



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 18/02/2020, 10:00 – 12:00

Locatie: Streekhuis Midden-West-Vlaanderen, Spanjestraat 141/2, 8800 Roeselare

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: n.v.t.

Verslaggever Amber Coone (consortium Aterlier\demitro2)

Onderwerp: participatie, leidraad KN/AN, vervoer op maat, oriëntatienota mobiliteit en openbaar vervoer

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

AFKORTINGEN

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

VERSLAG

Bespreking op basis van de presentatie van atelier\demitro2.

Goedkeuring verslag

Er zijn geen opmerkingen op het verslag.

Het verslag wordt **goedgekeurd**.

Participatie

Departement MOW licht toe dat de startmomenten voor stakeholders en raadsleden werden bijgewoond door respectievelijk een twintigtal en een kleine 100 aanwezigen. Tijdens dit moment werd het project toegelicht en was er ruimte voor vragen. Er kwamen een aantal interessante vragen aan bod. Algemeen werd het moment goed onthaald.

In januari vond een peergroupsessie met minder mobiele plaats. Deze sessie werd bijgewoond door mensen die zelf een mobiliteitsbeperking hebben, of mensen die werken met mensen met een mobiliteitsbeperking. De belangrijkste bezorgdheden die naar voor kwamen waren de toegankelijkheid van het regulier openbaar vervoer, de beschikbare budgetten van het aangepast vervoer en de haalbaarheid van het overstapmodel.

Tot slot legt Departement MOW uit dat er nog een tweede peergroupsessie zal plaats vinden, ditmaal met jongeren. Hiervoor zal samengewerkt worden met een school in Tielt, om zo een brede groep van jongeren te kunnen betrekken.

- Er wordt gevraagd hoe dit wordt aangepakt.
 - Departement MOW licht toe dat er gewerkt wordt met cases rond vervoersproblematieken waar jongeren mee te maken kunnen hebben. Aan de jongeren wordt vervolgens gevraagd om na te denken over mogelijke oplossingen.
 - Deze peergroupsessie zou een beter inzicht in de mobiliteitsnoden van jongeren geven.

Leidraad KN/AN

Departement MOW licht toe dat de vragen die geformuleerd werden op het KN/AN v1 momenteel onderzocht worden en worden meegenomen naar een nieuw scenario. Om deze vragen te prioriteren worden een aantal principes gehanteerd. Een aantal opmerkingen worden geuit:

- Er wordt opgemerkt dat er een risico bestaat dat – gezien de relatief lage budgetten die er zijn voor VVR Roeselare – de landelijke gemeentes uit de boot zouden vallen.
 - Een andere gemeente geeft aan dat er binnen basisbereikbaarheid een keuze moet gemaakt worden om in te zetten op sterke assen.
- Er wordt aangegeven dat er nog te veel onduidelijkheid heerst over het vervoer op maat.
 - Departement MOW en atelier\demitro2 geven aan dat hier meer duidelijkheid over zal zijn wanneer het KN/AN v2 voorligt.
 - Daarnaast verduidelijken departement MOW en atelier\demitro2 dat de exacte invulling van het VOM beslist wordt door de raad. Atelier\demitro2 zal een aantal voorstellen doen, maar de finale beslissing is een taak van de VVR.
- Er wordt gesteld dat het budget voor openbaar vervoer beperkt is voor deze regio in vergelijking met een aantal andere.
 - Departement MOW beaamt dit en geeft aan dat een avondnet bijvoorbeeld niet haalbaar is met de huidige budgetten.
 - Voor het avond- en nachtnet kan wel een raming gemaakt worden om op te nemen in de langetermijnvisie.

Atelier\demitro2 licht de leidraad, die gehanteerd wordt bij het prioriteren van de onderzoeksvragen, toe.

1. Een hiërarchisch netwerk wordt opgebouwd
2. Parallel rijden moet vermeden worden

3. Sterke stamassen worden gecreëerd

- Atelier\demitro2 verduidelijkt dat de ‘commerciële snelheid’ ook rekening houdt met de tijd die nodig is om te stoppen aan haltes.
- Atelier\demitro2 geeft aan dat een avond- en nachtnet niet kan worden voorzien binnen de huidige budgetten.
 - ◇ Een aantal gemeentes geven aan dat hiervoor reeds een brief is gestuurd naar de minister.
 - ◇ Atelier\demitro2 verduidelijkt dat deze brief ging rond het verhogen van de budgetten voor Vervoer op Maat.
- Er wordt gevraagd waarom de budgetten aan de lage kant zijn.
 - ◇ De lijn geeft aan dat dit historisch gegroeid is. Dit is niet het gevolg van de verdeling van de budgetten bij de oprichting van de vervoerregio’s.

4. Eenvoudige reismogelijkheden worden gecreëerd

- Atelier\demitro2 verduidelijkt dat een aantal mogelijke invullingen voor het Vervoer op Maat zullen worden voorgesteld.
- Er wordt gevraagd of het niet beter is om de huidige belbus te behouden.
 - ◇ Een aantal gemeentes wijzen er op dat het rendement van de belbus eerder laag is.
 - ◇ Atelier\demitro2 beaamt dat er gezocht moet worden naar een efficiëntere oplossing.
 - ◇ Er wordt op gewezen dat het gebruik van de belbus hoger was voor de introductie van het cover-systeem.
- Er wordt gevraagd of er ook naar het buitenland gekeken wordt ter vergelijking.
 - ◇ Atelier\demitro2 geeft aan dat voor de kostprijs van systemen inderdaad gekeken wordt naar bestaande systemen in binnen- en buitenland.
 - ◇ Daarnaast geeft atelier\demitro2 mee dat systemen niet per definitie overal even goed werken. Vaak spelen verschillende factoren een rol in het succes van een systeem.

5. Attractiepolen worden op gepaste wijze bediend

6. Tewerkstellingsgebieden hebben meestal weinig potentieel voor een cadansverbinding

- Ook de bediening van tewerkstellingsgebieden zit vervat in de principes van basisbereikbaarheid. Tegelijkertijd blijkt dat buslijnen in tewerkstellingszones quasi nooit een goed gebruik opleveren. Daarom zou vooral worden gekeken naar VOM.

7. Mobipunten worden ingericht om de overstap te faciliteren

- Atelier\demitro2 geeft mee dat de kaart met mobipunten voorbarig is. De hiërarchie wordt nog verder onderzocht en afgestemd over de verschillende vervoerregio’s heen. De locaties van de mobipunten zijn reeds besproken op de ambtelijke werkgroep, maar deze zijn nog niet aangepast op de kaart.
- Ingelmunster geeft mee dat ze – op basis van het huidige, voorlopige kader – als regionaal mobipunt ingetekend zouden moeten worden.
 - ◇ Atelier\demitro2 en Departement MOW geven mee dat het kader nog herzien wordt, maar dat hier zo snel mogelijk over gecommuniceerd zal worden.
- Er wordt gevraagd of het budget van VOM ook kan gegeven worden aan fietsers als een soort fietsvergoeding. Atelier\demitro2 geeft aan dat deze piste nog niet onderzocht is. Deelfietsen zijn wel al onderzocht in het kader van VOM.

Er wordt opgemerkt dat de grens tussen Wielsbeke en Waregem verkeerd staat aangeduid op de kaarten.

Vervoer op maat

Atelier\demitro2 licht toe dat er in de ambtelijke werkgroepen van 17/12/2019 en 4/02/2020 reeds gewerkt is rond Vervoer op Maat. Tijdens deze werkgroepen werden verschillende mobiliteitsoplossingen en –noden besproken. Daarnaast werden mogelijke mobipunten en deelsysteem-locaties aangeduid. Atelier\demitro2 overloopt de belangrijkste prioriteiten en bevindingen.

- Prioritaire mobiliteitsoplossingen:
 - Deelfietsen
 - Er wordt opgemerkt dat het pendelfonds projecten subsidieert voor het voorzien van fietsenstallingen en bedrijfsfietsen in het kader van duurzame woon-werkverplaatsingen. Er is echter nog geen duidelijkheid over de volgende oproep en de condities die hiermee gepaard zouden gaan.
 - Er wordt gevraagd of er gedacht is aan cofinanciering met bedrijven om fietsen te voorzien in industrieterreinen. Izegem geeft aan dat ze een samenwerking willen voorzien tussen alle bedrijven in Izegem om vervolgens samen één subsidiedossier in te dienen. Izegem zelf zou aan het station een beveiligde fietsstalling willen voorzien.
 - Departement MOW geeft aan dat het een uitdaging is om de Vlaming ook tijdens de week op de fiets te krijgen.
 - Er wordt opgemerkt dat tweedehandsfietsen voor pendelaars vaak ook een oplossing bieden. In dit geval is het voorzien van een fietsenstalling belangrijk.
 - Deelwagens
 - De provincie merkt op dat er jaarlijks subsidies worden voorzien via een klimaat-subsidie. In het verleden hebben ook projecten met deelwagens een subsidie gekregen binnen dit kader. Het ging in het bijzonder om projecten met *coopstroom*, een coöperatieve die elektrische deelwagens voorziet. In deze projecten levert de gemeente de daken voor zonnepanelen, de stroom wordt gebruikt om de elektrische wagens op te laden en de wagens worden gedeeld door het gemeentebestuur en de inwoners.
 - Er wordt gevraagd of er een vuistregel is hoeveel deelwagens moeten voorzien worden per aantal inwoners en hoeveel parkeerplaatsen zo onnodig kunnen worden.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat de vraag vaak moet groeien, en dat het bijgevolg moeilijk is een dergelijke vuistregel te bepalen.
 - De WVI stelt dat er vaak informatiecampagnes zijn om te bepalen in welke mate er interesse is in deelwagens, en dat het aanbod hierop afgestemd wordt.
 - Er is een Nederlandse website over de integratie van deelwagens in bouwprojecten (<https://autodelen.info/e-deelmobiliteit-in-nieuwbouw>).
 - Er wordt gesteld dat het moeilijk is om een speler als Cambio aan boord te krijgen voor een project van 1 wagen.
 - Atelier\demitro2 wijst er op dat het een deel van de kracht van de VVR is dat er onmiddellijk meerdere wagens kunnen voorzien worden.
 - Atelier\demitro2 gaat binnenkort in gesprek met deelwagen-bedrijven om te peilen naar de kostenstructuur en de visie op de VVR.
 - Gedeelde taxi's
 - Pendelvervoer
- Mobiliteitsoplossingen met beperkte prioriteit

- Waterbus
 - Er wordt opgemerkt dat dit een interessant optie kan zijn voor een aantal gemeentes, maar eerder duur lijkt. Izegem geeft aan dat dit in het bijzonder interessant kan zijn voor gemeentes aan het kanaal die ook een station hebben. Ook de verbinding naar Wielsbeke en Oostrozebeke zou interessant kunnen zijn.
 - Varen parallel met het reguliere OV moet vermeden worden.
 - Departement MOW wijst er op dat het succes van de waterbus ook beperkt zou kunnen zijn door de beperkte vaarsnelheid.
 - Ook de goede fietsverbinding langs het kanaal kan het succes parten spelen.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat in het Vlaamse regeerakkoord is opgenomen dat personenvervoer over water de bevoegdheid van één speler zal worden. Daarnaast wordt in het regeerakkoord vermeld dat Vervoerregio's potentiële verbindingen over het water kunnen identificeren.
- Niet prioritaire mobiliteitsoplossingen:
 - Deelscooters
 - Deelsteps
 - Pendelvervoer voor privé-evenementen (geen verantwoordelijkheid voor VVR)

Daarnaast werden in de AWG ook een aantal standpunten ingenomen rond de types verplaatsingen die gefaciliteerd moeten worden:

- Functionele verplaatsingen krijgen voorkeur over recreatieve verplaatsingen
- Minder mobielen krijgen de nodige aandacht
 - Departement MOW wijst er op dat dit standpunt is afgezwakt door de ambtenaren. Oorspronkelijk was dit standpunt geformuleerd als "minder mobielen krijgen de prioriteit".
 - De VVRR gaat akkoord met de afgezwakte versie
- Het opvangen van alle vragen tijdens de dag krijgt prioriteit boven het opvangen van vragen 's nachts
 - Izegem geeft aan dat nachtvervoer ook nuttig kan zijn. Hierbij wijzen ze naar taxicheque's als mogelijke oplossing.
 - Roeselare geeft aan dat zij taxicheques voor jongeren hebben, maar dat dit niet erg veel succes kent. De taxicheques voor minder mobielen zijn wel een succes.

Motie NMBS

Departement MOW licht het antwoord van de NMBS op de motie van het Midwest-overleg toe.

- Er wordt opgemerkt dat het jammer is dat de NMBS niet aanwezig is om dit zelf te duiden.
- Departement MOW stelt dat ze systematisch uitgenodigd worden, maar dat ze ook in andere regio's slechts sporadisch aanwezig zijn.
- Er wordt opgemerkt dat dit een risico vormt, aangezien het treinnet een integraal deel vormt van het OV-net.
- Departement MOW zal de NMBS opnieuw expliciet uitnodigen.

Oriëntatienota mobiliteit en openbaar vervoer

Atelier\demitro2 licht toe dat de oriëntatienota's uitgebreid behandeld zijn tijdens de AWG. Verder is hier reeds feedback op geformuleerd en verwerkt.

Er zijn geen verdere opmerkingen.

Gezien het quorum niet meer bereikt wordt, kan niet gestemd worden. Dit agendapunt wordt verdaagd naar de volgende VVRR.

VOLGENDE STAPPEN

Atelier\demitro2 geeft mee dat de feedback op het KN/AN v1 verwerkt wordt. Een nieuw voorstel wordt voor het eerst gepresenteerd op de AWG van 10 maart.

De volgende VVRR zal plaats vinden op 31 maart.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Kurt Windels	Ingelmunster
Ward Vergote	Moorslede
Hendrik Verkest	Wingene
Luc Vannieuwenhuyze	Tielt
Luc Derudder	Oostrozebeke
Ria Beeusaert-Pattyn	Lichtervelde
Ivan Delaere	Pittem
Karlos Callens	Ardoorie
Griet Coppé	Roeselare
Bert Maertens	Izegem
Bruno Debrabandere	Wielsbeke
Saskia Verriest	Midwest
Hanne Galle	Pilootproject Leerlingenvervoer
Margo Swerts	WVI
Sarah Dewitte	AWV
Vincent Huart	De Lijn
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Kristof Devriendt	Atelier\demitro2 (Traject)
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Inge Feys	Departement MOW
Frederik Potvlieghe	Departement MOW