



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 21/02/2022, 10:00-11:30

Locatie: Digitale vergadering, via Microsoft Teams

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Amber Coone (consortium Atelier\demitro2)

Onderwerp: Vervoerregioraad

////////////////////////////////////

VERSLAG

De vergadering werd ondersteund door een presentatie, beschikbaar via SharePoint.

Openbaar vervoer

Stand van zaken basisbereikbaarheid

DMOW licht toe dat de minister voor mobiliteit en openbare werken een nieuwe startdatum voor basisbereikbaarheid heeft gecommuniceerd. Basisbereikbaarheid zal worden uitgerold vanaf juli 2023. De minister heeft daarbij ook aangegeven dat er wel nog redelijk wat werk voor de boeg is, vooraleer basisbereikbaarheid operationeel zal zijn. Zo moeten er nog een aantal aanbestedingen gelopen en is ook de mobiliteitscentrale in ontwikkeling. Het feit dat er een startdatum is, betekent wel dat de noodzakelijke aanpassingen op het terrein kunnen gebeuren.

DMOW geeft verder aan dat er daarnaast ook gewerkt wordt aan een Vlaamse visie op de tarieven voor het Vervoer op Maat. Het is de bedoeling om daarover terug te koppelen naar de vervoerregio's, aangezien de vervoerregioraden decretaal bevoegd zijn om de tarieven vast te leggen.

Vervolgens licht DMOW toe dat het besluit van de Vlaamse regering over de hoppinpunten is aangepast. Er wordt verwacht dat dit over ca. één maand in het Belgische staatsblad zal worden gepubliceerd. Ook het BVR rond de haltes zou op korte termijn worden goedgekeurd.

Een aantal opmerkingen en vragen worden geformuleerd:

- De VVSG geeft aan dat er gewerkt wordt aan een webinar over de subsidiemechanismen voor hoppinpunten.

- In het kader hiervan wordt opgemerkt dat AWV ook een eerste versie van de ontwerpwijzer voor de hoppinpunten heeft opgemaakt. Het is de bedoeling dat dit een levend document wordt, dat ook verder kan worden aangevuld en bijgestuurd.
- Meulebeke vraagt wat de impact is van het nieuwe BVR op de financiële tussenkomst voor het inrichten van hoppinpunten.
 - DMOW licht toe dat het BVR hoppinpunten een nieuw kader biedt. De maximale subsidies zijn daarin hetzelfde gebleven t.o.v. het vorige BVR. Het nieuwe BVR voorziet wel een uitbreiding van de subsidiabele kosten. Zo zouden nu ook studiekosten en kosten voor groenaanleg in aanmerking komen voor subsidies.
 - Er wordt verder verduidelijkt dat er reeds een aantal hoppinpunten ingericht zijn in Vlaanderen.

Regionaal mobiliteitsplan

Visienota: bespreking (excl. Thema ruimte)

Proces

Atelier\demitro2 licht toe dat de visienota het sluitstuk zal vormen voor de tweede fase van het mobiliteitsplan. Deze nota schetst een beeld van hoe de vervoerregio de mobiliteit ziet in 2030. Het is de bedoeling om deze nota uiteindelijk in consensus goed te keuren. De visienota die werd gedeeld ter voorbereiding op deze vervoerregioraad omvat reeds alle thema's, m.u.v. het thema ruimte. Op het thema ruimte is in de vorige vervoerregioraad reeds feedback geformuleerd. Één van de aandachtspunten die voor dit thema werden aangereikt zijn de eventuele juridische implicaties van de tekst. De tekst zal bijgevolg verder worden doorgesproken met de provincie, om deze vervolgens terug te koppelen naar de vervoerregioraad.

- Meulebeke vraagt hoe ver we willen en kunnen gaan in de visie op het thema ruimte. In het bijzonder is er een bezorgdheid dat dit de ruimtelijke visie binnen elke gemeente zou hypothekeren.
 - DMOW geeft aan dat er een ontegensprekelijk verband is tussen ruimte en mobiliteit. Het is niet de bedoeling om een ruimtelijk beleidsplan te maken in het RMP of in te grijpen in de lopende ruimtelijke processen. Het lijkt echter wel relevant om op basis van het RMP een richting geven aan de evoluties binnen het ruimtelijk beleid. Net om deze reden wordt er afgestemd om te vermijden dat er ongewenste juridische consequenties zouden zijn . Daarom is met de provincie afgestemd dat zij hier ook naar zullen kunnen om er op toe te zien dat de juridische consequenties te willen vermijden.

Atelier\demitro2 licht verder toe dat de visienota in zijn geheel opnieuw zal besproken worden op de vervoerregioraad eind maart. Vervolgens wordt gevraagd dat de vertegenwoordigers binnen de vervoerregioraad terugkoppelen met hun schepencolleges, zodat er in de vervoerregioraad eind april een eerste voorlopige vaststelling kan komen. Vervolgens zal de visienota buiten de vervoerregioraad worden gedeeld met de gemeenteraden en overige stakeholders.

- De voorzitter stelt dat, gezien het belang van het dossier, er aan vrij hoge snelheid wordt verder gegaan. De beslissingen die we nemen kunnen wel op lange termijn een impact te hebben. De voorzitter vraagt om te verduidelijken wat de feedback is van de ambtelijke werkgroep. Daarnaast lijkt het aangewezen om een vorm van ondersteuning te bieden voor de bespreking met de gemeenteraden.

- Atelier\demitro2 licht toe dat er een informatief moment voor de gemeenteraden zou worden voorzien.
- Atelier\demitro2 licht verder toe dat er ook telkens met de ambtelijke werkgroep wordt teruggekoppeld over de visienota. Zo is ook de feedback van de vorige vervoerregioraad besproken met de leden van de AWG.
- DMOW geeft verder aan dat het niet de bedoeling is om naar de gemeenteraden te trekken met een document dat niet gedragen is door de vervoerregioraad. Bijgevolg zijn er drie stappen ingebouwd in het proces: eerst bespreking binnen de vervoerregioraad, daarna een bespreking binnen de schepencolleges om tot slot ook de gemeenteraden te betrekken.
- Izegem beaamt dat er een belangrijke fase wordt ingegaan in het regionaal mobiliteitsplan. Izegem stelt daarbij vast dat er momenteel een aantal passages in de visienota staan die niet door elke gemeente zullen worden gedragen. Als voorbeeld wijst Izegem op het hanteren van zone 30's als basisprincipes of het breed toepassen van 'fix the mix'. Daarnaast zijn er een aantal overige elementen waar de vervoerregio te weinig vat op heeft om deze mee in te schrijven. Izegem vreest dat dergelijke elementen het debat enkel zullen bemoeilijken.
 - Atelier\demitro2 begrijpt deze opmerkingen en geeft aan dat het van belang is dat eventuele heikele punten binnen de vervoerregioraad worden besproken, zodat er kan worden gewerkt aan een breed gedragen visie.
 - Wat betreft de elementen die op hogere beleidsniveaus spelen, licht atelier\demitro2 dat de vervoerregio deze wel kan vragen aan de hogere overheden. Daarbij kan in het bijzonder worden opgemerkt dat binnen de vervoerregio drie beleidsniveaus vertegenwoordigd zijn, namelijk: lokaal, provinciaal en Vlaams. Het is aan de vervoerregio om te bepalen over welke elementen ze wel of geen uitspraak wil doen.
 - Izegem beaamt dat het zinvol is om hier verder over in debat te gaan, en stelt in die zin voor om de volgende vervoerregioraad fysiek te laten doorgaan.
- Hooglede geeft aan dat uit een eerste lezing van de visienota blijkt dat het regionaal mobiliteitsplan niet als vrijblijvend kan worden beschouwd. In de huidige versie van de visienota zijn volgens Hooglede nog een aantal elementen opgenomen die in theorie goede principes zijn, maar in de praktijk moeilijk toepasbaar zijn. Het gaat daarbij vaak over elementen die het gemeentebestuur zal moeten implementeren, waardoor enige voorzichtigheid geboden is. Het is volgens Hooglede belangrijk om voldoende aandacht te schenken aan wat het RMP concreet in de praktijk zal betekenen.
 - DMOW licht toe dat het in twee richtingen werkt: de vervoerregio op zich is geen bestuursniveau, maar een overlegplatform waarin de actoren die aan tafel zitten afspraken maken over de mobiliteit van de toekomst. Daarbij moeten alle actoren de nodige acties ondernemen om hieraan de nodige invulling te geven.
 - DMOW stelt verder dat het schaalniveau van een visienota inderdaad een moeilijke evenwichtsoefening is. Het moet voldoende concreet zijn zodat duidelijk wordt waarover het gaat, maar niet zo concreet dat lopende projecten in het gedrang komen.
 - Atelier\demitro2 en DMOW benadrukken dat concrete feedback op de visienota steeds welkom is.
 - DMOW stelt verder dat er verder met de timing kan worden geschoven indien dat nodig zou blijken. Één van de basisuitgangspunten in het proces is dat er naar een consensus moet worden gewerkt. we hebben een voorstel van timing, als de vergadering daarin wilt temporiseren dan kan dat op zich. Dan schuiven we de timing wat op. De consensus is belangrijk en is een basis spelregel.
- De voorzitter en Hooglede onderschrijven het voorstel van Izegem om de volgende vergadering fysiek te laten doorgaan, indien dit kan.

- De provincie geeft aan dat er een besef lijkt te zijn ontstaan dat het mobiliteitsplan niet vrijblijvend is. De provincie merkt op dat, door naar de gemeenteraden te gaan, elke gemeente zich het mobiliteitsplan eigen maakt. Dit betekent ook dat het bestuur hieraan gehouden zal worden. Een belangrijk aandachtspunt volgens de provincie is het feit dat de beleidsdoelstellingen uit het Vlaamse regeerakkoord aan de basis liggen van het mobiliteitsplan. Daarbij moet worden opgemerkt de gemeenten deze niet per definitie onderschrijven. Tot slot stelt de provincie dat het moeilijk lijkt om hier te werken naar een plan dat zowel door de gemeenten als door de overige beleidsniveaus wordt ondersteund.
 - Atelier\demitro2 bevestigt dat één van de basisregels van de vervoerregio Midwest is dat er in consensus moet worden beslist. Dat betekent inderdaad dat elke actor akkoord moet gaan met de inhoud van het plan. Atelier\demitro2 wijst er op dat ook het OV-plan in consensus is goedgekeurd.
 - Atelier\demitro2 geeft verder aan dat de strategische doelstellingen gebouwd zijn op basis van de Vlaamse beleidsdoelstellingen, maar op maat zijn gemaakt van de vervoerregio. Echter, als de vervoerregio zich niet kan vinden in de gehanteerde uitgangspunten, dan kan dit ook worden bijgestuurd.
 - Tot slot geeft DMOW aan dat de samenkomst van de verschillende actoren niet nieuw is. Ook binnen lokale mobiliteitsplannen is het uitgangspunt dat het een plan is van alle actoren, d.w.z. het gemeentebestuur en Vlaanderen. Elke actor die in dit proces zeggenschap heeft, moet met het plan naar buiten kunnen treden.

Atelier\demitro2 overloopt de thema's die in eerdere vervoerregioraden besproken zijn alsook de feedback die hierop is geformuleerd. Hier zijn geen verdere opmerkingen op.

Vervolgens overloopt atelier\demitro2 een aantal thema's die reeds besproken worden met de ambtelijke werkgroep, maar nog niet binnen de vervoerregioraad.

Thema: OV LT

Atelier\demitro2 overloopt het thema OV LT. Hier zijn nog geen opmerkingen op.

Thema: auto

Atelier\demitro2 overloopt het thema auto. Hier worden een aantal opmerkingen rond geformuleerd:

- Izegem geeft aan dat hier twee moeilijke punten worden aangehaald, namelijk rekening rijden en het afschaffen van salariswagens. Izegem wijst er op dat er voor bijvoorbeeld rekeningrijden op Vlaams niveau geen consensus is, waardoor die verschillende standpunten ook doorsijpelen naar het lokale niveau. Izegem betwijfelt dat het opnemen van deze punten bijdraagt tot een constructief debat. Het lijkt Izegem bijgevolg beter om hier geen uitspraak over te doen.
 - Meulebeke stelt dat het lijkt alsof hier op federaal en Vlaams niveau geen uitspraak over kan worden gedaan, en het bijgevolg wordt doorgegeven naar het lokale niveau. Meulebeke geeft echter aan dat het op niveau van de gemeente moeilijk lijkt om dit te beslissen.
- Op vraag van Wingene verduidelijkt atelier\demitro2 dat het consortium de penhouder is van het regionaal mobiliteitsplan. Het plan wordt echter geschreven op basis van de input van de ambtelijke werkgroep, de stakeholders, de resultaten van de burgerbevraging en de feedback van de vervoerregioraad. Atelier\demitro2 geeft aan dat bijvoorbeeld het element rond 'rekening rijden' voortvloeit uit de burgerbevraging, waaruit bleek dat hier bij de burgers een draagvlak is voor.
 - Wingene geeft aan dat het hen te vergaand lijkt om dit op te nemen.

Thema: wegencategorisering

Atelier\demitro2 licht toe dat de wegencategorisering reeds in belangrijke mate werd besproken binnen de ambtelijke werkgroep en via de bilaterale overleggen. Er zijn echter nog een aantal openstaande vragen, die binnen de ambtelijke werkgroep en via verder overleg zullen worden uitgeklaard.

- DMOW merkt op dat het belangrijk is dat het voor de gemeenten duidelijk is wat een selectie betekent naar het functioneren van de weg toe. In de visienota staat ook een stuk toelichting over hoe de wegen zouden moeten werken.
- De provincie vraagt of ook de inrichtingsprincipes voldoende duidelijk zijn. De vraag stelt zich in het bijzonder met oog op de selectie van de N37.
 - Atelier\demitro2 bevestigt dat de inrichtingsprincipes uitvoerig zijn besproken. Het klopt echter dat de N37 op dat vlak nog een moeilijk punt is, waardoor het ook één van de openstaande punten is.
 - DMOW vult aan dat de N37 voorlopig op de kaart is ingetekend omwille van haar gebruik. Het klopt evenwel dat een dergelijke selectie belangrijke ruimtelijke gevolgen zou hebben. Het alternatief is om de selectie aan te passen naar een regionale weg, waar de inrichtingsprincipes minder stringent zijn. In dat geval zou echter ook het gebruik moeten worden aangepakt.
- De provincie vraagt verder in welke mate dit moet worden opgenomen in de MER procedure.
 - DMOW licht toe dat het volledige RMP zal onderworpen aan een MER-procedure, maar verduidelijkt dat het zal gaan om een strategisch MER, waardoor het op minder gedetailleerd niveau zal worden uitgevoerd.
- De provincie vraagt op welk niveau de selectie van de wegen moet worden beslist.
 - DMOW verduidelijkt dat alle wegen die op deze kaarten zijn opgenomen, d.w.z. de dragende wegen, uiteindelijk door Vlaanderen zullen moeten worden goedgekeurd. Elke gemeente heeft hier via de vervoerregio echter ook inspraak op.
- De provincie vraagt tot slot in welke mate de selectie van de wegen gekoppeld is aan het eigenaarschap en of dit ook aanleiding zal geven tot overdracht van wegen.
 - DMOW licht toe dat er in eerste instantie is gekeken naar het gewenste gebruik van de wegen. Er is daarbij nog niet gekeken hoeveel gemeente- of gewestwegen zouden worden geselecteerd binnen het dragende wegennetwerk. Daarenboven merkt DMOW op dat verschillende wegen die binnen de vorige wegencategorisering werden geselecteerd als lokale I, nu worden opgenomen als interlokale wegen.
 - Atelier\demitro2 merkt op dat er in de vervoerregio Midwest een dichter netwerk aan interlokale wegen is geselecteerd dan bijvoorbeeld in Kortrijk. DMOW vult daarbij aan dat er op Vlaams niveau nog afstemming lopende is over de vervoerregio-grenzen heen. De werkkaarten moeten dus ook met deze voetnoot worden gelezen.

Toelichting NMBS: Stationsparkeren

De NMBS licht toe hoe de parkeertarieven aan de stationsparkings worden bepaald.

- De NMBS verduidelijkt dat het betalend maken van een parking geen negatieve impact heeft op het aantal reizigers. Het is wel zo dat er bij het betalend maken van een parking wel effectief wat uitwijkbewegingen ontstaan. De reiziger wordt wel logischer geleid naar het meest logische station. Het is ook zo dat er gedurende de COVID-pandemie wel effectief een verminderd gebruik is geweest.

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEDEN

Aanwezig

Rita Demaré	Hooglede
Kurt Windels	Ingelmunster
Bert Maertens	Izegem
Steven Bogaert	Lichtervelde
Lynn Vermote	Kortemark (adviserend lid)
Dirk Verwilt	Meulebeke
Luc Derudder	Oostrozebeke
Ivan Delaere	Pittem
Els Depuydt	Roeselare
Stefaan Van Coillie	Roeselare
Greet De Roo	Ruiselede
Luc Vannieuwenhuyze	Tielt
Christel Casier	Torhout
Lieven Huys	Wingene
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen
Jurgen Vanlerbeghe	Provincie West-Vlaanderen
Saskia Verriest	Midwestoverleg
Koen Christiaen	NMBS
Joke Vansteenbrugge	NMBS
Alain Devloo	NMBS
Guido Vaganée	VVSG
Michiel Apers	VVSG
Margo Swerts	WVI
Vincent Huart	De Lijn
Kelly Vyaene	De Lijn
Rik Loyson	AWV

Lieven Van Eenoo

Departement MOW

Jonas Bethune

Departement MOW

Amber Coone

Atelier\demitro2 (Deloitte)

Dimitri De Backer

Atelier\demitro2 (Mint)