



A V E L G E M



Vincent Van Quickenborne
voorzitter van de vervoerregioraad

Grote Markt 54
8500 Kortrijk

Sofie De Meulenaere
co-voorzitter van de vervoerregioraad

Departement MOW - Beleid
Koning Albert I-laan 1-2, bus 81
8200 Brugge
vervoerregio.kortrijk@vlaanderen.be

VERSLAG

////////////////////////////////////
Datum: 21 februari 2020

Locatie: Leiedal

aanwezig:

Vincent Van Quickenborne	Kortrijk – burgemeester, voorzitter
Sofie De Meulenaere	Departement mow (DMOW) – ambtelijke co-voorzitter
Inge Feys	DMOW – mobiliteitsbegeleider – voorzitter teamMOW
Franco Verschueren	Agentschap Wegen en Verkeer – regiomanager
Maikel Kegels	De Lijn – mobiliteitsontwikkelaar
Peter De Meyer	De Vlaamse Waterweg – team MOW
Jurgen Vanlerberghe	Provincie West-Vlaanderen - gedeputeerde
Mathieu Cockuyt	VVSG
Silvie Creyf	Departement Omgeving
Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen - mobiliteitsplanner
Filip Vanhaverbeke	Intercommunale Leiedal – algemeen directeur
Aurelie Van Obbergen	Intercommunale Leiedal
Elke Matthyssen	consortium STG - Sweco
Els Verdurmen	consortium STG - Sweco

Christophe Vandererven	Anzegem – schepen mobiliteit
Lut Deseyn	Avelgem – burgemeester
Regine Rooryck	Deerlijk – schepen mobiliteit
Tijs Naert	Harelbeke – schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Lotte Demeester	Kortrijk
Francis Benoit	Kuurne – burgemeester, ondervoorzitter



- Opvallend op het forum was ook een zekere samenhang; doordat alle gemeenten hebben samengewerkt hebben ze elkaar beter leren kennen, en kunnen ze gemakkelijker ervaringen en ideeën met elkaar uitwisselen.
- Tevens kwam op het forum naar voor dat men een belangrijke rol ziet weggelegd voor de fiets. Dit sluit aan bij een bevraging van Leiedal waaruit blijkt dat de gemeenten zelf sterk op de fiets willen inzetten.

Ook de provincie West Vlaanderen is ambitieus wat haar fietsbeleid betreft. Tegen 2025 heeft de provincie een budget van 200 miljoen nodig (krijgt 20% van totaalbudget Vlaanderen) voor de aanleg van fietspaden en bijhorende infrastructuur (fietsenstallingen, laadpalen, ...). De provincie wil hier een centrale rol spelen in het uitbouwen van het fietsnetwerk o.a. door het inrichten van een projectbureau en het aanwerven van mensen. De provincie stelt nu reeds een budget van 20 miljoen beschikbaar, maar dat is niet voldoende voor de doelstellingen. Ze vraagt om het aandeel subsidies (nu 50/50%) vanuit Vlaanderen te verhogen voor kunstwerken en fietssnelwegen.

De vraag wordt gesteld aan de provincie om op de volgende VVRR het masterplan fiets voor te stellen.

Verder traject communicatie en participatie

- Volgende maand staat een mobiliteitsatelier gepland.
- Sweco licht de bestaande digitale communicatie tools toe. De VVRR geeft aan dat er te veel verschillende platformen zijn, alles zou beter gecentraliseerd zijn. Elk heeft echter een andere functie. De Vlaamse sites en die van de Lijn zijn gericht op informeren, twee zijn gericht op participatie:
<https://kortrijk.vervoerregio.net/> > alles ivm participatie voor de VVR Kortrijk
<https://www.vvsg.be/nieuws/gemeentelijk-ondersteuningsplatform-vervoerregiowerking-uit-de-startblokken> > om alle mandatarissen uit te regio digitaal te bevragen of digitaal te laten discussiëren
- De vraag is gekomen of MOW toelichting kan komen geven rond het OV-plan 2020-2021 op de colleges/gemeenteraden. MOW geeft aan dat ze hierbij wil ondersteunen, maar dat het praktisch niet haalbaar is om naar alle gemeenten afzonderlijk te gaan. Er wordt voorgesteld om tijdens de tweede helft van april een moment te organiseren waarop een algemene toelichting zal worden gegeven voor alle raadsleden uit alle gemeenten samen. Leiedal zal de organisatie hiervan op zich nemen. Alle raadsleden werden reeds uitgenodigd op het mobiliteitsforum van februari. Op de markt en toelichting kwamen de principes van de nieuwe mobiliteit reeds aan bod. Deze documenten zijn ook beschikbaar gesteld. Enkele lokale besturen gaan hiermee al naar colleges en gemeenteraden. De VVRR geeft aan dit liever collectief te doen en dat het belangrijk is dat de uitnodiging voor een extra infomoment hiervoor duidelijk aangeeft waar het om gaat (wat is VVR, wat doen ze, wat beslissen ze) en duidelijk gericht wordt aan de raadsleden. Het nodige advies van de gemeenteraad zal de trigger zijn om veel respons te hebben. Ook het digitaal platform voor raadsleden kan geïnitieerd worden.
- Sweco zal ook een algemene tekst opmaken voor in lokale kranten en websites rond nieuwe mobiliteit (basisbereikbaarheid), taak vervoerregio en het OV plan 2020-2021.
- Elke VVR beslist zelf of ze het OV-plan 2020-2021 binnen de gemeenten laat stemmen. Een verplichting om dit te doen is voor interpretatie vatbaar:
 - In de VVR Westhoek wordt wel gevraagd om het OV-plan op de gemeenteraad te laten goedkeuren.
 - De VVRR vindt het aangewezen om dit over de regio's heen uniform aan te pakken.

- Team MOW VVR Kortrijk geeft aan dat stemming in de gemeenten strikt genomen niet hoeft, maar gezien het OV-plan deel uitmaakt van het regionaal mobiliteitsplan dat finaal wel gestemd moet worden in de gemeenten, beschouwen ze het ov plan als een voorafname op het regionaal mobiliteitsplan en raden ze het aan.

Resultaten consultatie burgers: tevredenheidsenquête De Lijn

- De resultaten zijn representatief voor de provincie, maar niet voor de VVR afzonderlijk.
- Het meest opmerkelijke is dat overstappen de grootste bron van ontevredenheid is. De VVRR geeft aan dat dit een aandachtspunt is, gezien we vanuit de gehanteerde principes (bundeling, ...) juist meer gaan moeten overstappen. De Lijn geeft aan dat dit vooral te wijten is aan slechte aansluitingen (er kan een daling van de tevredenheid op dit aspect worden vastgesteld door waarschijnlijk de werken aan het station van Kortrijk en de bijhorende opsplitsing van de haltes) en die worden in het nieuwe plan zo veel mogelijk weggewerkt. In Kortrijk kan het uurschema beter aangehouden worden gezien er meer marge in de dienstregeling is ingerekend, waardoor stiptheid minder problematisch wordt ervaren. Door lijnen te bundelen, een hoger aanbod te hebben, zal het overstappen als minder hinderlijk ervaren worden.

Voorstel ontwerp kern- en aanvullend net 2.0

- Verschillende gemeenten vragen om een overzicht te krijgen van de veranderingen ten opzichte van vandaag en tov versie 1.0 die in het voorgestelde net worden gedaan en wat dat betekent voor verschillende gemeenten.
- Er wordt ook gevraagd naar de kaart van versie 2.0 voor het weekend. Er is nog geen nieuwe kaart opgemaakt voor het weekend. De Lijn zal deze zo snel mogelijk aanleveren.
- Er wordt ook gevraagd om de potentiële mee te geven bij alle wijzigingen. Deze zitten vandaag al in de onderzoeksrapporten die elke gemeente gekregen heeft.
- De VVRR geeft aan dat vervoersarmoede een belangrijk criterium zal zijn bij al dan niet goedkeuring.
- Er wordt gevraagd om op de plannen de nummers van de lijnen aan te vullen.
- Er wordt gevraagd naar de kostenberekening, en of o.a. exploitatie daarin wordt meegenomen. Er wordt gevreesd dat de oefening van de kostenberekening, wanneer deze herdaan moet worden na eerste goedkeuring van het plan, zal afwijken van deze eerste inschatting en bijkomende discussies nodig gaan zijn. Team MOW geeft aan dat er niet voor elke aanpassing een kostprijsberekening gemaakt kan worden.
- Daarom wordt momenteel het aantal kilometers en het aantal uren (spits en dal) vergeleken.
- Op die manier zal de impact op het financiële resultaat beperkt blijven, gezien de kosten voor onderhoud, materiaal en uurloon dezelfde blijven.

Regionale keuzes vervoer op maat

- De VVRR geeft aan dat het budget voor VoM beperkt is. Dit omvat enkel de exploitatiemiddelen die in het oude plan naar de belbus gingen (+/- 900.000 euro), dus niet het budget van doelgroepen, blue bike. Deze laatste is uitgangspunt dat deze blijven zoals ze zijn in de VVR. Investeringsbudgetten zijn hier niet bij opgenomen. Er wordt aangegeven dat het een denkpiste is om indien de streek zelf investeert bv. in mobipunten, dat Vlaanderen in dat geval mogelijks evenveel bijlegt. MOW neemt deze vraag intern mee.
- Er wordt gevraagd naar de verbinding Tiegem/Avelgem, specifiek voor scholieren. Voor deze functionele verplaatsing wordt verwezen naar de fiets als voortransport. Uit bevraging van de scholen blijkt dat deze relatie belangrijk is. Op vandaag wordt deze slechts beperkt gebruikt. Opmerking verder te bekijken in VoM.

- De vraag wordt gesteld of VoM kan worden ingezet om leerlingen te vervoeren cfr Maxmobiel met kleine busjes op specifieke verbindingen (vb. Tiegen – Avelgem, in Lendeledede,.. Moorseele – Wevelgem) Dit kan eventueel vanuit de VVR worden opgenomen. Opmerking verder te bekijken in VoM.
- Anderzijds gebeurt scholenvervoer vanuit de scholen met eigen voertuigen. Zijn er mogelijkheden om deze in te zetten binnen VoM? Dit moet worden opgenomen vanuit de koepels. Opmerking verder te bekijken in VoM.
- Er wordt meegegeven dat bij de aanpassingen van het openbaar vervoersnet in Kortrijk, er exploitatiebudget VoM is voorzien voor de regio. De investering op het terrein (vb. inrichting mobipunten, fietsstallingen) gebeuren door de wegbeheerder/gemeentes/..... Ook exploitatie van zeer lokalen VoM oplossingen worden door de gemeente georganiseerd.
- De vraag wordt gesteld in welke mate Vlaanderen ondersteuning kan bieden bij aanbesteding voor de verschillende VVR's (betere prijzen bij grotere afname). De provincie geeft aan dat als VVR 15 deelwagons wil inzetten, deze aanbesteding moet gebeuren door Vlaanderen. Team MOW geeft aan dat dit zou geregeld worden door de mobiliteitscentrale: de VVR geeft aan wat er nodig is, en Vlaanderen zet dit in de markt.
- Er wordt aangegeven dat combinatie van aanbod noodzakelijk is (vb. schoolvervoer, doelgroepenvervoer). Bij het berekenen van de kosten voor VoM zit het combineren van open reizigers en doelgroepen nu in de marktvaart. Iemand die een voertuig vrij heeft, kan op een ander moment elders diensten aanbieden. Gereguleerd vervoer kan vandaag niet door private aanbieders worden verzorgd.

Afspraken

Volgende vervoerregioraad is op 3 april 2020.