



VERGADERING

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

Datum: 27/10/2020, 10:00-12:00

Locatie: Online meeting

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Amber Coone (consortium Atelier\demitro2)

Onderwerp: Vervoerregioraad

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

AFKORTINGEN

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

VERSLAG

Doorrekening De Lijn

De Lijn licht toe dat het voorlopig goedgekeurde KN/AN werd doorgerekend op vlak van reizigerswinst en budget.

De Lijn geeft aan dat het voorlopig goedgekeurde nieuwe netwerk een verwachte reizigersrittenwinst kent van 27,2% t.o.v. het huidige netwerk. Dit is het hoogste percentage in Vlaanderen. Het netwerk dat voorlopig

werd goedgekeurd heeft een reizigersrittenwinst dat nog 10% hoger ligt dan de versie van het KN/AN die in september 2019 werd voorgesteld. Deze reizigerswinst vloeit voort uit het structureler aanbod, de hogere frequentie op een aantal stukken, de rechtere reisen en de optimalisatie van een aantal functionele verbindingen.

De Lijn geeft aan dat in een eerste stap de exacte dienstregeling werd opgesteld. Daarna werden de voertuiglopen en chauffeursdiensten opgesteld. Hier wordt uitgegaan van een uniforme regelset die over heel Vlaanderen geldt. Op basis hiervan wordt de kostprijs van het netwerk bepaald. Deze financiële doorrekening kent verschillende versies. De laatste doorrekening gaat uit van het voorlopig goedgekeurde netwerk, de kalender van 2020, en de parameters van 2019 geïndexeerd naar het budget van 2020. Deze doorrekening wordt 'run 2020' genoemd. In het netwerk zoals het nu op tafel lag, neemt de totale kost met 2,49% of ca. 300.000€ toe t.o.v. het huidige netwerk. De Lijn geeft aan dat de rittijden van een aantal lijnen zijn geoptimaliseerd, waardoor er een daling is van de uren terwijl de kilometers quasi hetzelfde blijven.

De Lijn geeft aan dat in een volgende stap een doorrekening in functie van de operationele uitwerking zal worden uitgevoerd. Hierbij zal over de vervoerregiogrenzen gekeken worden, waardoor verwacht wordt dat de kostprijs van het netwerk nog enigszins zal dalen.

Bijkomende budgetten Vervoer op Maat

Atelier\demitro2 licht toe dat onderzocht werd hoe de bijkomende budgetten Vervoer op Maat zouden kunnen worden gependend. De voorgestelde concepten worden toegelicht aan de hand van een presentatie die ter beschikking werd gesteld via SharePoint. Atelier\demitro2 overloopt hierin eerst de concepten die reeds opgenomen zijn in het OV-plan. Hierbij verduidelijkt het consortium de vragen die via de gemeenteraadsbesluiten gesteld werden.

- Izegem geeft aan dat ze nog steeds vragende partij zijn om een oplossing te voorzien voor de verbinding Sint-Eloois-Winkel – Izegem, in het bijzonder gericht op de schoolverplaatsingen. Hierbij geeft Izegem aan dat het VTI momenteel zelf vervoer organiseert, maar hiermee zou stoppen.
 - Ledegem treed Izegem bij in deze vraag.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit een verbinding is van VVR Kortrijk, en dat deze vraag eerder daar zou moeten worden gesteld.
- Het WVI stelt dat in de ambtelijke werkgroep de vraag werd gesteld rond de verbinding naar Pittem Kliniek, en vraagt of hiervoor al verdere oplossingen onderzocht zijn. Het WVI stelt voor om eventueel een specifieke verbinding naar het station van Tielt en het station van Lichtervelde te voorzien.
 - Atelier\demitro2 en DMOW geven aan dat de kliniek op ca. 900 meter van een OV-as ligt, vanwaar men zich rechtstreeks kan verplaatsen naar zowel Roeselare als naar Tielt. Een bijkomende verbinding lijkt dus in strijd met de principes van Basisbereikbaarheid.
 - Een afstemming met de kliniek zou worden georganiseerd om de noden in kaart te brengen.
- Er wordt gevraagd of het mogelijk zou zijn om een complementaire werking op te zetten tussen de MMC en het doelgroepenvervoer binnen Vervoer op Maat.
 - Atelier\demitro2 licht toe dat dit op Vlaams niveau niet voorzien is.
 - DMOW vult verder aan dat het niet de bedoeling is van basisbereikbaarheid om dergelijke initiatieven op te slokken. Bestaande initiatieven die in een ander kader werken, kunnen dus blijven staan naast het doelgroepenvervoer.
 - Wingene merkt op dat de bestaande MMC's op hun limieten botsen, en dat er een antwoord zou moeten zijn voor de surplus aan vragen die ze zelf niet kunnen verwerken.
 - DMOW geeft aan dat er reeds een sterke uitbreiding van het budget is voorzien, waardoor de MMC's inderdaad mogelijk ontlast zouden worden.

Atelier\demitro2 licht de onderzochte sporen toe, en geeft verder aan dat dezelfde concepten reeds met de ambtelijke werkgroep besproken werden.

- Spoor 1: Opwaarderen KN/AN in het weekend
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat er vanuit de ambtelijke werkgroep werd opgemerkt dat het eventueel ook zinvol zou zijn om verder in te zetten op het versterken van het aanbod op weekdays i.p.v. zondag. Het lijkt belangrijk om hier het politiek standpunt in te kennen.
 - De VVRR kan volgen in het voorstel om in te zetten op de weekendbediening. Evenwel worden een aantal opmerkingen en vragen geformuleerd.
 - Izegem vraagt of er ook kan onderzocht worden om de reeds voorziene lijnen naar een 60-minuten frequentie te brengen, i.p.v. bijkomende lijnen op een 120-frequentie toe te voegen.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat de focus lag op de nieuwe lijnen, met de insteek om ook op zondag een dragend netwerk te creëren. Dit lijkt ook zinvol voor het flex-vervoer. Anderzijds geeft atelier\demitro2 aan dat ook kan gespeeld worden met de amplitude om tot een uurfrequentie te komen. Dit zou verder worden onderzocht.
 - Wingene vraagt of er kan onderzocht worden welke lijnen voldoende potentieel zouden bieden voor een bijkomende verbinding op zondag.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit heel moeilijk te objectiveren is, gezien de bestaande verkeersmodellen vooral gericht zijn op weekdays. Het gebruik zou dus op termijn geëvalueerd moeten worden.
 - DMOW beaamt dit en vult aan dat de verkeersmodellen ook moeilijk inschattingen kunnen geven van het gebruik in de avond.
 - De provincie stelt voor om targets te identificeren, die kunnen gebruikt worden om bij evaluatie te bepalen of een lijn dient te worden stopgezet of niet.
 - Atelier\demitro2 stelt dat dit inderdaad voorlopig nog niet geformuleerd is, maar dat dit wel reeds met de regio kan afgesproken worden. Een relevante parameter lijkt de bezettingsgraad.
- Spoor 2: Onbeantwoorde vragen met aantoonbaar potentieel
 - Hier zijn vanuit de vervoerregioraad geen verdere opmerkingen rond.
- Spoor 3: Kost voor het flexvervoer voor de gebruiker verlagen
 - Izegem stelt dat het niet aangewezen is om de tarieven nog voor de uitrol te halveren.
 - DMOW geeft aan dat het decreet inderdaad vraagt aan de vervoerregioraad om de tarieven voor het Vervoer op Maat te bepalen. Evenwel loopt er op Vlaams niveau een discussie rond de interoperabiliteit van de verschillende netten. Er zou worden onderzocht om de tickets voor het flex-vervoer te integreren met die van De Lijn, al is dit nog niet uitgeklaard. Gezien er nog geen duidelijkheid is over het eventuele verdelen van de inkomsten in dergelijk geval, wordt voorgesteld om er van uit te gaan dat er geen inkomsten zullen gegenereerd worden door het flex-vervoer.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat het consortium er niet voor pleit om de ticketprijs op 0€ te zetten, maar stelt dat het wel zinvol kan zijn om naar een vorm van integratie te gaan, waarbij de overstap tussen de netwerken voldoende attractief blijft.
 - Wingene geeft aan dat het zinvol zou zijn om een objectiever referentiekader te hebben voor de discussie rond de tarieven. Hierbij stelt Wingene zich de vraag waarom iemand bij zou moeten betalen omdat hij moet overstappen van het KN/AN naar het flex-vervoer, indien hij geen andere keuze heeft.

- Spoor 4: Versterken regionaal stedelijk vervoer Roeselare
 - Izegem geeft aan hier een voorstander van te zijn. In het bijzonder lijkt het interessant om in te zetten op vervoer in de avond en in het weekend. Izegem geeft aan dat dit ook een rol kan spelen op vlak van verkeersveiligheid.
- Algemeen wordt opgemerkt dat het goed is dat de sporen parallel kunnen worden ingezet.

Atelier\demitro2 en DMOW geven aan dat de opmerkingen verwerkt zullen worden, om te komen tot een finaal voorstel met oog op goedkeuring eind november.

Op vraag van DMOW geven een aantal gemeenten aan dat het zinvol lijkt om dit ook terug te koppelen naar de gemeenteraden. In het bijzonder, omdat het een positief verhaal is dat tegemoet komt aan een aantal vragen van de gemeenten.

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEDEN

Kurt Windels	Ingelmunster
Bert Maertens	Izegem
Bart Dochy	Ledegem
Luc Derudder	Oostrozebeke
Ward Vergote	Moorslede
Griet Coppé	Roeselare
Dirk Verwilt	Meulebeke
Hedwig Kerckhove	Wingene
Ria Beeusaert-Pattyn	Lichtervelde
Ivan Delaere	Pittem
Luc Vannieuwenhuyze	Tielt
Greet De Roo	Ruiselede
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen
Saskia Verriest	Midwest
Floren Bostoën	WVI
Matthieu Cockhuyt	VVSG
Koen Christiaen	NMBS
Vincent Huart	De Lijn
Kelly Vyaene	De Lijn
Koen Surdiacourt	AWV
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Kristof Devriendt	Atelier\demitro2 (Traject)
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Inge Feys	Departement MOW
Frederik Potvlieghe	Departement MOW