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

////////////

Regine Rooryck	Deerlijk – Schepen mobiliteit
Francis Benoit	Kuurne – Burgemeester
Philip Himpe	Waregem – Schepen mobiliteit
Tom Durnez	Wervik – Schepen mobiliteit
Marc Desloovere	Zwevegem – Schepen openbare werken en mobiliteit

Verslaggever: Els Verdurmen Consortium STG

////////////

- Burgemeester Avelgem: Vraag naar verduidelijking: Omvat de MER het onderzoek naar de impact van milieu op het plan of omgekeerd? *Omgekeerd, hoe het RMP op het milieu een impact heeft. Het doel is om in een vroeg stadium te detecteren waar eventueel negatieve (of juist positieve) effecten ten gevolge van het plan kunnen optreden.*
- Schepen Menen: Wat met een auto die aan 30 kilometer per uur rijdt? Wordt dan in tijd meer uitstoot beschouwd? Dit komt uit studies naar voren. Nee, gezien het gaat om meer gelijkmatige verkeersstromen wordt er geen negatieve effecten gezien qua uitstoot. Daarnaast veel positieve effecten op te noemen voor een zone 30.
- Schepen Menen: Is het ook de bedoeling om dit te doen voor andere beleidsplannen? Wat met lokale mobiliteitsplannen? Vanuit de Europese wetgeving is een MER verplicht voor alle beleidsplannen. Dit wordt reeds gedaan voor gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Voor lokale mobiliteitsplannen wordt dit momenteel nog niet gevraagd.
- Schepen Kuurne: Door vertraging in het proces is de adviestermijn van 1 maand niet echt haalbaar gezien deze nu in de zomer valt. *Adviestermijn wordt verlengd. Eind deze maand volgt de officiële adviesvraag, om kort na de zomer deze fase af te sluiten.*

2. **Wijzigen bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te Menen**

Voorstel unaniem goedgekeurd binnen de raad.

3. **Resultaten evaluatie bouwstenen en scenario's**

Bespreking van het resultaat van de doorrekeningen in het verkeersmodel. De beoordeling gebeurde zowel kwantitatief, een inschatting van de effecten op modal shift en voertuigkilometers voor 3 modelpakketten , als kwalitatief, een beoordeling binnen de werkgroep. Die laatste beoordeling werd hoofdzakelijk gedaan voor bouwstenen waar de MoveMeter/het verkeersmodel onvoldoende geschikt voor is, wegens te weinig data of bouwstenen eerder te maken hebben met gedrag en ruimte.

KWALITATIEVE EVALUATIE

Reacties van de VVRR:

- Schepen Avelgem: Op basis waarvan werd de kwalitatieve beoordeling gedaan? *Dit zijn kwalitatieve beoordelingen, zuiver op basis van de expertise van leden van de werkgroep. Wil voornamelijk een beeld geven hoe de werkgroep kijkt naar het belang van de verschillende bouwstenen.*
- Schepen Avelgem: Hoe wordt ruimte hier opgenomen? Hangt dit niet sterk samen met de uitrol van het fietsnetwerk? En heeft het daarom geen grote impact*? De bouwstenen bij de pijler ruimte gaan voornamelijk over nabijheid en verweving De werkgroep ziet dit als een zeer belangrijke pijler, zij het eerder een pijler die zijn effecten zal tonen op langere termijn.*
- Schepen Avelgem: Bezorgdheden over het 'voor iedereen'-gegeven. Openbaar vervoer wordt sterk gebundeld. De vrees bestaat dat de belbus verdwijnt en onvoldoende vervangen zal worden binnen het vervoer op maat. *Het werk van de VVR rond het OV-plan 2021 is gebeurd en is (al een tijdje) opgeleverd om tot operationalisering over te gaan. Hier wordt volop aan gewerkt. Bijvoorbeeld, een betaversie van een hoppin-centrale waar zowel telefonisch, als via een app kan worden geboekt. Onderhandelingen zijn lopende met deelsysteemaanbieders, …*
  De VVRR heeft een algemene bezorgdheid over de haalbaarheid van de uitrol van het OV-plan 2021 (vooral de realisatie van hoppin's , aanpassing van de bushaltes, overleg wegbeheerders, …) en het behouden van een draagvlak hiervoor is een heikel punt. De VVRR vraagt naar de mogelijkheden voor een gefaseerde uitrol. Er wordt gevraagd om sommige deelaspecten eruit te halen en reeds in te voeren wat klaar (vb inrichting Hoppinpunten,

beschikbaar zijn app,… die later kunnen). Aandachtspunt is echter het samen uitrollen van het reguliere net en het vervoer op maat.

- Schepen Menen: Waarom is het vergroenen van het voertuigpark een negatief punt? Ok bij het 'voor iedereen' verhaal, maar waarom bij vitaal? *Als het door een actor als negatief/zeer negatief wordt bestempeld, dan wordt het in de kwalitatieve analyse bij aandachtspunten geplaatst. We bekijken wat hier de reden van was.*
- Schepen Avelgem: Er staat een bouwsteen heropenen van de treinstations? Wordt hier meer onder gezien dan enkel Lendelede? *Lendelede is het enige station dat werd weerhouden. De andere stations zijn te dicht bij een bestaand, operabel station gelegen en bij verdere verfijning van de bouwsteen uiteindelijk niet weerhouden.*

KWANTITATIEVE EVALUATIE BOUWSTENEN/SCENARIO'S

Sweco stelt de resultaten voor van de doorrekening van de modelpakketten. De algemene conclusie is dat de vooropgestelde doelstellingen met betrekking tot modal shift (11%) en voertuigkilometers (12% daling, wat een daling van 15% betekent voor personenwagens + rekening houdend met stijging van 5,8% verplaatsingen volgens prognoses FOD Financiën komt dit op doelstelling van 20,8% voor daling voertuigkilometers personenwagens) verre van gehaald worden met de maatregelen die zijn opgenomen in het verkeersmodel, wanneer enkel investeringen op netwerkniveau worden genomen.

- Schepen Menen: Bemerking in verband met de keuze van de pakketten die zijn doorgerekend. Waarom werd Rekover hierin verwerkt? Dit is een zeer beperkte visie voor trein, binnen de regio wordt al een hoger ambitieniveau vooruitgeschoven. *Klopt, in pakket A werd gekozen om de beperkte versie toe te voegen (hierbij is wel uitgegaan van de visie op lange termijn uit Rekover – die reeds iets ambitieuzer is). Dit is de reeds gedragen visie in de regio. Het in de werkgroep uitgewerktere hogere ambitieniveau werd toegevoegd in pakketten B en C.*
- Schepen Harelbeke: Wordt hier ook deelmobiliteit in meegenomen?
  Nee, dit is niet mogelijk met het verkeersmodel.
  De raad geeft aan dat het een gemis is dat deelmobiliteit niet opgenomen is in de modelpakketen, zelfs niet in de meest ambitieuze. Nochtans wordt er binnen onze regio een groot potentieel aan gehangen (zowel direct als indirect op vlak van gedrag).
  Er wordt aangegeven dat er zeker wel al studies geweest zijn naar de impact van deelmobiliteit. Zeker impact op wagenbezit wordt als cruciaal aangegeven. Er wordt geopperd om het model te verbeteren/uit te breiden om een betere inschatting te kunnen maken wat die types maatregelen kunnen teweegbrengen. *Dit klopt en deelmobiliteit is ook*

opgenomen in de visie, maar het was niet mogelijk dit door te rekenen in het verkeersmodel. Tegenargument dat een model nooit heel accuraat alles zal kunnen voorspellen. Zelfs mét deze data zijn er nog altijd veel onzekerheden. Er zijn zeker al conclusies te trekken, namelijk dat de ambities zeer hoog zijn en dat ze niet gehaald zullen worden door enkel in te zetten op een méér verhaal (meer infrastructuur, meer duurzaam openbaar vervoer, betere netwerken), maar dat alle pijlers zeer belangrijk zijn (én elkaar versterken)! *We zijn ons bewust van de beperkingen van het verkeersmodel. Deze problematiek geld niet enkel voor deelmobiliteit. Ook bouwstenen rond gedrag en ruimte zijn niet opgenomen, evenals maatregelen uit de naburige vervoerregio's. De resultaten van de verkeersmodellen helpen bij het ondersteunen van de beslissingen op vlak van vergelijkingen van maatregelen. Zo kan worden vastgesteld dat de impact van opwaardering van enkel het duurzame mobiliteitsnetwerk in belangrijke mate wordt versterkt door in te zetten op parkeerbeleid en weren doorgaand verkeer in interlokale mazen. De resultaten van het verkeersmodel geeft ons inzichten.*

- Misschien een idee om in het model het autobezit te verminderen? Binnen deze studie zijn het aantal mogelijke doorrekeningen beperkt. Ook is manier van doorrekenen afgestemd met andere VVR's. Er is duidelijk nood aan verdere doorrekeningen. Deze suggestie kan worden meegenomen, maar hierbij kijken we meer richting een doorrrekening op Vlaams niveau, zodat ook de maatregelen van de omliggende VVR's opgenomen worden en mogelijke Vlaamse maatregelen op vlak van ontraden autoverkeer.
- De VVRR vraagt of dit dan betekend dat we geen conclusies kunnen trekken uit de huidige doorrekeningen. *Een verkeersmodel zal nooit heel accuraat alles kunnen voorspellen. Zelfs mét deze data zijn er nog altijd veel onzekerheden. Er zijn zeker al conclusies te trekken, namelijk dat de ambities zeer hoog zijn en dat ze niet gehaald zullen worden door enkel in te zetten op een méér verhaal (meer infrastructuur, meer duurzaam openbaar vervoer, betere netwerken), maar dat alle pijlers zeer belangrijk zijn (én elkaar versterken)!*
- De VVRR vraagt om het aspect deelmobiliteit veel sterker naar voren te laten komen in de conclusies. Nadruk ligt hierbij op impact op beperking van wagenbezit. *Dit wordt opgenomen. Voorstel: Naast 'De fiets en het openbaar vervoer moeten **ontegensprekelijk de aantrekkelijkste optie** worden vanuit een geïntegreerde aanpak op **alle beleidsniveaus** en **alle betrokken** beleidsdomeinen' en '**Ruimtelijke nabijheid** is de basis voor duurzame verplaatsingen' kan ook de shift van bezit naar gebruik worden opgenomen als cruciale conclusie per pijler.* De vervoerregioraad kan zich hierin vinden. Daarnaast moet steeds wanneer fiets en openbaar vervoer als duurzame vervoersmiddelen worden vermeld ook deelsysteen apart worden benadrukt en niet enkel als onderdeel van de overige mobiliteitsnetten.

<u>*Conclusies uit beoordelingen*</u>

Vanuit deze beoordelingen wordt geconcludeerd dat:

- Maximaal moet worden ingezet op de 3 pijlers (gedrag, ruimte en netwerk) en dit vanuit alle beleidsniveaus en beleidsdomeinen.
- Bij enkel stimuleren duurzame verkeersmodi verliezen we veel tijd en middelen
- Inzetten op dubbele aanpak vanuit alle 3 de pijlers (alle beleidsniveaus en beleidsdomeinen): stimuleren meer duurzame modi en inzetten op minder niet-duurzame modi

Bedenkingen VVRR:

- Schepen Harelbeke: Moeten de conclusies ook niet op lokale schaal worden doorgetrokken? Om duidelijk te maken hoe de lokale besturen impact kunnen hebben, en om de urgentie

van lokale actie te benadrukken. Als er een ding duidelijk wordt uit dit model, dan is het wel de urgentie. Het is duidelijk dat we niet mogen wachten op de beslissingen van de Vlaamse regering. Dit gaat veel te traag. *Daarom is opgenomen alle beleidsniveaus. We zullen dit meer naar voren laten komen.*

- Gedeputeerde : In het model wordt ervan uitgegaan dat alle verbindingen uit het masterplan Fiets tegen 2030 zullen gerealiseerd zijn. In werkelijkheid is dit toch zeer optimistisch? De termijn voor deze netwerken is 30 jaar. Doorrekeningen kunnen worden aangevuld door ook een beeld tegen 2030 te maken. *De meerwaarde in dit type doorrekening wordt beperkt geacht gezien we zelfs bij deze ambitieuze doorrekeningen ver van de doelstellingen blijven. Vanuit de werkgroep is ook de nood aan fasering tussen visie 2030 en 2050 naar voren gekomen. Wordt bekeken met werkgroep. Daarnaast is dringendheid voor versnelling duidelijk. We mogen hierbij in onze ambitie niet uitgaan van de huidige snelheid.*
- Gedeputeerde : Een beter treinnetwerk heeft in het verkeersmodel geen effect, waarom wordt dan de conclusie genomen om hierin meer te investeren?
  Klopt, maar beperkte impact van trein is eerder het gevolg van tekortkomingen in het model. Lange verplaatsingen hebben een herkomst of bestemming buiten de VVR waar dan geen bijkomende maatregelen zoals parkeerkost zijn opgenomen. Daarnaast is er in deze regio het gegeven dat de belangrijke auto-assen parallel lopen met de treinsporen. Een snelle hoogwaardige, interregionale verbinding is dus noodzakelijk om mensen uit hun auto te krijgen. Hierbij kunnen we wel concluderen dat we zonder maatregelen ter ontraden autoverkeer voor langere afstanden de concurrentie met de wagen nog niet kunnen waarmaken.
- Schepen Menen: Vandaag is Kortrijk een aanzuigpunt voor reizigers. Door de halfuurbediening (richting Gent, Brussel, Antwerpen, …) in dit station zijn er veel reizigers die de lokale stations niet gebruiken, maar direct de autoverplaatsing maken naar het station van Kortrijk. Als er overal een halfuurbediening is, zal dit effect veel minder worden, is dit gemodelleerd? *Is zeker zichtbaar in het model, mensen zullen ook minder de auto nemen maar kiezen voor alternatieven als de fiets als ze enkel die last-mile verplaatsing moeten maken naar een goed uitgerust station.*
- Schepen Avelgem: Is het mogelijk om de impact van een bepaalde maatregel te bekijken? *Momenteel niet, er werden per regio slechts 3 modelleringsopties gegeven. Hiervoor zouden extra doorrekeningen moeten gebeuren.*
- Schepen Avelgem: Zijn er gesprekken (binnen Leiedal) om wonen te koppelen met mobiliteit, aangezien momenteel een regionale woonvisie wordt opgemaakt? Er is al input geweest van bijvoorbeeld de studie van Contrei in het RMP. Er wordt geprobeerd geregeld, op vaste momenten een afstemmingsmoment te voorzien en vanuit het projectteam van Contrei wordt het RMP van nabij opgevolgd. Maar ook omgekeerd zijn er voorstellen in het RMP naar het ruimtelijk beleid. Deze zullen op het IBO worden besproken.

De algemene conclusie is dat het verkeersmodel zeker nog zijn fouten en tekortkomingen heeft, (en dat het bijlange niet zeker is dat ook extra, (gedrags-)maatregelen zullen volstaan) maar dat het zeker wel duidelijk is dat het extra ambitieniveau dat de regio naar voren heeft geschoven van een modal shift van 45% ipv 40% nodig is. De Vervoerregioraad staat nog steeds achter die scherpe ambitie van 11% modal shift.

Een duidelijk signaal naar de Vlaamse en Federele overheid is nodig. Maar ook moet de verantwoordelijkheid van de lokale besturen worden benadrukt. De VVRR vraagt dit aan te geven aan de Vlaamse Regering. Hierbij zou dit nog krachtiger zijn indien dit samen met de overige vervoerregio's kan worden gedaan. MOW geeft aan dit reeds intern te hebben aangekaart en bekijkt hoe dit op te nemen.

Voorstel aan te kaarten punten voor Vlaamse en Federale regering:

De VVRR gaat akkoord met voorstel van suggesties naar Vlaamse en Federale regering, mits volgende aanpassingen:

- Naast fiets en OV ook opnemen deelsystemen bij duurzame vervoersmodi
- Beter spreken van noodzakelijkheden ipv suggesties
- Eerder benadrukken impact berekenen in modeldoorrekening op Vlaams niveau van 'van bezit naar gebruik' ipv specifiek vermelden rekeningrijden, aangezien we als vervoerregio geen beleid willen opleggen aan Vlaanderen.

4. Varia

Geen variapunten