herziening van het ruimtelijk structuurplan West – Vlaanderen

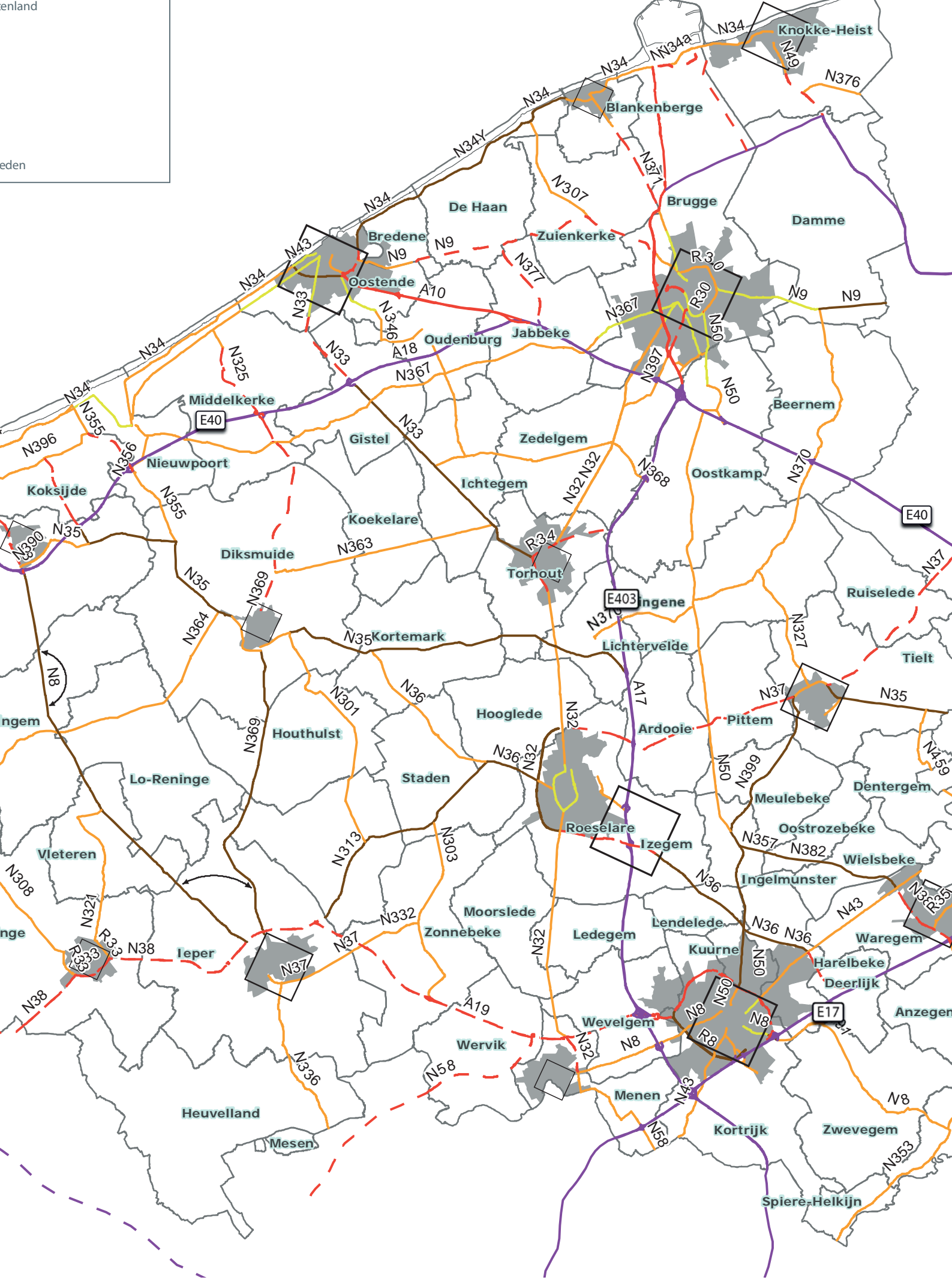
Figuur B 2: bezetting bestaande carpoolparkings

Figuur B 3: bezetting locaties wildparkeren

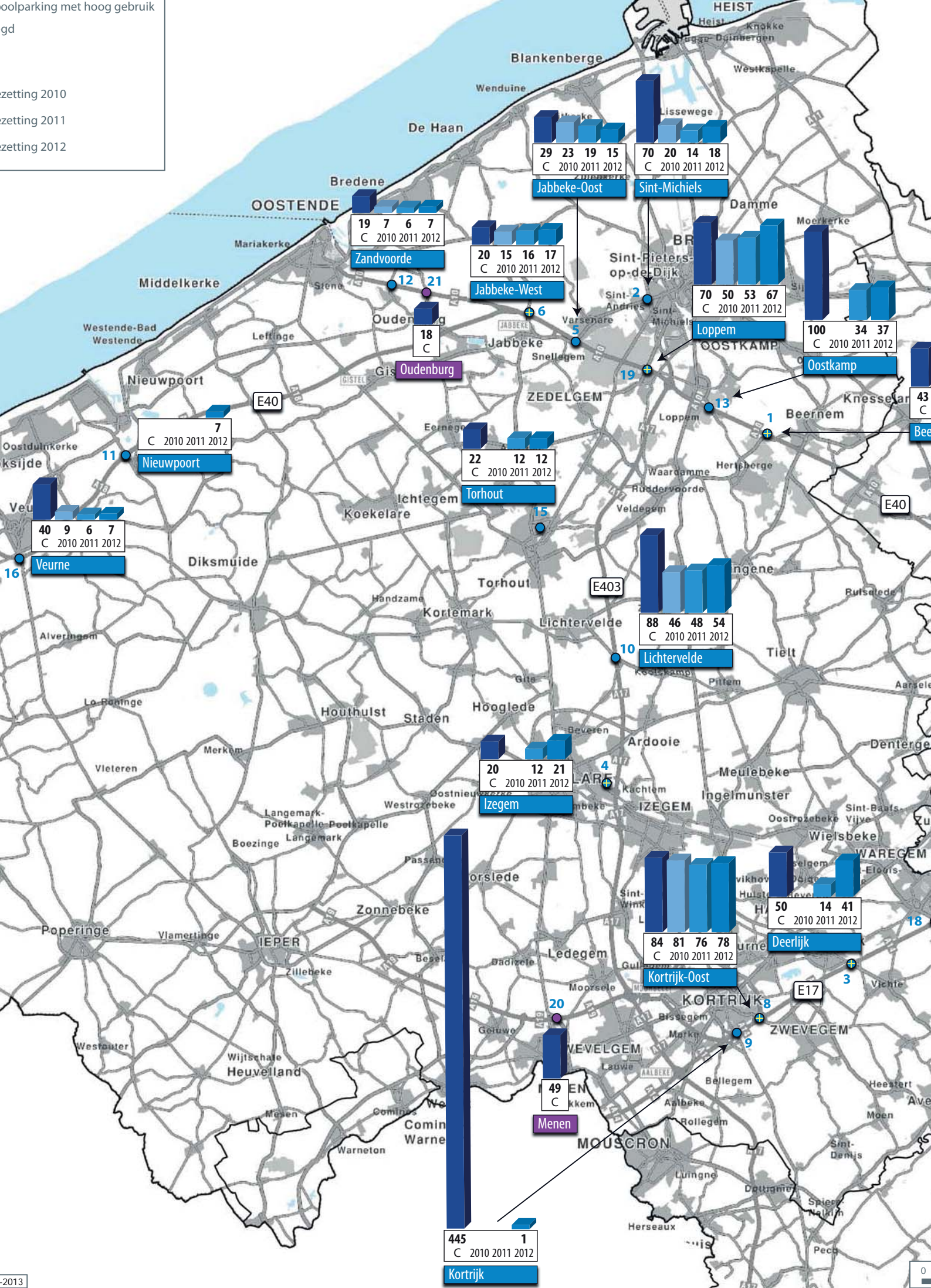
Figuur B 4: eerste aanzet tot longlist

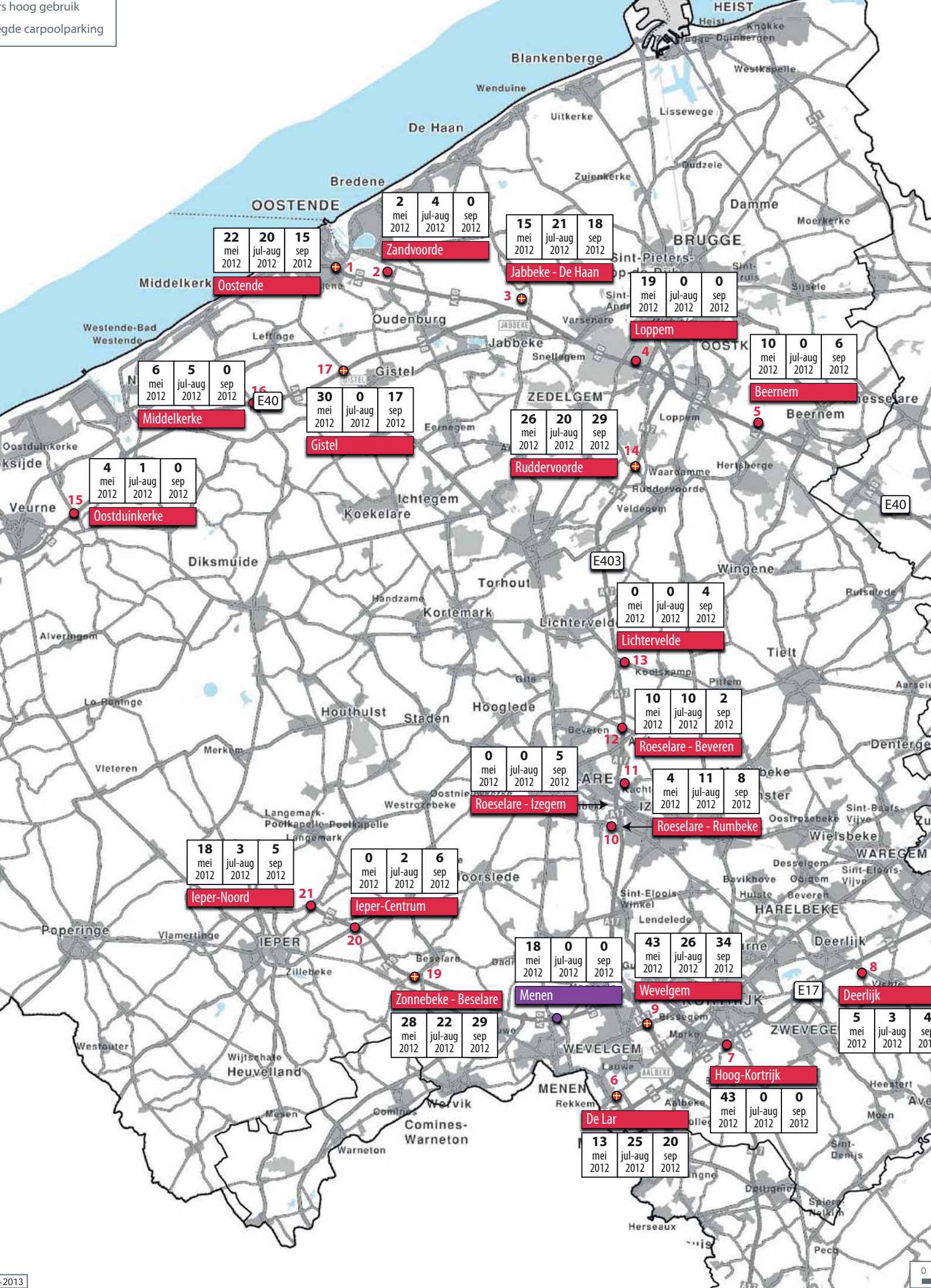
Figuur B 5: longlist carpoolparking

Figuur B 6: shortlist carpoolparking

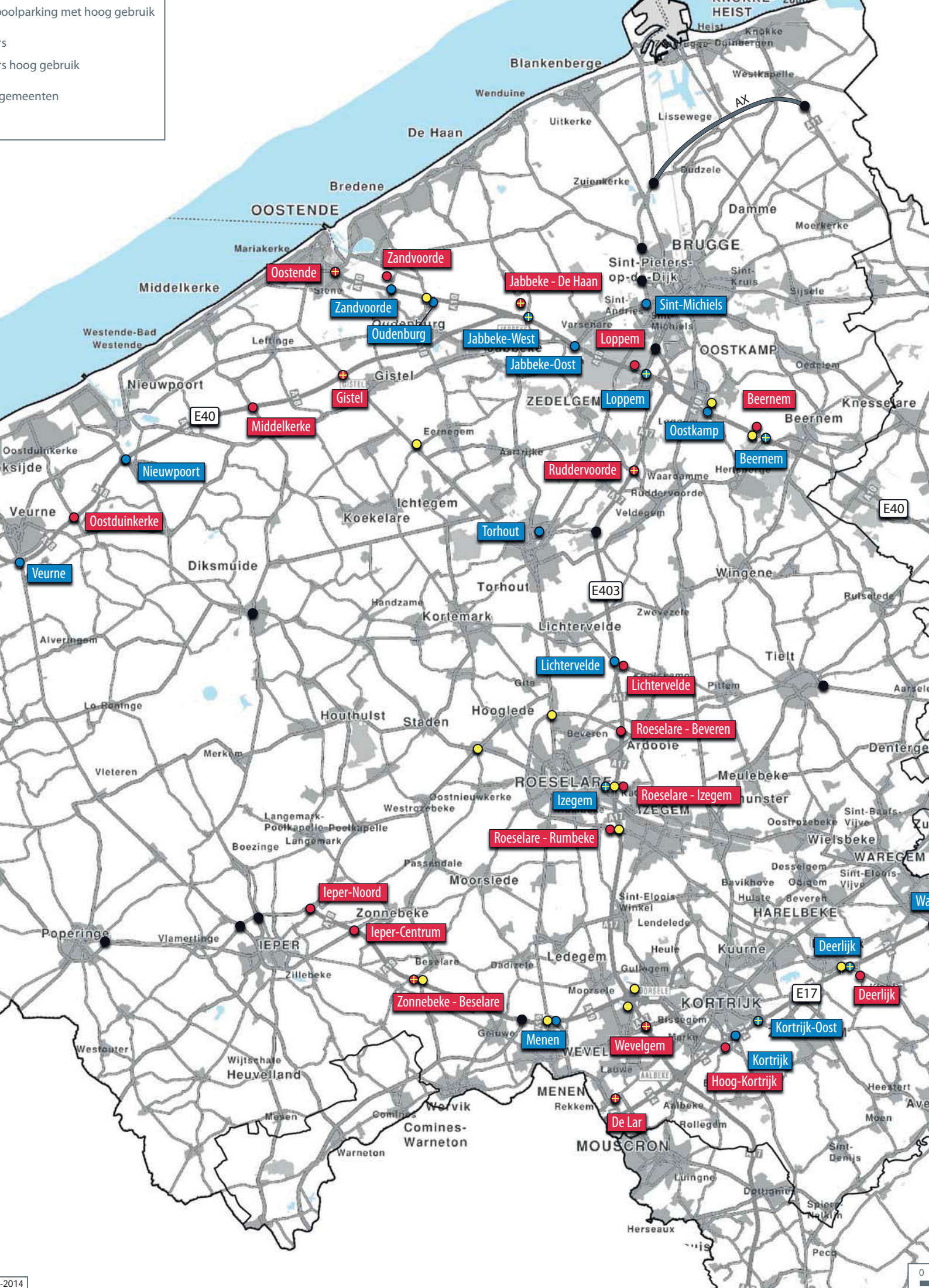


...parking met hoog gebruik
 ...gd
 ...zetting 2010
 ...zetting 2011
 ...zetting 2012

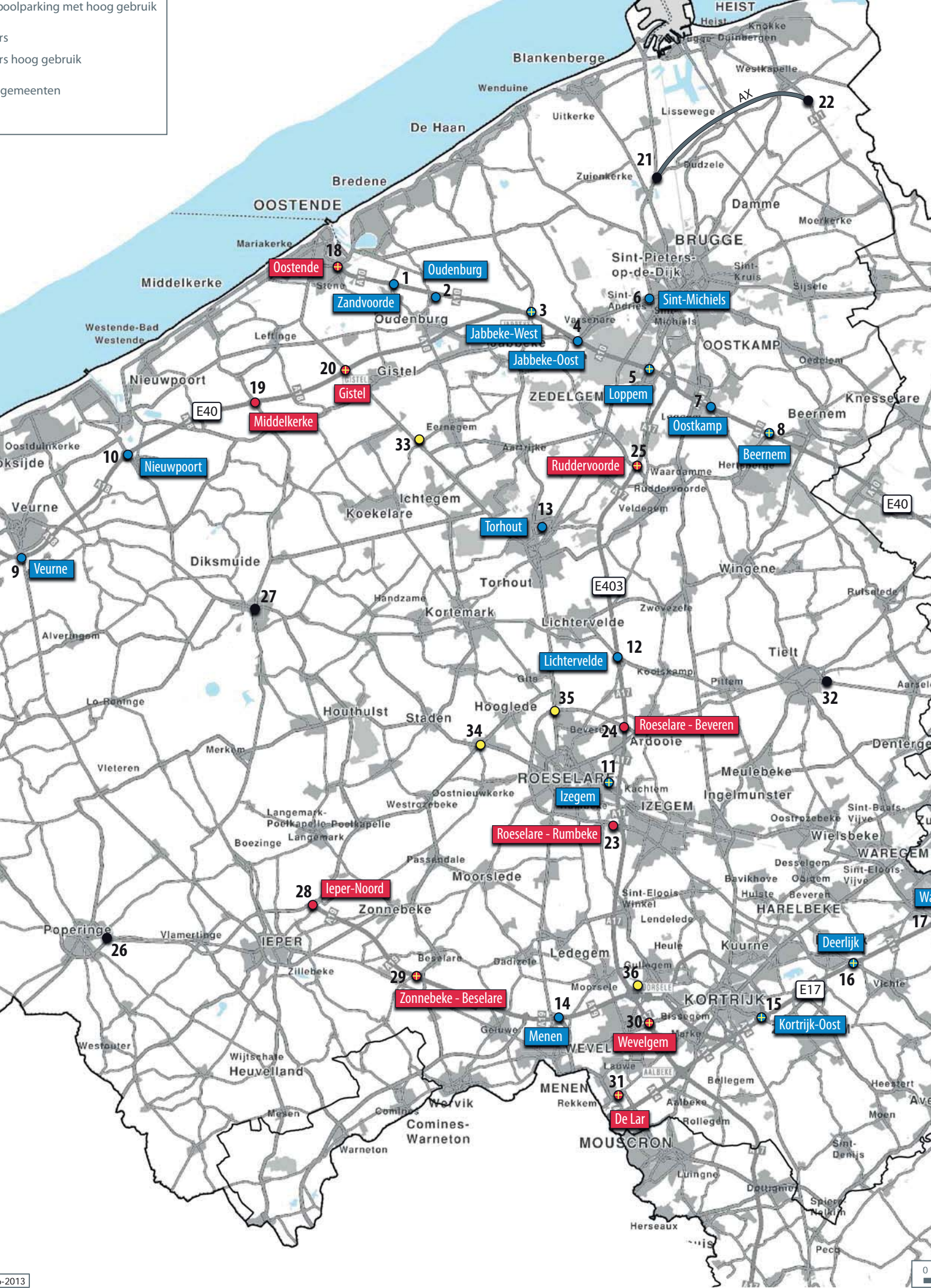




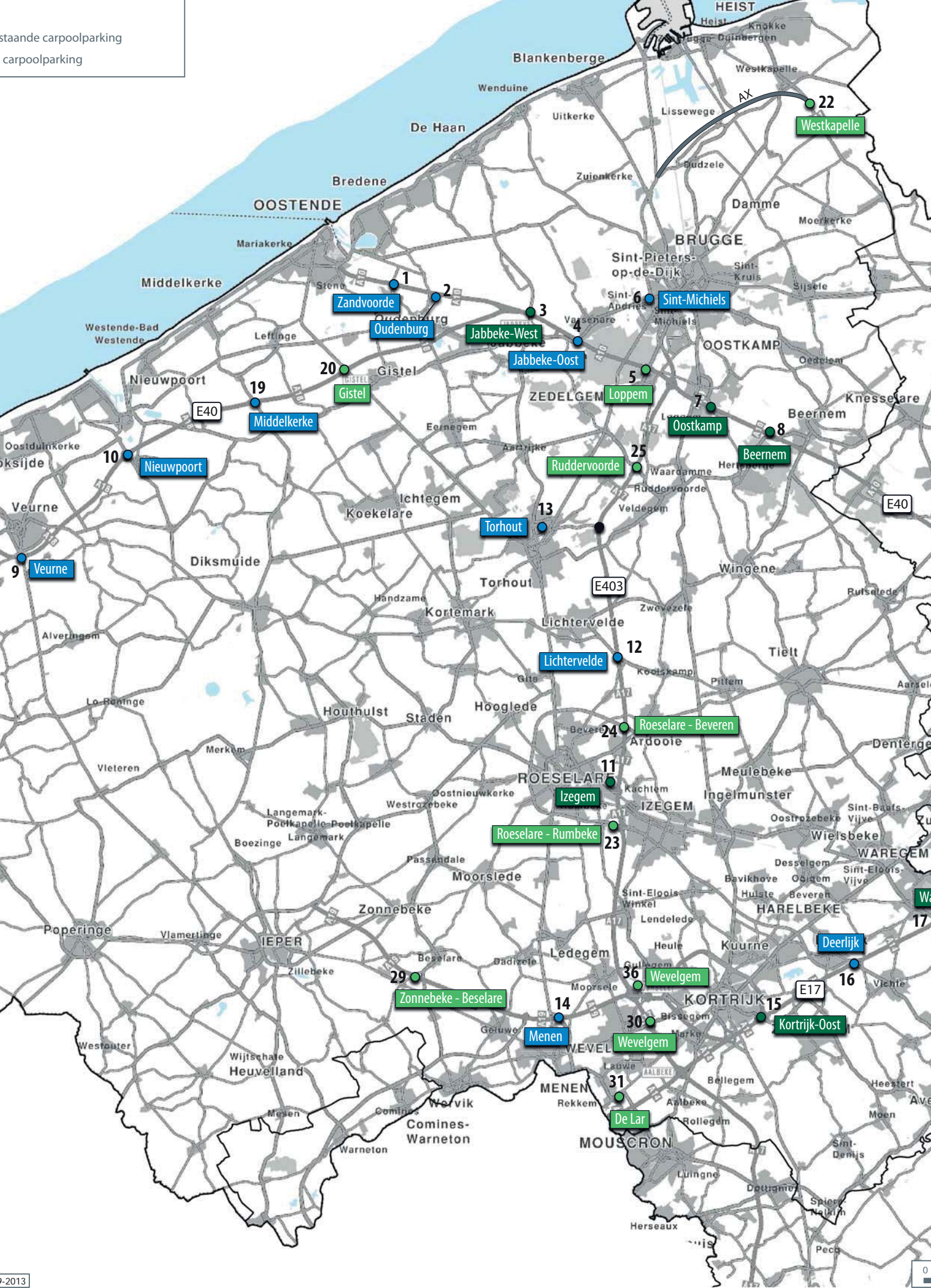
olparking met hoog gebruik
s
s hoog gebruik
gemeenten



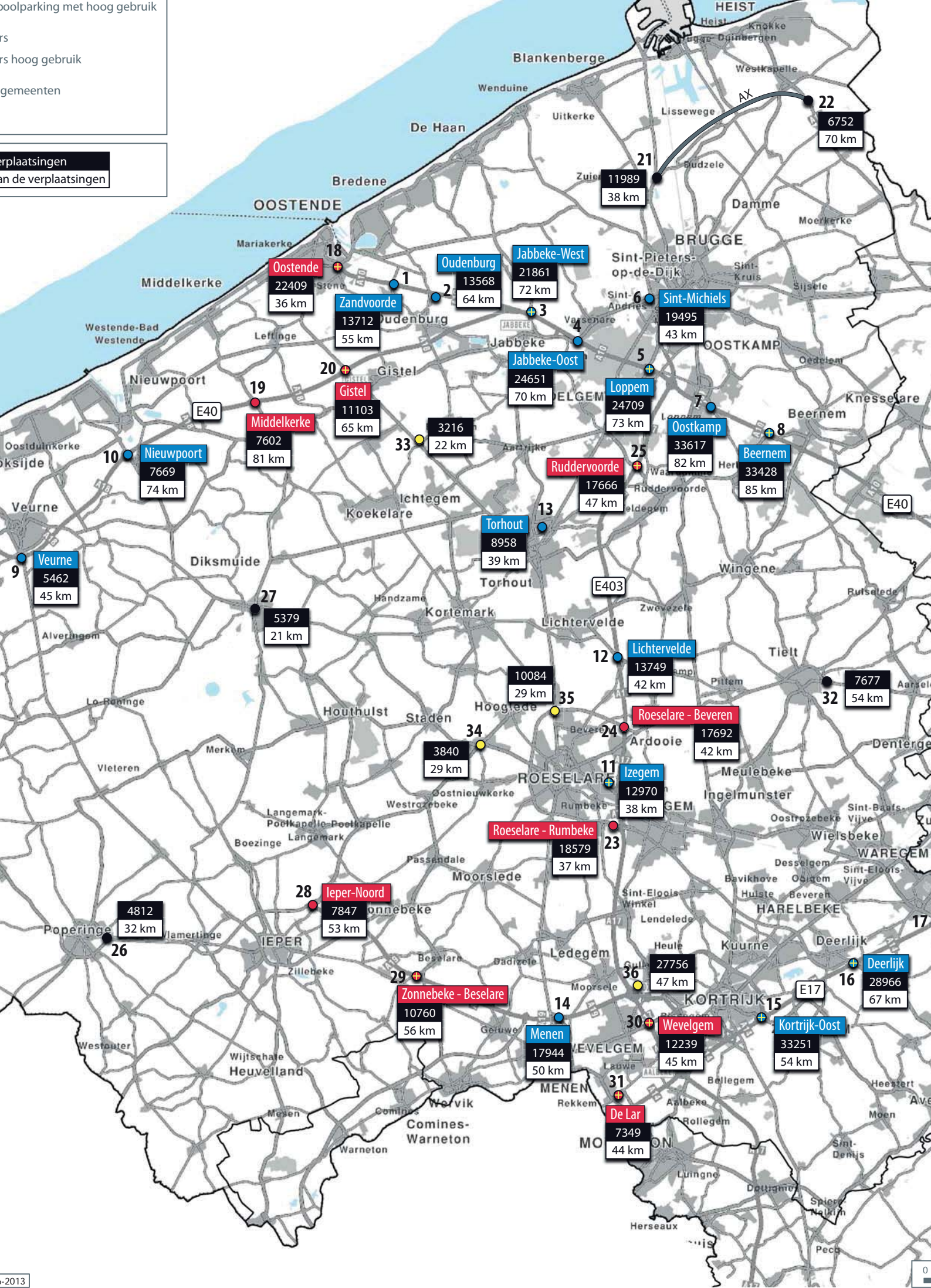
olparking met hoog gebruik
rs
rs hoog gebruik
gemeenten



staande carpoolparking
carpoolparking



op parking met hoog gebruik
 rs
 rs hoog gebruik
 gemeenten
 rplaatsingen
 an de verplaatsingen



Bijlage 2. Inventarisatie wildparkeerders AWW



Complex	A10 - 4 Oostende
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	22
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	20
Aantal personenwagens (september 2012)	15
Opmerking	





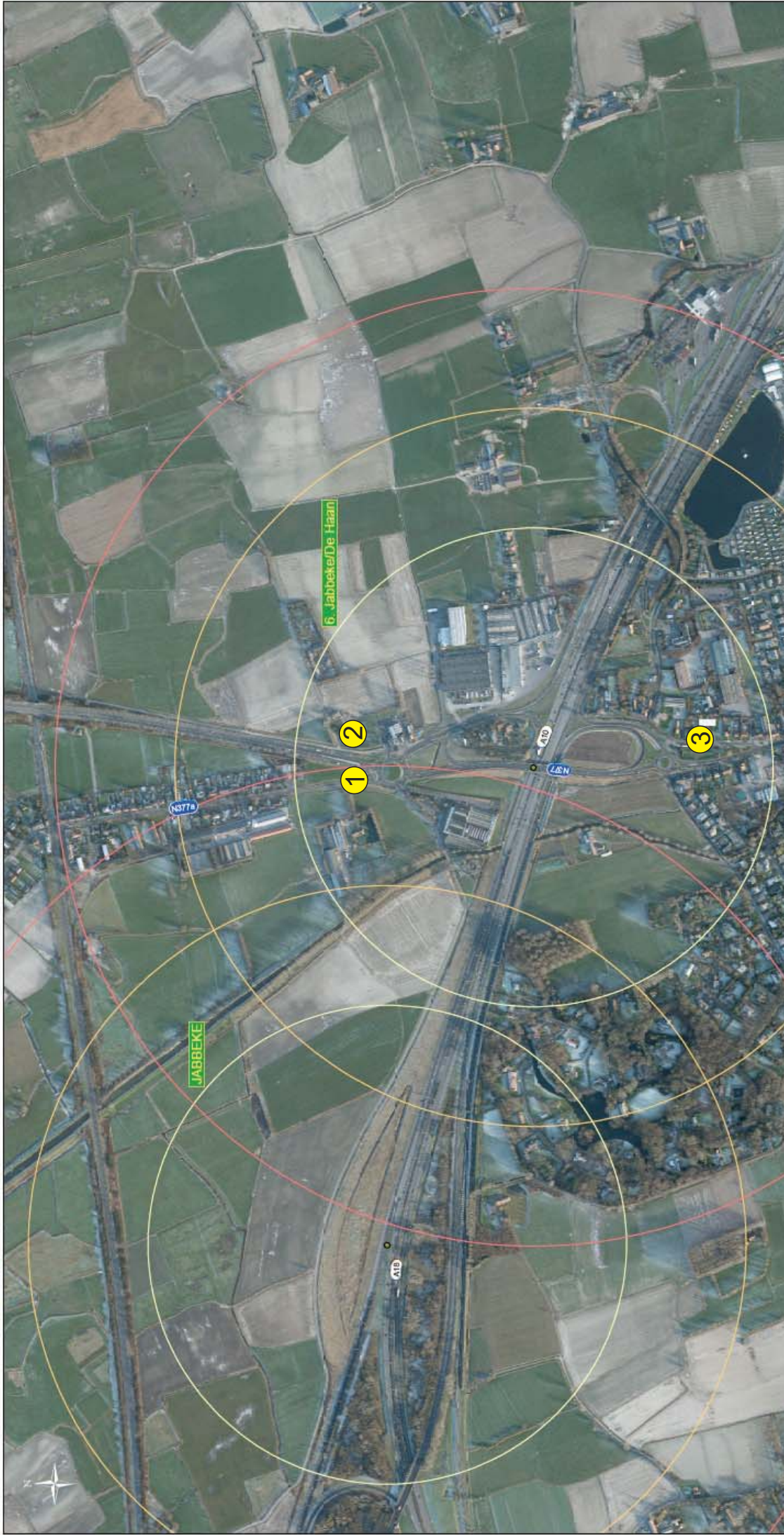
5. Zandvoorde

1

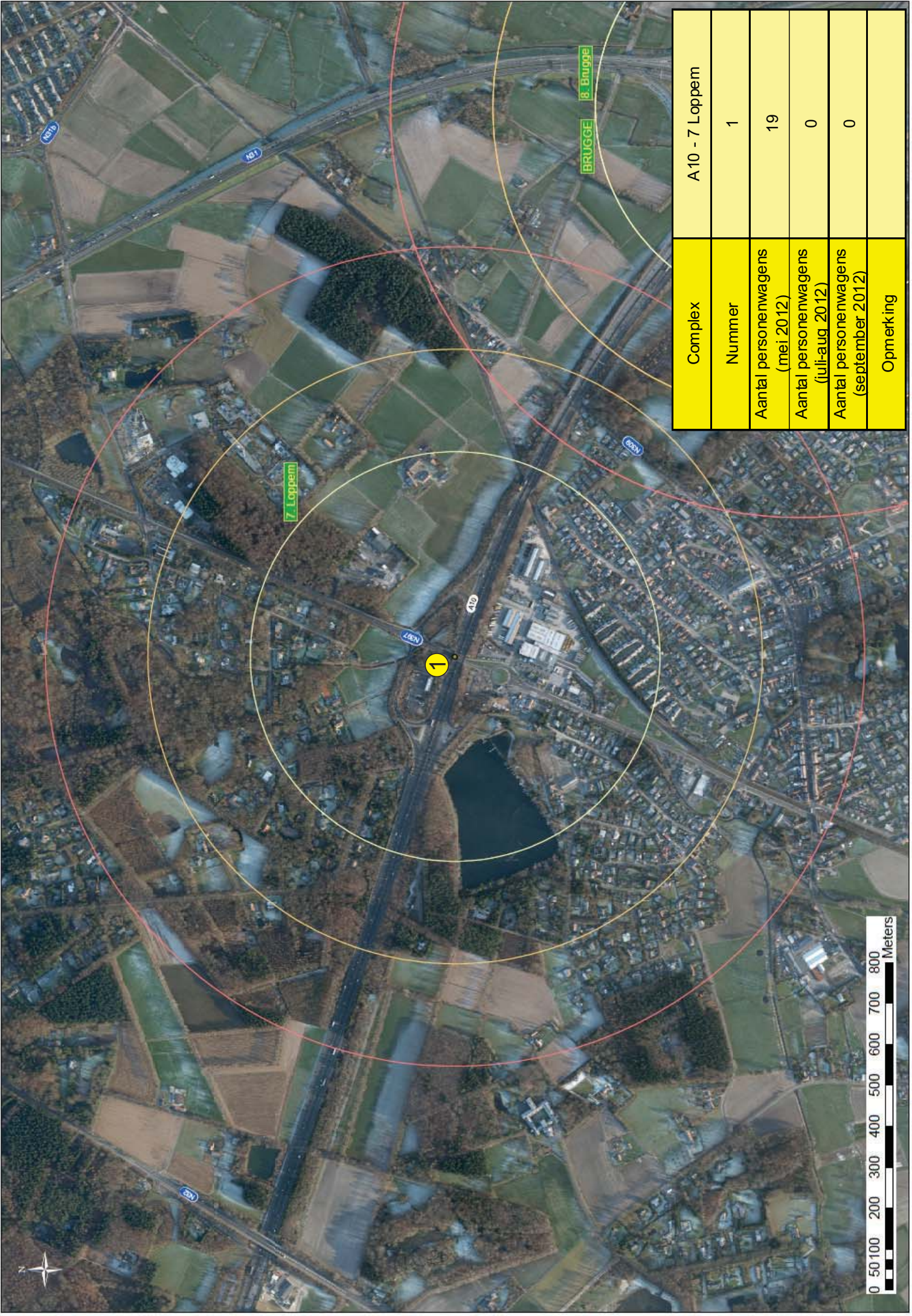
410



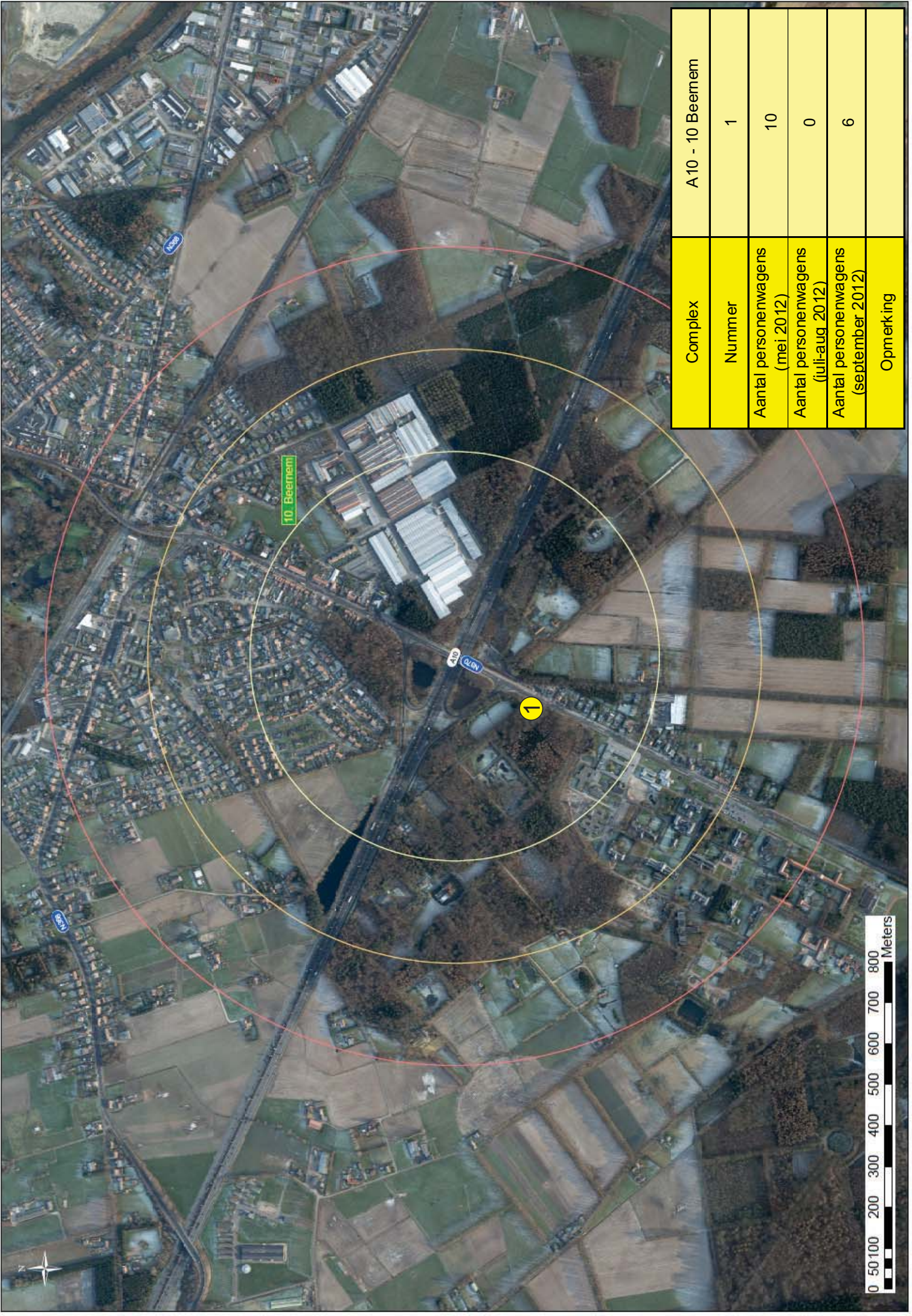
Complex	A10 - 5 Zandvoorde
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	2
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	4
Aantal personenwagens (september 2012)	0
Opmerking	



Complex	A10 - 6 Jabbeke-De haan		
Nummer	1	2	3
Aantal personenwagens (mei 2012)	5	14	8
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	7	0	0
Aantal personenwagens (september 2012)	18	0	0
Opmerking			carpool in de buurt

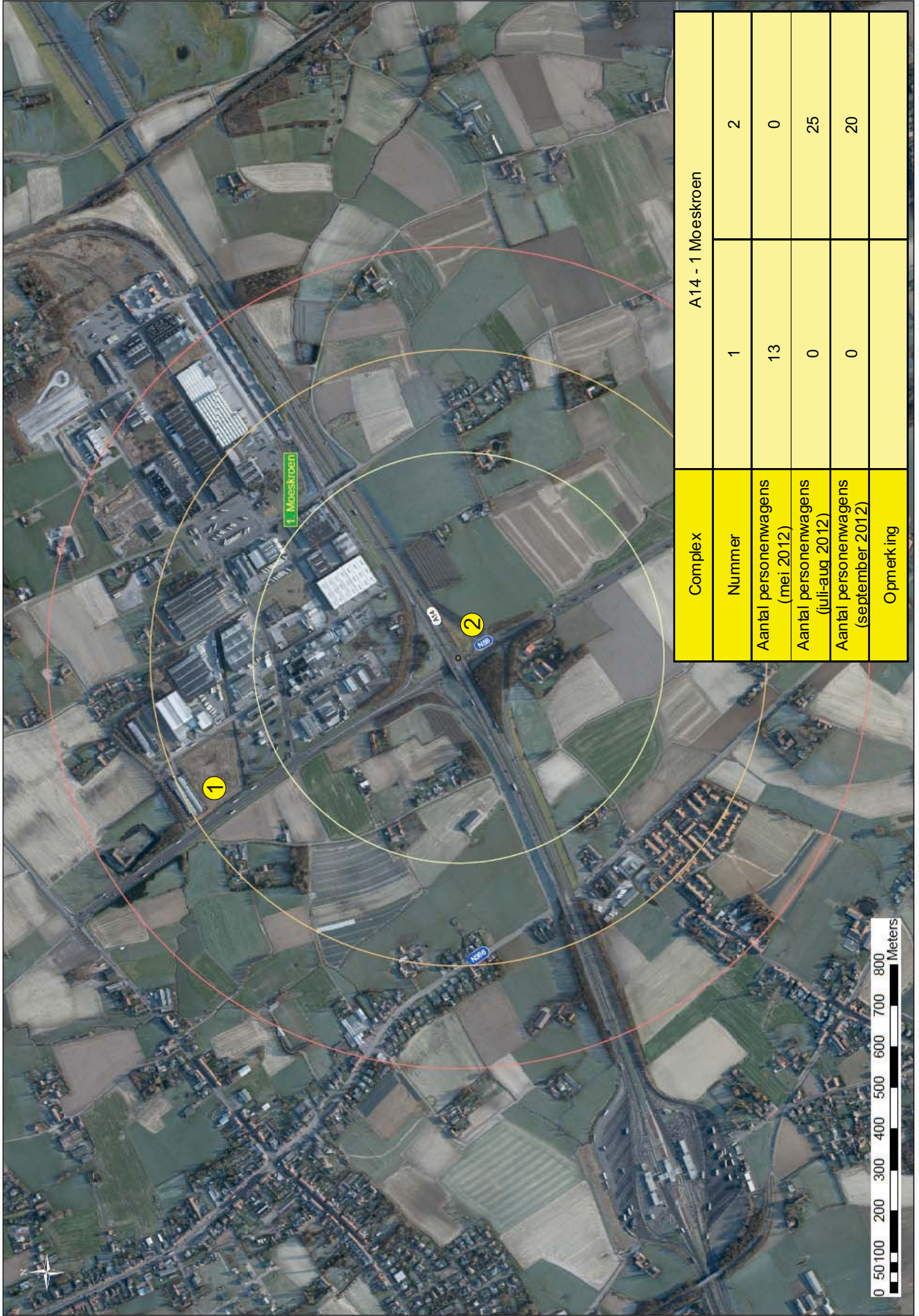


Complex	A 10 - 7 Loppem
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	19
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	0
Aantal personenwagens (september 2012)	0
Opmerking	



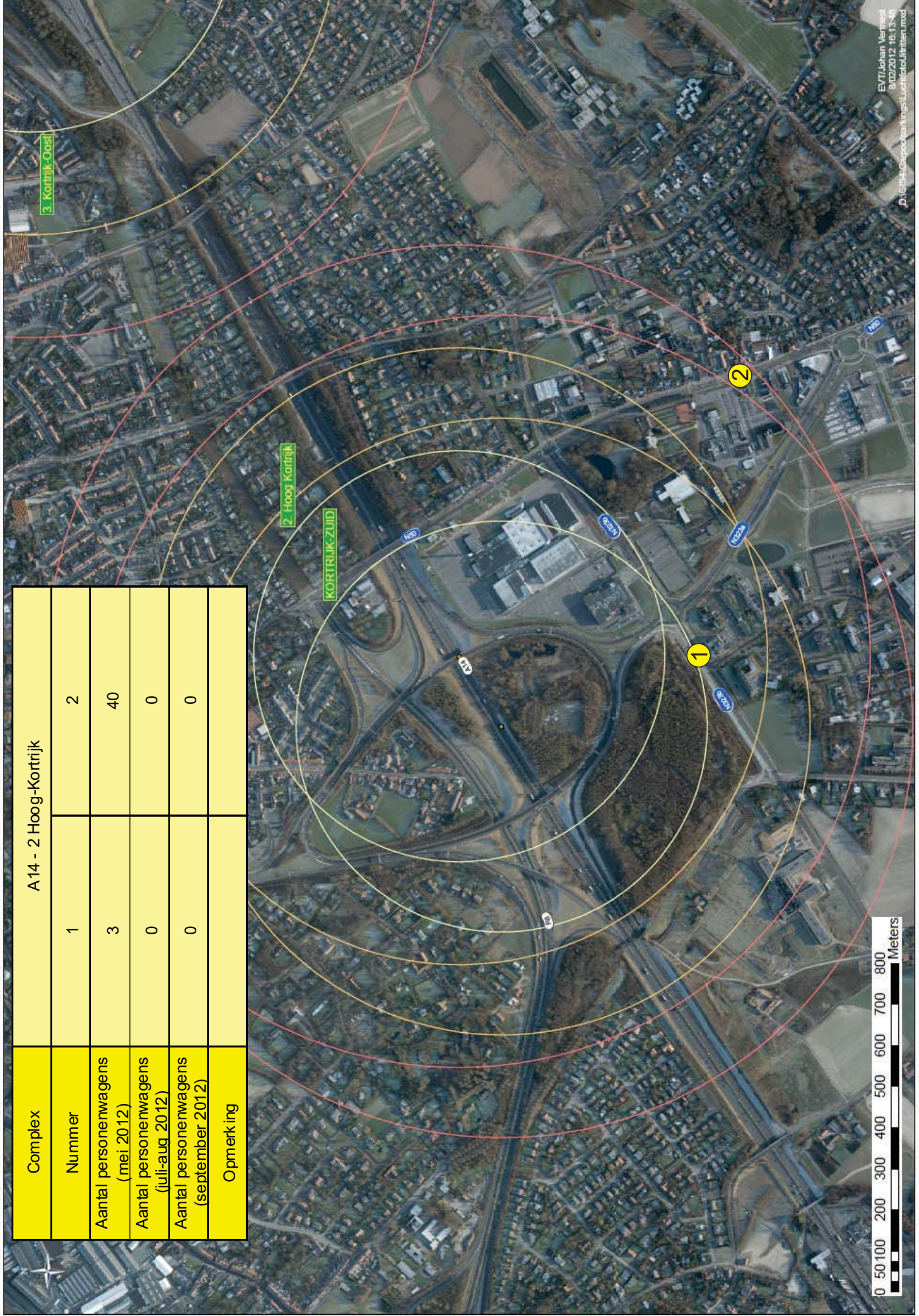
Complex	A10 - 10 Beermem
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	10
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	0
Aantal personenwagens (september 2012)	6
Opmerking	

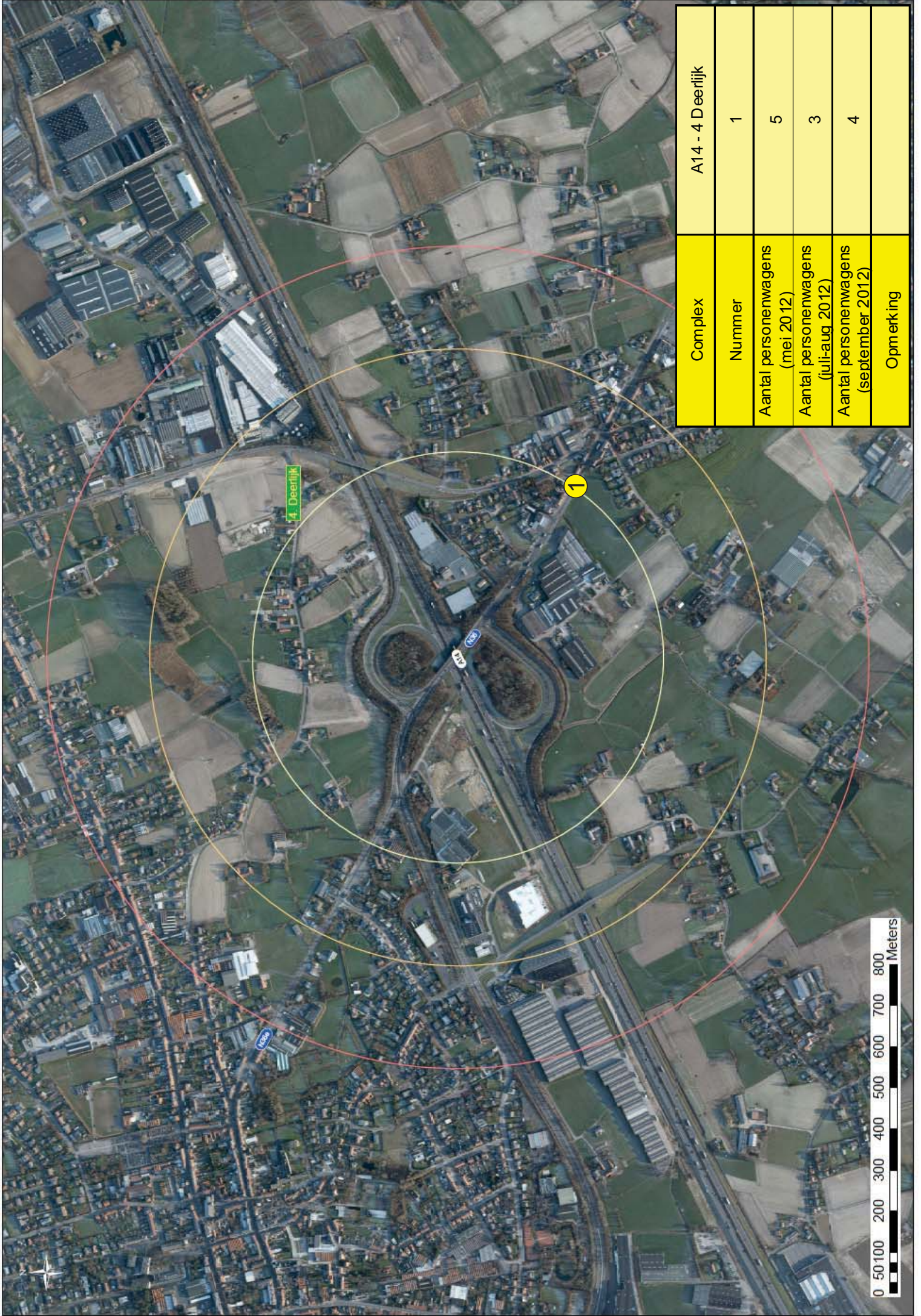
0 50 100 200 300 400 500 600 700 800 Meters



Complex	A14 - 1 Moeskroen	
Nummer	1	2
Aantal personenwagens (mei 2012)	13	0
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	0	25
Aantal personenwagens (september 2012)	0	20
Opmerking		

Complex	A14 - 2 Hoog-Kortrijk	
Nummer	1	2
Aantal personenwagens (mei 2012)	3	40
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	0	0
Aantal personenwagens (september 2012)	0	0
Opmerking		





Complex	A14 - 4 Deerlijk
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	5
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	3
Aantal personenwagens (september 2012)	4
Opmerking	



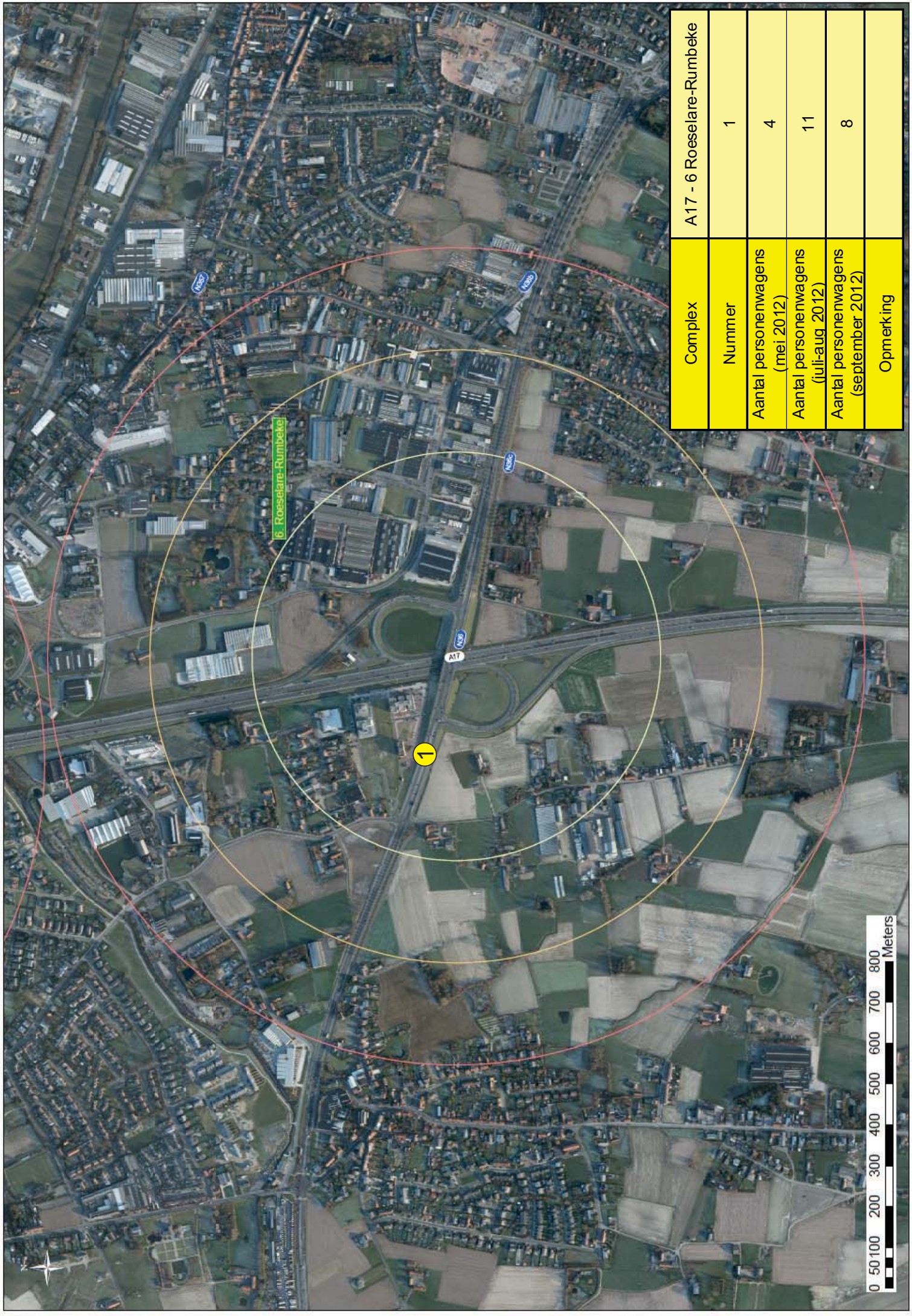
5. Wevelgem

1

A17

Complex	A17 - 5 Wevelgem
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	43
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	26
Aantal personenwagens (september 2012)	34
Opmerking	gewone parking





6 Roeselare-Rumbeke

1

Complex	A17 - 6 Roeselare-Rumbeke
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	4
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	11
Aantal personenwagens (september 2012)	8
Opmerking	



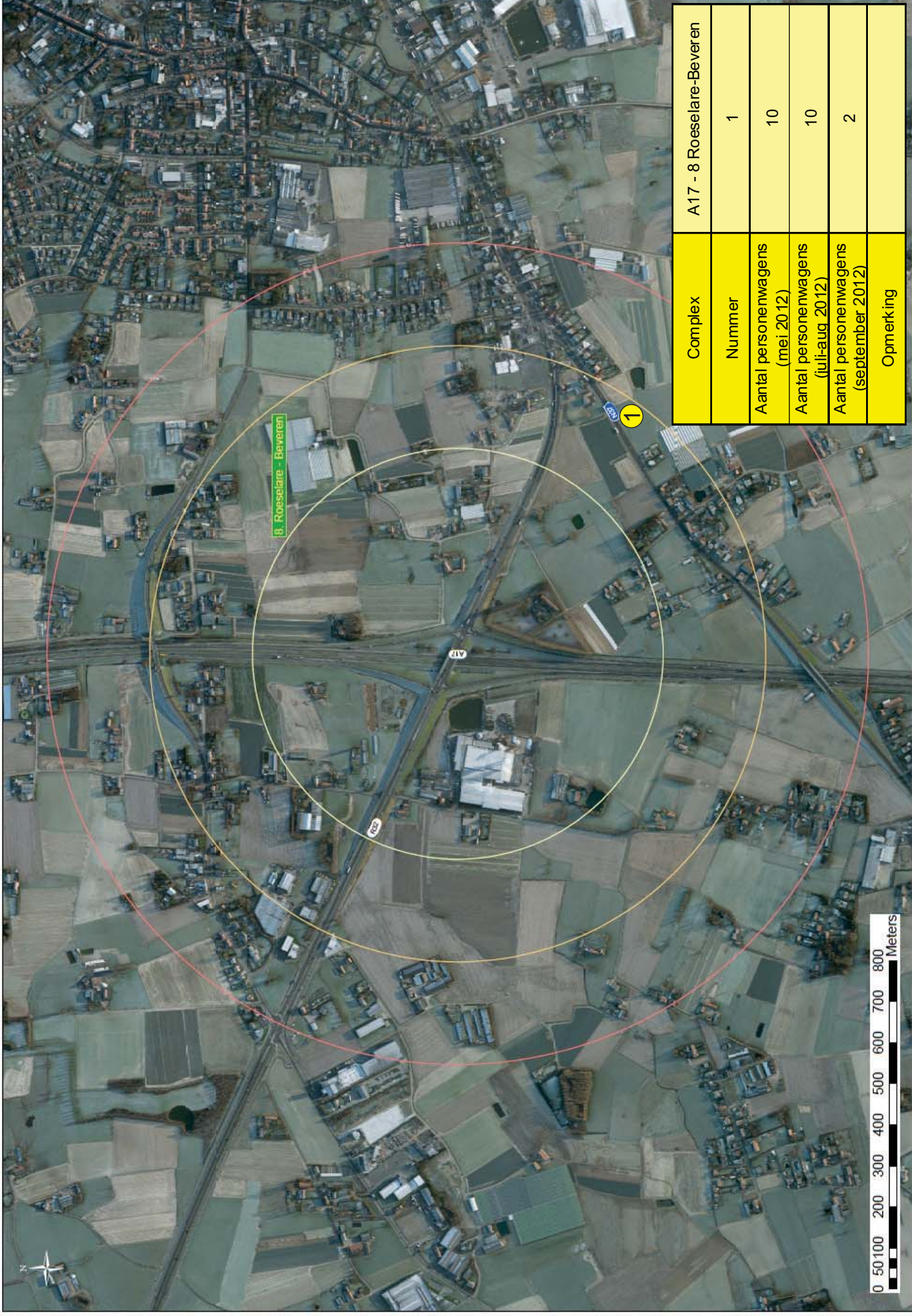


7. Roeselare-Izegem

1

Complex	A17 - 7 Roeselare-Izegem
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	0
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	0
Aantal personenwagens (september 2012)	5
Opmerking	

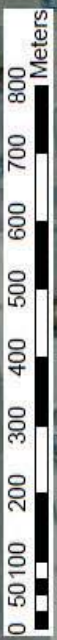




8. Roeselare - Beveren

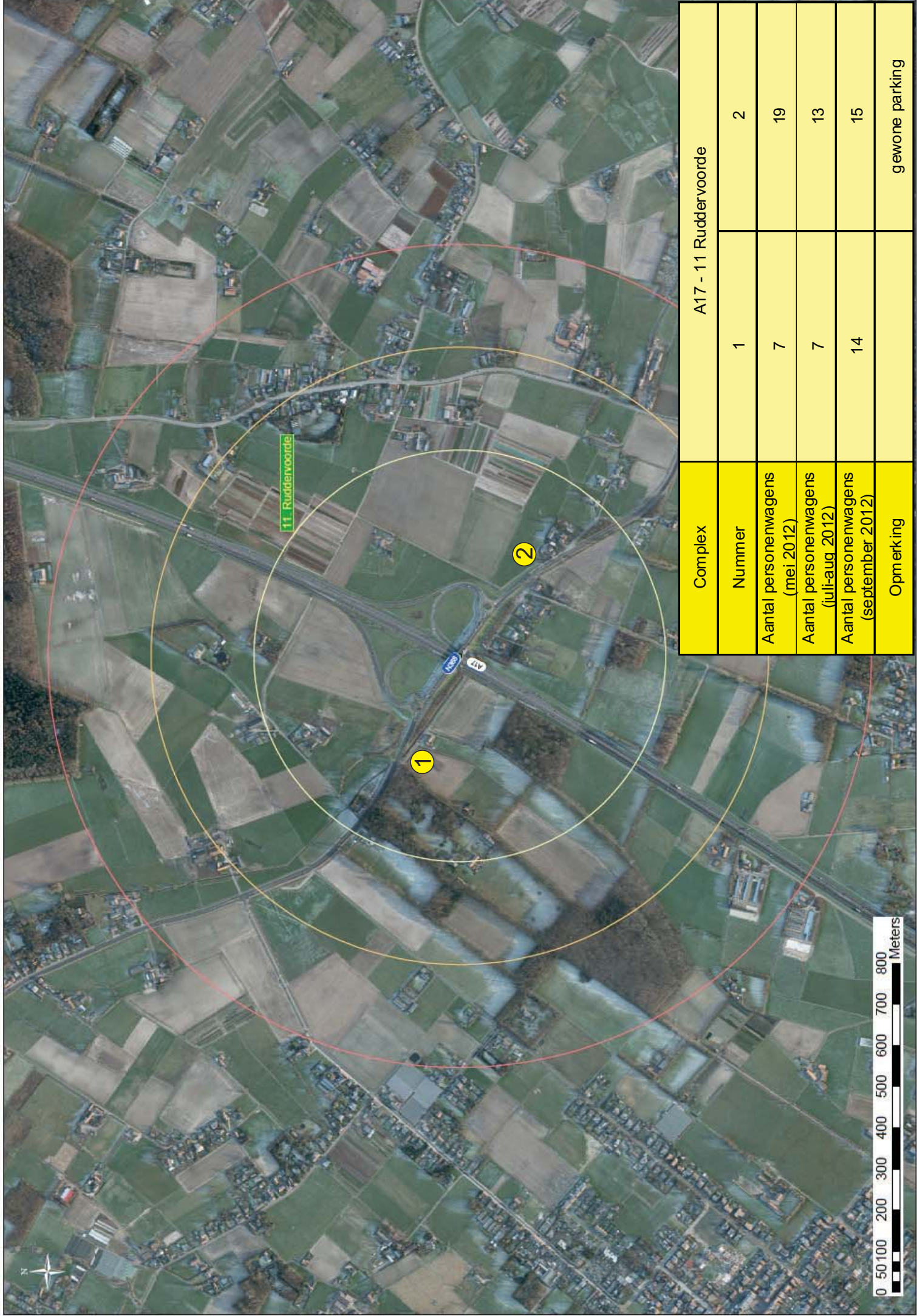
1

Complex	A17 - 8 Roeselare-Beveren
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	10
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	10
Aantal personenwagens (september 2012)	2
Opmerking	

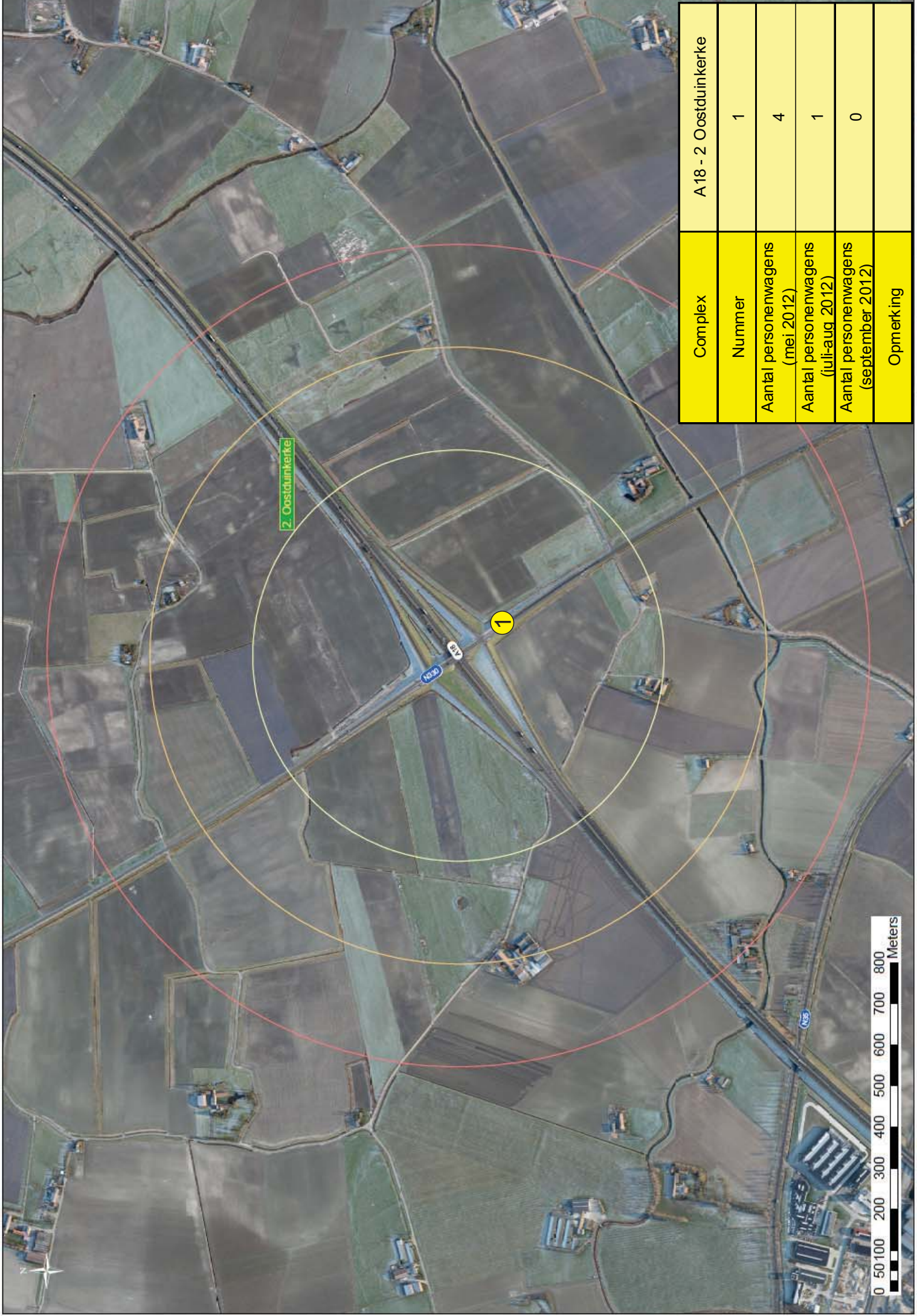




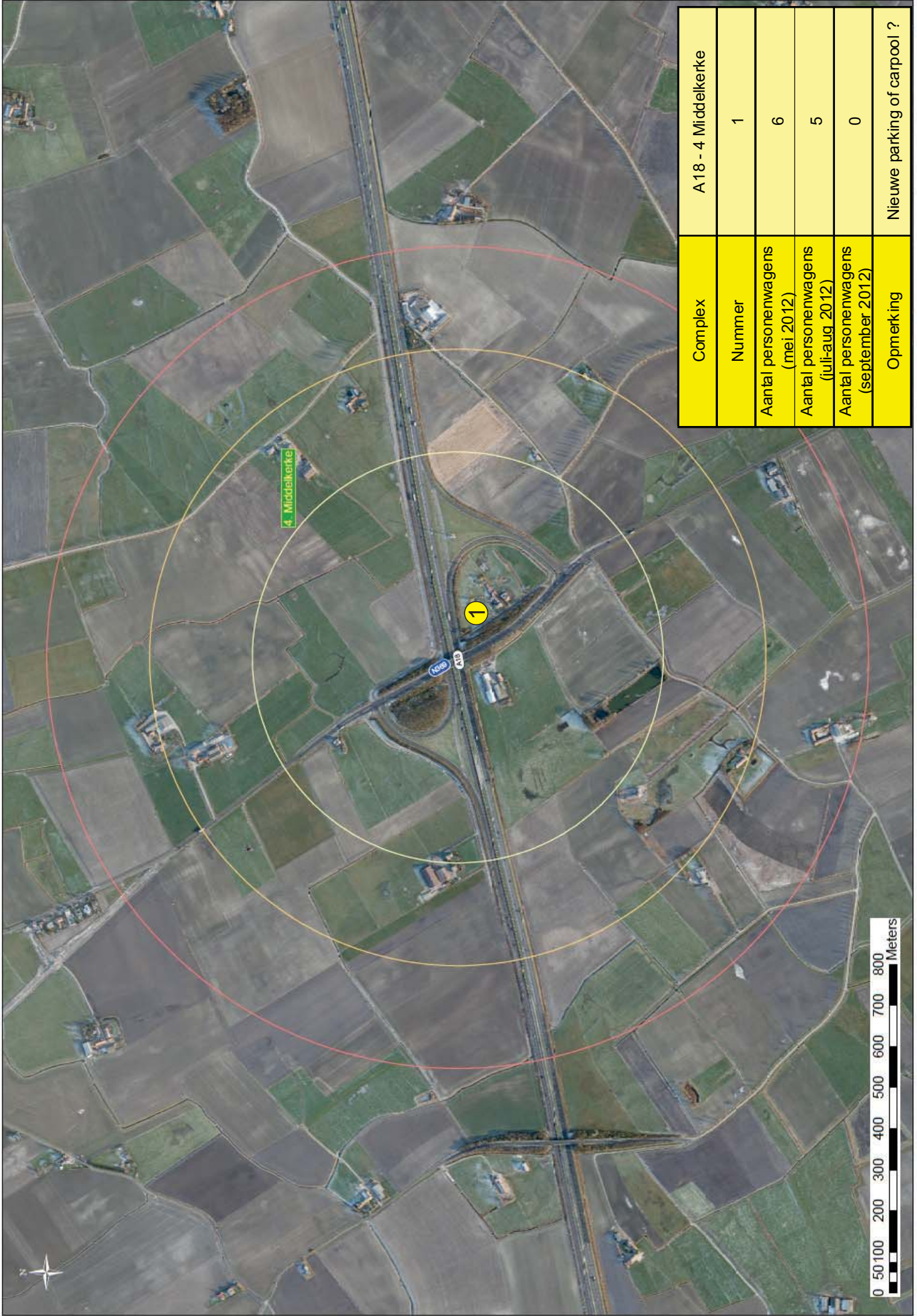
Complex	A17 - 9 Lichterveide
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	0
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	0
Aantal personenwagens (september 2012)	4
Opmerking	



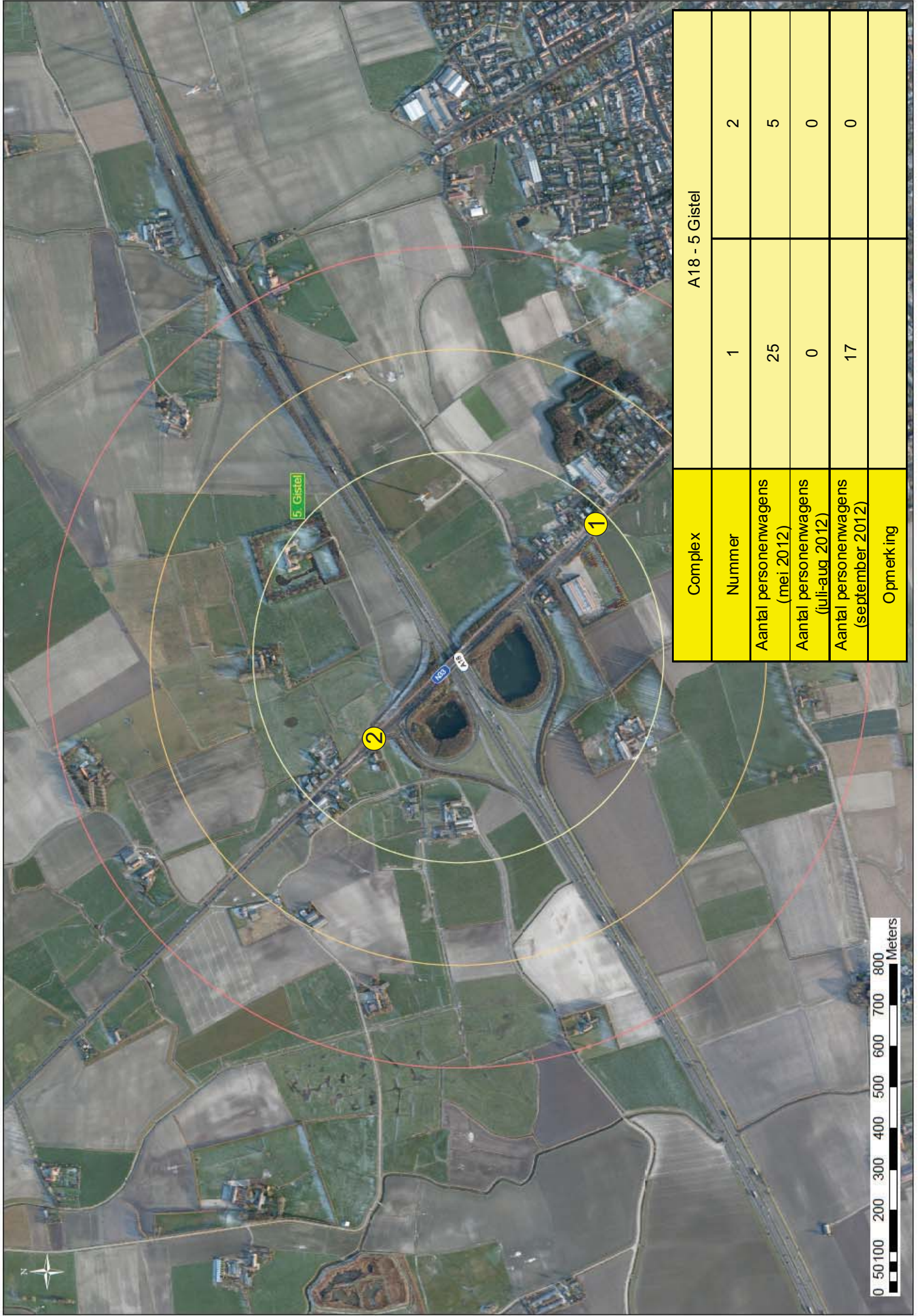
Complex	A17 - 11 Rudder Voorde	
Nummer	1	2
Aantal personenwagens (mei 2012)	7	19
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	7	13
Aantal personenwagens (september 2012)	14	15
Opmerking		gewone parking



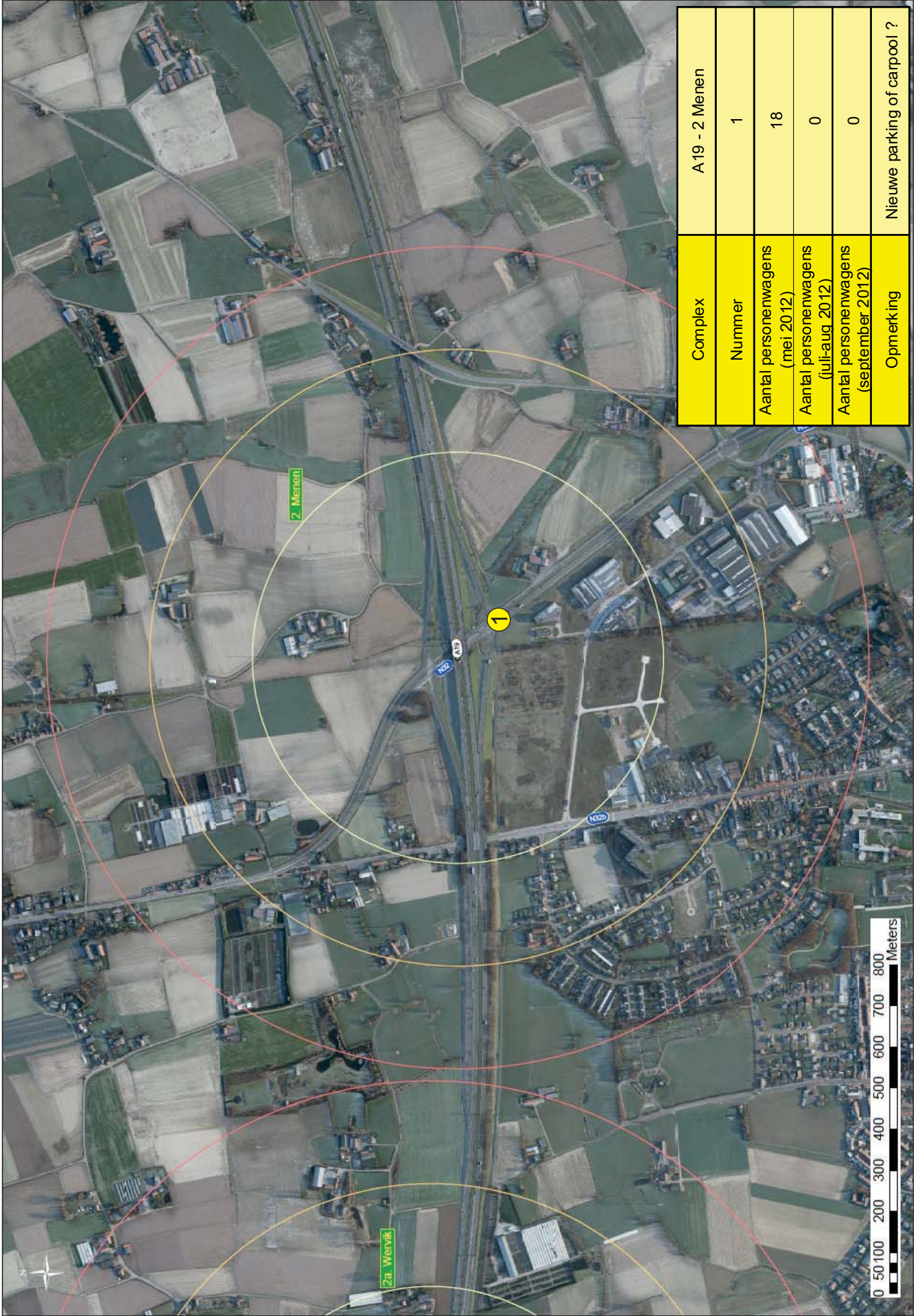
A18 - 2 Oostduinkerke	
Complex	
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	4
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	1
Aantal personenwagens (september 2012)	0
Opmerking	



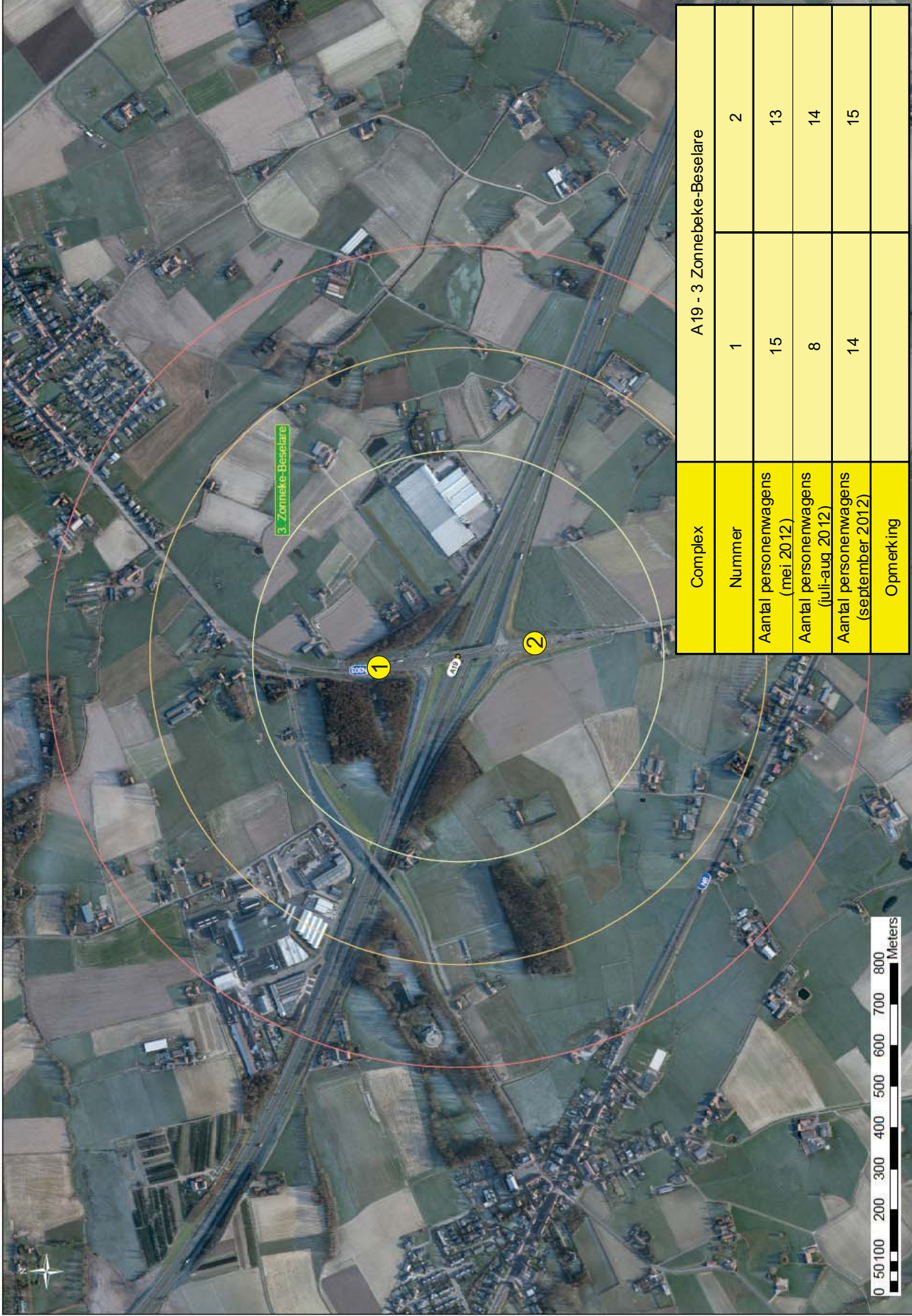
Complex	A18 - 4 Middelerke
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	6
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	5
Aantal personenwagens (september 2012)	0
Opmerking	Nieuwe parking of carpool ?



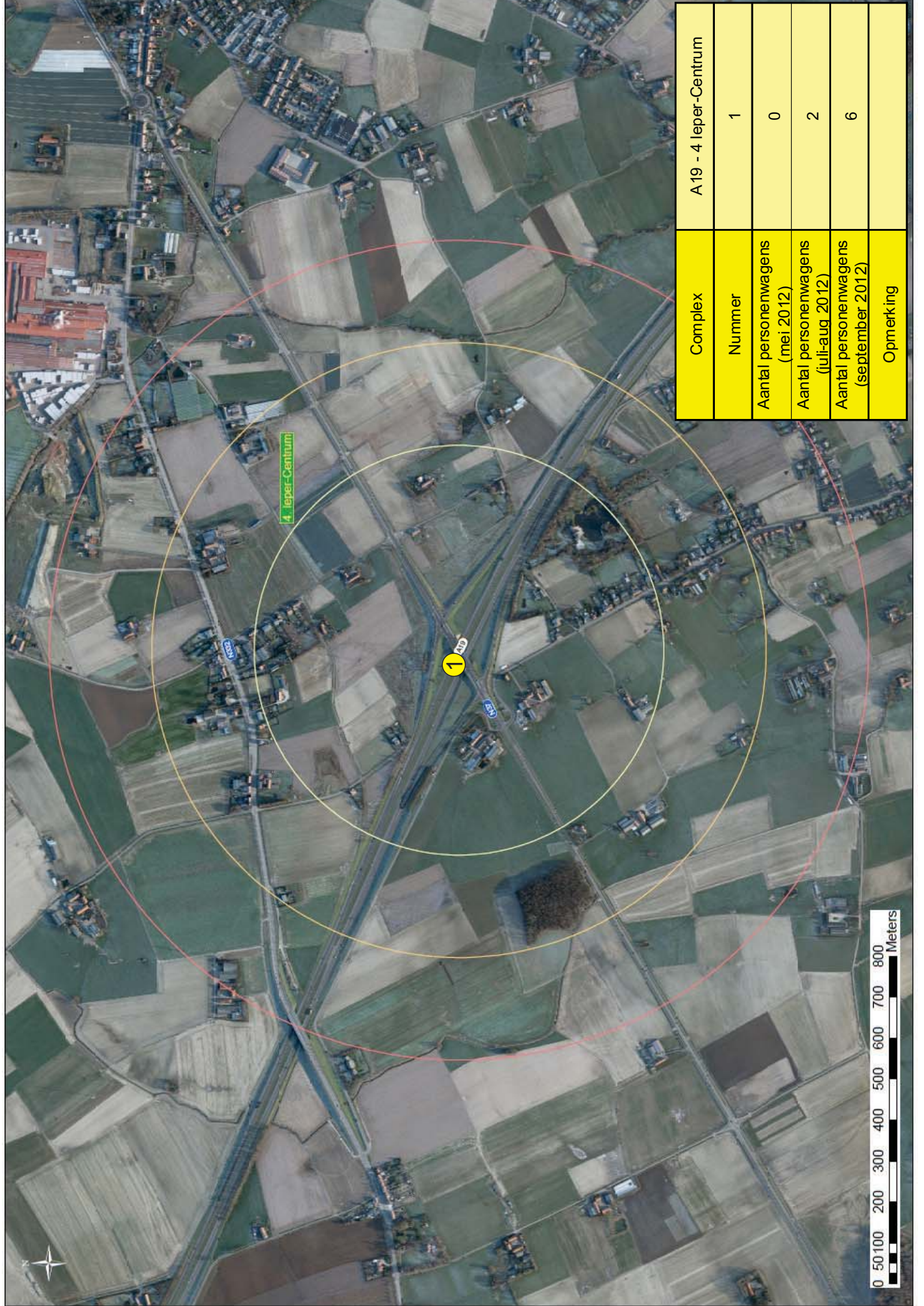
Complex	A18 - 5 Gistel	
Nummer	1	2
Aantal personenwagens (mei 2012)	25	5
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	0	0
Aantal personenwagens (september 2012)	17	0
Opmerking		



Complex	A19 - 2 Merfen
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	18
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	0
Aantal personenwagens (september 2012)	0
Opmerking	Nieuwe parking of carpool ?

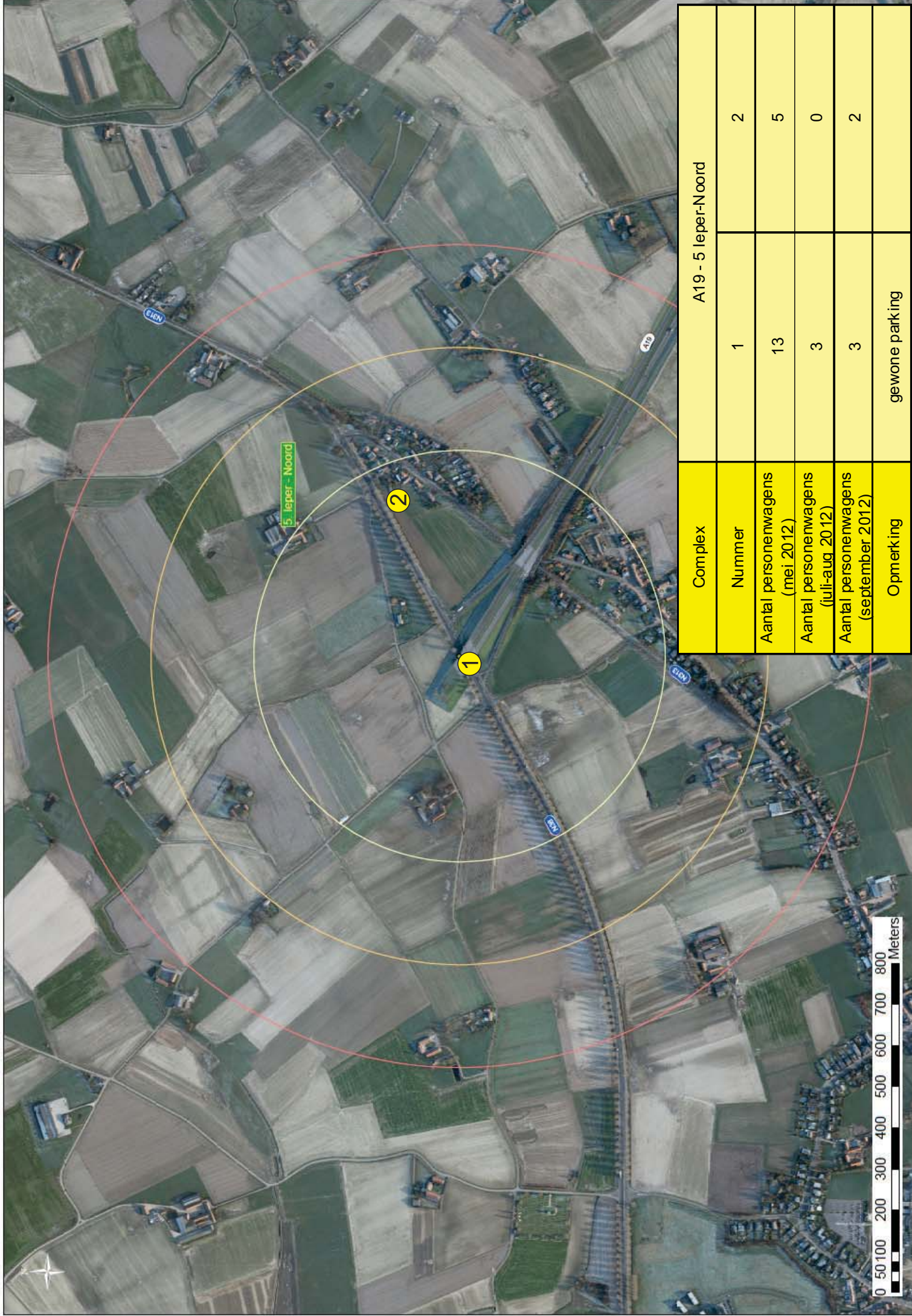


Complex	A19 - 3 Zonneke-Beseleare	
Nummer	1	2
Aantal personenwagens (mei 2012)	15	13
Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	8	14
Aantal personenwagens (september 2012)	14	15
Opmerking		

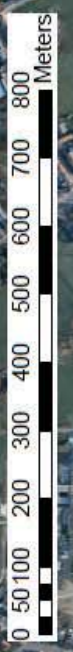


Complex	A19 - 4 leper-Centrum
Nummer	1
Aantal personenwagens (mei 2012)	0
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	2
Aantal personenwagens (september 2012)	6
Opmerking	

0 50 100 200 300 400 500 600 700 800 Meters



Complex	A19 - 5 leper-Noord	
Nummer	1	2
Aantal personenwagens (mei 2012)	13	5
Aantal personenwagens (juli-aug. 2012)	3	0
Aantal personenwagens (september 2012)	3	2
Opmerking	gewone parking	



WEST-VLAANDEREN

Kaart nummer	Nummer	nummer locatie	Complex	Aantal personenwagens (mei 2012)	Aantal personenwagens (juli-aug 2012)	Aantal personenwagens (september 2012)	Opmerking
1	31004	1	A10 - 4 Oostende	22	20	15	
2	31005	1	A10 - 5 Zandvoorde	2	4	0	
3	31006	1	A10 - 6 Jabbeke-De haan	5	7	18	
3	31006	2	A10 - 6 Jabbeke-De haan	14	0	0	
3	31006	3	A10 - 6 Jabbeke-De haan	8	0	0	carpool in de buurt
4	31007	1	A10 - 7 Loppem	19	0	0	
5	31010	1	A10 - 10 Beernem	10	0	6	
6	31401	1	A14 - 1 Moeskroen	13	0	0	
6	31401	2	A14 - 1 Moeskroen	0	25	20	
7	31402	1	A14 - 2 Hoog-Kortrijk	3	0	0	
7	31402	2	A14 - 2 Hoog-Kortrijk	40	0	0	
8	31404	1	A14 - 4 Deerlijk	5	3	4	
9	31705	1	A17 - 5 Wevelgem	43	26	34	gewone parking
10	31706	1	A17 - 6 Roeselare-Rumbeke	4	11	8	
11	31707	1	A17 - 7 Roeselare-Izegem	0	0	5	
12	31708	1	A17 - 8 Roeselare-Beveren	10	10	2	
13	31709	1	A17 - 9 Lichtervelde	0	0	4	
14	31711	1	A17 - 11 Ruddervoorde	7	7	14	
14	31711	2	A17 - 11 Ruddervoorde	19	13	15	gewone parking
15	31802	1	A18 - 2 Oostduinkerke	4	1	0	
16	31804	1	A18 - 4 Middelkerke	6	5	0	Nieuwe parking of carpool ?
17	31805	1	A18 - 5 Gistel	25	0	17	
17	31805	2	A18 - 5 Gistel	5	0	0	
18	31902	1	A19 - 2 Menen	18	0	0	Nieuwe parking of carpool ?
19	31903	1	A19 - 3 Zonnebeke-Beselare	15	8	14	
19	31903	2	A19 - 3 Zonnebeke-Beselare	13	14	15	
20	31904	1	A19 - 4 Ieper-Centrum	0	2	6	
21	31905	1	A19 - 5 Ieper-Noord	13	3	3	gewone parking
21	31905	2	A19 - 5 Ieper-Noord	5	0	2	

Legende nummer 1e karakter: 3=West-Vlaanderen
2e en 3e karakter: wegnummer
4e en 5e karakter: complexnummer

Bijlage 3. Resultaten analyse verkeersmodel per locatie

Rapport

Doorrekeningen studie carpoolparkings West-Vlaanderen



Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Verkeerscentrum
Anna Bijnsgebouw
Lange Kievitstraat 111-113 bus 40
2018 Antwerpen

COLOFON			
Titel	Rapport Doorrekeningen studie carpoolparkings in West-Vlaanderen		
Dossiernummer	13100		
Uitvoering	April-juni 2013		
Aanvragers	Dep. MOW, afd. BMV West-Vlaanderen / Technum		
Contactpersonen	Hannelore Deblaere / Natalie Craeghs		
Auteur	Michiel de Bok en Nick Bel (Significance)		
Revisiestatus	Versie	Datum	Opmerking
	v1.0	17/06/2013	Eerste versie
	v1.1	18/06/2013	Eerste versie: geverifieerd
Opgesteld	Functie		Naam
	Projectmedewerker verkeersmodellen		Michiel de Bok en Nick Bel (Significance)
Geverifieerd	Functie		Naam
	Onderzoeksmedewerker		Marthe Van Crieking (VC)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Modelinstrumentarium.....	2
2.1	Provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen versie 3.6.1	2
2.2	Strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.6	4
2.3	Aanpassingen provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen versie 3.6.1.....	4
3	Netwerk	5
3.1	Basistoestand 2009.....	5
3.2	Carpoolparkings	7
4	Toedeling ochtendspits	9
5	Toedeling forensen etmaal matrix	11
6	Overzicht opgeleverde resultaten.....	13

1 Inleiding

De afdeling BMV West-Vlaanderen van het departement MOW en Technum hebben een aanvraag ingediend bij het Verkeerscentrum voor doorrekeningen met het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen versie 3.6.1 (zie bijgevoegd aanvraagformulier achteraan deze nota). Het studiegebied dat onderzocht moet worden is West-Vlaanderen. Het doel van deze studie is om inzicht te krijgen in het functioneren van de huidige carpoolparkings en om inzicht te krijgen op de locaties die potentieel interessant zijn om een carpoolparking uit te bouwen.

De analyses zullen worden uitgevoerd op de basistoestand (2009). Met bijkomend een tweetal ontwikkelingen die relevant zijn voor de verplaatsingspatronen van forensen in West-Vlaanderen:

- Vervolmaking complex Jabbeke-Oost
- Opwaardering traject A11 (incl. AX Westkapelle – Brugge) tot autosnelweg

Voor de prioritering van carpoolparkings zal eenzelfde werkwijze worden gevolgd als in de studie "Carpoolparkings Vlaanderen" (maart 2009, uitgevoerd door MINT en Omgeving). Daarvoor is om de volgende gegevens gevraagd:

- Selected group analyses (SGA) van dagvolumes woon-werkverkeer, op het netwerk rond bestaande en nieuwe carpoolparkings (in totaal 36, waarvan 17 bestaande-en 19 nieuwe locaties).
- Toedelingsfiguren ochtendspits
- Kostenmatrices PW (tijd en afstand) ochtendspits.

Om het potentieel van de geselecteerde carpoolparkings (bestaande en nieuwe) te bepalen is inzicht nodig in alle woon-werkrelaties die in een omtrek van ongeveer één kilometer van de carpoolparking passeren. Voor het potentieel is het belangrijk ook de forensen mee te nemen die als passagier of met het OV (bus, trein of metro) naar het werk reizen. Om dit inzicht te krijgen is een toedeling nodig waarbij alle forensen (over het hele etmaal, ook de niet auto-bestuurders) aan het netwerk worden toegedeeld. Deze toedeling wordt uitgevoerd als een free-flow toedeling.

Voor de analyses zijn twee sets doorrekeningen gemaakt:

1. Standaard unimodale autotoedeling in de basistoestand 2009 voor de ochtendspits (voor het afleiden van de reistijden tussen woon-, werk- en carpoolzones).
2. SGA voor alle 36 carpoolplaatsen met toedeling van forensen matrix voor een etmaal.

In deze nota wordt eerst een korte beschrijving gegeven van het gebruikte modelinstrumentarium. Vervolgens wordt het netwerk met carpoolparkings beschreven. Op dit netwerk wordt vervolgens een toedeling gemaakt voor de ochtendspits. Tenslotte zijn voor de (potentiele) carpoolparkings selected group analyses (SGA) uitgevoerd.

2 Modelinstrumentarium

De doorrekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen versie 3.6.1. Dit provinciaal verkeersmodel beschrijft de mobiliteit van het personenverkeer aan de hand van de spreiding in tijd en ruimte van socio-economische activiteiten, het volledige multimodale vervoersaanbod, de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoerwijzen en de invloed hiervan op de modale keuze en trajectkeuze voor alle verplaatsingen.

Het gebruikte modelinstrumentarium focust vooral op een zo correct mogelijke modellering van het personenverkeer, maar er wordt uiteraard ook rekening gehouden met het vrachtverkeer over de weg. De vrachtwagenverplaatsingen worden berekend in het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.6.

2.1 Provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen versie 3.6.1

Het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen is een statisch, multimodaal, geaggregeerd verkeersmodel op strategisch niveau. De gegevens worden geaggregeerd op zoneniveau, met aandacht voor een opdeling in homogene groepen op basis van motief en gezins- of persoonskenmerken.

Het netwerk en de zonering van het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen versie 3.6.1 bevat heel België en een groot deel van Nederland. De omvang van de zones varieert van plaats tot plaats: de provincie West-Vlaanderen heeft een relatief fijne zonering, die op veel plaatsen direct aansluit bij de statistische sectoren¹. Op sommige plaatsen in het studiegebied is een opsplitsing van de statistische sectoren gebeurd opdat de vraagmodellering zo correct mogelijk zou gebeuren. Hoe verder men van het studiegebied verwijderd is, hoe grover de zonering wordt.

Aan deze zonering is ook een gegevenslaag gekoppeld. In deze laag zitten de socio-demografische gegevens (SDG's) omtrent bevolking, tewerkstelling, schoolbevolking, schoolgaanden, gezinsgrootte, autobezit, Deze gegevens dateren voor de basissituatie van 2009. Eenzelfde gegevenslaag is ontwikkeld voor het toekomstscenario "Business-as-Usual 2020" (BAU-2020). Bij de invulling van dit referentiescenario is rekening gehouden met de verwachte ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen voor 2020 die tot het beslist beleid behoren.

De verfijning van de infrastructuurnetwerken is gelijkaardig: binnen de provincie zelf worden alle ontsluitende wegen tot een deel van de belangrijkste woonstraten opgenomen, buiten de provincie daalt deze detailleringgraad. Gelijktijdig worden binnen de provincie alle haltes van De Lijn en stations van de NMBS opgenomen en worden de OV-dienstvoeringen tot op doortochtijd ingevoerd. Buiten het studiegebied is het aanbod openbaar vervoer logischerwijze minder gedetailleerd opgenomen. Deze lijnvoeringen worden voor alle relevante uren uit de beschikbare databanken of andere gegevensbronnen van de Belgische openbaar vervoermaatschappijen (De Lijn, NMBS, TEC, MIVB) afgeleid. Dit lijnenbestand dateert voor de basissituatie uit 2009. Ook voor het toekomstjaar 2020 is een gelijkaardig bestand opgemaakt waarbij rekening is gehouden met de verwachte uitbreidingen van het aanbod openbaar vervoer.

¹ http://www.uvcw.be/no_index/adl/ressources/SPF-Economie.pdf

De parametrisatie van dit verkeersmodel is zowel gebeurd op basis van de Socio-Economische Enquête 2001² als de Vlaamse OVG's³ (Onderzoek Verplaatsingsgedrag). Deze gedragsonderzoeken geven inzicht in het verplaatsings- en mobiliteitskeuzegedrag van de gemiddelde Vlaming. Uit de resultaten ervan zijn de parameters afgeleid die gebruikt worden in het vraag- en vervoerwijzekeuzemodel.

Het provinciaal verkeersmodel bestaat klassiek uit vijf stappen:

- Tripgeneratie (en tijdstipkeuze): hierbij wordt voor de beschouwde tijdsperiode berekend hoeveel verplaatsingen er in iedere zone vertrekken en aankomen.
- Tripdistributie: in deze stap worden de globale verplaatsingen per zone verdeeld over alle herkomsten en bestemmingen. Het resultaat hiervan zijn de globale verplaatsingsmatrices of HB-matrices.
- Vervoerwijzekeuze: in functie van de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoersmodi worden de HB-matrices opgedeeld in verplaatsingsmatrices per vervoersmodus (auto, fiets, te voet en openbaar vervoer).
- Kalibratie: de HB-matrices voor de modi auto en openbaar vervoer worden gekalibreerd in functie van de beschikbare tellingen.
- Toedeling of routekeuze: in de laatste stap worden de resulterende HB-matrices toegedeeld voor de verschillende vervoersmodi, met uitzondering van fiets en te voet.

Een groot deel van het vraagmodel, met name de tripgeneratie en -distributie, zitten vervat in de BASMAT-module. Deze module berekent de gewenste vraagmatrices per motief voor alle relevante modeluren. Voor de doorrekeningen uit dit rapport werd gebruikgemaakt van BASMAT versie 3.6. De opbouw van de BASMAT-module versie 3.6 is beschreven in een overkoepelende nota 65.1⁴.

De kostenbepaling, vervoerwijzekeuze en routekeuze zitten vervat in een andere module van het gebruikte modelinstrumentarium: het eigenlijke multimodale verkeersmodel versie 3.6.1⁵ (MM versie 3.6.1).

Voor de basissituatie worden de in MM berekende HB-matrices gekalibreerd met behulp van een uitgebreide databank aan verkeersgegevens:

- Automatische verkeerstellingen met behulp van dubbele lussen op het Vlaamse snelwegennet;
- Occasionele en automatische verkeerstellingen op het onderliggende wegennet;
- Cordontellingen van De Lijn.

Deze kalibratiegegevens zijn verzameld voor het jaar 2009. Daarom is dat jaar 2009 het basisjaar van deze versie 3.6.1.

² http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/enquetes_et_methodologie/monografieen_socio-economische_enquete_2001.jsp

³ <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg/>

⁴ <http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/N65.1 Modelopbouw BASMAT36 v1.3.pdf>

⁵ http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_MM_versie3.6.1_v2.1.pdf

2.2 Strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.6

De synthetische vrachtwagenmatrices die in versie 3.6.1 van het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen gebruikt worden, zijn afkomstig van het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.6. Deze vrachtwagenmatrices worden vervolgens in MM bijkomend gekalibreerd.

De beschrijving van de vorige versie (versie 1.5) van dit strategisch vrachtmodel Vlaanderen is terug te vinden in de nota "Strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.5"⁶. Versie 1.6 is gelijkaardig opgebouwd, alleen zijn bepaalde vrachtgegevens en vrachtstromen verbeterd. Hiervoor is gebruikgemaakt van de extra gegevens die door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) ter beschikking gesteld zijn:

- Detailgegevens verzameld in het kader van de opmaak van een eigen havenmodel.
- Herkomst-bestemmingsgegevens afkomstig van het HB-onderzoek dat voor het GHA uitgevoerd is in september 2011.

2.3 Aanpassingen provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen versie 3.6.1

Om tot nauwkeurigere resultaten te komen, worden er verschillende netwerk controles uitgevoerd op de basistoestand 2009. Naast het nakijken van de verkeersfunctie van wegen in het studiegebied, worden alle kruispuntdefinities in het projectgebied nagekeken en verbeterd waar nodig.

Voor de doorrekeningen zijn een paar aanpassingen gemaakt om rekening te houden met een aantal ingrijpende projecten die uitgevoerd gaan worden. In het volgende hoofdstuk zijn de netwerkaanpassingen voor deze projecten toegelicht.

⁶http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/StrategischVrachtmodelVlaanderen/v1.5_Strategisch_vrachtmodel_Vlaanderen_v2.2.pdf

3 Netwerk

De analyse van carpoolparkings West-Vlaanderen wordt uitgevoerd op de basistoestand (2009), aangevuld met de belangrijkste netwerkaanpassingen die sinds 2009 uitgevoerd zijn of recent uitgevoerd zullen worden. De opbouw van het netwerk en de locaties van carpoolparkings wordt besproken in de volgende paragrafen.

3.1 Basistoestand 2009

Uitgangspunt bij de verkenning van carpoolparkings is de basistoestand 2009 met daarin de belangrijkste netwerkaanpassingen meegenomen. Dit zijn de voltooiing van het complex Jabbeke-Oost en de opwaardering van de N49/A11 (incl. AX Westkapelle – Brugge) tot autosnelweg.

Om een juiste configuratie van de A11 mee te nemen, inclusief aansluitingen, is het netwerk van het scenario Business-as-Usual 2020 (BAU 2020) als uitgangspunt genomen en teruggebracht naar 2009. Volgende aanpassingen zijn gemaakt:

Ongewijzigd t.o.v. van BAU 2020 (dus in 2009 Carpool netwerk laten zitten):

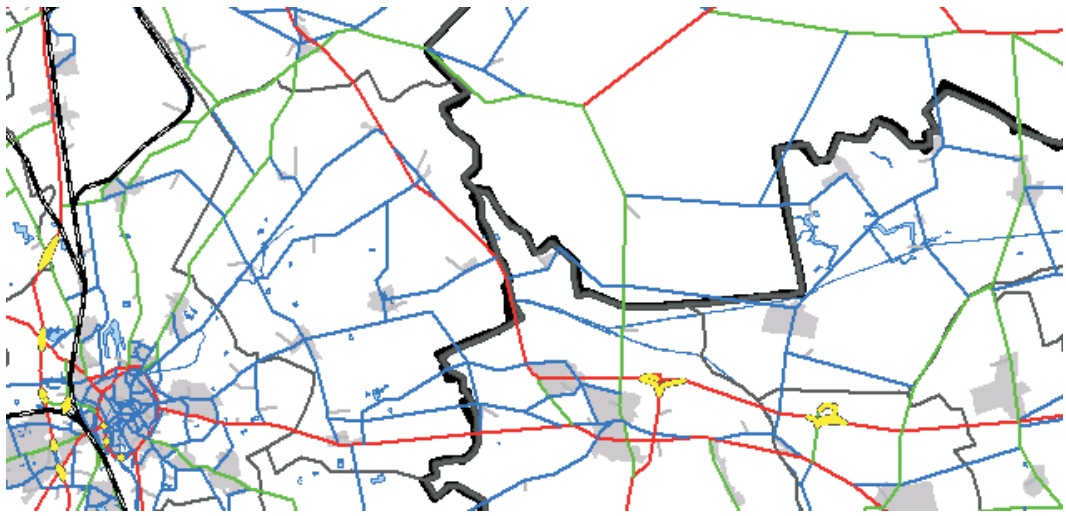
- N49 omgebouwd tot snelweg (A11)
- AX aanleg tussen N49/E34 en N31

Aanpassingen aan BAU 2020 netwerk om tot 2009 carpool netwerk te komen:

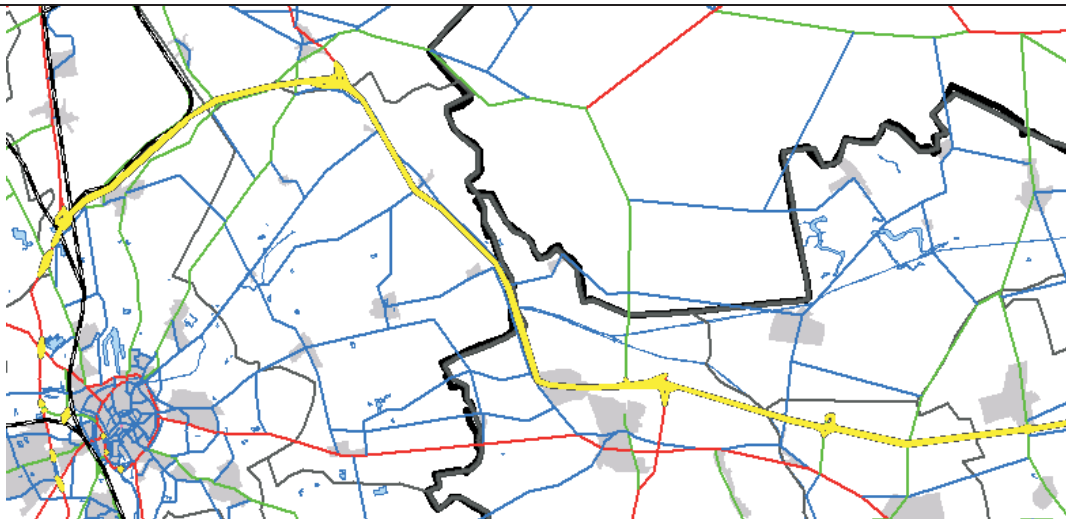
- N31: Ondertunneling Lissewege
- Tielt: Zuidoostelijke Tangent
- Tielt: Zuidwestelijke Tangent
- N8: Doortocht Boezinge + Omleiding
- N8: Doortocht Hoogstade + Omleiding

In de volgende figuren zijn de belangrijkste netwerkaanpassingen grafisch weergegeven.

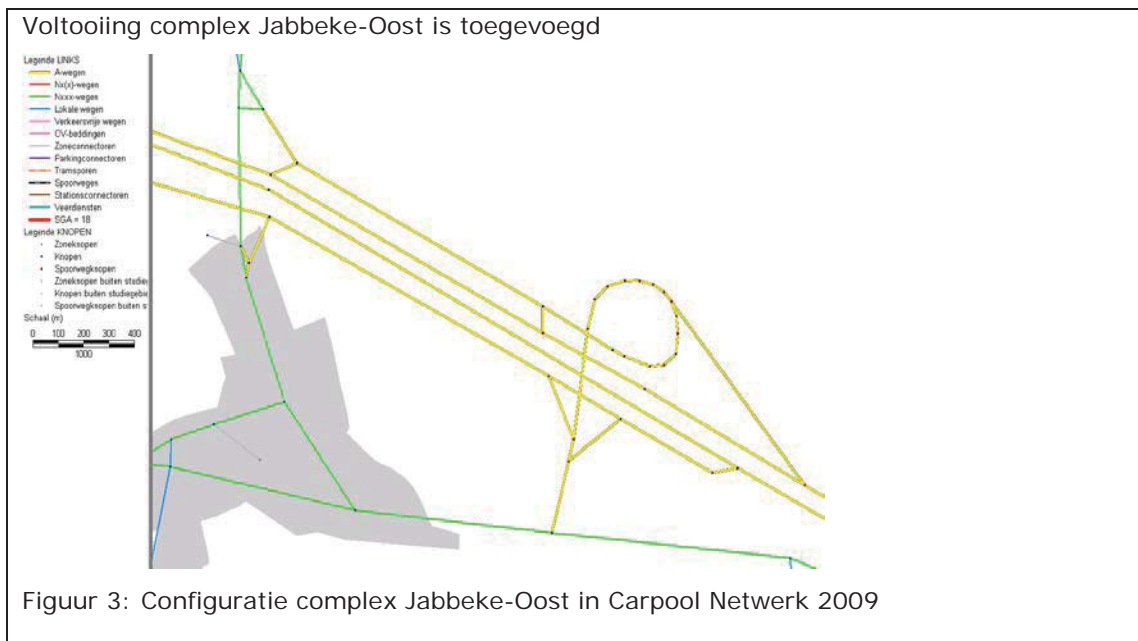
Opwaardering A11 tot autosnelweg



Figuur 1: Oude situatie N49



Figuur 2: Situatie A11 in Carpool Network 2009



3.2 Carpoolparkings

In de analyse zijn 36 carpoolparkings meegenomen: 17 bestaande parkings en 19 mogelijk nieuwe locaties. In Tabel 1 en Tabel 2 staan de bestaande en mogelijk nieuwe carpoolparkings omschreven en is ook het knoepnummer in het CUBE netwerk opgenomen. In Figuur 4 is een overzicht gegeven van de locatie van de carpoolparkings.



Figuur 4: Locatie carpoolparkings

Tabel 1: Bestaande Carpoolparkings

Carpoolparkings	Bijkomende vraag vanuit	Knoopnummer
1 Zandvoorde A10 – afrit 5a	Wildparkeerders	1601
2 Oudenburg A10 - afrit 5b		1602
3 Jabbeke – West a10 - afrit 6	Wildparkeerders	1603
4 Jabbeke - Oost A10 - afrit 6		1604
5 Loppem A10 - afrit 7	Wildparkeerders	1605
6 Sint-Michiels N31/N32		1606
7 Oostkamp A10 - uitrit 5	Vraag van de gemeente voor optimalisatie	1607
8 Beernem A10 - uitrit 10	Wildparkeerders, vraag voor optimalisatie vanuit de gemeente	1608
9 Veurne A18 - uitrit 1a		1609
10 Nieuwpoort A18 - afrit 3		1610
11 Izegem A17 - afrit 7	Wildparkeerders, vraag voor uitbreiding vanuit de gemeente	1611
12 Lichtervelde A17 - afrit 9	Wildparkeerders	1612
13 Torhout R34		1613
14 Menen A19 - afrit 2		1614
15 Kortrijk Oost A14 - afrit 3		1615
16 Deerlijk A14 -afrit 4		1616
17 Waregem A14 - afrit 5		1617

Tabel 2: Mogelijke locaties nieuwe carpoolparkings

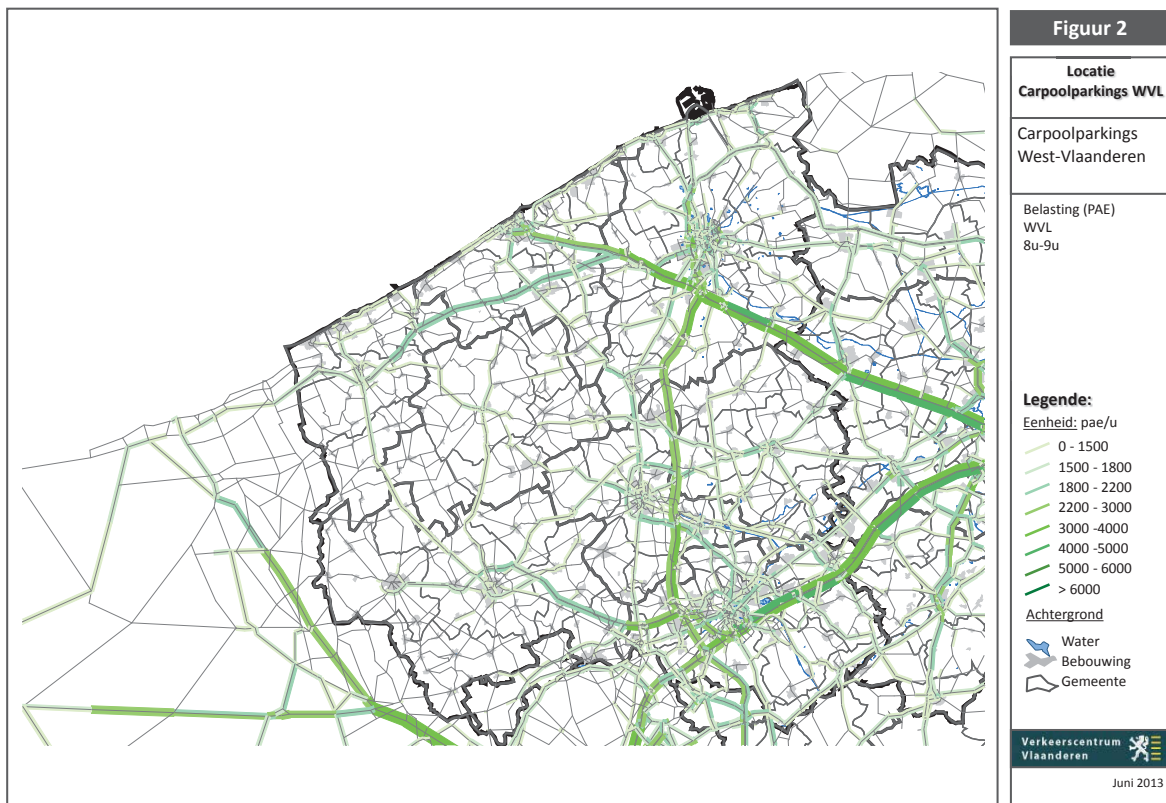
Carpoolparkings	Motivatie	Knoopnummer
18 Oostende A10 – afrit 4	Hoge bezetting wildparkeerders	1618
19 Middelkerke A18 - afrit 4	Wildparkeerders	1619
20 Gistel A18 - afrit 5	Hoge bezetting wildparkeerders	1620
21 Brugge A11 - N31	Knooppunt binnen stedelijk gebied	1621
22 Westkapelle A11	Knooppunt	1622
23 Roeselare – Rumbeke A17 - afrit 6	Wildparkeerders, vraag van de gemeente	1623
24 Roeselare – Beveren A17 - afrit 8	Wildparkeerders	1624
25 Ruddervoorde A17 - Afrit 11	Hoge bezetting wildparkeerders	1625
26 Poperinge N39 - R33	Knooppunt binnen stedelijk gebied	1626
27 Diksmuide N369b	Knooppunt binnen stedelijk gebied	1627
28 Ieper – Noord A19 - afrit 5	Wildparkeerders	1628
29 Zonnebeke - Beselare A19 - afrit 3	Hoge bezetting wildparkeerders	1629
30 Wevelgem A14 - afrit 5	Hoge bezetting wildparkeerders	1630
31 De Lar A14 - afrit 1	Hoge bezetting wildparkeerders	1631
32 Tielt (N37 - N35)	Knooppunt binnen stedelijk gebied	1632
33 Eernegem (N33 - N306)	Vraag van de gemeente	1633
34 Hooglede (N313 -N36)	Vraag van de gemeente	1634
35 Hooglede (N32 -R32)	Vraag van de gemeente	1635
36 Wevelgem A19 - afrit 1	Vraag van de gemeente	1636

4 Toedeling ochtendspits

Voor het afleiden van de reistijden tussen woon-, werk- en carpoolzones is een toedeling gemaakt voor de ochtendspits. Uit deze toedeling zijn de maatgevende kostenmatrices afgeleid voor de analyse van het potentieel van carpoolparkings.

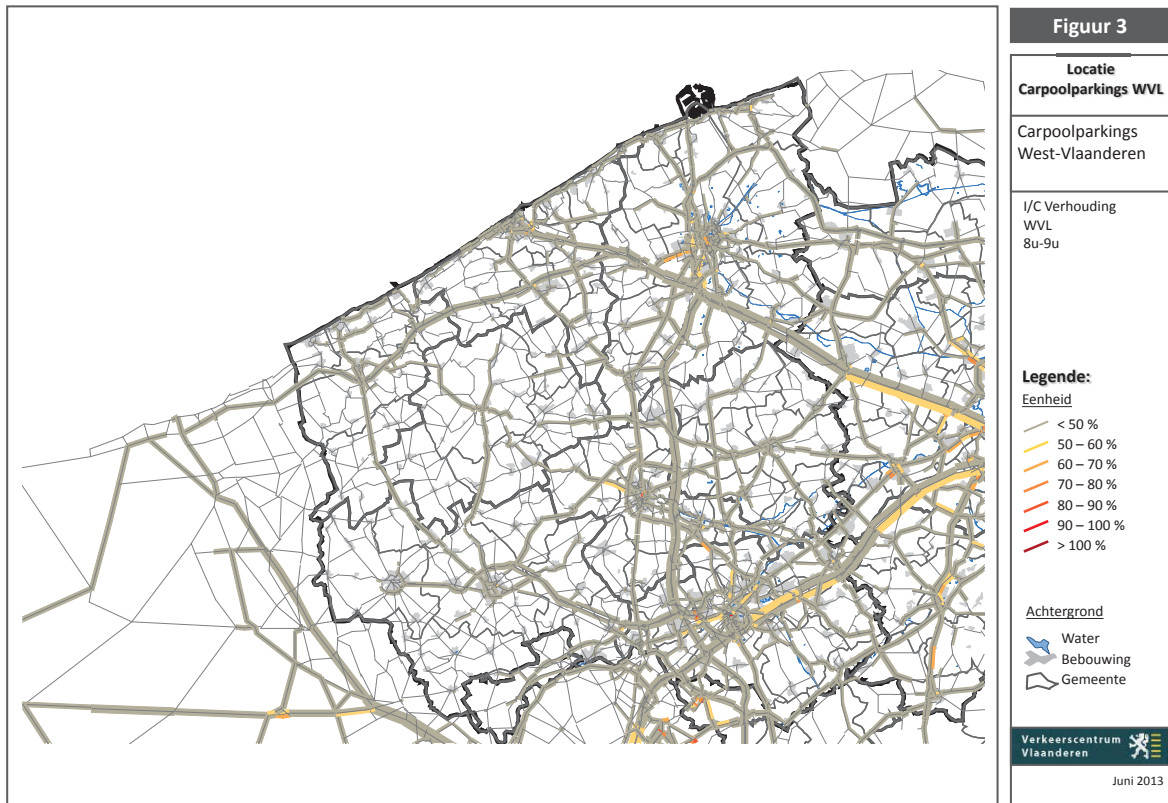
De resultaten zijn terug te vinden in de figuren in de bijlage. In deze nota worden de belangrijkste resultaten besproken.

Toedelingfiguren (in PAE) in Figuur 5 toont voor het ochtendspitsuur hoeveel personenauto-equivalenten per uur over elk wegsegment rijden, dit wordt richtingafhankelijk getekend. In de figuur is te zien dat de grootste intensiteiten tijdens de ochtendspits voorkomen op de A10, die van West naar Oost door West-Vlaanderen snijdt en belangrijke kernen als Oostende en Brugge verbindt met de rest van Vlaanderen. Daarnaast is er ook veel verkeer op de Noord/Zuid-as over de A17 langs Brugge en Roeselare.



Figuur 5: Overzicht Intensiteiten (PAE) gedurende ochtendspits (08-09 uur) in West-Vlaanderen

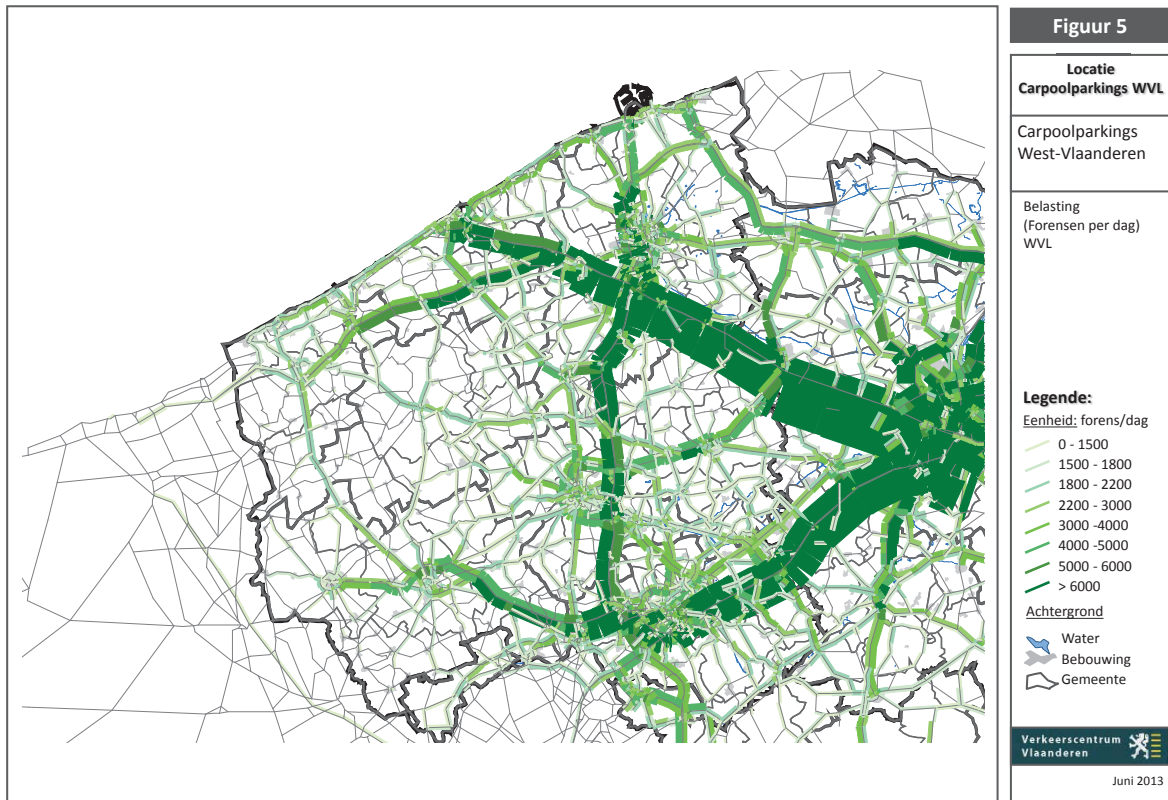
De kwaliteit van de verkeersafwikkeling kan worden weergegeven met de intensiteit over capaciteit verhouding (I/C). Daarmee wordt per wegsegment de gemodelleerde verkeersbelasting (verkeersintensiteit) vergeleken met de theoretische verkeerscapaciteit van een wegsegment. In Figuur 6 is te zien dat in de ochtendspits in West-Vlaanderen vrijwel geen wegvakken voorkomen met een hoge I/C verhouding en dat er dus weinig vertraging optreedt in de verkeersafwikkeling.



Figuur 6: Verkeersafwikkeling gedurende ochtendspits (08-09 uur) in West-Vlaanderen

5 Toedeling forensen etmaal matrix

Om het potentieel van de geselecteerde carpoolparkings (bestaande en nieuwe) te bepalen, is inzicht nodig in alle woon-werkrelaties die in een omtrek van ongeveer één kilometer van de carpoolparking passeren. Voor het potentieel is het belangrijk ook de forensen mee te nemen die als passagier of met het OV (bus, trein of metro) naar het werk reizen. Om dit inzicht te krijgen is een niet standaard toedeling nodig, waarbij alle forensen (over het hele etmaal, ook de niet auto-bestuurders) aan het netwerk worden toegedeeld. Deze toedeling is uitgevoerd als een free-flow toedeling.



Figuur 7: Forensen stromen per etmaal

In Figuur 7 is het patroon te zien van de forensenmatrix (van een heel etmaal) die free-flow is toegedeeld aan het autonetwerk. Deze forensenstromen zijn belangrijk voor het bepalen van het potentieel van de carpoolparkings.

Om inzicht te krijgen in de herkomsten en bestemmingen van de forensen die en carpoolparking passeren is voor iedere carpoolparking een Selected Group Analyse (SGA) uitgevoerd. Deze SGA toont een toedeling waarbij enkel gekeken wordt naar de herkomst en bestemming van het verkeer dat gebruikmaakt van een bepaalde groep wegsegmenten rond de carpoolparking. Er worden dus enkel verkeersstromen getoond van voertuigen die gebruikmaken van deze wegsegmenten. Omdat de forensenmatrix voor een etmaal is toegedeeld zijn de resultaten in forensen per dag.



Figuur 9

Locatie
Carpoolparkings WVL

Carpool locatie 1
Zandvoorde A10
SGA-Links

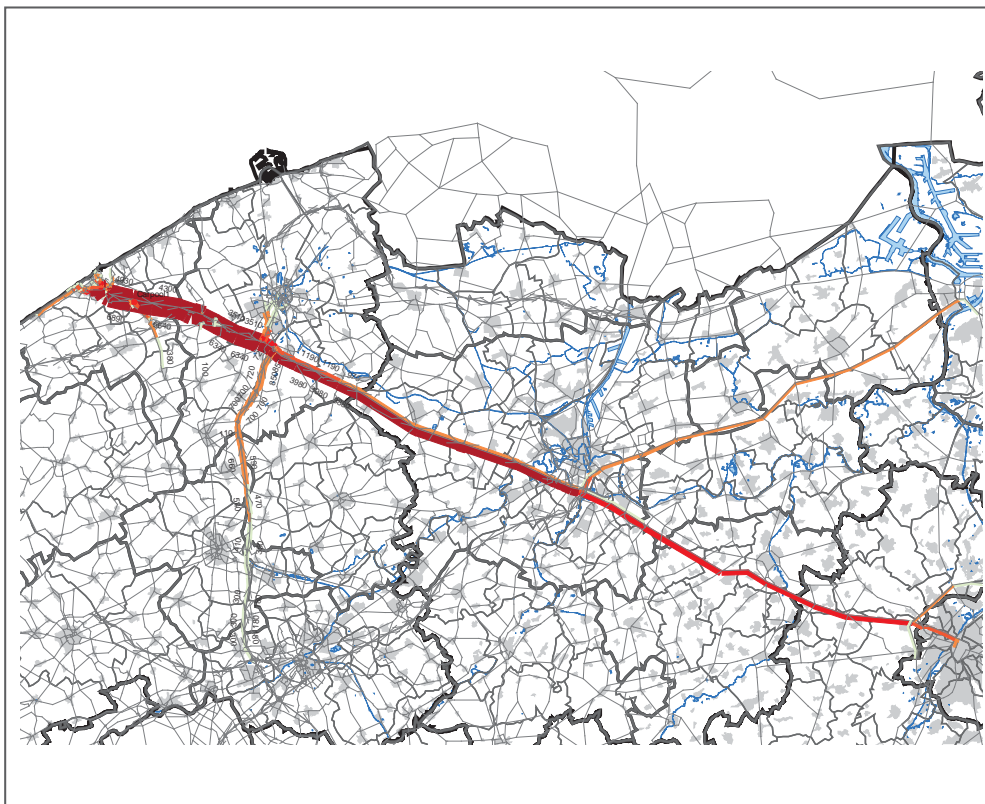
Links aangemerkt voor SGA Carpool locatie 1

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

Verkeerscentrum Vlaanderen

Juni 2013



Figuur 10

Locatie
Carpoolparkings WVL

Carpool locatie 1
Zandvoorde A10
Resultaat SGA

Resultaat SGA analyse carpoolparking 1

Legende:
Belasting SGA in forensen per dag

- < 10
- 10 - 50
- 50 - 100
- 100 - 250
- 250 - 500
- 500 - 1.000
- 1.000 - 2.000
- 2.000 - 3.000
- > 3.000

Verkeerscentrum Vlaanderen

Juni 2013

Figuur 8: Carpoolparking 1 Zandvoorde (A10): locatie (boven) en resultaat SGA (beneden)

6 Overzicht opgeleverde resultaten

De zone-indeling van het provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen is te fijn voor de uit te voeren analyses ten behoeve prioritering van carpoolparkings. De resultaten uit de SGA's en de kostenmatrices zijn daarom geaggregeerd naar een meer praktische indeling van 208 zones. Deze zonering is fijner in West-Vlaanderen en daarbuiten grover. De belangrijkste stedelijke gebieden zijn waar nodig in meerdere zones ingedeeld.

De volgende resultaten worden uitgeleverd:

- Forensenmatrix voor een etmaal;
- Kostenmatrices PW ochtendspits (LOS_Matrices)⁷;
- HB tabellen van SGA (SGA_Matrices):
 - o HB tabel voor carpoolparking 1 t/m 15;
 - o HB tabel voor carpoolparking 16 t/m 30⁸;
 - o HB tabel voor carpoolparking 31 t/m 36;
- Shape-file met gebiedsindeling (208 zones);
- Shape-file met netwerken met SGA's op forensen etmaal matrix:
 - o SGA Netwerk 1 voor carpoolparking 1 t/m 15;
 - o SGA Netwerk 2 voor carpoolparking 16 t/m 30⁹;
 - o SGA Netwerk 3 voor carpoolparking 31 t/m 36;
- Resultaat netwerk ochtendspits in shape-formaat.

- Bijlage met opgemaakte figuren:
 - o Toedelingsresultaten ochtendspits;
 - o SGA resultaat per carpoolparking (36).

⁷ Voor zone paren waarop geen forensenverplaatsing plaatsvindt op een etmaal kan geen gewogen gemiddelde kosten berekend worden. Voor deze zones paren is in de PW matrix de systeem waarde "99999" opgenomen.

⁸ Let op: interne nummering begint bij 1. Dus 1^e matrix in [sga_16_30.mat] is de HB matrix van SGA 16.

⁹ Let op: interne nummering begint bij 1. Dus kolom "SGA_PW_01" in [assign_pae_08_sga16_30.shp] bevat de forensen verplaatsing die carpoolparking 16 passeert.

AANVRAAGFORMULIER

Aanvraagformulier¹

Doorrekeningen met een strategisch verkeersmodel voor gebruik in een studie

Bij goedkeuring van deze aanvraag, wordt op basis hiervan een licentieovereenkomst opgesteld tussen de Vlaamse overheid (Verkeerscentrum) en de betrokken partij(en). De licentieovereenkomst bevat de gebruiksvoorwaarden die gerespecteerd moeten worden door de licentienemer(s).

Aanvragende (overheids)instantie(s)

- Aanvragende instantie(s): MOW, BMV, afdeling West-Vlaanderen
- Contactperso(n)en: Hannelore Deblaere
- Contactgegevens (adres(sen), telefoonnummer(s), e-mailadres(sen)):
VAC Brugge, Koning Albert I laan 1.2 bus 82, Brugge - +3250248042 -
hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be

Project/studie waarvoor doorrekeningen nodig zijn

- Titel: **Opmaak van een prioriteitenlijst voor Carpoolparkings in West-Vlaanderen**
- Omschrijving: Studieopdracht voor de opmaak van een prioriteitenlijst voor carpoolparkings in West-Vlaanderen
- Opdrachtgever(s): **MOW, BMV, afdeling West-Vlaanderen**
- Contactperso(n)en opdrachtgever(s): Hannelore Deblaere
- Contactgegevens (adres(sen), telefoonnummer(s), e-mailadres(sen))
opdrachtgever(s): VAC Brugge, Koning Albert I laan 1.2 bus 82, Brugge -
+3250248042 - hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be
- Overige betrokken actoren:
- Start- en einddatum van project/studie: 5 maart 2013 - 5 maart 2014
- Uitvoerder(s) (studiebureau(s)): **Technum**
- Contactperso(n)en uitvoerder(s): Natalie Craeghs en Peter Corens
- Contactgegevens (adres(sen), telefoonnummer(s), e-mailadres(sen))
uitvoerder(s): Coveliersstraat 15, 2600 Berchem, 03 287 23 02,
natalie.craeghs@technum-tractebel.be en peter.corens@technum-tractebel.be

Beschrijving van gevraagde doorrekeningen

- Strategisch verkeersmodel waarmee doorrekening moet uitgevoerd worden:
provinciaal verkeersmodel West-Vlaanderen
- (Uitvoerige) motivatie voor de aanvraag: De provincie West-Vlaanderen wenst inzicht te krijgen in het functioneren van de huidige carpoolparkings en (vooral) op de locaties die potentieel interessant zijn om een carpoolparking uit te bouwen. In de studie "Carpoolparkings in Vlaanderen" werd een methodiek uitgewerkt die toelaat, de potentie voor carpoolers te evalueren van verschillende locaties, aan de hand van data uit de provinciale verkeersmodellen. Dit zijn immers de meest gedetailleerde gegevensbronnen omtrent (woon-werk)verkeersstromen in Vlaanderen. In deze studie zal de ontwikkelde methodiek toegepast worden. Hiervoor zijn dan ook dezelfde inputgegevens nodig, maar dan toegespitst op de provincie West-Vlaanderen.
- Aantal scenario's/varianten en omschrijving voor huidige situatie (2009): 1
- Aantal scenario's/varianten en omschrijving voor toekomstige situatie (2020): 0
- Termijn: april 2013

¹ In te vullen door de aanvragende instantie en terug te sturen naar marthe.vancrieking@mow.vlaanderen.be

- Extra verkeerstellingen beschikbaar ? (aankruisen en omschrijven)
 - ja:
 - neen
- Benodigde resultaten (aankruisen en omschrijven):
 - toedelingsfiguren: Intensiteiten (OSP + dagvolume) woon-werkverkeer in de omgeving van alle geselecteerde locaties (een veertigtal)
 - verschilfiguren:
 - selected link analyses (aangeven exacte locaties): Figuur en matrix van het dagvolume woon-werkverkeer op alle geselecteerde locaties (locatie: op- en afrittencomplex met kruisende wegen, in totaal een veertigtal locaties)
 - shape-bestanden: zoneringsbestand
 - overige resultaten (aangeven welke): Kostenmatrices PW (tijd en afstand) voor de ochtendspits, met geselecteerde locaties toegevoegd als zone (dus ook in de matrix)

Zijn er reeds doorrekeningen gebeurd voor dit project/studie en welke?

- ja: Doorrekeningen en analyses voor Carpoolparkings Vlaanderen
- neen

Goedkeuring:²

- toedelingsfiguren: - Intensiteiten ochtendspits
- Visualisatie werkpendel dagbasis
- verschilfiguren
- selected link analyses
- shape-bestanden
- overige resultaten: Kostenmatrices PW (tijd en afstand) voor de ochtendspits

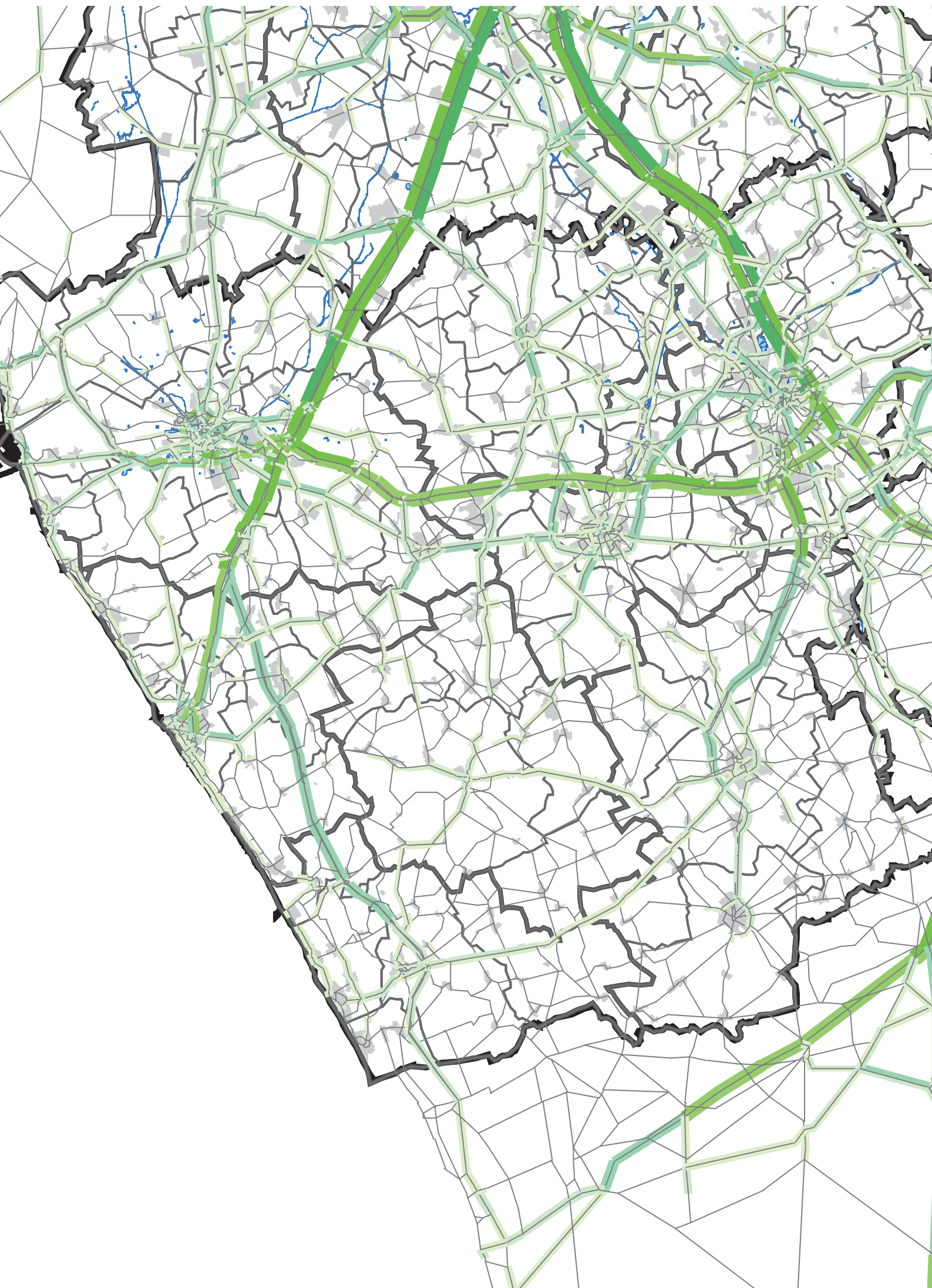
geen nakalibratie

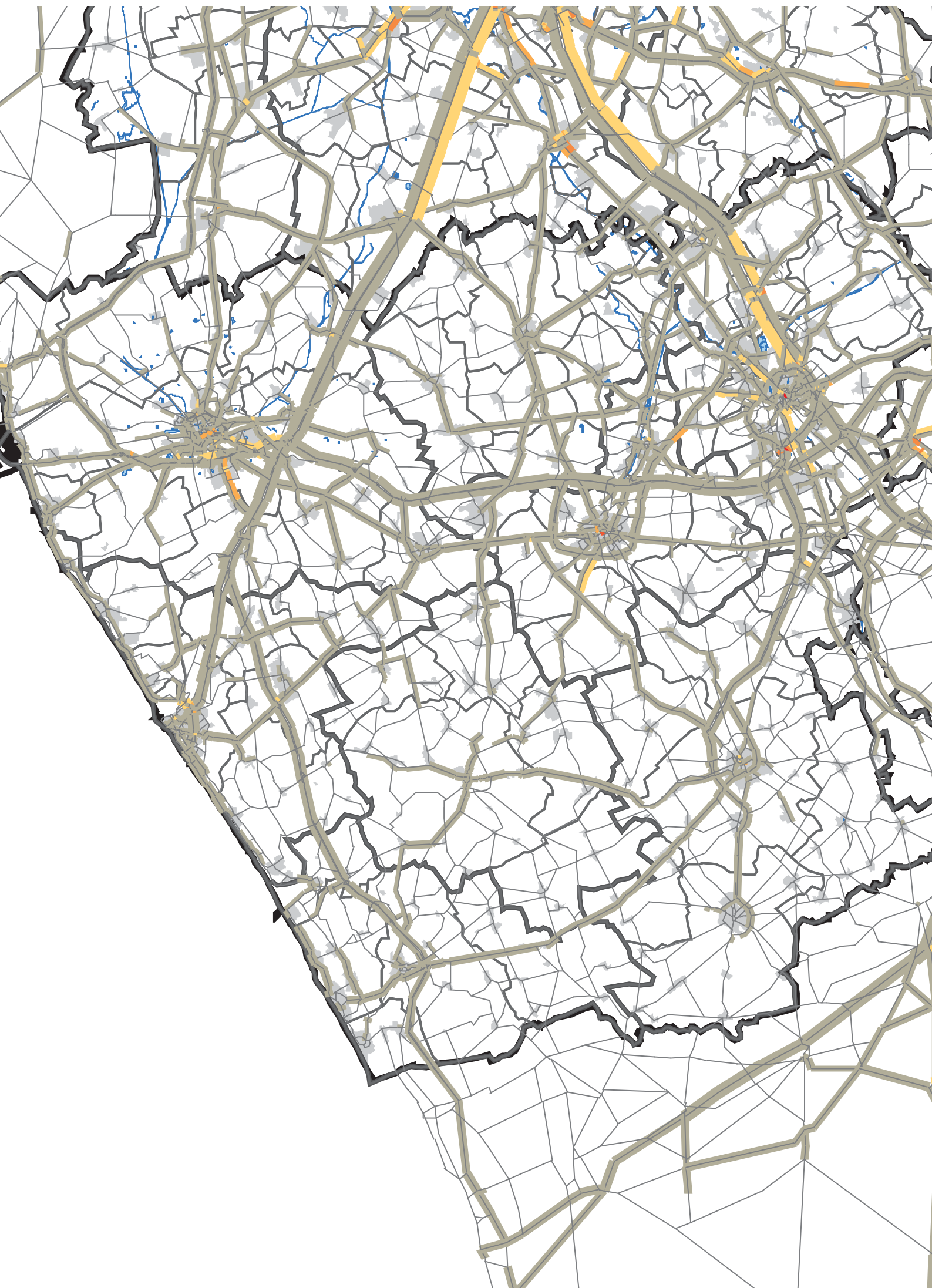
Datum: 29/04/2013

Projectnummer: 13100

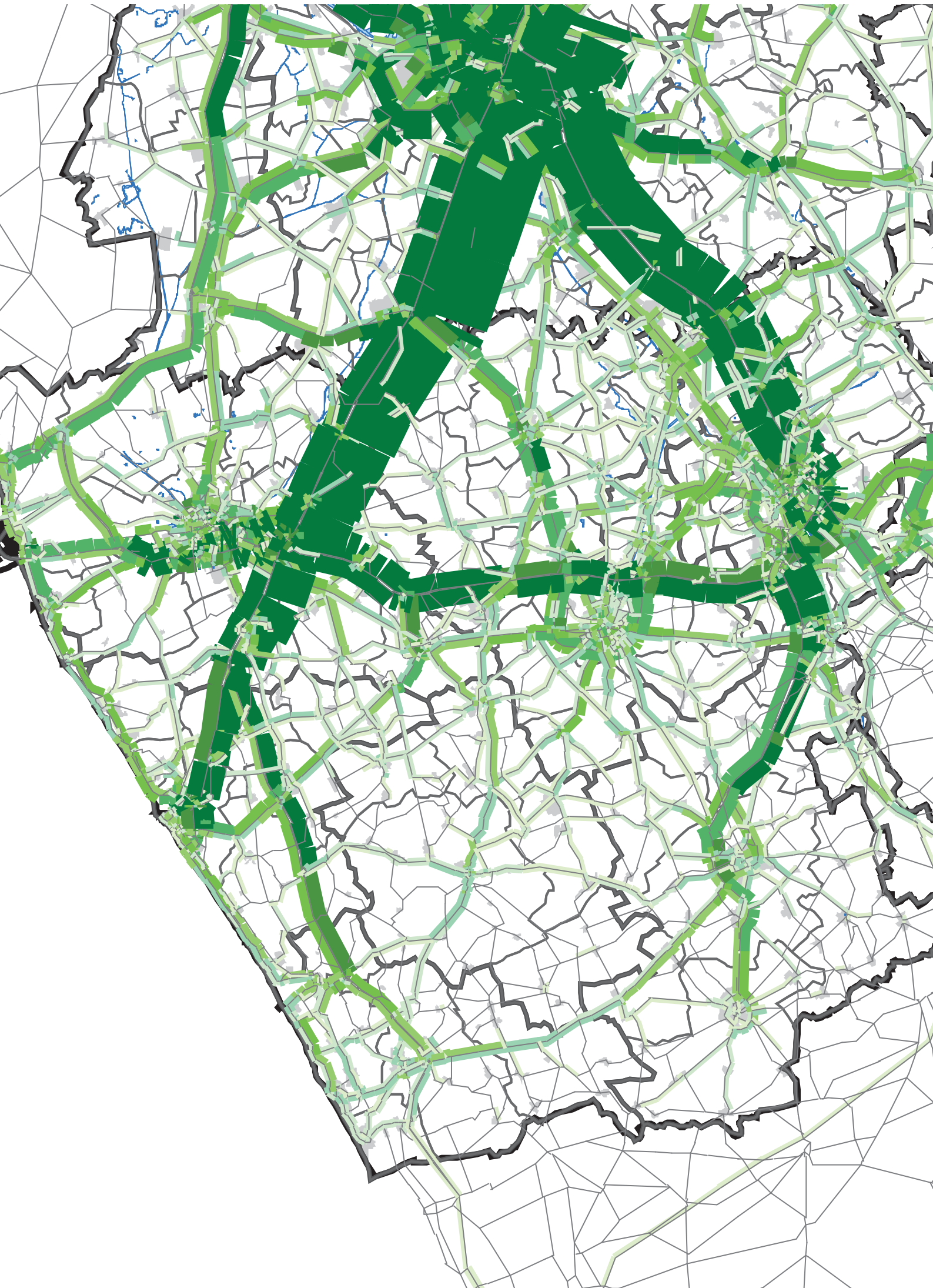
² in te vullen door Verkeerscentrum

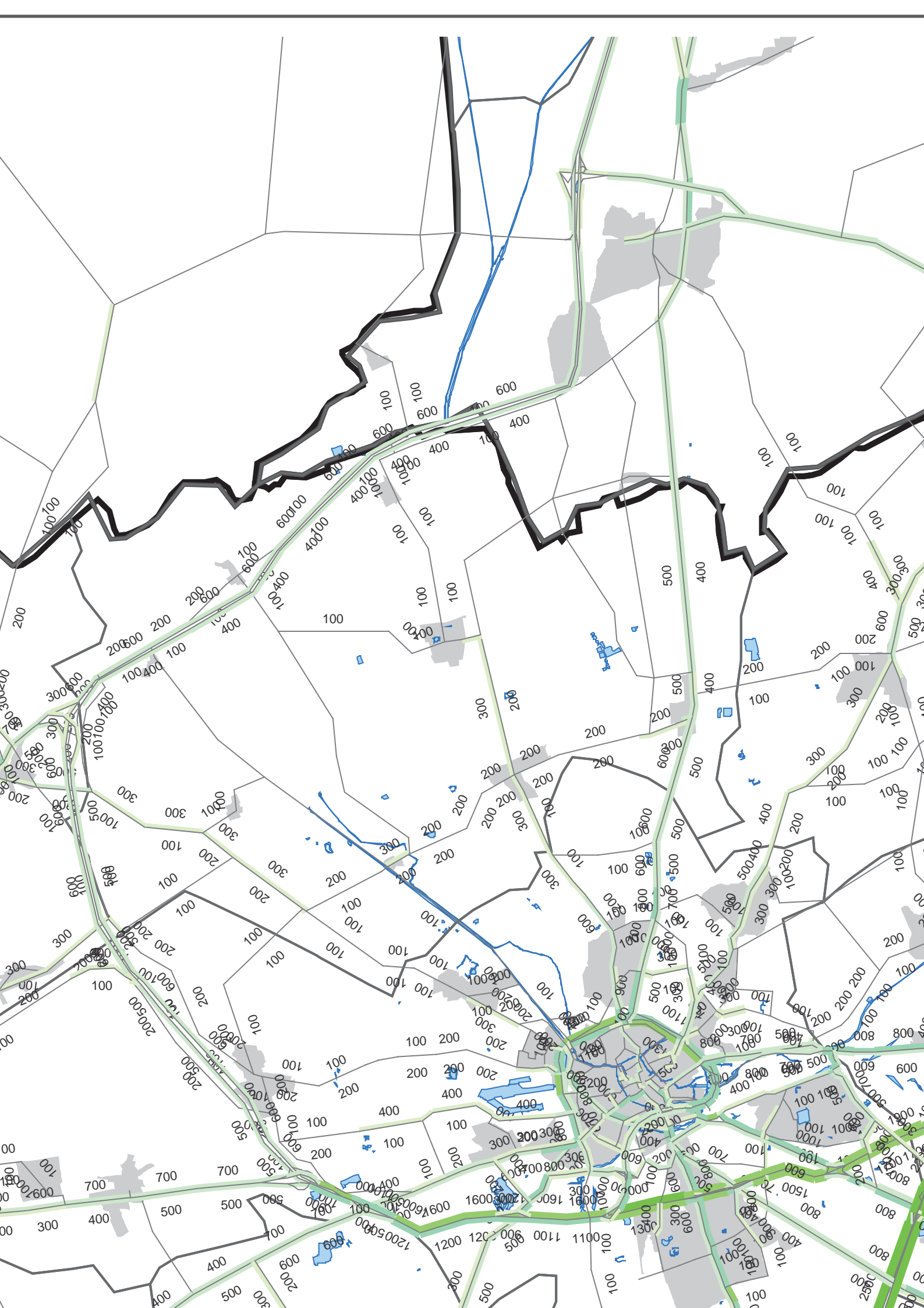




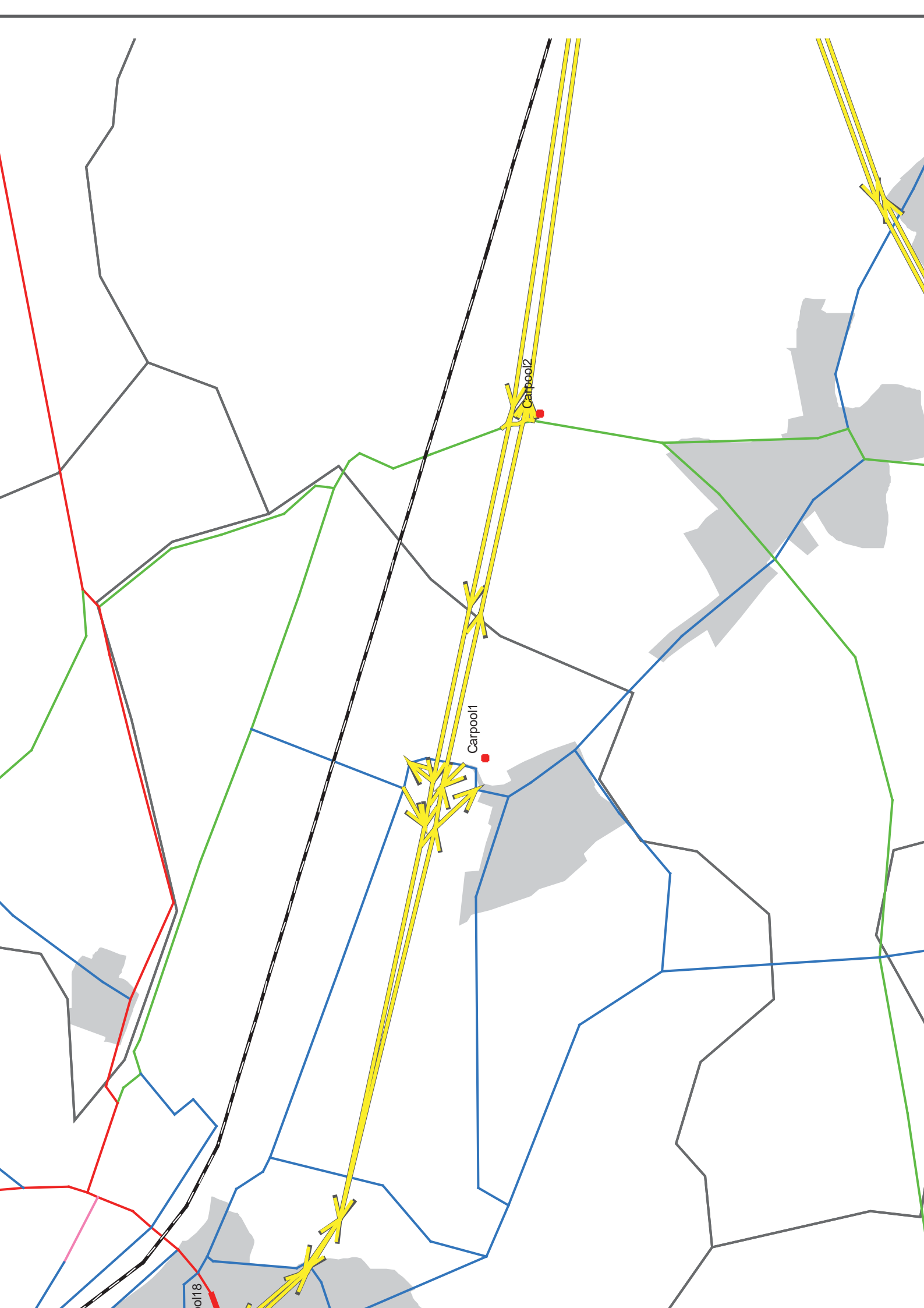


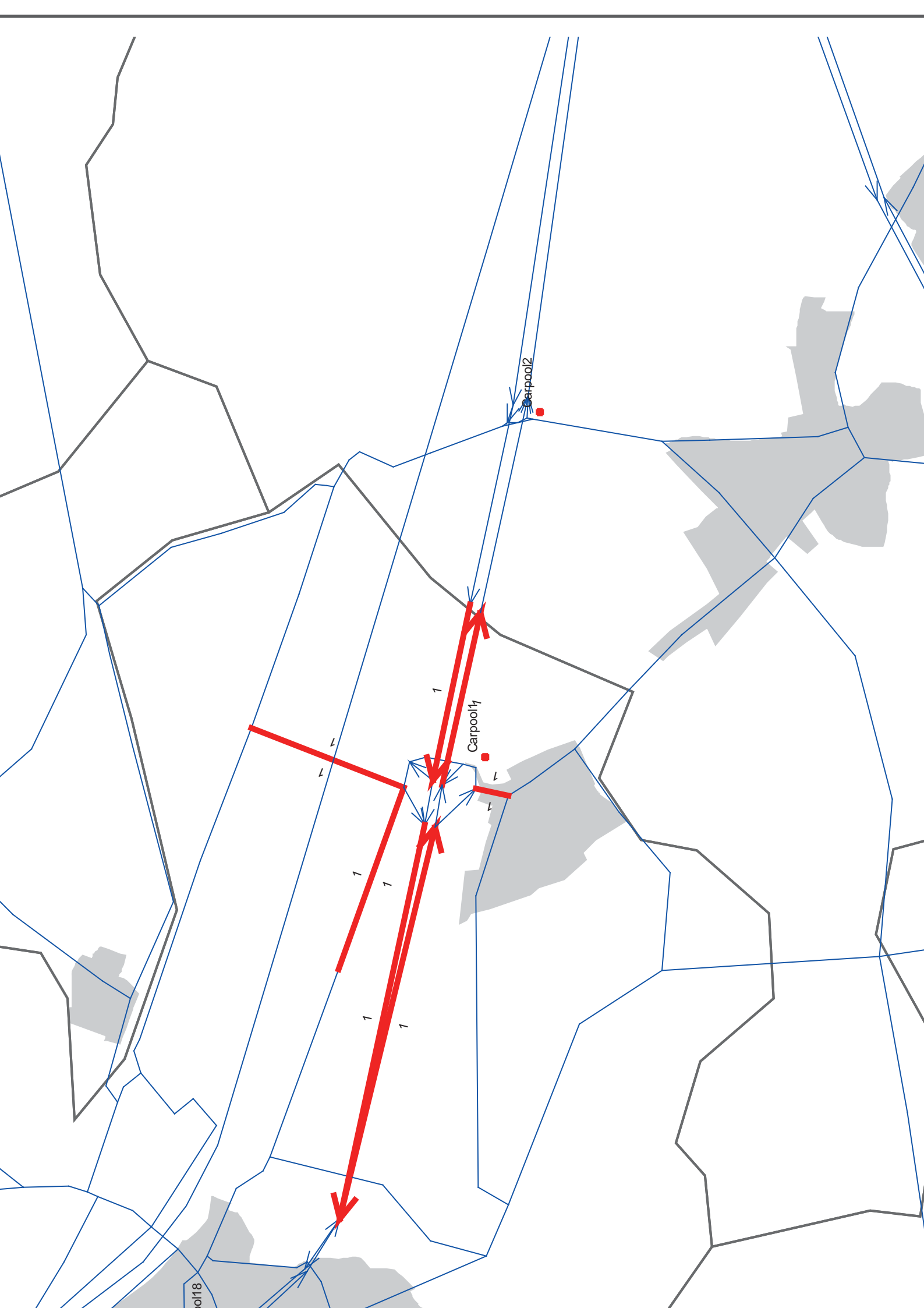










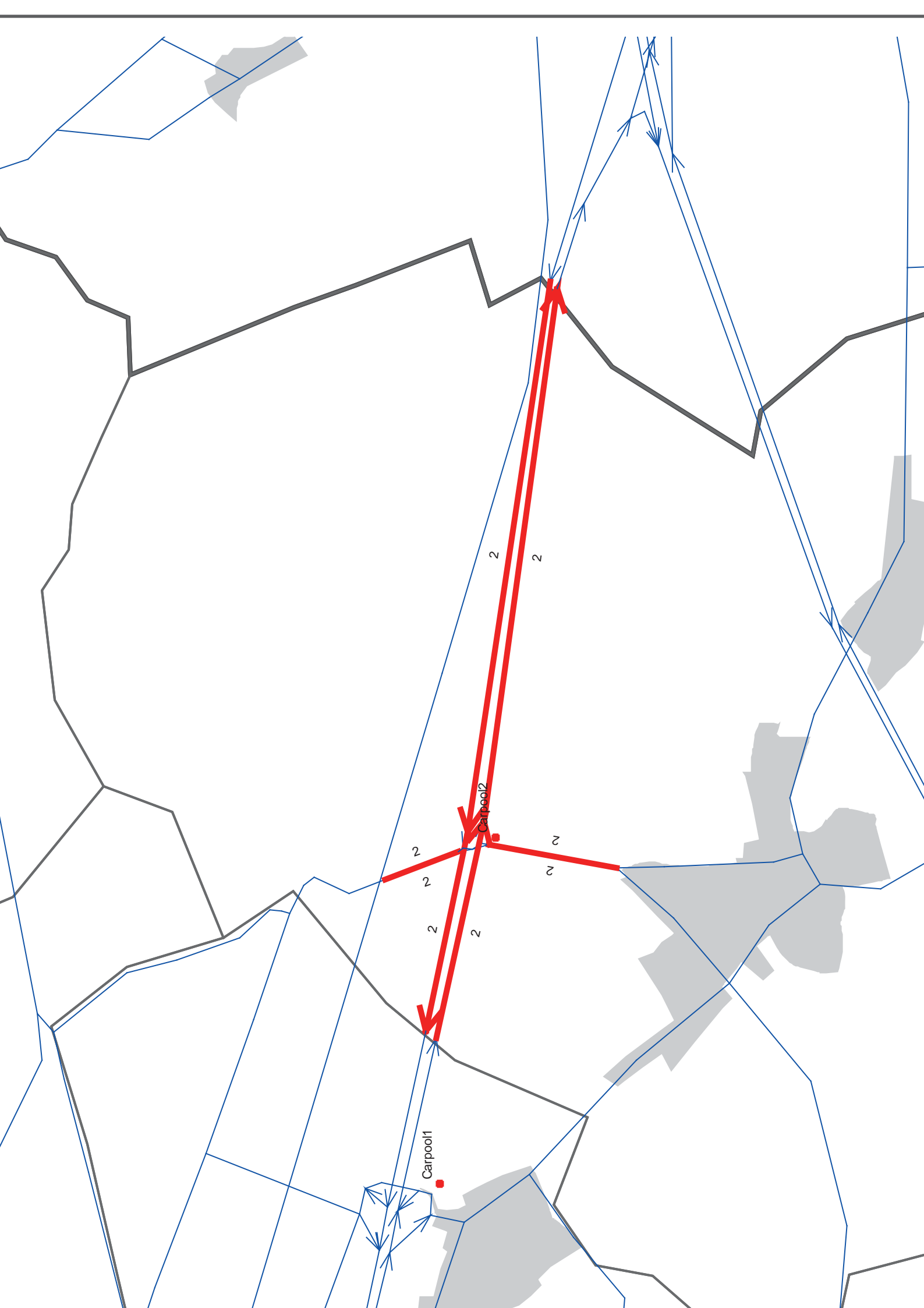


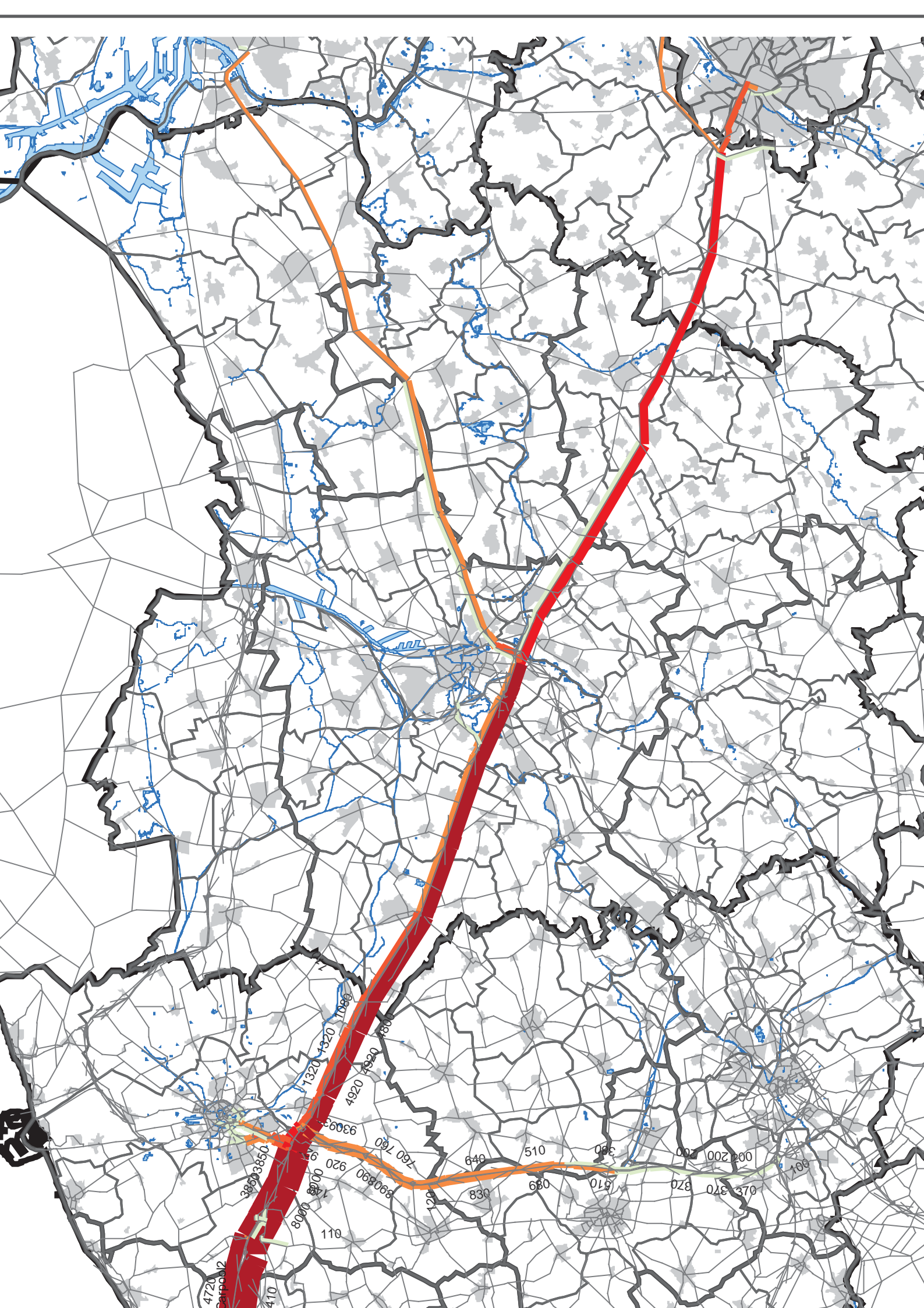


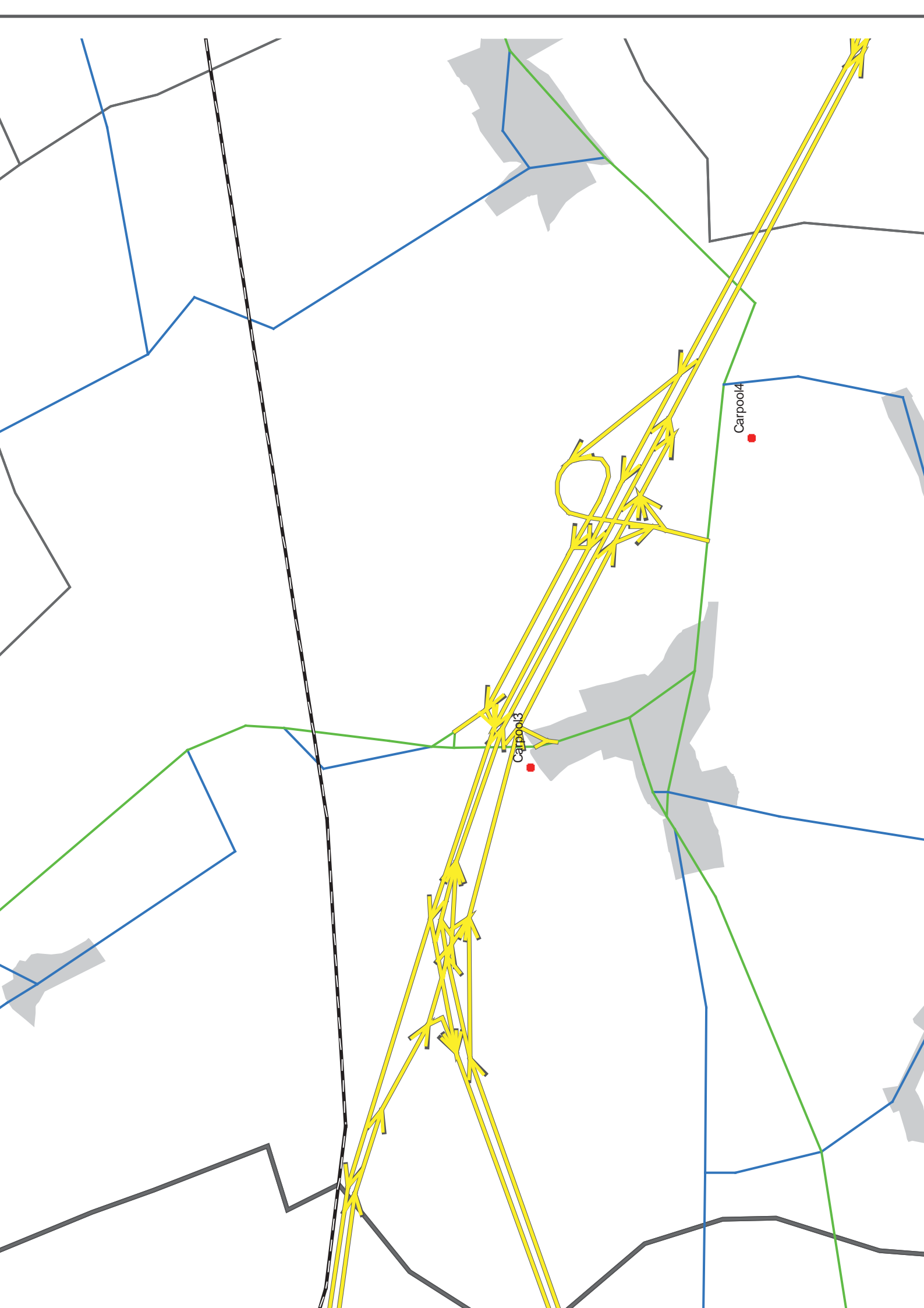


Carpool1

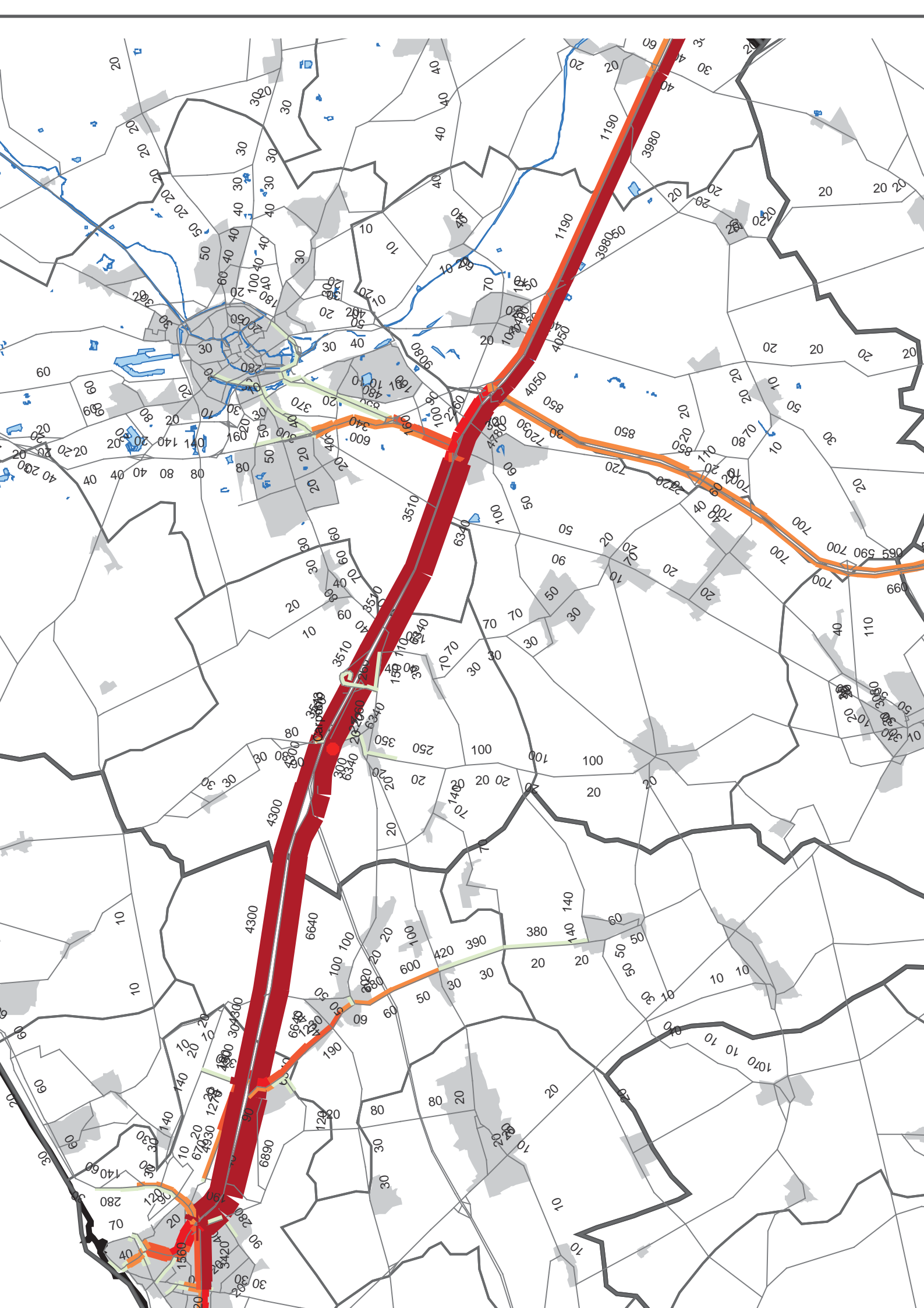
Carpool2

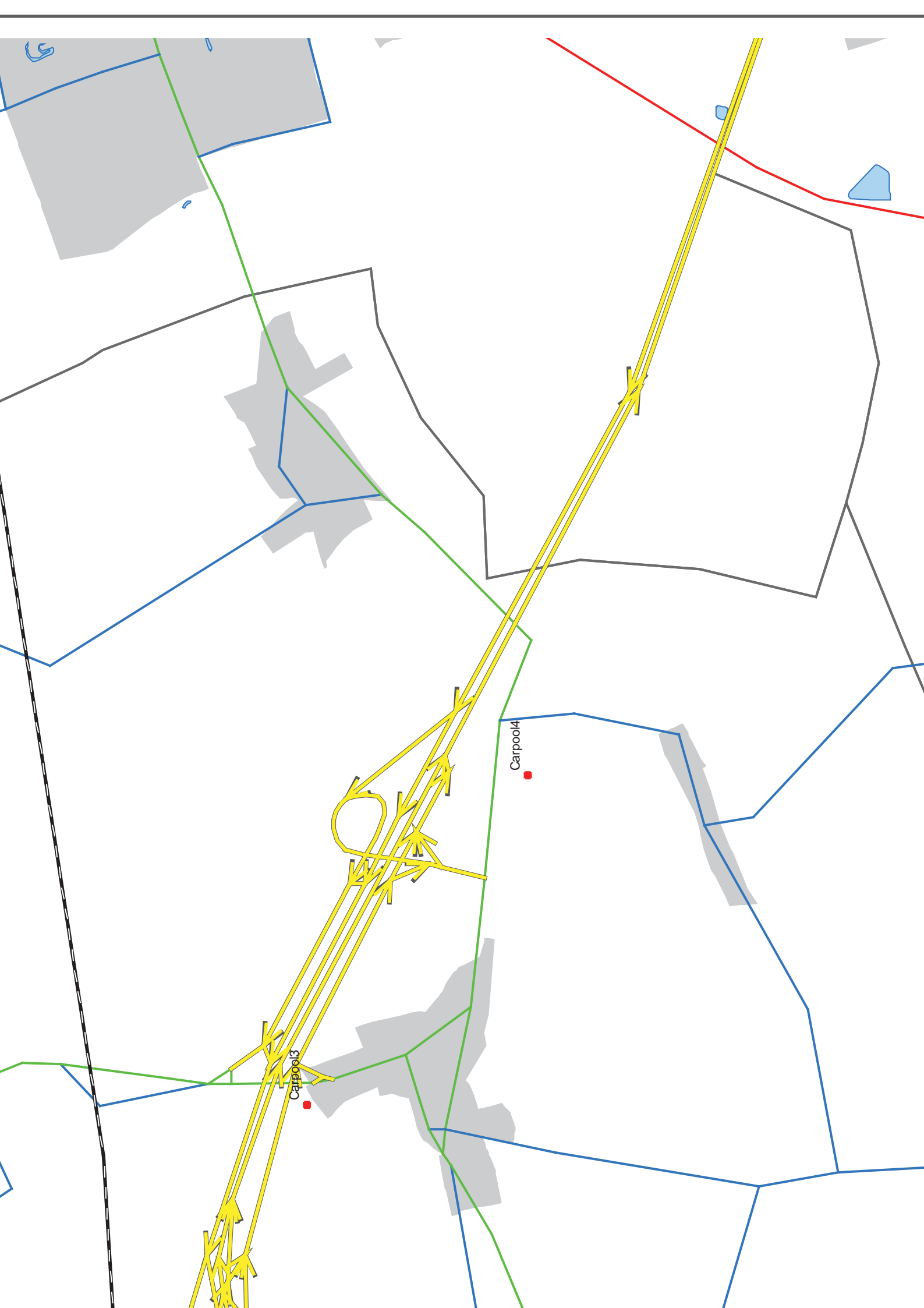




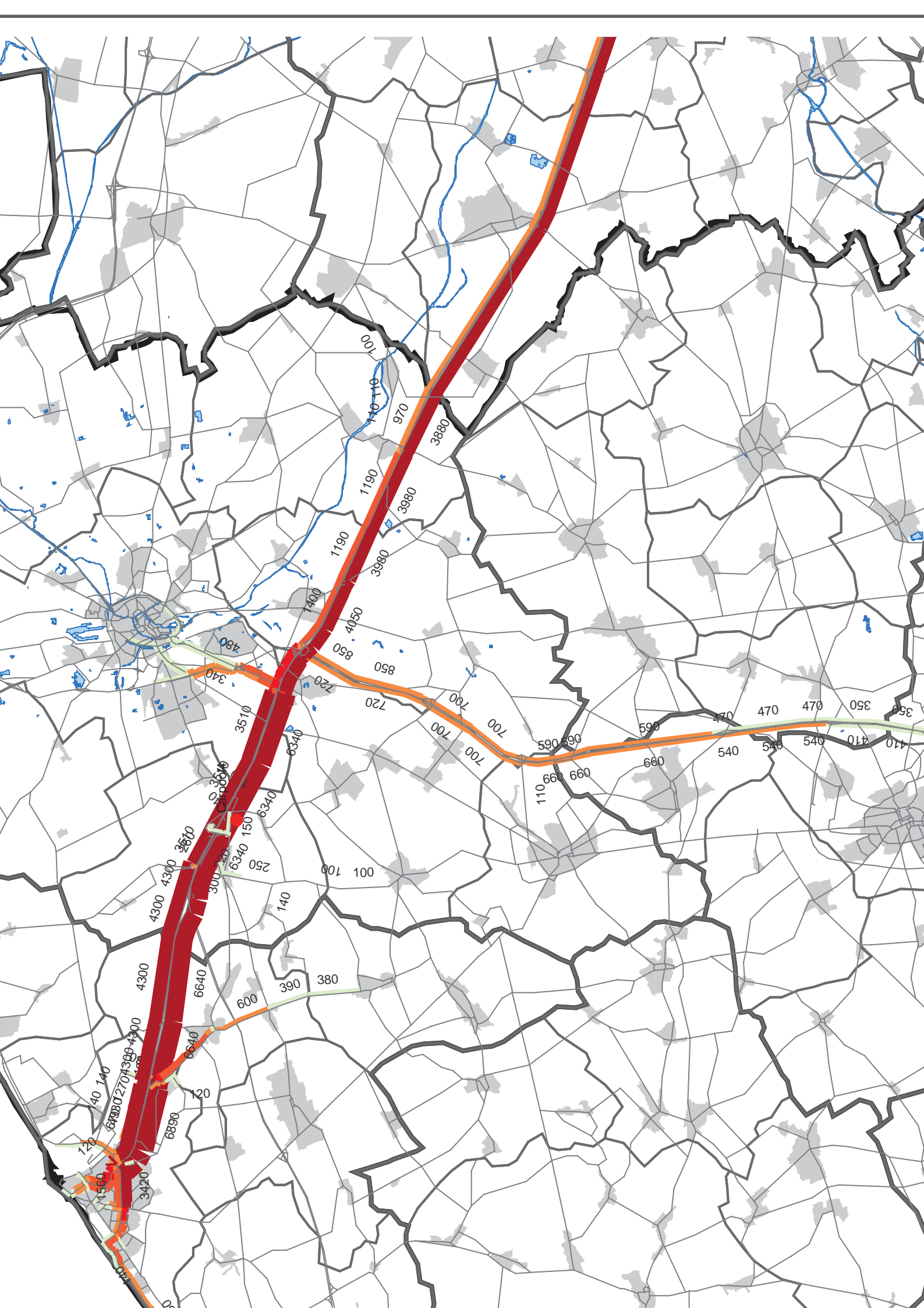




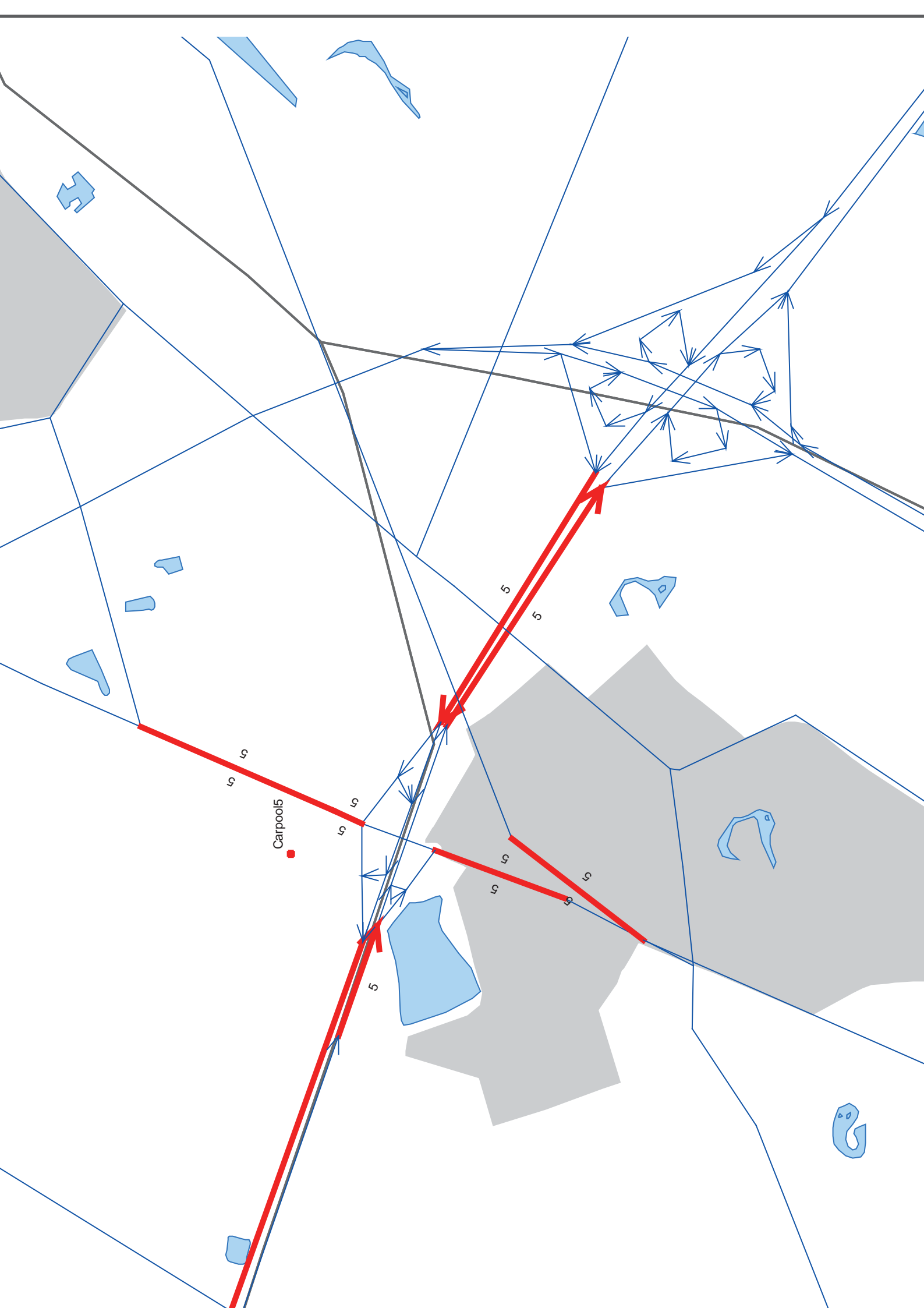


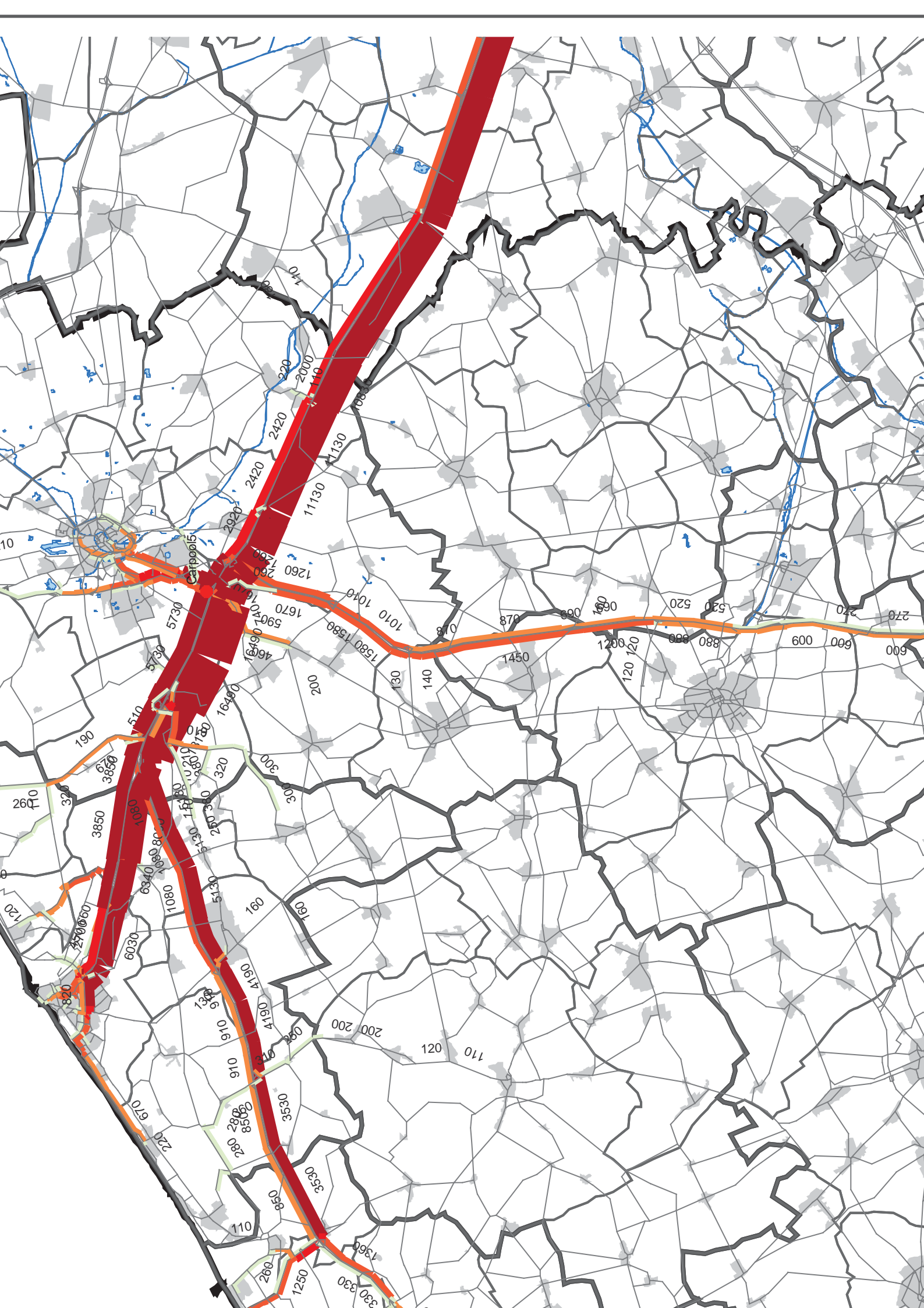


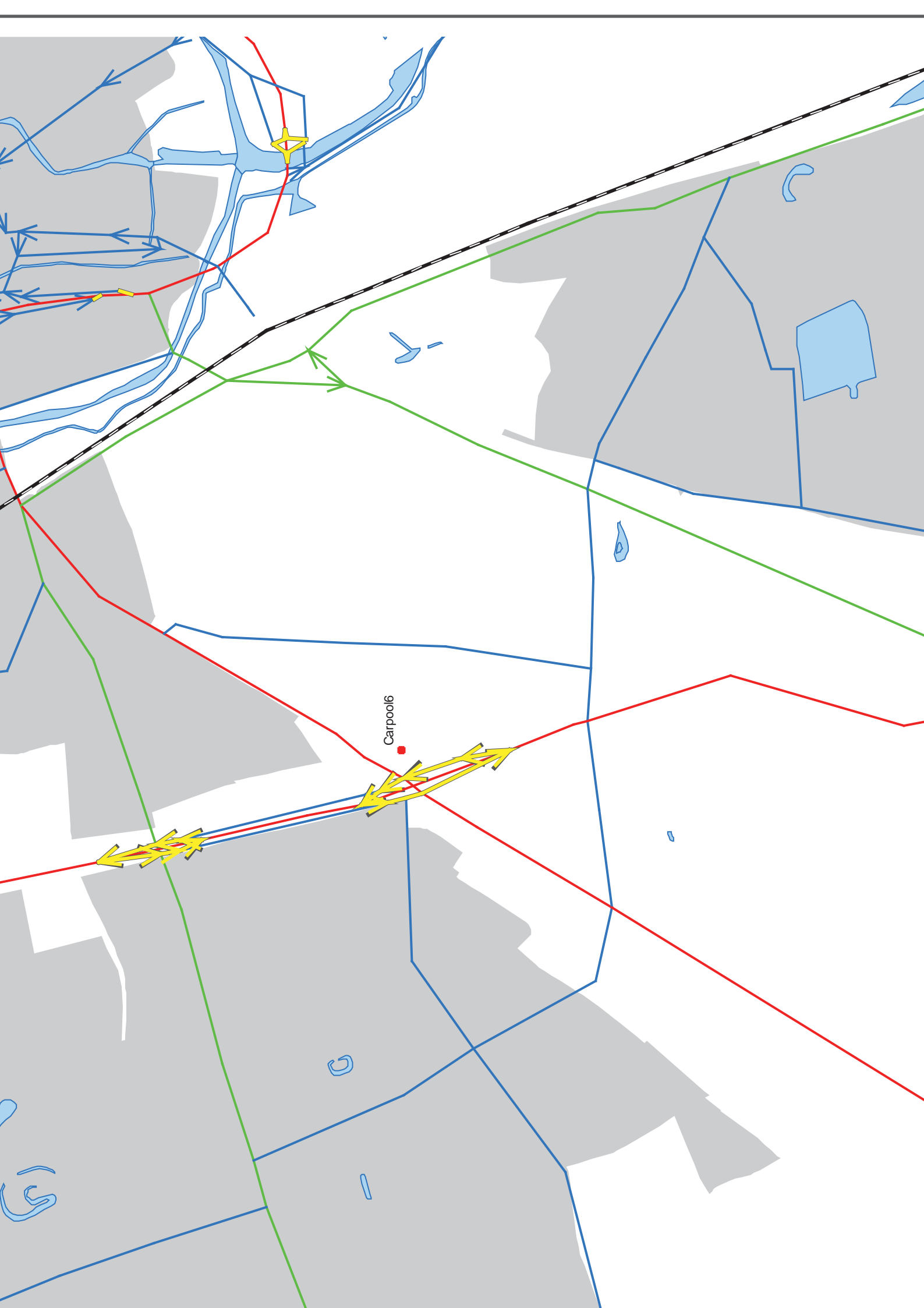














Carpool6

6

6

9

9

6

6

6

9

6

9

6

9

6

9

6

9

6

9

6

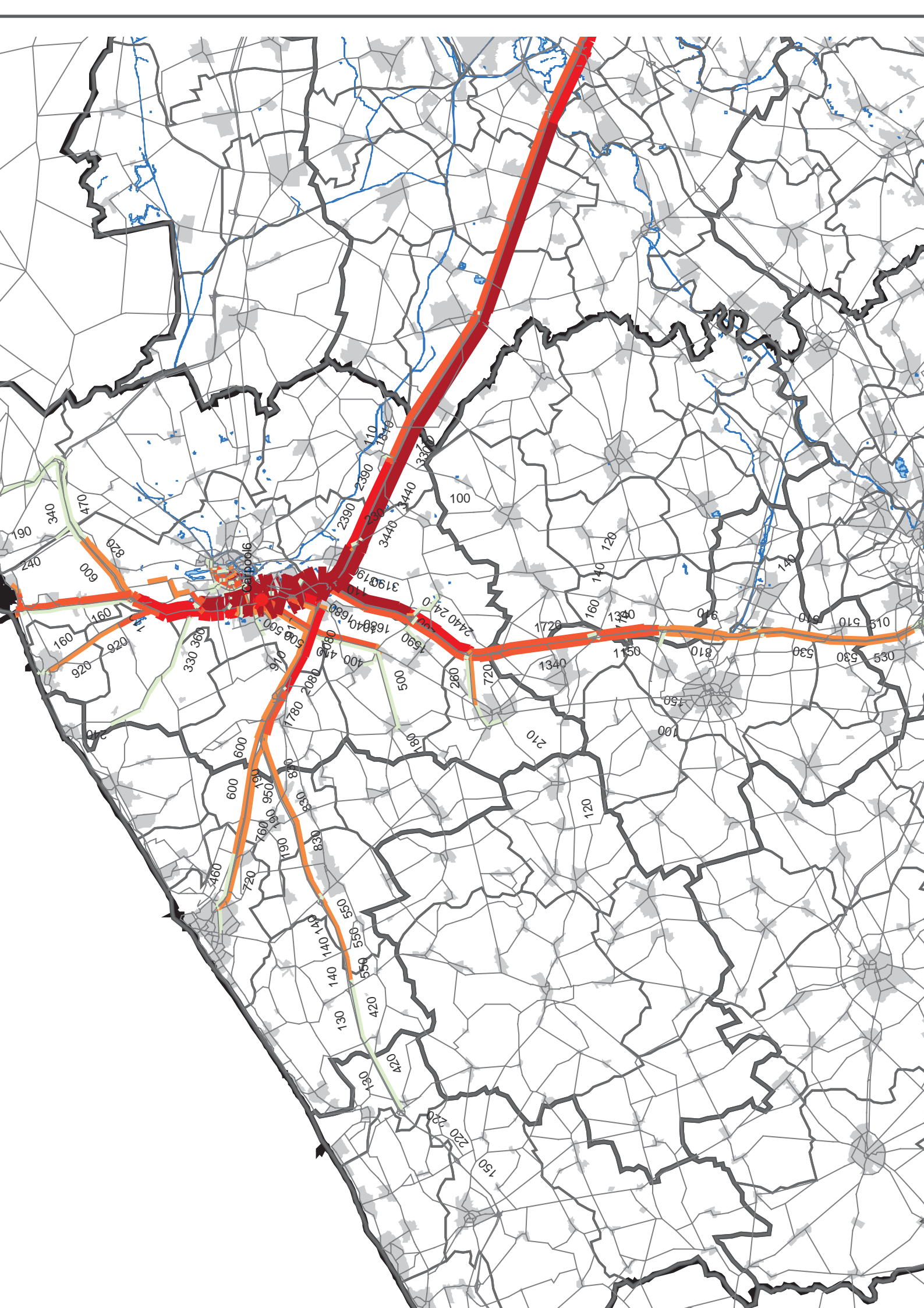
9

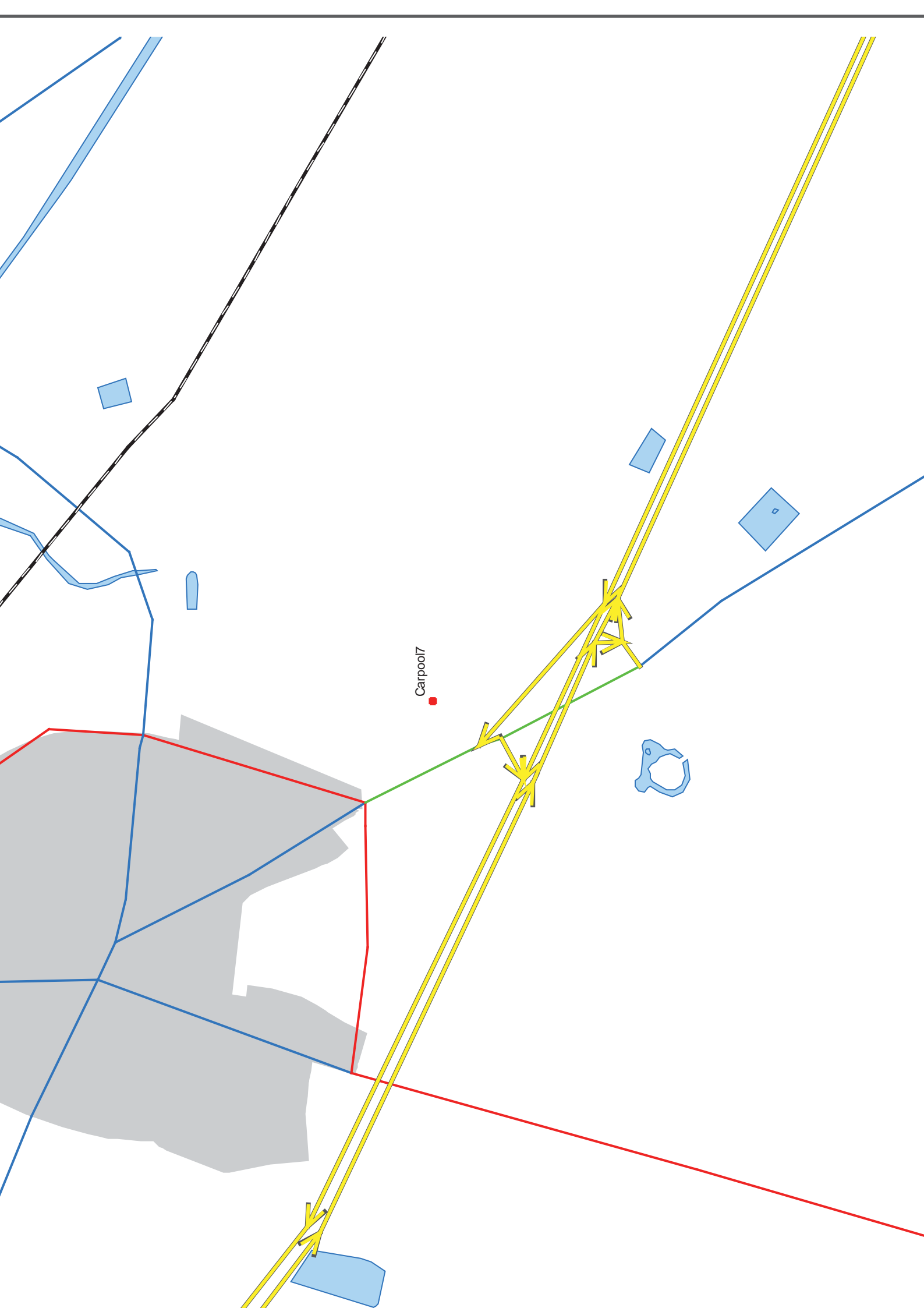
6

9

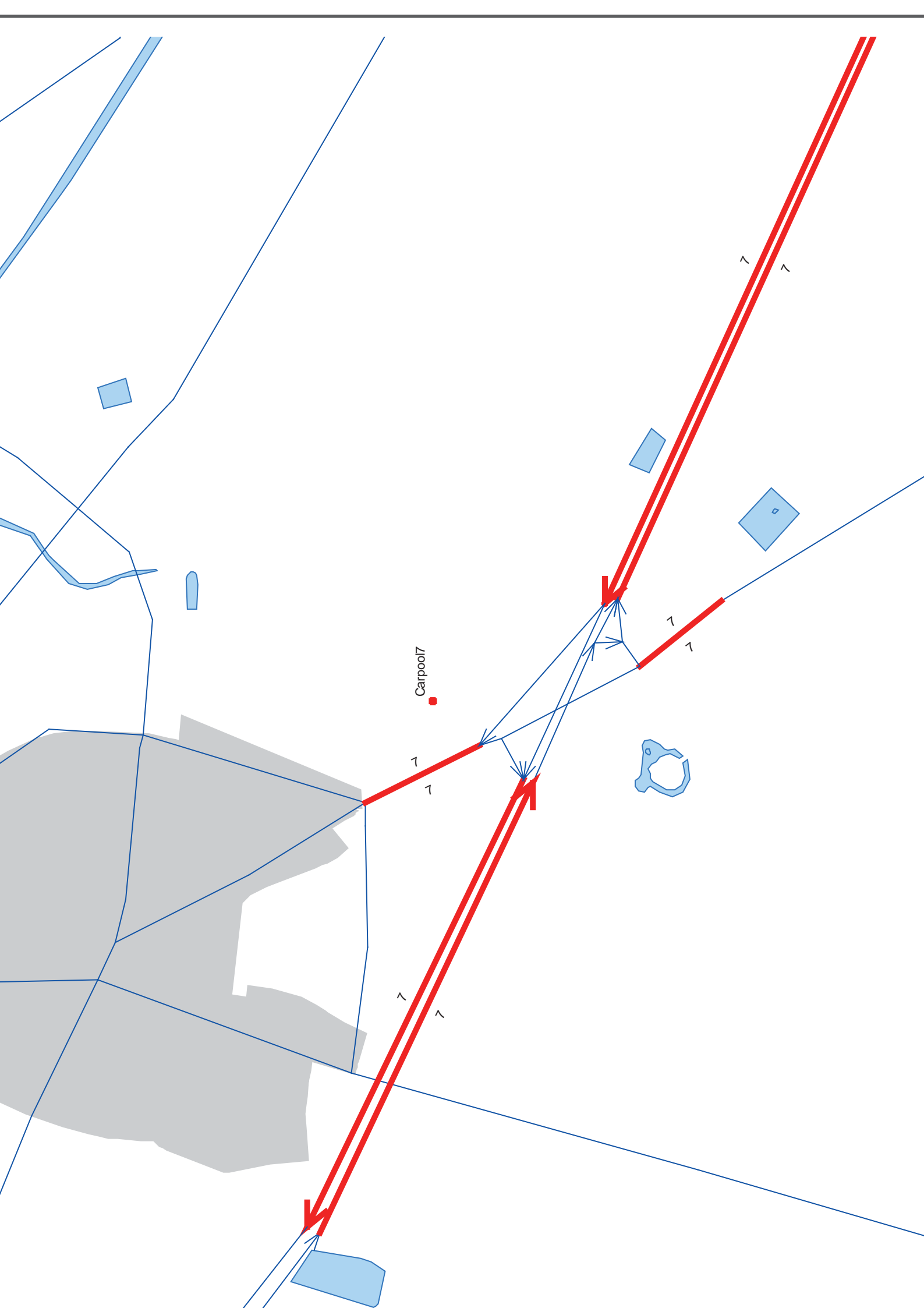
6

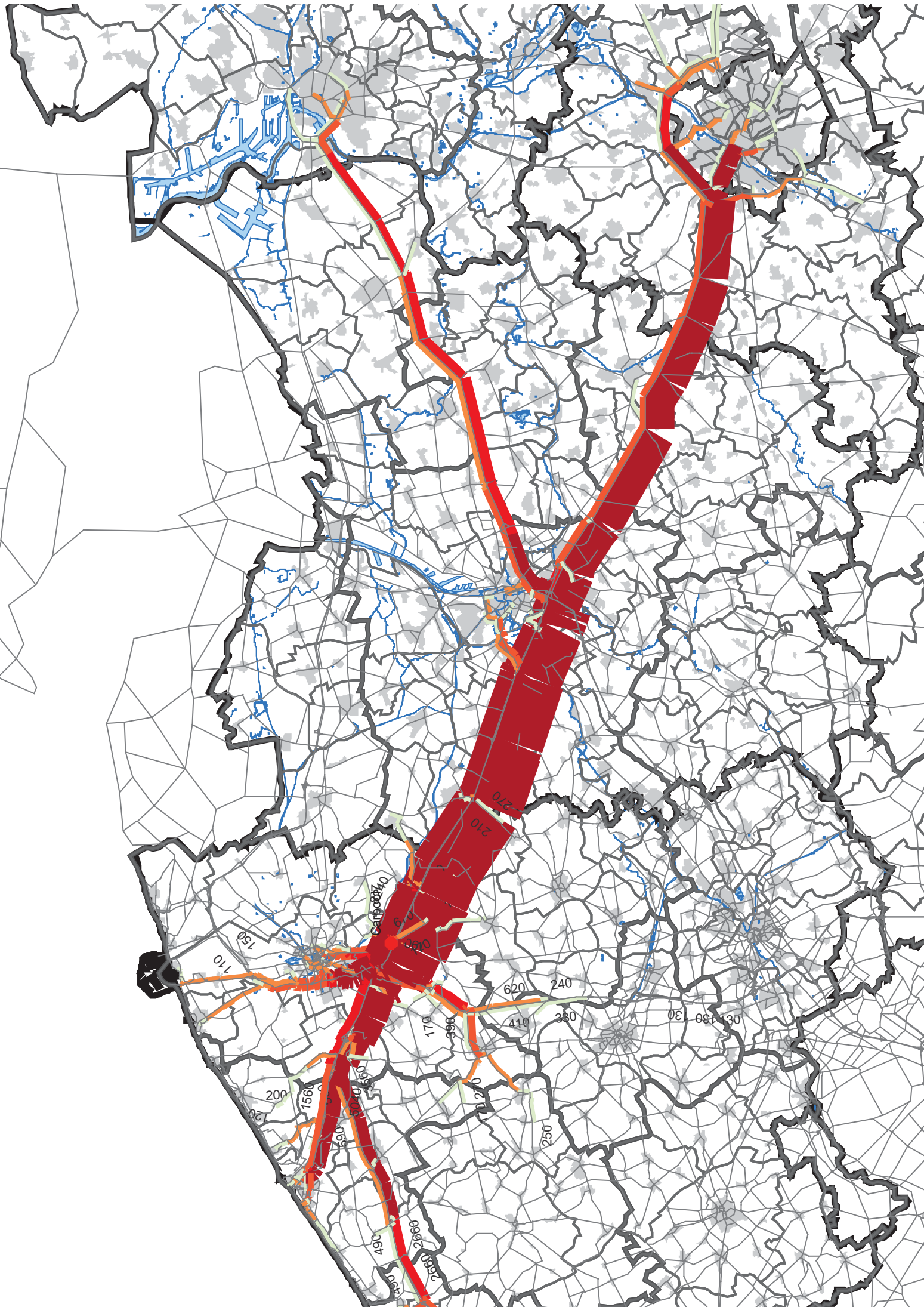
9



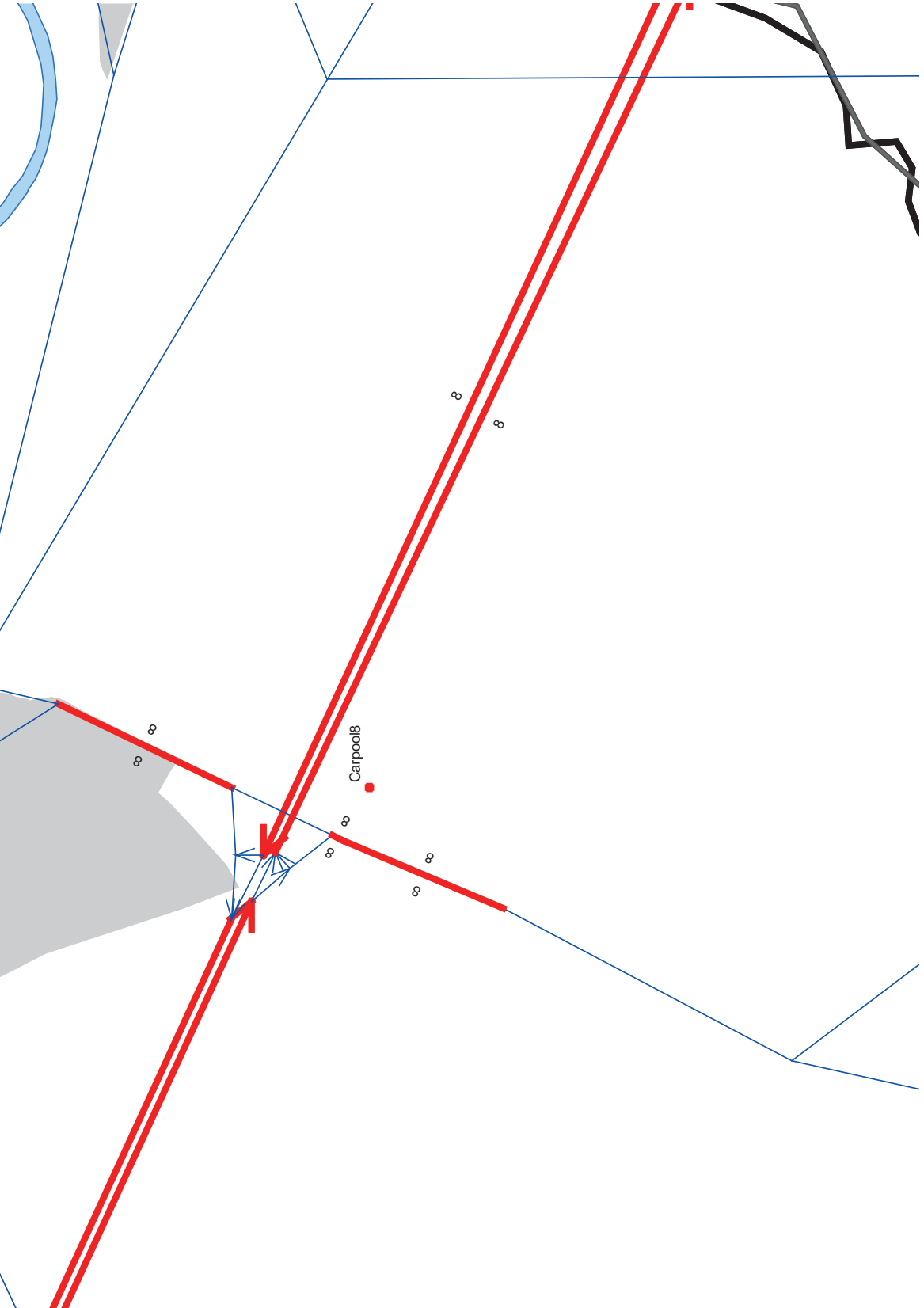


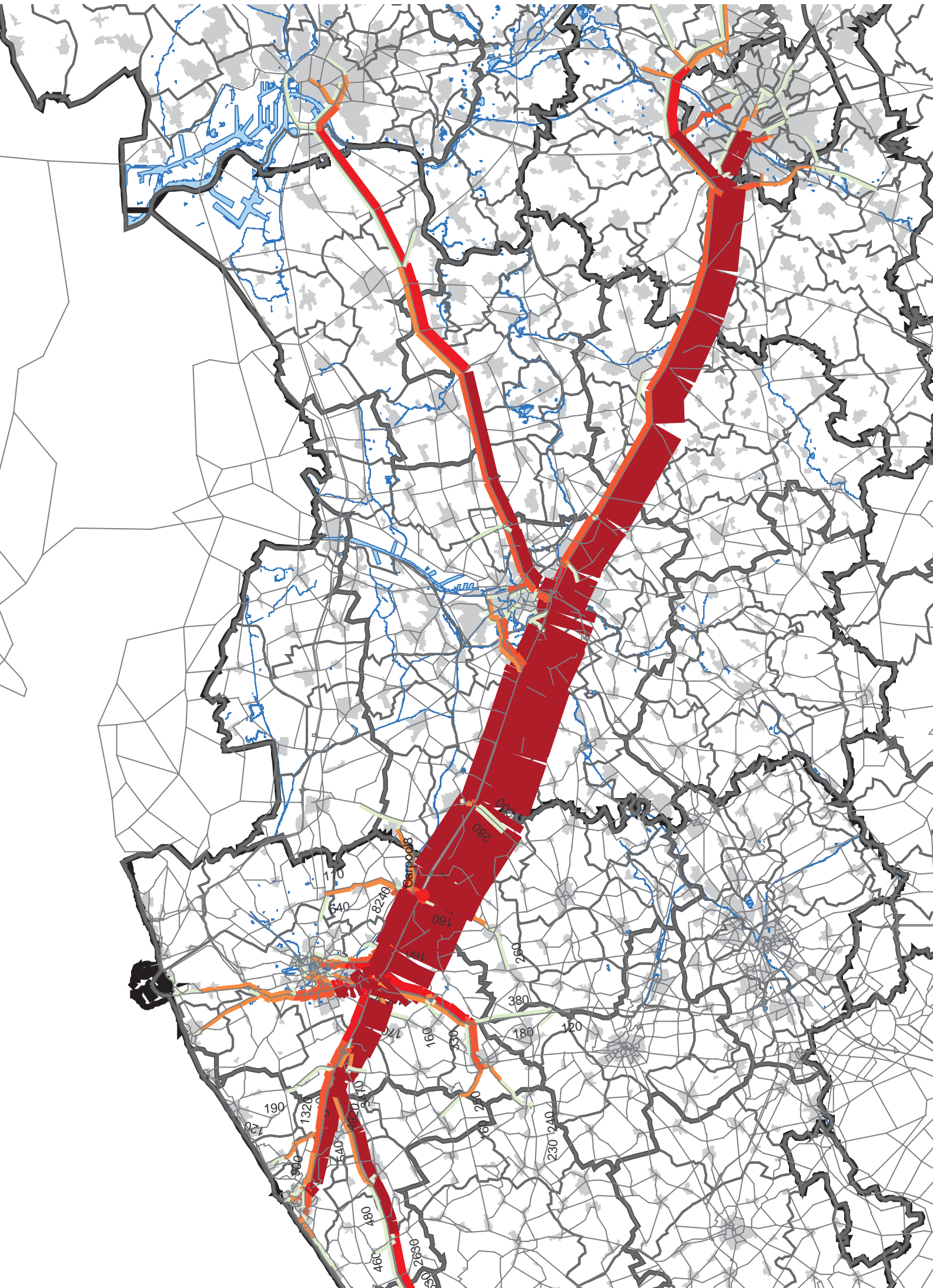
Carpool7

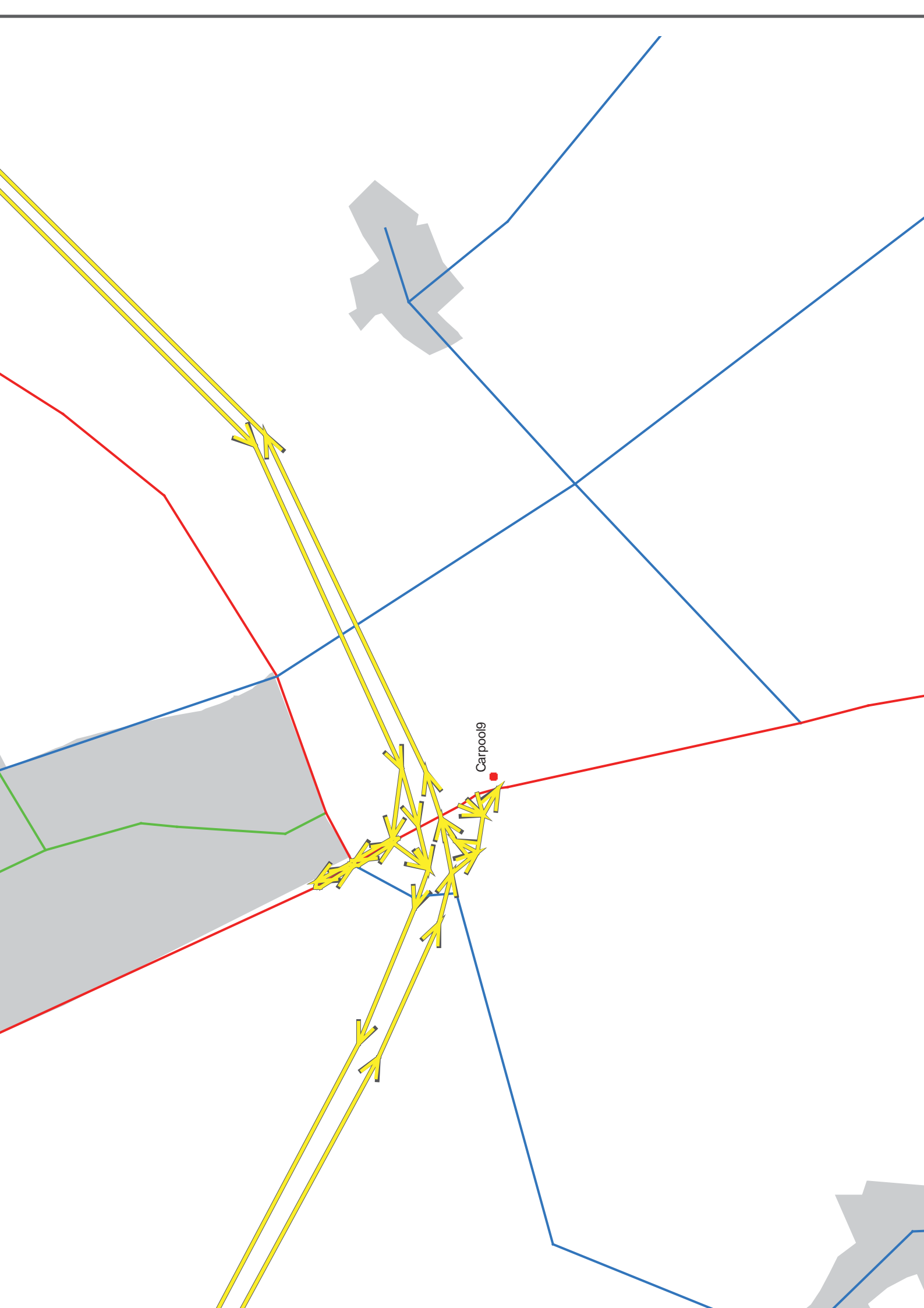


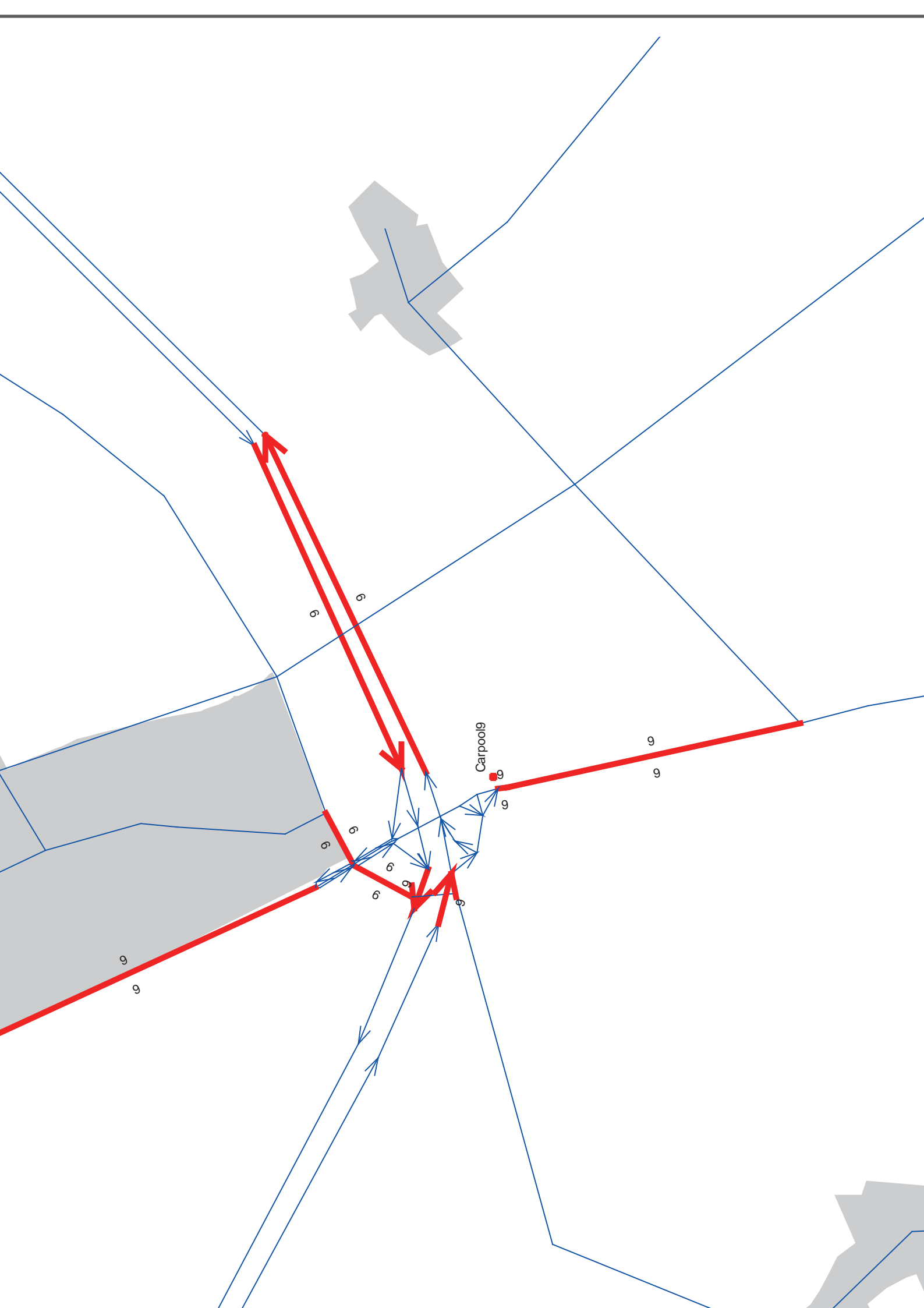


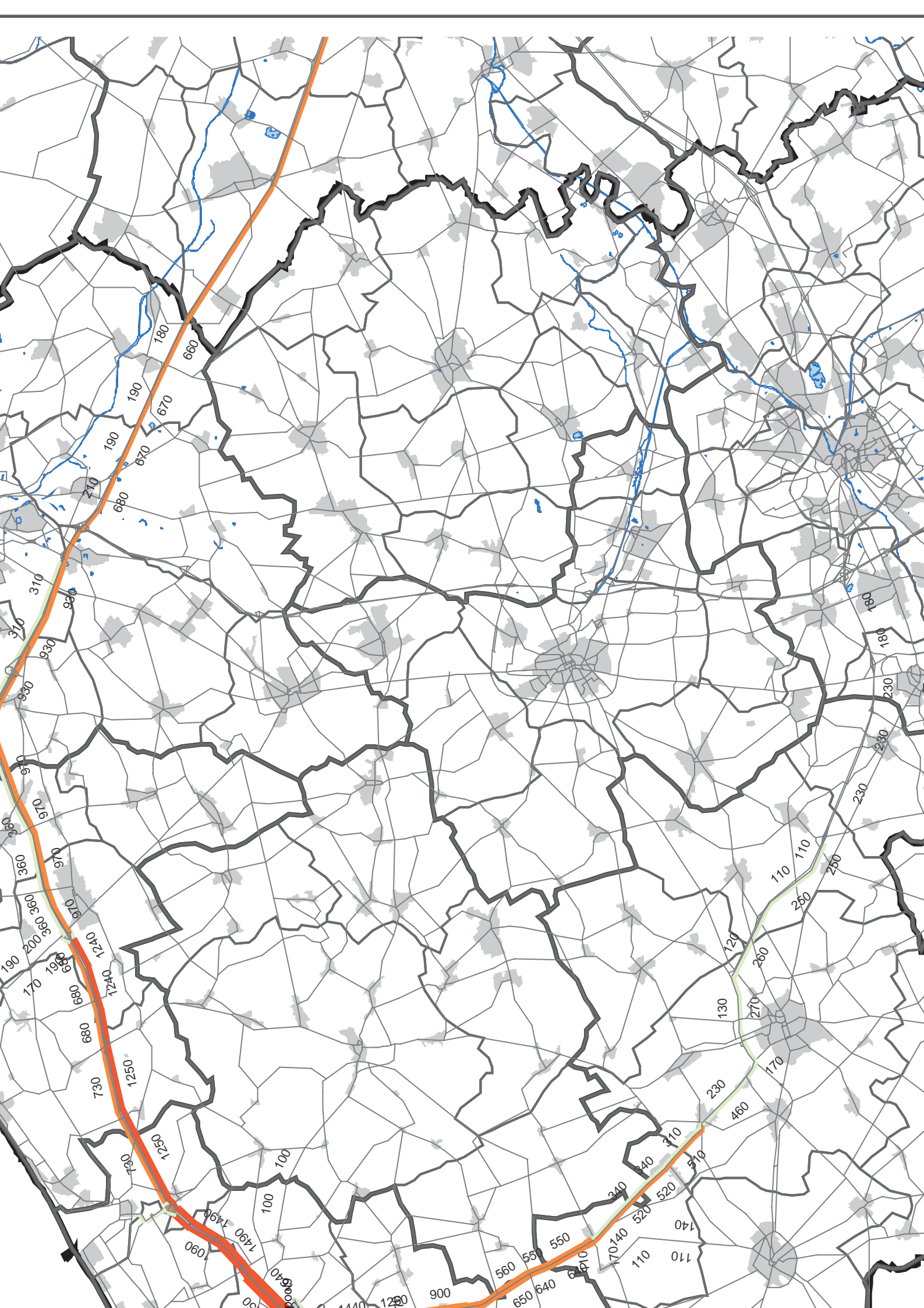


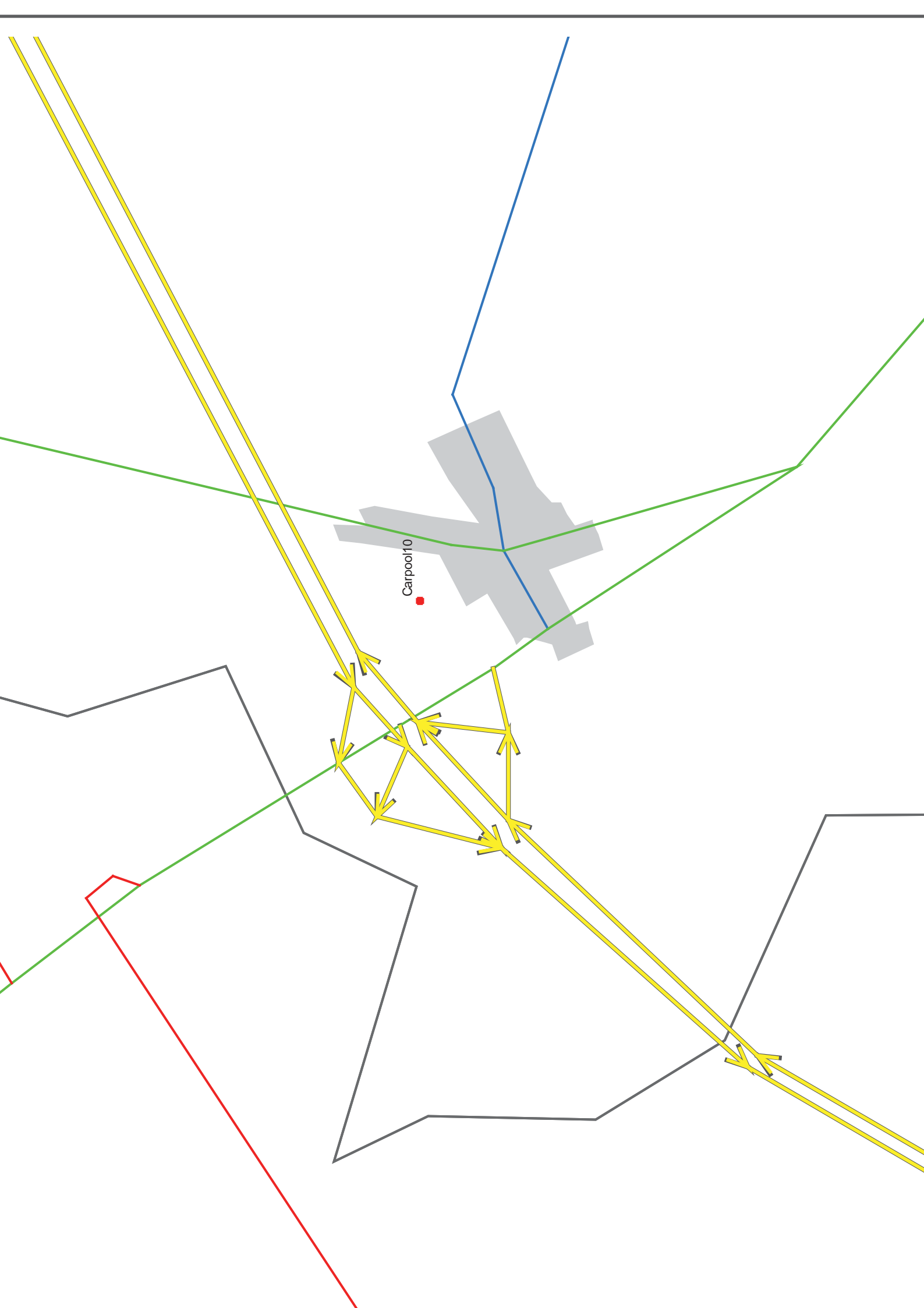


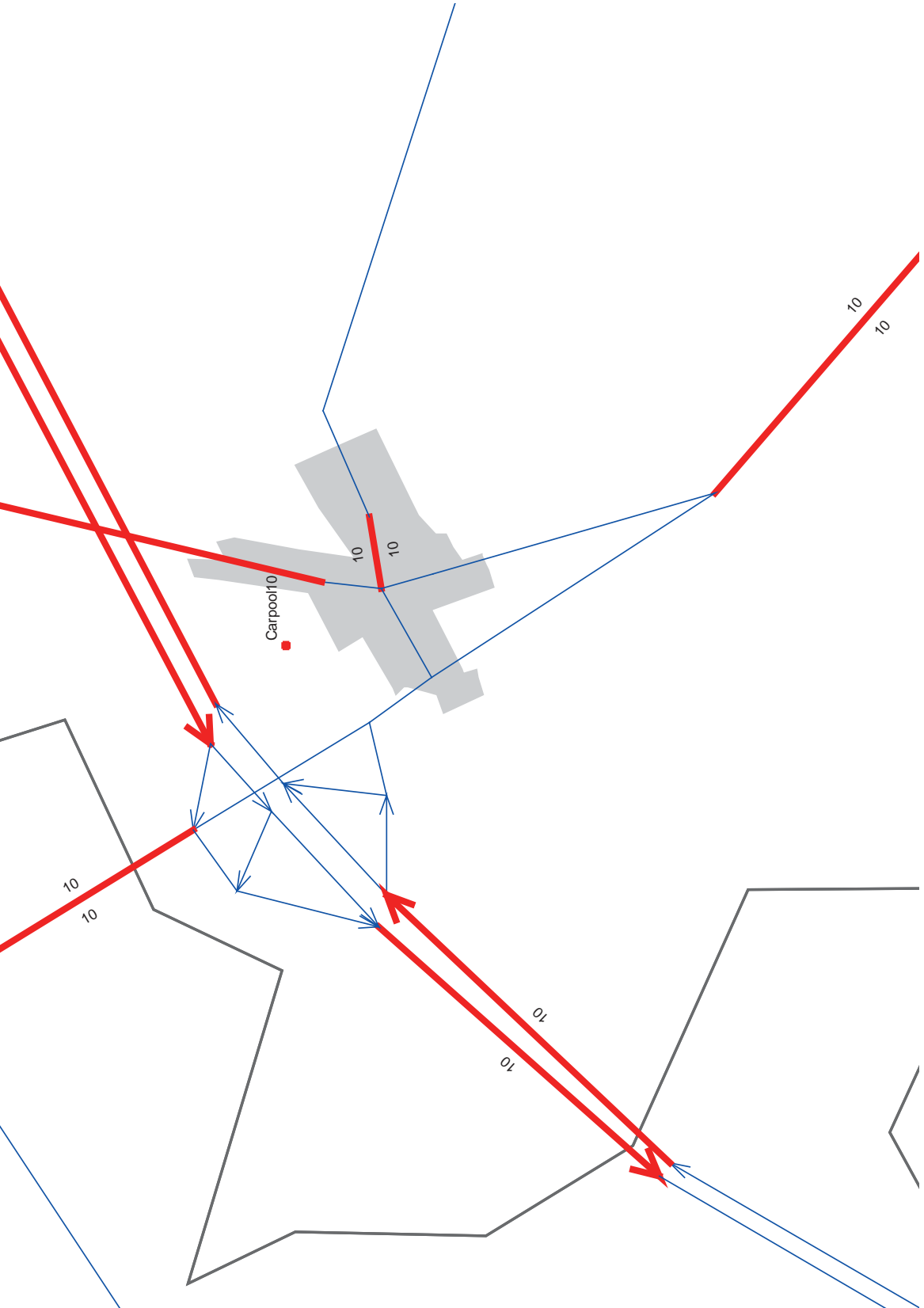


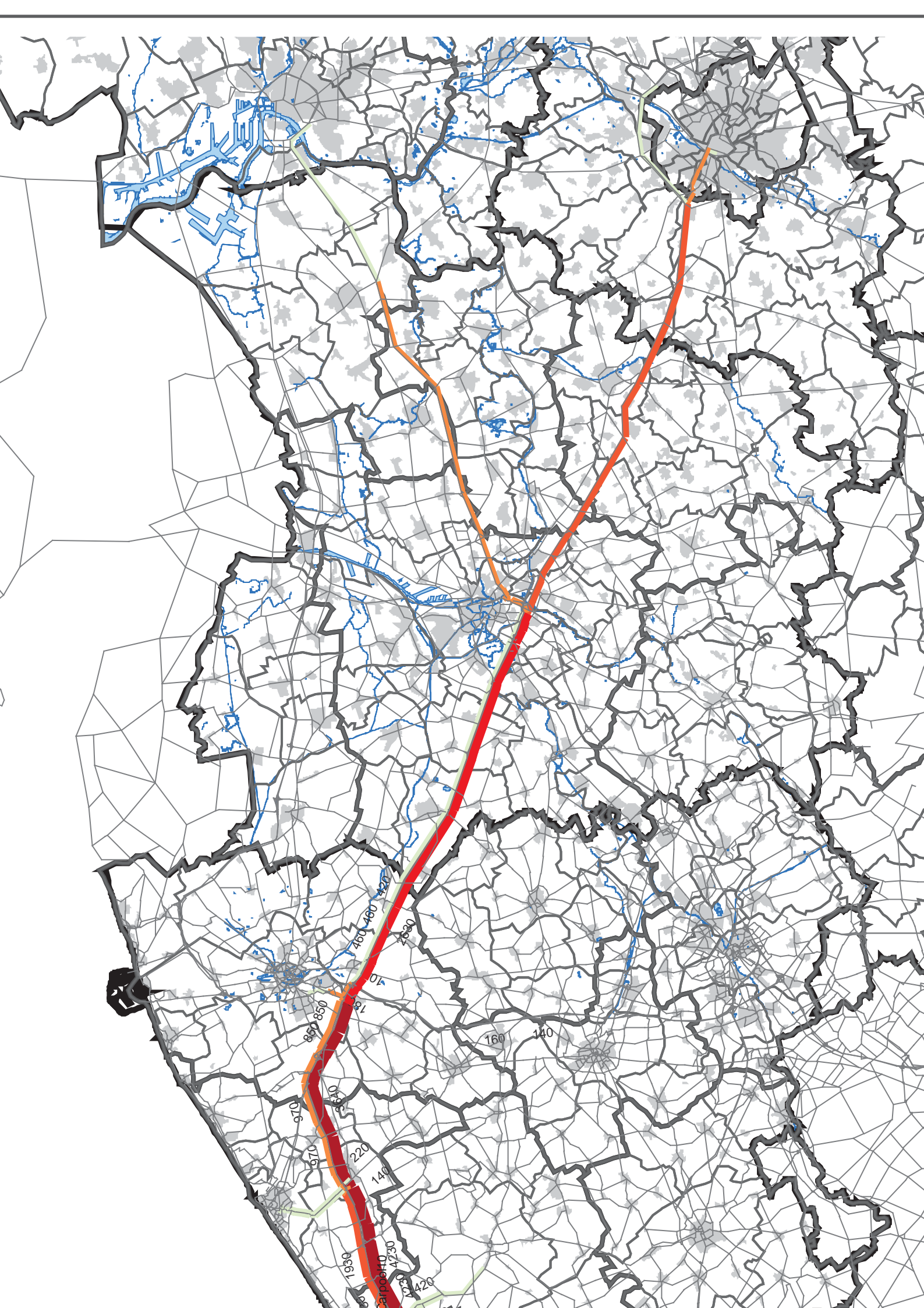


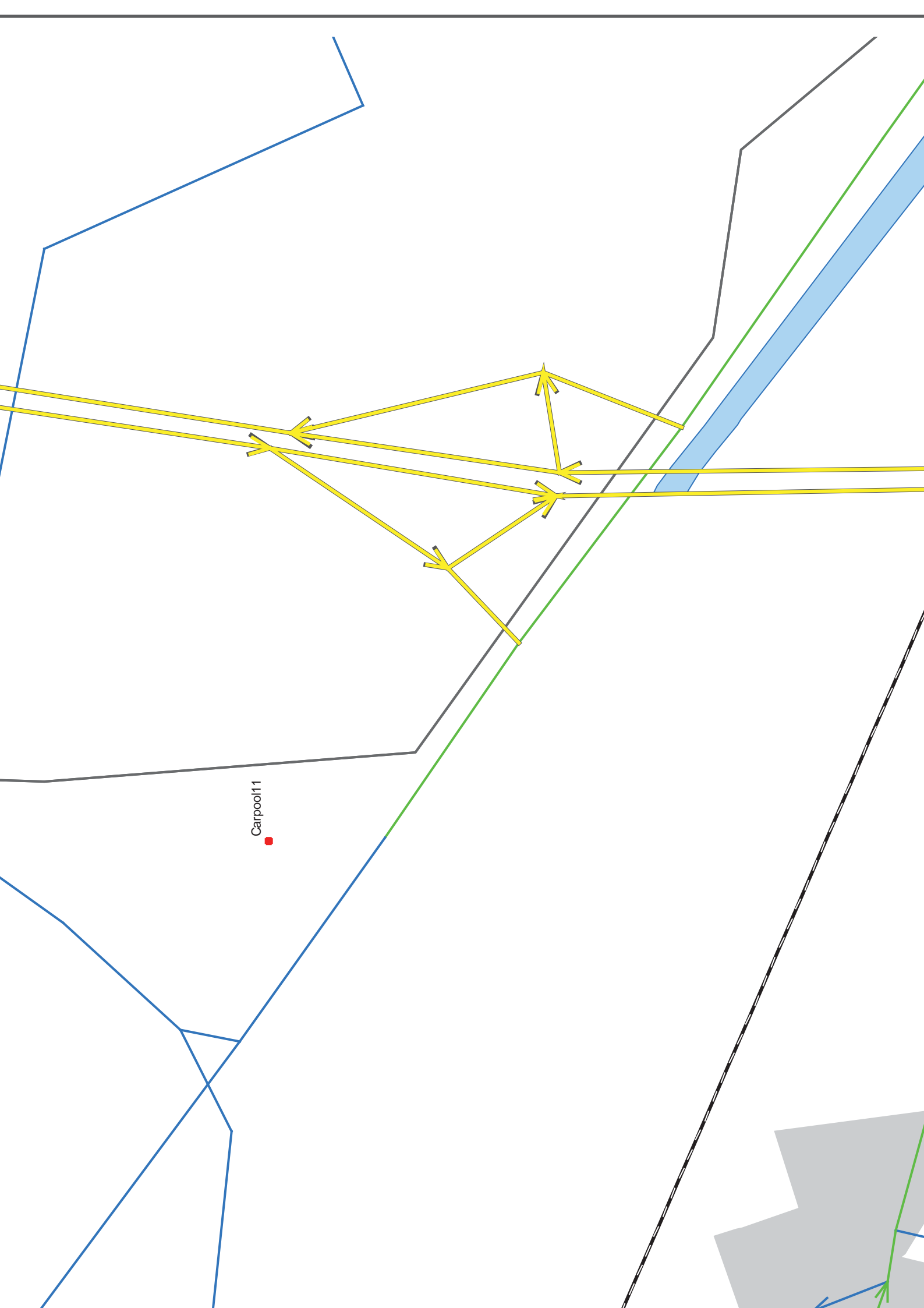




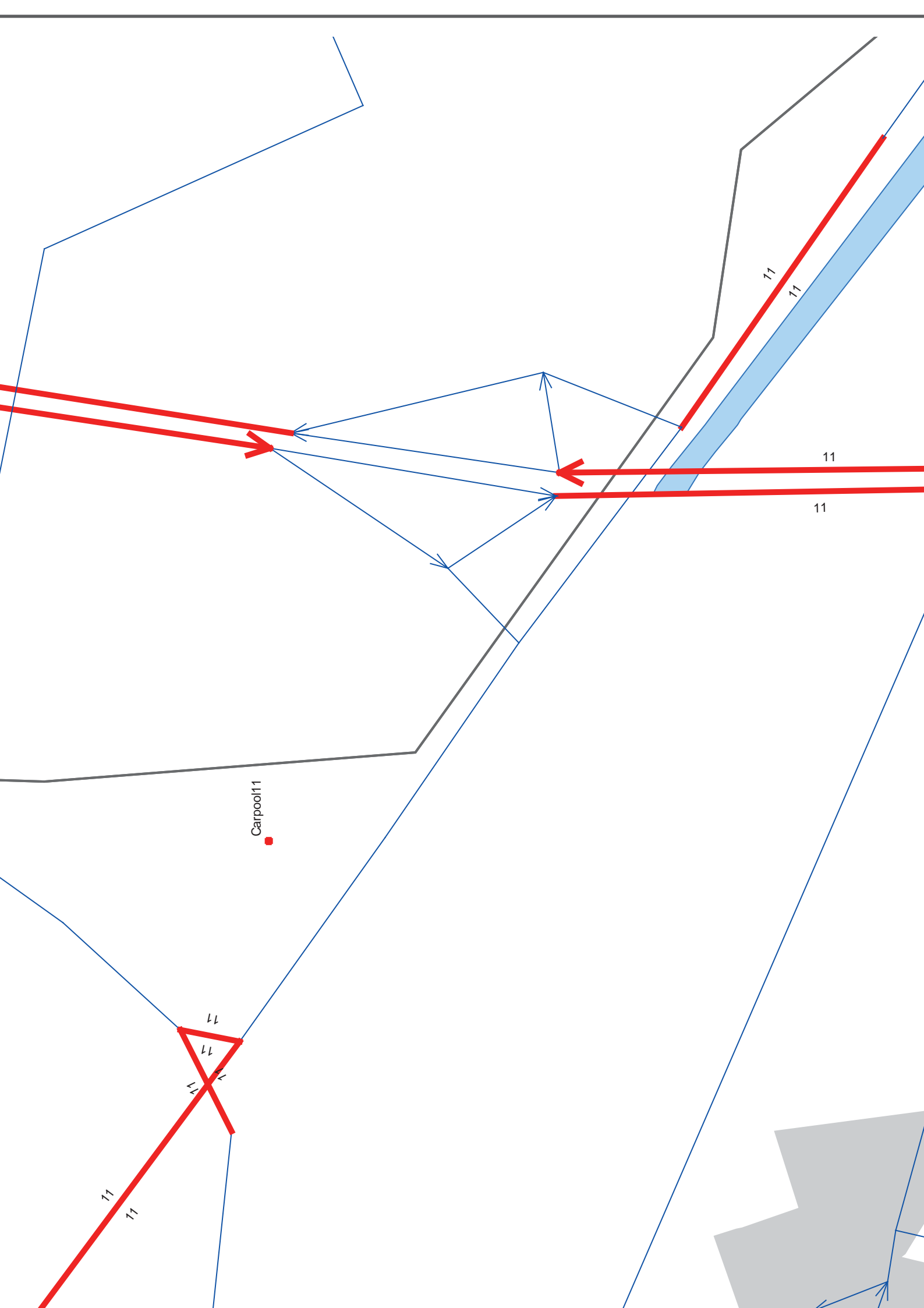


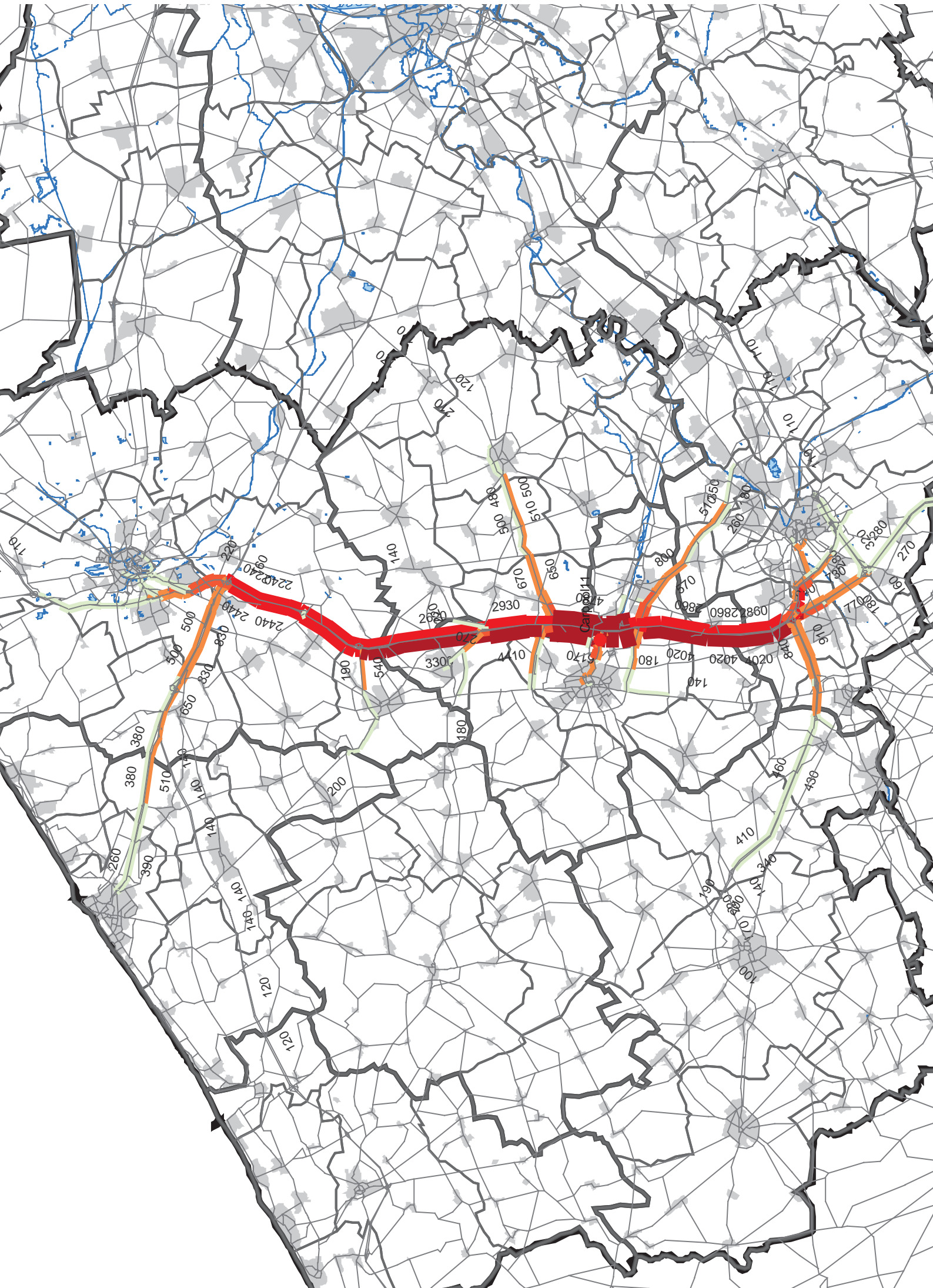


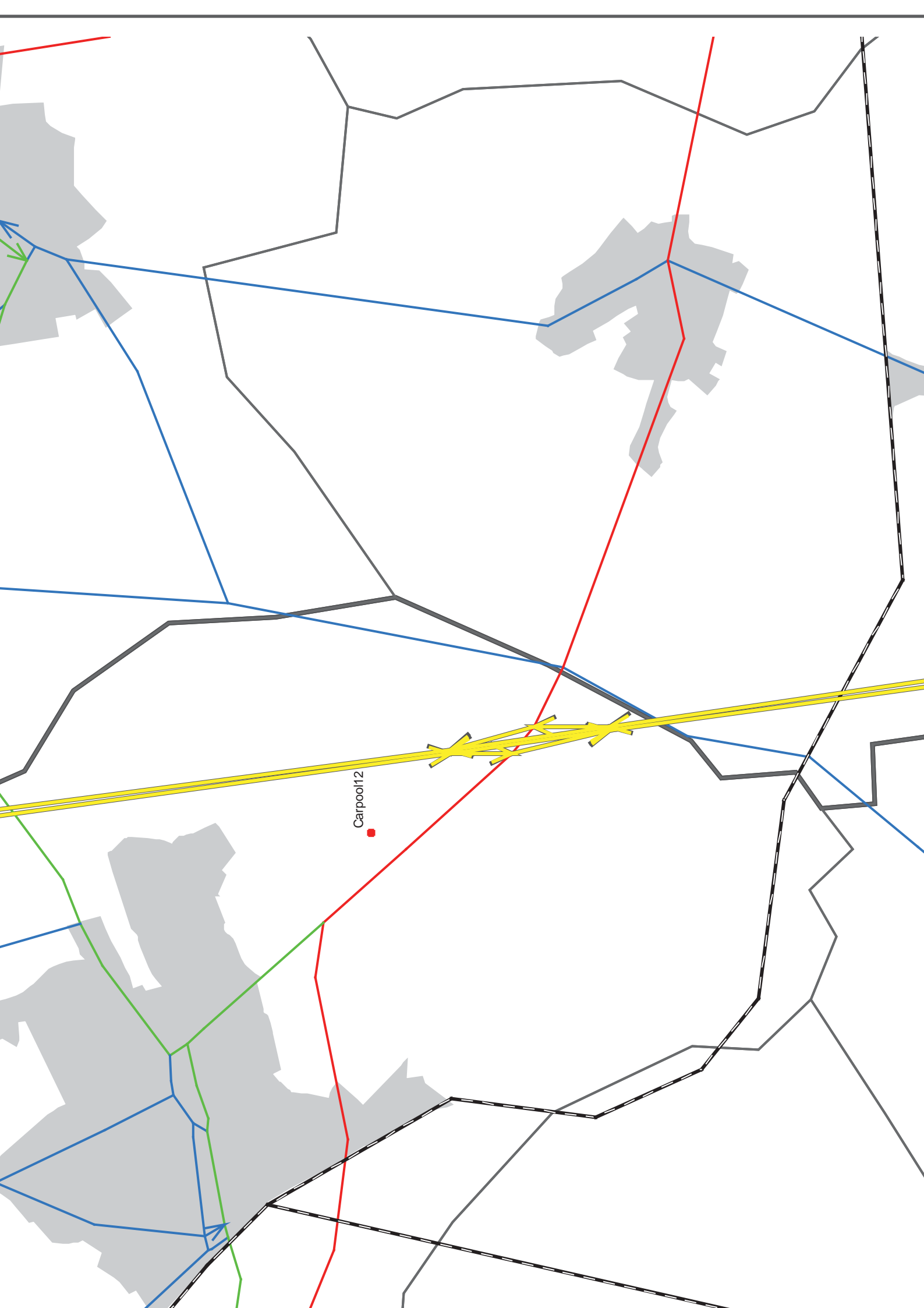


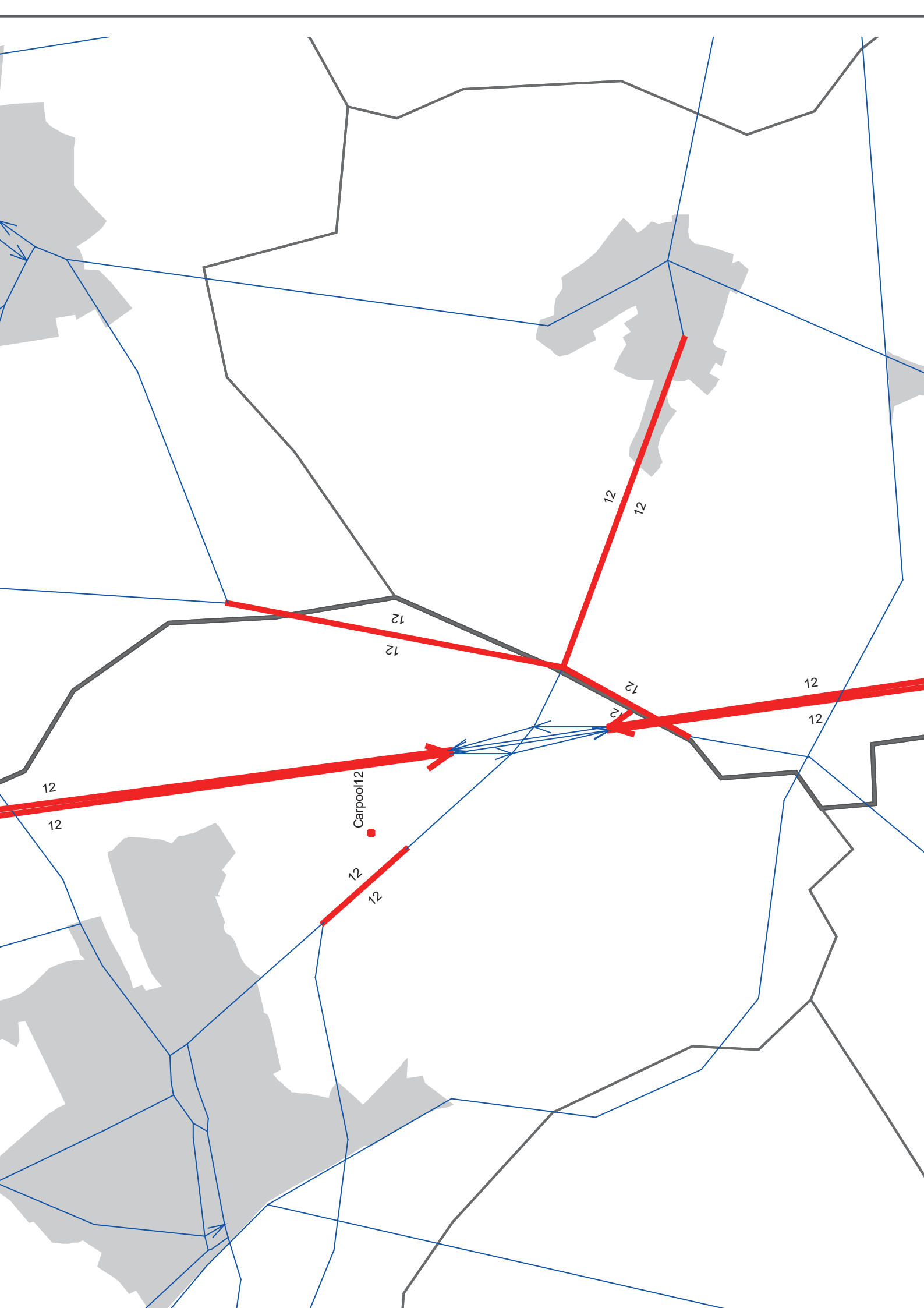


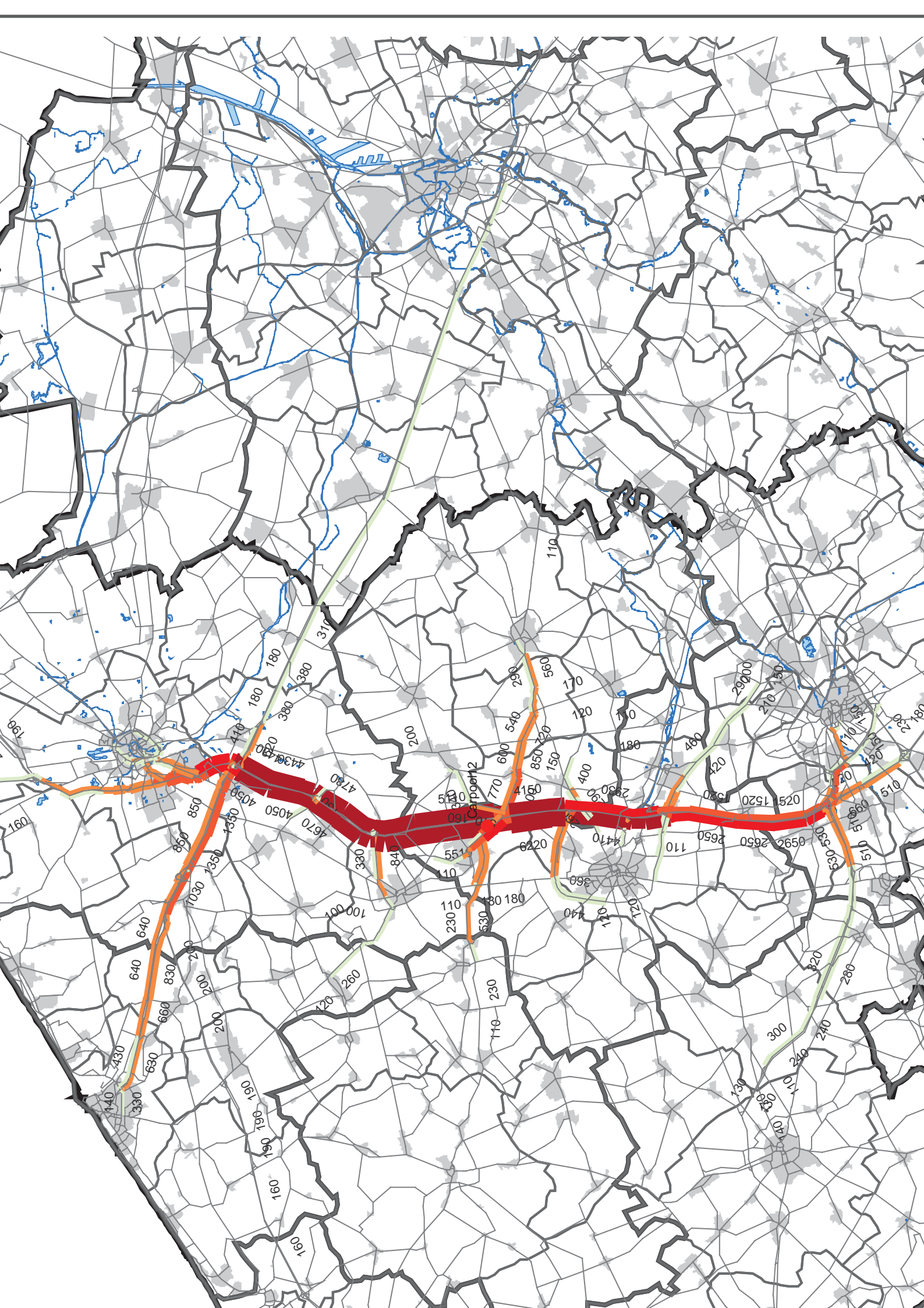
Carpool11

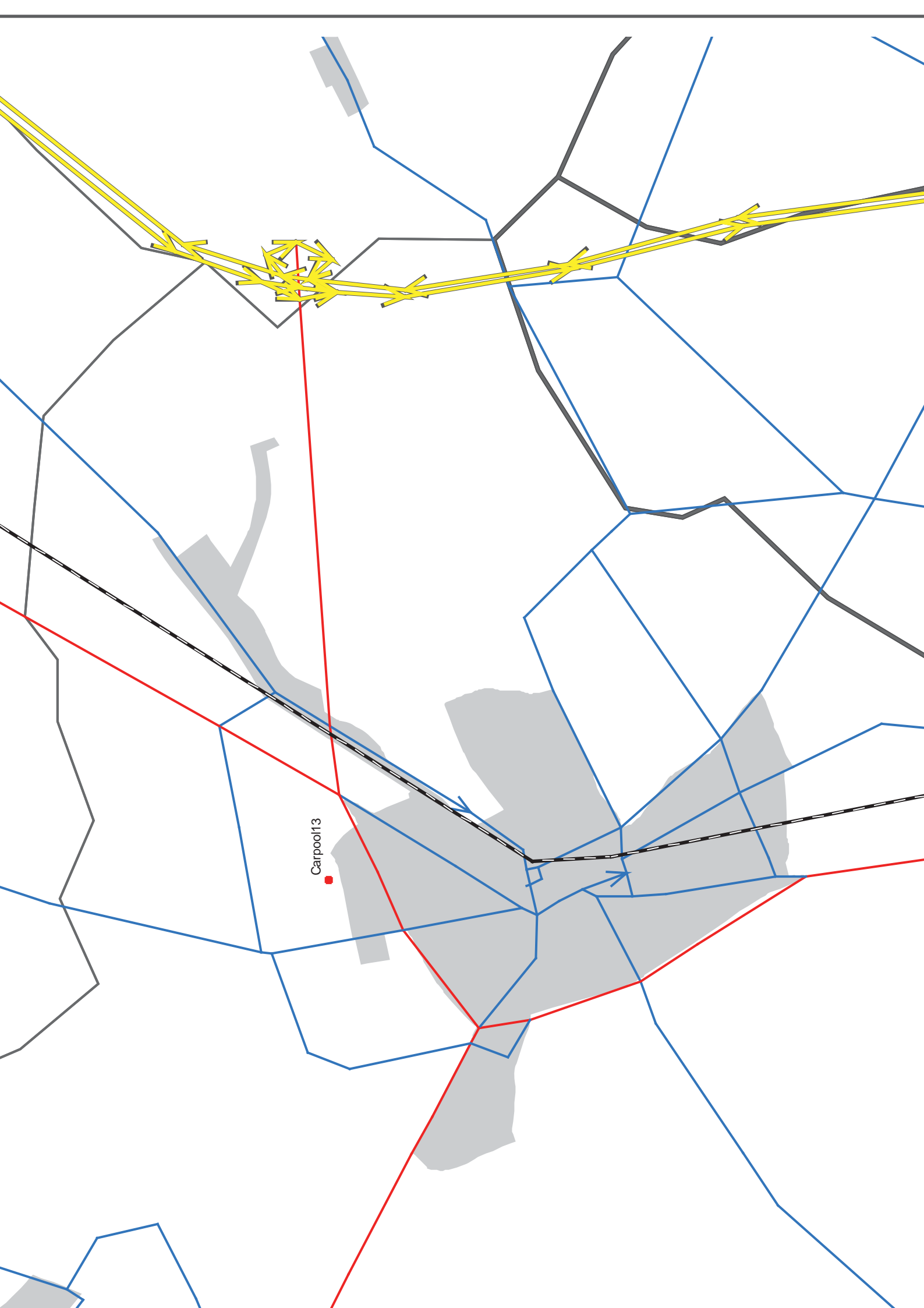


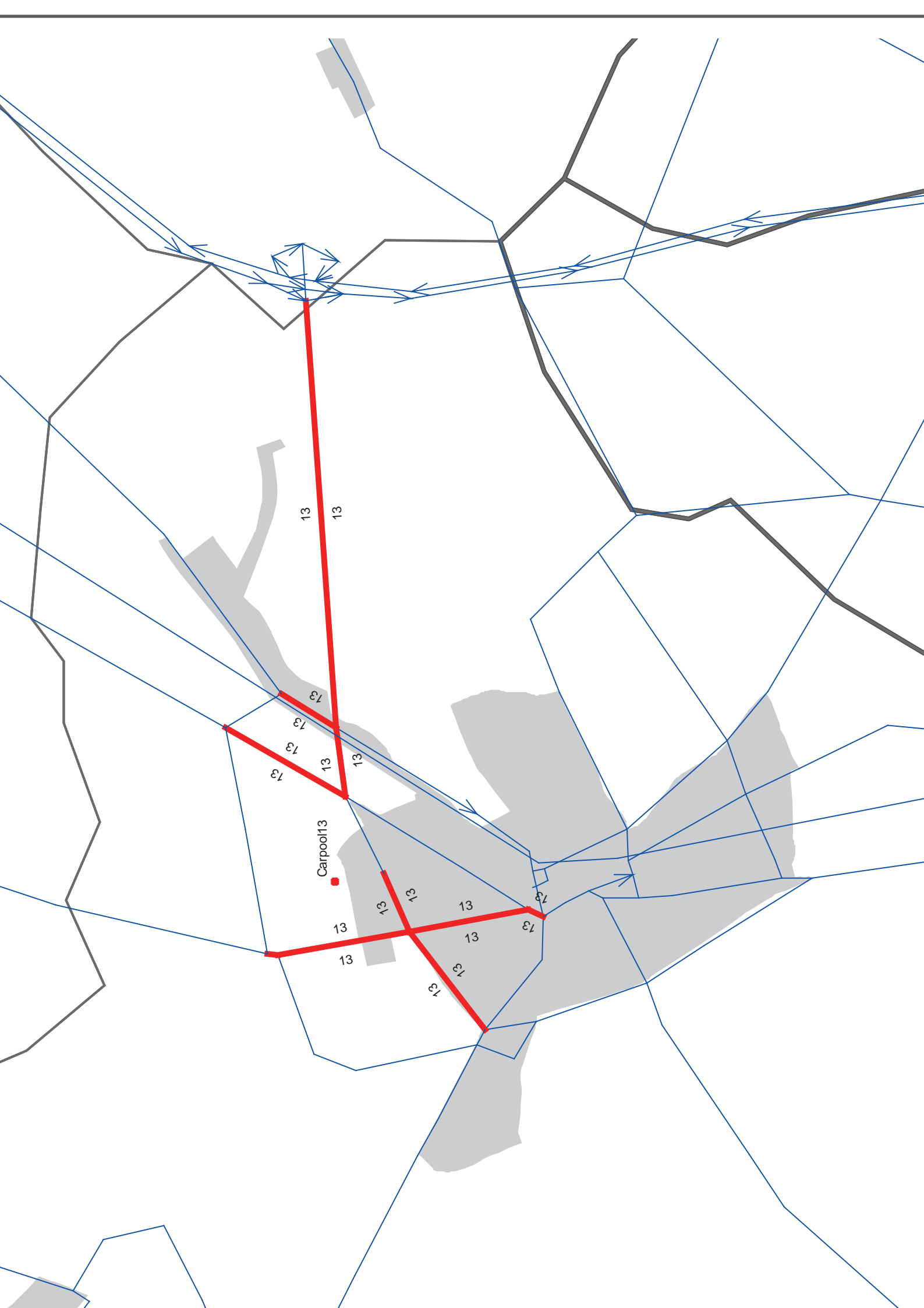


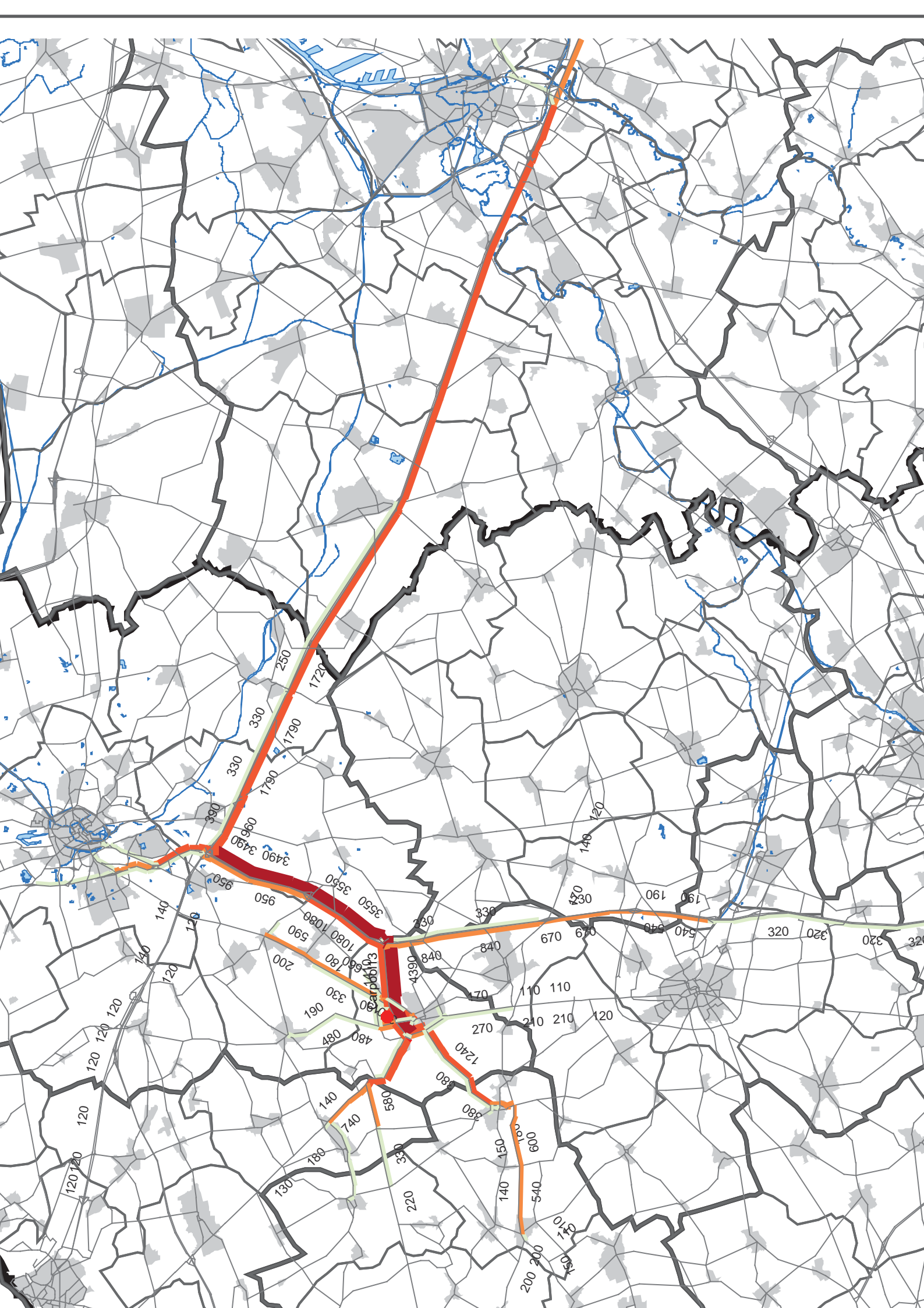


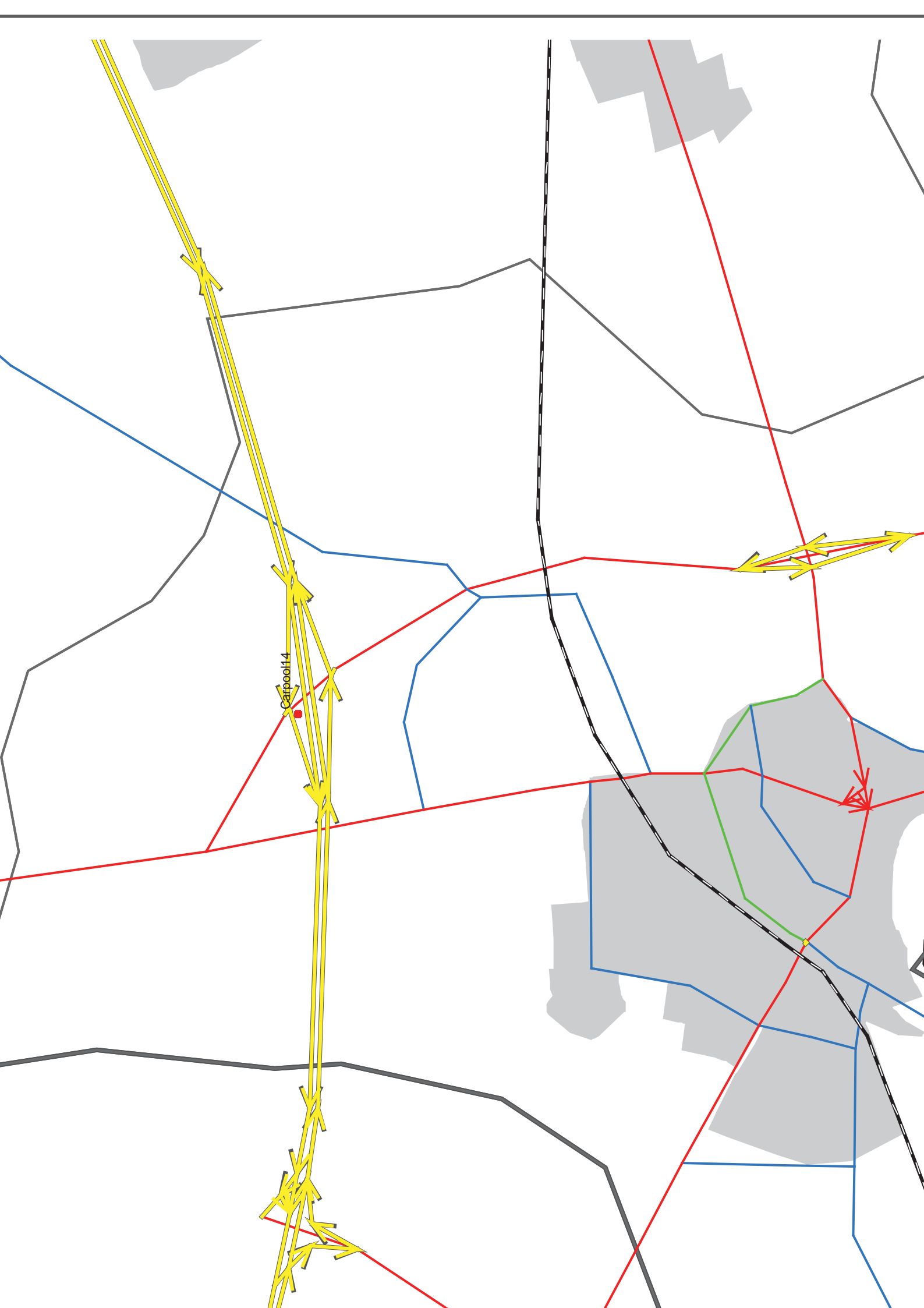


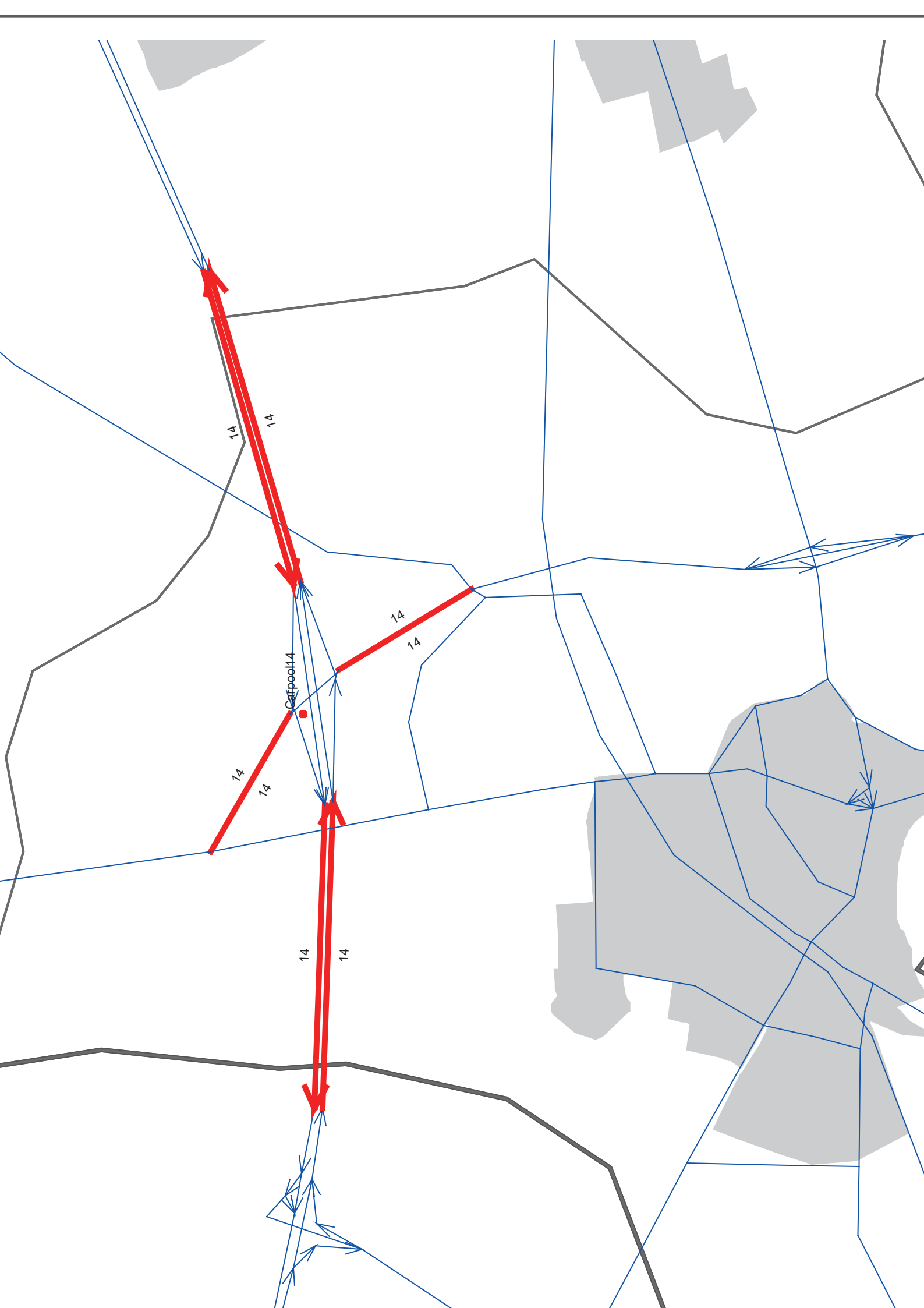


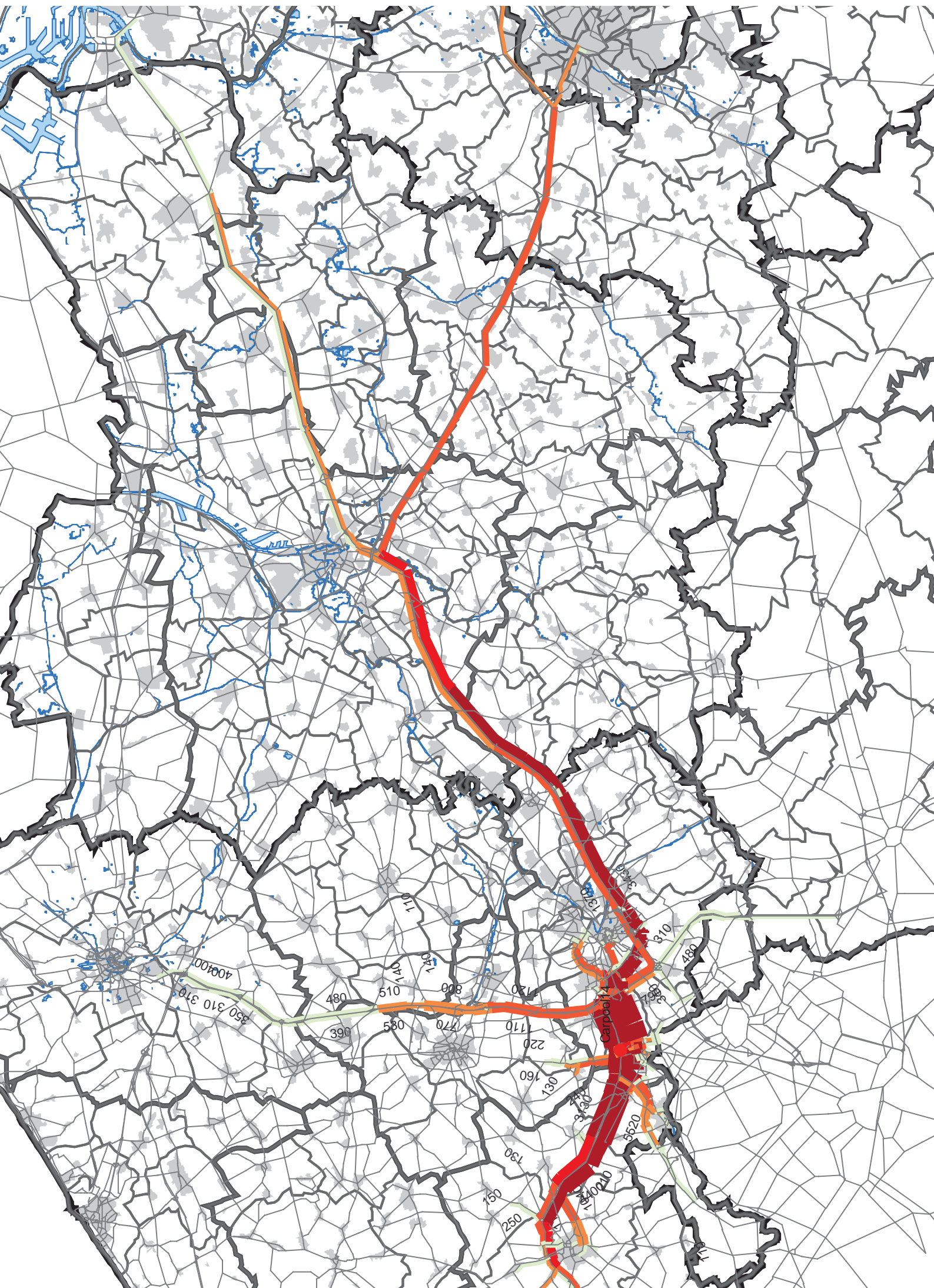


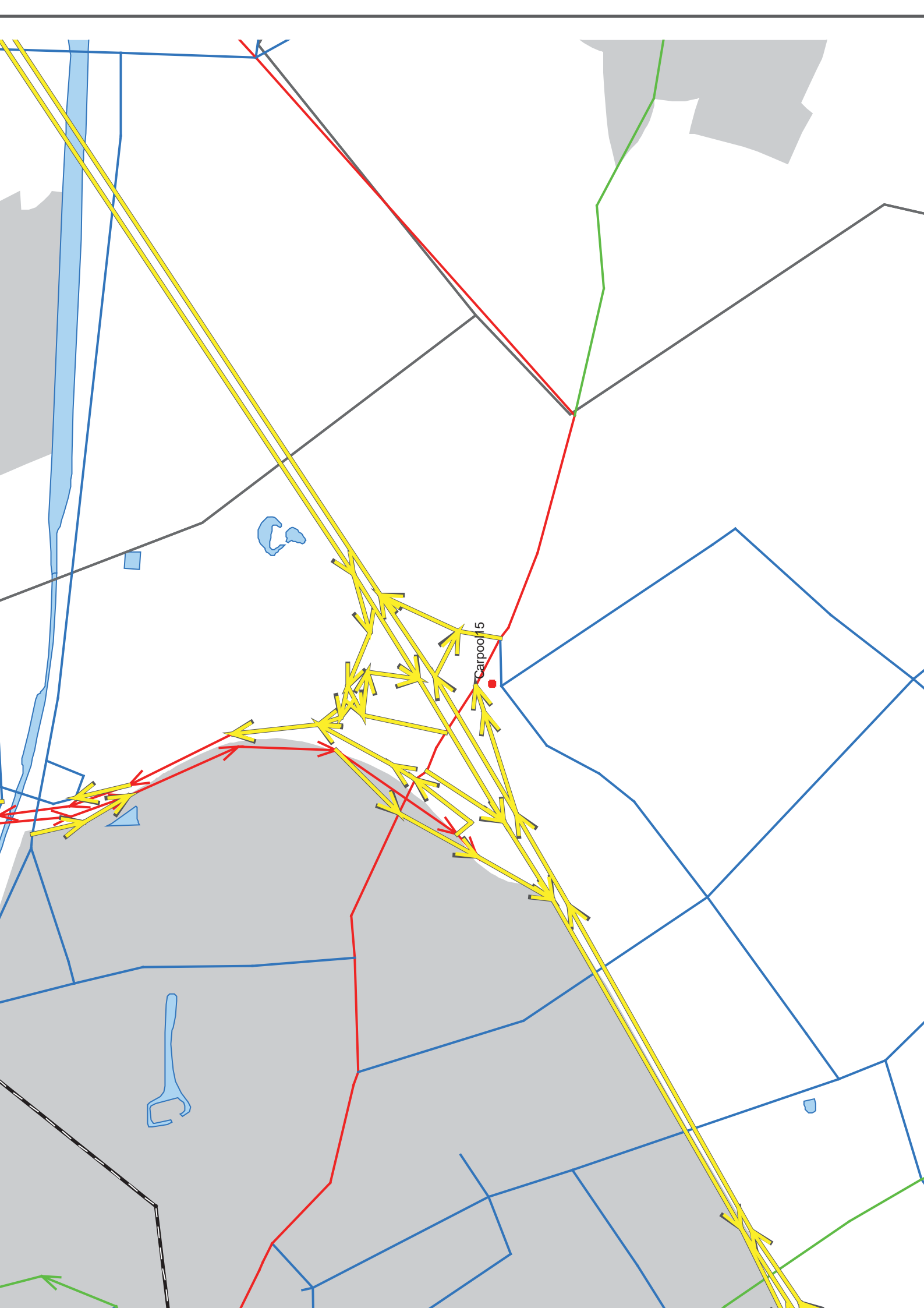




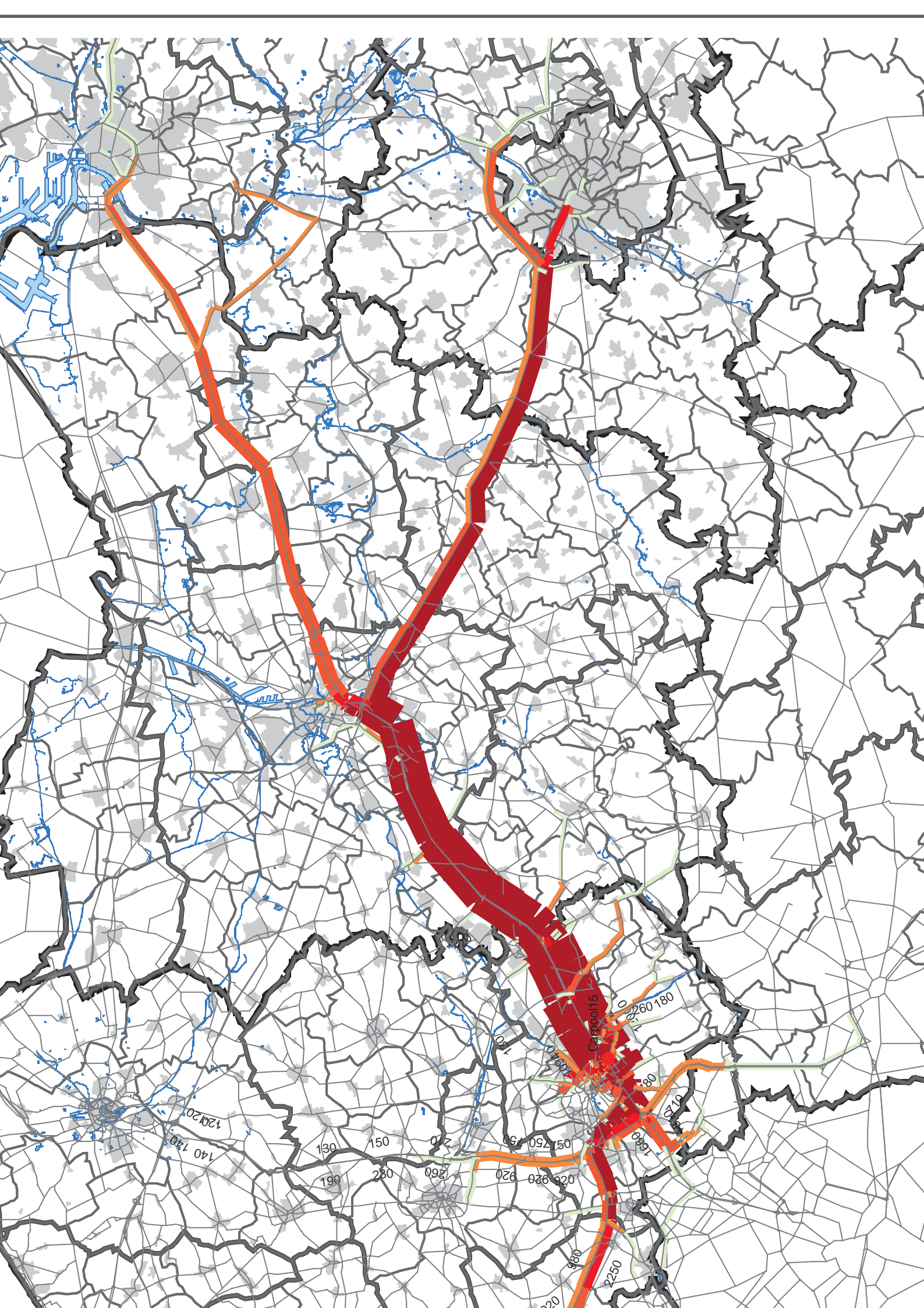


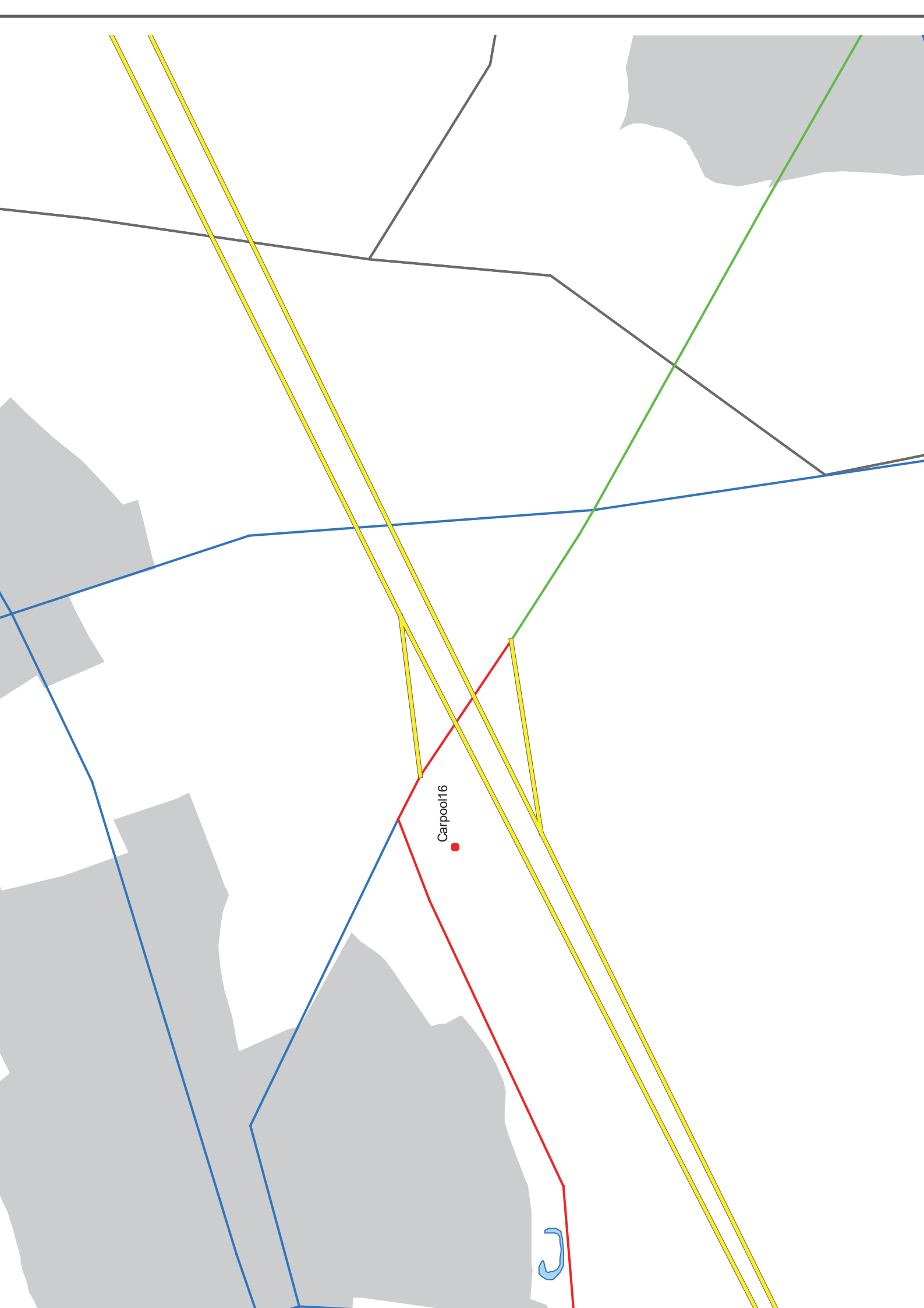




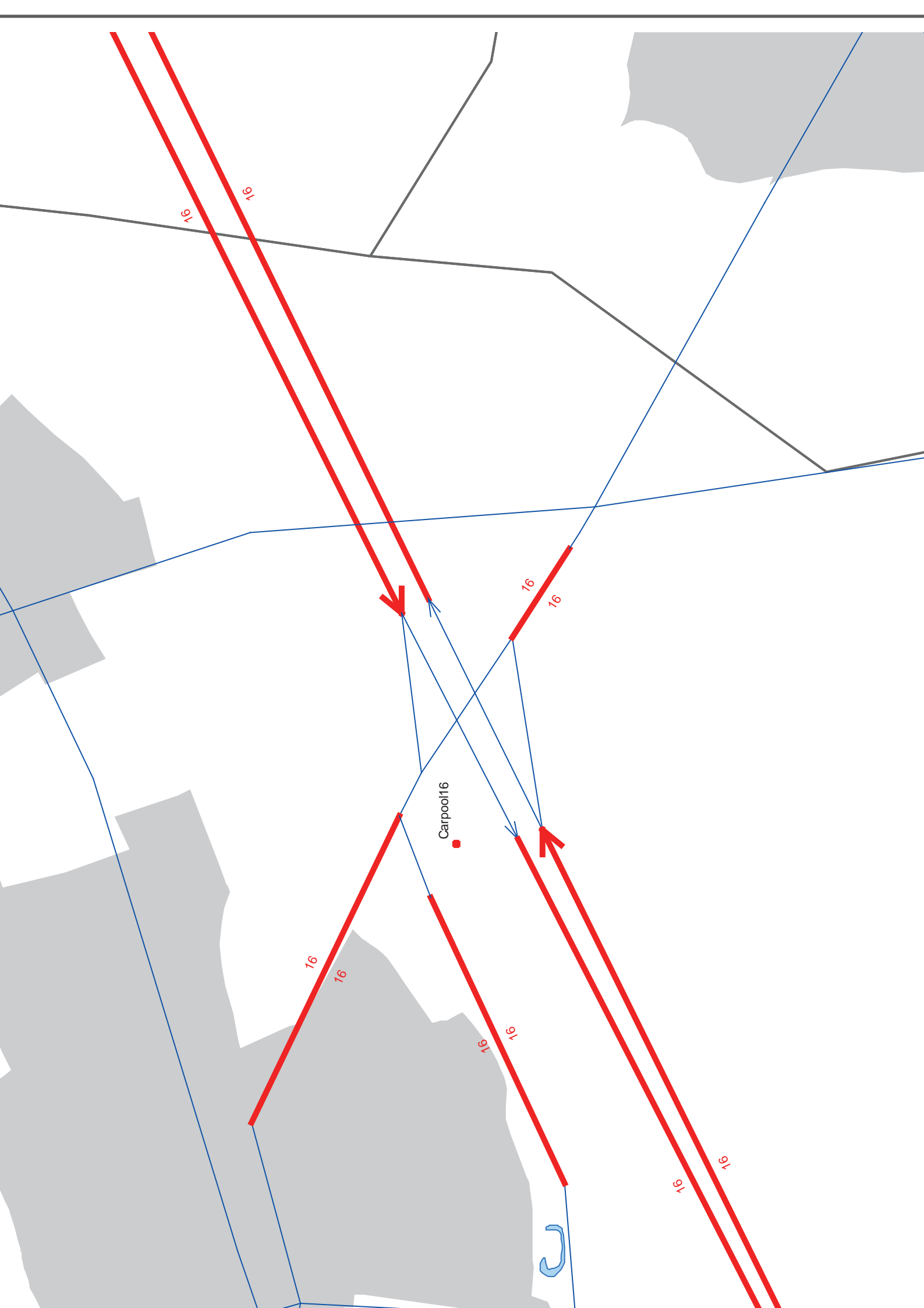


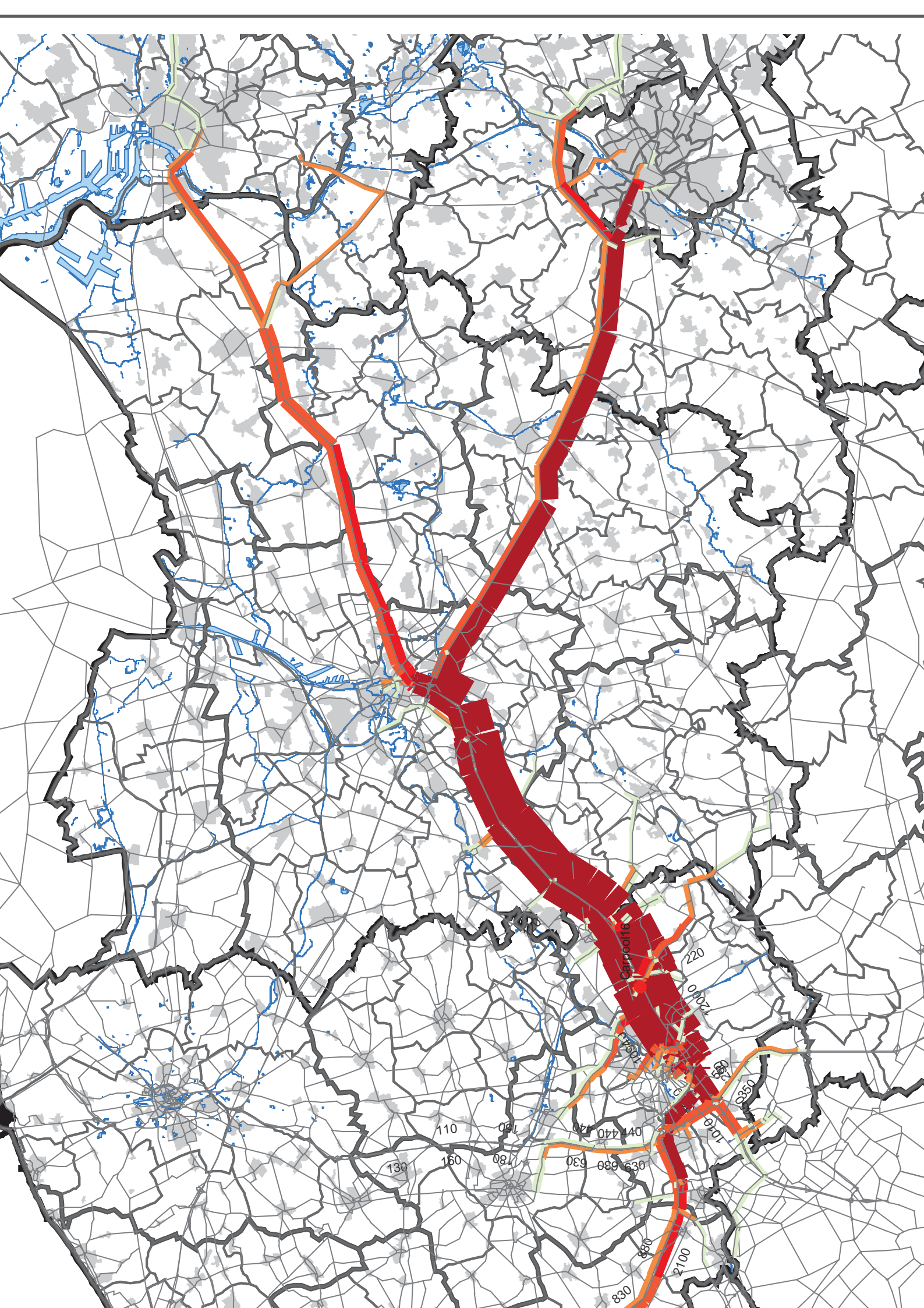


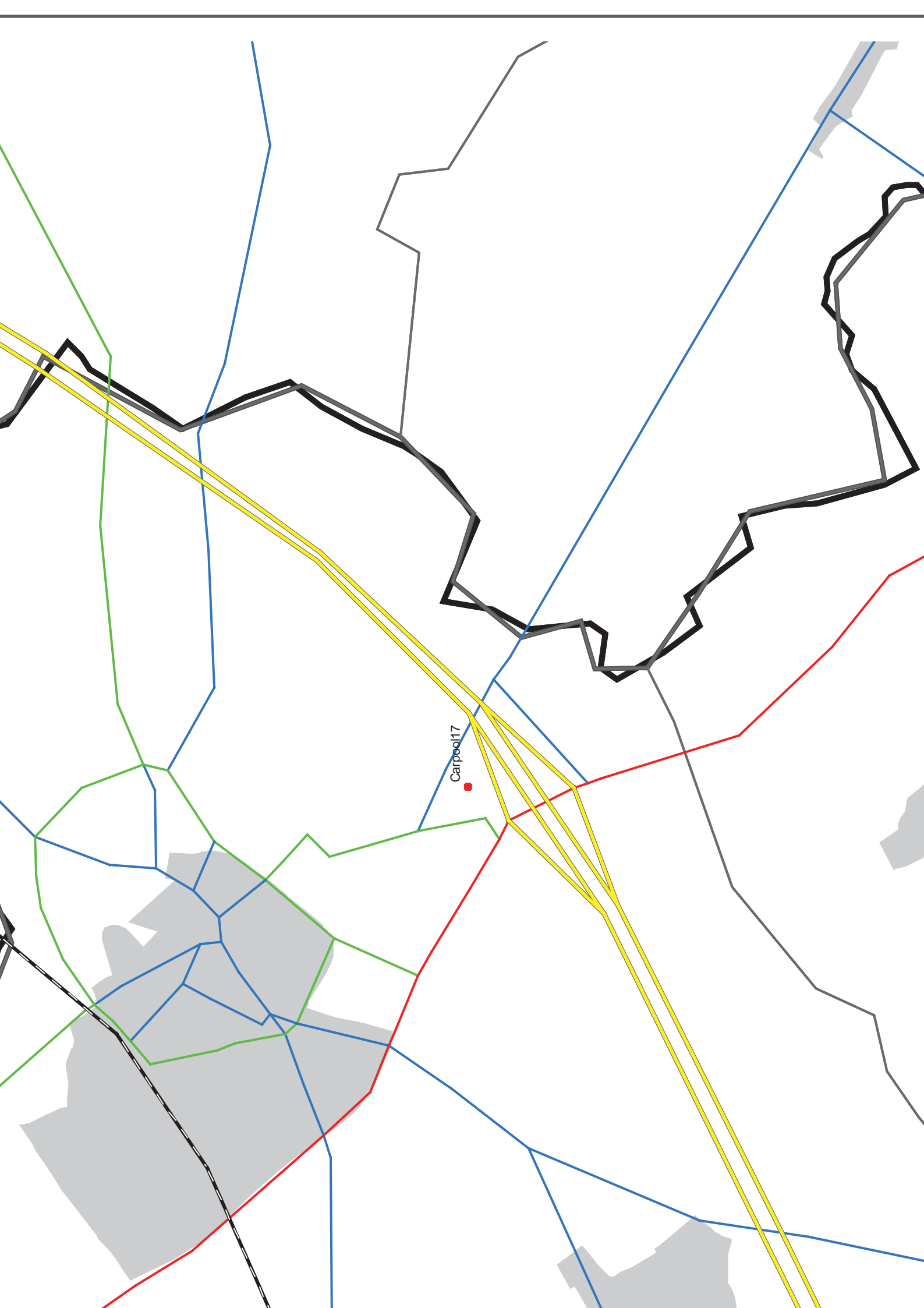




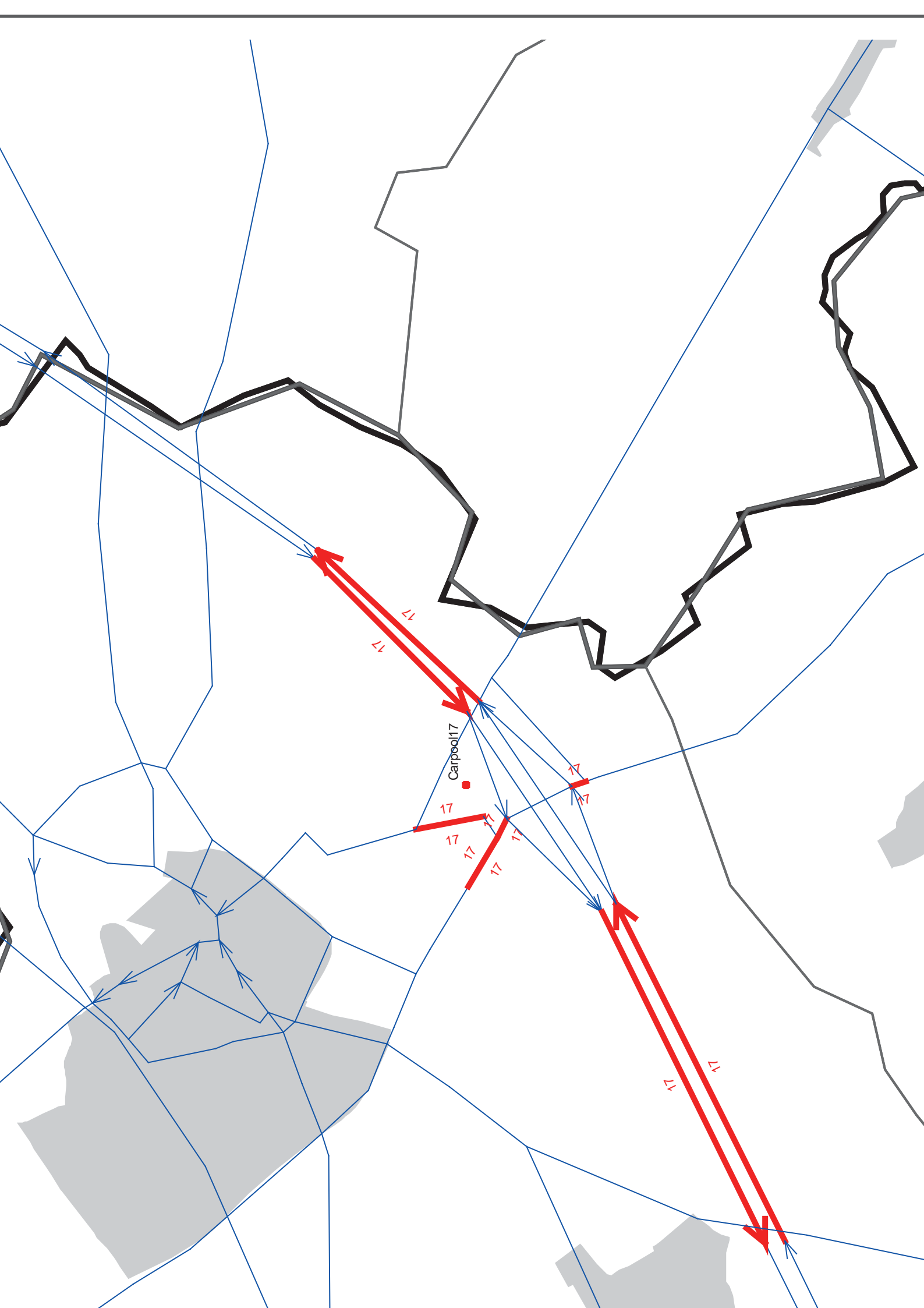
Carpool16

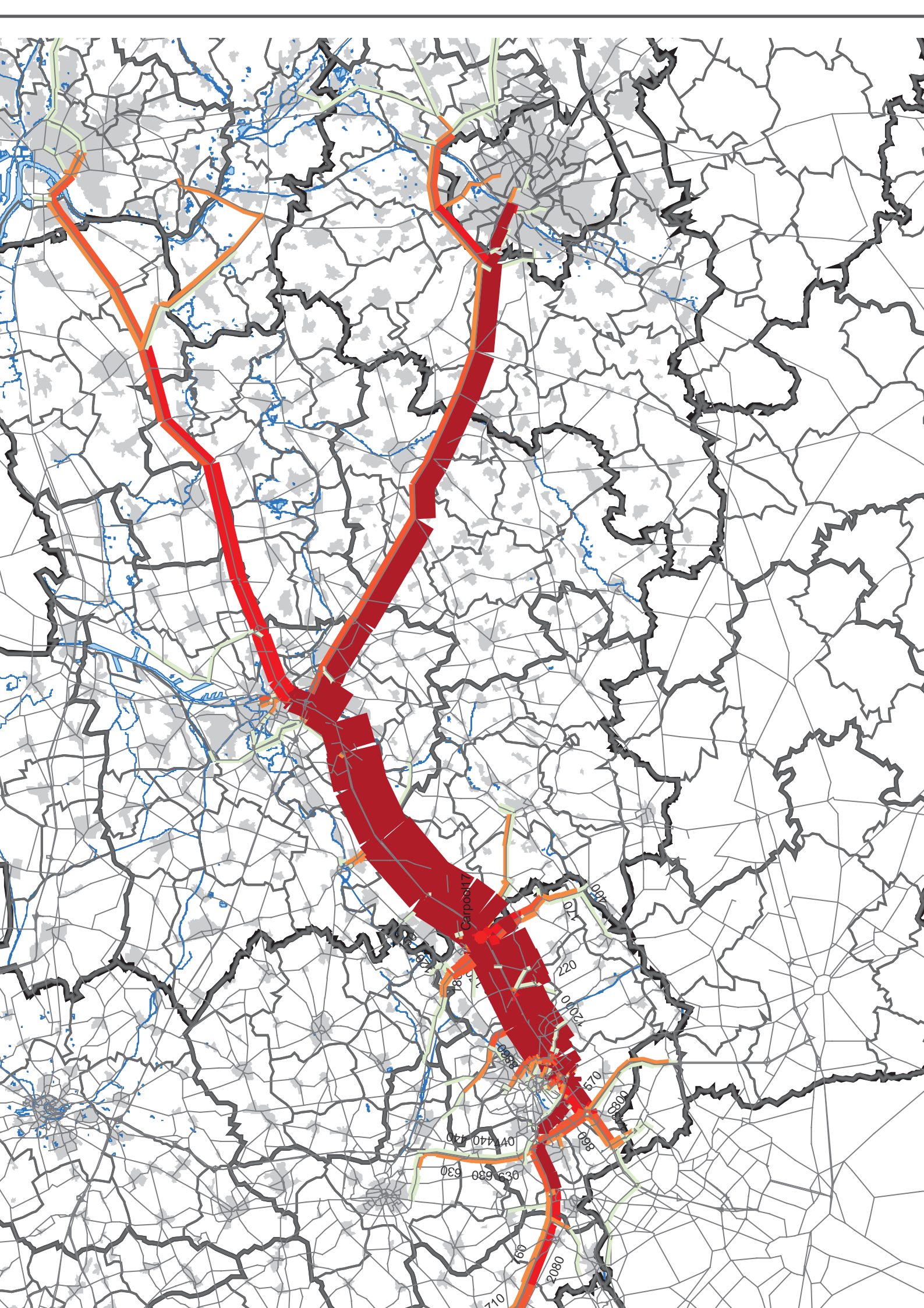


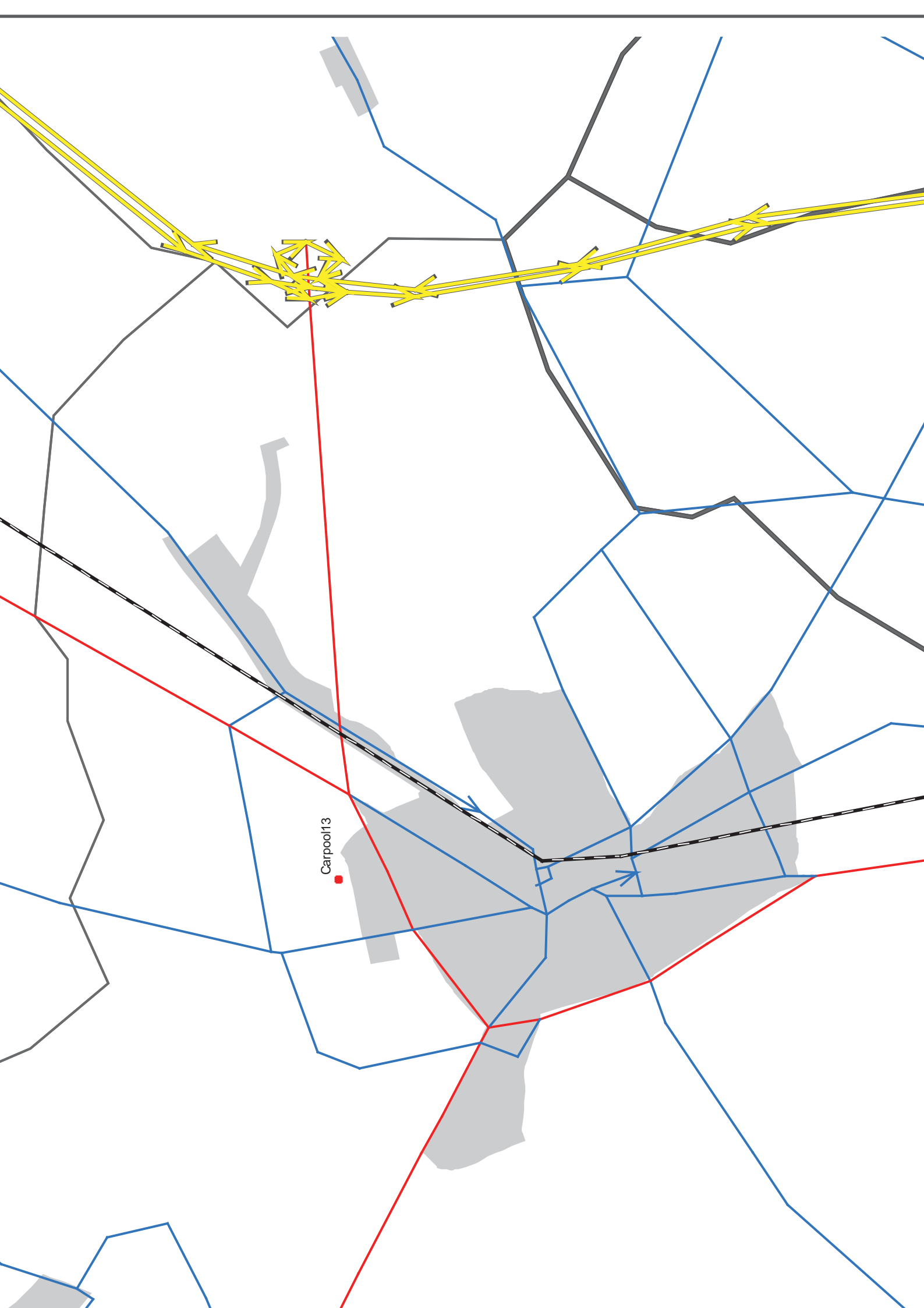




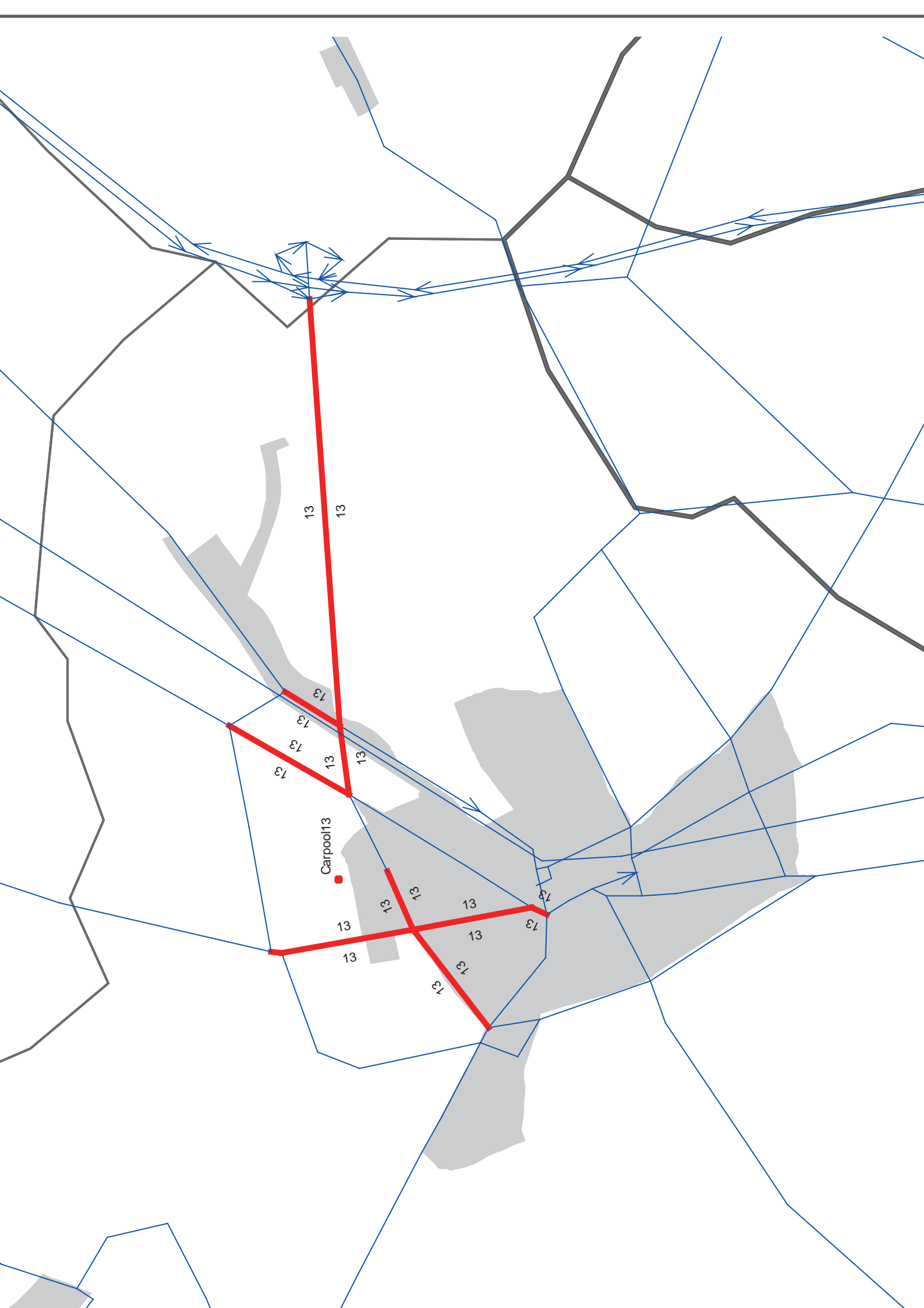
Carpool17

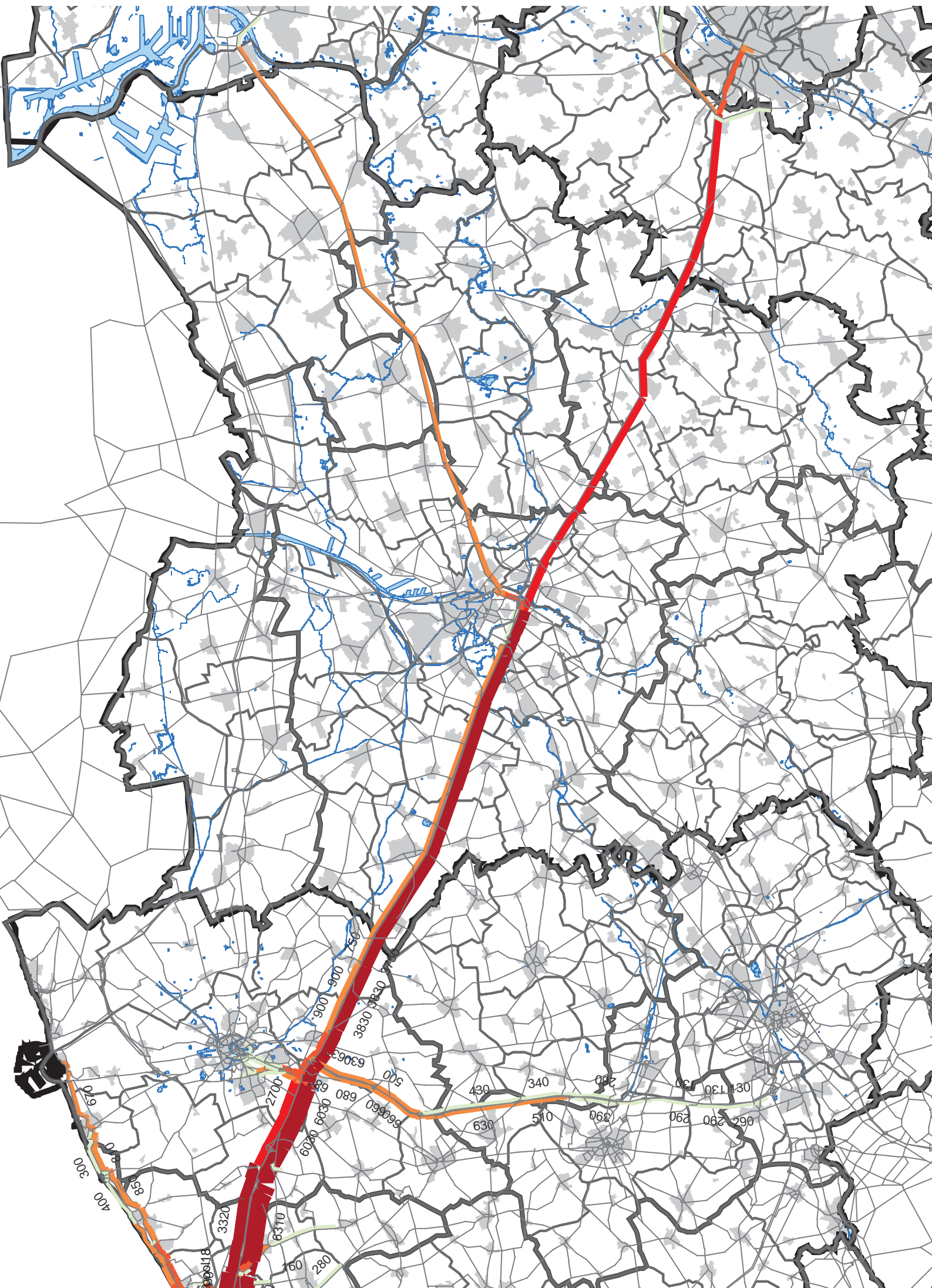


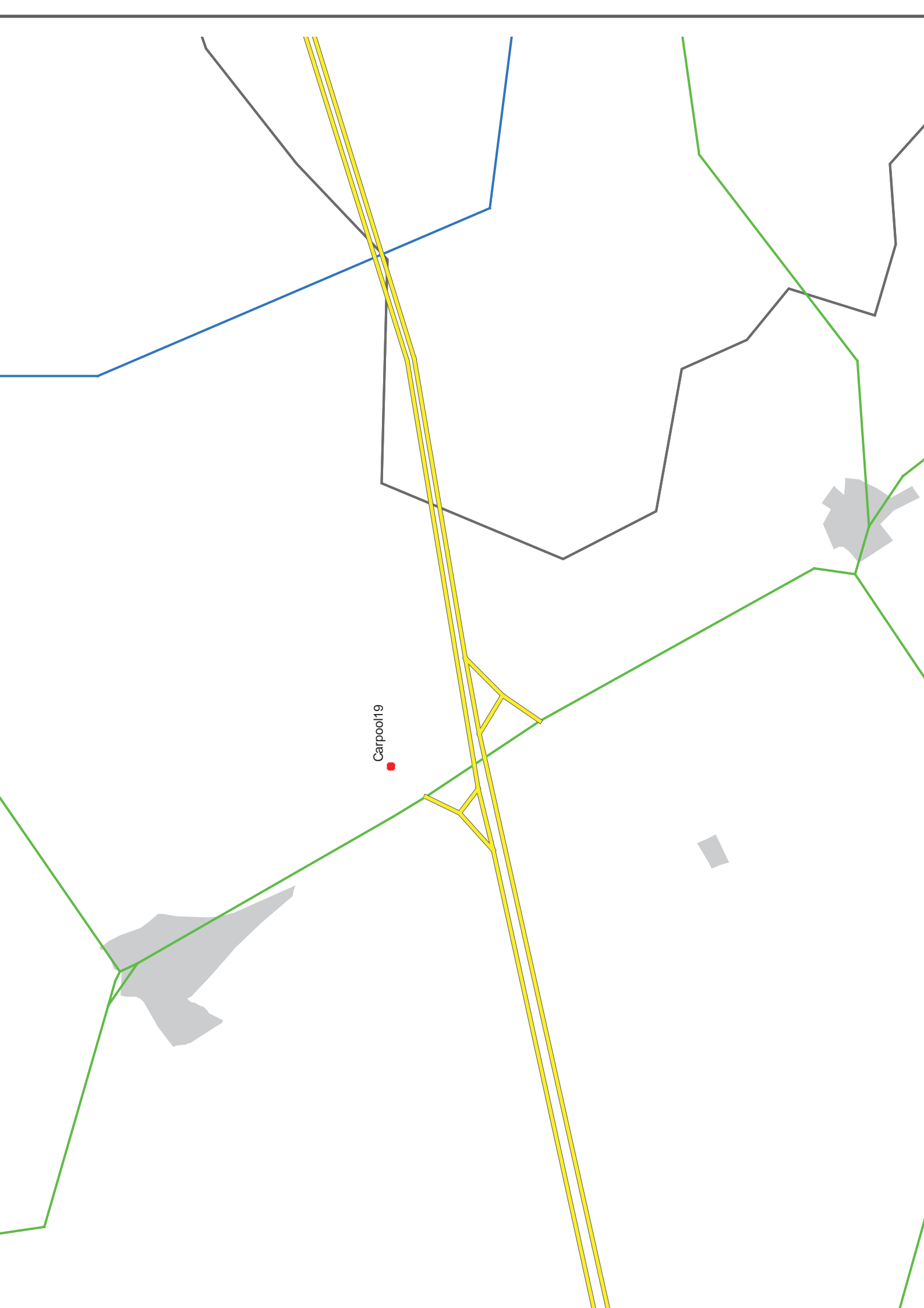




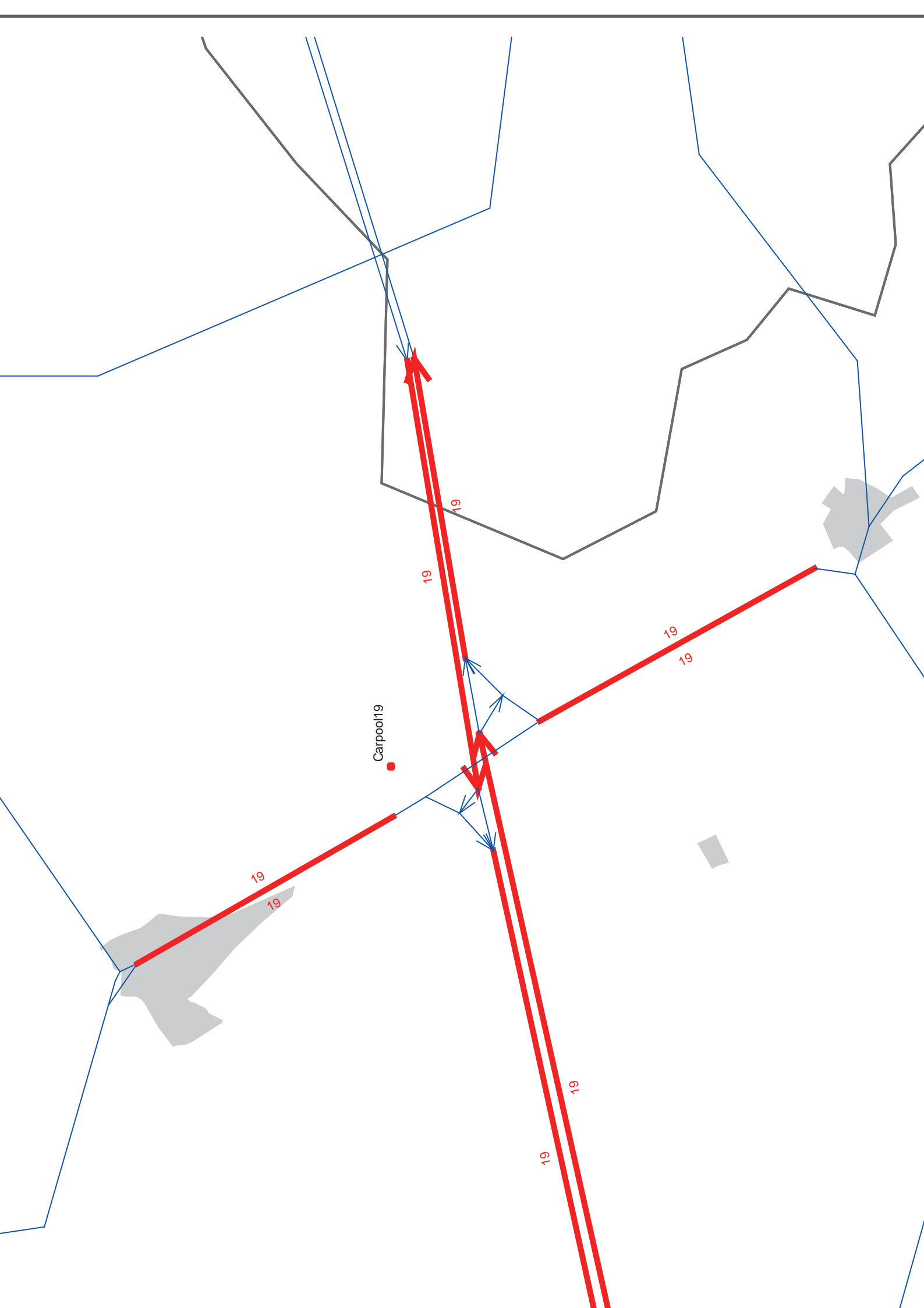
Carpool13

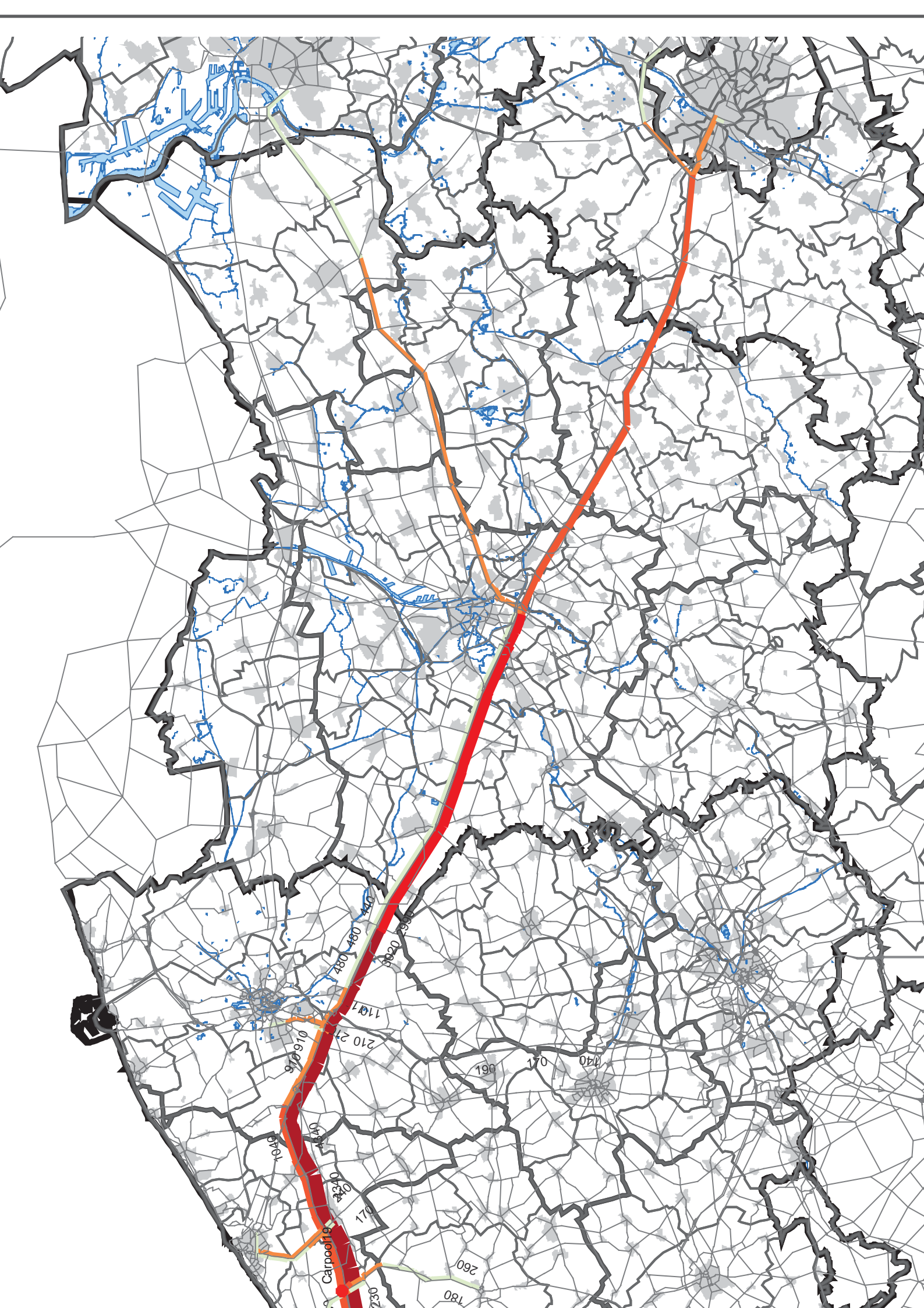


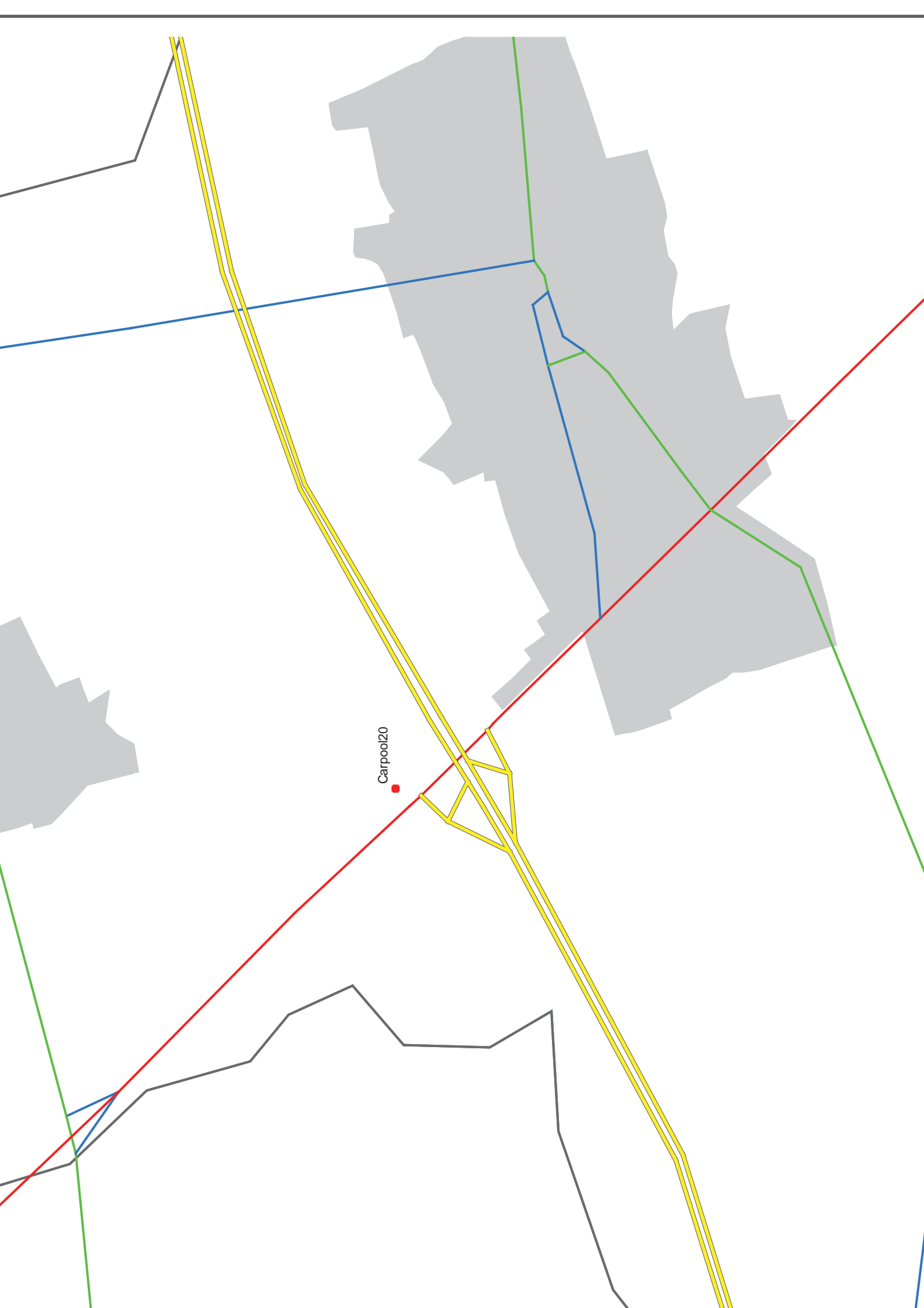


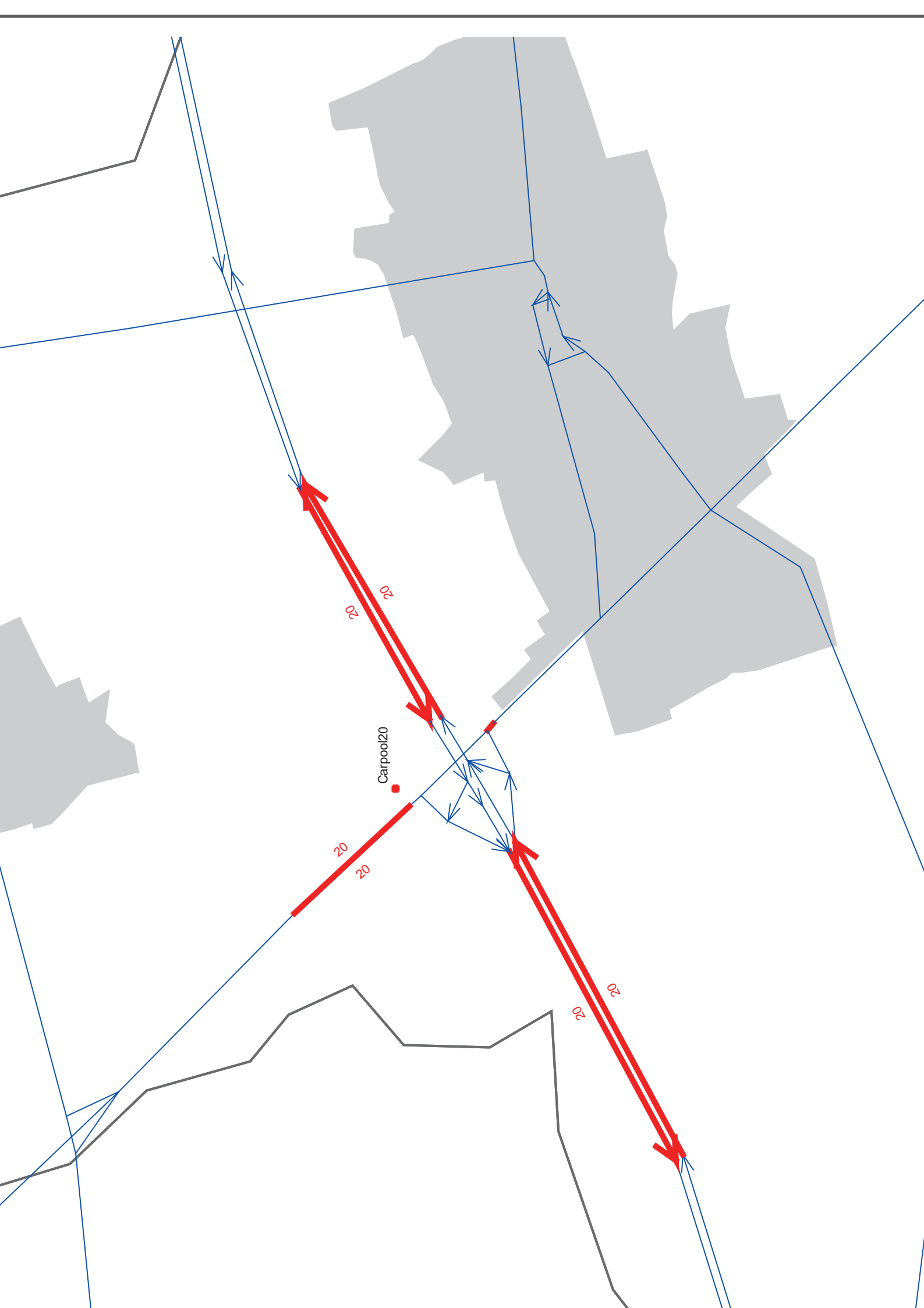


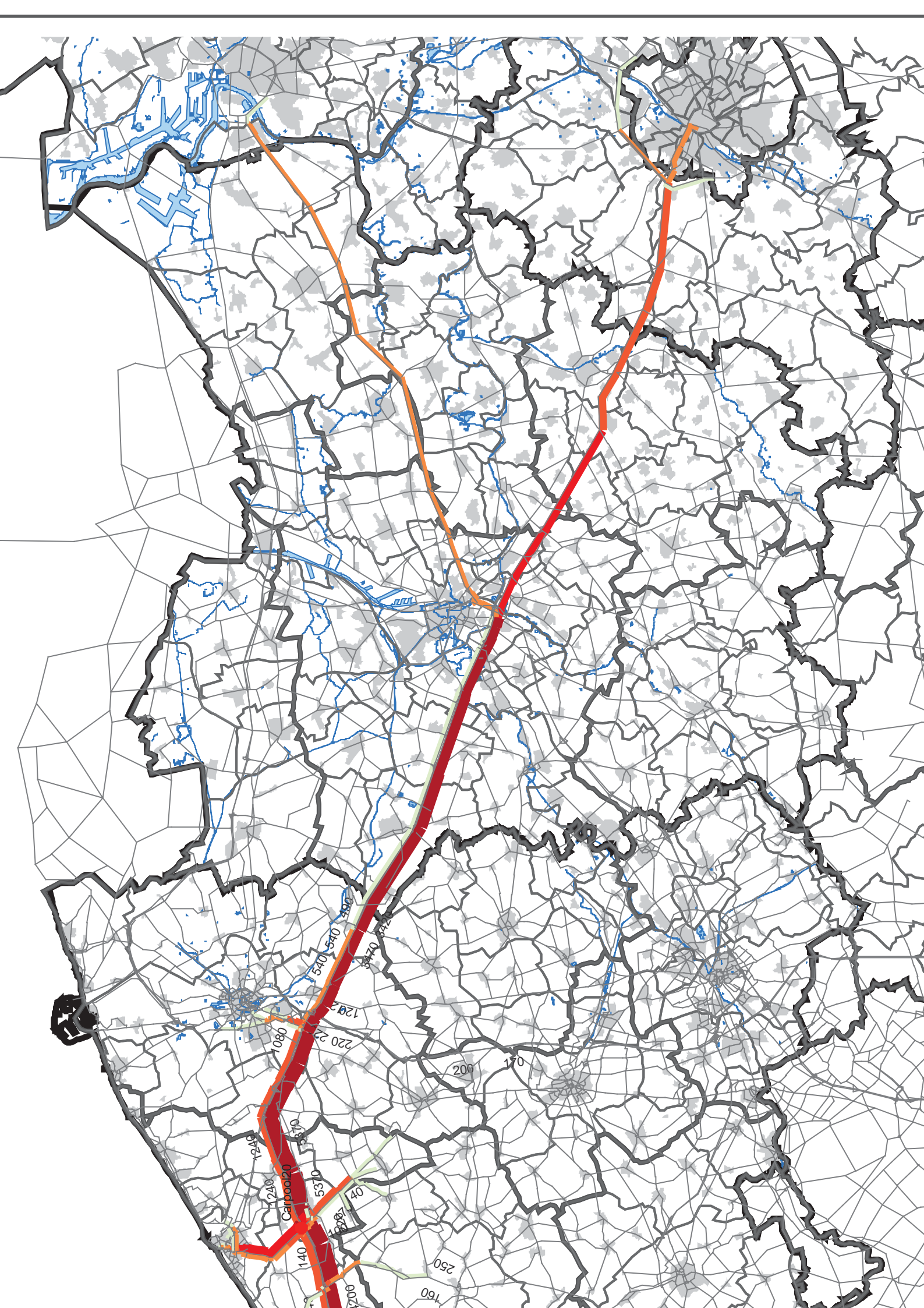
Carpool19

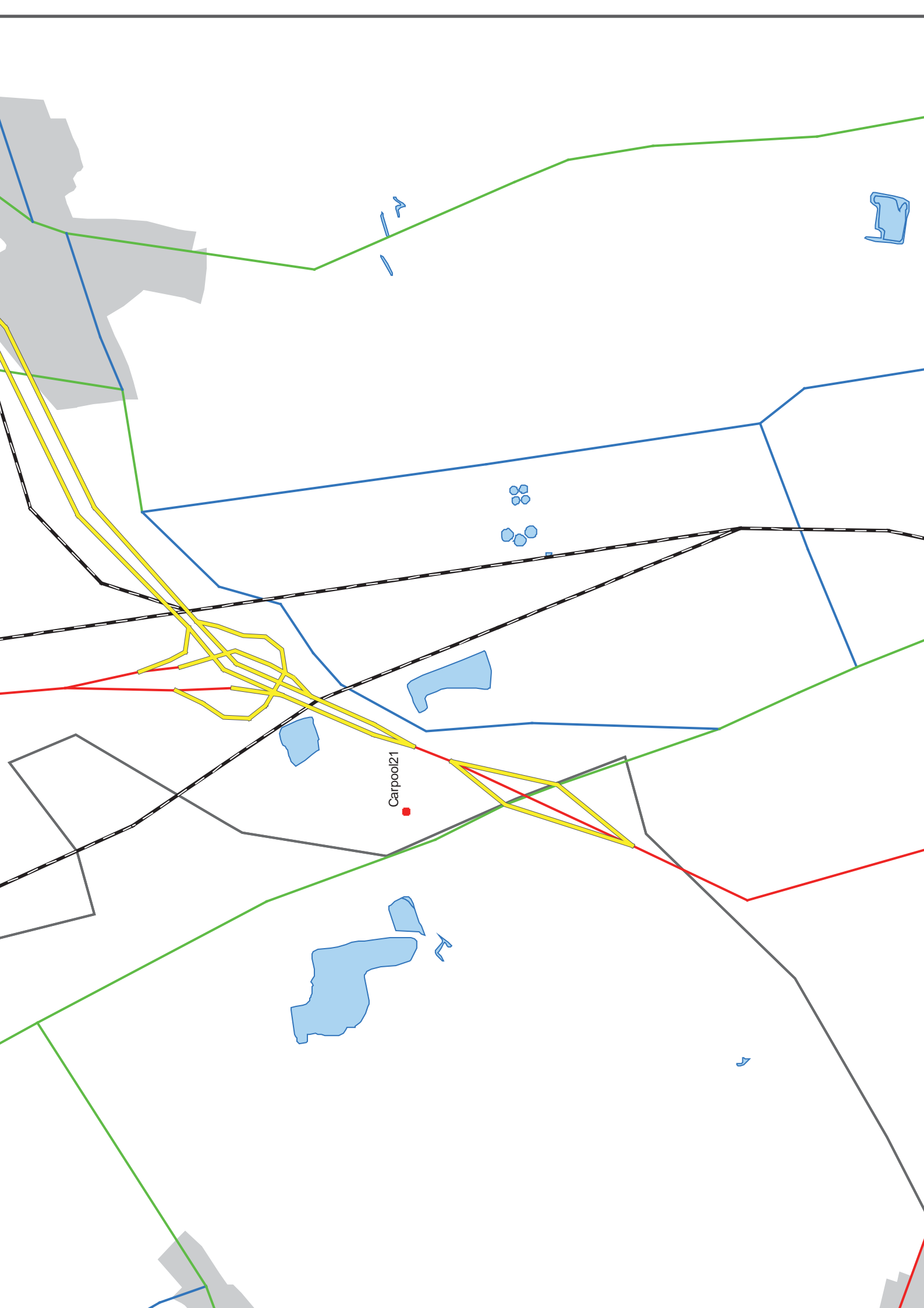




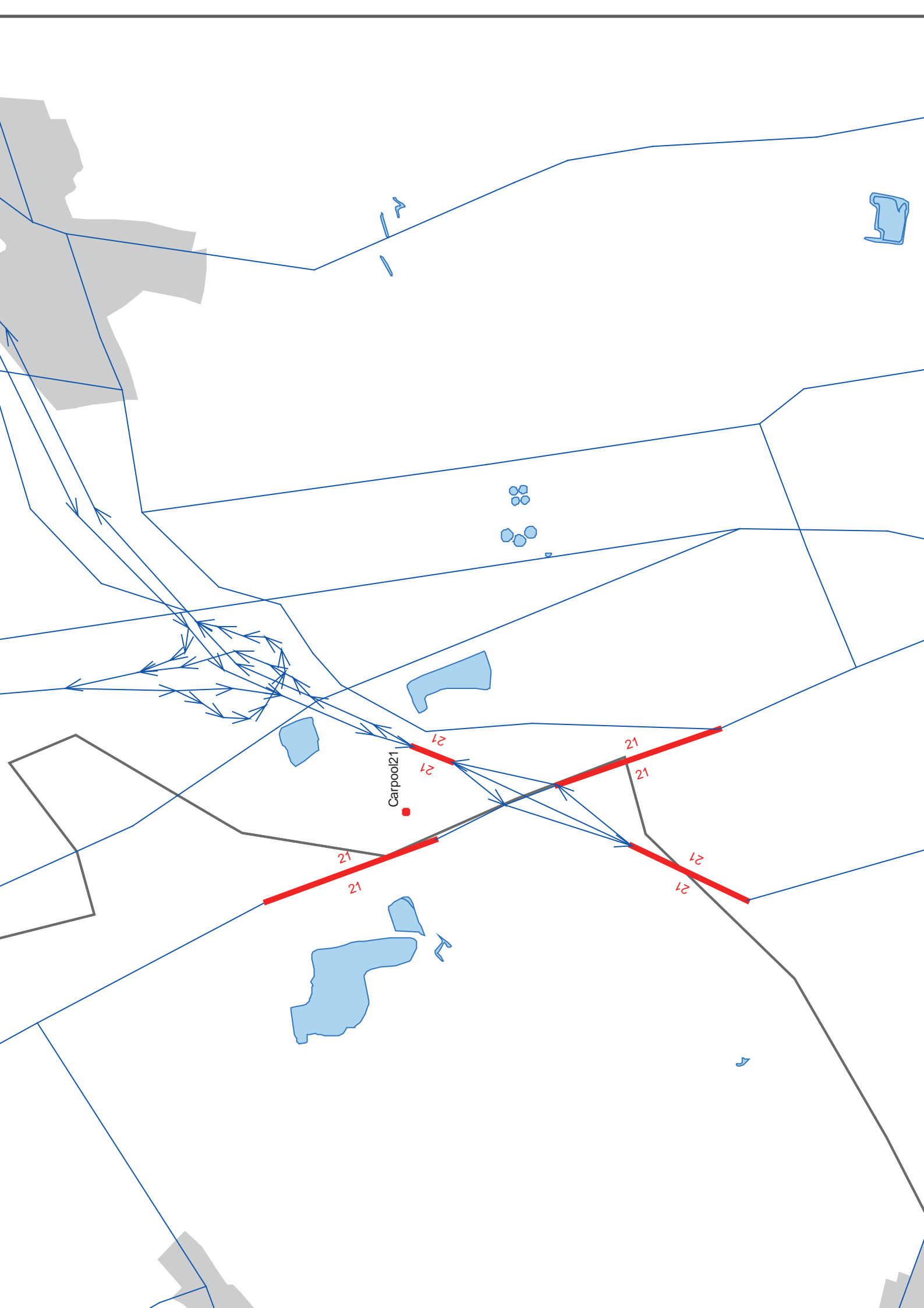








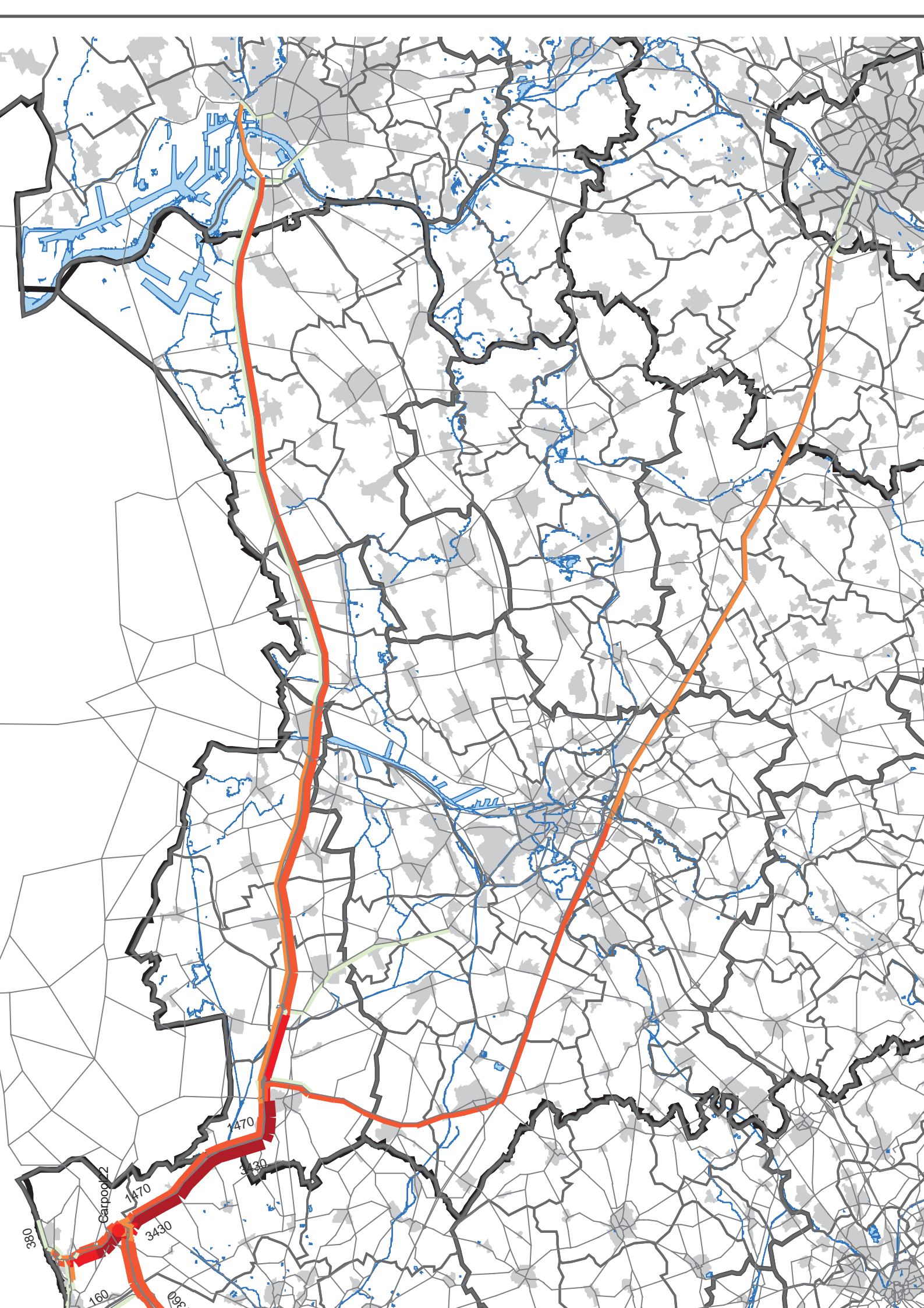
Carpool121



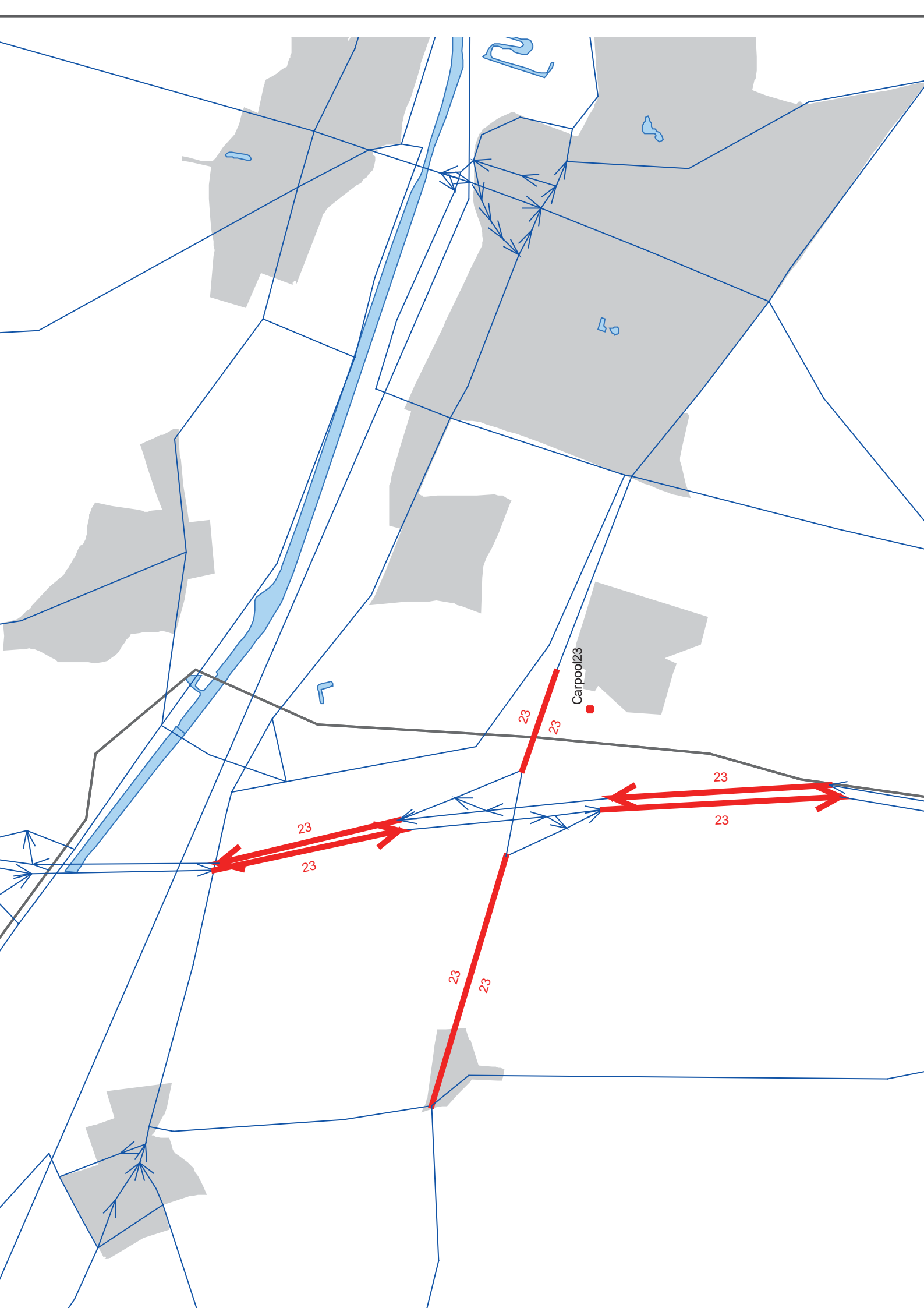


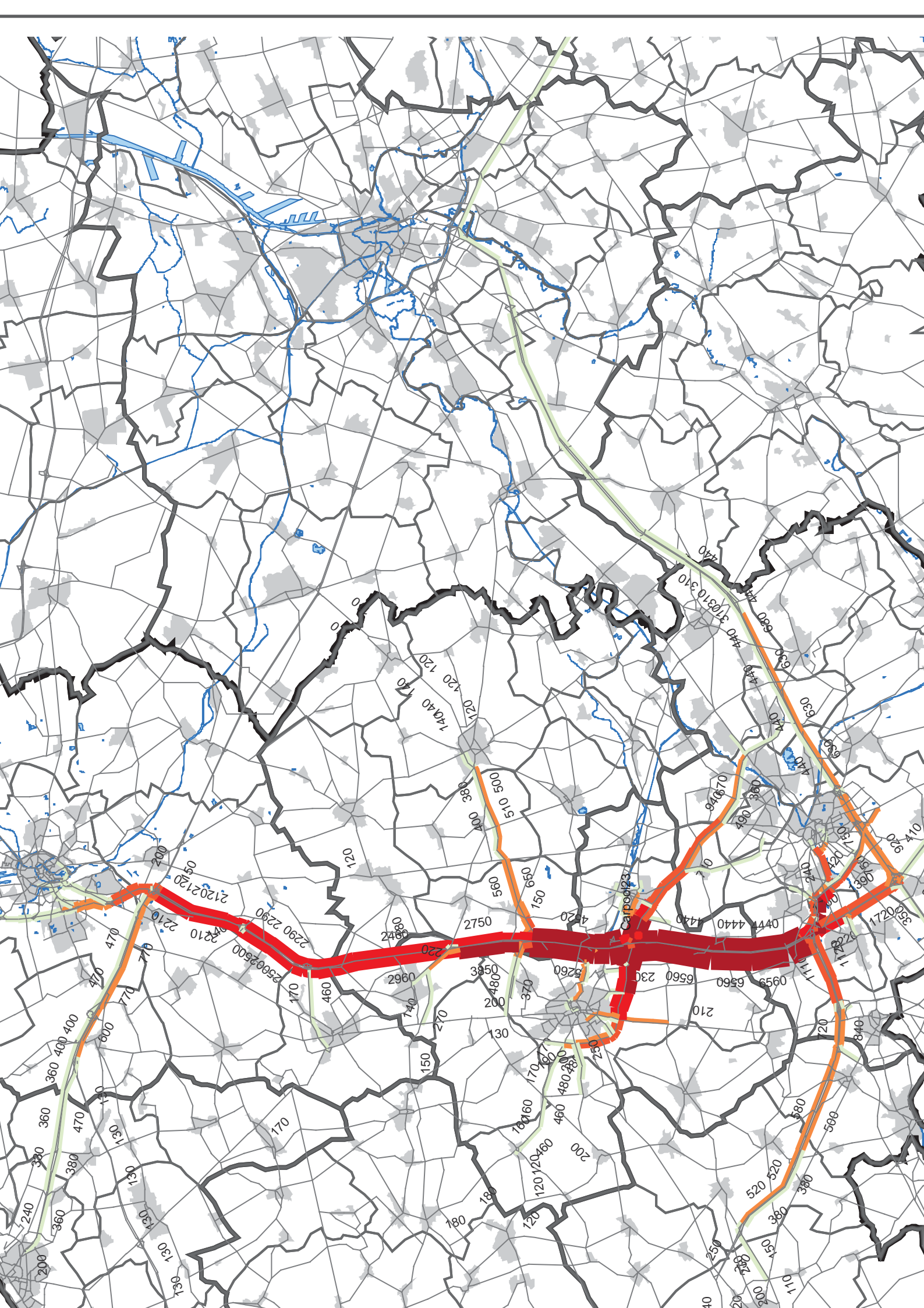
Carpool122

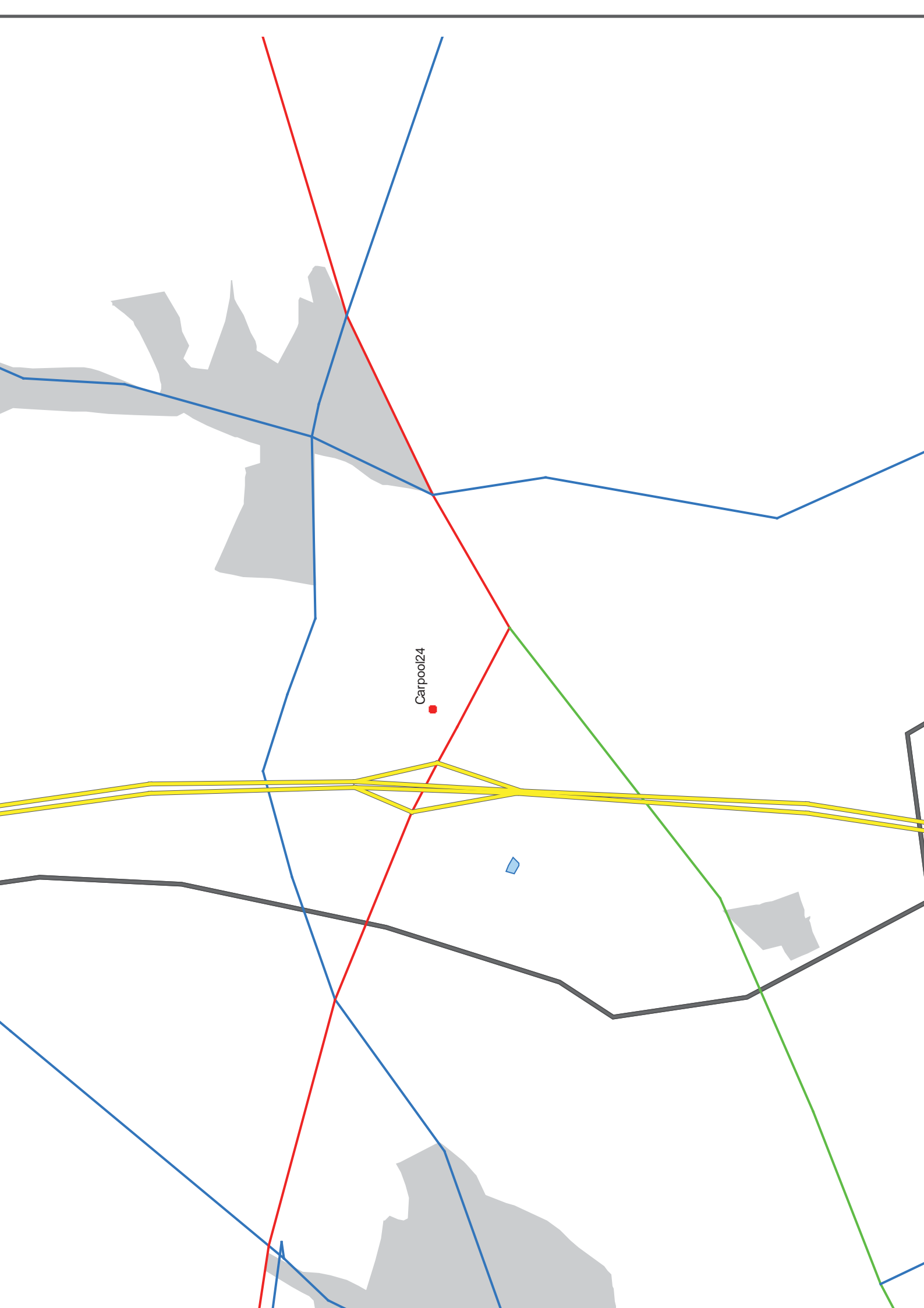




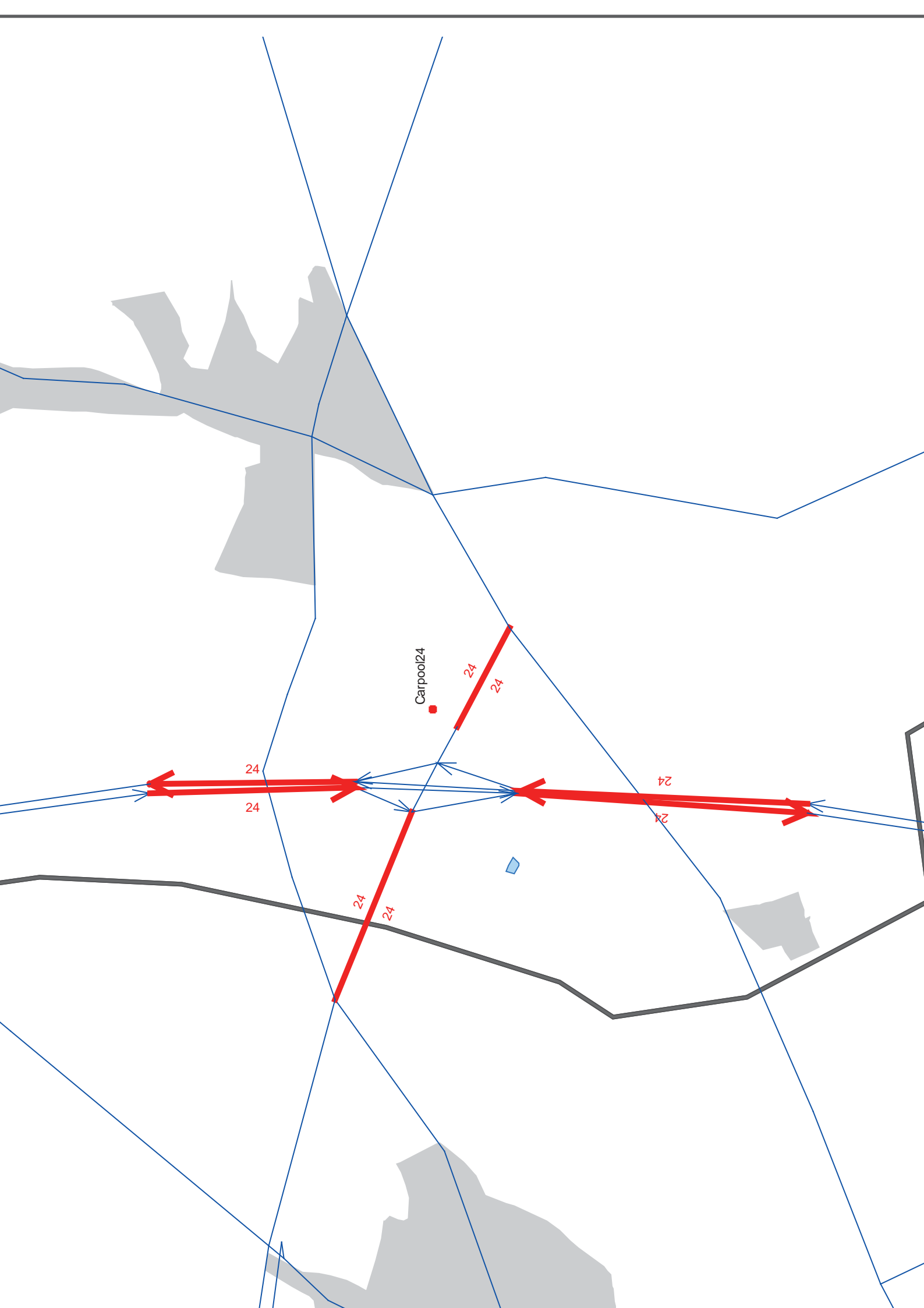


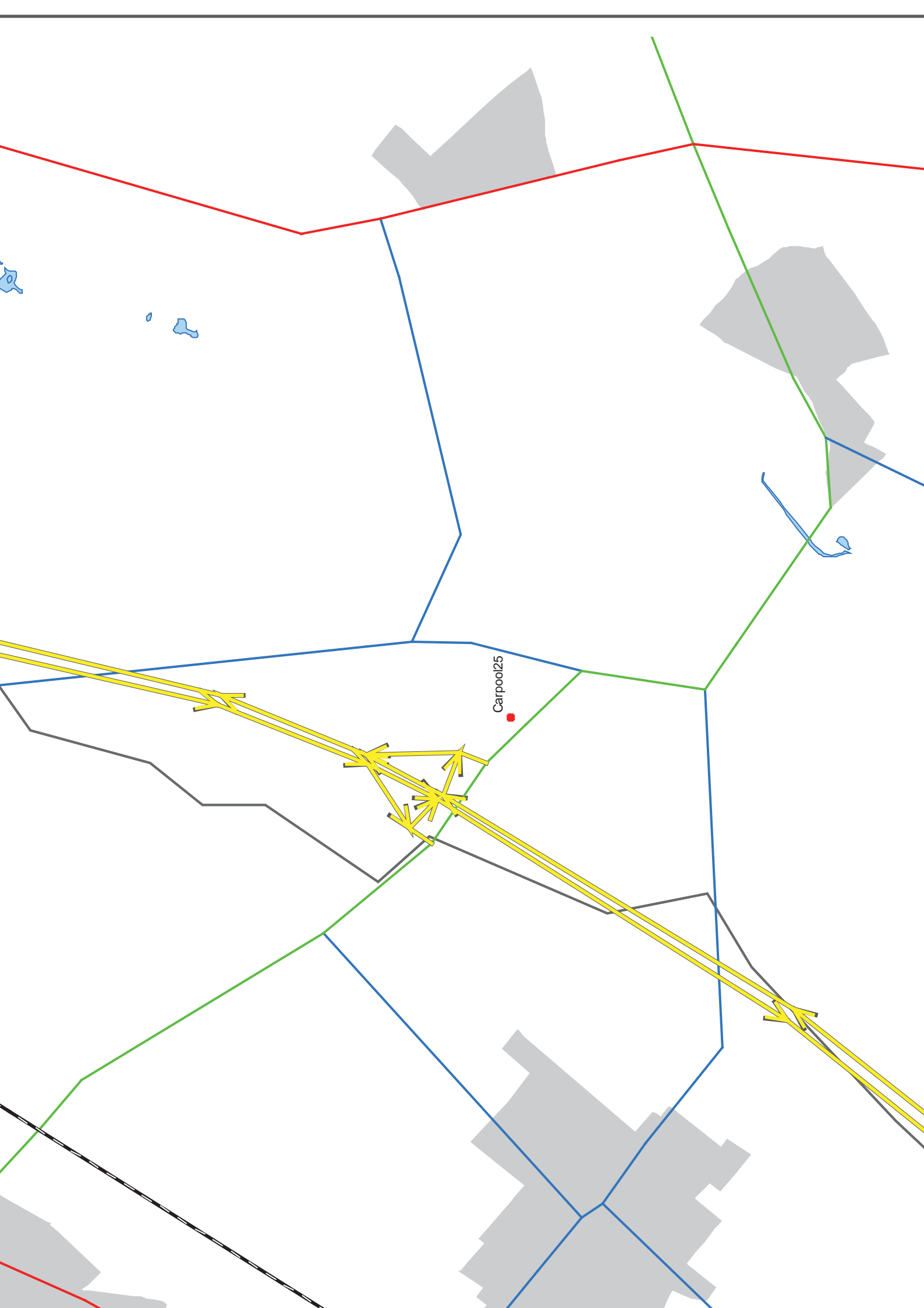


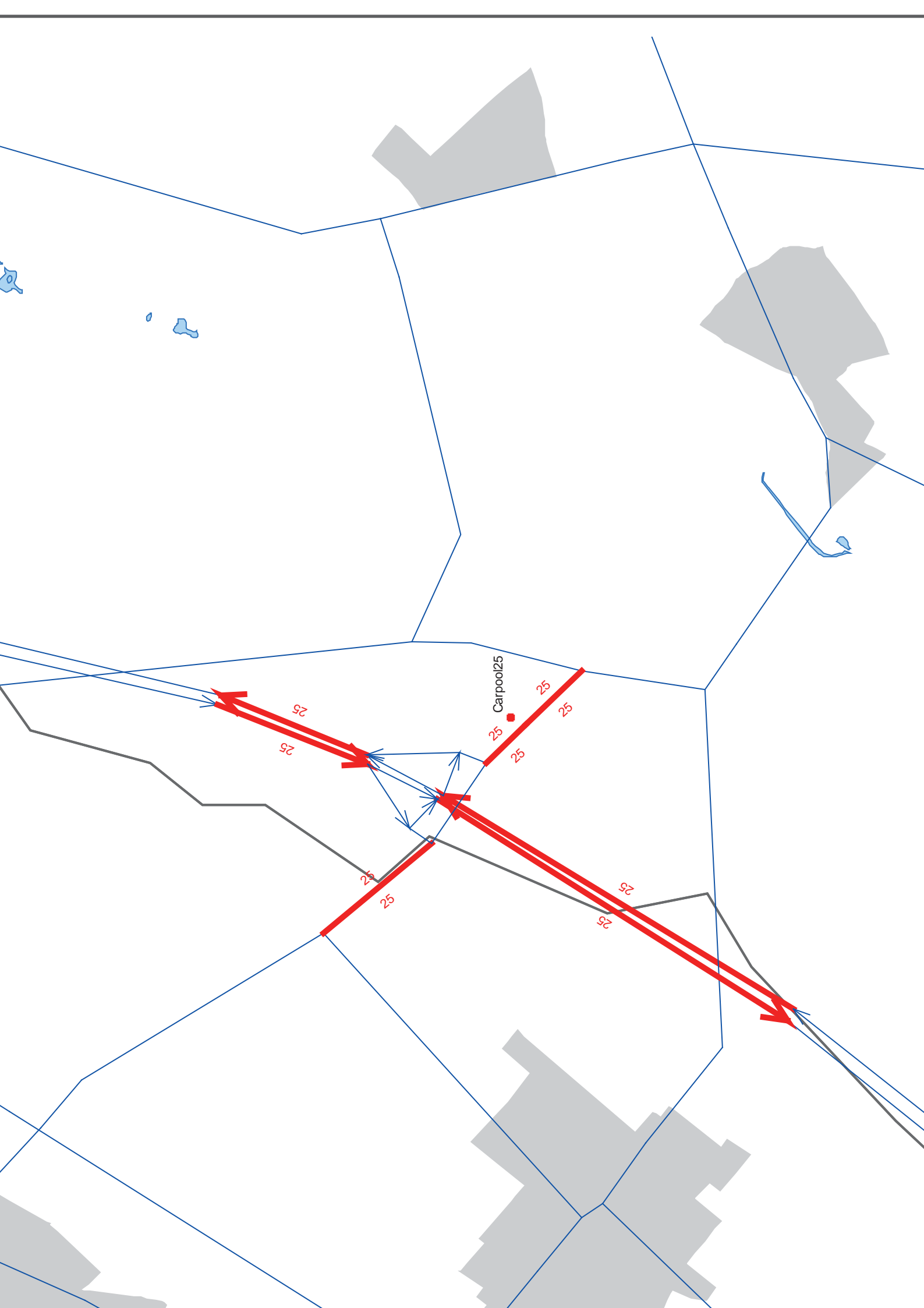


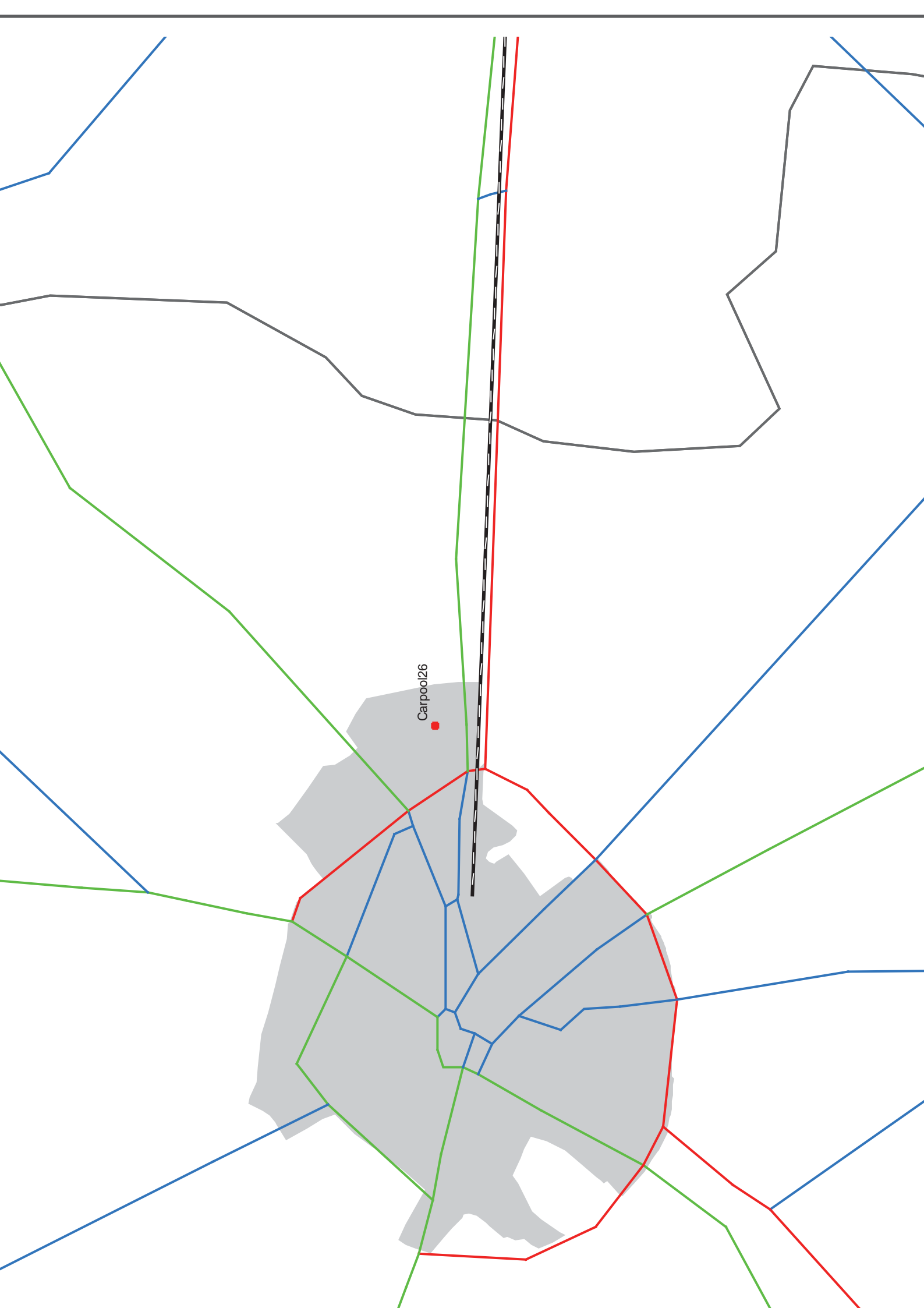


Carpool24

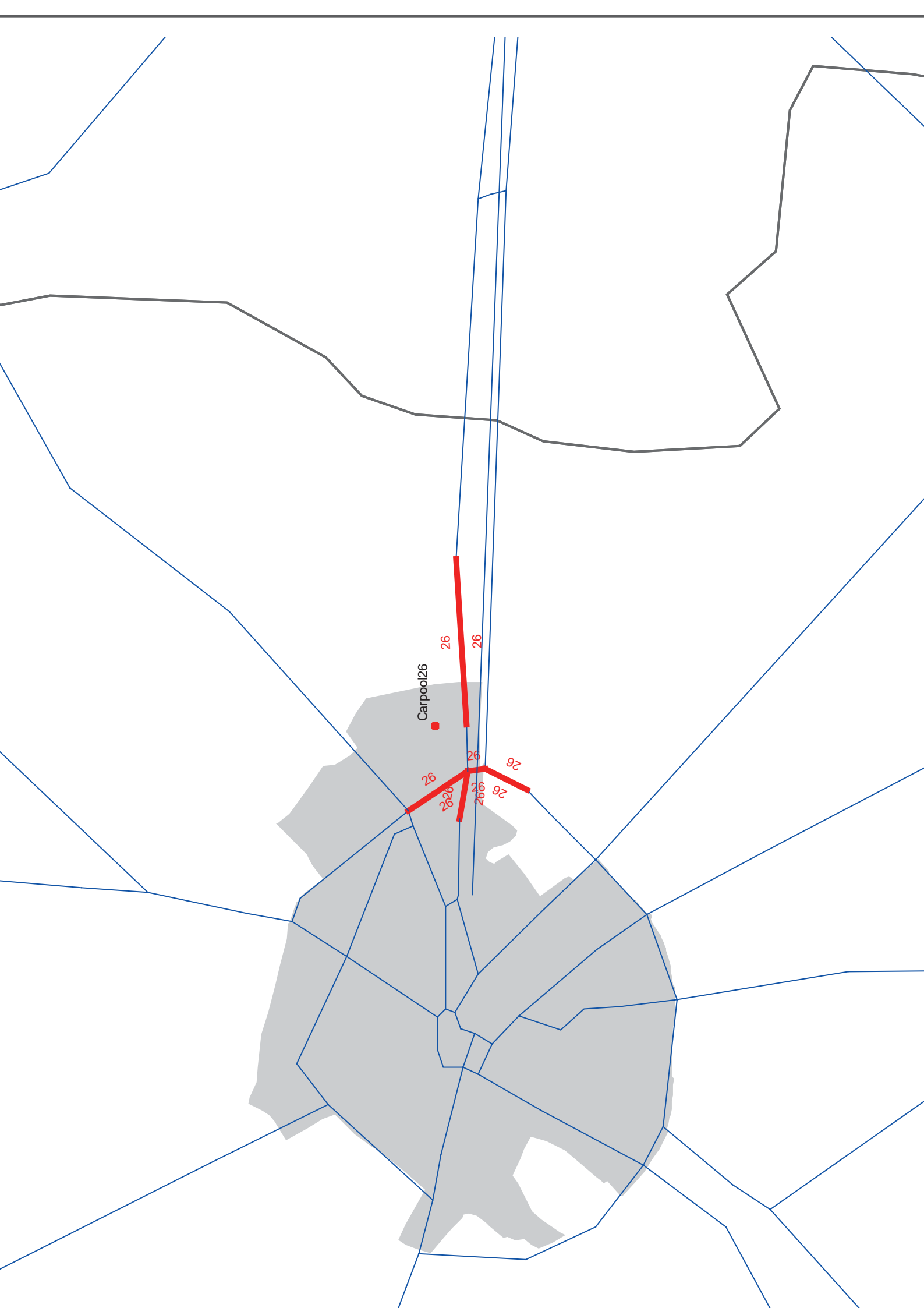




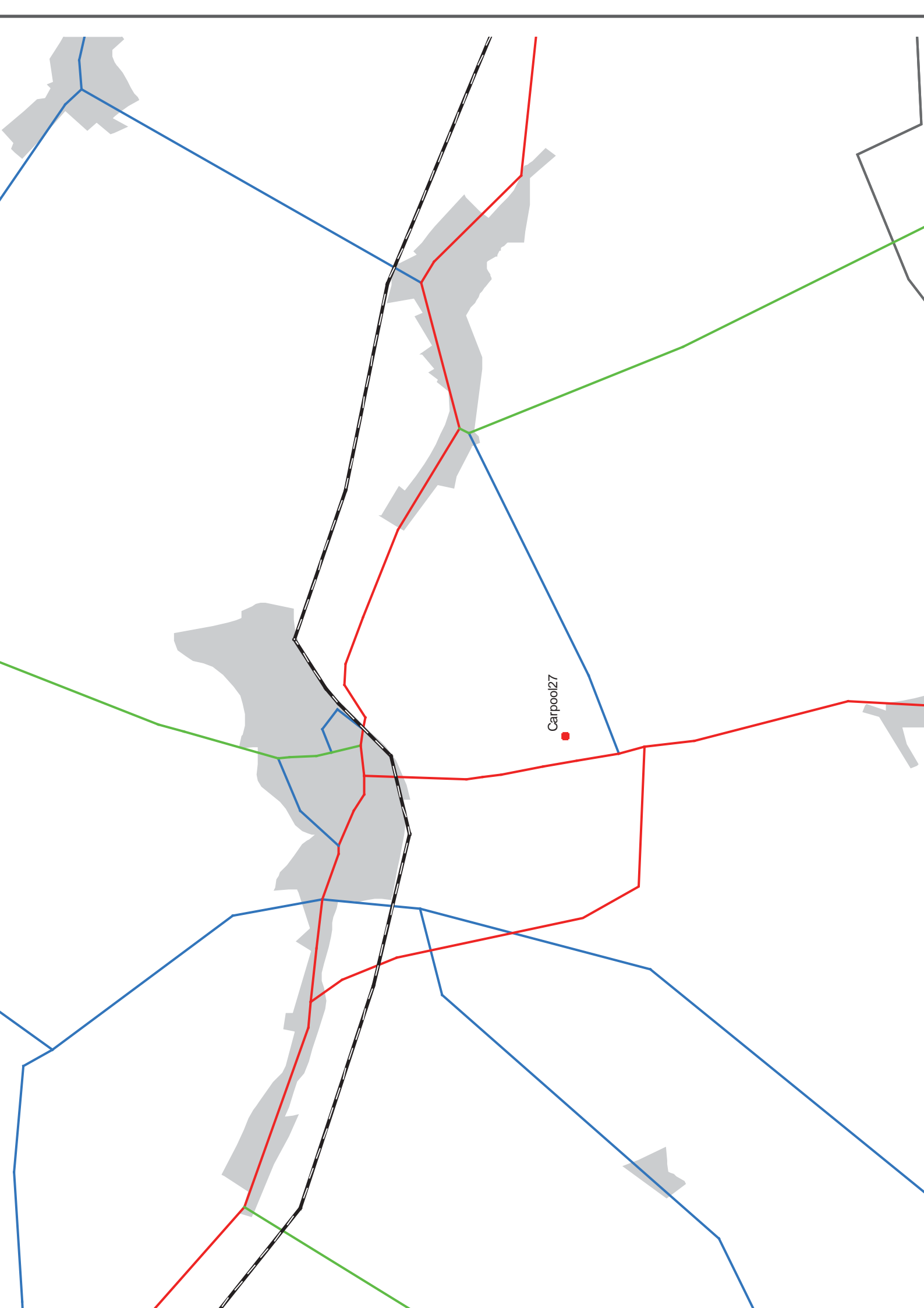




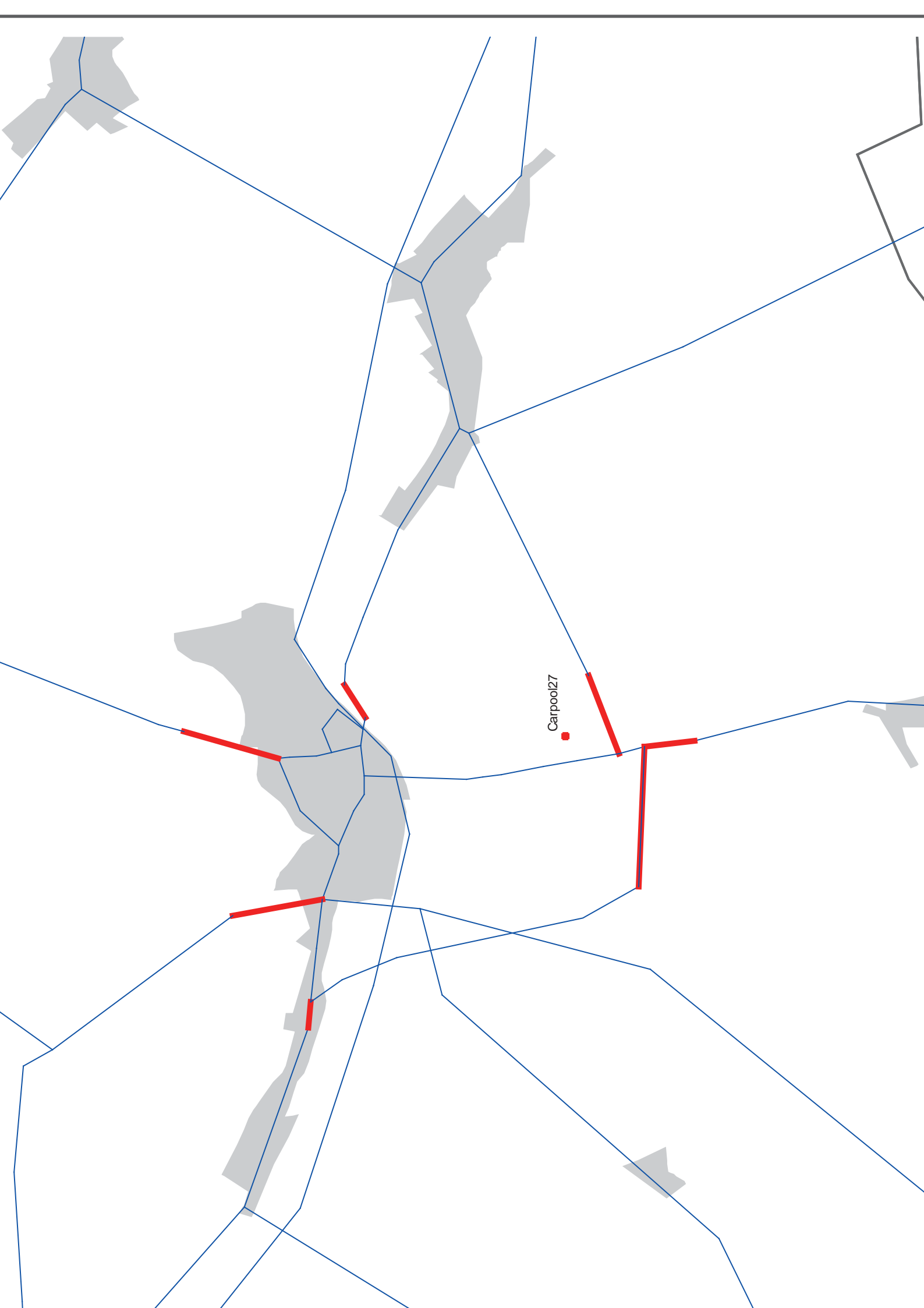
Carpool26







Carpool127

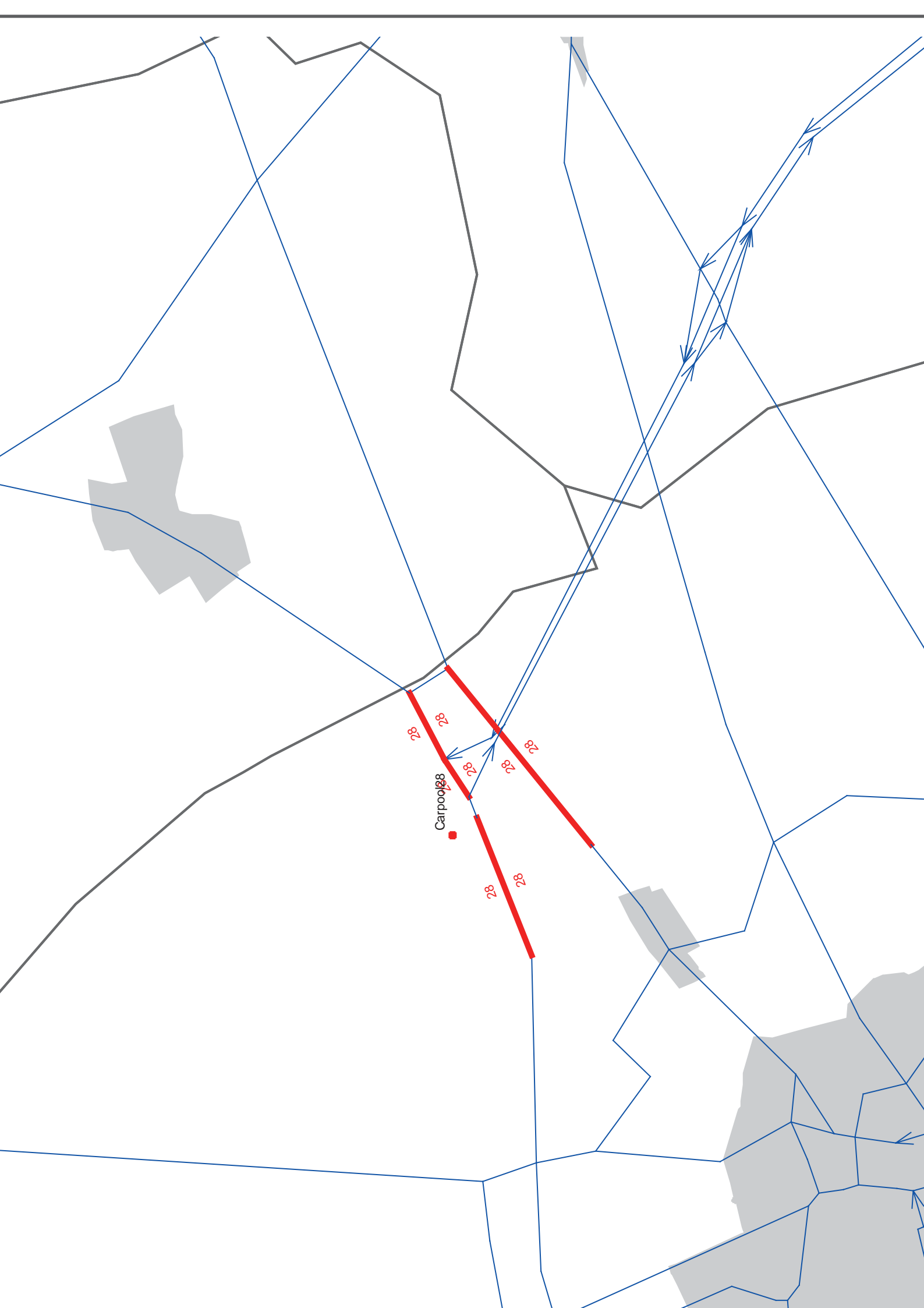


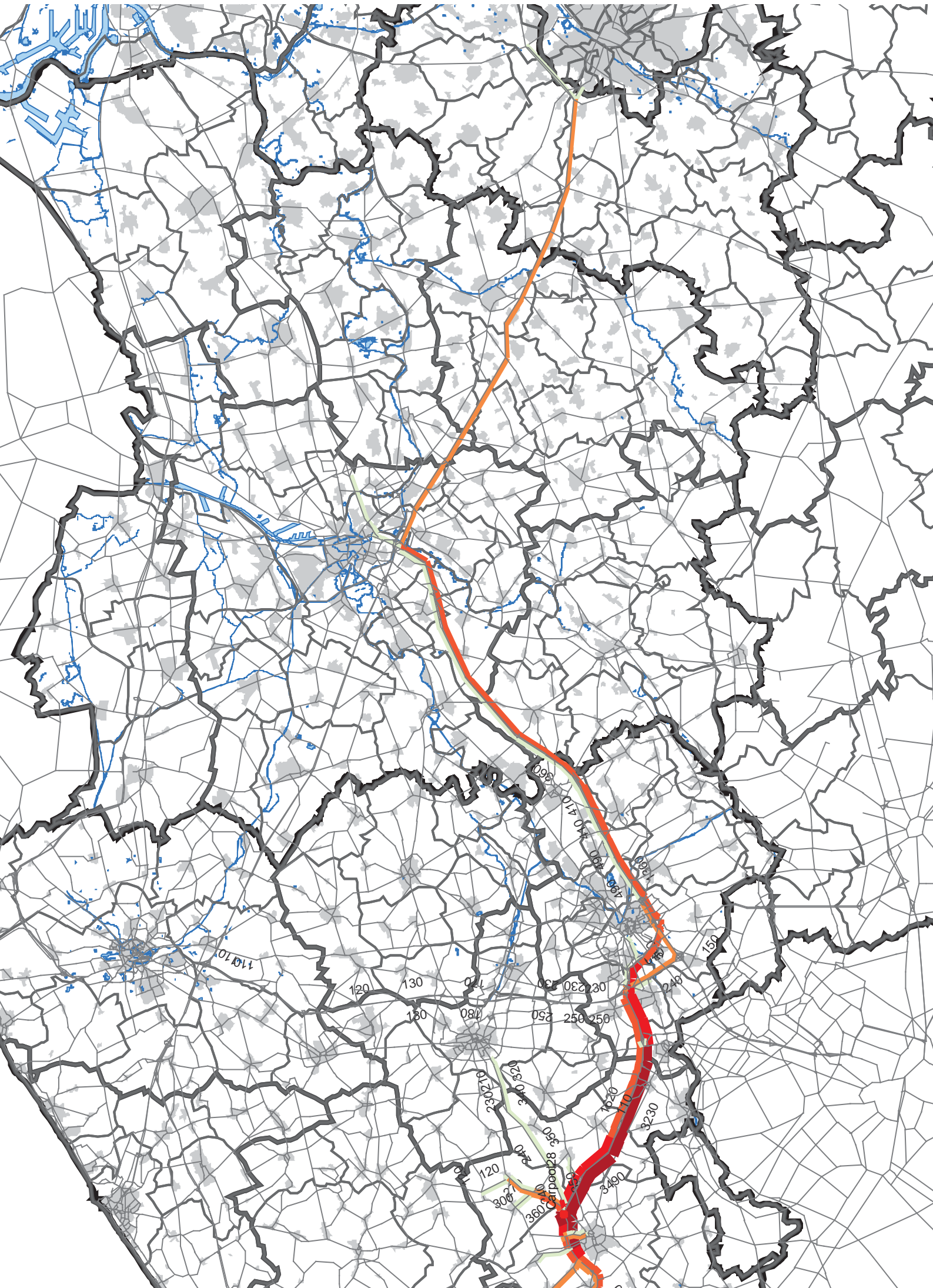
Carpool127

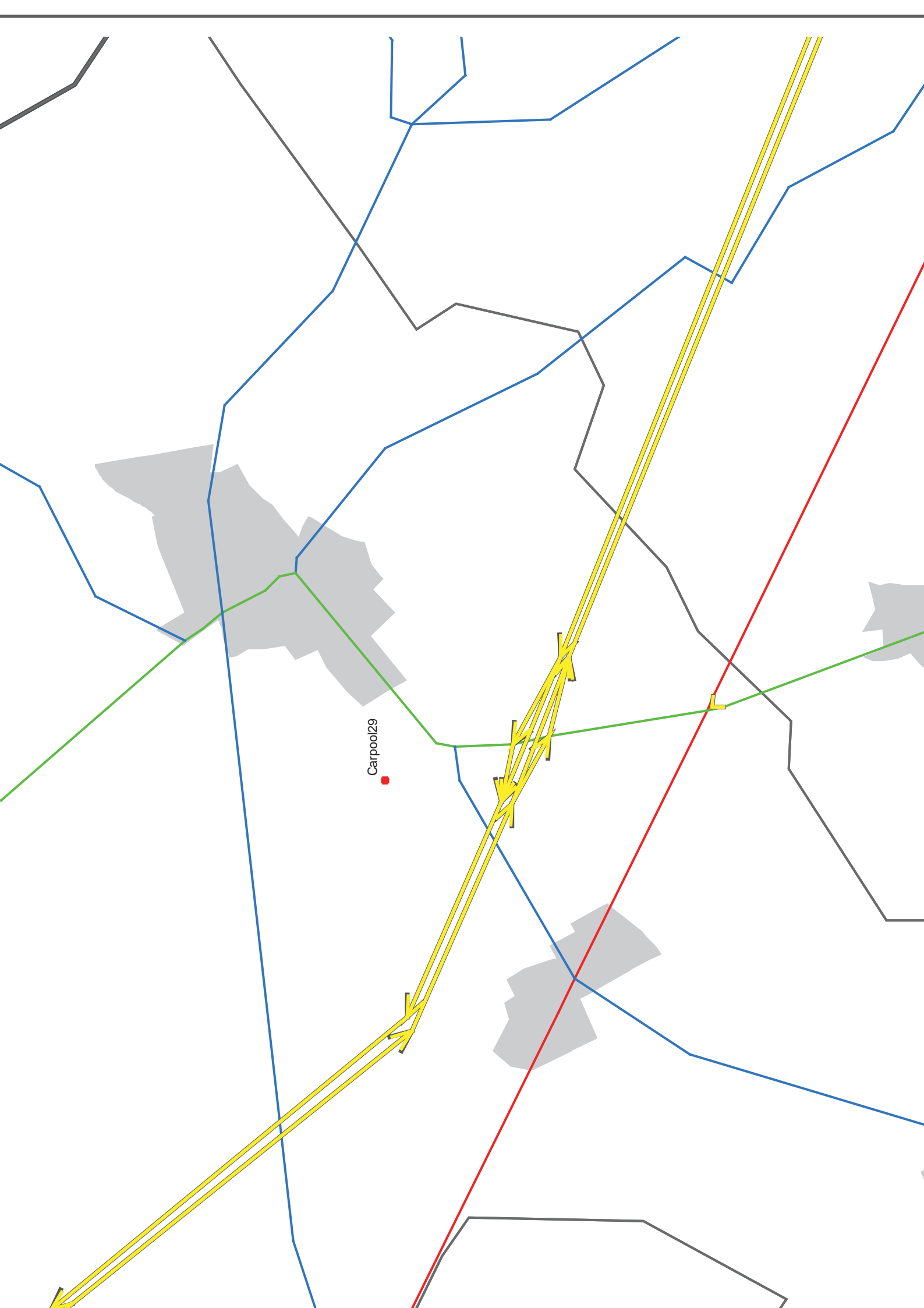




Carpool28

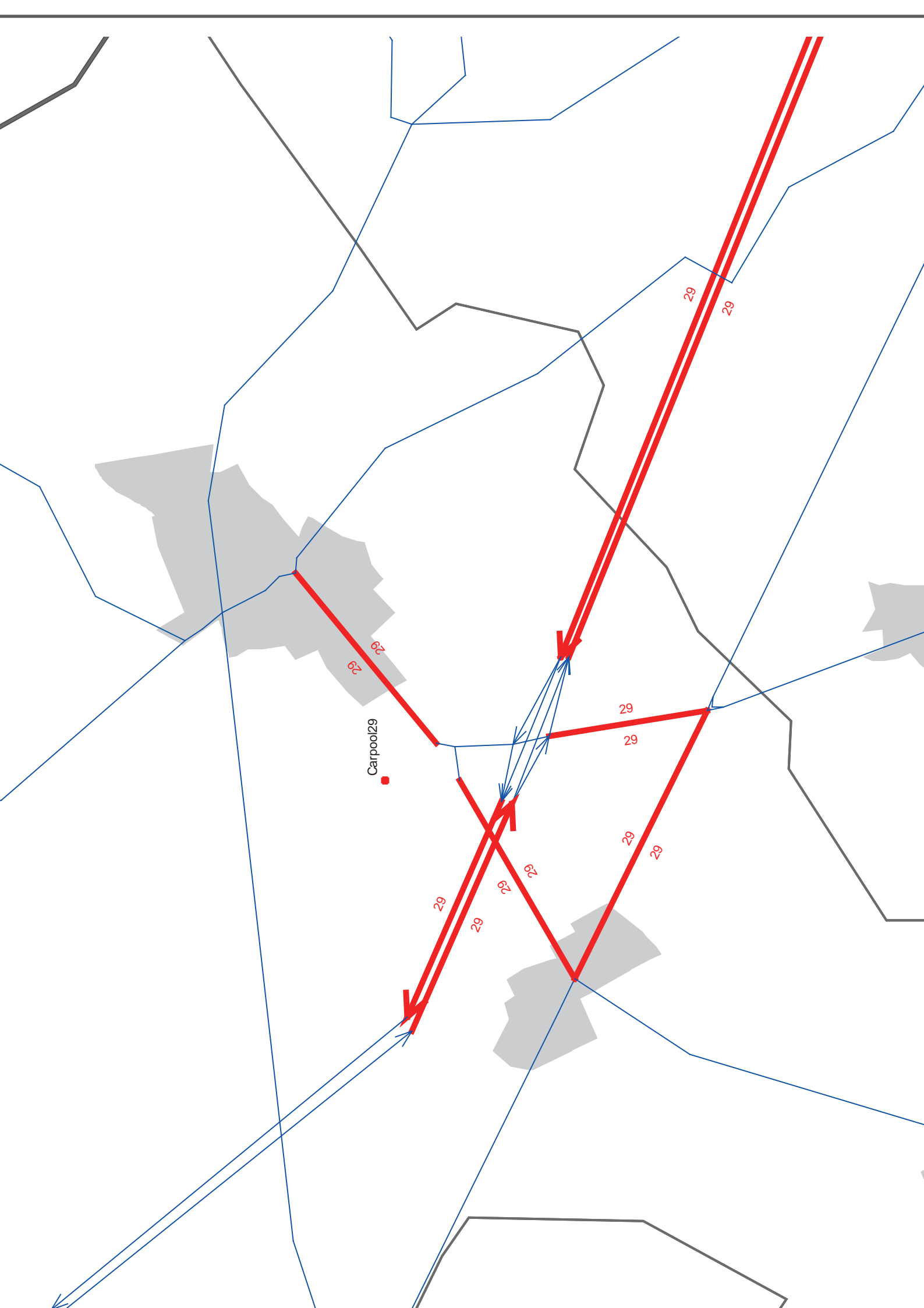






Carpool29





Carpool29

29

29

29

29

29

29

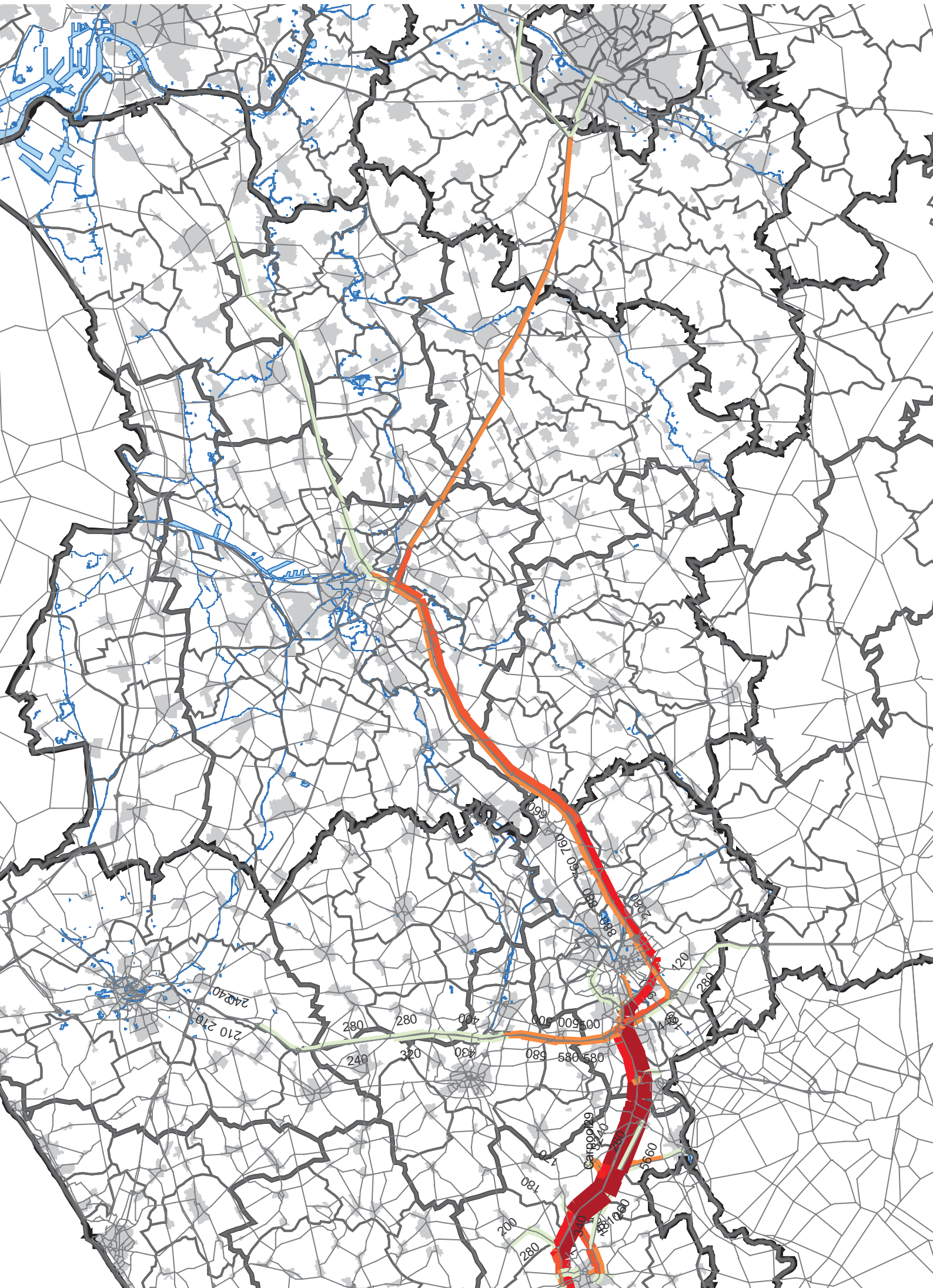
29

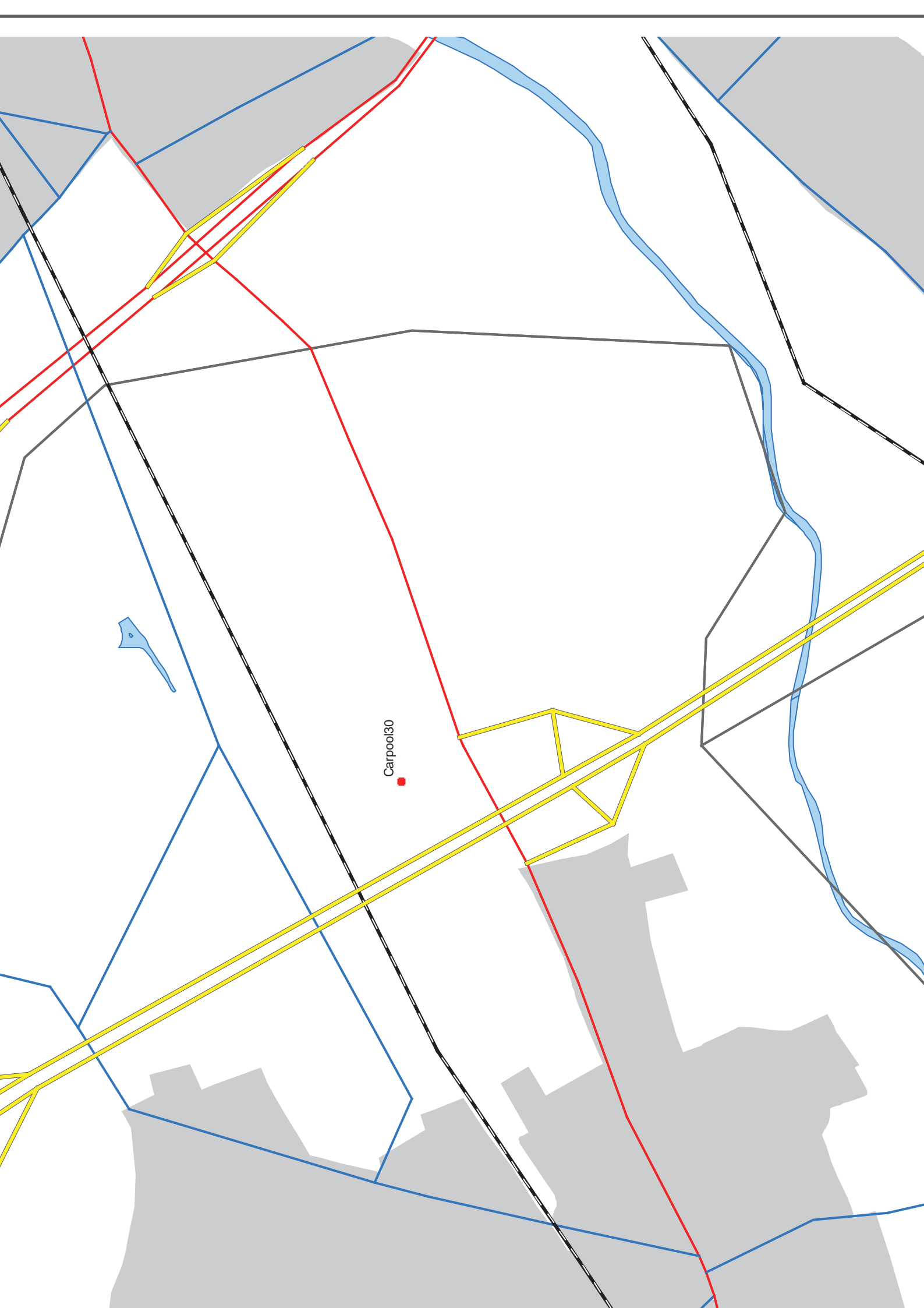
29

29

29

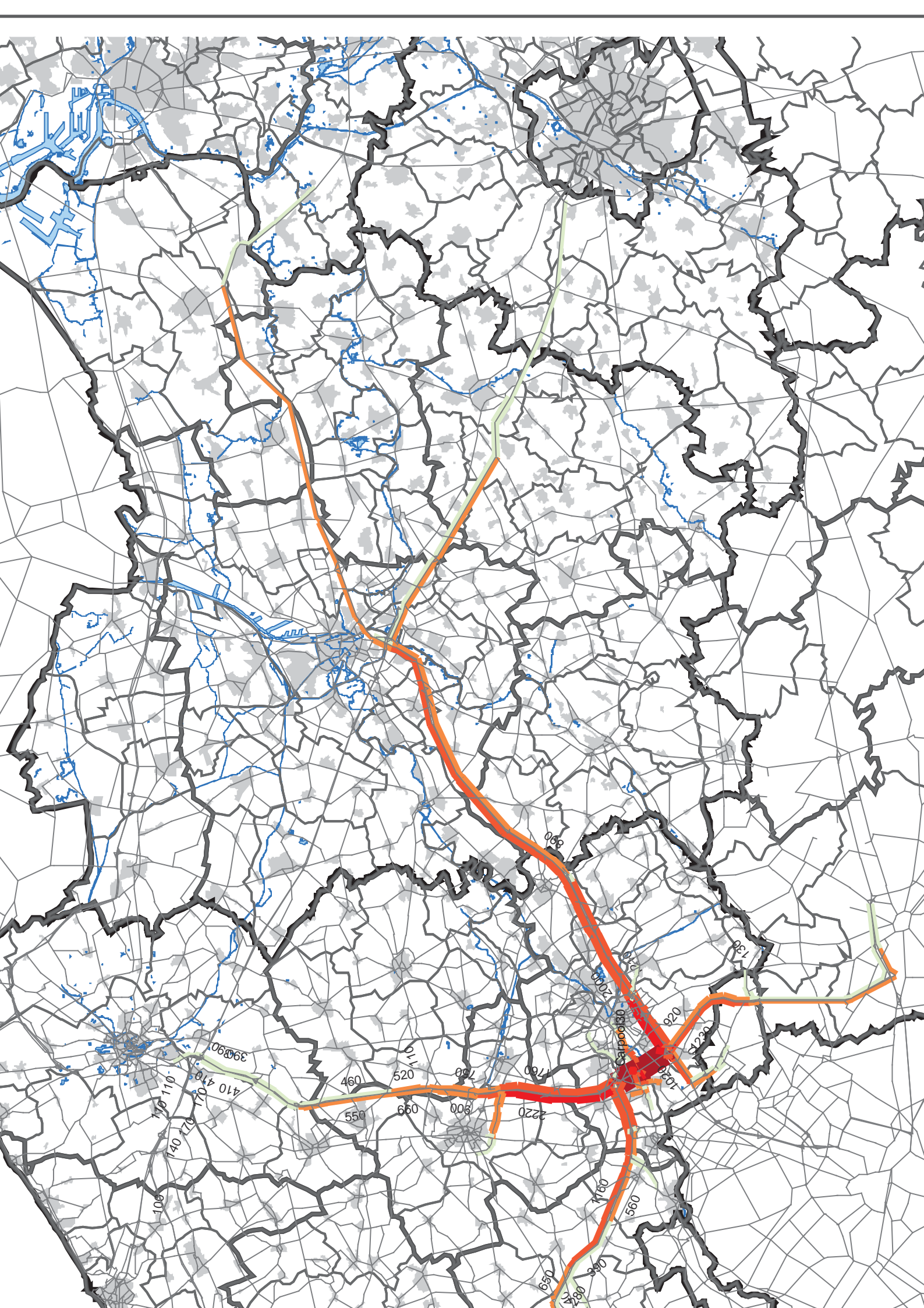
29

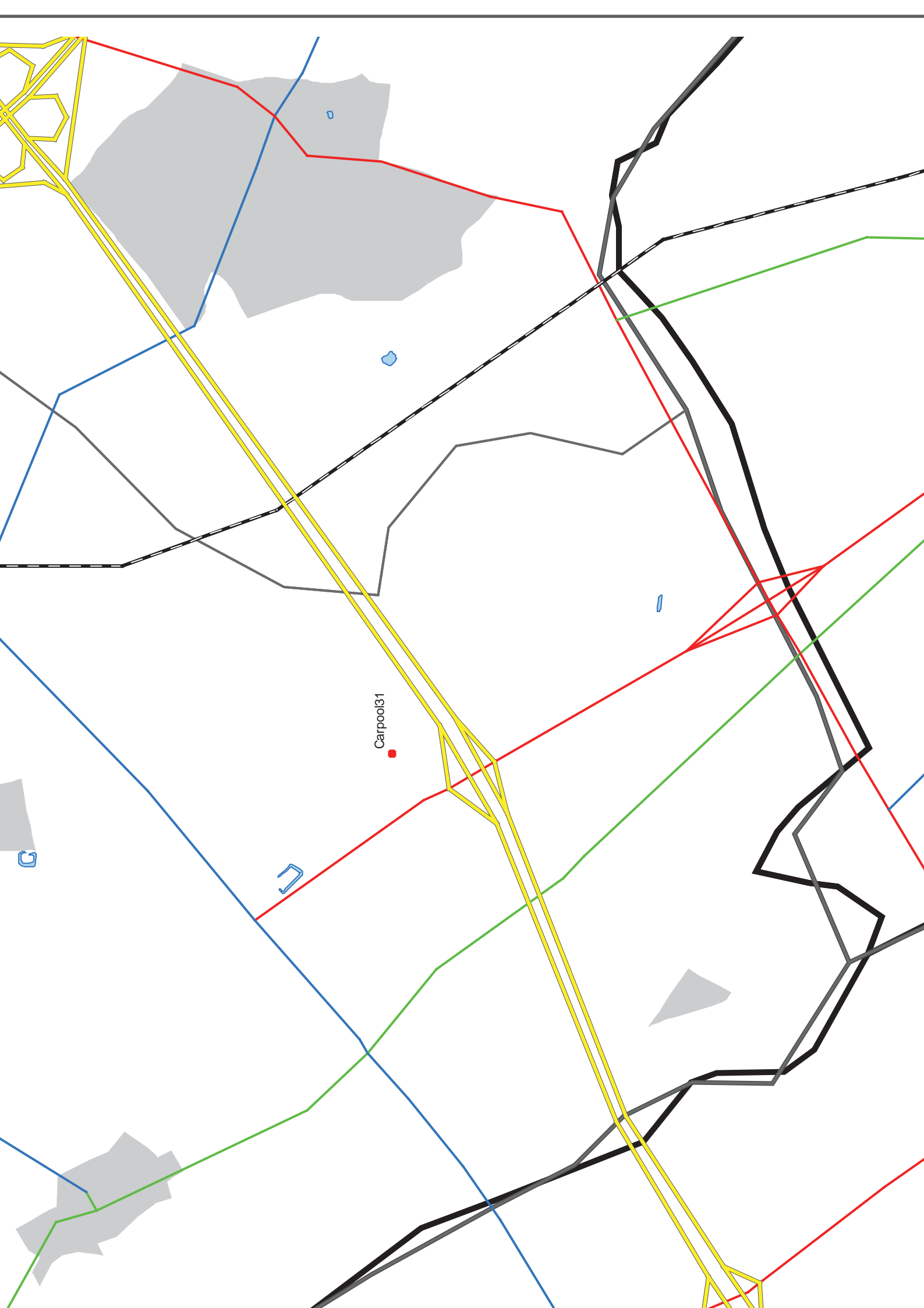


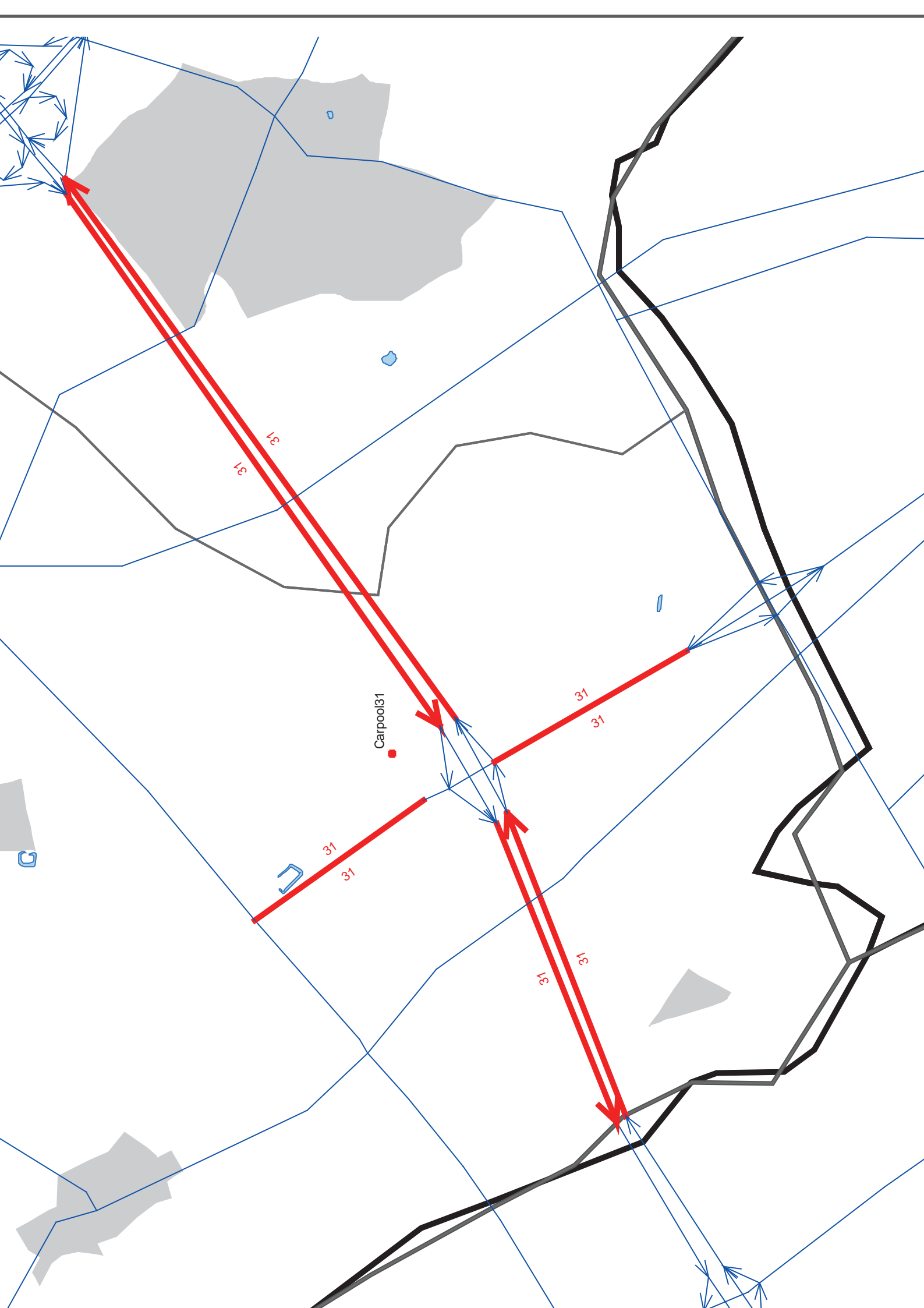


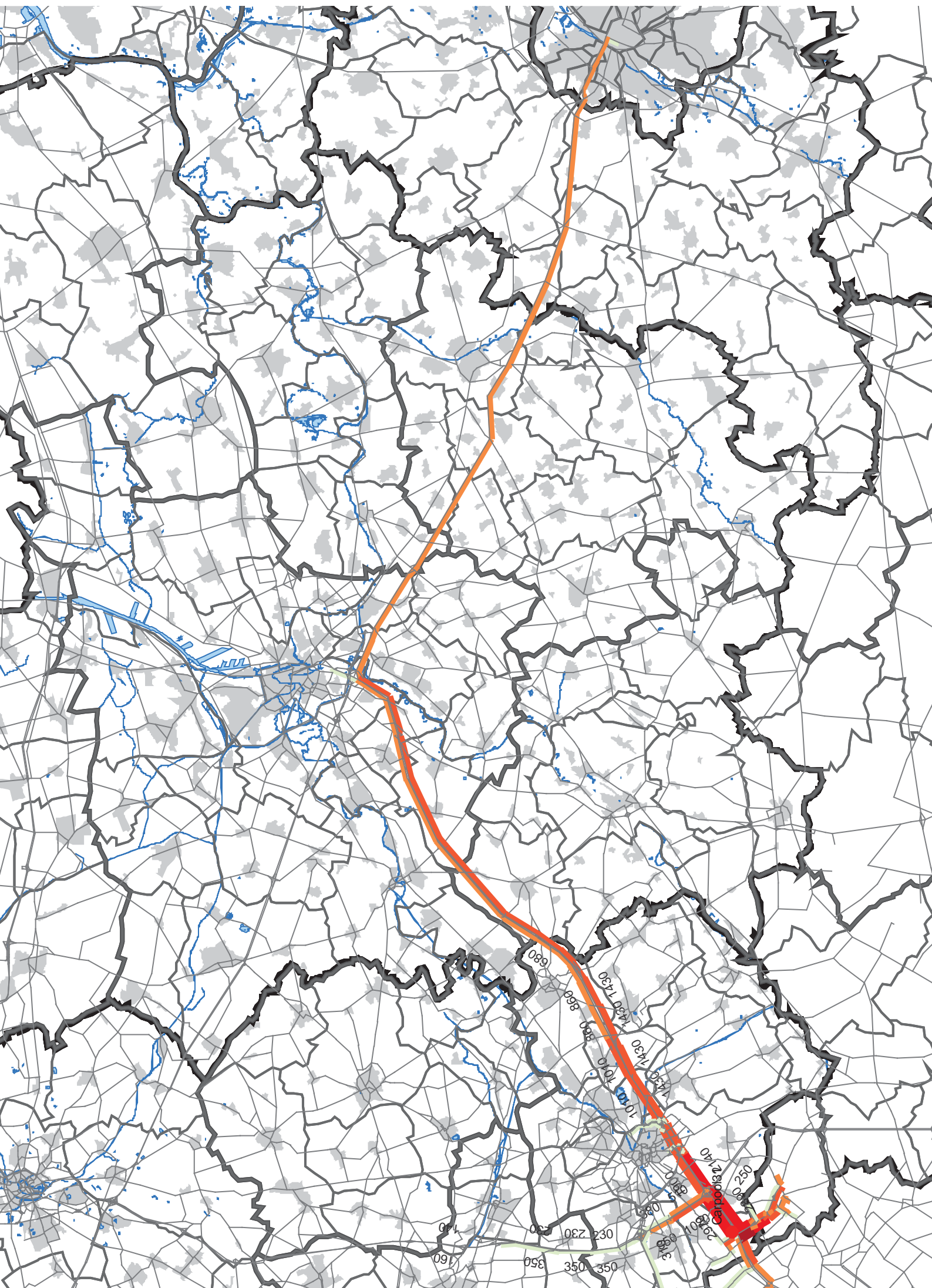
Carpool30

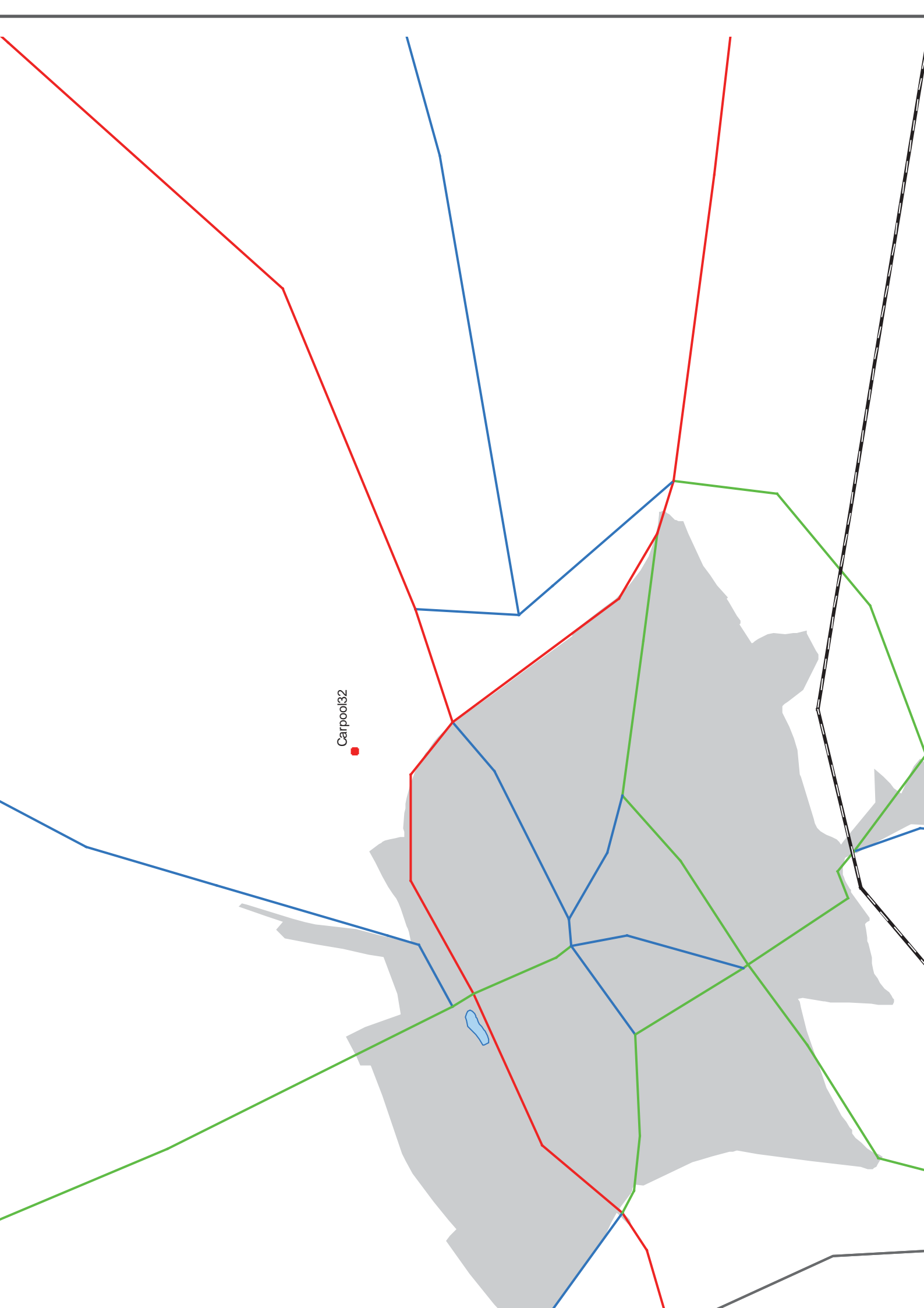




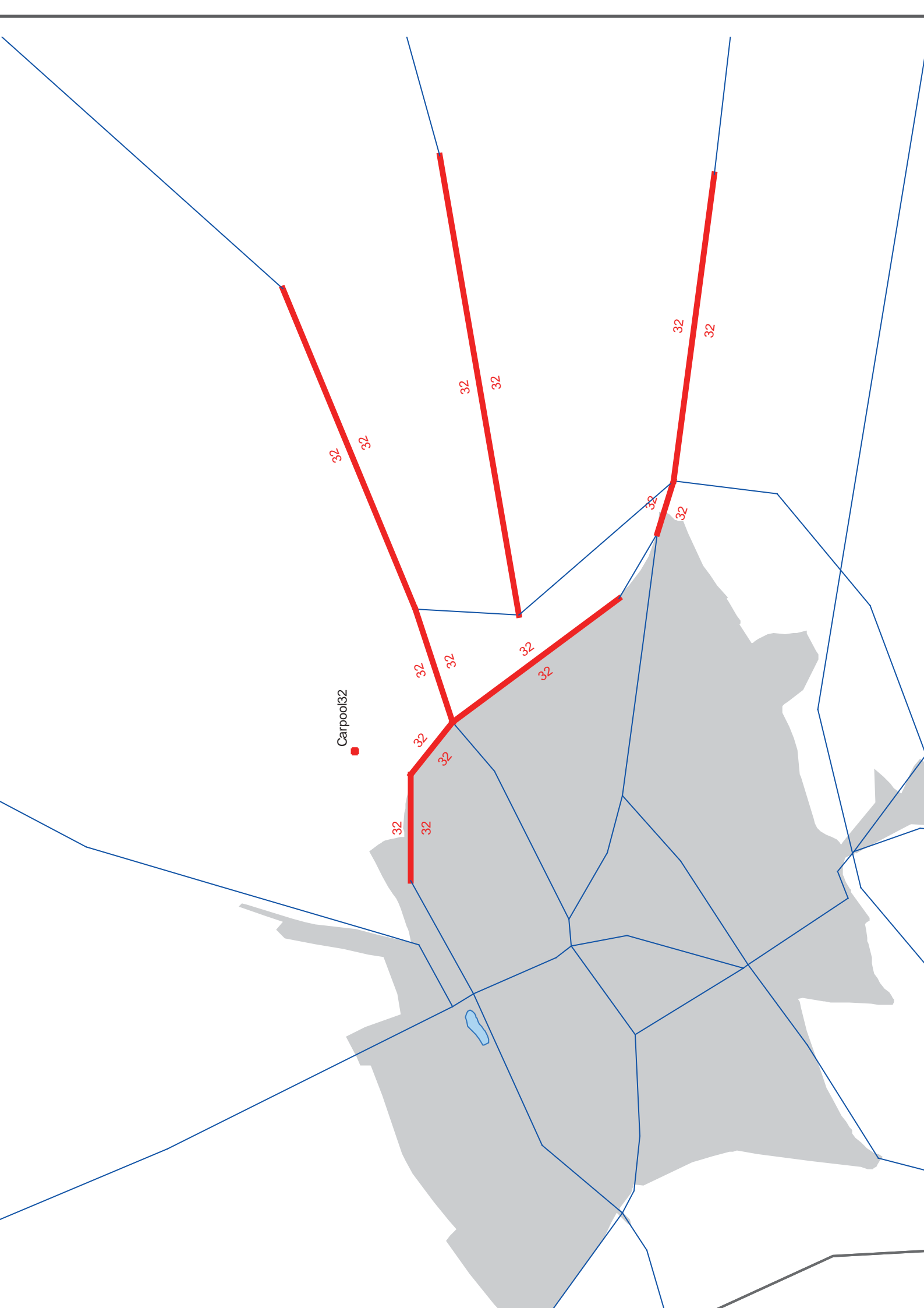


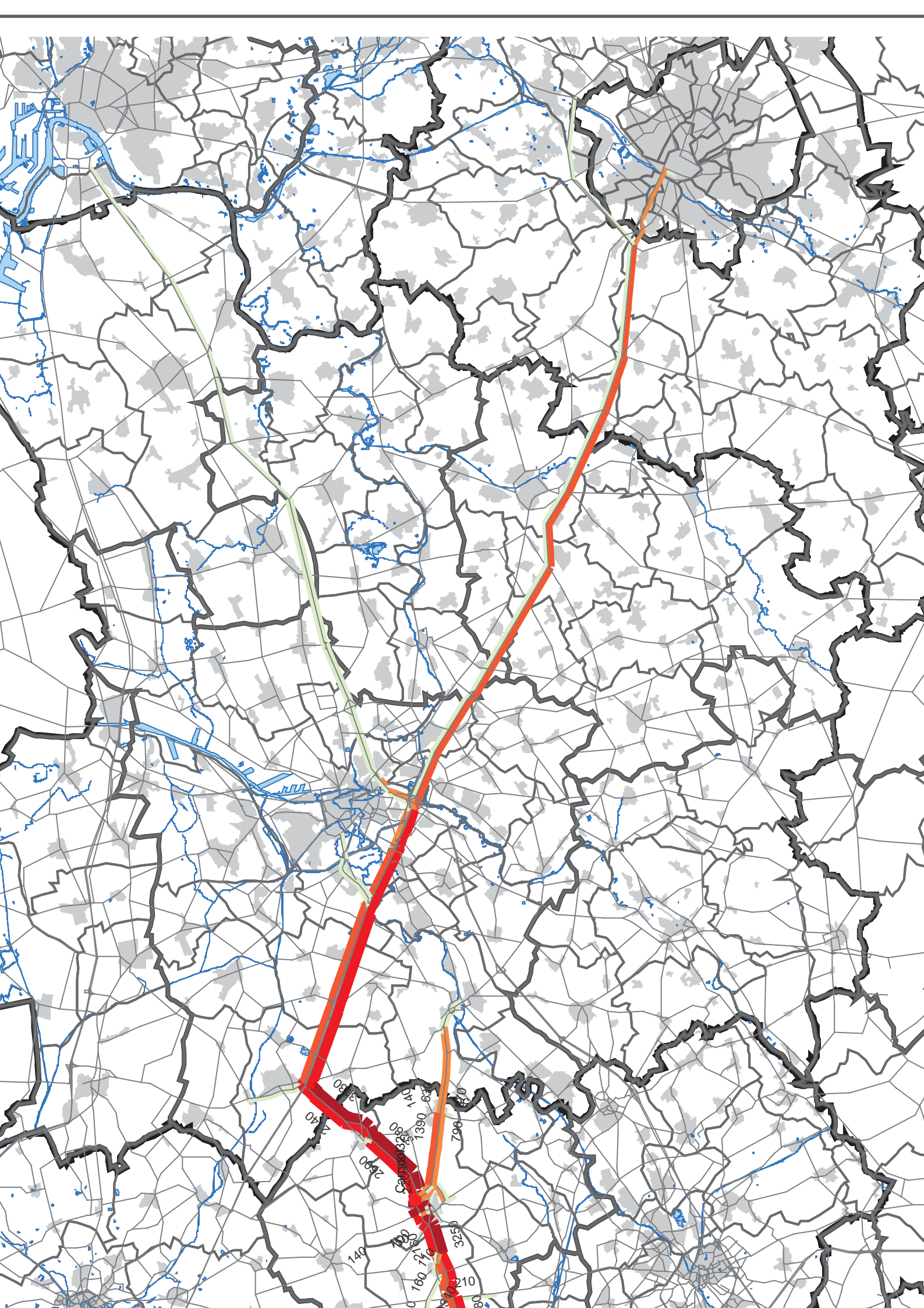


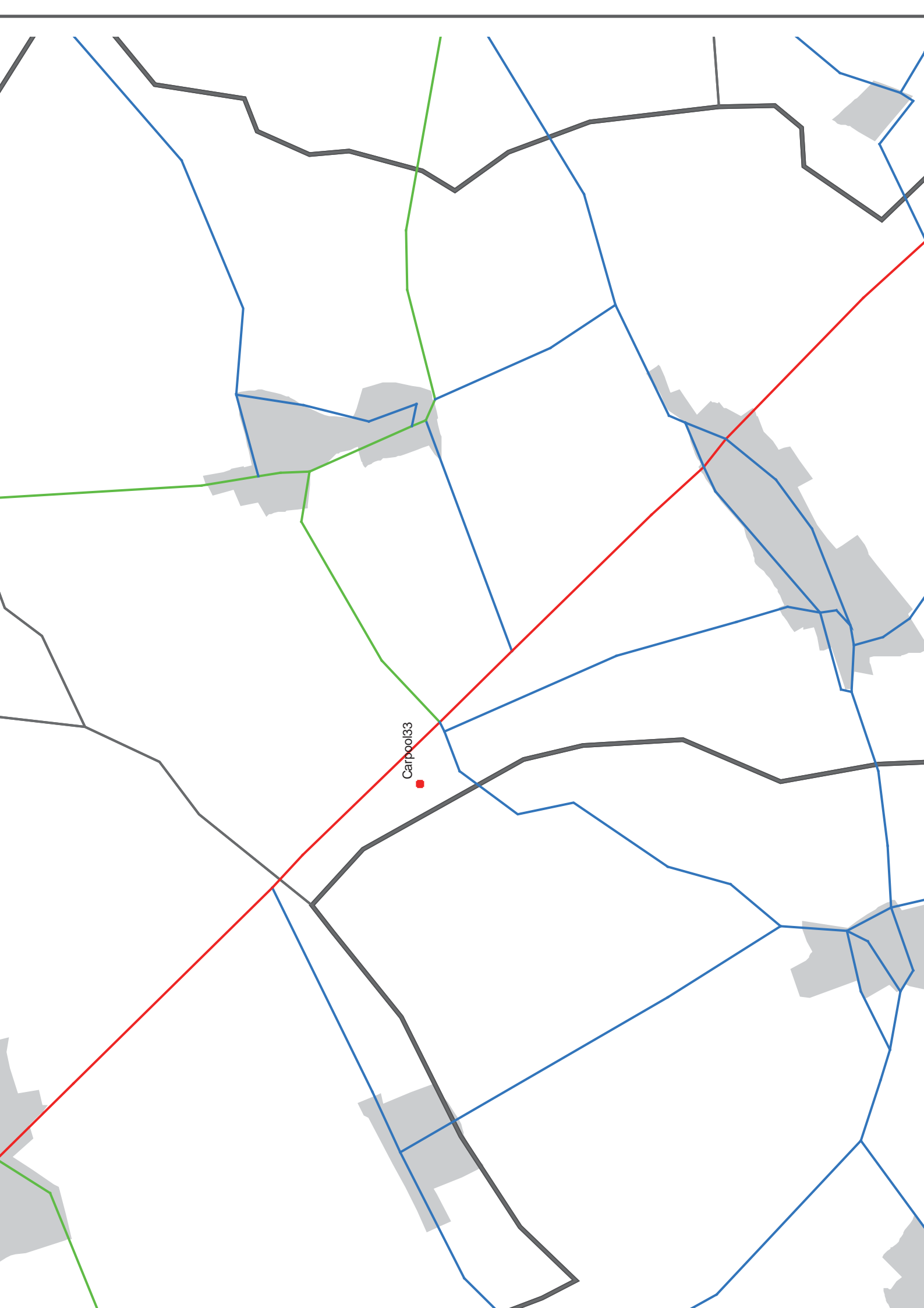




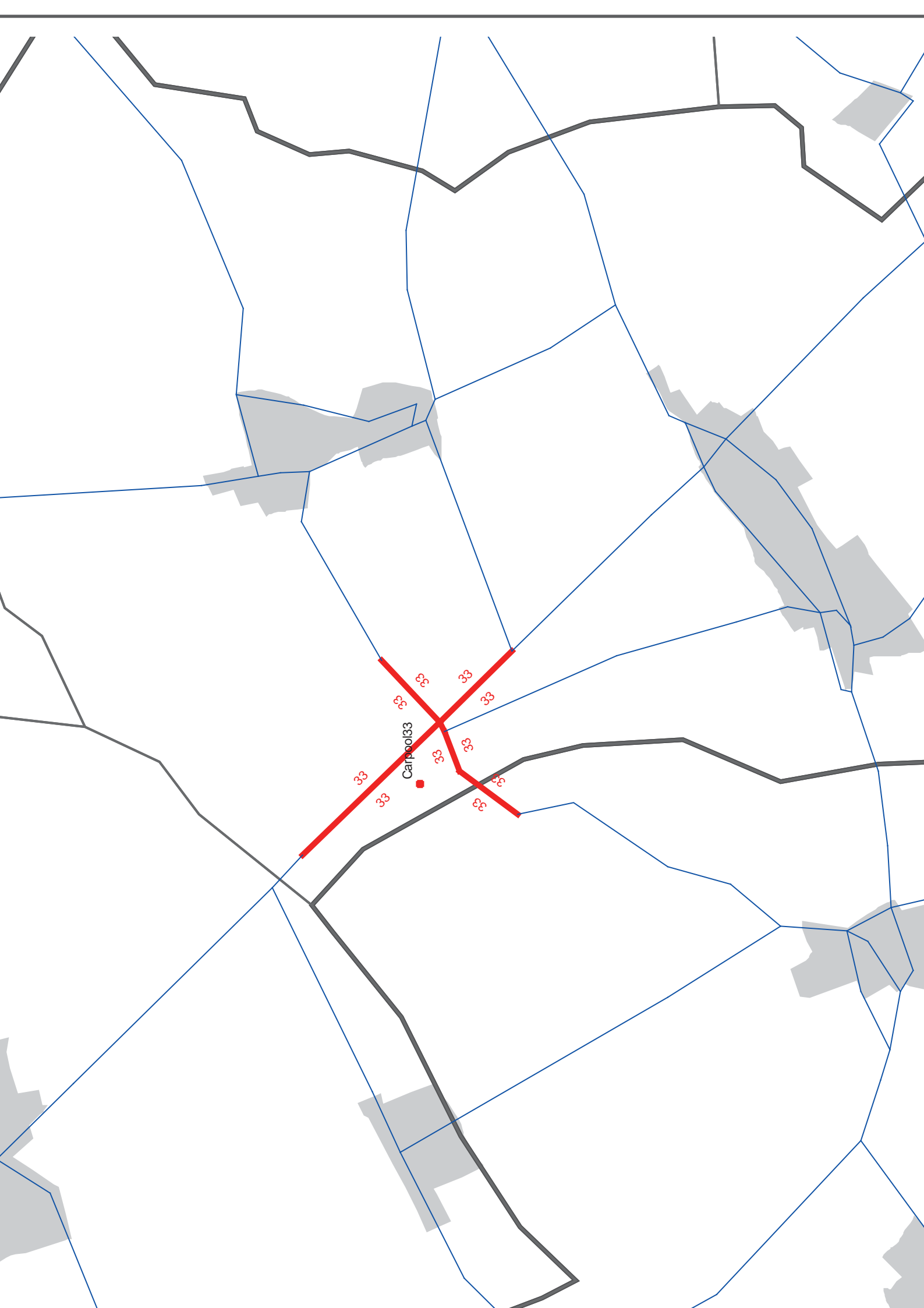
Carpool32

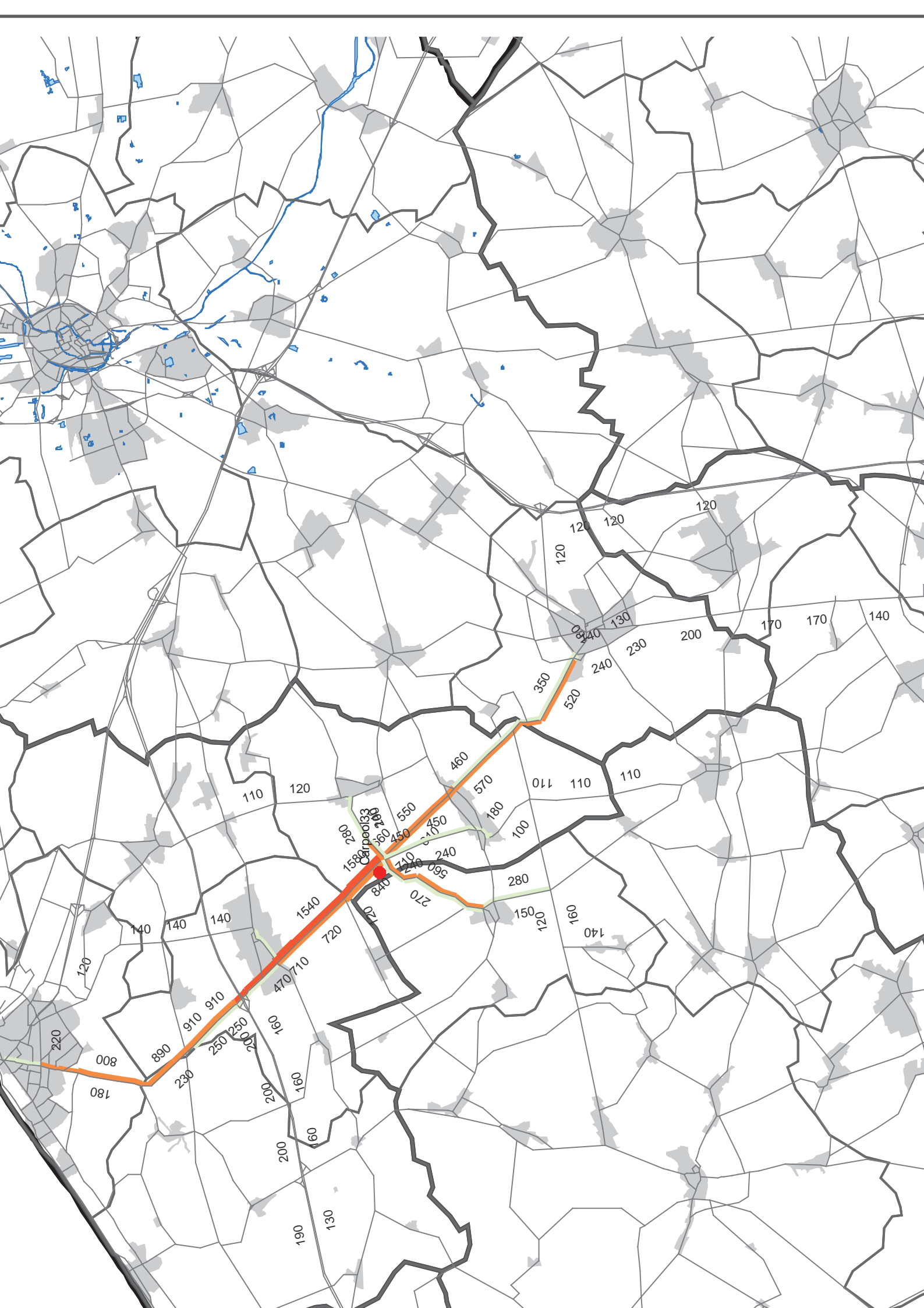


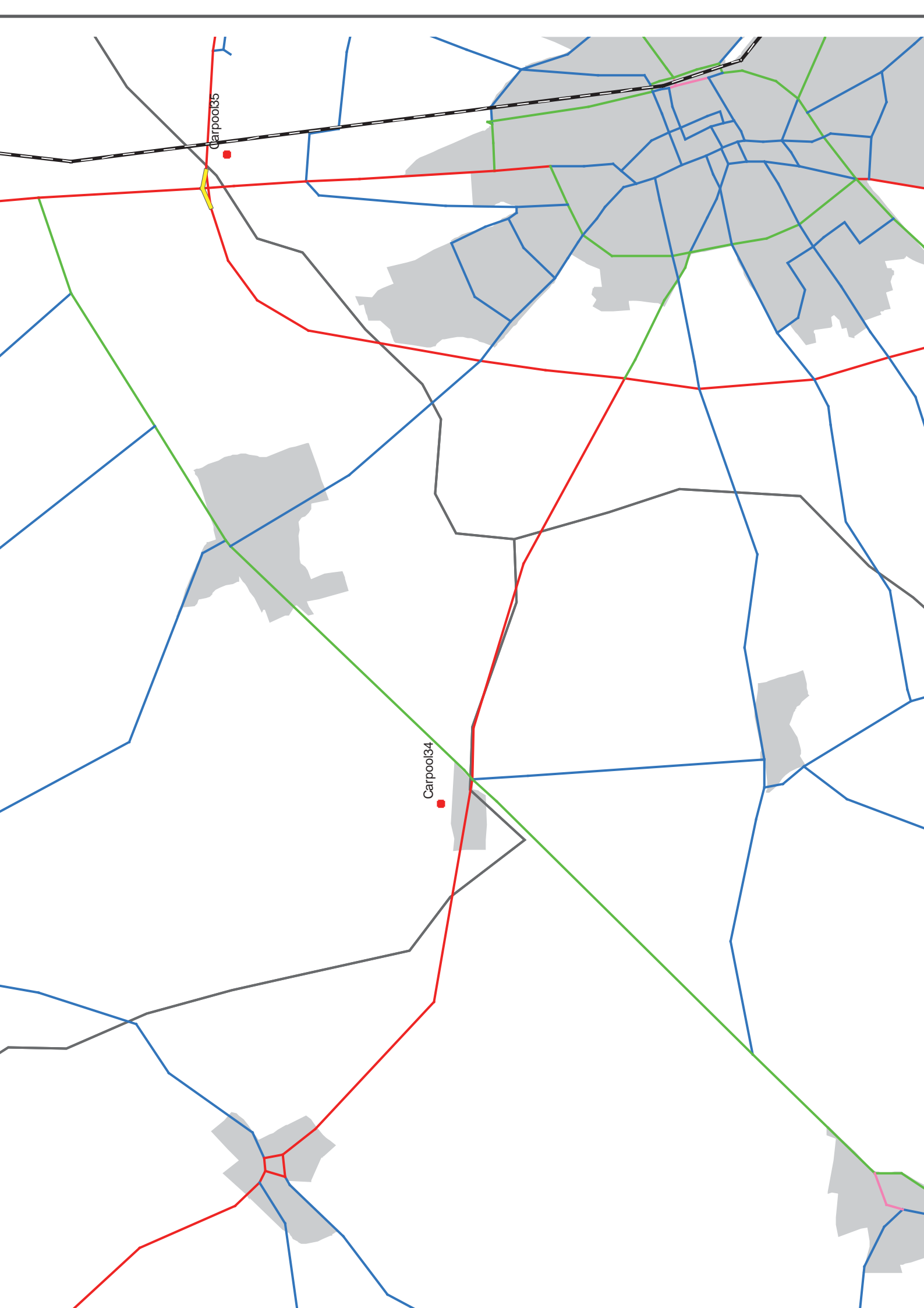




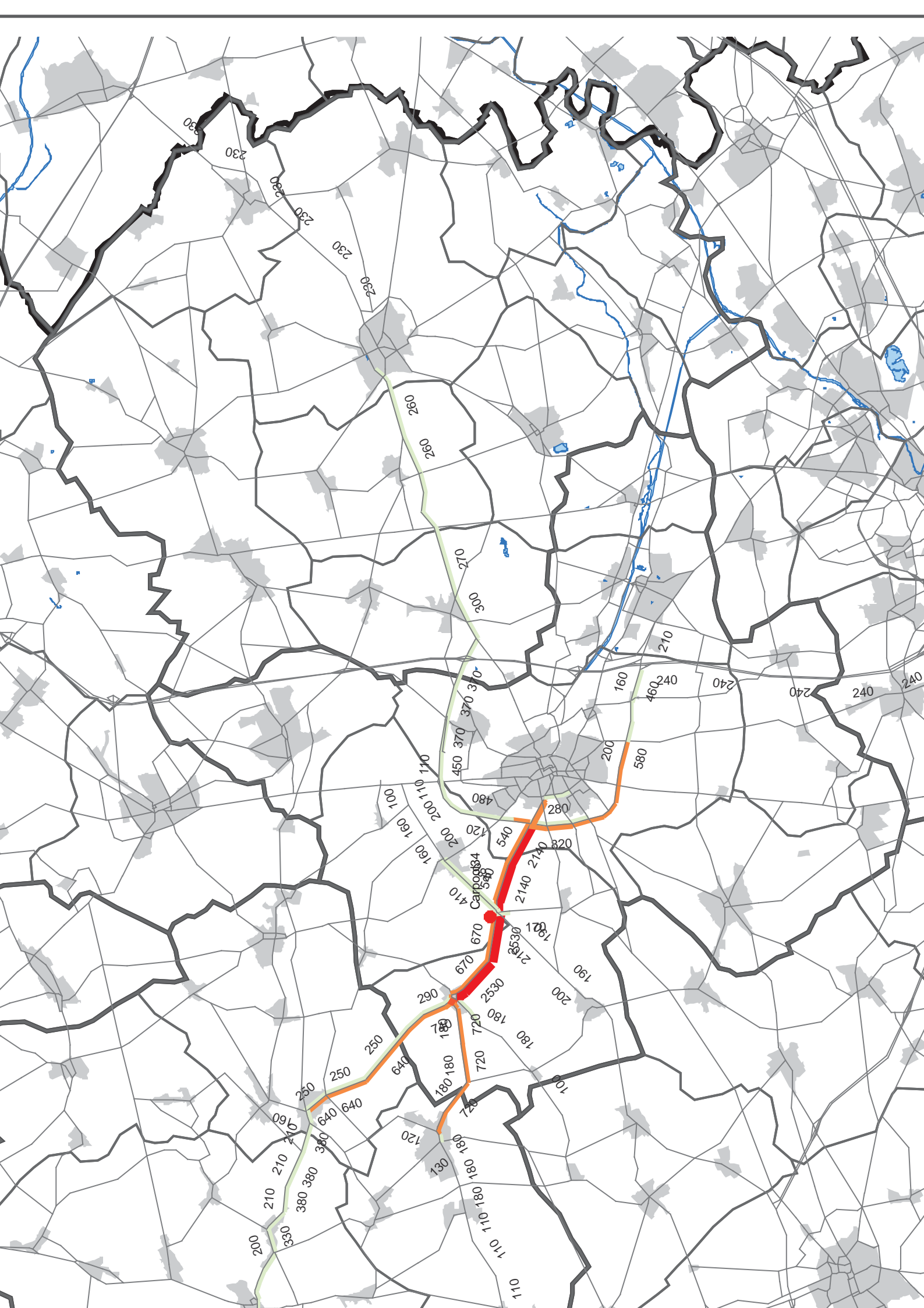
Carpool33

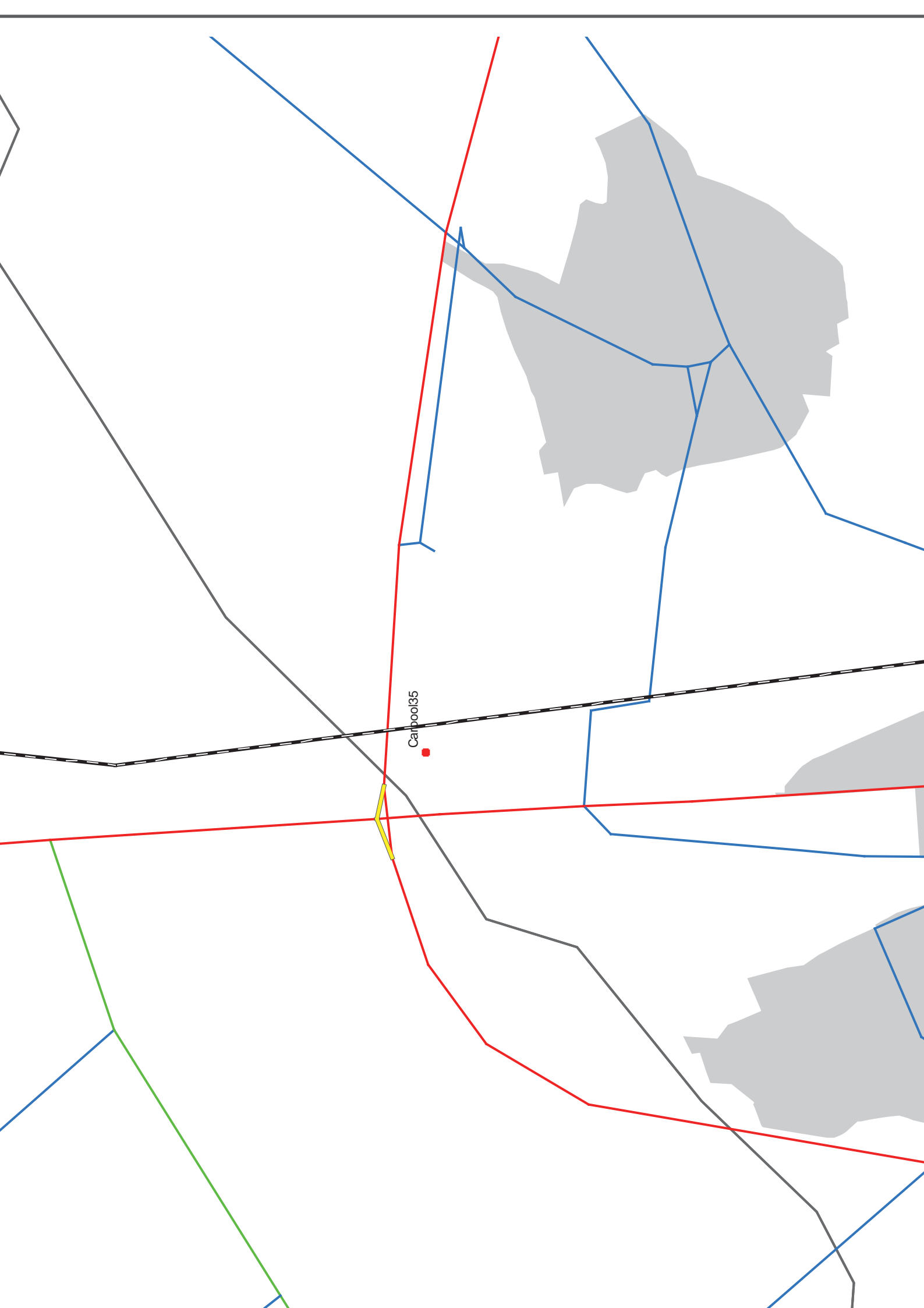




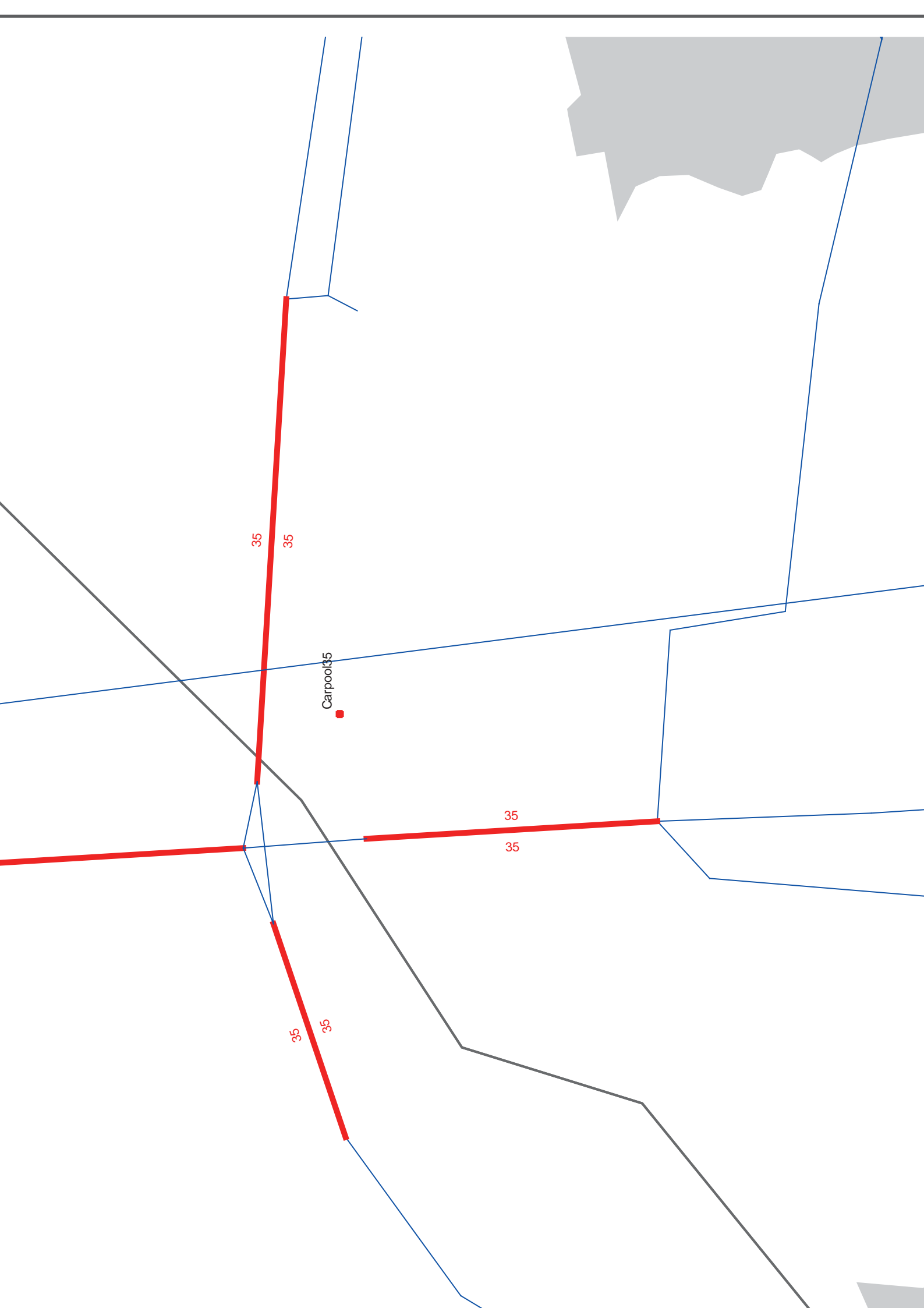


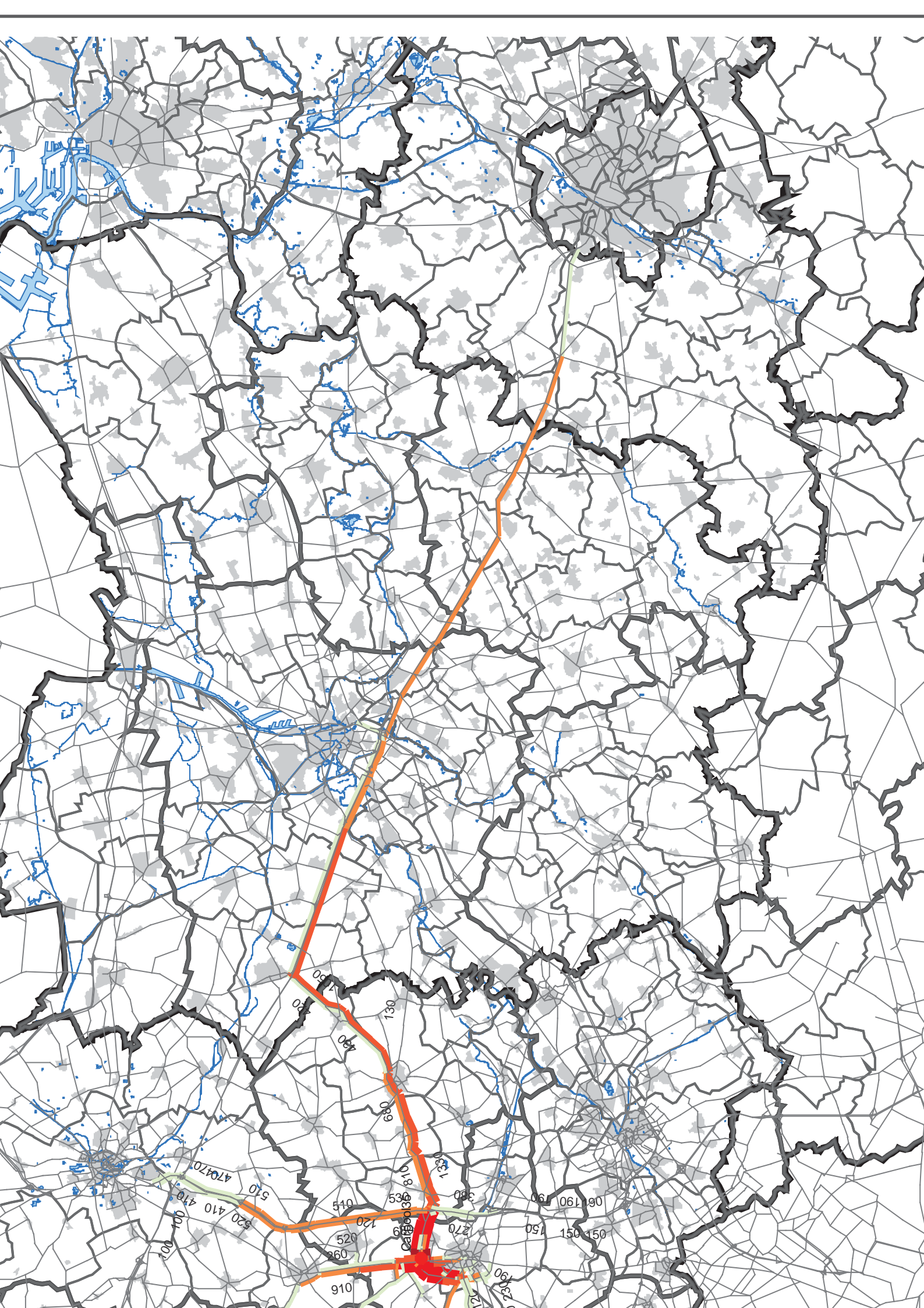


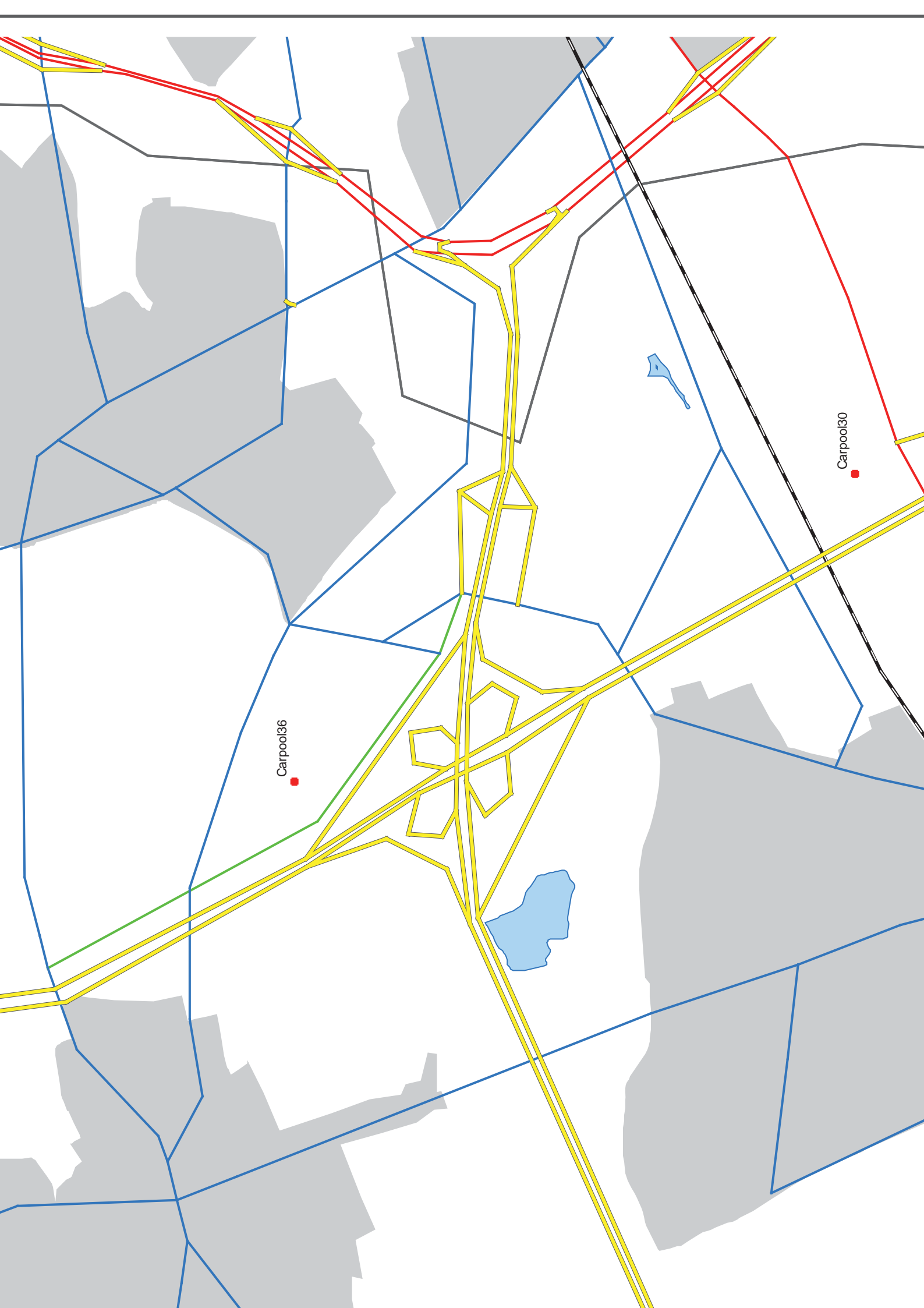




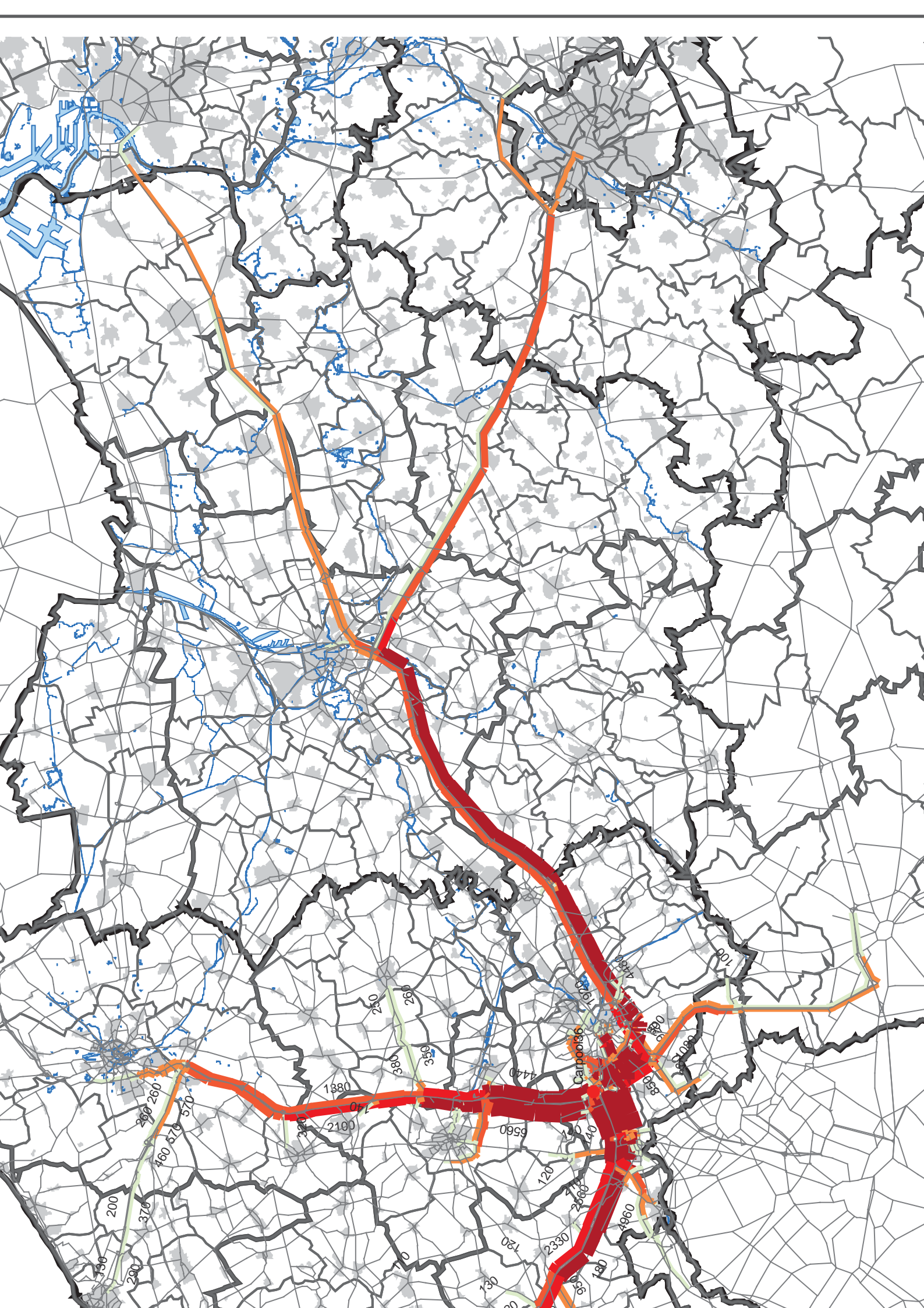
Carpool35











Bijlage 4. Verslagen stuurgroep

KANTOOR GENT

Kortrijksesteenweg 1144a – 9051 Gent (Sint-Denijs-Westrem) – BELGIË

tel. +32 9 240 09 11 – fax +32 9 240 09 00

info@technum-tractebel.be

www.technum.be

VERSLAG VERGADERING

ONDERWERP	Stuurgroep 1
Project	Carpoolparkings West-Vlaanderen
Datum vergadering - Plaats	24 april 2013
Documentreferentie	SG 20130424
Verslaggever	Natalie Craeghs/ Frederik Dams

ORGANISATIE	NAAM + FUNCTIE	AANW. VERONTSCH.	TEL.	EMAIL
BMV	Hannelore Deblaere	A	050 24 80 42	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be
BMV	Inge Feys	A	050 24 80 43	Inge.feys@mow.vlaanderen.be
Ruimte Vlaanderen	Leen Vandevelde	A	050/248246	Leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer	Luc De Graeve	A	02/5537842	Luc.degraeve@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Tom Viaene	A	050/248050	Tom.viaene@mow.vlaanderen.be
Technum	Frederik Dams	A	09 240 0991	frederik.dams@technum-tractebel.be
Technum	Natalie Craeghs	A	011 28 87 03	Natalie.craeghs@technum-tractebel.be

1. Agenda

Door Technum wordt de opdracht gesitueerd en de methodiek toegelicht.

2. Doel van de studie

Vanuit MOW wordt aangegeven dat het eveneens wenselijk is om richtlijnen op te nemen voor de selectie van carpoolparkings zodat deze richtlijnen gehanteerd kunnen worden voor toekomstige vragen vanuit gemeente, voor locaties die momenteel niet in het onderzoek zijn opgenomen.

Momenteel is er bijvoorbeeld al een informele vraag vanuit Poperinge.

Technum geeft aan dat er op basis van de resultaten van deze studie, vermoedelijk wel een aantal richtlijnen kunnen neergeschreven worden aan de hand waarvan het potentieel van een toekomstige locatie in beeld gebracht kan worden. Dit is nog nader te bekijken in het verloop van het studieproces.

3. Doelstelling carpoolparkings

Het gewenst gebruik wordt ook als doelstelling aanzien. Dit zal dan ook in die zin geherformuleerd worden.

Gecombineerd gebruik van de carpoolparking met het parkeren voor een andere functie kan in dit opzicht dat dit medegebruik het eigenlijke gebruik van de carpoolparking niet hindert en geen impact heeft op de vooropgestelde capaciteit van de carpoolparking. Voornamelijk functies die op andere tijdstippen gebruik maken van de parking dan de carpoolers komen in aanmerking voor medegebruik.

Volgende combinaties zijn mogelijk:

- Vrachtwagenparkeren (indien dit niet gewenst is op een specifieke carpoolparking kan een hoogtebeperking ingesteld worden)
- Combinatie met P+R (vb. stopplaats snelbus. Er wordt gemeld dat in West-Vlaanderen er geen snelbussen rijden die gebruik maken van het hoofdwegennet. Dit gewenst gebruik wordt wel behouden in de doelstelling aangezien de methodiek overdraagbaar moet zijn naar de andere provincies.)

- Startpunt recreatieve fietsroutes
- In relatie tot andere functies: sportclub (Er wordt gemeld dat dit sterk afhankelijk is van het type sportclub. De parking van een voetbalclub vormt, omwille van de werking ervan, een betere combinatie met een carpoolparking dan bijvoorbeeld een zwembad) ,...

4. Aanzet tot longlist

Bestaande carpoolparkings

De bestaande carpoolparkings worden besproken:

- Kortrijk: deze parking behoort tot de Expositie, is betalend en wordt niet gebruikt als carpoolparking
- Sint-Michiels te Brugge: hier parkeren voornamelijk leerkrachten van de school, bezoekers van het café, supporters voor de voetbal,...
- Loppem wordt niet zozeer gebruikt vanuit Brugge, eerder vanuit het hinderland. Vanuit Brugge zijn Oostkamp en Beernem eerder belangrijke carpoolparkings
- Beernem wordt ook gebruikt als parking voor het vertrek van touringbussen.
- De carpoolparking in Oostkamp is momenteel geen echte parking. Er wordt langs de rijweg geparkeerd. De procedure voor de aanleg van de parking is lopende, maar de parking zal vermoedelijk op korte termijn niet gerealiseerd kunnen worden.
- In Veurne zijn officieel 2 carpoolparkings aanwezig. De tweede werd echter meer als randparking voor Veurne dan als carpoolparking gebruikt. Enkel de parking die momenteel op plan staat moet meegenomen worden.
- De ligging van de carpoolparking Jabbeke – Oost is niet ideaal aangezien het hier gaat om een halve op- en afrit. Er zijn wel reeds plannen opgemaakt op dit op- en afrittencomplex te vervolledigen. Voor de analyse met het verkeersmodel wordt best afgetoetst of dit aangepast complex is opgenomen in het verkeersmodel. Verder is dit ontwerp relevant in kader van de analyse van de locaties van de shortlist
- Nieuwpoort is recent aangelegd (ikv TV3V)

Vanuit de stuurgroep wordt aangegeven dat een aantal van de bestaande carpoolparkings niet als carpoolparking gebruikt worden. Een aantal wordt toch behouden om het potentieel te kunnen aantonen. Onderstaande parking wordt niet meegenomen:

- Kortrijk

Wildparkeerders

De verschillende locaties waar wildparkeerders geïnventariseerd zijn worden kort besproken.

- Aan Jabbeke – de Haan (Jabbeke-West) zijn vermoedelijk nog meer wildparkeerders dan momenteel uit de tellingen blijken
- Vanuit de stuurgroep wordt besloten om een aantal locaties waar het aantal wildparkeerders eerder beperkt is niet mee te nemen. Het gaat om volgende locaties:
 - o Oostduinkerke
 - o Hoog-Kortrijk. Deze wildparkeerders zijn vermoedelijk gerelateerd aan de Expo en zijn dus geen carpoolers
 - o Ieper-Centrum

Knooppunten

De geselecteerde potentiële carpoollocaties ter hoogte van knooppunten worden kort besproken.

- Adinkerke wordt niet weerhouden
- De te realiseren A11 wordt meegenomen voor het bepalen van de knooppunten. De kruising van de AX met de Blankenbergsesteenweg en het knooppunt te Westkapelle worden als potentieel knooppunt toegevoegd. De andere 2 knooppunten ter hoogte van Brugge worden niet weerhouden.
- Diksmuide, Poperinge (bijkomend op te nemen, knooppunt Westhoekweg (N38) met R33) en Tielt wordt wel behouden in functie van het potentieel binnen het stedelijk gebied.
- De 2 knooppunten ten Westen van Ieper worden niet weergehouden.
- Het bijkomend knooppunt te Torhout wordt niet weerhouden.

Vragen van de gemeente

Wevelgem is niet opgenomen in het overzicht van de vragen van de gemeente. Vanuit deze gemeente is echter wel een uitdrukkelijke vraag (cfr. mobiliteitsstudie N8). Dit wordt toegevoegd.

Alle vragen vanuit de gemeente worden meegenomen in de longlist in functie van de onderbouwing van de motivatie van het al dan niet aanleggen van een carpoolparking op deze locatie.

In bijlage bij dit verslag bevindt zich een aangepaste overzichtskaart van alle op te nemen locaties in de longlist.

5. Van longlist naar shortlist: criteria MCA

Voor het vastleggen van de gewichten voor de criteria met betrekking tot potentieel zal de beschikbare literatuur geraadpleegd worden. Ook zal er nog eens in detail naar de studie carpoolparkings Vlaanderen gekeken worden om na te gaan of in deze studie reeds een gewicht is toegekend.

Vanuit de stuurgroep wordt de vraag gesteld of de lengte van de trip overeenkomt met de lengte van de verplaatsing tussen de carpoolparking en de bestemming. We moeten uitsluiten dat P&R locaties als locaties met hoog potentieel naar voor komen. De gemiddelde lengte van de trip wordt niet meegenomen. Enkel de afstand tot de herkomst en de afstand tot de bestemming. De gemiddelde reistijd kan wel als bijkomend criteria toegevoegd worden.

Volgende criteria worden meegenomen:

- Totaal aantal woonwerk-verplaatsingen
- Afstand tot de herkomst (maximaal 15 km volgens studie carpoolparkings Vlaanderen)
- Afstand tot de bestemming (minimaal 25 km volgens studie carpoolparkings Vlaanderen)

6. Shortlist

Als de shortlist bepaald is, zal dit overzicht aan alle mobiliteitsbegeleiders bezorgd worden zodat alle informatie met betrekking tot relevante heraanleggen in de omgeving de geselecteerde locaties kunnen doorgegeven worden aan Technum.

7. Van shortlist naar prioriteitenlijst

Criteria juridische context

Inpasbaarheid binnen de juridische bestemming:

- Leen Vandevelde vraagt of er bij het criterium "inpasbaarheid binnen de juridische bestemming" kan rekening gehouden worden met de regelgeving omtrent de werken/handelingen van algemeen belang met een beperkte impact (artikel 4.4.7, § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening) . Men kan bij dit criterium, naast de werken die inpasbaar zijn binnen de bestaande juridische bestemming, een onderscheid maken tussen:
 - o werken die niet inpasbaar zijn binnen de bestaande juridische bestemming, maar vlot vergunbaar zijn op basis van algemeen belang
 - o werken die niet inpasbaar zijn binnen de bestaande juridische bestemming en misschien vergunbaar zijn op basis van algemeen belang (owv kwetsbare gebieden)
- Er dient ook rekening gehouden te worden met herbevestigd agrarisch gebied: hierbinnen kunnen geen carpoolparkings aangelegd worden. Hiervoor zal nog een RUP opgemaakt worden. Deze informatie zal door Ruimte Vlaanderen meegegeven worden op de workshop.

Inpasbaar mbt milieu-aspecten: ook overstromingsgebieden dienen mee bekeken te worden

Inpasbaarheid vanuit erfgoed: ankerplaatsen wordt opgenomen

Criteria ruimtelijke context

Hannelore Deblaere geeft aan dat ze de mogelijkheid tot dubbelgebruik zeker niet als belangrijk criteria wenst mee te nemen (beperkt gewicht). Ook hier dient gespecificeerd te worden dat het medegebruik het hoofdgebruik van de parkings als carpoolparking niet in gedrang mag brengen.

De mogelijke uitbreiding van een carpoolparking in een latere fase moet als criteria binnen de ruimtelijke context opgenomen worden. Binnen het criteria 'voldoende ruimte beschikbaar' wordt om die reden best een meer getrappt onderscheid gemaakt in:

- Voldoende ruimte voor het gewenst aantal plaatsen + uitbreidingsmogelijkheden aanwezig
- Voldoende ruimte voor het gewenst aantal plaatsen
- Ruimte aanwezig, maar niet voor het totale gewenste aantal plaatsen
- Onvoldoende ruimte aanwezig

Criteria verkeerskundige context

Bij het criteria fiets is niet de veiligheid maar de conformiteit op te nemen. Dit is immers beter te toetsen.

8. Verdere timing

De longlist zal aan het verkeerscentrum bezorgd worden. Het is afhankelijk van de planning van het verkeerscentrum wanneer de volgende stuurgroep kan plaatsvinden. We moeten voorlopig immers even wachten op de resultaten van de modelanalyse. Zodra de planning gekend is, wordt de datum van de volgende stuurgroep vastgelegd.

Vanuit de stuurgroep wordt aangegeven dat een datum voor de workshop minimaal 1.5 maand op voorhand wordt vastgelegd.

KANTOOR GENT

Kortrijksesteenweg 1144a – 9051 Gent (Sint-Denijs-Westrem) – BELGIË

tel. +32 9 240 09 11 – fax +32 9 240 09 00

info@technum-tractebel.be

www.technum.be

VERSLAG VERGADERING

ONDERWERP	Stuurgroep 2
Project	Carpoolparkings West-Vlaanderen
Datum vergadering - Plaats	25 juni 2013
Documentreferentie	SG 20130625
Verslaggever	Natalie Craeghs

ORGANISATIE	NAAM + FUNCTIE	AANW. VERONTSCH.	TEL.	EMAIL
BMV	Hannelore Deblaere	A	050 24 80 42	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be
BMV	Inge Feys	A	050 24 80 43	Inge.feys@mow.vlaanderen.be
Ruimte Vlaanderen	Leen Vandevelde	A	050 248246	leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer	Luc De Graeve	V	02 5537842	Luc.degraeve@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Tom Viaene	V	050 248050	tom.viaene@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Bert Brugghe	A		bert.brugghe@mow.vlaanderen.be
Technum	Frederik Dams	V	09 240 0991	frederik.dams@technum-tractebel.be
Technum	Annick Gommers	A	03 2700048	annick.gommers@technum-tractebel.be
Technum	Natalie Craeghs	A	011 288703	natalie.craeghs@technum-tractebel.be

1. Agenda

- Bespreking van de resultaten van de analyse van het potentieel met het verkeersmodel
- Definitieve vastlegging van de criteria voor de MCA voor het bepalen van de shortlist

2. Toelichting van de resultaten van de analyse met het verkeersmodel

Aantal passanten

Zowel het totale aantal passanten als de het aantal passanten waarvoor de carpoolparking het meest interessant is zijn in beeld gebracht. We zien duidelijk een verschillend beeld in beide analyses. In de studie carpoolparkings Vlaanderen is hiernaast nog meegenomen dat de afstand tot de herkomst maximaal 15km mag bedragen en de afstand tot de bestemming maximaal 25km.

Hannelore Deblaere geeft aan dat de afstand tot de herkomst best niet beperkt wordt tot 15 kilometer. De carpoolers die bijvoorbeeld gebruik maken van de parking te Kortrijk komen soms van verder maar spreken in Kortrijk af, omdat daar belangrijk verkeerswegen vanuit verschillende windrichtingen samen komen. Indien de afstand tot de bestemming hierna nog voldoende groot is, kan er dus ook gecarpoold worden als de herkomst verder dan 15 km van de carpoolparking gelegen is.

Om ook het belang van lange afstand-carpoolen mee te nemen, lijkt het aangewezen op het criteria 'ligging nabij een knooppunt' mee te nemen in de afweging. Loppem en Oostkamp zouden hierbij eenzelfde score moeten hebben.

Gemiddelde afstand tot de herkomst

De afstand tot de herkomst lijkt voor West-Vlaanderen minder relevant om mee te nemen, zeker als we geen rekening houden met de lengte van de trip. Voor locaties waar veel korte trips passeren, is de gemiddelde afstand tussen carpoolparking en de herkomst immers ook relatief lager.

Voor een aantal locaties is de gemiddelde afstand tot de bestemming langer dan de gemiddelde totale afstand. Technum kijkt na of dit het gevolg

is van een fout in het script. (*Er zat inderdaad een fout in het script waarmee de gemiddelde afstand tussen CPP en bestemming berekend werd*).

3. Criteria potentieel

Op de stuurgroep is afgesproken om onderstaande criteria met betrekking tot het potentieel van de carpoolparking mee te nemen in de MCA:

- Aantal passerende woon-werkrelaties op dagbasis (hierbij wordt geen rekening gehouden met mogelijke onderlinge concurrentie van de carpoolparkings, de afstand tot herkomst of bestemming, of de totale lengte van de trips die passeren). De dichtstbijzijnde, goed bereikbare parking is immers niet altijd de beste keuze op basis van de mogelijke carpoolpartner. Criteria: hoe meer hoe beter
- Gemiddelde lengte van de trips die passeren. Criteria: hoe langer hoe beter
- Gemiddelde afstand vanaf de CPP tot de bestemming: hoe verder hoe beter
- Gemiddelde afstand vanaf de herkomst tot aan de CPP: hoe dichter hoe beter
- Ligging nabij een knooppunt, met een onderverdeling in verschillende knooppunten. Een mogelijke onderverdeling wordt samen met het verslag ter goedkeuring overgemaakt aan de stuurgroep

Voor West-Vlaanderen zijn de eerste 3 criteria het belangrijkste. Hier zal dan ook het grootste gewicht aan gegeven worden. Een voorstel voor gewicht per criteria wordt samen met het verslag ter goedkeuring overgemaakt aan de leden van de stuurgroep.

4. Van shortlist naar prioriteitenlijst

Criteria planologische context

Het criteria is op zich correct. Misschien moet er nagedacht worden over een betere titel.

Criteria juridische context

Volgende aanpassingen worden aangebracht:

- Werken die niet inpasbaar zijn binnen de bestaande juridische bestemming, maar mogelijks vergunbaar zijn op basis van algemeen belang.

Kwetsbaar gebieden worden meegenomen onder het criteria milieu-aspecten. Technum kijkt na of het criteria milieu-aspecten volledig is.

De formulering van de verschillende criteria dient nog nader bekeken te worden.

Niet alle ankerplaatsen zijn reeds juridisch verankerd. Ze staan wel reeds op een overzichtlijst. Het is aangewezen om rekening te houden met alle ankerplaatsen die op de overzichtlijst zijn opgenomen.

Leen Vandevelde geeft aan dat ze intern nog een terugkoppeling wenst te doen over de geselecteerde criteria.

Criteria ruimtelijke context

Hier zijn geen opmerkingen op.

Criteria verkeerskundige context

Bij het openbaar vervoer worden de criteria als volgt aangepast:

- Frequent openbaar vervoer aanwezig
- Geen frequent openbaar vervoer aanwezig
- Geen openbaar vervoer aanwezig

Mogelijke wijzigingen in het bestaande openbaar vervoeraanbod worden niet meegenomen.

5. Verdere timing

De volgende stuurgroep zal doorgaan op **26 juli 2013 om 13u30** te Brugge, zaal tijl uilenspiegel.

De datum voor de workshop zal op de stuurgroep van 26 juni vastgelegd worden. Op de workshop dient er afgetoetst te worden of er in deze studie voldoende aspecten meegenomen worden in kader van de opmaak van een RUP. De agenda en de aanpak van de workshop zal voorafgaandelijk met de werkgroep besproken worden.

Technum zal samen met het verslag ter goedkeuring een tabel overmaken met de score voor het criteria knooppunt. Ook de resultaten van de andere criteria worden nog ter goedkeuring overgemaakt. Eventuele opmerkingen dienen aan Technum overgemaakt te worden voor **4 juli 2013**

KANTOOR GENT

Kortrijksesteenweg 1144a – 9051 Gent (Sint-Denijs-Westrem) – BELGIË

tel. +32 9 240 09 11 – fax +32 9 240 09 00

info@technum-tractebel.be

www.technum.be

VERSLAG VERGADERING

ONDERWERP	Stuurgroep 3
Project	Carpoolparkings West-Vlaanderen
Datum vergadering - Plaats	26 juli 2013
Documentreferentie	SG 20130726
Verslaggever	Natalie Craeghs

ORGANISATIE	NAAM + FUNCTIE	AANW. VERONTSCH.	TEL.	EMAIL
BMV	Hannelore Deblaere	V	050 24 80 42	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be
BMV	Inge Feys	A	050 24 80 43	Inge.feys@mow.vlaanderen.be
Ruimte Vlaanderen	Leen Vandevelde	A	050 248246	leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer	Luc De Graeve	A	02 5537842	Luc.degraeve@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Tom Viaene	A	050 248050	tom.viaene@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Bert Brugghe	V		bert.brugghe@mow.vlaanderen.be
Technum	Frederik Dams	V	09 240 0991	frederik.dams@technum-tractebel.be
Technum	Annick Gommers	V	03 2700048	annick.gommers@technum-tractebel.be
Technum	Roxanne Adolphy	A	03 2700053	Roxanne.adolphy@technum-tractebel.be
Technum	Natalie Craeghs	A	011 288703	natalie.craeghs@technum-tractebel.be

1. Agenda

- Bespreking van de resultaten van de MCA
- Vastleggen van de shortlist

2. Bespreking van de resultaten van de MCA

De MCA-analyse is uitgevoerd op basis van de criteria en de daaraan gekoppelde gewichten zoals afgesproken op de vorige stuurgroep. In het resultaat worden 10 groepen onderscheiden. Beernem scoort het beste, Eernegem scoort het slechtst.

Izegem scoort slecht, ondanks het goede gebruik van de bestaande carpoolparking en de vraag naar een uitbreiding. Mogelijks zijn het niet enkel carpoolers die gebruik maken van deze parking, maar zijn het ook werknemers van de bedrijvzone.

Er is eveneens een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. De locaties in de eerste 3 groepen blijven goed scoren. Groepen 7 tot 10 blijven ook hun score behouden. Voor groepen 4 tot 6 zijn fluctuaties op te merken.

3. Vastleggen van de shortlist

1. Beernem	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht. Deze parking wordt naast carpoolers ook door langparkeerders gebruikt. Zonder deze langparkeerders zou deze parking misschien wel volstaan. Het is echter moeilijk om langparkeerders te weren.
------------	--

2. Oostkamp	<p>Hiervoor was een RUP opgemaakt. De zone in het RUP is echter vernietigd. De uitgeleverde vergunning zal vermoedelijk niet standhouden.</p> <p>De reeds beschikbare documenten worden aan Technum bezorgd (RUP, ontwerp parking, ...)</p>
3. Waregem	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht
4. Deerlijk	<p><i>Geen maatregelen nodig</i></p> <p><i>De locatie waar nu wildgeparkeerd wordt gaat vermoedelijk verdwijnen door een heraanleg van de weg.</i></p>
5. Loppem	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht. Hier zal op zoek gegaan worden naar een alternatieve locatie. De 'oksel' van het op- en afrittencomplex wordt reeds maximaal benut.
6. Jabbeke -West	<p>Vermoedelijk zijn een deel van de wildparkeerders bewoners.</p> <p>Een mogelijke uitbreiding wordt onderzocht.</p>
7. Jabbeke - Oost	<p>Vermoedelijk zal de bestaande carpoolparking verkleinen door de heraanleg van het complex. De plannen worden aan Technum bezorgd.</p> <p>Voorlopig geen maatregelen noodzakelijk (behalve als het aanbod te beperkt wordt door de heraanleg van het complex)</p>
8. Kortrijk Oost	<p>Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht</p> <p>Er is een streefbeeldstudie in opmaak, deze wordt aan Technum bezorgd. Ook de afbakening van het RSG Kortrijk wordt bezorgd. Ter hoogte van de carpoolparking zou mogelijks bijkomende woonontwikkeling voorzien worden.</p>
9. Middelkerke	<u>Mogelijke locatie zoeken</u>
10. Nieuwpoort	<i>Geen maatregelen noodzakelijk</i>
11. Wevelgem	<u>Mogelijke locatie zoeken</u>
12. Westkapelle	<u>Mogelijke locatie zoeken</u>
13. Gistel	<u>Mogelijke locatie zoeken</u>
14. Oudenburg	<i>Geen maatregelen noodzakelijk</i>
15. Ruddervoorde	<p><u>Mogelijk locatie zoeken</u></p> <p>Er zal onderzocht worden of 1 grote carpoolparking mogelijk is in plaats van de 2 huidige niet officiële locaties</p>
16. Menen	<i>Geen maatregelen noodzakelijk</i>
17. Zonnebeke - Beselare	<p><u>Mogelijke locatie zoeken</u></p> <p><u>In het structuurplan of het mobiliteitsplan is reeds een mogelijke locatie geselecteerd, deze kan mee in de afweging opgenomen worden. De gemeente wenst de carpoolparking te combineren met een vrachtwagenparking.</u></p>
18. Zandvoorde	<p><i>Geen maatregelen noodzakelijk</i></p> <p><i>Vermoedelijk gaat het hier gedeeltelijk ook om bewoners</i></p>
19. Wevelgem	<u>Mogelijke locatie zoeken</u>
20. Tielt	<i>Niet weerhouden</i>
21. Roeselare - Beveren	<u>Mogelijke locatie zoeken</u>
22. Sint-Michiels	<i>Geen maatregelen</i>
23. Ieper-Noord	<u>Niet weerhouden</u>

24. Oostende	<i>Niet weerhouden</i> <i>Vermoedelijk gaat het om personeel van het ziekenhuis. De aanleg van de carpoolparking op deze locatie zal nog meer personeel van het ziekenhuis aantrekken.</i>
25. Roeselare-Rumbeke	<u>Mogelijke locatie zoeken</u>
26. Lichtervelde	<i>Geen maatregelen noodzakelijk</i>
27. De Lar	<u>Mogelijke locatie zoeken</u> Men parkeert vooral wild aan de zuidkant van de rotonde, dus niet aan de bedrijvenszone. De stad Meneen heeft aangegeven dat dit pas is sinds de herinrichting door TV3V
28. Veurne	<i>Geen maatregelen noodzakelijk</i>
29. Brugge A11	<i>Niet weerhouden</i>
30. Izegem	Mogelijke uitbreiding wordt onderzocht
31. Torhout	<i>Niet weerhouden</i>
32. Hoogdele N32 – R32	<i>Niet weerhouden</i> <i>AWV geeft aan dat er door Roeselare recent een carpoolparking is aangelegd ter hoogte van het kruispunt R32 – N36.</i>
33. Poperinge	<i>Niet weerhouden</i>
34. Diksmuide	<i>Niet weerhouden</i>
35. Hoogdele	<i>Niet weerhouden</i>
36. Eernegem	<i>Niet weerhouden</i>

In totaal zijn er 17 locaties weerhouden in de shortlist. Het gaat om 10 nieuwe locaties waar de inplanting van een carpoolparking bekeken moet worden. Daarnaast gaat het om de mogelijke uitbreiding van 6 bestaande carpoolparkings waar een hoge bezetting is vastgesteld. Voor de locatie Oostkamp is reeds een RUP en een ontwerp opgemaakt. Technum zal de beschikbare informatie verwerken in de verdere analyse.

In het eindrapport wordt best aangegeven dat er verdere maatregelen wenselijk zijn voor de locaties waar de carpoolparking mogelijks door bewoners of door werknemers van de bedrijven gebruikt wordt. Ook voor de bestaande carpoolparkings waar momenteel weinig gebruik van wordt gemaakt en waarvoor het potentieel laag is, moet nagegaan worden of het wenselijk is om deze parkings als carpoolparkings te blijven benoemen.

4. Verdere timing

Tegen eind september zullen de resultaten van de analyse van de weerhouden locaties besproken worden op de Technische Werkgroep. Een datum wordt via mail vastgelegd.

In oktober zullen de workshops plaatsvinden. Data voor deze workshops worden via mail vastgelegd.

KANTOOR GENT

Kortrijksesteenweg 1144a – 9051 Gent (Sint-Denijs-Westrem) – BELGIË

tel. +32 9 240 09 11 – fax +32 9 240 09 00

info@technum-tractebel.be

www.technum.be

VERSLAG VERGADERING

ONDERWERP	Stuurgroep 4
Project	Carpoolparkings West-Vlaanderen
Datum vergadering - Plaats	19 november 2013
Documentreferentie	SG 20131121
Verslaggever	Natalie Craeghs

ORGANISATIE	NAAM + FUNCTIE	AANW. VERONTSCH.	TEL.	EMAIL
BMV	Hannelore Deblaere	A	050 24 80 42	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be
BMV	Inge Feys	A	050 24 80 43	Inge.feys@mow.vlaanderen.be
Ruimte Vlaanderen	Leen Vandevelde	A	050 248246	leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer	Luc De Graeve	A	02 5537842	Luc.degraeve@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Tom Viaene	V	050 248050	tom.viaene@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Bert Brugghe	A		bert.brugghe@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Ilse Dwicke	A		Ilse.dewicke@mow.vlaanderen.be
Technum	Frederik Dams	A	09 240 0991	frederik.dams@technum-tractebel.be
Technum	Annick Gommers	V	03 2700048	annick.gommers@technum-tractebel.be
Technum	Roxanne Adolphy	V	03 2700053	Roxanne.adolphy@technum-tractebel.be
Technum	Natalie Craeghs	A	011 288703	natalie.craeghs@technum-tractebel.be

1. Agenda

- Bespreking van het analyserapport
- Bespreking van de fiches van de shortlist

2. Bespreking van het analyserapport

Vanuit de stuurgroep wordt de vraag gesteld hoe we omgaan met een aantal knelpunten op bestaande carpoolparking. De locaties die zijn opgenomen in de shortlist zijn nader onderzocht en hiervoor zijn ook een aantal suggesties gedaan. Zo is er bijvoorbeeld voor de locatie te Beernem voorgesteld om de bomen te kappen om zo de zichtbaarheid vanaf de weg te verhogen.

Voor de locaties die niet zijn opgenomen in de shortlist, is geen nader onderzoek uitgevoerd. In het rapport zal vermeld worden dat verder onderzoek naar mogelijke optimalisatie van deze parkings nodig is.

In de inleiding dient vermeld te worden dat het gaat om de opmaak van een prioriteitenlijst.

In de planningscontext zijn een aantal foutjes gesloten. Deze worden rechtgezet.

In de juridische context moet verduidelijkt worden dat de inrichting van carpoolparkings op bedrijventerreinen, agrarische gebieden en oppervlaktedelfstoffen mogelijk zijn indien zij een beperkte ruimtelijk impact hebben en mits motivatie.

Bepalen van het gewenste parkeeraanbod.

Op basis van de vraag vanuit de workshop met RWO is nader onderzocht hoe het gewenste aanbod per locatie verder onderbouwd kan worden. Dit is gebeurd op basis van de formule die is opgenomen in de CROW publicatie carpoolpleinen. Voor een aantal locaties komt het resultaat vrij goed overeen met het gewenste aanbod. Voor een aantal locaties lijkt dit aantal echter zeer hoog. De nabijheid van andere carpoolparkings is in deze formule ook niet in rekening gebracht. Bij het bepalen van het aanbod zal hier wel rekening mee gehouden worden.

- Voor Jabbeke West en Jabbeke Oost is het gewenst om in totaal een aanbod van rond de 100 parkeerplaatsen te voorzien. Het hoofdgewicht ligt in Jabbeke-West
- Voor Izegem, Roeselare Beveren en Roeselare Rumbekke is in totaal een aanbod van rond de 100 parkeerplaatsen gewenst. Hiervan zullen er een 50-tal voorzien worden in Izegem en 30 in Rumbekke en Beveren.
- Voor Wevelgem Noord lijkt een aanbod van 50 parkeerplaatsen meer aangewezen

Combinatie vrachtwagenparkeren

Als vrachtwagens effectief kunnen parkeren op parkeerplaatsen van carpoolers wordt dit aanzien als medegebruik. Een vrachtwagenparking die bijkomend wordt aangelegd aan een carpoolparking wordt niet aanzien als medegebruik. Het gaat in dit geval eerder om clustering van functies. Voor een aantal locaties lijkt het zelfs eerder aangewezen om dit medegebruik onmogelijk te maken.

AWV zal de behoefte aan vrachtwagenparkeerplaatsen in beeld brengen.

Criteria

De eigendomsstructuur is niet meegenomen in de afwegingscriteria. Het is echter niet evident om dit uit te klaren. Zelfs AWV is niet zeker over de eigendom van een aantal carpoolparkings. De eigendomsstructuur zal niet uitgeklaard worden in kader van deze studie. Dit zal als actiepunt opgenomen worden in het analyserapport.

Ook rond beheer en onderhoud is het wenselijk om duidelijkheid te scheppen wie hier verantwoordelijk voor is. Ook dit wordt als actiepunt opgenomen in het rapport.

3. Shortlist

Beernem: mogelijke uitbreiding van de parking door inname van het bos wordt vermeld als optie.

Oostkamp: de locatie vanuit het vernietigd RUP wordt ook als alternatief vermeld (maar wordt niet opgenomen in scoretabel). Mogelijks kan een carpoolparking hier zonder RUP gerealiseerd worden op basis van de nieuwe wetgeving.

Er zal een nieuwe brug aangelegd worden in het verlengde van de weg. Dit wordt als opportuniteit aanzien voor de realisatie van de carpoolparking. Een combinatie van de werken lijkt aangewezen. Combinatie van de aanleg van een carpoolparking gecombineerd met wegenwerken lijkt een extra troef. Dit kan na uitvoering van de MCA mogelijks de ranking veranderen.

Loppem: artikel 24.8 uit het GRUP is vernietigd waardoor de carpoolparking in parkgebied blijft liggen.

Jabbeke West: basisaanbod 50, uitbreiding tot 70 parkeerplaatsen

Jabbeke Oost: Jabbeke oost is niet weerhouden in de shortlist. De mogelijke uitbreiding van de carpoolparking dient nader bekeken te worden in functie van de heraanleg van het complex.

Gistel: basisaanbod 30, uitbreiding tot 90 parkeerplaatsen. Het BPA wordt aan Technum bezorgd.

Westkapelle: het lijkt aangewezen om de realisatie van de carpoolparking qua timing te koppelen aan de realisatie van de A11 en de omvorming van het kruispunt tot rotonde.

Izegem: om het aantal mogelijke parkeerplaatsen te maximaliseren kan mogelijks haaks parkeren worden voorzien in plaats van langsparkeren. Het terrein is eigendom van Waterwegen en Zeekanal. Mogelijks kunnen deze terreinen ingezet worden voor watergebonden activiteiten of overslag. Om die reden wordt een alternatieve locatie opgenomen: namelijk ten noord-oosten van de rotonde thv het bedrijventerrein. Voor het gebied ten oosten van de snelweg is een GRUP opgemaakt waarin in bouwverbod is opgenomen.

Roeselare – Rumbekke: er zullen fietspaden voorzien worden bij heraanleg; ook zal het openbaar vervoeraanbod verbeteren door de realisatie van het ziekenhuis. Dit wordt aangepast in de scoretabel. Het gewenste basisaanbod is 30 parkeerplaatsen.

Wevelgem Noord: naast de carpoolparking wordt er best een vrachtwagenparking voorzien. Een hoogtebeperking op de carpoolparking is gewenst. De aanleg van de carpoolparking kan mogelijks gekoppeld worden aan de heraanleg van de knoop. De plan-MER is in opmaak. Deze wordt aan Technum bezorgd.

Waregem: de score voor het openbaar vervoer wordt aangepast naar A

Kortrijk Oost: de voorkeur gaat naar uitbreiding op de terreinen van VMWV. In het andere alternatief dient immers een bouwvrije zone van 10m van de gewestweg gerespecteerd te worden. De uitbreiding is voorzien in woonzone. Score "overeenstemming met beleidsopties" wordt aangepast van B naar A (omdat in de streefbeeldstudie de carpoolparking voorzien blijft).

De Lar: de carpoolparking waarvan melding wordt gemaakt in het mobiliteitsplan van Menen gaat om deze in Menen en niet om De Lar. In dit opzicht veranderd de score van A naar B.

4. Concepten

Bij het uitwerken van de typeconcepten zal het, naast de landschappelijke inpassing, voornamelijk belangrijk zijn om de aansluiting op het wegennet te bekijken. Naar inrichting van de parking zijn het voornamelijk de kritische succesfactoren die sturend zullen zijn.

5. Verdere timing

Op **13 december om 13u30** zal de volgende stuurgroep plaatsvinden. Op deze stuurgroep wordt het resultaat van de MCA besproken en wordt de prioriteitenlijst bepaald.

6. Bespreking aanpak workshop

Voor de workshop met BMV zal er niet ingegaan worden op de kritische succesfactoren en de elementen uit de planningscontext. Het is de bedoeling om de methodiek te toetsen op zijn transponeerbaarheid naar de andere provincies.

Het is ook niet de bedoeling om de locaties van West-Vlaanderen in detail te bekijken. Er zal één fiche als voorbeeld meegenomen worden.

KANTOOR GENT

Kortrijksesteenweg 1144a – 9051 Gent (Sint-Denijs-Westrem) – BELGIË

tel. +32 9 240 09 11 – fax +32 9 240 09 00

info@technum-tractebel.be

www.technum.be

VERSLAG VERGADERING

ONDERWERP	Stuurgroep 5
Project	Carpoolparkings West-Vlaanderen
Datum vergadering - Plaats	13 december 2013
Documentreferentie	SG 20131213
Verslaggever	Natalie Craeghs

ORGANISATIE	NAAM + FUNCTIE	AANW. VERONTSCH.	TEL.	EMAIL
BMV	Hannelore Deblaere	A	050 24 80 42	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be
BMV	Inge Feys	A	050 24 80 43	Inge.feys@mow.vlaanderen.be
Ruimte Vlaanderen	Leen Vandevelde	A	050/248246	Leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer	Luc De Graeve	A	02/5537842	Luc.degraeve@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Bert Brugghe	V	050/248050	Bert.brugghe@mow.vlaanderen.be
Wegen en verkeer	Ilse Dewicke	V		Ilse.dewicke@mow.vlaanderen.be
Technum	Annick Gommers	A		Annick.gommers@technum-tractebel.be
Technum	Natalie Craeghs	A	011 28 87 03	Natalie.craeghs@technum-tractebel.be

1. Agenda

Bespreking van de resultaten van de MCA met betrekking tot de haalbaarheid

Vastlegging van de locaties voor de opmaak van de inrichtingsconcepten

2. Bemerkingen op het verslag

Hannelore geeft aan dat in het verslag niet is opgenomen voor welke carpoolparkings de combinatie met een vrachtwagenparking gewenst is.

In Wevelgem-Zuid heeft een telling plaatsgevonden en daaruit blijkt dat vrachtwagens hier de hele dag geparkeerd staan. Een aparte vrachtwagenparking is aldus gewenst.

3. Resultaat MCA

De bestaande carpoolparkings worden best ook nog meegenomen in het rapport om een volledig overzicht te behouden. Technum zal zoals eerder afgesproken ook aangeven welke aanpassingen/bedenkingen er bij de bestaande carpoolparkings zijn.

Loppem en Oostkamp scoren slecht in ikv de haalbaarheid door een score C in de juridische criteria. Bij de prioriteitenlijst wordt best gemeld dat deze score mogelijks kan veranderen door een overleg met ANB of andere bevoegde instanties.

De prioriteitenlijst wordt best weergegeven in volgorde van haalbaarheid binnen de verschillende groepen. In de prioriteitenlijst worden ook de mogelijke jokers vermeld. De locaties blijven wel op dezelfde plaats staan.

4. Bemerkingen op de methodiek vanuit de andere provincies

De bemerkingen worden meegenomen in de rapportage en er zal tekens aangegeven worden waarom we hier in West-Vlaanderen geen rekening mee hebben gehouden.

Met betrekking tot het financiële aspect wordt vanuit de stuurgroep aangegeven dat dit niet mag meespelen bij opmaak van het prioriteitenlijst. Het is aan AWV om voldoende budget te voorzien in hun meerjarenplanning.

Sociale veiligheid is een randvoorwaarde bij de inrichting van de parking en minder belangrijk in kader van de afweging van de haalbaarheid. In zekere zin is hier wel rekening mee gehouden bij de selectie van de inplanting per locatie. Uit de studie Carpoolparkings Vlaanderen is ook naar voor gekomen dat sociale veiligheid geen doorslaggevend criterium is voor het succes van een carpoolparking.

De bereikbaarheid van de locatie met de snelbus hoort volgens de stuurgroep thuis binnen het criteria openbaar vervoer. Dit dient dan geherformuleerd te worden.

Planologische context. De gemeenten zijn niet bevroegd. Maar voor de meeste gemeenten zijn de vragen wel gekend en zijn deze meegenomen in de beoordeling.

5. Locaties conceptanalyse

Volgende locaties worden meegenomen in kader van het uitwerken van inrichtingsconcepten

- Roeselare Beveren
- Gistel: voor deze locatie wordt de parking ook best parallel aan de gewestweg uitgebouwd en niet parallel aan het perceel van het bedrijf. Zo blijft er een beter perceel over voor de boer en is er meer sociale controle vanaf de weg
- Wevelgem Noord (in combinatie met vrachtwagenparking)
- Ruddervoorde
- Loppem
- Oostkamp
- Westkapelle
- Zonnebeke –Beselare (in combinatie met vrachtwagenparking)

6. Verdere timing

De volgende stuurgroep zal doorgaan op **vrijdag 28 februari om 13u30** te Brugge. Op de agenda staat:

- Bespreking van het analyserapport
- Bespreking van de inrichtingsconcepten

Het analyserapport wordt minimaal 1 week voor de vergadering bezorgd.

KANTOOR GENT

Kortrijksesteenweg 1144a – 9051 Gent (Sint-Denijs-Westrem) – BELGIË

tel. +32 9 240 09 11 – fax +32 9 240 09 00

info@technum-tractebel.be

www.technum.be

VERSLAG VERGADERING

ONDERWERP	Stuurgroep 6
Project	Carpoolparkings West-Vlaanderen
Datum vergadering - Plaats	28 februari 2014
Documentreferentie	SG 20140228
Verslaggever	Natalie Craeghs

ORGANISATIE	NAAM + FUNCTIE	AANW. VERONTSCH.	TEL.	EMAIL
BMV	Hannelore Deblaere	A	050 24 80 42	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be
BMV	Inge Feys	A	050 24 80 43	Inge.feys@mow.vlaanderen.be
Ruimte Vlaanderen	Leen Vandevelde	A	050 248246	leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer	Luc De Graeve	A	02 5537842	Luc.degraeve@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Tom Viaene	V	050 248050	tom.viaene@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Bert Brugghe	V		bert.brugghe@mow.vlaanderen.be
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	Ilse Dewicke	A		Ilse.dewicke@mow.vlaanderen.be
Technum	Frederik Dams	A	09 240 0991	frederik.dams@technum-tractebel.be
Technum	Annick Gommers	V	03 2700048	annick.gommers@technum-tractebel.be
Technum	Roxanne Adolphy	V	03 2700053	Roxanne.adolphy@technum-tractebel.be
Technum	Natalie Craeghs	A	011 288703	natalie.craeghs@technum-tractebel.be

1. Agenda

- Bespreking van het eindrapport
- Bespreking van de concepten voor carpoolparkings

2. Bespreking van het eindrapport

Hoofdstuk 8: Prioriteitenlijst

Joker

- Bij Westkapelle wordt best aangegeven dat deze gerealiseerd moet worden na de aanleg van de A11 en niet gekoppeld aan.

Prioriteitenlijst

- Er zijn meerdere instanties waar overleg mee moet gehouden worden. Dit wordt best aangepast.

Bestaande carpoolparkings

- Voor de carpoolparking te Menen wordt de ontsluiting best geoptimaliseerd. Men draait hier linksaf terwijl dit niet mag.
- Bij de carpoolparking van Jabbeke – Oost dient de link gelegd te worden met de carpoolparking van Jabbeke-West in functie van het noodzakelijke aanbod per locatie.
- De carpoolparkings worden best aangeduid op de verschillende figuren zodat duidelijk is waar deze gelegen zijn.

Eigendomsstructuur

Met betrekking tot de eigendomsstructuur wordt best verduidelijkt waarom dit punt is opgenomen.

Onderhoud

De paragraaf met betrekking tot het onderhoud wordt best aangevuld. Het zal noodzakelijk zijn om een eenduidig systeem met betrekking tot het onderhoud af te spreken. Zodat zowel binnen de verschillende afdelingen van AWW als binnen de gemeente, duidelijk is wie voor welke taken instaat. Het lijkt aangewezen dat AWW instaat voor de aanleg en het onderhoud. De wegenwachters kunnen de carpoolparkings mogelijks regelmatig controleren. De gemeente kan bijvoorbeeld instaan voor het ledigen van de vuilbakken.

Bij de aanleg van nieuwe carpoolparkings wordt dit best gecommuniceerd.

Hoofdstuk 9: Richtlijnen selectie carpoolparkings

Hannelore geeft aan dat ze deze methodiek reeds heeft toegepast op een case, en dat het niet eenduidig is om op basis hiervan een antwoord te formuleren. De nabijheid van een carpoolparking wordt best nader gespecificeerd (binnen voedingsgebied van 15 km,...).

Het Waalse Gewest heeft een contract afgesloten met Decatlon in kader van het inzetten van hun parkings als carpoolparkings. Hiervoor dient de Waalse Overheid wel 200 per parkeerplaats per jaar te betalen en de naam Decatlon dient in de signalisatie verwerkt te worden.

De vraag zal vermoedelijk ook aan de Vlaamse Overheid gesteld worden. Best wordt aangegeven hoe omgegaan dient te worden met terreinen die zichzelf aanbieden.

- Bekijken het van het potentieel van de locatie
- Bekijken van de microbereikbaarheid van de locatie
- Signalisatie en financiering

Hoofdstuk 10: Methodiek binnen de andere provincies

Het financieel aspect lijkt geen criteria. Hier wordt best bijkomend opgenomen dat het haalbaar dient te zijn binnen het programma van AWW.

Sociale veiligheid is ook geen criteria. Dit kan deels verholpen worden door het ontwerp van de carpoolparking.

3. Bespreking van de concepten

Inrichtingsprincipes

De ingroening van het gebied van de mogelijke uitbreiding dient eerder in de vorm van gras voorzien te worden en reeds in de eerste fase mee onderhouden te worden om te vermijden dat deze zone ontwikkeld tot natuur. Bomen worden best zo aangeplant dat deze op termijn niet verwijderd moeten worden maar dat er tussen geparkeerd kan worden.

Mogelijks kan er nog een suggestie naar het type bomen opgenomen worden: hoogstam, zonder vruchten, ...

Onderhoudsvriendelijkheid van de carpoolparking is ook een aandachtspunt. Dit wordt best toegevoegd bij de waterdoorlaatbaarheid van het materiaal.

Met betrekking tot de luifel wordt aangegeven dat het komen tot de realisatie ervan best wat meer gespecificeerd wordt. AWW heeft weinig ervaring met straatmeubilair. In de meeste projecten is dit de bevoegdheid van de gemeente. Er kan bijvoorbeeld opgenomen worden dat bij de realisatie van de eerste carpoolparking een concept wordt uitgewerkt, dat hierna op de andere locaties kan toegepast worden. Beschutting tegen wind, diefstalveilige fietsstallingen, vandalismebestendig straatmeubilair, ... zijn o.a. aandachtspunten.

Rond verlichting wordt best een puntje toegevoegd.

Ontsluitingsprincipes

Bij het concept tussen 2 rotondes wordt best een gesloten middenberm voorzien.

Bij de verkeerslichtenregeling wordt aangegeven dat hetzelfde principe als aansluiting rechtstreeks op een rotonde mogelijk is.

Case-studie

Er wordt best ergers aangegeven dat voor vrachtwagenparkings een extra overleg nodig is om aan te tonen dat de vrachtwagenparking tot de aanhorigheid van de weg behoort, waardoor geen RUP noodzakelijk is om deze in te passen.

Voor Wevelgem-Noord zal nagegaan worden waarom de noordelijke rotonde wordt voorzien.

Voor Loppem wordt de toegang tot de parking best noordelijk voorzien, zodat de toegangen tot de rotonde beter verdeeld zijn.

Gistel: naast het zebrapad dient ruimte voorzien te worden voor de oversteek van fietsers.

Roeselare-Beveren: het lijkt aangewezen om het fietspad naast de rijweg door te trekken. Deze optie wordt op de figuur uitgetekend. Er zal worden aangegeven dat gezocht moet worden naar de meest aangewezen locatie voor fietspaden, aangezien er tekening gehouden dient te worden met het talud naar de rijweg.

Bij deze locatie lijkt het ook aangewezen om aan te geven dat er goede signalisatie voorzien moet worden rekening houdend met de iets verdere

ligging van de carpoolparking tov het hoofdwegennet.

Zonnebeke: ook hier wordt opgenomen dat signalisatie vanaf de afrit wenselijk is, rekening houdend met de ligging van de carpoolparking tov het op- en afrittencomplex.

Westkapelle: het moet mogelijk blijven om vanaf het noordelijk deel van de Hoekestraat linksaf te slaan naar de rotonde. Door deze aanpassing zal het ook mogelijk worden om vanaf de carpoolparking linksaf te slaan.

Ruddervoorde: halverwege wordt best een extra keerpunt toegevoegd.

4. Verdere timing

Het eindrapport, de fiches en de concepten worden digitaal aan iedereen bezorgd.

De aangepaste rapporten worden binnen 2 weken aangeleverd.

Het logo van BMV wordt opgenomen op de documenten. Het logo dat gehanteerd moet worden, wordt aan Technum overgemaakt.

Bijlage 5. Verslagen workshop

KANTOOR GENT

Kortrijksesteenweg 1144a – 9051 Gent (Sint-Denijs-Westrem) – BELGIË

tel. +32 9 240 09 11 – fax +32 9 240 09 00

info@technum-tractebel.be

www.technum.be

VERSLAG VERGADERING

ONDERWERP	Workshop RWO
Project	Carpoolparkings West-Vlaanderen
Datum vergadering - Plaats	24 oktober 2013
Documentreferentie	Verslag Workshop 24102013
Verslaggever	Natalie Craeghs

ORGANISATIE	NAAM + FUNCTIE	AANW. VERONTSCH.	TEL.	EMAIL
BMV	Hannelore Deblaere	A	050 24 80 42	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be
BMV	Inge Feys	A	050 24 80 43	Inge.feys@mow.vlaanderen.be
RWO	Ilse Moermans	A	032246550	Ilse.moermans@rwo.vlaanderen.be
RWO	Luk Mutsaerts	A		Luk.mutsaerts@rwo.vlaanderen.be
RWO	Leen Vandevelde	A		Leen.vandevelde@rwo.vlaanderen.be
Technum	Bieke Cloet	A		Bieke.cloet@technum-tractebel.be
Technum	Frederik Dams	A	09 240 0991	frederik.dams@technum-tractebel.be
Technum	Natalie Craeghs	A	011 288703	Natalie.craeghs@technum-tractebel.be

1. Methodiek

Functie van een carpoolparking: carpoolparkings zijn geen randparkings voor het centrum. In dit opzicht is dus het gebruik als P&R locatie niet gewenst. P&R is wel mogelijk in relatie tot snelbussen (nvt voor West-Vlaanderen).

Vrachtwagenparkeren voor lange afstandsvrachtverkeer dient niet opgelost te worden met de realisatie van carpoolparkings. Waar mogelijk en noodzakelijk worden de carpoolparkings wel gecombineerd met vrachtwagenparkings op lokaal niveau (parking voor vrachtwagens van bewoners die anders in het woonweefsel terecht zouden komen).

Het is wenselijk om het gewenste aanbod per locatie verder te onderbouwen.

Analyse shortlist

- Planningscontext: RSV en PRS is niet relevant ifv carpoolparkings (owv geen uitspraken op deze detailgraad)
- Naast Habititrichtlijngebieden moeten ook vogelrichtlijngebieden meegenomen worden (SBZ)
- Er wordt gevraagd of er ook rekening wordt gehouden met de erfgoedlandschappen. Technum meldt dat deze onrechtstreeks reeds meegenomen zijn omdat er wordt rekening gehouden met alle ankerplaatsen in de beoordeling, dus ook met de vastgestelde ankerplaatsen.
- Criteria juridische context:
 - o Inpasbaarheid binnen de juridische ruimtelijke bestemming: score B en score C moeten telkens aangevuld worden met 'mogelijks'. Voor score C zal verder onderzoek naar vergunbaarheid noodzakelijk zijn.
- Criteria ruimtelijke context wordt beter vervangen door morfologische context om verwarring te voorkomen.

Gewichten per criteria:

- Planologische context: 20
- Juridische context: 40 (belangrijkste, indien juridische niet mogelijk, is het niet mogelijk)
- Morfologische context: 20
- Verkeerskundige context: 20

2. Stellingen

Omwille van de omvang is een RUP niet noodzakelijk voor (kleine) carpoolparkings. Een RUP is wel noodzakelijk indien de carpoolparking gekoppeld is aan een groot herinrichtingsproject. Carpoolparkings vallen onder de categorie 'werken van algemeen belang'. Er zal wel aangetoond moeten worden dat de carpoolparking slechts een beperkte ruimtelijke impact heeft. Overleg en het doorlopen traject zijn ook elementen die behoren tot de motivatie van beperkte ruimtelijke impact. Een project-MER –screening zal wel noodzakelijk zijn.

Indien een carpoolparking op een bestaande verharding wordt voorzien is er geen vergunning nodig. Vanaf 150m² bijkomende verharding is er wel een vergunning nodig.

Het is alleen wenselijk om carpoolparkings met bewonersvrachtwagenparkings te combineren.

Bundeling carpoolparking en bedrijvenzone is ruimtelijk wel gewenst, de kostprijs zal echter hoog zijn. De ruimte zal immers niet meer commercieel verkoopbaar zijn voor projectontwikkelaars en betreft vaak commercieel erg interessante zichtlocaties. Gebruik door werknemers van de bedrijven is ook niet altijd uit te sluiten. Indien er een andere goede locatie ter beschikking is voor de inplanting van een carpoolparking die niet in industriegebied gelegen is, kan deze alternatieve locatie mits goede afweging ook aanvaard worden door RWO.

Een Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan vormt geen juridische basis voor zoekzone inplanting windmolens. Carpoolparkings kunnen dus in deze zone gelokaliseerd worden. Wel dient onderzocht te worden of een carpoolparking combineerbaar is met de veiligheidsnormen die gehanteerd worden voor windmolens.

KANTOOR GENT

Kortrijksesteenweg 1144a – 9051 Gent (Sint-Denijs-Westrem) – BELGIË

tel. +32 9 240 09 11 – fax +32 9 240 09 00

info@technum-tractebel.be

www.technum.be

VERSLAG VERGADERING

ONDERWERP **Workshop mobiliteitsbegeleiders andere provincies**

Project Carpoolparkings West-Vlaanderen

Datum vergadering - Plaats 12 december 2013

Documentreferentie Workshop 20131212

Verslaggever Natalie Craeghs

ORGANISATIE	NAAM + FUNCTIE	AANW. VERONTSCH.	TEL.	EMAIL
BMV West-Vlaanderen	Hannelore Deblaere	A	050 24 80 42	hannelore.deblaere@mow.vlaanderen.be
BMV West-Vlaanderen	Inge Feys	A	050 24 80 43	Inge.feys@mow.vlaanderen.be
BMV West-Vlaanderen	Van Eenoo Lieven	A		Lieven.vaneenoo@mow.vlaanderen.be
BMV Limburg	Sofie Van Campenhout	A		Sofie vancampenhout@mow.vlaanderen.be
BMV Limburg	Valère Donné	A		Valere.donne@mow.vlaanderen.be
BMV Limburg	Pamela Uyttendale	A		Pamela.uyttendale@mow.vlaanderen.be
BMV Antwerpen	Frank Leys	A		Frank.leys@mow.vlaanderen.be
BMV Antwerpen	Nikka Curinckx	A		Nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be
BMV Oost-Vlaanderen	Katia Rottiers	A		Katia.rottiert@mow.vlaanderen.be
BMV Oost-Vlaanderen	An Saye	A		An.saye@mow.vlaanderen.be
BMV Vlaams-Brabant	Kim Wouters	A		Kim.wouters@mow.vlaanderen.be
BMV Vlaams-Brabant	Mark Thoelen	A		Mark.thoelen@mow.vlaanderen.be
MOW Vlaanderen	Cor Dierckx	V		Cor.dierckx@mow.vlaanderen.be
Technum	Frederik Dams	A		Frederik.dams@technum-tractebel.be
Technum	Annick Gommers	A		Annick.gommers@technum-tractebel.be
Technum	Natalie Craeghs	A	011 28 87 03	Natalie.craeghs@technum-tractebel.be

1. Agenda

Bespreking van de methodiek die uitgewerkt is voor het opstellen van een prioriteitenlijst voor carpoolparkings in West-Vlaanderen en de toepasbaarheid van de methodiek in de andere provincies.

Technum ligt de verschillende stappen van de methodiek toe zoals deze is toegepast voor West-Vlaanderen. Per stap worden er na de toelichting een aantal vragen gesteld aan de aanwezigen en krijgen ze even de tijd om per provincie de vragen te beantwoorden. Hierna volgt een plenaire terugkoppeling. De vragen waren:

- Is de methode die voor West-Vlaanderen werd toegepast ikv het potentieel ook toepasbaar voor uw provincie?
- Waarom (niet)?
- Welke wijzigingen zou u doorvoeren?

2. Opmaak longlist

Technum ligt de methodiek toe die gebruikt is voor de opmaak van de longlist. Hier is de mogelijkheid geboden om plenair bedenkingen te

formuleren.

Ook de combinatie van vrachtwagenparkeren en carpoolparkings is volgens de workshop een aandachtspunt. Het kan niet de bedoeling zijn dat deze parkings dienst moeten doen als parking voor langdurig verblijf van vrachtwagens. Mogelijks kan het voor een aantal locaties wel wenselijk zijn om naast de carpoolparking een vrachtwagenparking te voorzien om de gemeentelijke knelpunten met vrachtwagenparkeren op te lossen.

In de provincie Limburg werd ooit een gelijkaardige oefening gedaan (opmaak longlist) om de behoefte van carpoolparkings aan op- en afritten in beeld te brengen. Toen werden enkel de op- en afritten van het hoofdwegennet meegenomen.

Vanuit de provincie Vlaams-Brabant wordt toegevoegd dat locaties waar grote stromen woon-werkverkeer samen komen kunnen worden meegenomen.

3. Criteria potentieel

Technum ligt de gehanteerde methodiek voor het bepalen van het potentieel van de carpoolparking toe. Hierna krijgt men per provincie de tijd om een aantal opmerkingen/aandachtspunten te formuleren. Hiervoor worden invulformulieren uitgedeeld.

Per Provincie zijn een aantal aandachtspunten geformuleerd met betrekking tot de gehanteerde criteria in functie van het potentieel van de carpoolparkings. Deze worden hierna opgesomd.

- Criteria
 - Reistijd lijkt een beter criteria dan afstand, zeker voor filegevoelige gebieden. Dit werd door verschillende provincies aangegeven. Voor West-Vlaanderen speelt dit minder mee. Er zijn weinig tot geen filegevoelige punten. Uit de studie 'Carpoolparkings Vlaanderen' opgemaakt door Mint i.o. van het Vlaams Gewest, blijkt dat de gemiddelde afstand tot aan de carpoolparking en de gemiddelde afstand vanaf de carpoolparking een belangrijkere rol spelen in het succes van een carpoolparking. De gemiddelde reistijd van de auto in de ochtendspits speelt in bepaalde schattingen ook een rol, zij het kleiner. In dit opzicht is er dan ook voor gekomen om voor West-Vlaanderen rekening te houden met de gemiddelde afstand tot aan de carpoolparking en vanaf de carpoolparking tot aan de bestemming.
 - Gemiddelde afstand tot bestemming => vervangen door bijvoorbeeld 20% langste afstanden. Het criteria is gehanteerd op basis van de succesfactoren zoals bepaald in de studie Carpoolparkings Vlaanderen.
 - Bereikbaarheid op micro-niveau: dit wordt meegenomen in de analyse van de shortlist en niet bij bepaling van het potentieel. Het is immers op micro-niveau dat deze analyse dient uitgevoerd te worden. In de analyse met het verkeersmodel is hier wel maximaal rekening mee gehouden doordat de carpoolparkings zo correct mogelijk in het model zijn opgenomen.
- Gewichten
 - Vanuit de workshop wordt aangegeven dat ze minder gewicht zouden geven aan het aantal passanten. Uit de studie carpoolparkings Vlaanderen komt echter duidelijk naar voor dat de passerende volumes aan verplaatsingen een evenredige relatie hebben met het succes van de parking.
 - Voor Vlaams-Brabant lijkt de afstand woon-werk minder relevant
- Bijkomende toetsingen. Vanuit Oost-Vlaanderen wordt aangegeven dat de ze de locaties van de longlist bijkomend op een aantal criteria willen toetsen:
 - Nabijheid van woonkernen
 - Filegevoeligheid ter hoogte van het op- en afrittencomplex: In Hasselt is bijvoorbeeld een carpoolparking aangelegd aan een knooppunt waar zowel tijdens de ochtend als avondspits file optreed. Dit aspect kan als kwalitatieve afweging meegenomen worden bij het opstellen van de shortlist na uitvoering van de MCA in kader van het potentieel.
 - Aan de grenzen (landsgrens, provinciegrens) lijkt het aangewezen om een toetsing te doen van de resultaten van het verkeersmodel. Het basismodel dat gehanteerd werd is voorafgaandelijk besproken met het verkeerscentrum.

De opmerking wordt gemaakt dat er rekening mee moet worden gehouden dat carpoolen nog steeds een marginaal verschijnsel is in het woon-werk verkeer. Het uitbouwen van carpoolparkings kadert echter binnen een sturend beleid.

4. Berekening van het gewenste aanbod

Technum geeft aan dat de beperking van het gewenste aanbod gebaseerd is op de rekenmethode opgenomen in de CROW-publicatie carpoolpleinen.

Volgende aandachtspunten werden geformuleerd op de rekenmethode vanuit de CROW publicatie:

- Oost-Vlaanderen zou ook met de reistijden rekening willen houden ipv met de afstanden
- Limburg geeft aan dat de kadastrale sectoren in het model zeer oud zijn en niet meer overeenkomen met de realiteit. Dit zou een vertekend beeld kunnen geven.

5. Criteria haalbaarheid

- Criteria

- Er wordt aangegeven dat het financieel aspect best ook wordt meegenomen. Technum geeft aan dat ze dit eerder als derde factor naast haalbaarheid en potentieel zou opnemen.
- Sociale veiligheid lijkt vanuit de workshop ook een belangrijk criterium ifv de haalbaarheid. Sociale veiligheid heeft echter niet zo veel te maken met de haalbaarheid maar eerder met de inrichtingsaspecten. Uit de studie Carpoolparkings Vlaanderen is naar voor gekomen dat sociale veiligheid geen doorslaggevend criterium is in kader van het gebruik van een carpoolparking. Bij de keuze van de inplanting van de carpoolparking per locatie, is wel rekening gehouden met het aspect sociale veiligheid. Het is een aspect dat ook een rol speelt bij de uiteindelijke inrichting van de carpoolparking.
- Combinatie P&R snelbussen: locatie moet vlot bereikbaar zijn. Dit criterium kan inderdaad toegevoegd worden in de provincies waar dit van tel is. Het kan mogelijks gecombineerd worden met het criterium bereikbaarheid openbaar vervoer.
- Planologische context. Er wordt de vraag gesteld of het niet relevant is om de gemeenten te bevragen en niet enkel het mobiliteitsplan en het GRS te consulteren. Dit is in West-Vlaanderen bewust niet gedaan. Wel zijn de meeste vragen vanuit de gemeente gekend en is hier rekening mee gehouden bij de beoordeling. De prioriteitenlijst is opgemaakt om een objectieve volgorde te krijgen en niet om een duidelijke visie van de afdeling te krijgen.
- Bereikbaarheid: omrijfactor en filegevoeligheid knooppunt lijken relevante bijkomende criteria. Met de omrijfactor wordt rekening gehouden bij de analyse die uitgevoerd werden met het verkeersmodel. Zeker als men gebruik maakt van het criterium ' aantal passanten waarvoor de carpoolparking het meest optimaal is'. Met de filegevoeligheid is geen rekening gehouden in West-Vlaanderen aangezien er nagenoeg geen file is in West-Vlaanderen. Bij de analyse van de locaties van de shortlist kan hier rekening mee gehouden worden.
- Bewegwijzering carpoolparkings is een aandachtspunt.
- Ruimtegebruik. De oksels van op- en afrittencomplexen zijn vaak restruimte en dus makkelijker aan te snijden. Deze locaties zijn echter niet altijd ideaal naar ontsluiting toe.

- Gewichten

- Medegebruik. Dit lijkt een minder belangrijk criteria en kan mogelijks minder gewicht krijgen.
- Ruimte: locaties die niet haalbaar zijn, kunnen niet weerhouden worden. Bij de inplanting van de carpoolparkings is steeds gezocht naar een locatie met voldoende ruimte.

- Bijkomende toetsingen

- Prioriteitenlijst: er wordt aangegeven dat het wenselijk is om bij opmaak van de prioriteitenlijst ervoor te zorgen dat de locaties niet allemaal in eenzelfde regio gelegen zijn. De locaties die geselecteerd zijn voor West-Vlaanderen zijn verspreid over de provincie, zonder dat dit gemanipuleerd is. Het is wenselijk om z'n manipulatie pas op de laatste versie van de shortlist te doen als de spreiding niet goed genoeg is in een bepaalde provincie.

Het volledige verslag van de workshop is terug te vinden in bijlage.

6. Verdere procedure binnen de andere provincies

In het analyserapport zullen de beperkingen vanuit de andere provincies worden opgenomen en zal er aangegeven worden waarom er geen rekening mee gehouden is in West-Vlaanderen. Er zal geen nieuwe analyse uitgevoerd worden voor West-Vlaanderen.

De lopende studie maakt enkel een analyse voor West-Vlaanderen. Om de methodiek uit te werken binnen de andere provincies is verder overleg nodig binnen de afdeling voor de aanpak en dergelijke.

Mogelijks kan wel gemeenschappelijk de vraag gesteld worden aan het verkeerscentrum om de nodige data te bekomen. Iedere provincie dient hiervoor wel een longlist op te maken. Aan EVT kan mogelijks gevraagd worden om ook de wildparkeerders in de andere provincies in beeld te brengen.