



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 22/12/2021, 18:30-20:00

Locatie: Digitaal

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Ann-Sophie Rottée (consortium Atelier\demiro2)

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

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van de VVRR van 27/10/2022. Het **verslag wordt goedgekeurd.**

Regionaal mobiliteitsplan

Overzicht planning en proces

Atelier\demitro2 licht de planning en het proces toe aan de hand van een presentatie. Het zou de bedoeling zijn om eind februari stil te staan bij de synthesesnota en de netwerken. Daarna zou er gevraagd worden om met beide naar de schepencolleges te gaan in maart en de discussie intern in de stad of gemeente te voeren. Daarna zou dan een mandaat gegeven kunnen worden om de synthesesnota voorlopig te gaan vaststellen in de vervoerregioraad van eind maart. Vervolgens kan er met de synthesesnota een bespreking plaatsvinden in de gemeenteraden. Dit wordt expliciet gevraagd met het oog op een voldoende sterk politiek draagvlak. Tenslotte zou er dan in mei teruggekoppeld kunnen worden in de AWG en de VVRR om naar een effectieve voorlopige goedkeuring te gaan. Het actieplan zal dan daaruit volgen, hierin zullen acties vastgelegd worden.

Er kwamen geen vragen naar voren uit de VVRR.

Visievorming regionaal mobiliteitsplan: discussiepunten

Atelier\demitro2 licht discussiepunten toe aan de hand van een presentatie.

Volgende vragen en opmerkingen komen naar voren:

Thema parkeren

- Ieper geeft aan geen voorstander te zijn van afgestemd tariefbeleid. De impact van het parkeerbeleid in Ieper zou heel anders zijn dan in Veurne. Ze zouden dit liever autonoom zien als bevoegdheid van de gemeente.
 - Heuvelland, Diksmuide en Poperinge geven aan hiermee akkoord te gaan.
- De NMBS geeft aan dat er een voorstel mag gegeven worden in verband met parkeertarieven aan de stations, maar er is geen garantie dat dit overal zal nagevolgd worden. Het parkeerbeleid werd bepaald en toegepast voor het hele land.
- De Provincie benadrukt dat de modal shift enkel behaald zal worden als mensen aangezet worden om de auto aan de kant te laten. Dezelfde redenering zou toegepast moeten worden op de plaats van de fiets op het openbaar domein en niet enkel op privéontwikkelingen. De vraag zou zijn of de regio dit moet bepalen.
 - Ieper duidt dat niet alle inwoners even mobiel zijn, dus het als een suggestie geformuleerd zou kunnen worden. Ook de Panne is het hiermee eens.
- Atelier\demitro2 concludeert dat de formulering genuanceerder kan.
- DMOW duidt dat de regio niet alleen zal instaan voor de uitvoering van het regionaal mobiliteitsplan. Zo zit onder andere AWV, De Lijn en het Gewest mee aan tafel. Er zullen gemeentelijke materies zijn waar de autonomie geldt. De bedoeling is om een plan uit te werken in overleg en nadien dat de betrokken actoren deze uitvoeren op het domein. Dit zal ook verduidelijkt worden in het actieplan.
- Ieper geeft aan dat er wel wat bedrijven niet aan regionale bedrijventerreinen liggen. Bij het vrachtwagenparkeren zou hier rekening mee gehouden moeten worden. Ook duiden ze dat de huidige kilometerheffing zijn beoogd doel niet behaald. De vrachtwagens zouden wegen zoeken tussenin om zich te verplaatsen en zouden her en der parkeren.
 - De voorzitter verduidelijkt dat er twee lagen zouden zijn in de problematiek van vrachtwagenparkings. Zo zouden er enerzijds internationale chauffeurs zijn die plaatsen nodig hebben om te overnachten en anderzijds lokale chauffeurs die hun vrachtwagen mee naar huis nemen. Voor die laatste zou er infrastructuur voorzien kunnen worden.

- Atelier\demitro2 duidt dat er geen langsparkeren meer gewenst zou zijn in bewoond gebied.
- Heuvelland be vraagt of vrachtwagenparkings zouden volstaan om de huidige gebruikelijke informele parkings langs interlokale wegen te vervangen. Ook Kortemark stelt zich dezelfde vraag. Indien er langs de volledige N35 niet meer langs geparkeerd zou mogen worden dan zou er voor de lokale vrachtwagenchauffeur onvoldoende parkeermogelijkheid zijn.
- De provincie duidt dat de inrichtingprincipes zorgen voor de regels rond het langsparkeren van vrachtwagens. Er zou een inventarisatie kunnen plaatsvinden om een beeld te vormen over welke capaciteit er gesproken wordt, onder andere ook voor de financiering van een bovenlokale oplossing. Het opdelen in twee categorieën zou ook te eenvoudig zijn. De categorie ertussen zouden chauffeurs zijn met een bestemming op lokale of regionale bedrijventerreinen die te vroeg zouden zijn of moeten wachten.
- Zonnebeke duidt dat er bij hen 55 vrachtwagens gestationeerd staan langs gewestwegen in het weekend. Lokaal hebben ze beslist om blauwe zones te bepalen die wel geschikt zouden zijn om vrachtwagens te laten parkeren met een bewonerskaart. Zo zouden vrachtwagens zich daar kunnen parkeren in plaats van in de wijken. Er zou een accommodatie moeten worden aangeboden want dat zou bepaalde problemen oplossen. Het kan georganiseerd worden buiten de bebouwde kom als het verbonden is aan de categorisering van de wegen en indien er op een veilige manier gekozen kan worden om bepaalde zones af te bakenen en aan te duiden. Klachten komen ook vooral uit de bebouwde kom. Het zou wettelijk mogelijk zijn om met blauwe zones stukken aan te duiden die behouden kunnen worden voor vrachtwagens met een bewonerskaart. Die kan aangevraagd worden bij de gemeente en gehandhaafd worden via G4S bijvoorbeeld.
- DMOW verduidelijkt dat langsparkeren langs wegen in de bebouwde kom vermeden zou worden. Aan de interlokale wegen zouden minder strikte voorwaarden gekoppeld zijn. Er zou een focus liggen op de regionale wegen buiten de bebouwde kom, waar weinig fietspaden aanwezig zijn.

Thema toegankelijkheid

- Ieper geeft aan dat scholen aangevuld kunnen worden bij zorginstellingen, zoals al eerder vermeld in de AWG. Verder stellen zich vragen bij de fundering van de vraag van burgers. De vraag zou breed genoeg gedragen moeten worden. Zelf streven ze naar de toegankelijkheid van alle haltes in de toekomst, zo zouden ze “streven naar” ook liever zien staan in de tekst.
 - Kortemark geeft aan dat zorginstellingen uitgebreid kunnen worden naar belangrijke attractiepolen. Daaronder zouden dan onder andere sportcentra en sociale huizen kunnen vallen.
 - Ieper en Diksmuide gaan akkoord met dat voorstel.
- De Panne be vraagt waarom de hoppinpunten eerst zouden worden aangepakt, deze zouden sowieso al toegankelijk moeten zijn als ze gerealiseerd worden. Zo zouden haltes met een grote op en afstap ook meegenomen kunnen worden.
 - De provincie vult aan dat de mensen met een beperking die wonen aan een halte ook eerst meegenomen kunnen worden.
 - De Lijn geeft de bezorgdheid mee rond de beperkte ruimte aan sommige haltes waardoor de toegankelijkheid niet mogelijk zou zijn.
- DMOW duidt dat de reiziger die niet op het OV geraakt aangewezen zou zijn op het flexsysteem. Dat is dan wel duurder voor de overheid dan de reiziger te laten meerijden met de bus, waar die als die toegankelijk is wel op zou geraken.

- De provincie be vraagt hoe het zou staan met de toegankelijkheid van de stations, perrons en de infrastructuur.
 - De NMBS geeft aan dat ze hier rond werken samen met Infrabel.

Thema auto

- Ieper geeft aan dat de timing van emissiearme voertuigen wel haalbaar zou zijn. Ze stellen zich wel vragen bij de subsidies voor deze voertuigen en op welke manier dit op lokaal niveau zou worden geïmplementeerd. Dit zou eerder een vraag zijn naar een hogere overheid. Rekeningrijden zou ook iets zijn dat niet regio gebonden aangepakt zou moeten worden maar eerder op Vlaams niveau bepaald zou moeten worden.
 - De voorzitter duidt dat er vragen zijn naar hogere overheden en naar lokale overheden. De regio is sterk auto afhankelijk. Het zou niet de bedoeling zijn om te sanctioneren door gebrek aan infrastructuur.
 - Poperinge is het eens met Ieper. Als regio zouden ze meer baat hebben bij emissiearm rijden dan rekeningrijden. Er zouden weinig alternatieven zijn voor auto's in de regio.
 - Diksmuide is het ook eens met dat standpunt.
 - De Panne geeft aan het gevoel te hebben dat Vlaanderen haar beleidskeuzes wenst af te toetsen aan de lokale besturen van de VVR.
 - DMOW benadrukt dat het RMP ingezet kan worden om signalen te geven naar het Vlaamse niveau. Dat kan in geval van een negatief advies ook het geval zijn.
 - De VVSG vult aan dat de elektrificatie van de salariswagens ook een effect zal hebben op het hoger plaatsen van het mobiliteitsbudget op de agenda. Het zou een opportuniteit kunnen zijn voor comobiliteit en het OV.
- De provincie geeft aan dat er verschillende linken zijn naar de ruimtelijke ordening en planning. Het zou niet te sturend mogen zijn. De provincie benadrukt ook dat er een duidelijk signaal gegeven zou moeten worden dat bepaalde beleidsdoelstellingen niet worden onderschreven door de regio.
 - De Panne heeft dezelfde bezorgdheden rond de link met ruimte.
 - DMOW nuanceert dat er in de regio beslist wordt in consensus. Als men kijkt naar de woonplaatsen dan is er geen goede dekking van het OV. Zo zou slechts 25% van de bevolking in kernen wonen. Op alle niveaus is ruimtelijk beleid belangrijk om de nabijheid van woon en werk in evenwicht te brengen.
 - De provincie zou toch liever een minder strikte formulering zien met ruimte.
 - Poperinge geeft aan dat de Westhoek slecht scoort op dekking van OV omdat dit een centraal Vlaamse kijk zou zijn op de werkelijkheid. Zo zou de indruk gewekt worden dat leven op het platteland niet goed zou zijn. Poperinge wenst die indruk niet te wekken.
 - DMOW duidt dat deze signalen kunnen gegeven worden. De stellingen zouden ook bijgewerkt worden.
- Ieper geeft aan dat een herformulering nodig zijn op pagina 27.
- Lo-Reninge geeft aan dat rekeningrijden voor vrachtwagens, in het kader van het sanctioneren van sluijverkeer, een goede optie zou zijn.
 - DMOW vult aan dat dit een signaal kan zijn om te sturen naar het departement omgeving.

Varia

- Mesen be vraagt of de minister hun problematiek heeft doorgeschoven naar de VVRR.
 - DMOW duidt dat de bepaling van het vrachtroutenetwerk zou proberen om de situatie dat zich afspeelt in Mesen-Heuvelland regionaal in te bedden.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Jacques Blanckaert	Alveringem
Gerard Liefoghe	Alveringem
Bram Degrieck	De Panne
Lies Laridon	Diksmuide
Wieland de Meyer	Heuvelland
Emmily Talpe	Ieper
Patrick Lansens	Koekelare
Lynn Vermote	Kortemark
Jean-Marie Callewaert	Langemark-Poelkapelle
Lode Morlion	Lo-Reninge
Wout Cornette	Lo-Reninge
Sandy Evrard	Mesen
Christophe Dejaegher	Poperinge
Peter Roose	Veurne (voorzitter van de vervoerregio)
Koen Meersseman	Zonnebeke
Koen Christiaen	NMBS
Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen
Jurgen Vanlerberghe	Provincie West-Vlaanderen
Michiel Apers	VVSG
Guido Vaganée	VVSG
Vincent Huart	De Lijn
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Jonas Bethune	Departement MOW
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Ann-Sophie Rottée	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Patrick D'Haese	Atelier\demitro2 (Traject)

BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD

Pascal Sticker	Alveringem
Tessa Vandewalle	Houthulst
Dominique Cool	Langemark-Poelkapelle
Youro Casier	Wervik