



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 26/10/2021, 18:30-20:00

Locatie: Esenkasteel Diksmuide

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	RMP	Regionaal mobiliteitsplan

VERSLAG

Werkgroep aan de hand van de presentatie die beschikbaar werd gesteld via SharePoint.

Algemeen

Goedkeuring verslag VVRR 30 juni

Langemark-Poelkapelle geeft aan enkele vragen te hebben in verband met de goedkeuring van de unieke verantwoordingsnota van de hoppinpunten. Er wordt verduidelijkt dat voor het ontwerp van deze hoppinpunten een proces wordt gevoerd met de gemeentebesturen. Dep. MOW neemt hiervoor verder contact op met de gemeente na de vervoerregioraad.

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 principieel 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.

Volgende vragen worden gesteld:

- Langemark-Poelkapelle vraagt naar een visualisatie van de hoppinpunten in verband met de plaatsing ervan naast een kerk.
 - DMOW geeft mee dat er foto's bestaan, maar geen 3D schets. Een hoppinpunt is een zeer uitgeruste centrumhalte om van OV over te stappen naar andere systemen.
 - Zonnebeke vult aan dat er foto's circuleren op het internet van diverse stijlen.
 - Atelier\demitro2 duidt dat de voornaamste elementen voorzien zijn zoals de toegankelijkheid van de halte infrastructuur, de fietsenstalling en de hoppinzuil.
- DMOW geeft, op vraag van Koekelare, aan dat er zal gecommuniceerd worden over de datum van de start van basisbereikbaarheid wanneer die gekend is.

Prioritering mobipunten

Atelier\demitro2 duidt de prioritering van de mobipunten. Er kunnen nog 6 extra hoppinpunten verder uitgewerkt worden met UVN en inrichtingsschets. Oorspronkelijk werden 124 hoppinpunten geselecteerd waarvan 21 reeds werden uitgewerkt. De resterende 103 punten werden geprioriteerd. Dit werd gedaan a.d.h.v. objectieve criteria zoals netwerk en aanwezige infrastructuur (ook tram). Om tot de 5 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 zijn geen vragen of suggesties vanuit de gemeenten.

Regionaal mobiliteitsplan

Overzicht planning en proces regionaal mobiliteitsplan

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.

Volgende vragen worden gesteld:

- Ieper benadrukt dat ze de synthesesnota ruim op tijd zouden willen ontvangen. In verband met het uitwerken van hun mobiliteitsplan zouden ze de beslissingen op regionaal niveau wensen te kennen.
 - Atelier\demitro2 geeft mee dat de synthesesnota zal gedeeld worden in de loop van november. De officiële feedback zou pas nodig zijn in het voorjaar van 2022.
 - DMOW vult aan dat de teksten in de synthesesnota thematische teksten zijn op strategisch niveau. De wetgever heeft een hiërarchie bepaald waaruit blijkt dat het regionale mobiliteitsplan boven het lokale mobiliteitsplan komt te staan. Voor fiets wordt er bijvoorbeeld vertrokken van het masterplan fiets.
- Kortemark wenst verduidelijking of er op de goedkeuring van het regionale mobiliteitsplan gewacht moet worden voordat er een lokaal mobiliteitsplan wordt gemaakt.
 - Provincie West-Vlaanderen uit ook zijn bezorgdheid over de timing gezien agenda's van gemeenteraden op voorhand bepaald moeten worden, na overleg met het schepencollege. De goedkeuring geven zou moeilijk zijn zonder te weten of andere gemeenten de nota hebben goedgekeurd.
 - DMOW duidt dat wanneer de gemeenteraad zijn goedkeuring moet geven, er een infomoment zal plaatsvinden voor de raadsleden.
- Provincie West-Vlaanderen geeft mee dat wanneer de gemeenteraad of het schepencollege hun goedkeuring geeft, het MER proces nog moet worden doorlopen. Het zou dan nog een ontwerpplan zijn. Bijgevolg zou een ontwerpnotule voor de gemeenteraden of schepencolleges opportuun zijn.
 - DMOW bevestigt dat het een ontwerpplan zal zijn voor het MER en het openbaar onderzoek.

Visievorming regionaal mobiliteitsplan: Discussiepunten

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

Volgende vragen worden gesteld:

- Ieper gelooft dat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan. Desondanks is de formulering te sturend en te weinig geformuleerd in het streven naar doelen, het zou iets genuanceerder mogen. Op bepaalde plaatsen zullen elementen niet wenselijk of haalbaar zijn, zoals het schrappen van woongebied of het verplaatsen van bedrijventerreinen.
 - De Provincie West-Vlaanderen vult aan dat de vragen de indruk geven dat er ruimtelijke ordening besproken wordt in de nota.
 - DMOW duidt dat de bewoning matig gedekt is in de regio. Er zou gewerkt kunnen worden op het luik van OV en ruimte. De lange termijn doelstellingen zouden dan vertaald worden in lokaal beleid.
 - De andere gemeenten bevestigen het standpunt van Ieper.
- Atelier\demitro2 duidt de term buitengebied, op vraag van Koekelare. Buitengebied zou alles zijn wat geen deel uitmaakt van de kern.
 - De Provincie West-Vlaanderen geeft aan hier niet mee akkoord te zijn. De provincie stelt voor om hier meer rekening te houden met economische polen en kernen.
 - Voor Zonnebeke zou de term buitengebied gevoelig liggen. De compensaties voor het schrappen van woonuitbreidingsgebieden werd nog niet overeengekomen met Vlaanderen. Er wordt geopperd om iets genuanceerder te formuleren. De Provincie West-Vlaanderen is het hiermee eens.
 - Koekelare geeft aan dat een kern in een buitengebied kan liggen. Het woord buitengebied zou beter gedefinieerd moeten worden.
- De Provincie West-Vlaanderen wenst de term locaties vervangen zien door kernen. Dit zou iets genuanceerder zijn.

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

Volgende vragen worden gesteld:

- Alveringem uit bezorgdheid over fietsverkeer op landbouwwegen, ze zouden dit niet veilig achten. Snelheidsremmers zouden niet genoeg zijn, de breedte van de weg zou ook beperkt zijn.
 - Veurne bevestigt het standpunt van Alveringem.
 - Koekelare vult aan dat dit zou botsen met het functionele karakter van fietsroutes, die de belangrijkste wegen tussen kernen zouden moeten volgen. Indien dat niet kan, is de mogelijkheid om een stuk van een landbouwweg te gebruiken. Ze zien liever geen algemene regel hierover.
 - De Provincie West-Vlaanderen nuanceert dat er in een aantal gevallen op het BFF geen vrijliggend fietspad mogelijk is. In die gevallen kunnen fietsers omgeleid worden via landbouwwegen mits beperktere adequate inrichting.
 - Zonnebeke geeft aan dat er winsten te boeken zijn met omleidingswegen via landbouwwegen. De Kopenhagen middelen zouden aangewend kunnen worden om die landbouwwegen veiliger in te richten, op voorbehoud dat minister deze middelen hiervoor vrijgeeft.
 - Heuvelland ziet de opportuniteit in het gebruik van landbouwwegen, indien het veiliger zou zijn.
 - Kortemark benadrukt dat er opgelet zou moeten worden dat het autoverkeer niet gestimuleerd wordt door bovenstaande maatregelen.

- Houthulst licht toe dat ze een landbouwweg hadden voorzien met uitwijkstroken. Desondanks kozen fietsers het fietspad in de plaats.
- De Provincie West-Vlaanderen zou de prioritering liever anders zien. De projecten rond schoolomgevingen zijn vaak gecombineerde projecten, die passen niet in een prioritering. Er zou eerder uitgevoerd worden wat er op tafel ligt. Woon-werk verkeer zou te laag staan op de prioriteitenlijst.
 - Ieper is het hiermee eens.
- Atelier\dimitro2 concludeert dat de fiets algemeen als prioritair wordt gezien. Er zou gekeken worden naar de verhoudingen t.o.v. de andere modi. Het gebruik van landbouwwegen zou genuanceerd beschreven worden zodat het geen standaard uitgangspunt wordt.

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

Varia

De gemeente Diksmuide heeft de vraag gekregen om de vakbonden meer te betrekken bij de VVRR.

- De voorzitter wenst eerst een afgewogen tekst te hebben voor extra partners te betrekken.
 - DMOW vult aan dat ze al betrokken werden in de voorbereiding van de tekst.
- De voorzitter geeft nog enkele punten mee:
 - Het proefproject i.v.m. de grensoverschrijdende verbinding naar Ieper en Poperinge zal verder gezet worden. Er zou een bestek worden opgemaakt om de vervoersactor te bepalen. Het project zou starten tussen Pasen en de zomer. Er zal gezocht worden naar partners om het project te starten.
 - Het proefproject bustaxi's zal eind dit jaar eindigen. Er zijn voldoende middelen om het nog te verlengen met een jaar. De dienstverlening zou niet onderbroken worden tot de invoering basisbereikbaarheid.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Gerard Liefvooghe	Alveringem
Lies Laridon	Diksmuide
Wieland de Meyer	Heuvelland
Tessa Vandewalle	Houthulst
Emmily Talpe	Ieper
Patrick Lansens	Koekelare
Lynn Vermote	Kortemark
Dominique Cool	Langemark-Poelkapelle
Lode Morlion	Lo-Reninge
Christophe Dejaegher	Poperinge
Klaas Verbeke	Poperinge
Peter Roose	Veurne (voorzitter van de vervoerregio)
Stephan Mourisse	Vleteren
Koen Meersseman	Zonnebeke
Jurgen Vanlerberghe	Provincie West-Vlaanderen
Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen
Jonas Bethune	Departement MOW
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Ann-Sophie Rottée	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Patrick D'Haese	Atelier\demitro2 (Traject)

BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD

Bram Degrieck	De Panne
Sandy Evrard	Mesen
Koen Christiaen	NMBS