



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 februari 2022

Locatie: Teams

Aanwezig:

Sofie De Meulenaere
Inge Feys
Franco Verschueren
Luc Sagaer
Christophe Vandererven
Lut Deseyn
Regine Rooryck
Tijs Naert
Ruth Vandenberghe
Annelies Vandebussche
Carine Dewaele
Patrick Roose
Philip Himpe
Bart Pynket
Lobke Maes
Marc Desloovere
Koen Vanneste
Silvie Creyf
Koen Christiaen
Filip Vanhaverbeke
Aurelie Van Obbergen

Departement mow (DMOW) – ambtelijke co-voorzitter
DMOW – mobiliteitsbegeleider – voorzitter teamMOW
AWV
De Lijn – vervoerregiomanager Kortrijk
Anzegem – schepen mobiliteit
Avelgem – burgemeester
Deerlijk – schepen mobiliteit
Harelbeke – schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Kortrijk – burgemeester, voorzitter
Kuurne - Schepen van Mobiliteit
Lendelede - burgemeester
Menen – schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Waregem – schepen mobiliteit
Wervik – schepen mobiliteit
Wevelgem – schepen Mobiliteit
Zwevegem – schepen openbare werken en mobiliteit
Provincie West-Vlaanderen – mobiliteitsplanner
Departement Omgeving
NMBS
Intercommunale Leiedal
Intercommunale Leiedal

2. Regionaal mobiliteitsplan

GEÏNTEGREERD PROCES MET MER EN PARTICIPATIE

Het geïntegreerde proces van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan met het strategische MER en het voorstel voor participatie wordt toegelicht. Beide procedures sporen samen en hebben dezelfde doorlooptijd.

GOEDKEURING VISIENOTA, ALS ONDERDEEL VAN SYNTHESNOTA

Per hoofdstuk wordt afgetoetst of er opmerkingen bij de visienota zijn.

Er wordt gevraagd hoe wordt omgegaan met opmerkingen, waarom sommige wel worden verwerkt, en andere niet. Alle opmerkingen en het antwoord daarop werden verzameld door Sweco in de ontwerpnota met opmerkingen/revisies. Deze zitten niet in het doorgestuurde document. Indien men voor specifieke vragen wil weten hoe en waarom hiermee werd omgegaan, kan men contact opnemen met Sweco.

- Er wordt gevraagd wat het precieze nulpunt is voor de geformuleerde doelstellingen. Welk is de referentiedatum/referentiesituatie voor het aftoetsen van de daling van 12% (voertuigkilometers). Sweco geeft aan dat hiervoor de ijkpunten uit de verschillende Vlaamse beleidsdocumenten worden overgenomen.
Dezelfde vraag wordt gesteld mbt verharding. Leiedal heeft een studie opgemaakt waarin alle vormen van ontharding wordt bekeken, met nodige uitsplitsing. Deze werd reeds besproken en goedgekeurd met alle gemeenten. Vanuit deze studie wordt gewerkt aan een eenduidige methodologie en kader. Voor het bepalen van de doelstellingen is uitgegaan van de hoeveelheid van infrastructuurwerken van de voorbijgaande jaren. Op basis van deze gegevens is een inschatting gemaakt wat haalbaar is op vlak van ontharding bij infrastructuurprojecten op basis van een analoog aantal projecten de komende jaren. Op die manier wordt een algemeen cijfer voor alle gemeenten bekomen. Dit algemene cijfer moet geconcretiseerd worden voor de specifieke gemeenten. De rapportage zal automatisch gebeuren vanuit de evaluatie van klimaat doelstellingen. De vraag wordt gesteld of voetpaden worden meegenomen in deze doelstelling van ontharding. Sweco vraagt dit na bij Leiedal en koppelt dit terug naar de VVRR.
- Gedrag. Er wordt opgemerkt dat handhaving hierbij een belangrijke rol speelt. Er moet voor gezorgd worden dat handhaving zo min mogelijk nodig is.
- Ruimte. De nota bevat een aantal uitspraken/voorstellen die verder gaan dan de bestaande ruimtelijke visie. Het voorstellen van randvoorwaarden vanuit mobiliteit kan, maar het is belangrijk dat dit wordt teruggekoppeld met het IBO. Dept Omgeving vraagt om tijdig dit gesprek met het IBO aan te gaan.
- Fiets. Er wordt aandacht gevraagd voor de speedpedelec en andere nieuwe modi zoals (elektrische) steps, deelbakfietsen. Mbt de speedpedelec is het vaak niet duidelijk welk statuut hij heeft: fiets, brommer,... Er wordt gevraagd om hierover iets op te nemen in de bouwstenen. Sweco geeft aan dat dit aandachtspunt voor speedpedelecs niet als bouwsteen is voorzien maar is opgenomen bij verder te bekijken in de nota en kan worden meegenomen als actie. Ook alles wat tussen fiets en voetgangers zit, zoals steps moet worden bekeken. De provincie geeft aan dat op jaagpaden, fietssnelwegen en bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) de speedpedelec zou moeten toegelaten worden. Dat is niet altijd het geval. De provincie is in gesprek met DVW en met verschillende politiezone's zodat geen boetes zouden worden gegeven op locaties waar de speedpedelec nu nog niet zou mogen rijden, maar waar dit wel gewenst is.
- Openbaar vervoer. Geen reacties

- Vrachtrouten netwerk en wegencategorisering. Avelgem geeft aan dat ze de N391 wenst te zien als interlokale weg, omdat alles vanuit Wallonië langs hier komt, en omgekeerd richting Doornik. Het vrachtrouten netwerk moet ook rekening houden met de verbinding tussen Kerkhove en Oudenaarde en met de Etienne Belcaenstraat. Dit komt verder aan bod bij de bespreking van de werkhypothese kaarten over wegencategorisering en vrachtrouten netwerk. Sweco geeft aan dat in de visienota nog geen definitieve kaarten staan. Het zijn werkhypothese kaarten die verder worden uitgewerkt in overleg met de andere regio's, Wallonië, Frankrijk. Kortrijk geeft aan dat er ook afstemming nodig is met het lokale mobiliteitsplan dat momenteel wordt opgemaakt. MOW geeft aan dat aanpassingen aan de wegencategorisering moeten passen binnen de beschreven visie.
- De verschillende scenario's worden kort toegelicht. Menen wil nog een extra accent leggen op het grensoverschrijdend verkeer, krijgt daar ook heel wat vragen over. Er wordt gevraagd het grensoverschrijdende meer in de scenario's te verwerken.
- Harelbeke geeft mee dat het kaartje logistieke knopen niet lijkt te kloppen. Dit materiaal komt uit studie rond het kanaal Bossuit Kortrijk. Harelbeke zal laten weten welke zaken fout zijn. Sweco zal deze aanpassen.

De VVRR keurt de visienota als onderdeel van de synthesesnota goed.

GOEDKEURING REGIONAAL NETWERK WEGENCATEGORISERING EN VRACHTROUTES

Het doel van de kaarten die moeten worden goedgekeurd is om kaarten op te maken op basis waarvan in gesprek gegaan kan worden met de andere regio's, Wallonië en Frankrijk. Ook de verdere afstemming met de lopende lokale mobiliteitsplannen moet nog gemaakt worden. Toekomstige lokale mobiliteitsplannen vertrekken van het RMP als kader.

- Er wordt gevraagd wat de selectie van de N382 betekent? Is doorgaand vrachtverkeer dan nog gewenst in centrum Anzegem? De N382 is geselecteerd als regionale weg. Hierop is doorgaand vrachtverkeer gewenst, maar ter hoogte van het centrum van Anzegem is deze doorgaande functie voorzien op de omleidingsweg. In het centrum van Anzegem is enkel lokaal verkeer wenselijk.
- Hoe wordt de handhaving gezien van de gewenste routes van vracht. Naar aanleiding van de heffingen kiezen vrachtwagens soms voor lokale wegen. De handhaving mag hiervoor niet worden doorgeschoven naar de gemeenten. Er wordt gevraagd om mee te nemen dat de handhaving door oa. camera's en sluisen door Vlaanderen moet worden opgenomen. MOW geeft aan dat dit nog verder moet worden uitgewerkt. Bezorgdheid van implicaties van wegencategorisering wordt meegenomen en is ook door werkgroep reeds aangehaald.
- Routes uitzonderlijk vervoer. Kortrijk vraagt om mbt de routes voor uitzonderlijk vervoer een visie vanuit de regio op te maken en ruimer te gaan dan enkel het meenemen en aftoetsen. Als voorbeeld wordt aangegeven dat in Kortrijk het uitzonderlijk vervoer door de Loofstraat moet omdat bruggen zwaar vervoer niet dragen. Een echte visie kan aangeven of dit al dan niet gewenst is.
- Menen wil de interlokale verbinding Moeskroen en Menen in lokale mobiliteitsplan niet laten doorlopen voor vrachtwagens. Sweco geeft aan dat deze niet in vrachtrouten netwerk is opgenomen.
- De N36 wordt niet weerhouden voor vracht. Er moet worden toegezien dat deze ook effectief niet gebruikt wordt voor vracht. Het is belangrijk dat dit onmogelijk wordt gemaakt of gesanctioneerd wordt.

De VVRR is akkoord met de werkhypothese kaarten voor de weg categorisering en het vrachtrouten netwerk goed te keuren als basis om vanuit de regio verder af te stemmen met omliggende regio's.

- De VVRR geeft aan dat de goedkeuring van het vrachtrouten netwerk en wegencategorisering geen automatische aanvaarding is van mogelijke wijzigingen in het wegbeheer. MOW geeft aan dit steeds te zullen vermelden als randvoorwaarde van goedkeuring

3. Varia

Er zijn geen varia.