



A V E L G E M



Vincent Van Quickenborne
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: 29 mei 2020

Locatie: samenkomst via teams

aanwezig:

Vincent Van Quickenborne	Kortrijk – burgemeester, voorzitter
Sofie De Meulenaere	Departement mow (DMOW) – ambtelijke co-voorzitter
Inge Feys	DMOW – mobiliteitsbegeleider – voorzitter teamMOW
Franco Verschueren	Agentschap Wegen en Verkeer – regiomanager
Maikel Kegels	De Lijn – mobiliteitsontwikkelaar
Luc Sagaer	De Lijn – vervoerregiomanager Kortrijk
Peter De Meyer	De Vlaamse Waterweg – team MOW
Jurgen Vanlerberghe	Provincie West-Vlaanderen - gedeputeerde
Silvie Creyf	Departement Omgeving
Koen Vanneste	Provincie West-Vlaanderen - mobiliteitsplanner
Filip Vanhaverbeke	Intercommunale Leiedal – algemeen directeur
Elke Matthyssen	consortium STG - Sweco
Els Verdurmen	consortium STG - Sweco
Koen Christiaen	NMBS

Christophe Vandererven	Anzegem – schepen mobiliteit
Lut Deseyn	Avelgem – burgemeester
Regine Rooryck	Deerlijk – schepen mobiliteit
Tijs Naert	Harelbeke – schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Lotte Demeester	Kortrijk - mobiliteitsambtenaar
Francis Benoit	Kuurne – burgemeester, ondervoorzitter



2. Ontwerp OV plan 2021

Proces verloop

- Is goedkeuring op de gemeenteraad noodzakelijk?
Volgens het decreet moet het OV-plan niet worden goedgekeurd in de gemeenteraad. Het OV-plan maakt echter deel uit van het Regionaal Mobiliteitsplan, dat wel moet worden goedgekeurd door de gemeenteraad. Het OV-plan wordt gezien als een voorafname op het regionaal mobiliteitsplan. Vandaar dat in eerdere vervoerregioraden afgesproken was om dit aan de gemeenteraden ter consultatie/kennisgeving voor te leggen.
- Goedkeuring KN/AN én VoM
 - De vraag wordt gesteld of KN/AN én VoM samen moeten worden goedgekeurd. MOW geeft aan dat beide niet los van elkaar gezien kunnen worden, maar dat er nog een aantal vragen zijn rond financiering en tarifiering van VoM. Daarom wordt op de VVRR Kortrijk vandaag het KN/AN ter principiële goedkeuring voorgelegd en voor VoM enkel het voorstel en de principes. De grote lijnen van de financiering worden toegelicht om het volledige plaatje te kunnen zien. Bovendien zijn er vanuit de werkgroep nog een aantal openstaande vragen aan de VVRR vooraleer er een definitief voorstel mbt financiering en tarifiering van VoM kan worden gedaan.
 - Er wordt meegegeven dat de financiering nu niet meer dan een raming kan zijn: pas als de gunning gebeurd is, zullen werkelijke budgetten duidelijk worden. Vandaar dat met minima en maxima wordt gewerkt.

Voorstel KN AN

Het KN/AN en de wijzigingen in frequenties worden overlopen.

- Er wordt aangegeven dat er nog de behoefte bestaat aan een lijn naar de Gavers. De Lijn antwoordt dat er in het voorliggende voorstel een 60' verbinding is met lijn 71 Kortrijk-Waregem die wel het station aandoet.
- Er wordt gevraagd of er sinds de vorige werkgroep nog aanpassingen zijn gebeurd die consequenties hebben voor Avelgem. Dat is niet het geval. De kleine aanpassingen hadden geen impact op het concept en budget.
- De belangrijkste niet gerealiseerde wensen worden voorgesteld en worden in de toekomst (indien er extra budget komt) meegenomen.
- Het overdragen van de lijn Kortrijk – Marke van het aanvullend net naar het kernnet betekent dat deze lijn terug onder de bevoegdheid van De Lijn valt. De vervoerregio kan hierover dan enkel nog adviseren.

Het voorstel KN/AN wordt goedgekeurd door de VVRR.
Het overdragen van de lijn Kortrijk – Marke van het aanvullend net naar het kernnet wordt goedgekeurd door de VVRR.

Voorstel VoM

- Open reiziger - doelgroepen
 - Er is nog onduidelijkheid rond het verschil tussen de open reiziger en de doelgroepen. Het studie bureau geeft aan dat de doelgroepen die reizigers zijn, die gebruik kunnen maken van aangepast vervoer (DAV/MAV) of de minder mobiele centrale. Open reizigers zijn reizigers die hier geen gebruik van kunnen maken. Het systeem voor de doelgroepreiziger blijft bestaan en de voorwaarden om hier gebruik van te maken worden niet verder uitgewerkt vanuit VoM. Het voorstel voor VoM richt zich op de open reiziger.

- Er wordt aangegeven dat in de regio het doelgroepenvervoer middelen tekort komt en er wordt gevraagd of er middelen vanuit VoM hier naartoe kunnen gaan. In het voorstel wordt 50.000 euro extra ten opzichte van de huidige middelen voorzien. Er wordt gevraagd om dit als minimum vast te leggen. Er wordt overeen gekomen dat 50.000 euro extra als minimum zal worden voorbehouden voor de doelgroepreiziger. Na monitoring zal, wat er mogelijks van het budget voor VoM over blijft, ook naar de doelgroepreizigers gaan met een maximum van 100.000 euro extra. De noden moeten in de toekomst door monitoring worden opgevolgd.
- Deelfietsssystemen
Ter verduidelijking worden de verschillende niveaus waarop deelsystemen worden ingezet toegelicht.
 - Verschillende gemeenten wijzen op het belang van een gemeenschappelijk systeem voor deelfietsen in alle gemeenten én ook over de regio's heen.
 - Er wordt toelichting gegeven bij twee intergemeentelijke projecten van Leiedal die lopende zijn mbt deelfietsen. Eén van de problemen bij het voorzien van een gemeenschappelijk systeem is de wet op de overheidsopdrachten. Er moet gezocht worden naar een manier van inschrijven zodat een intergemeentelijk systeem mogelijk is.
 - Er wordt aangegeven dat voor de deelfietsen van de VVR een aanbesteding op Vlaams niveau zal gebeuren. Hierdoor kan het systeem verschillen van de lokale systemen, wat niet ideaal is. Op korte termijn is dit een pijnpunt voor alle VVR's en is het moeilijk op te lossen op regionaal niveau. Dit moet worden uitgewerkt door MOW Vlaanderen. Een mogelijkheid is dat de aanbestedingsvorm wordt aangepast zodat de gemeenten kunnen meesurfen op de aanbesteding van Vlaanderen.
 - Er wordt opgemerkt dat het budget voor deelfietsen niet ten koste van het budget voor het opvangen van vervoersarmoede mag gaan. Vervoersarmoede gaat ook om sociale factoren en is nog een aparte doelgroep. Dan komen we in de bespreking rond tarifiering terecht.
- Flex/semi-flex Spiere Helkijn
 - Er wordt gevraagd wat het verschil is tussen een flex en een semi-flex systeem. In een flex systeem zijn de vertrek- en aankomstpunten variabel, terwijl in een semi-flex systeem een aantal op- en/of afstappunten vast liggen. Gezien de vraag tijdens de spits het grootst is wordt hier geopteerd voor een semi-flex systeem, terwijl er in de daluren minder vraag is, waardoor er meer ruimte is voor een flexibel systeem.
 - In het voorstel voor Spiere-Helkijn worden voorlopig zowel de aantakkingen in Avelgem, Zwevegem en Kortrijk behouden. Monitoring zal moeten uitwijzen welke aantakkingen uiteindelijk optimaal zijn.
 - Voor het flex-systeem wordt uitgegaan van de bestaande haltes maar dit wordt zeker verder geëvalueerd. In de tweede fase, na goedkeuring van het OV-plan 2021, worden de reiswegen en haltes voor het kern- en aanvullend net door De Lijn samen met de gemeenten verder op punt gesteld.
- Flex Wervik
Er wordt gevraagd waarom er geen bediening is in het flex-systeem Wervik voor Kruikeke. Het studie bureau geeft aan dat die er wel is: in het voorliggende voorstel wordt één halte voorzien in het centrum. Monitoring zal noodzakelijk zijn om na te gaan of dit voldoende is, zo niet kan dit worden bijgestuurd. Ook op het bedrijventerrein Menen Grensland is er een halte die wordt meegenomen in het flex-systeem.
- De vraag wordt gesteld wanneer je gebruik kan maken van een flex/semi-flex systeem. Het studie bureau geeft aan dat dit kan op momenten dat een verplaatsing met het KN/AN niet mogelijk is.

- De noden voor Lendeledede worden besproken ism de VVR Roeselare. VVR Roeselare staat hiervoor open gezien de verplaatsingen hoofdzakelijk vanuit Roeselare gebeuren. De gesprekken met team MOW van de VVR Roeselare hiervoor zijn lopende.

Het voorstel en de principes voor VoM worden voorlopig goedgekeurd zonder beslissing over het financiële plaatje en de tarifiering. De situatie in Wervik (Kruiseke) wordt na invoering gemonitord en aangepast indien nodig.

Financiering en tarieven VoM

VoM is een heel nieuw gegeven waardoor er nog heel wat onduidelijkheden zijn mbt de financiering en de ticketing. Een aantal hiervan moeten op Vlaams niveau worden uitgeklaard. In de meeste vervoerregio's gaat men er in het voorstel van VoM van uit dat de inkomsten zullen terugvloeien naar de regio. Dit ligt echter nog niet vast. De financiering van de mobiliteitscentrale zal gebeuren vanuit Vlaanderen.

- De VVRR geeft aan een voorkeur te hebben voor:
 - een geïntegreerd tarief voor KN/AN en VoM. MOW neemt dit op met De Lijn en de omliggende vervoerregio's.
 - de toepassing van gelijkaardige voordeeltarieven en kortingen van De Lijn op VoM
 - het hanteren van eenzelfde tarief als de omliggende (alle andere) vervoerregio's
 Tegen de VVRR van 26 juni wordt het financiële plaatje afgewerkt (met een scenario "terugvloeien ticketing") om te worden goedgekeurd.
- Aan de VVRR wordt de vraag gesteld of bij de uitwerking van het kostenplaatje kan gekeken worden naar de mogelijkheid van een derde betalersysteem. Dit kan niet vanuit het budget voor VoM maar moet lokaal bekeken worden. Er wordt beslist dit nu niet mee te nemen in de verdere uitwerking van het kostenplaatje.

3. Afspraken

Volgende vervoerregioraden zijn op 26 juni om 14u30 en 17 juli om 10 , terug via teams.