



VERGADERING

//

Datum: 26/10/2021, 10:00-11:30

Locatie: Gemeentehuis Izegem

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Ann-Sophie Rottée (consortium Atelier\demitro2)

Onderwerp: Vervoerregioraad

//

AFKORTINGEN

MOW Mobiliteit en Openbare Werken

VVR Vervoerregio

OV Openbaar Vervoer

VVRR Vervoerregioraad

VOM Vervoer Op Maat

VERSLAG

De vergadering werd ondersteund door een presentatie, beschikbaar via SharePoint.

Algemeen

Goedkeuring verslag

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van de VVRR van 29/06/2021. Het **verslag wordt goedgekeurd**.

Openbaar vervoer

Stand van zaken basisbereikbaarheid

DMOW geeft een stand van zaken over basisbereikbaarheid. De opstart werd uitgesteld in verband met juridische problemen rond de aanbesteding van de mobiliteitscentrale en er is nog geen nieuwe startdatum

bekend gemaakt. De uitrol van KN/AN blijft in voorbereiding bij De Lijn. Dit heeft een impact op andere actoren zoals wegbeheerders. De Implementatie VoM is in voorbereiding voor 4 werven:

- Deelsystemen en vervoersaanbod

De aanbesteding van de deelfietsen en deelwagens is lopende. Het wordt afwachten of er aanbieders zullen komen voor deelfietsen door de lange wachttijden voor fietsen. Het flexvervoer is nog niet in aanbesteding. Dit zal afgestemd worden op de effectieve uitrol van basisbereikbaarheid. Dep. MOW geeft aan dat dit zou best zo kort mogelijk tegen de uitrol worden gegund, om te vermijden dat voertuigen in contract in wacht staan.

- Hoppinpunten en haltes

Voor de hoppinpunten komt er een nieuwe besluit van de Vlaamse Regering (BVR), dat reeds principiële werd goedgekeurd. Er zijn er 350 met deelmobiliteit met UVN in opmaak of goedgekeurd. De uitvoering zal gebeuren door de wegbeheerders. Het uitvoeringsbesluit is in wijziging vanuit vragen van op het terrein.

Ook voor de haltes is er nieuwe regelgeving op komst. Dit zou neerkomen op het verankeren van de huidige praktijk in een besluit van de Vlaamse regering. De aanleg zou de taak worden van de wegbeheerder, de uitrusting is voor de gemeente, de informatie i.v.m. aanbod door exploitant. De subsidieregeling wordt ook veranderd in dit BVR. Momenteel kan men voor het toegankelijk maken van haltes beroep doen op subsidies vanuit Dep. MOW en voor het voorzien van schuilhuisjes en fietsenstalling op de gesubsidieerde halte-infrastructuur van De Lijn.

- Mobiliteitscentrale

Dit zou een hoppincentrale worden die het contact organiseert tussen de klant en aanbieders van vervoer en tussen reizigers onderling. Deze zal geen eigen vervoer aanbieden en is recent gegund aan VIA. De implementatie van de centrale is gestart.

- Tarieven

Het decreet voorziet aparte tarieven voor VoM, te bepalen door de vervoerregioraad. Dit volgt uit de logica van de gelaagde netwerken en de financiële verantwoordelijkheid van de regio. In deze vervoerregio deed het OV-plan hier reeds uitspraak over. Vanuit de verschillende regio's komen er vragen over verschillende prijzen voor hetzelfde aanbod en de vraag naar tarief (en ticket) integratie (De Lijn en VoM). Het overleg is lopende tussen de betrokken actoren.

Bijkomende mobipunten

Atelier\demitro2 duidt de prioritering van de mobipunten. Er kunnen nog 10 extra hoppinpunten verder uitgewerkt worden met UVN en inrichtingsschets. Oorspronkelijk werden 97 hoppinpunten geselecteerd waarvan 20 reeds werden uitgewerkt. De resterende 77 punten werden geprioriteerd. Dit werd gedaan a.d.h.v. objectieve criteria zoals netwerk en aanwezige infrastructuur (ook tram). Om tot de 10 punten te komen, die nog uitgewerkt kunnen worden, worden praktische criteria gebruikt (lopende processen, geplande uitrol deelmobiliteit). Voor de praktische criteria wordt input van de gemeenten gevraagd. Er wordt verduidelijkt dat het niet de bedoeling is om dit vandaag af te kloppen maar eerder om een eerste insteek te krijgen. Achteraf kunnen de gemeenten per mail bevestigen welke mobipunten al dan niet kunnen uitgewerkt worden.

Er komen vragen vanuit de gemeenten:

- Meulebeke, Oostrozebeke en Izegem wensen zekerheid te krijgen over de subsidies en informeren naar mogelijke verandering in de budgettering. Ze benadrukken ook bezorgd te zijn over de gebrek aan een goedkeuring voor basisbereikbaarheid. De vrees is dat dit te dicht bij de verkiezingen zou komen.
 - DMOW duidt dat het besluit van de Vlaamse regering vandaag geldig is en de subsidies op heden kunnen worden aangevraagd. Subsidies gelden wanneer ze worden ingediend. De vereniging van steden en gemeenten werkt aan een nieuw besluit (studiekosten wel subsidieerbaar). Dit zou tegen het einde van 2021 goedgekeurd moeten worden. De budgettering en de subsidiëring zouden hetzelfde blijven. Bijgevolg zou het plafond voor lokale hoppinpunten €50.000 blijven, en voor buurthoppinpunten €25.000. Er zal gecommuniceerd worden wanneer de Vlaamse regering haar goedkeuring heeft gegeven. In de tussentijd kunnen er al maatregelen genomen worden in verband met basisbereikbaarheid.

Regionaal mobiliteitsplan

Overzicht planning en proces

Atelier\Demitro2 duidt de planning voor de komende maanden aan de hand van de presentatie. Momenteel is de tweede fase van het RMP lopende, waar wordt gewerkt richting een voorkeursscenario. De eerste versie van de synthesesnota zou gedeeld worden in November en in december politiek besproken worden. In het voorjaar volgen besprekingen over twistpunten en het voorkeursscenario.

In maart 2022 zou de synthesesnota moeten goedgekeurd worden. Bijgevolg zou er politiek moeten worden teruggekoppeld zijn tussen eind februari en eind maart. Dan volgt het actieplan, dat zou afgehandeld worden tegen de zomer. Er volgt dan nog een verdere procedure van het MER.

Er komen geen vragen of suggesties van de gemeenten

Visievorming regionaal mobiliteitsplan: Discussiepunten

DMOW en Atelier\demitro2 duiden de synthesesnota. De volledige nota zou gedeeld worden voor de volgende AWG.

Atelier\demitro2 licht het thema ruimte toe aan de hand van discussievragen in een presentatie. Ze geven mee dat de vragen een aanzet zijn.

Er komen vragen vanuit de gemeenten:

- Meulebeke stelt zich vragen bij het schrappen van de lintbebouwing. Ze zouden liever geen definitieve bepaling van de ruimte zien, eerder een visie naar de toekomst. De focus zou mobiliteit moeten zijn.
 - Ruislede is het hiermee eens.
 - Izegem geeft aan dat er een spanningsveld is tussen ruimte en mobiliteit waarbij het ene het andere volgt. Voor lintbebouwing moet in sommige gevallen het lint afgewerkt worden.
 - Lichtervelde en Hooglede zijn het hiermee eens.
- Wingene geeft aan dat het herlokalisieren van ruimte voor industrie niet vanzelfsprekend is. Vervolgens is het niet duidelijk of er geherlokaliseerd moet worden of er geen industrie meer mag gebouwd worden op bepaalde plaatsen. Het zou ook niet duidelijk zijn hoe industrie gedefinieerd wordt, dat zou beter omschreven moeten worden.
 - Izegem vult aan dat er weinig ruimte is om te gaan herlokalisieren. Het kan niet uitgesloten worden dat nieuwe industrie buiten het vrachtrouten netwerk gevestigd wordt. Er kan

geherlokaliseerd worden waar mogelijk, maar ze zouden graag een contextuele nuance zien in de tekst. Ze willen de optie bewaren om de tekst te herschrijven. Ze geven mee dat het WVI bestaande teksten heeft over woonkernen en hoofddorpen.

- De andere gemeenten zijn het hiermee eens.
- Ruislede vult aan dat in plattelandsgemeenten er niet met 1 bus gereden kan worden naar alle ambachtelijke zones.
- Hooglede geeft aan verrast te zijn hoe ingrijpend de nota is op ruimtelijk vlak. Het zou gaan over mobiliteit, niet over hoe de ruimte te bepalen.
- Pittem is het niet eens met de Vlaamse ruimte.
- Atelier\Demitro2 geeft aan dat industrie gaat over landbouw en fabrieken. Deze zouden niet meer gebouwd worden in de onvoorziene zones.
- DMOW duidt dat de VVRR een overlegplatform is en niet de uitvoering bepaald. De partners op het terrein geven vorm samen met de steden, gemeenten en provincies. Ook wordt er in de VVRR beslist in consensus dus kan er geschrappt worden in de nota. Deze feedback is gelijkaardig aan die van de AWG dus zou DMOW het opnemen met collega's van ruimte.

Atelier\demitro2 licht het thema fiets toe aan de hand van discussievragen in een presentatie.

Er komen vragen vanuit de gemeenten:

- Lichtervelde is het ermee eens dat landbouwwegen goede fietsverbindingen kunnen zijn, maar stelt zich vragen over de snelheid remmende maatregelen. Er moet genuanceerder te werk gegaan worden om een sterke reactie over de landbouwvoertuigen te vermijden.
 - Hooglede is het hiermee eens.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat her hier gaat over principes en er later concreet moet gekeken worden per gemeente.
- Het WVI geeft aan dat regionale bedrijventerreinen niet per se aangesloten moeten zijn aan het BFF of een fietssnelweg. Het belangrijkste zou zijn dat er een fietspad ligt.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat regionale bedrijventerrein kan aangepast worden naar bedrijventerrein. Afhankelijk van het lokaal of regionaal bedrijventerrein kan het ontsloten worden via het BFF, lokale fietsroutes of een fietssnelweg.
 - Wingene is hiermee akkoord.
 - Izegem vult aan dat de weg naar het BFF, lokale fietsroutes en fietssnelwegen niet rechtstreeks hoeft te zijn. Het zou al voldoende zijn als die in de buurt ligt van bedrijventerreinen en secundaire scholen.
- Izegem vraagt een verbreding van de scholen die ontsloten moeten zijn via het BLFF. Graag zouden ze ook lagere scholen en kunstacademies verbonden zien. De weg naar alle scholen zou veilig moeten zijn.
 - Wingene gaat akkoord met het voorstel van Izegem.
 - Atelier\demitro2 duidt dat er vroeger BFF stond en lokale fietsroute aan alle scholen.
 - DMOW vult aan dat het zou gaan om dezelfde actieradius, maar het een signaal kan zijn voor de subsidiëring.
- Izegem geeft aan de prioritering liever anders te zien. Eerst zouden ze bereikbaarheid van fiets in schoolomgeving zien, dan woon-werk verkeer en dan attractiepolen. Een versnellende factor is dan hoe de prioritering kan worden uitgevoerd via het fietspotentieel en de quick wins. Ook wordt er aangevuld dat fietsers zo veel mogelijk in autovrije zones rijden, met het stimuleren van het omleiden van het BFF als mogelijkheid.

- DMOW duidt dat het autoluw maken van landbouwwegen geen deel uitmaakt van de subsidieregeling.
- Het WVI vraagt verduidelijking over de attractiepolen en hoe die gedefinieerd worden.
 - Atelier\demitro2 duidt dat attractiepolen niet alleen eindbestemmingen zijn maar ook overstapplaatsen.
- Atelier\demitro2 concludeert dat de landbouwvoertuigen niet vergeten mogen worden. Er zou ook een kanttekening gemaakt worden over BFF, bedrijven en scholen. De prioriteiten zouden herzien moeten worden naar eerst school, dan woon-werk verkeer en dan attractiepolen. De Fietspaden, quick wins, verkeersveiligheid en hoppinpunten zouden ook mee ingeschreven worden.

Gezien de tijdsbeperking werd er beslist om de ander thema's te bespreken in een volgend overleg.

Varia

Thema parkeren

Izegem stelt voor om de visie van de NMBS mee te nemen in het thema parkeren.

- Roeselare wenst uniforme tarieven voor alle parkings over de gemeenten en regio's heen.
 - De NMBS geeft aan niet te willen differentiëren in de VVR's, zoals geschreven staat in hun visienota. Het tarief zou bepaald worden over heel België. Ze zullen zich informeren en terugkoppelen in de volgende VVRR.
- Lichtervelde maakt zich zorgen dat indien de parking betalend wordt, reizigers zich in de nabijgelegen straten zullen parkeren waar het gratis is.
 - Roeselare vult aan dat de ambitie zou zijn om het tarief laag te houden om te vermijden dat reizigers de trein zouden nemen in Lichtervelde en Izegem.

De conclusie bleek dat er een nieuwe vergadering zou georganiseerd worden met de burgemeesters en de NMBS (mogelijks ook hoger Vlaams niveau)

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEDEN

Aanwezig

Rita Demaré	Hooglede
Bert Maertens	Izegem
Ria Beeusaert-Pattyn	Lichtervelde
Dirk Verwilt	Meulebeke
Luc Derudder	Oostrozebeke
Ivan Delaere	Pittem
Griet Coppé	Roeselare
Greet De Roo	Ruiselede
Luc Vannieuwenhuyze	Tielt
Lieven Huys	Wingene
Saskia Verriest	Midwest
Koen Christiaen	NMBS
Guido Vaganée	VVSG
Michiel Apers	VVSG
Margo Swerts	WVI
Vincent Huart	De Lijn
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Ann-Sophie Rottée	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Dimitri De Backer	Atelier\demitro2 (Mint)

