



Ruth Vandenberghe
voorzitter van de vervoerregioraad

Sofie De Meulenaere
co-voorzitter van de vervoerregioraad

Grote Markt 54
8500 Kortrijk

Departement MOW - Beleid
Koning Albert I-laan 1-2, bus 81
8200 Brugge

vervoerregio.kortrijk@vlaanderen.be

VERSLAG



Datum: 17/02/2023

Locatie: Vergaderzaal Leiedal, President Kennedypark 10, 8500 Kortrijk, België

Aanwezig:

Hannelore Deblaere	DMOW – ambtelijke co-voorzitter ai
Davy Willaert	DMOW – mobiliteitsbegeleider, voorzitter teamMOW
Franco Verschueren	AWV - regiomanager
Bjorn Cool	De Lijn – vervoerregiomanager Kortrijk
Alexander Vanparijs	De Lijn – vervoerregiodeskundige Kortrijk
Lut Deseyn	Avelgem – Burgemeester
Regine Rooryck	Deerlijk – Schepen mobiliteit
Tijs Naert	Harelbeke – Schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Patrick Roose	Menen – Schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Himpe Philip	Waregem – Schepen mobiliteit
Lobke Maes	Wevelgem – Schepen mobiliteit
Tom Durmez	Wervik – Schepen mobiliteit
Jurgen Vanlerberghe	Provincie West-Vlaanderen –Gedeputeerde
Aurelie Van Obbergen	Intercommunale Leiedal – mobiliteitsdeskundige
Silvie Creyf	DOMG
Koen Christiaans	NMBS – Public Affairs
Els Verdurmen	Consortium STG - Sweco
Christoph Bauwens	Consortium STG - Sweco

Verontschuldigd:

Sofie De Meulenaere	DMOW – ambtelijke co-voorzitter
Ruth Vandenberghe	Kortrijk – Burgemeester, voorzitter
Christophe Vandererven	Anzegem – Schepen mobiliteit
Annelies Vandenbussche	Kuurne – Schepen mobiliteit
Carine Dewaele	Lendeledede - Burgemeester
Filip Vanhaverbeke	Leiedal - Algemeen directeur
Verlaggever: Els Verdurmen	Consortium STG -Sweco



De agenda van de vervoerregioraad ziet er als volgt uit:

Verslag vorige VVRR

1. Regionaal mobiliteitsplan
 - Proces komende maanden
 - Actiefiches fase 3
 - Ontvangen reacties voor VVRR
 - Bespreking actieplan en ontvangen opmerkingen
2. Basisbereikbaarheid
 - Kennisname volgende fase uitrol basisbereikbaarheid – De Lijn)

De presentatie in bijlage (zie [Sharepoint](#)) geeft een weerslag van het verloop en inhoud van de bijeenkomst.

- Ruth Vandenberghe, voorzitter van de VVRR is verontschuldigd voor het overleg. Tijs Naert vervangt haar als voorzitter.
- Sofie De Meulenaere, co-voorzitter van de VVRR is verontschuldigd voor het overleg. Hannelore Deblaere vervangt haar als co-voorzitter.
- Volmachten:
 - Ruth Vandenberghe, burgemeester Kortrijk, geeft volmacht aan Tijs Naert, Schepen mobiliteit van Harelbeke.
 - Annelies Vandebussche, schepen mobiliteit van Kuurne, geeft volmacht aan Patrick Roose, Schepen mobiliteit van Menen.

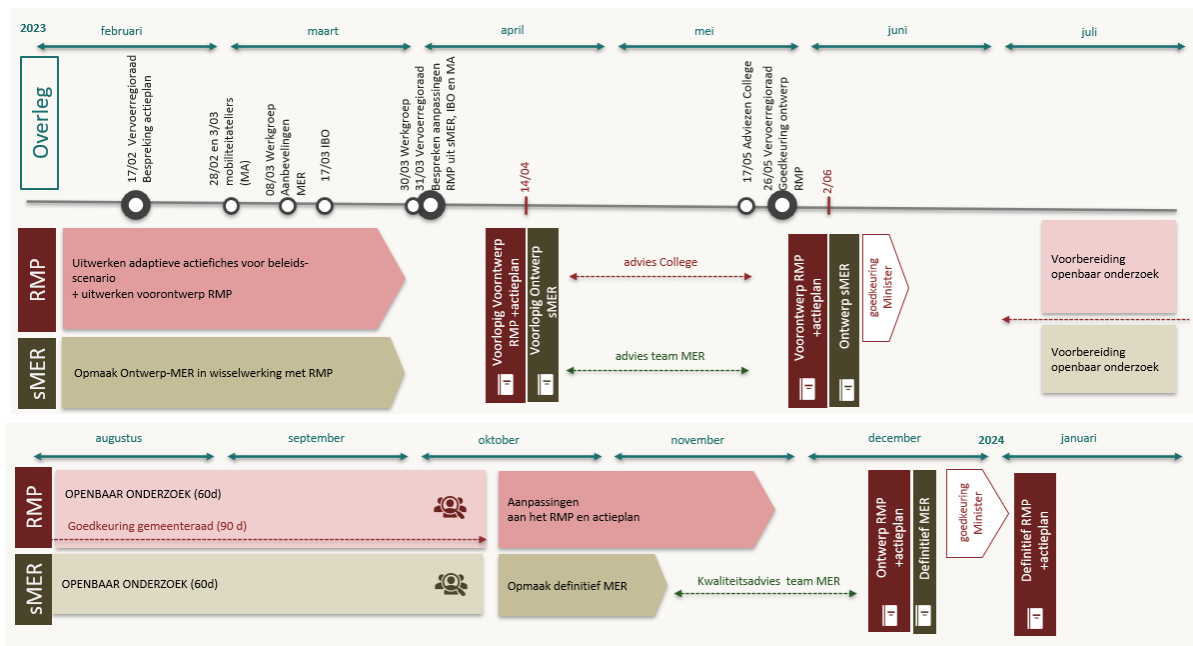
Verslag vervoerregioraad van 9 december 2022

De aanwezigheidslijst van het verslag is aangevuld met vermelding van digitale aansluiten van DOMG. Een nieuwe versie van het verslag wordt verdeeld.

1. Regionaal mobiliteitsplan (RMP)

Proces komende maanden

De timing voor de volgende stappen wordt overlopen en besproken. Volgende timing wordt afgesproken.



Volgende vervoerregioraden worden ingepland op:

- 31/03: bespreken aanpassingen aan RMP en actieplan op basis van sMER, IBO en mobiliteitsateliers
- 26/05 goedkeuring Ontwerp RMP + actieplan

Opmerkingen/bespreking van de vervoerregioraad:

- Op 28/02 is het mobiliteitsatelier voor de gemeenteraadsleden. Op die zelfde avond is de Ronde van Vlaanderen van het VVSG gepland. Dit gaat dit jaar door in Kortrijk. Dit richt zich ook op gemeenteraadsleden. Gezien reeds gedane voorbereidingen blijft datum behouden.
- Advies college vraagt 3 à 4 weken de tijd.
- Hoeveel tijd is er voor goedkeuring gemeenteraad? Er is 90 dagen voorzien. Deze 90 dagen lopen parallel aan ook de voorbereiding van het openbaar onderzoek en 60 dagen openbaar onderzoek.
- De voorkeur wordt aangegeven om in september naar gemeenteraad te gaan, dan zijn ook de reacties van burgers gekend. DMOW geeft aan dat het advies van de gemeenteraad een onafhankelijk advies is en niet hoeft te wachten op de input van de burgers uit het openbaar onderzoek.
- Het openbaar onderzoek valt best niet volledig in de zomervakantie. Bij voorkeur starten ergens begin/half augustus. DMOW bekijkt de procedure (Wanneer start de 90 dagen voor advies GRL, Wat is nodig om het openbaar onderzoek op te starten,...) en de timing. Een mogelijk knelpunt kan zijn de capaciteit voor het opstarten van een openbaar onderzoek in de zomer.
- De vervoerregio vraag om een nieuwe tijdslijn in het verslag op te nemen voor het volledige proces tot eindgoedkeuring (zie hierboven).

Bespreking actieplan en ontvangen opmerkingen

De actiefiches (actiefiches_V3) zijn op voorhand aan alle leden van de vervoerregioraad bezorgd.

Volgende reacties zijn hierop ontvangen:

- NMBS:

ADV-OV1-7	NMBS	Onderzoek mogelijkheden uitbreiden amplitude treinen in de regio. Conform de vereisten van het besluit van de Vlaamse regering rond Basisbereikbaarheid: tussen 6 en 23u op weekdag, 8 en 23 u op zaterdag en 8 en 21u op zon- en feestdagen.
-----------	------	---

NMBS vraagt om niet te verwijzen naar het Vlaamse regeerakkoord. Voorgestelde uren zijn nog te bespreken op werkgroep, maar mogen zo blijven staan. → *wordt aangepast*

ADV-OV1-2	NMBS	Onderzoek van de mogelijkheid tot een gefaseerde opwaardering IC-treinen van station Kortrijk naar de omliggende stedelijke gebieden en internationale knopen - fase 1 (2030) - 1x per uur naar 2x per uur op de directe IC-verbinding tussen Kortrijk en Gent-Sint-Pieters (opwaarderen P-trein) - 1x per uur naar 2x per uur op de directe IC-verbinding tussen Kortrijk en Lille-Flanders (af te stemmen met SNCF) - Voorzien directe IC-verbinding tussen Kortrijk - Roeselare - Brugge - Oostende (opwaardering P-trein)
-----------	------	--

NMBS vraagt om bij lange verbindingen prioriteiten aan te geven. Dit geeft meer mogelijkheden bij afstemming met de vragen/wensen van de omliggende regio's.
→ *Herformuleren in: Voorzien directe IC-verbinding tussen Kortrijk – Roeselare – Brugge en bij voorkeur verder tot aan Oostende.*

- Reactie van VMM – team lucht:

G3-4	Inzetten op dynamische verkeersregelingen en slimme detectie Onderzoeken van de haalbaarheid, bepalen prioriteiten en uitvoering van het gebruik van dynamische verkeersregelingen en slimme detectie op specifieke locaties om de doorstroming voor fiets en openbaar vervoer te optimaliseren en de verkeersveiligheid te verhogen.	Wegbeheerder	DMOW, AWV, De Lijn, gemeenten	2025	€ €	x	x				
------	---	--------------	-------------------------------	------	-----	---	---	--	--	--	--

Team Lucht vraagt het inzetten op dynamische verkeerslichten anders de formuleren. In functie van luchtkwaliteit moet het aantal stops van voertuigen worden beperkt. Deze actie werd in RMP vooral geformuleerd vanuit de wens om duurzame modi te stimuleren tov personenwagens. Dit moet nog steeds naar voor komen in de formulering van de actie.

→ *Onderzoek van de haalbaarheid, bepalen prioriteiten en uitvoering van het gebruik van dynamische verkeersregelingen en slimme detectie om de verkeersstromen vlotter af te wikkelen, met specifieke aandacht voor de doorstroming van de fiets en het openbaar vervoer. Af te toetsen met aanbevelingen SMER*

LK1 -3	Uitwerken van een bovenlokale visie rond stadsdistributie in de regio. Rekening houdende met lopende projecten: binnen plan B-K wordt onderzocht of een overslagpunt aan kanaal Bossuit-Kortrijk kan worden gecombineerd met een hub voor stadsdistributie en een Vlaams proefproject wordt opgestart rond emissievrije stedelijke distributie in Kortrijk.	DMOW	DMOW, Leiedal, DVW, Provincie West-Vlaanderen, betrokken lokale besturen, stadsdistributie-aanbieders	2030	€		x	x			
--------	---	------	---	------	---	--	---	---	--	--	--

Team lucht vraagt om als timing 2025 op te nemen gezien de doelstellingen van het Vlaams Luchtbeleidsplan en het VEKP.

→ *Proefprojecten worden opgestart voor 2025. Maar doelstelling 2025 is voor vervoerregio Kortrijk niet realistisch gezien wagenpark veel minder snel volgt dan voorzien.*

Voorstel van actie: 'toepassen van de principes uit handleiding (gezonde leefomgevingen creëren: focus opluchtkwaliteit – zie bijlage) bij vergunningen van projecten' en 'reeds vroeg in het planningsproces mobiliteiten milieu (lucht en geluid) bekijken i.f.v. de langetermijnvisie'

→ Deze acties nemen we niet op als actie, maar worden in de visie opgenomen (analoog als alle andere inrichtingsvademecums)

DMOG koppelt het antwoord op deze vragen terug met het team Lucht van de VMM.

- Vanuit Anzegem is volgende standpunt van het college doorgegeven over de selectie van de N382 als regionale weg. *“Het gemeentebestuur wenst dat de N382 een categorisering als interlokale weg krijgt, tot dat er op federaal niveau een vrachtroutenetwerk voor gans België is uitgetekend. Indien er toch zou beslist worden om de N382 te categoriseren als regionale weg, moet er een km-heffing voorzien worden die hoger is dan deze op N60 en N8”.* Dit wordt verder besproken met de werkgroep. DMOW geeft aan dat kilometerheffing over veel meer gaat dan mobiliteit alleen. Het is een tool die is uitgewerkt als belastingsmaatregel. Vanuit de vervoerregio komt de vraag om kilometerheffing eerder in te zetten als mobiliteitstool om verkeer te sturen. De vervoerregio geeft bezorgdheid aan over de verdere ontwikkeling op site Ruien. Afstemming met de Vlaamse Ardennen is belangrijk voor sturen afwikkeling bijkomende verkeersstromen.

Volgende acties worden voorgelegd vanuit de werkgroep aan de VVRR:

- Als regio ondertekenen coalitie van 30: Deze maatregel heeft een impact om de werkdruk (ambtelijk). De gemeenten die hier reeds op hebben ingetekend geven aan dat het een intentieverklaring is. Er is geen resultaatsverwachting. De gemeenten van de vervoerregio geven aan dit intern te bekijken en af te wegen. De actie wordt voorlopig niet opgenomen als regionale actie.
- Onderzoeken meerwaarde LEZ-zone (ifv evoluties wagenpark). De vervoerregioraad geeft aan dat dit een actie die eerder op Vlaams niveau thuis hoort. Niet alle actoren van de vervoerregio staan achter deze actie en deze wordt niet weerhouden.
- Ondertekenen masterplan toegankelijke haltes: De vervoerregioraad geeft aan dat dit per gemeente te bekijken is. Het ondertekenen betekent een engagement tot realisatie van toegankelijke haltes. De haalbaarheid tegen 2030 moet per gemeente worden afgewogen. Bovendien is de meerwaarde van het tekenen per gemeente dat ook de gemeenteraad dan het charter/masterplan mee ondersteunt en er dus meer draagvlak gecreëerd wordt. Deze actie wordt niet opgenomen.

Bespreking actiefiches:

- DMOW geeft aan dat monitoring en evaluatie wordt opgenomen door de regio. Monitoring staat momenteel als aanbeveling naar MOW Vlaanderen. Dit is aan te passen. Vanuit Vlaanderen worden wel indicatoren verzameld die ingezet kunnen worden voor de monitoring.
- Bij veel regionale acties staat DMOW als trekker. Hiervoor is niet voldoende mankracht. De vraag voor extra mankracht is opgenomen als advies naar Vlaanderen, maar dit is niet realistisch. Deze bedenking wordt ondersteund door Leiedal. Oppakken van acties is afhankelijk van mogelijke middelen. De trekker is in de actielijsten steeds gezien als de actor die de actie in gang steekt/houdt. Dit betekent niet noodzakelijk dat deze actor de actie zal uitvoeren en financieren. Doch ook dan is voldoende mankracht noodzakelijk om alles te kunnen uitwerken.
- De vervoerregioraad acht het noodzakelijk om voldoende middelen te hebben om de ambitieuze doelstellingen die voorop gesteld worden te bereiken. Daarom wordt de aanpak van ambitieuze acties in combinatie met advies voor meer middelen behouden. De trekkers voor de acties zijn verder te bespreken met de werkgroep. Mogelijks kunnen de gemeenten meer een rol opnemen bij het trekken van bepaalde acties.
- De VVRR vraagt of het mogelijk is om een overzicht te maken welke mankracht en middelen noodzakelijk zijn om acties te kunnen realiseren? Op die manier kan bottom up vanuit de

vervoerregio's aan de minister de vraag gesteld worden naar meer mankracht en middelen voor de vervoerregiowerking. DMOW geeft aan dat dit een meerwaarde zou zijn, maar het lijkt relevanter om dit pas te doen na het openbaar onderzoek, in de fase dat het Regionaal Mobiliteitsplan definitief wordt.

Ook in andere regio's is op basis van de actietabel duidelijk dat meer mankracht en middelen welkom zou zijn.

Advies op te maken vanuit de vervoerregio, maar pas na openbaar onderzoek. Ook kan worden aangestuurd op het ondersteunen van dit advies vanuit de adviezen van de lokale besturen.

- De vervoerregio geeft aan dat de acties zeer theoretisch zijn. We zijn ooit vertrokken van veel meer concrete acties, zoals de realisatie van beter openbaar vervoer en de uitrol van het vervoer op maat.
Het proces van het RMP is omgekeerd begonnen met eerst het korte termijn OV-plan en dan pas de lange termijnvisie van de regio rond mobiliteit. Dit regionaal mobiliteitsplan is te zien als kader waarbinnen het mobiliteitsbeleid in de regio kan uitgewerkt worden.
- De vervoerregioraad vraagt of er zicht is hoe de minister zal omgaan met de goedkeuring. DMOW geeft aan dat hier nog geen zicht op is.

De vervoerregioraad gaat akkoord met deze versie van de actiefiches, mits besproken aanpassingen, als basis voor de sMER en de mobiliteitsateliers.

2. Basisbereikbaarheid – kennisname uitrol fase 1

De Lijn geeft een voorstelling van de geplande uitrol van fase 1 (zie bijlage).

De Lijn is de communicatie voor de gefaseerde uitrol aan het uitwerken en hoopt dit te kunnen voorstellen op de vervoerregioraad van 26 mei. Nadien zijn er nog enkele weken om dit bij te sturen.

De Lijn is momenteel ook de volgende fase (fase 2) aan het uitwerken. De Lijn zal in de komende weken contact opnemen met de betrokken gemeenten.

Vragen/opmerkingen vanuit vervoerregioraad:

- De vervoerregio geeft aan dat de communicatie zich niet enkel mag richten op gebruikers, maar ook op niet-gebruikers.
- Zijn er ook aanpassingen aan de amplitudes van de lijnen voorzien? De Lijn geeft aan dat de aanpassingen binnen de bestaande amplitude zijn voorzien.
- De vervoerregio benadrukt nog eens het belang van ticket- en tariefintegratie. MOW geeft aan dat deze vraag uit meerdere vervoerregio's komt. Momenteel is hierover geen nieuwe informatie tov van de vorige vervoerregioraad.
- Wat is stand van zaken van vervoer op maat?
 - Flex, vast en semi-flex bedieningen: wordt aan gewerkt om deze in de markt te zetten. Doelstelling operationeel tegen januari 2024. Belbussen blijven rijden om geen blinde vlekken te creëren.
 - Deelfietsen: nog geen duidelijkheid over, hopelijk kan dit wel op de volgende vervoerregioraad.
- De vervoerregioraad is bezorgd dat er vervoersarmoede zal worden gecreëerd indien de deelfietsen niet beschikbaar zijn samen met de verdere uitrol van het netwerk. DMOW geeft aan dat de uitrol van deelfietsen terug wordt opgenomen door DMOW. Mogelijkheden worden onderzocht en op de vervoerregioraad in maart zal hier een toelichting worden bij gegeven. De vervoerregioraad vraagt dit ook op de werkgroep te brengen. Uitgangspunt is nog steeds het uitwerken van de deelfietsen zoals voorzien in het OV-plan.