



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 19/12/19, 19:00 – 21:00

Locatie: Stadhuis Diksmuide, Grote Markt 6, 8600 Diksmuide

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Amber Coone (consortium Aterlier\demitro2)

Onderwerp: Vervoerregioraad

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

AFKORTINGEN

MOW	Mobiliteit en Openbare Werken	VVR	Vervoerregio
OV	Openbaar Vervoer	VVRR	Vervoerregioraad
VOM	Vervoer Op Maat		

VERSLAG

Verslag 13/11

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van 13/11. Dit verslag wordt goedgekeurd.

Participatie: projectgids

Een aantal voorstellen tot aanpassing worden gesuggereerd:

- **Aanpassing p.16 – uitdaging ‘leefbare kernen’:**
 - Oorspronkelijke tekst: “De kernen in de Westhoek liggen vaak op historische steenwegen waardoor doorgaand auto- en vrachtverkeer hinder betekenen voor de leefkwaliteit. Tijdens de zomermaanden zijn de noord-zuidverbindingen extra belast met toeristisch verkeer.”

- Voorstel tot wijziging: “De kernen in de Westhoek liggen vaak op historische steenwegen waardoor doorgaand auto- en vrachtverkeer hinder betekenen voor de leefkwaliteit. Tijdens de zomermaanden zijn de noord-zuidverbindingen extra belast met toeristisch verkeer. **Daarnaast zorgt het traag vracht- en landbouwverkeer soms voor onveilige situaties op verbindingswegen.**”
- Deze aanpassing wordt goedgekeurd.

- **Aanpassing p.17 – uitdaging “bovenregionale en grensoverschrijdende verbindingen”**
 - Oorspronkelijke tekst: “De Westhoek heeft er belang bij om goed samen te werken met de aanliggende vervoerregio’s, maar ook Wallonië en Frankrijk zijn opportuniteiten. Het spoor netwerk is hierbij een aandachtspunt.”
 - Voorstel tot wijziging: “De Westhoek heeft er belang bij om goed samen te werken met de aanliggende vervoerregio’s, maar ook Wallonië en Frankrijk zijn opportuniteiten. **Het ontbreken van een goede verbinding over de grenzen heen, hindert de arbeidsmobiliteit.** Het spoor netwerk is hierbij een aandachtspunt.”
 - Deze aanpassing wordt goedgekeurd.

- **Aanpassing p.17 – uitdaging “leefbare kernen”**
 - Oorspronkelijke tekst: “Tonnagebeperingen die nu door gemeenten worden ingevoerd kunnen beter op regionaal niveau en samen met aangrenzende regio’s bekeken worden.”
 - Voorstel tot wijziging: “Tonnagebeperingen die nu door gemeenten worden ingevoerd **moeten** beter op regionaal niveau en samen met aangrenzende regio’s bekeken worden.”
 - Deze aanpassing wordt goedgekeurd.

- **Aanpassing p. 7-8 – introductie tot VVR Westhoek**
 - Het WVI stelt dat de verwijzing naar het toerisme en de problematiek rond kleine dorpen ontbreekt. Ze zullen hiervoor een tekstvoorstel doen.

- **Opmerking rond p. 17 – “veilige wegen die minder overlast veroorzaken”**
 - Tekst: “Het optimaliseren van de N8 tussen Ieper en Veurne is het meest gekend. Na een langdurig en intens studie- en overlegproces wordt thans een heraanleg voorbereid gericht op vlot en veilig doorstromend verkeer met o.a. vrijliggende fietspaden of een ventweg en een inhaalstrook”
 - Deze tekst impliceert volgens Ieper dat alles reeds in kannen en kruiken is. De nuance dat sommige stukken nog ter discussie staan, ontbreekt.
 - Departement MOW verduidelijkt dat de boodschap is dat er reeds een lang studietraject doorlopen is, dat nu volgens het GIP uitgevoerd zou worden.
 - De tekst moet als dusdanig geïnterpreteerd worden: verschillende stukken van de N8 zullen heraangelegd worden, met het oog op vlot en veilig doorstromend verkeer met o.a. vrijliggende fietspaden of een ventweg en een inhaalstrook. Dit betekent echter niet dat daarmee alle problemen van de N8 opgelost zullen zijn.

- **Opmerking rond p. 17 – uitdaging “bovenregionale en grensoverschrijdende verbindingen”**
 - Er wordt opgemerkt dat ook hier de verwijzing naar attractiepolen zoals Bellewaerde mist.
 - Zonnebeke zal een tekstvoorstel doen.

Participatie: stakeholderslijst

Een aantal opmerkingen worden gemaakt:

- **Voorstel tot schrappen van de stakeholder “geen streep door de westhoek”,** gezien dit een lokale beweging is.
 - Een aantal gemeentes geeft aan dat het schrappen van deze stakeholder een risico zou vormen, gezien dit een opening geeft voor hen om achteraf te protesteren.
 - Ieper geeft aan dat deze groep zich enkel focust op de N8, en bijgevolg geen input zal leveren in het bredere traject. Ze vinden dit een breekpunt.
 - Andere gemeentes geven aan dat het draagvlak zou verhogen door deze stakeholder te betrekken. In de bredere pool van stakeholders zal hun mening ook genuanceerder zijn, dan wanneer ze apart een advies zouden schrijven.
 - Er wordt gevraagd of andere actiegroepen dan ook betrokken moeten worden. In principe kan dit, indien zij hierin geïnteresseerd zijn en indien de VVRR hiermee akkoord gaat.
 - **Er wordt verkozen om “geen streep door de westhoek” wel te betrekken.**
- **Duiding rond betrekken mutualiteiten:** Mutualiteiten kunnen bijdragen aan de vertegenwoordiging van doelgroepen.
- **Te betrekken: Taxi-sector**
 - Er wordt voorgesteld om de twee of drie grootste taxibedrijven mee te betrekken.
 - **Dit voorstel wordt goedgekeurd.**
- **Te betrekken: seniorenverenigingen**
 - Er wordt opgemerkt dat enkel OKRA momenteel wordt betrokken. Er wordt gevraagd om nog een aantal andere seniorenverenigingen te betrekken.
- **Te betrekken: sociale groepen**
 - Er wordt voorgesteld om sociale groepen als ‘Tedeo’ te betrekken.

Vervoer op Maat

Departement MOW licht de organisatie van het Vervoer op Maat toe.

- De stakeholders van het Vervoer op Maat zijn:
 - Departement MOW
 - De vervoerregio
 - De mobiliteitscentrale
 - De vervoerder voor VOM
 - De Vlaamse regering: kan minimumeisen opleggen, al is dit vooralsnog niet gebeurt
- Het decreet bepaalt de rol van de mobiliteitscentrale, de rol van de VVR en stelt dat minimumeisen kunnen opgelegd worden door de Vlaamse overheid.
- De mobiliteitscentrale zal onderzoeken hoe een vervoersvraag kan worden opgelost, en zal een vervoerder zoeken om deze uit te voeren. De reiziger en MOW dragen een deel van de kost.
- De mobiliteitscentrale moet maandelijks het budget rapporteren. Indien het budget op dreigt te raken, moeten MOW en de VVRR samen ingrijpen.
- *Moeten reizigers aan twee instanties betalen?* Sommige vervoerders willen niet dat de bestuurder geld moet ontvangen. In dit geval betaalt de gebruiker één bedrag aan de centrale. In het aangepast vervoer wordt momenteel gewerkt met een systeem waarbij de gebruiker een rekening krijgt op het einde van de maand.

- *Komen de inkomsten van het tarief in het budget van de VVR terecht?* Dep. MOW geeft aan dat deze vraag reeds gesteld is, maar momenteel is er nog geen antwoord vanuit de regering. Dit lijkt een belangrijk aspect in de kostprijsdiscussie.
- *Gebeurt de aanbesteding van (elektrische) deelfietsen via de mobiliteitscentrale en MOW?* Indien de fietsen in het kader van VOM worden aangeboden, dan zal de aanbesteding hiervan inderdaad gebeuren door MOW.
- *Hoe zal atelier\demitro2 omgaan met ramingen?*
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat de markt hiervoor bevroegd zou worden. Er zijn bijvoorbeeld reeds gesprekken gevoerd met bluebike, om te onderzoeken hoe hun systeem in het kader van VOM kan verwerkt worden en wat de kostprijzen hiervan zouden zijn. Momenteel zouden zij werken met jaarlijkse kosten.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat het ramen van de kosten van bussen e.d. moeilijker zal zijn dan deelfietsen.
 - Hierbij komt ook dat het systeem populairder zal worden indien het goed functioneert. De kostendekking van bus-systemen of doelgroepenvervoer zal waarschijnlijk aan de lage kant liggen. De opvolging van de mobiliteitscentrale wordt dus belangrijk.
- *Kunnen functionele lijnen ook versterkt worden?*
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit kan, maar dat hierbij moet gezocht worden naar een balans, aangezien de verplaatsingsstromen eerder diffuus zijn en dat dit dus niet altijd een efficiënte investering is.
 - Departement MOW verduidelijkt verder dat het budget van VOM en AN kan samen genomen worden.
- Steeds meer systemen verlopen via een app, met een telefonische optie in geval van problemen. Hierbij moet gekeken worden naar een gebruiksvriendelijke optie.
 - Dep. MOW merkt op dat de gebruiksvriendelijkheid het succes ook kan verhogen.
- Indien vaste lijnen worden aangeboden, dan valt de planning hiervan ook onder de taken van de mobiliteitscentrale, alsook rapporteren, factureren en informeren.
- *Is er in het bestek een uitspraak rond de tijd waarin een rit moet aangeboden kunnen worden?* Dit is een keuze van de VVRR. Atelier\demitro2 merkt op dat deze parameters reeds beschreven zijn in het proefproject. Dit geldt ook voor de bedieningstijden van het systeem.
- *Moeten de tarieven vast zijn?* Er kan ook gevarieerd worden in de tarieven voor het VOM, afhankelijk van bijvoorbeeld het uur van de bediening.
- *Indien er meerdere vervoerders zijn, zouden er dan ook meerdere betalingswijzen zijn? Is er niet gedacht aan een OV-pas?* Voorlopig zit het voorzien van een OV-pas niet in de taak van de mobiliteitscentrale. De integratie van de tickets zou via een andere groep georganiseerd worden.
- *Hoe zal worden omgegaan met de aanbesteding van de vervoerders?* Dit zal vanuit MOW gedaan worden, op basis van de input van de VVRR. De OV-plannen – eens afgeklopt door de VVRR en gemeentebesturen – zullen gaan naar MOW, die dan de procedure opstart.
- *Wat gebeurt er met eigen busjes van de gemeentes?* Dep. MOW verduidelijkt dat zij – desgewenst – de optie zouden krijgen om mee in te stappen in de mobiliteitscentrale als vervoerder.
 - Dep. MOW stelt dat de Vlaamse overheid kan beslissen dat er slechts één perceel wordt aanbesteed per regio. In dit geval kan het busje van de gemeente niet worden ingezet.
 - Er wordt gesteld dat de aanbestedingsprocedure flexibel genoeg moet zijn, zodat er actoren willen in meestappen.

- Dep. MOW stelt dat het sowieso moeilijk zal zijn om één aanbieder te vinden die bijvoorbeeld zowel taxi's als deelfietsen wil aanbieden.
- *Is Dep. MOW reeds bezig met deze bestekken?* Dep. MOW is momenteel nog niet bezig met de bestekken voor de vervoerders.
- *Wat is de timing van de opzet van de mobiliteitscentrale?*
 - Tussen augustus-december 2021 zou een graduele overname van het VOM door de mobiliteitscentrale voorzien zijn.
 - Tegen dan moet dus ook het 'mobiliteitsprofiel' uitgewerkt worden. De centrale moet op basis van dit profiel kunnen bepalen wie er aan de deur opgehaald worden. De centrale heeft niet de verantwoordelijkheid gekregen om te verifiëren wie tot de doelgroep behoort.
- *Wanneer moet het concept VOM bevestigd worden?*
 - Departement MOW verduidelijkt dat er voor deze regio reeds een concept is. In het algemeen moet het concept VOM tegen Pasen 2020 klaar zijn.
 - MOW verduidelijkt dat het nu de bedoeling is om vooral af te stemmen of wat er voorligt, nog steeds oké is en afgestemd met de omliggende regio's.
 - Er wordt verduidelijkt dat er een nota is rond een proefproject om op het terrein te testen wat het effect is van extra vervoerders in het veld.
- *Is het budget van het proefproject herrekend naar de huidige samenstelling van de VVR?* Dit is gebeurd.
- *Is er duidelijkheid rond het 'groeipad naar 30 miljoen' voor het extra budget voor VOM?* Dep. MOW verduidelijkt dat dit nog niet duidelijk is.
- *Is er een kans dat gemeentes moeten bijdragen?* Dit is momenteel niet uit te sluiten.

- Dep. MOW wijst er op dat de mogelijkheid bestaat dat de zorgsector over stapt naar het VOM. Dit zou significante implicaties hebben op het budget.
- Dep. MOW wijst er op dat het de bedoeling zou zijn dat de organisatie van het vervoer voor buitengewoon onderwijs ook onder de taken van de mobiliteitscentrale zouden vallen. Dit zou echter geen verdere implicaties hebben op het budget.
- Atelier\demitro2 licht het voorbeeld van de MAW van Limburg toe. Hier is samengezeten met de vervoerders om afspraken te maken rond de prijs die ze betaald krijgen. In dit systeem beheert de provincie de centrale.

Er wordt voorgesteld om op een volgende VVRR het WestFlex systeem te hernemen.

Startmoment

Het startmoment voor stakeholders en raadsleden zal doorgaan op 12 februari 2020. De locatie wordt bepaald.

- Er wordt opgemerkt dat niet enkel de gemeenteraadsleden, maar ook de provincieraadsleden betrokken zullen worden.
- Er wordt gevraagd om een aantal slides te voorzien rond de opzet van de VVR, om mee te sturen met de uitnodiging.
 - Dep. MOW en atelier\demitro2 verduidelijken dat dit de bedoeling is van de projectgids. De projectgids zal op dit startmoment worden voorgesteld. Het lijkt dus niet nodig om reeds voorbereidende slides te bezorgen.

Overlegmomenten

Het volgende overlegmoment wordt vastgelegd op 20 februari, om hier de oriëntatienota mobiliteit te bespreken. Deze vergadering zal doorgaan om 19:00.

Een voorstel van overlegmomenten wordt bezorgd aan de VVRR. Dep. MOW merkt op dat er momenteel meer overlegmomenten gepland zijn, dan waarschijnlijk nodig zullen zijn. Indien dit het geval is, kan er geschrapt worden.

VOLGENDE STAPPEN

De volgende vervoerregioraad zal plaatsvinden op 20 februari 2020, om 19:00. Hier zou de oriëntatienota mobiliteit voorgesteld en gevalideerd worden.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Patrick Benoot	Ieper
Dirk Baekelandt	Heuvelland
Lieven Vanbelleghem	Langemark-Poelkapelle
Jacques Blanckaert	Alveringem
Lode Morlion	Lo-Reninge
Lynn Vermote	Kortemark
Koen Meersseman	Zonnebeke
Lies Laridon	Diksmuide
Christof Dejaegher	Poperinge
Peter Roose	Veurne
Franco Verscheuren	AWV
Jurgen Vanlerberghe	Provinciebestuur West-Vlaanderen
Margo Swerts	WVI
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Kristof Devriendt	Atelier\demitro2 (Traject)
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Jan De Wel	Departement MOW

BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD