

De stakeholders kunnen na dit startmoment aangeven of ze betrokken willen worden in het traject en hoe.

Feedback projectgids

Per mail werden enkele opmerkingen op de projectgids geformuleerd. Deze worden toegelicht:

- **Aanpassing p.8 – Omschrijving Roeselare**
 - Oorspronkelijke tekst: “Roeselare en omgeving sluiten aan bij het (ver)stedelijk(t)e netwerk Kortrijk-Harelbeke-Waregem. Qua bedrijvigheid moet dit gebied zeker niet onderdoen voor het ‘Texas van Vlaanderen’. De talrijke landbouwbedrijven en hun verwante verwerkingsbedrijven dragen ertoe bij dat België de belangrijkste Europese producent en exporteur is van diepvriesgroenten. Daarnaast zijn ook de bedrijvzones langs het Kanaal Roeselare-Leie en de R32 maar evengoed de bedrijven verspreid over de verschillende kernen van groot belang. Bijzonder aandachtspunt is de bereikbaarheid van die verspreide bedrijven(zones), zowel voor personen- als voor vrachtvervoer. Eveneens cruciaal is de ontsluiting van de REO-veiling in Roeselare en de bereikbaarheid van de ziekenhuizen in Roeselare, Izegem, Pittem, Tielt en Torhout. Ook de vele middelbare- en hogescholen verdienen de nodige aandacht.”
 - Voorstel tot aanpassing: De tekst zou herschreven moeten worden om de verwijzing met het ‘Texas van Vlaanderen’ weg te laten. Volgende tekst van de website van ‘Stad-Landschap ‘t West-Vlaamse hart’ **kan dienen ter inspiratie:** *“De streek is van oudsher gekenmerkt als een dynamische, economische regio. ‘t West-Vlaamse hart herbergt een aantal industriële tijgers - vooral in de agro-alimentaire sector, maar ook hout, textiel, bouw en kunststoffen zijn belangrijke sectoren - en er is een brede waaier van KMO’s. Kenmerkend ook is de florissante agrarische nijverheid met de diepsvriesgroentenbedrijven, de REO-veiling en hoogtechnologische en gemoderniseerde landbouw.”*
 - De VVRR gaat akkoord met dit voorstel tot aanpassing.

- **Aanpassing p.17 – Uitdaging “modal shift”**
 - Oorspronkelijke tekst: Om de kwaliteit van het aanbod te verbeteren kan dus op regionaal niveau vergeleken worden welke initiatieven meer of minder succesvol zijn.
 - Voorstel tot aanpassing: “Om de kwaliteit van het aanbod te verbeteren kan dus op regionaal niveau vergeleken worden welke initiatieven meer of minder succesvol zijn, **welke factoren dit succes bepalen en welke andere initiatieven en vervoersmodi ingezet kunnen worden.**”
 - De VVRR gaat akkoord met dit voorstel tot aanpassing.

- **Aanpassing p. 17 – Uitdaging “modal shift”**
 - Oorspronkelijke tekst: “Ook de toegankelijkheid en zichtbaarheid van de alternatieve vervoersvormen zijn vandaag een hindernis.”
 - Voorstel tot aanpassing: “Ook de toegankelijkheid, zichtbaarheid **en het gebruiksgemak** van de alternatieve vervoersvormen zijn vandaag een hindernis.”
 - De VVRR gaat akkoord met dit voorstel tot aanpassing.

- **Aanpassing p. 17 – Uitdaging “modal shift”**

- Oorspronkelijke tekst: “Tot slot mag niet uit het oog verloren worden dat de omgekeerde redenering ook geldt: gaan wonen nabij de goed ontsloten treinstations en nabij de goed uitgeruste kernen kan een pak autoverplaatsingen en verkeersellende uitsparen.”
 - Voorstel tot aanpassing: “Tot slot mag niet uit het oog verloren worden dat de omgekeerde redenering ook geldt: gaan wonen nabij de goed ontsloten treinstations en nabij de goed uitgeruste kernen kan een pak autoverplaatsingen en verkeersellende uitsparen. **Voor toekomstige ontwikkelingsprojecten moet het mobiliteitsvraagstuk ook al in een vroeger stadium beschouwd kunnen worden.**”
 - Er wordt opgemerkt dat dit niet steeds evident is. Dep. MOW merkt op dat het gaat om een tekst rond uitdagingen, en dat het bijgevolg wel op zijn plaats is.
 - De VVRR gaat akkoord met deze aanpassing.
- **Aanpassing p. 17 – Uitdaging “fietsverkeer”**
 - Oorspronkelijke tekst: “Deze vaststelling kan deels verklaard worden door een tekort aan fietsinfrastructuur. In het fietssnelwegennetwerk ontbreken nog heel wat schakels en op een aantal van de reeds bestaande fietsassen is de kwaliteit sterk ondermaats. Zo moeten fietsers vandaag soms op smalle, aanliggende fietspaden langs gewestwegen naast vrachtwagens rijden.”
 - Voorstel tot aanpassing (voorstel 1): “Deze vaststelling kan deels verklaard worden door een tekort aan fietsinfrastructuur. In het fietssnelwegennetwerk ontbreken nog heel wat schakels en op een aantal van de reeds bestaande fietsassen is de kwaliteit sterk ondermaats. Zo moeten fietsers vandaag soms op smalle, aanliggende fietspaden langs gewestwegen naast vrachtwagens rijden. **De ontwikkeling van fietsinfrastructuur wordt gehinderd door de beschikbaarheid van zowel mankracht, budgetten als de nood aan afstemming met andere projecten, zoals rioleringswerken.**”
 - Er wordt opgemerkt dat het fietsfonds (vermeld in deze uitdaging) wel gekend is, maar weinig gebruikt wordt. Er wordt aangehaald dat dit deels kan komen door de strenge criteria.
 - De provincie stelt dat er soms een grijze zone is, waarbij door de gemeentes soms te weinig concessies gemaakt worden om de gevraagde kwaliteit van het fietspad te bereiken. Het gaat hierbij vaak over parkeerplaatsen die niet opgeofferd worden.
 - De normen die gehanteerd worden door de provincie, zijn gebaseerd op de Vlaamse normen.
 - Er zijn voldoende projecten die ‘de ideale wereld’ naar streven, waardoor deze de prioriteit krijgen.
 - Er wordt voorgesteld om ook de ‘procedure’ toe te voegen als hindernis. Departement MOW stelt dat de procedure reeds sterk vereenvoudigd is. De doorlooptijd is nu niet hoog door de procedure, maar door de afstemming met andere projecten, onteigeningen etc.
 - Er wordt opgemerkt dat het beschikbaar stellen van mankracht deels een verantwoordelijkheid is van de gemeente.
 - Stad Roeselare vult aan dat dit klopt, maar dat hier specifiek wordt bedoeld op mankracht om de samenwerking tussen projecten en actoren te faciliteren.
 - Er is discussie of de budgetten effectief te beperkt zijn.

- De provincie heeft een oplistings gemaakt van potentiële projecten met tunnels en bruggen. Er is aan de minister gevraagd om hiervoor een specifieke subsidielijn te voorzien. Nu vormen deze projecten soms een probleem gezien de overheden hiervoor soms naar elkaar kijken, vb. naar de NMBS voor spooroverwegen.
 - Dep. MOW merkt op dat afstemming met Infrabel reeds is opgenomen in de tekst.
 - De provincie geeft verder aan dat ze hun financiële inspanningen reeds verdubbelen in vergelijking met de vorige legislatuur.
 - De provincie geeft aan dat er een draaiboek zal komen waarin de stappen en timing voor fietspadenproject wordt vastgelegd. Momenteel stellen ze vast dat het kennisniveau van de gemeentes rond de procedures soms te laag is, aangezien gemeentes slechts een beperkt aantal dergelijke projecten uitvoeren. Aan de hand van een draaiboek kan het proces gestroomlijnd worden.
 - **Een nieuw voorstel wordt geformuleerd (voorstel 2):** Voorstel tot aanpassing (voorstel 1): “Deze vaststelling kan deels verklaard worden door een tekort aan fietsinfrastructuur. In het fietssnelwegennetwerk ontbreken nog heel wat schakels en op een aantal van de reeds bestaande fietsassen is de kwaliteit sterk ondermaats. Zo moeten fietsers vandaag soms op smalle, aanliggende fietspaden langs gewestwegen naast vrachtwagens rijden. **De ontwikkeling van fietsinfrastructuur wordt gehinderd door de beschikbaarheid van zowel mankracht, wervingsprocedures en budgetten als de nood aan afstemming met andere projecten, zoals rioleringswerken.**”
 - De VVRR gaat akkoord met voorstel 2.
-
- **Aanpassing p. 18 – Uitdaging ‘openbaar vervoer’:**
 - Oorspronkelijke tekst: “De vervoerregio bevat zes IC-stations. Dat is een relatief hoog gemiddelde voor een vervoerregio en dus een opportuniteit waar we graag gebruik van maken. Deze treinen zorgen voor hoogwaardig en snel vervoer naar verschillende grote steden.”
 - Voorstel tot aanpassing: “De vervoerregio bevat zes IC-stations. Dat is een relatief hoog gemiddelde voor een vervoerregio en dus een opportuniteit waar we graag gebruik van maken. Deze treinen zorgen voor hoogwaardig en snel vervoer naar verschillende grote steden. **Desalniettemin blijven de kadans en de reistijd een uitdaging, waardoor de trein niet steeds als een volwaardig alternatief wordt gezien.**”
 - Er wordt gevraagd of Groep Gidts expliciet kan vermeld worden in deze uitdaging.
 - Midwest vult aan dat Groep Gidts reeds vermeld wordt in de motie naar de NMBS die vanuit het Midwest-overleg zou worden verspreid.
 - Er wordt opgemerkt dat Torhout en Dentergem wel deel uitmaken van de VVR, maar niet van het Midwest-overleg. Om ook de visie van de volledige VVRR te capteren, wordt dit toegevoegd aan de agenda.
 - De VVRR gaat akkoord met de voorgestelde aanpassing.
-
- **Aanpassing p. 18 – Uitdaging ‘openbaar vervoer’**
 - Oorspronkelijke tekst: “Door de grote verspreiding van de kernen, is de verbinding met het reguliere openbaar vervoer vaak eerder beperkt in de kleinere kernen. Om de bereikbaarheid van deze kernen te garanderen, wordt een systeem van Vervoer op Maat uitgewerkt.”

- Voorstel tot aanpassing: “Door de grote verspreiding van de kernen, is de verbinding met het reguliere openbaar vervoer vaak eerder beperkt in de kleinere kernen. Om de bereikbaarheid van deze kernen en niet-bediende attractiepolen te garanderen, wordt een systeem van Vervoer op Maat uitgewerkt.”
- De VVRR gaat akkoord met de voorgestelde aanpassing.

- **Aanpassing p. 18 – Uitdaging ‘vrachtverkeer’**
 - Oorspronkelijke tekst: “Naast werkgelegenheid, zorgt deze bedrijvigheid echter ook voor veel vracht- en landbouwverkeer.”
 - Voorstel tot aanpassing: “Naast werkgelegenheid, zorgt **de industrie en landbouw** ook voor veel vracht- en landbouwverkeer.”
 - De VVRR gaat akkoord met de voorgestelde aanpassing.

- **Aanpassing p. 18 – Uitdaging ‘vrachtverkeer’**
 - Oorspronkelijke tekst: “Zo zijn er tonnagebeperkingen, maar heeft ook de kilometerheffing een effect.”
 - Het WVI stelt dat deze tekst te zwak geformuleerd is.
 - Op vraag van atelier\demitro2 wordt verduidelijkt dat een toename van sluipverkeer op de N35 is vastgesteld, ten gevolge van de kilometerheffing. De N35 is bijgevolg ook toegevoegd aan het netwerk op basis van de evaluatie.
 - Dep. MOW formuleert een alternatief: “Zo zijn er tonnagebeperkingen, maar **wordt er soms ook een toename van het sluipverkeer vastgesteld ten gevolge van de kilometerheffing.**”
 - De VVRR gaat akkoord met de voorgestelde aanpassing.

- **Aanpassing p. 18 – Uitdaging ‘vrachtverkeer’**
 - Oorspronkelijke tekst: “Het vrachtroutenetwerk IDR (Ieper, Diksmuide, Roeselare) is alvast een voorbeeld van een oplossingsstrategie. Een gelijkaardige aanpak in de rest van de regio kan zinvol zijn. Verder moeten de vrachtwagens ook nog steeds op hun bestemming kunnen geraken, zodat de lokale economie niet gehinderd wordt.”
 - Voorstel tot aanpassing: “Het vrachtroutenetwerk IDR (Ieper, Diksmuide, Roeselare) is alvast een voorbeeld van een oplossingsstrategie. Een gelijkaardige aanpak in de rest van de regio kan zinvol zijn, **al blijft de handhaving een uitdaging.** Verder moeten de vrachtwagens ook nog steeds op hun bestemming kunnen geraken, zodat de lokale economie niet gehinderd wordt.”
 - De VVRR gaat akkoord met de voorgestelde aanpassing.

- De provincie stelt voor om nog meer de nadruk te leggen op de uitrol van deelsystemen in de VVR.
 - Dit komt volgens de VVRR voldoende aan bod.

De opgemaakte projectgids, met aangepaste tekst zullen worden bezorgd.

De projectgids wordt – mits de hierboven geformuleerde aanpassingen – goedgekeurd.

Stakeholders

De aanpassingen in de stakeholderslijst worden toegelicht.

- Waarom is de kringwinkel opgenomen? Deze is toegevoegd gezien ze een uitgebreide know-how hebben op vlak van vervoersarmoede.
- Is de lijst te lang? De lijst is inderdaad lang, maar er is geen garantie dat alle stakeholders zullen komen naar het startmoment. Daarnaast is het ook mogelijk dat er een aantal stakeholders na afloop van het startmoment niet verder willen gaan in het participatietraject.
- Er wordt gevraagd om Optima T en Tordaele ook toe te voegen.
 - De **VVRR gaat akkoord met deze aanpassing.**
- Er wordt gevraagd hoe wordt omgegaan met politie en brandweer. Die zijn inderdaad momenteel niet opgenomen, maar kunnen toegevoegd worden.
 - De **VVRR gaat akkoord met deze aanpassing.**

De stakeholderslijst wordt – mits de hierboven geformuleerde aanpassingen – goedgekeurd.

Oriëntatienota OV

De oriëntatienota OV wordt toegelicht. Het gaat hier om een voorlopige versie die ter info wordt overlopen.

Atelier\demitro2 verduidelijkt dat de nota het einde is van de 1^{ste} fase van het project, zijnde de oriëntatiefase. De oriëntatiefase brengt een aantal aspecten in kaart, namelijk:

- Attractiepolen
- Verplaatsingsstromen
- Huidig aanbod OV

Parallel is de plan-opbouw fase lopende. Hierin worden de opmerkingen op het voorstel KN & AN verwerkt. Dit wordt niet opgenomen in de oriëntatienota.

Atelier\demitro2 licht toe dat nog niet alle feedback op de attractiepolen verwerkt is.

Het is de bedoeling om in januari de oriëntatienota te valideren.

De oriëntatienota OV wordt overlopen:

- Er zijn een aantal stations, met belangrijke verknopingen in Lichtervelde. Roeselare, Lichtervelde en Torhout zijn de belangrijkste stations. In het weekend houdt Lichtervelde stand.
 - Er wordt opgemerkt dat ook overstappers in de cijfers opgenomen zijn.
 - Er wordt gevraagd of via gegevens rond abonnementen kan achterhaald worden welk aandeel reizigers hier vertrekt. Atelier\demitro2 verduidelijkt dat deze cijfers moeilijk te verkrijgen zijn.
- Rond de overstap trein-bus zijn geen cijfers beschikbaar.
- Het huidige busnetwerk is zeer verspreid en kent verschillende varianten, wat de huidige toestand zeer complex en moeilijk te lezen maakt.
 - Lijnen met minder dan vijf ritten per dag zijn niet opgenomen in de kaarten.

- De nieuwe situatie zal worden uitgedrukt met gelijkaardige kaarten.
- Op vlak van verplaatsingsstromen, zijn er sterke radiale patronen. Er is een sterke link met Brugge, Roeselare en Tielt. In het verstedelijkt gebied is er een sterke vervoersvraag.
 - Deze verplaatsingsstromen worden ingezet om te objectiveren waar er een grote verplaatsingsvraag is.
 - De verplaatsingsstromen maken geen onderscheid op basis van de vervoersmodus.
- Opvallend is dat er momenteel op zondag geen busverbinding is naar het station van Lichtervelde, ondanks de drukte die zich hier aftekent.
- Een aantal tellingen zijn gevisualiseerd. Via de SharePoint zijn verschillende tellingen beschikbaar. Deze kunnen worden gebruikt om specifieke vragen te beantwoorden.

- De volledige regio is gedekt door vraag-afhankelijk vervoer. Het belbusbudget is als gevolg vrij hoog.
 - Een kwart van de aangevraagde belbusritten wordt momenteel niet uitgevoerd.
 - De gemiddelde bezetting van de belbus is iets hoger dan 1 persoon (1,15). Het budget voor VOM is 2,4 miljoen euro. Dit budget kan ook verschoven worden naar het aanvullend net, afhankelijk van de vragen van de VVRR.
 - Een gemiddelde rit met de belbus kost nu 35€, met een bezetting van 1,15 passagiers en een verplaatsing van 7,1 km.
 - Het belbusbudget is een 5^{de} van het totale OV-budget
 - *Zijn er historische cijfers, om te vergelijken met het gebruik voor de invoer van het coversysteem?*
 - De Lijn zal deze opvragen.
 - Atelier\demitro2 licht toe dat – ongeacht de cijfers voor het coversysteem – nog steeds gewerkt zal worden met een overstapmodel, zoals dat principe ook bestaat in het cover-systeem. Het cover-systeem is hier echter onvoldoende voor uitgerust. De planning is niet ideaal en er zijn niet steeds sterke assen om op over te stappen.
 - Er wordt opgemerkt dat het een uitdaging moet zijn om de huidige budgetten beter in te zetten dan nu het geval is.
 - De provincie merkt op dat er extra middelen zouden komen voor het VOM. Het is echter nog niet duidelijk wanneer dit beschikbaar zal zijn, en waar deze budgetten naartoe zullen gaan.
 - Dep. MOW en atelier\demitro2 merken op dat voorlopig wordt gewerkt met de budgetten die reeds beschikbaar zijn.
 - Het Midwest-overleg heeft deze vraag ook reeds aan de minister gesteld.

- De vraag wordt gesteld wanneer er op een ‘creatief’ niveau kan nagedacht worden over VOM en hoe dit past in de tijdslijn.
 - Departement MOW vult aan dat de eerste stap hierin vandaag genomen worden (namiddag, AWG van 17/12).
 - Het volledige OV-plan (KN, AN en VOM) moet tegen Pasen goedgekeurd worden.
 - Ook voor doelgroepenvervoer zal moeten nagedacht worden over VOM.

- Een deel van de VOM-middelen kunnen ook gaan naar deelsystemen.
 - *Kan met Cambio worden samengewerkt rond het voorzien van deelwagens in nieuwe ontwikkelingen?*

- Atelier\demitro2 licht toe dat dit steeds vaker gebeurt, en dat gemeentes dit zelf ook kunnen doen.

- Atelier\demitro2 licht toe dat de attractiepolen in kaart brengen geen doel op zich is, maar wel kan worden gebruikt om te identificeren waar er witte vlekken ontstaan.
- Er wordt gevraagd om de dekkingsgraad niet steeds te beschouwen als weekdag-spits.
 - Atelier\demitro2 begrijpt deze vraag. Er kan eventueel gekeken worden om enkel de sterke lijnen te beschouwen.

In een volgende VVRR zal de volledige oriëntatienota OV toegelicht worden en voorgelegd ter validatie.

Motie Midwest

Departement MOW stelt dat het in de toekomst zinvol is om gelijkaardige punten op voorhand op te agenderen, aangezien de aanwezigheid van de NMBS en Infrabel afhangt van de agenda.

Er wordt verduidelijkt dat de motie vanuit het Midwest-overleg is goedgekeurd en zal worden verstuurd. In de volgende VVRR kan deze motie ook op niveau van de VVR besproken worden, samen met de NMBS en Infrabel.

Varia

VVSG

De VVSG deelt alvast de uitnodiging om op 6 februari (Brugge) of 11 februari (Gent) deel te nemen aan de 'mobibaden'.

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEDEN

Aanwezigen

Julie Misplon	Hooglede
Bert Maertens	Izegem
Charlotte Vanhecke	Ardoorie
Griet Coppé	Roeselare
Dirk Verwilt	Meulebeke
Chris Casier	Torhout
Hendrik Verkest	Wingene
Ria Beeusaert-Pattyn	Lichtervelde
Ivan Delaere	Pittem
Luc Vannieuwenhuyze	Tielt
Ward Vergote	Moorslede
Francesco Vanderjeugd	Staden
Greet De Roo	Ruiselede
Jan Stevens	Wielsbeke
Bart Dochy	Ledegem
Kurt Windels	Ingelmunster
Rik Loyson	AWV
Laura Desimpelaere	DVW
Margo Swerts	WVI
Jurgen Vanlerberghe	Provincie West-Vlaanderen
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen
Guido Vaganée	VVSG
Matthieu Cockhuyt	VVSG
Kelly Vyaene	De Lijn
Vincent Huart	De Lijn

Amber Coone

Atelier\demitro2 (Deloitte)

Kristof Devriendt

Atelier\demitro2 (Traject)

Lieven Van Eenoo

Departement MOW

Inge Feys

Departement MOW