



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 31/03/2021, 18:30 – 20:00

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

RMP Regionaal mobiliteitsplan

VERSLAG

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

Algemeen

Goedkeuring verslag VVRR 24/02/2021

Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt **goedgekeurd**.

MIA-Proeftuin

Sigrid Pauwels, raadgever voor het kabinet van minister Peeters, licht de MIA-proeftuin toe aan de hand van een presentatie die ter beschikking werd gesteld via de SharePoint. MIA staat voor 'Mobiliteit Innovatief Aanpakken'. De proeftuin zou zich uitstrekken over de vervoerregio's Kortrijk, Midwest en Westhoek.

- De provincie vraagt of dit enkel op gewestwegen kan worden toegepast.
 - Mevr. Pauwels geeft aan dat dit ook geldt voor gemeentewegen.
- Ieper vraagt of het de bedoeling is dat de steden en gemeenten zelf projecten aanreiken. Daarnaast vraagt Ieper ook of de beschikbare zes miljoen euro gelijk zal worden verdeeld over de drie betrokken vervoerregio's.
 - Sigrid Pauwels geeft aan dat de complexiteit van de MIA-Proeftuin West-Vlaanderen vergelijkbaar is met die van de MIA-Proeftuin in Limburg. In Limburg is er eerst een onderverdeling gebeurt tussen de districten. Vervolgens zijn twee sporen bewandeld. Enerzijds zijn er budgetten gegeven aan een aantal testgemeenten, en anderzijds aan een aantal specifieke knelpunten. De vervoerregio's kunnen zelf beslissen hoe ze de budgetten wensen te verdelen.
- Koekelare vraagt hoe de MIA-Proeftuin zich verhoudt ten opzichte van de voorziene subsidies voor veilige schoolroutes.
 - Sigrid Pauwels geeft aan dat de twee los van elkaar staan, en dat het bijgevolg mogelijks minder aangewezen is om in te zetten op de schoolroutes via de proeftuin, gelet op het feit dat hier afzonderlijke subsidiemechanismen voor bestaan.
- Zonnebeke geeft aan dat ze reeds inzetten op het gebruik van GPS-data voor het opvolgen van snelheden in de straten van Zonnebeke. Zonnebeke vraagt of een dergelijk project thuis kan horen in de MIA-proeftuin.
 - Sigrid Pauwels geeft aan dat dit interessant kan zijn, en dat bijkomende informatie welkom is.
- Op vraag Langemark-Poelkapelle duidt DMOW dat de projecten in veel gevallen PCV-dossiers zouden zijn binnen de huidige context.

Participatie

Terugkoppeling stakeholdersessies

Atelier\demitro2 koppelt aan de hand van een presentatie terug over de uitkomsten van de stakeholdersessies.

- Koekelare vraagt in welke mate de uitkomsten van de stakeholdersessies als representatief kunnen beschouwd worden.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat focus van deze sessies lag op het oogsten van ideeën en potentiële knelpunten, waarmee de vervoerregio verder aan de slag kan. Er werd daarbij niet van de stakeholders verwacht om te convergeren naar één standpunt dat door alle stakeholders gedragen wordt.
 - DMOW benadrukt dat het geen zoektocht naar consensus was, maar wel naar wat er leeft.
- Langemark-Poelkapelle merkt op dat sommige stakeholders aan meerdere sessies hebben deelgenomen. Bijgevolg is het dus ook mogelijk dat de stelling dat "Het [...] een verkeerde visie [is] dat winkels minder zouden verkopen als de auto geweerd wordt" meermaals door dezelfde stakeholder werd herhaald.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit kan worden geverifieerd in de verslagen van de stakeholdersessies.

Mobiliteit

MER-plicht

DMOW licht de MER-plicht toe aan de hand van een presentatie die ter beschikking werd gesteld via SharePoint.

Kopenhagenplan

DMOW licht toe dat er subsidies voor fietsinvesteringen zijn voorzien via het Kopenhagenplan. DMOW geeft aan dat deze subsidies kunnen worden ingezet voor aanleg, heraanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur die in beheer van de gemeente is. Ook duurzaam en structureel onderhoud van de bestaande fietsinfrastructuur en de aanleg van kunstwerken (bruggen, tunnels, ...) komt in aanmerking voor subsidies. Projecten die reeds gesubsidieerd worden via andere gereguleerde subsidies van MOW komen niet in aanmerking, net als projecten met enkel signalisatie en wegmarkeringen.

Hier zijn geen verdere vragen rond.

Terugkoppeling thema's RMP

Atelier\demitro2 licht toe dat de krachtlijnen van de visies rond de verschillende thema's reeds in de vorige vervoerregioraad werden overlopen. Atelier\demitro2 geeft daarbij aan dat het nu de bedoeling is om de discussiepunten te bespreken.

Een aantal discussiepunten worden geformuleerd.

Vrachtwagenparkeren

Veurne geeft aan dat ze slechte ervaringen hebben met het aanmoedigen van het parkeren van vrachtwagens op de bedrijventerreinen. Wanneer dit zonder randvoorwaarde gebeurde, zorgde dit voor overlast. Het is dus de visie van Veurne dat er voor internationaal vrachtverkeer eerder langs de autostrades oplossingen zouden moeten worden gezocht. Idealiter wordt hier ook een vorm van bewaking voorzien.

- Atelier\demitro2 volgt in deze opmerking, maar geeft aan dat het vooral de bedoeling was om het parkeren van vrachtwagens op het eigen bedrijventerrein aan te moedigen. Voor het internationale verkeer kan inderdaad naar de autostrades gekeken worden.
- Zonnebeke stelt dat het de bedoeling moet zijn dat bedrijven die uitbreiden hun eigen vrachtwagens kunnen stationeren. Langs de autostrades geldt inderdaad een andere problematiek.

Ontwikkelen in kleine kernen

Veurne merkt op dat in de teksten werd vermeld dat 'kleine kernen niet verder kunnen uitbreiden'. Veurne vraagt of dit zijn oorsprong vindt in de Vlaamse ruimtelijke beleidsplannen en wat de consequentie hiervan zou zijn.

- Atelier\demitro2 verduidelijkt dat het de bedoeling zou zijn om in de kleine kernen in te zetten op inbreiding. Dit hoeft niet te betekenen dat er geen ontwikkeling meer mogelijk is.

Overlast door landbouwverkeer

Langemark-Poelkapelle geeft aan dat in landelijke gemeenten het landbouwverkeer een minstens even groot probleem vormt als het vrachtwagenverkeer. Dit zou nog sterker mogen belicht worden, in het bijzonder gezien ook de stakeholders deze problematiek naar voor schuiven.

Doorstroming fiets

Ieper geeft aan dat er een aantal stellingen in de presentatie staan, waarvan de vraag is wat de bedoeling is op lokaal niveau. Ieper geeft als voorbeeld de stelling dat de vervoerregio wilt dat verplaatsingen met de fiets sneller zijn dan met de auto in de stadskernen.

- De provincie en leper geven aan dat in deze de afbakening van het stedelijk gebied een belangrijk aandachtspunt is.

Algemene bemerkingen

leper vraagt in welke mate het RMP een resultaatverbintenis is. Daarbij vraagt leper verdere welke elementen verplicht zouden worden, en welke een streefbeeld zijn.

- DMOW verduidelijkt dat de VVR een samenwerkingsverband is. Wat de vervoerregio afsprekt, moet bijgevolg door iemand anders uitgevoerd worden. Zo heeft de vervoerregio afspraken gemaakt over het openbaar vervoer, maar moet Vlaanderen dit uitvoeren. Hetzelfde doet zich voor binnen de ruimtelijke ordening; als de vervoerregio afspraken maakt rond ruimtelijke ordening, dan zijn dat afspraken tussen de gemeenten, Vlaanderen en de provincie. Die afspraken moeten bij één ieder zijn uitwerking krijgen.
 - DMOW keert terug op het voorbeeld en geeft aan dat als de vervoerregio beslist dat men zich met de fiets sneller moet kunnen verplaatsen in een stadskern dan met een auto, het aan de gemeenten is om dit mee te realiseren.
- Provincie reageert dat het RMP ook niet zo verblijvend is. De uitspraken die erin staan hebben ook wel een gevolg. Het feit dat er een plan-MER komt, schept de indruk dat het zelfs als nog minder vrijblijvend zal worden beschouwd.
- De provincie stelt verder dat de doelstellingen in de teksten wel sterk omschreven zijn. Deze volgen uit de Vlaamse regeerakkoorden, maar zijn volgens de provincie niet altijd vertaalbaar naar de vervoerregio.
- De provincie betreurt verder dat hier nog geen uitgebreider debat rond is gevoerd, en geeft aan dat het belangrijk is dat dit ook binnen de colleges wordt doorgesproken.
- DMOW bevestigt dat het RMP een oefening is die op termijn zijn weerslag moet vinden in de beleidsacties.
- Op vraag van Diksmuide geeft DMOW aan dat er vooralsnog geen strafverbintenissen zijn gekoppeld aan het niet behalen van de doelstellingen.
 - De provincie geeft aan dat het nu niet duidelijk is in welke mate de vervoerregio kan afwijken van de Vlaamse doelstellingen. Het risico bestaat namelijk dat de vervoerregio als kleine regio misschien slechts in beperkte mate tegemoet kan komen aan de doelstellingen.
 - DMOW geeft aan dat het sinds de wijziging van het decreet duidelijk is dat ook het Vlaamse niveau zich achter het plan moet kunnen scharen. Dit biedt de mogelijkheid dat Vlaanderen zich kan scharen achter de afwijkingen op de doelstellingen, op basis van de context van de regio.

De vervoerregioraad besluit dat het aangewezen is om de teksten van het RMP formeel op de schepencolleges te brengen.

VOLGENDE STAPPEN

De volgende vervoerregioraden zijn voorlopig voorzien op 28 april en 26 mei, telkens om 18:30.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Gerard Liefoghe	Alveringem
Jacques Blanckaert	Alveringem
Lies Laridon	Diksmuide
Tessa Vandewalle	Houthulst
Emmily Talpe	Ieper
Patrick Lansens	Koekelare
Lynn Vermote	Kortemark
Lieven Vanbelleghem	Langemark-Poelkapelle
Lode Morlion	Lo-Reninge
Sandy Evrard	Mesen
Christof Dejaegher	Poperinge
Pascal Sticker	Veurne
Peter Roose	Veurne (voorzitter van de vervoerregio)
Koen Meersseman	Zonnebeke
Jurgen Vanlerberghe	Provincie West-Vlaanderen
Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen
Youro Casier	Wervik
Vincent Huart	De Lijn
Rik Loyson	AWV
Sigrid Pauwels	Kabinet minister Peeters
Lieven Van Eenoo	Departement MOW

Amber Coone Atelier\demitro2 (Deloitte)

Mike Van Acoleyen Atelier\demitro2 (O2)

Patrick D'Haese Atelier\demitro2 (Traject)

BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD

Koen Christiaen NMBS

Jan De Wel Departement MOW