



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 3/05/2022, 10:00-12:00

Locatie: Streekhuis Midden-West-Vlaanderen

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 21/02/2022. Het **verslag wordt goedgekeurd**.

Regionaal mobiliteitsplan

Algemene vragen en opmerkingen

Atelier\demitro2 licht toe dat het de bedoeling is om in deze vervoerregioraad de geformuleerde opmerkingen en daaruit volgende wijzigingen aan de visienota te bespreken. Voorafgaand deze bespreking

worden de context van het regionaal mobiliteitsplan nogmaals geschetst en worden een aantal vragen en opmerkingen geformuleerd vanuit de vervoerregioraad.

- Moorslede vraagt of de lokale mobiliteitsplannen zouden moeten worden aangepast aan het RMP.
 - Het WVI en DMOW bevestigen dat dit het geval is.
 - DMOW vult aan dat mobiliteitsplannen reeds bestonden op lokaal niveau. Het regionaal mobiliteitsplan is de eerste keer dat dit wordt toegepast op niveau van de vervoerregio. Het is daarbij volgens het decreet de bedoeling dat deze regionale mobiliteitsplannen ook hun weerslag vinden in het lokale mobiliteitsbeleid.
- Wingene uit de bezorgdheid dat het thema ruimte een struikelblok zal vormen bij de uiteindelijke goedkeuring van de visienota. Er heerst in het bijzonder bezorgdheid over de invloed van de nota op toekomstige woonontwikkelingen. Wingene vreest dat dit een bedreiging zou vormen voor de plattelandsgemeenten.
 - Hooglede onderschrijft deze bezorgdheid en verwijst naar mogelijke juridische implicaties van de nota.
 - Ook Moorslede bevestigt dit standpunt.
 - De voorzitter geeft aan dat het de bedoeling is om te eindigen met een visie die door alle leden van de vervoerregioraad wordt gedragen. Bijgevolg kunnen de bezorgdheden van de gemeenten in deze mee worden opgenomen, en moet er worden gezorgd naar een verdere bijsturing van de visie.
 - DMOW geeft verder aan dat het thema ruimte voortvloeit uit het feit dat er een interactie is tussen ruimte en mobiliteit. In het OV korte termijn plan werd er gekeken naar het beschikbare budget en hoe dit ingevuld kon worden. Op langere termijn kan echter ook worden gekeken naar hoe het ruimtelijk beleid het openbaar vervoer verder zou kunnen ondersteunen, maar ook wat bijvoorbeeld de interactie is met het thema fiets.
 - DMOW verduidelijkt verder dat de visienota in een volgende stap zal gekoppeld worden aan een actieplan. Daarin zou meer worden stilgestaan bij de verantwoordelijkheden van de verschillende overheden.
 - Tot slot benadrukt DMOW dat de opmerkingen van de steden en gemeenten zeer welkom zijn. Het is ook daarom dat er wordt voorgesteld om met de nota naar de colleges te gaan.

Wijzigingen visienota: thema ruimte, wegencategorisering, vrachtroutenetwerk

Atelier\demitro2 licht de wijzigingen in de thema's toe aan de hand van een presentatie en de werkkaarten van de wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk.

Volgende vragen en opmerkingen werden geformuleerd:

- Wingene vraagt of de gemeenten geconsulteerd werden ten tijde van de ontwikkeling van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen.
 - Zowel de Provincie West-Vlaanderen, als het WVI kunnen dit niet met zekerheid bevestigen.
- DMOW licht toe dat er voor ruimte een duidelijke takenverdeling is tussen het lokale, het provinciale en het Vlaamse niveau. Elk niveau beslist zelf, maar er heerst een interactie met bovenliggende en onderliggende niveaus. Voor mobiliteit is het iets complexer, gezien er voor het regionale niveau geen bestuurslaag of democratische structuur bestaat zoals op het Vlaamse en lokale niveau wel het geval is. Het is niet de ambitie om rechtstreeks in te grijpen op de ruimtelijke plannen via het thema ruimte. De tekst werd neutraal maar richtinggevend opgebouwd. Het actieplan zou nodig zijn om acties te koppelen aan de doelstellingen.

- De provincie vult aan dat het thema ruimte gescreend werd door de collega's van ruimtelijke planning van de provincie. Er werd, onder andere, gewerkt naar een iets meer voorwaardelijke schrijfwijze om tegemoet te komen aan eerdere bezorgdheden.
- Hooglede bevestigt dat de visie rond thema ruimte voorwaardelijk werd beschreven. Echter merken ze op dat het RMP moet passen in de andere plannen, wat uitdagingen met zich meebrengt.
- Meulebeke geeft aan dat het nog duidelijker maken dat het gaat om suggesties de bezorgdheden van de vervoerregioraad zou kunnen helpen wegwerken.
- Moorslede vraagt naar de impact van het regionaal mobiliteitsplan.
 - De Provincie geeft aan dat de juridische achtergrond nog enigszins onduidelijk is.
 - De VVSG merkt op dat er ook in andere vervoerregio's discussie lopen rond de finaliteit van het regionaal mobiliteitsplan. De VVSG stelt vast dat de RMP's concreet en formeel worden op het moment dat de minister deze goedkeurt. De VVSG geeft aan dat ook een opportuniteit zou kunnen zijn om bepaalde beslissingen naar voren te schuiven en als gemeenten de belangrijke knooppunten in de regio aan te geven. Dit impliceert dat ook voorstellen over betaling en compensatie zo meegegeven kunnen worden aan de hogere beleidsniveau's.
 - DMOW bevestigt dat het regionaal mobiliteitsplan niet enkel door de steden en gemeenten wordt goedgekeurd, maar dat dit ook op Vlaams niveau zal worden goedgekeurd.
- Meulebeke vraagt hoe er naar verdichting gestreefd kan worden, zoals voorgesteld in de visie.
 - DMOW duidt dat het nemen van bepaalde maatregelen deze doelstelling kan ondersteunen.
- Wielsbeke geeft aan dat niet alle werknemers op een kantoor werken en flexibel zijn.
 - Meulebeke merkt op dat stedelijke en landelijke gebieden sterk verschillen.
 - Wingene stelt verder dat woon-werk verkeer in de gemeente zelden met de bus zou gebeuren. Het openbaar vervoer zou volgens Wingene vooral worden gebruikt door jonge mensen voor woon-school verkeer. Men is ook bezorgd dat ondernemers gehypothekeerd zouden worden door de doelstellingen binnen het thema ruimte. Ook zou er door corona meer leegstand zijn in de kantoren. Als mensen meer thuis werken, vraagt Wingene in welke mate de locatie van kantoren dan nog een breekpunt moet zijn.
 - DMOW geeft aan de bezorgdheden te begrijpen. Ze nuanceren dat de visie niet zo zeer voorstelt om huidige werklocaties af te breken, maar eerder om te streven naar beter bereikbare plaatsen. De impact van corona zou een nieuwe insteek kunnen bieden binnen 5 jaar. Desondanks lijkt het vanuit mobiliteitsoogpunt nog altijd beter om bedrijventerreinen te verbinden aan knooppunten van OV en stations. DMOW geeft verder aan dat de bus eerder goed scoort bij scholieren en iets minder bij woon-werk verplaatsingen.
 - Het WVI vult aan dat er al gekeken wordt naar de principes van "saving space"
 - De VVSG merkt op dat een bedrijf collectief transport kan organiseren.
- Atelier\demitro2 geeft aan dat er in principe geen zaken kunnen opgenomen worden in het actieplan die niet in de visienota staan. Één van de aspecten in de visienota is het faciliteren van de modal shift. Dit wil zeggen dat de ambitie is om mensen te stimuleren om meer duurzame modi te gebruiken i.p.v. de auto.
 - De VVSG vult aan dat het een streven is naar enerzijds het verminderen van verplaatsing en anderzijds het veranderen van de modi. Het is niet de bedoeling om iedereen uit de auto te halen.
 - Wingene stelt aan dat financiële beloningen hier mogelijk een grotere impact op zou hebben dan de locatie van kantoren.

- Wielsbeke vraagt hoe ver de vervoerregio nog van het behalen van deze doelstellingen verwijderd is.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit berekend kan worden met de verkeersmodellen. In het geval van de modal shift, gaat het over enkele percenten verschil tussen de huidige situatie en de doelstelling. Het goederentransport is moeilijker om in kaart te brengen. De basisdata werd reeds opgenomen in de oriëntatienota van het regionaal mobiliteitsplan.
- Atelier\demitro2 geeft aan dat het voor het goederenvervoer de bedoeling zou zijn om in te zetten op transport over spoor en water, o.a. door bedrijven te stimuleren om nieuwe locaties maximaal aan te sluiten op spoor en water.
 - Wingene geeft aan dat dit zou resulteren in een stijging van de transportkost.
 - Atelier\demitro2 bevestigt dat dit een risico is en geeft aan dat dit een boodschap kan zijn om op te nemen in de visienota als signaal naar de hogere overheden..
- Wielsbeke geeft aan dat de uitbouw van de river terminal, voor het vergroten van de potentieel in de binnenvaart, moeilijk lijkt. De infrastructuur van de wegen zou het krap maken. Ook werd er voor gekozen om het doorgaand verkeer uit het centrum te halen, waardoor de N382 onder extra druk komt te staan. Tenslotte zou er geen ruimte zijn voor gescheiden fietspaden in Wielsbeke.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat de N382 voorlopig als regionale vrachtroute werd meegenomen. Dit wil zeggen dat het bedoeld zou zijn voor vrachtverkeer en dus de visienota aangeeft dat daar de capaciteit optimaal zou moeten kunnen gehouden worden. In de toekomst zou deze nota handvaten bieden om oplossingen te zoeken voor betere bereikbaarheid.
 - DMOW vult aan dat de kaart momenteel een werkkaart is en nog aangepast kan worden indien nodig. Daarnaast kan gespeeld worden met verschillende elementen, zo kan de snelheid naar beneden als er gemengd verkeer zou plaatsvinden.
- Wingene vraagt of er tonnagebepalingen mogelijk zouden zijn op interlokale wegen.
 - DMOW geeft aan dat dit in principe kan, maar dat een selectie als interlokale weg niet automatisch impliceert dat er geen vrachtverkeer mag zijn. Enkel de hoofdwegen en de regionale wegen uit de wegencategorisering worden automatisch deel van, respectievelijk, het hoofdvrachtroutenetwerk en het regionaal vrachtroutenetwerk. De interlokale wegen worden enkel meegenomen in het vrachtroutenetwerk als er een specifieke reden voor zou zijn. De aanrijroutes zijn trajecten die op een bedrijf of een bedrijvenszone uitkomen die van regionaal belang zijn. Deze zouden enkel gebruikt moeten worden om tot aan de bestemming te rijden.
- Wingene vraagt waarom er voorlopig geen aanrijroute is geselecteerd aan de afrit van Lichtervelde. De tonnagebepaling zou ervoor zorgen dat het vrachtverkeer via een landbouwweg in Zwevezele zou rijden.
 - DMOW geeft aan dat dit wordt voorgesteld om zo het vrachtverkeer om te leiden en de doortocht te vrijwaren.
 - Hooglede geeft aan dat dit werd beslist op basis van afspraken die werden gemaakt.
 - AWV geeft aan dat er op de autosnelweg een bord van 3,5 ton aangegeven staat. Vrachtwagens die dat negeren riskeren er niet door te kunnen geraken. De afspraken werden op die manier gemaakt. De telling wees in het verleden aan dat Koolskamp zwaar belast werd door vrachtwagens. Via de aanrijroute zou nu enkel het bestemmingsverkeer langs die wegen moeten rijden.
 - Wingene geeft aan dat niet alle chauffeurs het Nederlands machtig zijn en de borden begrijpen.
 - Meulebeke geeft aan dat er een akkoord zou zijn gesloten met Ardooi. De N37 zou elk jaar zwaarder belast worden.

- AWV geeft aan dat het niet wenselijk lijkt om de N37 verder te belasten om zo de N37 te ontlasten.
- Tielt geeft aan dat het voorstel om het vrachtverkeer naar Meulebeke te sturen niet realistisch zou zijn.
 - DMOW duidt dat het voorstel rekening zou houden met zwaar verkeer in de stadskern. Het zou het logische verhaal zijn. De vraag wordt gesteld aan de regio of ook zij dit verhaal als logisch ervaren. Het weren van doorgaand verkeer uit Tielt, betekent dat het via het Zuiden naar Ingelmunster gestuurd zou moeten worden.
 - Meulebeke geeft aan dat de Gentstraat (interlokale weg) deel kan uitmaken van het VRN.
 - DMOW ziet dit niet als een ideale mogelijkheid, al kan het als een soort achterdeur fungeren.
 - Tielt geeft aan de N399, vanuit zijn functie te wensen selecteren als interlokale weg.
 - DMOW zou hier geen voorstander van zijn gezien er geen oplossing is voor het verkeer dat dan het centrum van Tielt binnen komt.
 - Atelier\demiro2 vult aan dat als deze weg geselecteerd zou worden als regionale weg, die ook deel zou uitmaken van het VRN. Dat zou nog extra druk zetten op Tielt. De beslissing zou in consensus moeten genomen worden in de VVRR.
 - Het WVI stelt voor om te werken met een streefscenario.
 - DMOW geeft aan dat er met een stippelijijn kan gewerkt worden op de kaart. Dit zou dan weergegeven worden als een te onderzoeken weg.
- Tielt geeft aan een voorstander te zijn van de selectie van de N37 als Vlaamse Hoofdweg, al zou de realisatie tijd in beslag nemen. Ze zijn vragende partij om de knelpunten aan te pakken. Er is nood aan betere ontsluiting, ook voor de industrie. Ardoorie zou hier echter niet mee akkoord gaan.
 - Meulebeke bevraagt of het realiseerbaar zou zijn.
 - De VVSG stelt voor dat de studie zou kunnen plaatsvinden voor de selectie van de weg in plaats van achteraf.
 - DMOW geeft aan dat, afhankelijk van het budget van AWV, er ook twee studies zouden kunnen plaatsvinden. De kaart van de hoofdwegen wordt goedgekeurd op Vlaams niveau, waarop de regio dan advies kan geven. In principe zal de Vlaamse regering de knoop doorhakken, bij voorkeur gedragen door de regio.
- De provincie vraagt of de werkkaarten apart kunnen worden gehouden van de goedkeuring van de visienota.
 - DMOW geeft aan dat de netwerken nog niet mee ter goedkeuring zullen worden voorgelegd bij de goedkeuring van de visienota. Momenteel zouden we kunnen werken met een werkkaart in het document, ook voor de versie naar de colleges.
 - Meulebeke concludeert dat er met consensus beslist moet worden. De visie van andere gemeenten is hierbij belangrijk om te respecteren. De verbinding Aalter-Ardoorie is belangrijk, net als de middelen en de uitvoerbaarheid. Dit hangt ook samen met de middelen van AWV.
 - AWV vult aan dat ze het ambitieniveau niet zouden willen verlagen omdat er protest zou komen.
 - De VVSG zou akkoord gaan met de Vlaamse Hoofdweg te realiseren binnen 15 jaar. Ondertussen is de verkeersstroom dan ingetekend en kan er tijdelijk voor een plan B gekozen worden.

Volgende stappen

DMOW duidt de volgende stappen aan de hand van een presentatie.

Meulebeke geeft aan dat wanneer de opmerkingen worden besproken, minstens de helft van de leden aanwezig zou moeten zijn.

Varia

Wingene betreurt de laattijdige communicatie rond het uitstel van de vergadering en vraagt om dit in de toekomst vroeger te communiceren.

Moorslede bevroagt wie er uitgenodigd wordt in de vergadering van de vervoerregioraad. DMOW geeft aan dat dit door de gemeente bepaald werd. Dit kan de burgemeester of een schepen zijn. De ambtelijke werkgroep maakt geen finale beslissingen, maar levert wel voorbereidend werk. Het is echter aan de politiek vertegenwoordigers in de VVRR om de finale beslissingen te nemen.

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEDEN

Aanwezig

Rita Demaré	Hooglede
Julie Misplon	Hooglede
Ria Beeusaert-Pattyn	Lichtervelde
Dirk Verwilt	Meulebeke
Ward Vergrote	Moorslede
Ivan Delaere	Pittem
Stefaan Van Coillie	Roeselare
Luc Vannieuwenhuyze	Tielt
Lieven Huys	Wingene
Daisy Haydon	Wielsbeke
Hanne Galle	Pilootproject Leerlingenvervoer
Saskia Verriest	Midwest
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen
Guido Vaganée	VVSG
Margo Swerts	WVI
Rik Loyson	AWV
Frederik Potvliege	AWV
Vincent Huart	De Lijn
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Niels Verdonck	Departement MOW
Ann-Sophie Rottée	Atelier\demiro2 (Deloitte)
Dimitri De Backer	Atelier\demiro2 (Mint)

Verontschuldigd

Bert Maertens	Izegem
Lynn Vermote	Kortemark
Greet De Roo	Ruiselede

Koen Christiaen

NMBS