



Ruth Vandenberghe

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: 18 juni 2021

Locatie: Teams

aanwezig:

Sofie De Meulenaere
Inge Feys
Luc Sagaer
Isabelle Brackx
Silvie Creyf
Koen Vanneste
Jurgen Vanlerberghe
Aurelie Van Obbergen
Elke Matthyssen
Els Verdurmen
Christophe Vandererven
Lut Deseyn
Regine Rooryck
Tijs Naert
Ruth Vandenberghe
Lotte Demeestere
Francis Benoit
Carine Dewaele
Patrick Roose
Philip Himpe
Lobke Maes
Koen Christiaan

Departement mow (DMOW) – ambtelijke co-voorzitter
DMOW – mobiliteitsbegeleider – voorzitter teamMOW
De Lijn – vervoerregiomanager Kortrijk
Agentschap Wegen en Verkeer
Departement Omgeving
Provincie West-Vlaanderen – mobiliteitsplanner
Provincie West-Vlaanderen - gedeputeerde
Intercommunale Leiedal
consortium STG - Sweco
consortium STG - Sweco
Anzegem – schepen mobiliteit
Avelgem – burgemeester
Deerlijk – schepen mobiliteit
Harelbeke – schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Kortrijk – burgemeester, voorzitter
Kortrijk - mobiliteitsambtenaar
Kuurne – burgemeester, ondervoorzitter
Lendelede - burgemeester
Menen – schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Waregem – schepen mobiliteit
Wevelgem – schepen mobiliteit
NMBS



1. Participatie regionaal mobiliteitsplan

Om de gemeenteraadsleden voldoende mee te hebben in het verhaal van de opmaak van het REGIONAAL MOBILITEITSPLAN willen we opnieuw een toelichting geven in het kader van de infosessies georganiseerd door de intercommunales. De VVRR stemt hiermee in.

Het participatietraject zal vanaf september opnieuw worden bekeken om het in overeenstemming te brengen met de procedureel verplichte participatie-initiatieven ivm de opmaak van het strategisch MER voor het REGIONAAL MOBILITEITSPLAN.

2. Regionaal mobiliteitsplan

TARGET MODAL SPLIT: WELKE AMBITIE WILLEN WE MET DE REGIO NASTREVEN

Er moet blijvend aandacht gaan naar minder verplaatsingen (meer thuiswerk, beter ruimtegebruik) om de modal split te verbeteren.

De VVR geeft aan dat de ambitie voor de regio voldoende hoog moet zijn. Een modal split van 55/45 is misschien zeer ambitieus, maar is belangrijk als doelstelling en richting. Het is goed om dit getrap in de toekomst te zien.

Om een modal split van 55/45 te halen, zullen de steden, waar het gemakkelijker is om een hogere modal split te realiseren, evenwel nog ambitieuzer moeten zijn om de beperktere mogelijkheden van de landelijkere gemeenten op te vangen. In welke verhouding de inspanningen in stedelijk en landelijk gebied moeten gebeuren, kan evenwel niet in een absoluut cijfer vastgelegd worden (bv. 54/46 stedelijk gebied – 56/44 in landelijk gebied), gezien we (nog) niet over de juiste gegevens beschikken om dit op te volgen. Wat wel mogelijk is, is een relatieve stijging van duurzame verplaatsingen voorstellen tov de huidige verhouding in de verschillende steden en gemeenten.

Er zijn gesprekken geweest met MOW en men is momenteel aan het onderzoeken welke gegevens bijkomend jaarlijks gemeten moeten worden om bepaalde doelstellingen te kunnen monitoren.

De VVRR keurt de ambitie goed om in de regio in zijn geheel te streven naar een modal split van 55/45. Deze wordt getrap gerealiseerd tegen 2030. Hierbij streven we in landelijk gebied naar een stijging van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen met minimum 6%. In stedelijke gebieden moet er een grotere inspanning gedaan worden.

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN - BOUWSTENEN ALS BASIS VOOR SCENARIO'S

Naar aanleiding van de voorbije ambtelijke werkgroep werd een eerste versie van de synthesesnota aan de gemeenten bezorgd. Deze gaf een beeld van alle bouwstenen die eventueel in een af te wegen scenario zullen worden meegenomen. Een nu geselecteerde bouwsteen betekent niet dat dit automatisch weerhouden blijft in het voorkeursscenario.

- De synthesesnota is een lijvig document. Er wordt gevraagd om dit document helder en beknopt op te bouwen.
- De vraag wordt gesteld hoe wordt omgegaan met de opmerkingen die reeds gegeven werden. Inhoudelijk opmerkingen die belangrijk zijn mbt de bouwstenen zijn deels al verwerkt. Tot 21/6 kunnen nog bijkomende opmerkingen worden geformuleerd door AWG en VVRR. Ook deze worden verder verwerkt. Op de volgende AWG wordt de finale lijst van mogelijke bouwstenen voorgesteld en wordt een voorstel gepresenteerd van scenario's en de bouwstenen die bij elk van de scenario's horen. Reacties op de nota die niet onmiddellijk betrekking hebben op de bouwstenen worden in de loop van de zomer verwerkt.

Bouwstenen ivm Ruimte.

Een aantal bouwstenen hebben betrekking op verdichten, dat zou moeten betekenen dat er elders ook open ruimte moet beschikbaar worden gemaakt. Bouwsteen R-14 verwijst daar naar. Als er ruimtelijke elementen worden meegenomen, kan dat enkel op basis van goedgekeurde beleidsdocumenten. Bouwstenen mbt ruimte die niet gebaseerd zijn op een bestaande visie moeten zorgvuldig geformuleerd worden, gezien het hier om een mobiliteitsplan gaat. De focus moet liggen op de manier waarop vanuit mobiliteit naar ruimte wordt gekeken. Mobiliteit en ruimte moeten wel goed op elkaar worden afgestemd, dit wordt meegegeven in bouwsteen R-1: Reeds vroeg in het planningsproces mobiliteit en ruimte samen bekijken ifv de langetermijnvisie

Busverbindingen met Noord-Frankrijk

Er wordt meegegeven dat er wijzigingen op het programma staan mbt de bussen en de busverbindingen in Noord-Frankrijk. Er is sprake van een snelbus naar Rijsel. Er wordt voorgesteld om afstemming met het Franse openbaar vervoer als bouwsteen mee te nemen.

Centrumbediening

- Als de stedelijke gebieden sterker moeten inzetten op modal shift dan het landelijk gebied, kan de centrumbediening een belangrijke rol spelen. Het verfijnen van de centrumbediening in Harelbeke is dan belangrijk en dient als bouwsteen meegenomen te worden.
- Een aandachtspunt is dat mensen eerst op de sterke centrumlijnen en het kernnet moeten geraken. Er wordt voorgesteld om het verder uitwerken van centrumbediening ondergeschikt te maken aan AN en VoM. Er wordt aangegeven dat alle bouwstenen worden afgetoetst aan alle vijf de doelstellingen, niet alleen modal shift is belangrijk maar ook 'Bereikbaar voor Iedereen'.

Watermobiliteit

Er wordt gevraagd naar de mogelijkheden op vlak van watermobiliteit langs de Leie-as. Er wordt aangegeven dat dit mogelijkheden biedt maar niet in functie van het dragend net. Dit type boten varen wel snel, maar halteren duurt lang. Om een belangrijke rol te krijgen is dit vooral nuttig als alternatief als de files groot zijn (cfr thv Kennedytunnel Antwerpen). In de VVR Kortrijk zou zo iets vooral als recreatief gegeven kunnen worden uitgebouwd en minder als volwaardig element in het streven naar een duurzame modal shift. Het thema wordt verder uitgewerkt in de werkgroep.

Landelijke gemeenten

Er wordt opgemerkt dat er weinig bouwstenen zijn rond landelijke gemeenten. Om de modal shift te realiseren moet er ook genoeg aandacht gaan met voldoende alternatieven voor het landelijk gebied, anders gaat modal shift daar niet gehaald worden.

3. Wijzigingen BFF - Provincie

Twee wijzigingen in het BFF werden positief geadviseerd door promora.nl in Kortrijk (wijziging) & Menen (toevoeging). Wijzigingen betekenen dat de bestaande route wordt geschrapt, en de nieuwe route wordt goedgekeurd.

De VVRR geeft formeel akkoord over de beide wijzigingen in het BFF.

4. Varia

Er zijn geen varia.

Volgende vervoerregioraad is op vrijdag 1 oktober om 10u30.