



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 13/05/2020, 09:00 – 12:00

Locatie: Online meeting

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: n.v.t.

Verslaggever: Amber Coone (consortium Aterlier\demitro2)

Onderwerp: Vervoerregioraad – Voorlopige goedkeuring OV-plan; goedkeuring ON mobiliteit

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

AFKORTINGEN

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

VERSLAG

Bespreking op basis van de presentatie die ter beschikking is gesteld via SharePoint.

Goedkeuring verslag VVRR 20/02

Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Dit verslag wordt goedgekeurd.

Voorlopige goedkeuring KN/AN - Bespreking

De Lijn overloopt de wijzigingen in het KN/AN, in vergelijking met de bilaterale gesprekken.

- De lijnen rond Poperinge zijn wat herschikt, op basis van de herkomst van de scholieren zodat er een iets kortere reisweg zou kunnen aangeboden worden.
- Ook de lijnen rond Heuvelland zijn in dit voorstel herschikt, om ook hier een kortere reisweg te bieden aan de scholieren.
- Lijn 20 die Ieper en Diksmuide verbindt zou opgewaardeerd worden naar een uur frequentie.
 - De reisweg van L20 zou grotendeels dezelfde als blijven als in scenario 2. Jonkershove zou echter niet meer bediend worden door L20, maar wel door L24.
 - L20 zou door gekoppeld worden met L60 zodat een rechtstreekse verbinding ontstaat tussen Diksmuide, Ieper en Poperinge.
 - Poperinge, Ieper en Diksmuide geven aan dat dit een positief verhaal vormt.
 - L20 zou Ieper via het Jan Yperman Ziekenhuis binnen rijden. Het ziekenhuis heeft reeds aangegeven dat dit voor hen een zeer positieve evolutie zou zijn.
 - DMOW geeft aan dat om deze lijn op een uur frequentie te brengen een overdracht van 230.000€ op jaarbasis nodig uit het budget Vervoer op Maat naar het budget Aanvullend Net. Alternatief zou deze verbinding ook in het VOM kunnen blijven, maar dan zal deze verbinding op sommige momenten door een aanbieder gereden worden.
 - Atelier\demitro2 vult aan dat, op basis van de inschattingen, er nog steeds voldoende budget in het Vervoer op Maat zou zijn om de openstaande vragen voor het flex-vervoer uit te voeren.
- L40 zou in Ieper via Ter Waarde rijden, waardoor de as Ter Waarde – station Ieper op een halfuur frequentie zou komen.
- L53 (*Lijn van VVR Oostende*) zou op een 120 minuten frequentie komen, zowel tijdens de spits als in de dal, en dat op alle type dagen.
- Op L24 (Irit Lo – Diksmuide) zou de reisweg Alveringem – Lo – Diksmuide worden.

De Lijn verduidelijkt dat het een budgetneutrale oefening betreft. Voorlopig is gerekend a.d.h.v. het totaal aantal kilometer dat per jaar gereden zou worden. De detail berekening zou volgen na de goedkeuring.

- DMOW verduidelijkt dat er budget kan geschoven worden tussen het AN en het VOM. Het voorstel KN/AN dat vandaag op tafel ligt is kilometerneutraal. De budgetneutraliteit zou pas met zekerheid kunnen worden bevestigd na de finale doorrekening. Hierover wordt sowieso teruggekoppeld naar de vervoerregioraad.
- Op vraag van de Provincie verduidelijkt DMOW dat ook in het geval dat er budget over zou blijven naar de vervoerregio terug gekoppeld zou worden over de doorrekening. In dit geval zou het KN/AN of het VOM verder aangesterkt kunnen worden.
- DMOW zal erop toezien dat dit op een transparante manier verloopt, maar stelt dat het plan tot stand is gekomen na een constructieve samenwerking.
- De Lijn vult aan dat er reeds een toelichting is gegeven rond de parameters die in de kostenrekening worden meegenomen.
- De Provincie vraagt om dit ook op niveau van de VVRR toe te lichten.
- Atelier\demitro2 stelt dat dit inderdaad is toegelicht naar de DMOW en de studiebureaus. Daaruit bleek dat indien bijvoorbeeld de brandstofprijs stijgt, ook het budget zou toenemen. Atelier\demitro2 beaamt dat het interessant zou zijn om dit in de vervoerregioraad toe te lichten.

Een aantal verdere opmerkingen worden geformuleerd.

- Veurne vraagt waarom een meer rechtstreekse verbinding tussen Veurne en Ieper (e.g. zonder via Lo en Alveringem te rijden) niet voorzien is.

- DMOW stelt dat dit reeds onderzocht werd in het proefproject. Hieruit bleek dat dan veel potentieel links blijft liggen. Daarnaast blijkt uit verkeersmodellen dat er zo goed als geen doorgaande reizigers zijn tussen Ieper en Veurne.
- Veurne geeft aan dat dit niet elk uur zou hoeven, maar dat het nuttig zou kunnen zijn om dit 's ochtends, 's middags en 's avonds te voorzien.
- Alveringem stelt dat de huidige lijn voor hen erg belangrijk is. Het voorstel van Veurne zou dus toch niet ten koste van deze lijn mogen zijn.
- DMOW stelt dat er over alle modi heen weinig vervoersvraag zit op de as tussen Veurne en Ieper. Daarnaast geeft DMOW aan dat dit binnen het budgettaire kader ook niet mogelijk zou zijn.
- Atelier\demitro2 benadrukt dat de voorziene uur frequentie op L50 al een sterk aanbod is op basis van de bestaande vervoersvraag.
- Er wordt opgemerkt dat ook studies rond de N8 onderstrepen dat de verplaatsingen van Ieper naar Veurne beperkt zijn.
- Lo-Reninge stelt dat het evident lijkt om de hoofddorpen op de as tussen Veurne en Ieper aan te doen. Lo-Reninge stelt verder dat het jammer is dat deze vraag nu komt, en dat dit inderdaad al in detail is toegelicht in het proefproject.
- DMOW verduidelijkt dat het juridisch gezien niet verplicht is om het OV-plan door de gemeenteraden te laten goedkeuren, in tegenstelling tot de mobiliteitsplannen. De vervoerregioraad kan echter wel beslissen om dit toch ook op de gemeenteraden te bespreken.
 - Poperinge stelt dit niet nodig te achten, maar gelooft wel dat dit gelijk zou moeten zijn tussen de gemeentes.
 - DMOW stelt dat er een mogelijkheid zou worden voorzien om een infomoment voor de raadsleden te organiseren.
 - Een aantal gemeentes uiten de bezorgdheid dat het plan erg operationeel is, en dat er bijgevolg onnodige discussie zouden ontstaan.
 - Andere gemeentes wijzen erop dat hier sowieso vragen rond komen in de gemeenteraden, en dat het daarom beter zou zijn om hier op zijn minst een toelichting rond te geven.
 - De Provincie stelt dat er in andere regio's in West-Vlaanderen al beslist is om naar de GR te gaan. De Provincie is dus bezorgd dat er eventueel geen behoorlijk mandaat zou zijn.
 - Poperinge wijst erop dat het plan in het proefproject ook naar de gemeenteraden is gegaan.
 - De vervoerregioraad beslist om het plan te bespreken op de gemeenteraden.
 - DMOW verduidelijkt dat er voor het OV-plan geen verplichting is om een goedkeuring te krijgen uit de gemeenteraden. Het kan dus worden voorgelegd ter kennisgeving, advies of goedkeuring.

Voorlopige Goedkeuring VOM - Bespreking

Atelier\demitro2 overloopt het Vervoer op Maat, met focus op de wijzigingen in het voorstel t.o.v. het voorstel besproken in de bilaterale gesprekken.

Flex-vervoer

De wijzigingen in het flex-vervoer worden toegelicht.

- Het tarief wordt bijgesteld naar 2€/rit.
 - DMOW verduidelijkt dat op Vlaams niveau nog een aantal vragen spelen rond de integratie van de tickets.
 - DMOW stelt dat het in sommige vervoerregio's de discussie van het ticket ook is uitgesteld.
 - De voorzitter stelt voor om de ticketprijs als 'indicatief' te houden, zodat dit kan bijgeschaafd worden.
- Een aantal mobipunten werden toegevoegd (Veurne, Diksmuide, Zonnebeke, Koekelare, ...)

- Alle verplaatsingen binnen de gemeente zijn mogelijk (niet enkel de kern - hoofdgemeente).
 - De provincie stelt voor om een aantal persona's te formuleren om dit te illustreren.
- Een marge van 20% werd opgenomen in het budget.
- Atelier\demitro2 verduidelijkt verder dat de amplitude zou worden afgestemd op het KN/AN.

Er zijn geen verdere opmerkingen op het flex-vervoer.

Doelgroepen

De wijzigingen in het doelgroepenvervoer worden toegelicht.

- Het tarief wordt bijgesteld naar de huidige tarieven (0€ instap, 0,75€/km). Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit verschilt van de tarieven van de omliggende vervoerregio's.
 - Atelier\demitro2 licht toe dat deze wijziging wordt voorgesteld op basis van de feedback uit de bilaterale gesprekken en de ambtelijke werkgroepen. Een lager tarief per kilometer wordt verantwoord door de landelijkheid van de vervoerregio.
 - Kortemark uit de bezorgdheid dat de verplaatsing naar Roeselare misschien goedkoper zou zijn dan de terugrit.
 - DMOW geeft aan dat dit een terechte bezorgdheid is, en dat dit een vraag is die nog op Vlaams niveau dient uitgeklaard te worden.
- De vervoersvraag werd iets ruimer geraamd, rekening houdend met het feit dat de DAV zich momenteel vooral concentreert in de regio rond leper.
 - Op vraag van de provincie wordt verduidelijkt dat het budget een groei van de vraag anticipeert. Deze groei is te verwachten op basis van tendensen die de MMC en DAV's delen.
 - Daarnaast licht atelier\demitro2 toe dat het proefproject ook uitwees dat er een latente vraag is naar doelgroepenvervoer.
- Een marge van 20% werd opgenomen in het budget.
- Atelier\demitro2 licht toe dat de kosten voor het doelgroepenvervoer ingeschat zijn op basis van tarieven die vandaag gevraagd worden door de vervoerders.

Deelfietsen

De wijzigingen in de deelfietsystemen worden toegelicht.

- Het budget werd verhoogd, om een aanbod van 25% elektrische deelfietsen (per station) te kunnen voorzien.
 - De Provincie stelt dat de gebruikers een hoger tarief zouden moeten betalen voor elektrische fietsen dan voor gewone fietsen.
- De locaties in Diksmuide, Veurne en Kortemark werden niet mee opgenomen, op basis van de feedback uit de ambtelijke werkgroep. Deze zouden na afloop van het Europese project mee opgenomen kunnen worden.
 - Veurne stelt dat het nuttig zou zijn om de verschillende systemen op elkaar af te stemmen.
 - DMOW geeft aan dat dit in de ambtelijke werkgroep reeds besproken werd. Er is in dit voorstel uitdrukkelijk vertrokken van een openbaar vervoerverhaal, waarbij men de deelfietsen gebruikt voor last mile verplaatsingen. In die zin zijn back-to-one systemen nuttiger. Daarnaast is er ook het verschil in kostprijs.
 - DMOW wijst erop dat aan bijvoorbeeld de kust ook potentieel is voor back-to-many systemen, maar dat beide systemen kunnen naast elkaar bestaan en complementair kunnen zijn.
 - Kortemark geeft aan dat zij als gemeente zullen instaan voor de kosten voor het onderhoud van de deelfietsen. Kortemark vraagt of deze kosten door de VVR gedragen kunnen worden.

- DMOW geeft aan dat de VVR dit enkel kunnen doen indien een nieuwe aanbesteding wordt opgestart. Bestaande contracten zouden niet kunnen overgenomen worden.
- Een deelfietssysteem werd opgenomen in Zonnebeke, als koppeling met de fietssnelweg en nabijgelegen industriezones.
- Een marge van 10% werd opgenomen in het budget.

Deelwagens

De wijzigingen in het deelwagensysteem worden toegelicht.

- Atelier\demitro2 verduidelijkt dat dit binnen budget verwezenlijkt zou kunnen worden, op voorwaarde dat de inkomsten van het Vervoer op Maat terugvloeien naar de vervoerregio.
- Een marge van 10% werd opgenomen in het budget.

Een aantal verdere vragen worden geformuleerd.

- De provincie vraagt of gedifferentieerd wordt in het type wagen.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat voorlopig is uitgegaan van een 'standaard' wagen. Er werd wel gekeken naar elektrische en conventionele wagens.
 - Atelier\demitro2 vult verder aan dat op termijn eventueel kan gekeken worden om het aanbod aan deelwagens verder uit te breiden en te differentiëren.
- Atelier\demitro2 verduidelijkt dat het autodeelsysteem niet louter binnen een first en last mile systeem zal functioneren, maar voor iedereen beschikbaar zou zijn. Het systeem moet echter wel ook kunnen opgenomen worden binnen de werking van de mobiliteitscentrale.

Opwaarderen L20

De wijzigingen in het opwaarderen van L20 werden reeds besproken.

- De oorspronkelijke reisweg tussen Ieper en Diksmuide zou min of meer worden gehandhaafd. Het nodige budget om dit op uur frequentie te brengen, zou ca. 230.000€ bedragen.
- Een overleg met het Jan Yperman Ziekenhuis werd gehouden. Hieruit bleek dit ook voor hen een significante meerwaarde te vormen. Ze gaven aan dat ze in dit geval hun eigen busje naar Diksmuide niet langer zouden voorzien.
 - Diksmuide geeft aan dat ze met het ziekenhuis zal worden samen gezeten om een overbruggingsperiode te voorzien.
 - Poperinge geeft aan dat de pendelbus van het Jan Yperman Ziekenhuis naar Poperinge is voorzien voor de verbinding tussen de campussen. Deze zou wel blijven bestaan.
- Een marge van 10% werd opgenomen in het budget.

Overzicht

Atelier\demitro2 licht toe dat de voorgestelde concepten binnen budget realiseerbaar zijn. De 55.000€ die overblijft zal op vraag van de vervoerregioraad worden ondergebracht onder het flex-vervoer.

Voorlopige goedkeuring OV-Plan

De vervoerregioraad keurt het gepresenteerde kernnet, aanvullend net en concept Vervoer op Maat **voorlopig unaniem goed**. De definitieve goedkeuring volgt na de discussies in de gemeenteraden.

Participatie

Atelier\demitro2 geeft aan dat een informatiemoment georganiseerd zou worden voor zowel de raadsleden als de stakeholders.

Daarnaast licht atelier\demitro2 toe dat er vanuit een aantal gemeentes bezwaren zijn van de DPO m.b.t. het aanleveren van gegevens voor de burgerbevraging. Er wordt daarom voorgesteld om er een open bevraging van te maken.

Goedkeuring Oriëntatienota mobiliteit

Atelier\demitro2 licht toe dat een aantal wijzigingen in de oriëntatienota werden gevraagd. Deze zullen nu besproken worden. De gedetailleerde voorstellen zijn te vinden in de presentatie, gepubliceerd via SharePoint.

- SWOT – Fiets: schrappen term ‘koning auto’
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT – Fiets – Bedreiging: Toevoegen: Conflicten in snelheid tussen speed pedelecs en e-bike, en fietsen
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT – Fiets Bedreiging: Toevoegen: Capaciteit infrastructuur bij sterke groei
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT – OV – Opportuniteit: Toevoegen: Liberalisering spoor
 - Een aantal gemeentes geven aan dat ze deze visie niet delen.
 - Deze wijziging wordt niet opgenomen.
- SWOT –OV –Opportuniteit: Toevoegen: Carpool apps
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT –OV –Zwakte: Toevoegen: Gebrek aan noord-zuid verbinding spoor
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT –OV –Zwakte: Toevoegen: Beperkte kruismogelijkheden van treinen tussen Komen en Ieper
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT –OV –Zwakte: Toevoegen: Beperkte betrouwbaarheid treinaanbod. De voorgestelde nieuwe tekst is: *“onvoldoende stiptheid en stakingen zorgen voor een lagere betrouwbaarheid van het treinvervoer”*.
 - Veurne stelt dat er niet met de vinger mag gewezen worden naar de stakingen, gezien er intussen een minimale dienstregeling voorzien wordt bij stakingen.
 - De vervoerregioraad stelt dat het woord ‘stakingen’ niet opgenomen mag worden in deze tekst. De tekst wordt dus: *“onvoldoende stiptheid zorgt voor een lagere betrouwbaarheid van het treinvervoer”*.
- SWOT –OV –Zwakte: Toevoegen: NMBS: Verouderd materiaal, weinig comfort
 - De vervoerregioraad vraagt om ook het comfort van de stations op te nemen als zwakte.
- SWOT –OV –Zwakte: Wijzigen tekst: “Lage bevolkingsdichtheid” vervangen door “verspreide bevolking met beperkte kernen”
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT –OV –Bedreiging: Toevoegen: Focus NMBS ligt op de grote verbindinglijnen
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT –Weginfrastructuur –sterke: Wijzigen tekst: ‘Voldoende weginfrastructuur’ vervangen door ‘overwegend voldoende weginfrastructuur uitgezonderd de grotere kernen’
 - De VVRR beslist om de tekst te wijzigen naar ‘Overwegend voldoende weginfrastructuur, uitgezonderd een aantal specifieke knelpunten’.

- SWOT–Weginfrastructuur –opportuniteit: Toevoegen: verbinding Ieper –Westkust. De gevraagde tekst is: “De gemeenten zijn vragende partij voor een betere verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen Ieper en de Westkust.”
 - Er wordt opgemerkt dat dit misschien te veel gekoppeld is aan de N8 en dat het onvoldoende duidelijk is.
 - De vervoerregio stelt voor om de tekst te wijzigen naar: “*De betrokken gemeentes zijn vragende partij voor verbinding tussen Ieper, Veurne en de Westkust t.o.v. de huidige situatie*”.
- SWOT –Zwaar verkeer –zwakte: Toevoegen: Zone vreemde bedrijven
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT –Zwaar verkeer –bedreiging: Toevoegen: Stijging internetaankopen
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT –Ruimtelijke ordening –bedreiging: Schrappen: Ieper als voorbeeld
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT –Ruimtelijke ordening –bedreiging: Toevoegen: Wegtrekken commerciële diensten uit kleine kernen zorgt voor extra verkeer
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.
- SWOT –Ruimtelijke ordening –bedreiging: Toevoegen: Concentratie van voorzieningen zorgt voor verkeerscongesties. De voorgestelde nieuwe tekst is: “*Verkeerscongesties ten gevolge van concentratie voorzieningen: de grote concentratie aan voorzieningen in enkele grotere kern en leidt hier en daar tot verkeerscongesties die een vlotte doorstroming van het verkeer verhinderen.*”
 - Poperinge stelt dat dit misschien te zwaar geformuleerd is.
 - Het Westhoekoverleg stelt dat congestie het probleem is, niet concentratie van voorzieningen.
 - De vervoerregioraad beslist om de tekst aan te passen naar ‘*Concentratie van voorzieningen en attractiepolen is op zich positief, maar kan hier en daar leiden tot verkeerscongestie*’
- SWOT –Ruimtelijke ordening –opportuniteit: Wijzigen tekst: “Inzetten op OV” verruimen naar “inzetten op duurzame mobiliteit”
 - De VVRR heeft hier geen bezwaar op.

De oriëntatienota mobiliteit wordt mits de hierboven geformuleerde aanpassingen goedgekeurd.

DMOW merkt op dat de oriëntatienota een levend document vormt, en op termijn verder zou kunnen aangepast worden.

Varia

De provincie uit de bezorgdheid over het beslissingsproces voor het regionaal mobiliteitsplan. Hierbij verwijst de gedeputeerde naar een stuk tekst in het decreet dat stelt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen moeten worden aangepast indien die niet passen in het mobiliteitsplan van de VVRR.

De voorzitter vraagt of het een idee is om eerst de beslissingsprocedure uit te schrijven. DMOW beaamt dat er kan gekeken worden om een aantal aspecten te formaliseren.

VOLGENDE STAPPEN

Het OV-plan zal nu in de gemeenteraden besproken worden. Daarnaast wordt verder gewerkt aan het regionale mobiliteitsplan.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

| | |
|---------------------|----------------------------------|
| Emmily Talpe | Ieper |
| Marc Lewyllie | Heuvelland |
| Lieven Vanbelleghem | Langemark-Poelkapelle |
| Wout Cornette | Lo-Reninge |
| Lynn Vermote | Kortemark |
| Patrick Lansens | Koekelare |
| Lien Vlaminck | Vleteren |
| Marnick Lauwers | Vleteren |
| Lies Laridon | Diksmuide |
| Christophe Dejaeger | Poperinge |
| Pascal Sticker | Veurne |
| Peter Roose | Veurne |
| Franco Verscheuren | AWV |
| Jurgen Vanlerberghe | Provinciebestuur West-Vlaanderen |
| Daan Cools | De Lijn |
| Kelly Vyaene | De Lijn |
| Vincent Huart | De Lijn |
| Amber Coone | Atelier\demitro2 (Deloitte) |
| Kristof Devriendt | Atelier\demitro2 (Traject) |
| Lieven Van Eenoo | Departement MOW |
| Jan De Wel | Departement MOW |