



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 23/02/2022, 18:30-20:00

Locatie: Online

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.

Basisbereikbaarheid

Stand van zaken basisbereikbaarheid

DMOW geeft een stand van zaken over basisbereikbaarheid. De minister communiceerde een datum voor de start van basisbereikbaarheid. Het zou dus deze legislatuur uitrollen. In verdere communicatie van steden en gemeenten kan deze datum naar voren geschoven worden. Ook werd er een nieuw subsidiekader goedgekeurd voor de hoppinpunten, dat nog vertaald en gepubliceerd moet worden in het staatsblad. Een aantal vragen die gesteld werden tijdens de vergadering onder andere, rond een eengemaakt tarief voor Vervoer op Maat moeten nog beantwoord worden. Hier zou over teruggekoppeld worden.

Er komen een aantal vragen of suggesties van de steden/gemeenten:

- Veurne (VZ) vult aan dat de startdatum op 1/07/2023 valt, maar dat de mobiliteitscentrale al in werking treedt vanaf 1/01/2023. Ook geeft hij mee dat er geen overstapkosten zouden zijn tussen het kernnet en het flexnet. Tegen de zomer van 2022 zou een doorrekening duidelijk gemaakt hebben hoeveel het kernnet en aanvullend net kost aan de VVR. Het basisbudget voorzien voor Vervoer op Maat zou 34 miljoen euro geweest zijn, dat elk jaar met 6 miljoen euro zou verhoogd worden, waardoor er tegen 2024 31 miljoen euro extra zou zijn voor Vervoer op Maat. In de Westhoek zou dit dan 4 miljoen euro extra zijn, bovenop wat er nu is.
- Koekelare uit bezorgdheid over het verschil tussen de initiële startdatum van 1/01/2022 en 1/07/2023 en be vraagt hoe betrouwbaar de datum nu zou zijn. Ze wensen geen informatiecampagne te starten om dan een uitstel te moeten meedelen.
 - Veurne (VZ) duidt dat het Vervoer op Maat wat onderschat zou geweest zijn. De markt zou ook nog moeten geraadpleegd worden, het zou nog gepubliceerd moeten worden, de prijzen moeten nog ontvangen en vergeleken worden. Door dergelijke procedures kan een timing veranderen. Ook voor de beslissing rond deelsystemen moet de markt geraadpleegd worden voor fietsen en auto's, wat ook tijd in beslag neemt. Vanaf dat de gunning voor de operatoren zou bepaald zijn, zou er ingeschat kunnen worden of de timing van 1/07/2023 haalbaar is. Er wordt geopperd voor voorzichtigheid in de communicatie, ook in verband met de datum.
 - DMOW geeft mee dat de bezorgdheden werden gedeeld met het communicatieteam. De datum moet niet mee gecommuniceerd worden.
 - Veurne geeft aan dat een stappenplan opportuun zou zijn voor de communicatie. Zo weten burgemeesters wat er nog gecommuniceerd dient te worden tot 2023.
- Lo-Reninge geeft aan veel vragen te krijgen over de timing van de hoppinpunten. De vraag zou specifiek gaan over wanneer gemeenten het initiatief zouden moeten nemen.
 - DMOW duidt dat er niet gewacht moet worden voor de uitvoering van de hoppinpunten. De infrastructuurwerken mogen al uitgevoerd worden, de wegbeheerder kiest zelf de timing. Voor de hoppinpunten op gemeentewegen zijn er subsidies, voor de gewestwegen valt het onder het budget van AWV. Voor fietsen en deelwagens is een aanbesteding lopende. De gunning zou gebeuren in het derde kwartaal van dit jaar. Het tekort aan fietsen op de markt zal hier wel een invloed op hebben.
 - De VVSG vult aan dat er gestart kan worden met de hoppinpunten. Ze geven mee dat ze een webinar organiseren rond de financiering van de subsidies. Ook zou er best gebruik gemaakt worden van een prioriteitenlijst voor welke hoppinpunten eerst moeten worden uitgewerkt.

Regionaal mobiliteitsplan

Bespreking visienota

Atelier\demitro2 duidt de visienota zonder thema ruimte en de volgende stappen die genomen zullen worden in de komende weken en maanden. Verder duiden ze de verschillende thema's in de visienota en hoe deze werden aangepast.

Er komen een aantal vragen of suggesties van de steden/gemeenten:

- Ieper geeft aan een aantal opmerkingen te hebben over de visienota (zullen dit ook via mail bezorgen). Zo zouden de doelstellingen vrij hard geformuleerd zijn als een resultaatsverbintenis (vb. Geen doden meer in 2050). Ook het standpunt over de transportsector die niets meer zou uitstoten zou eerder een streven naar moeten zijn en geen doel op zich. In Ieper zouden er geen zwarte punten zijn maar wel kruispunten met gewestwegen waar veiligheid een risico is (ongevallen). Dit zouden ze graag mee zien genomen worden in het verhaal. Verder zouden fietsverplaatsingen die sneller moeten zijn dan met de auto, binnen stedelijke gebieden, vervangen moeten worden naar

stedelijke kernen omdat dit anders niet realistisch zou zijn. De laadinfrastructuur zouden ze liever zien op korte termijn i.p.v. op middellange termijn (ambitieuzer). De ambitie voor snelladers zou niet kloppen gezien het nu vooral traagladers zouden zijn. Het verbieden van bedrijfswagens op fossiele brandstoffen zouden ze liever zien op termijn. Ook het afschaffen van het extralegaal voordeel voor bedrijfswagens klopt niet helemaal, gezien deze bedrijfswagens elektrisch zouden kunnen worden. Tenslotte zou het dragend netwerk nog niet duidelijk genoeg gedefinieerd zijn om op te nemen in de tekst, wanneer er gesproken wordt over vrachtwagenparkeren.

- Atelier\demitro2 duidt dat het dragend netwerk alle interlokale en regionale wegen bevat. Ook vermelden ze dat Zonnebeke een toevoeging gevraagd zou hebben in datzelfde deel, waardoor de zin als volgt gaat: “waar in de regel niet kan geparkeerd worden”. De doelstellingen die vermeld worden zijn die van hogere overheden, maar er kan wel een disclaimer toegevoegd worden dat het gaat om inspanningsverbintenissen. Verder zal er bekeken worden hoe er genuanceerd kan worden.
- Zonnebeke wenst graag enkele nuances te zien in de visienota. Zo wordt er gesproken over het stationeren van vrachtverkeer binnen bebouwde kom, wanneer dit buiten de bebouwde kom zou moeten zijn. Parkeerbevoegdheden buiten de bebouwde kom zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente. Het zou een redelijkere oplossing zijn dat er in de regel ontmoedigt wordt maar dat het lokale bestuur wel een zone kan aanduiden waar het wel kan. Zoals op sommige plaatsen op gewestwegen waar niemand woont, of dichtbij autosnelwegen. Het zou niet realistisch zijn om op 5 jaar tijd nette en voldoende vrachtwagenparkings te krijgen.
- De NMBS geeft aan dat de standpunten die worden ingenomen over de visienota over het toegankelijk maken van de stations, niet vanzelfsprekend is. De VVRR beslist hier niet over, dit zou federale materie zijn over de VVR's heen. Wel nuanceert hij dat het de visie is van de NMBS om toegankelijke stations te realiseren. Het standpunt zou genuanceerd kunnen worden naar een “vragen aan” formulering.
- Heuvelland kijkt uit naar de feedback van de provincie over het thema ruimte gezien dat dit mogelijks de categorisering van de dorpen zou beïnvloeden. Ze waren het namelijk niet eens met de visie hierover vanuit het departement Omgeving. Ook wensen ze te benadrukken niet akkoord te gaan met de aanrijroutes in het VRN. Ze wensen dit in te passen in de huidige tonnagebeperking op het grondgebied, gezien dit goed zou werken. Tenslotte geven ze mee dat er geen fabriek meer zou zijn in de Moorsledestraat.
- Atelier\demitro2 verduidelijkt, op vraag van Koekelare, dat het vademecum fiets aangeeft dat gemengd verkeer in de bebouwde kom aangewezen is als er fietspaden zijn. Indien er geen zijn, zou de snelheidslimiet naar 30km/uur verlaagd kunnen worden.
- DMOW en Veurne (VZ) verduidelijken, op vraag van Lo-Reninge, dat de wegcategorisering vandaag nog niet verbonden is aan het beheer van een weg. Deze nuance zou worden meegenomen in de tekst.
- Lo-Reninge geeft aan dat er geen aanrijroute meer nodig is aan Jules Destrooper, gezien zich daar geen productie meer bevindt.
- Langemark-Poelkapelle stelt de aanrijroute van Milcobel naar Langemark via de Diksmuidseweg in vraag. Ze zouden deze liever zien via de Noorderring en Pilkem. Ze zouden dit nog bespreken met Ieper.
 - DMOW bevestig dat feedback van Ieper hierover verwacht wordt.
- Alveringem geeft aan dat de selectie van de Europalaan tot aan de KMO zone geen deel uit zou maken van het VRN.
 - Veurne sluit zich daarbij aan.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Jacques Blanckaert	Alveringem
Pascal Sticker	Alveringem
Lies Laridon	Diksmuide
Wieland de Meyer	Heuvelland
Tessa Vandewalle	Houthulst
Emmily Talpe	Ieper
Patrick Lansens	Koekelare
Lynn Vermote	Kortemark
Dominique Cool	Langemark-Poelkapelle
Jean-Marie Callewaert	Langemark-Poelkapelle
Lode Morlion	Lo-Reninge
Sandy Evrard	Mesen
Christophe Dejaegher	Poperinge
Peter Roose	Veurne (voorzitter van de vervoerregio)
Youro Casier	Wervik
Koen Meersseman	Zonnebeke
Koen Christiaen	NMBS
Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen
Michiel Apers	VVSG
Guido Vaganeë	VVSG
Margo Swerts	WVI
Rik Loyson	AWV
Vincent Huart	De Lijn
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: VERONTSCHLDIGD