



VERGADERING

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

Locatie: Pittem

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 31/05/2022. Het verslag wordt goedgekeurd.

Netwerken

Categorisering wegnnet

DMOW licht de vraag van de minister toe in verband met het hoofdwegenet.

Volgende vragen en opmerkingen werden gegeven door de gemeenten:

- Ardoorie geeft aan zich zorgen te maken over de achteruitbouwzone bij de keuze van een Vlaamse hoofdweg voor de N37. De gemeente zou door de beslissing van de N37, als Vlaamse hoofdweg, doorsneden worden. Het gaat niet alleen over het financiële aspect maar ook over de leefbaarheid. De gevolgen zouden nefast zijn voor de gemeente en een groot stuk van de bevolking. De vraag wordt ook gesteld waarom het grote verkeer van de streek van Roeselare via Pittem, Tielt en Ardoorie moet passeren en niet naar Brussel kan geleid worden. Verder zou een Vlaamse hoofdweg zwaar verkeer faciliteren van Kortrijk en Frankrijk en mogelijks extra verkeer aantrekken. Nu zouden er al heel wat vertragingen en hoge wachttijden zijn. Indien de keuze gemaakt wordt voor een regionale weg dan kan er op korte termijn gewerkt kunnen worden aan de knelpunten van de N37 en zo ook de verkeersveiligheid. Ook zou er minder verkeer aangetrokken worden. De bouwrijpe zone van de Vlaamse hoofdweg zou niets veranderen aan die knelpunten. Binnen het schepencollege en de gemeenteraad zou er uren gediscussieerd zijn om tot de conclusie te komen dat een hoofdweg daar niet zou kunnen. Als er geen beter voorstel zou komen dan het daar in te richten als hoofdweg dan zou een ongunstig advies volgen vanuit Ardoorie.
 - Tielt geeft aan dat er “believers” zijn en “non-believers”. Ze geloven in de categorisering als hoofdweg omdat ze bepaalde opportuniteiten zien en de ambitie willen vastleggen. Het zou positief zijn voor de doorstroming en de mogelijkheid geven om een aantal knelpunten weg te werken. Tielt geeft aan dat bepaalde bezorgdheden onterecht zouden zijn en eerder opportuniteiten zijn.

Ze appreciëren niet dat er nu al gevraagd wordt om visie kenbaar te maken terwijl het de bedoeling was om in september een bijeenkomst te organiseren vanuit de VVR Midwest. Daar zou dan van gedachten gewisseld worden om een mogelijks compromis te vinden met een aantal randvoorwaarden. Nu worden ze wat in snelheid gepakt. Er heerst ook verwondering over het beperkt aantal voorstellen, enkel gunstig en ongunstig. Er lijkt geen ruimte voor een c verhaal. Er kan niet naar een advies gegaan worden aangezien er nog verdeeldheid heerst over de visie. De standpunten van de andere gemeenten zouden ook meegenomen moeten worden. Ook zou er opgemerkt moeten worden dat ze niet akkoord gaan met het overwegende gedeelte dat aangegeven wordt door 1 gemeente. Dat geeft een onevenwicht aan in de duiding van de visie van de regio waarbij de pro’s te weinig worden benadrukt. In het advies naar de minister zou gewezen moeten worden op het feit dat er nog discussie heerst. Alle gemeenten moeten opgenomen worden en in consensus beslissen.
 - Meulebeke bevestigt dat het de bedoeling is dat elke stad en gemeente zijn/ haar standpunt meegeeft. Ze zijn geen voorstander om versneld een advies te geven.
 - Ruiselede geeft aan te wensen een gunstig advies mee te geven. Ze zouden voorstander zijn van een Vlaamse Hoofdweg mits enkele bedenkingen.
 - Wingene geeft aan dat indien er onduidelijkheid zou zijn over de categorisering en de voorwaarden dat er tot op heden geen beslissing kan genomen worden.
 - Oostrozebeke geeft aan dat het verkeer enkel zou toenemen bij de keuze voor een Vlaamse hoofdweg.
- DMOW duidt dat er voor de Vlaamse hoofdwegen inrichtingsprincipes bestaan met verschillende regels. Het zou niet de bedoeling zijn om er een autosnelweg van te maken. Verder wordt ook

geduid hoe de achteruitbouwzone geïnterpreteerd zou kunnen worden. De achteruitbouwzone van 30 meter zou gewijzigd kunnen worden afhankelijk van bepaalde omstandigheden.

- AWV duidt in meer detail wat het effect zou zijn op de bouwlijn.
- AWV duidt, op vraag van Meulebeke, de termijn van de realisatie van een Vlaamse Hoofdweg of een Regionale weg en de gevolgen op het aanpakken van bepaalde punten. Er zou nog geen budget gepland staan voor de N37, behalve voor de studie. Met een groot budget, zou de realisatie in de eerste 10 jaar kunnen. Ook indien de keuze wordt gemaakt voor een regionale weg zouden investeringen nodig zijn. Desondanks is het belangrijk om te bepalen waar er naartoe gewerkt wordt. Er zou gewerkt moeten worden aan de knelpunten, dus een investering is nodig, de vraag is in welke richting dat het moet gaan. De prioriteiten die zouden bepaald worden op de knelpunten zouden gedaan worden op basis van het verkeer dat op de weg zit, niet op basis van de selectie van de weg.
- Ardoorie geeft aan dat er veel verkeer is aan de E403 en be vraagt zich hoe dat opgevangen zou worden als er bijkomend verkeer komt op de N37. Er zou geen kilometerheffing zijn tot op heden.
 - Wingene geeft aan dat het heffen van een tol hiervoor geen oplossing zou bieden. Nationale en internationale chauffeurs die werknemer zijn zouden voor de kortste en gemakkelijkste weg blijven kiezen.
- De provincie geeft aan dat de selectie van de weg ook verzoend moet worden met de ambitie in de visienota om het aantal voertuigkilometers te doen zakken. Nu lijkt de keuze van de selectie vast te hangen aan de nood om bepaalde knelpunten op te lossen. Ook bevragen ze of ongelijkgrondse kruispunten nog mogelijk zouden zijn.
 - DMOW nuanceert dat de achterliggende reden achter de selectie te maken heeft met het gebruik van de weg. Er zit al veel doorgaand verkeer op dus moet de keuze gemaakt worden of het verstandig is om extra verkeer aan te trekken.
 - AWV geeft aan dat ongelijkgrondse kruispunten zouden kunnen in beide categorieën, maar dat ze beter verdedigd zouden moeten worden bij een regionale weg.
- De voorzitter concludeert dat er op dit moment geen advies kan gegeven worden gezien er geen consensus kan gevonden en verder overleg noodzakelijk is. De visie van de verschillende gemeenten worden opgenomen in het verslag.

Regionaal mobiliteitsplan

Bespreking ontvangen opmerkingen

Atelier\demitro2 licht de wijzigingen in de thema's toe aan de hand van een presentatie.

Volgende vragen en opmerkingen werden gegeven door de gemeenten:

Thema OV LT

- Ruiselede gaat akkoord met het eerste voorgestelde punt. Dit zou een belangrijke rol spelen in het buitengebied.
- Izegem geeft aan dat een verwijzing naar het thema toegankelijkheid, bij het tweede punt, voldoende zou zijn.
- Roeselare geeft aan dat het punt over de treinverbindingen van hen komt. Ze zouden hier al jarenlang vragende partij voor zijn.
 - Izegem geeft aan dat dit niet ten koste zou mogen gaan van de opstapmogelijkheden.
 - Meulebeke bevestigt. Het zou een evidentie zijn dat er rekening gehouden wordt met de opstap en wachttijden.

- Lichtervelde geeft aan dat ze een rechtstreekse verbinding naar Brussel hebben en geen rechtstreekse verbinding naar Roeselare wensen. Lichtervelde is een belangrijk station en een knooppunt van spoorwegen. Ze zouden de situatie graag behouden zoals die is.
- Izegem stelt voor om het te verwoorden als volgt “Het verbinden van de stations van Midwest met de ruit: Gent-Brussel-Antwerpen”.
- Izegem geeft aan dat er verbindingen voorzien zijn in de avond. De vraag is of er aparte stadsnetten voor nodig zouden zijn.
 - DMOW concludeert dat het kan blijven staan zoals het nu beschreven staat in de nota.

Thema Auto

- Meulebeke geeft aan dat er voldoende aandacht moet zijn voor deelmobiliteit.
 - Ledegem bevestigt dit. Het zou moeilijk zijn om de juiste partners te vinden. Momenteel zouden ze met een privaat initiatief werken.
 - Ruiselede en Ingelmunster bevestigen dit.
- Lichtervelde en Pittem geven aan dat het stimuleren van thuiswerken achterwege mag gelaten worden.
- Meulebeke en Izegem geven aan geen voorstander te zijn van de subsidies voor emissiearme voertuigen. Subsidies zouden de prijzen opdrijven.
 - Ingelmunster geeft aan dat er al subsidies bestaan.

Thema parkeren

- Ledegem geeft aan dat de trein enkel gestimuleerd kan worden als de toegang tot de parking laagdrempelig zou zijn.
 - Izegem geeft aan dat er kan gevraagd worden aan de NMBS om te werken met een combiregeling van een abonnement en de parking. Nu zouden er regelmatig verschillen zijn tussen betalende en gratis parkings van de stations. Bij een combi-abonnement kan bijvoorbeeld ook een bewaakte fietsstalling horen.
 - Meulebeke geeft aan dat er een globale visie op parkeerbeleid zou moeten komen.
- Wingene en het WVI bevragen waar het vrachtwagenparkeren zal moeten plaatsvinden als het niet is toegelaten op het dragend netwerk buiten de bebouwde kom.
 - Atelier\demitro2 duidt de formulering in de visienota en verwijst naar de inrichtingsprincipes van AWV.
 - Izegem geeft aan dat de eerste voorkeur zou zijn om dit te organiseren op het eigen terrein en parkeerterreinen de tweede optie zouden zijn.
 - Ruiselede geeft aan dat chauffeurs hun vrachtwagens meenemen naar huis. Ook Oostrozebeke geeft aan dat dit een problematiek zou zijn.
 - DMOW geeft aan dat de trekker niet gebruikt zou worden als woon-werk verkeer.
 - Izegem herformuleert dat er twee verschillende problematieken zijn, namelijk internationaal en woon-werk verkeer. Er werden vrachtwagenparkings aangelegd voor die problematieken.
 - Atelier\demitro2 concludeert dat er meer duiding zou nodig zijn in de tekst.
- Ledegem ziet geen meerwaarde in het publiek voorzien van laadvoorziening voor fietsen.
 - Ruiselede gaat hiermee akkoord, al vinden ze het voorzien van fietsenstallingen wel waardevol. Dit wordt ook bevestigd door Meulebeke.
 - Izegem geeft aan geen verplichting te wensen van laadinfrastructuur voor fietsen.
- Izegem bevrageert hoe de parkeerverordening te begrijpen van de fietsenberging en de vlotte bereikbaarheid ervan in vergelijking met de geparkeerde wagen. Specifieker stellen ze zich de vraag naar hoe dit zich vertaalt naar een privé terrein?

- Atelier\demitro2 duidt dat dit vooral doelt op nieuwbouwprojecten waar meerdere huizen worden geplaatst, niet over eensgezinswoningen.
- Izegem geeft aan dat dit dan zo benoemd kan worden in de tekst. Bij grote projecten zou dit al gebeuren. Ook zouden ze liever een streven zien naar en geen verordening. De formulering kan iets zachter gebracht worden. Ook Ledegem bevestigt dat het niet in een verordening vastgelegd moet worden maar dat de ambitie wel vermeld zou kunnen worden. Er kan voorwaardelijk geformuleerd worden door te spreken over een leidraad bijvoorbeeld.
- DMOW nuanceert dat de VVRR geen verordeningen zou gaan schrijven.

Thema wegencategorisering

- De VVSG geeft mee dat er bevestigingen werden verstuurd over de inrichtingsprincipes van lokale wegen. Ze vragen aan steden en gemeenten om deze in te vullen.

Thema Logistiek

- DMOW duidt dat de gemeenten in de buurt van het kanaal opportuniteiten hebben en andere minder.
- Izegem geeft aan dat het benoemen van Kalksteen te concreet zou zijn. Het zou duidelijk moeten zijn dat het een voorbeeld is. De palet en bulkgoederen zouden belangrijker zijn, kalksteen kan tussen haakjes.
- Oostrozebeke geeft aan dat er aandacht zou moeten zijn voor de kleine gemeenten.

Thema toegankelijkheid

- DMOW duidt dat de voorgestelde punten vooral vragen zijn naar Vlaanderen en de Vlaamse actoren.

Thema ruimte

- Meulebeke geeft aan dat er geen verdere nuancering nodig is tussen de koppeling van ruimte en mobiliteit.
 - Ook Wingene geeft aan akkoord te gaan met de huidige beschrijving van ruimte en mobiliteit, zolang het geen verplichting is.
- Izegem wenst de term knoppuntwaarde te blijven gebruiken.
- Ruiselede geeft aan dat gehuchten ook meegenomen kunnen worden bij de niet-geselecteerde kernen. Het is niet de bedoeling dat deze leeg zouden lopen er daar niet geïnvesteerd zou worden in mobiliteit.
 - Ledegem bevraagt in welke mate OV-mobiliteit extra aandacht zou moeten krijgen in meervoudige hoofddorpen. Er zouden kansen zijn in het VoM om bereikbaar te maken wat nu niet bereikbaar zou zijn.
 - DMOW duidt VoM.
- Meulebeke geeft aan dat ze geen verankeringen wensen te creëren waar steden en gemeenten financieel slachtoffer van zouden worden in verband met het standpunt rond lintbebouwing.
 - Atelier\demitro2 en DMOW duiden de draagkracht van het standpunt.
 - Wingene wenst niet alles in de visienota te noteren. Wel kan er genuanceerd worden dat er rekening gehouden wordt met bestaande rechten in buitengebieden die behouden zouden worden. Specifiek kan dan vermeld worden dat nieuwe woonuitbreidingsgebieden op bepaalde plekken geweerd zouden worden.
 - Ruiselede geeft aan dat 45% van de inwoners van de gemeenten buiten de kern woont. De gemeente zou moeten kunnen bepalen indien er verboden nodig zouden zijn. Als gemeente willen ze niet betalen voor geschrapt woonuitbreidingsgebied.

- Ledegem geeft aan keuzes te hebben gemaakt in verband met de locaties van bedrijven die niet ondermijnd zouden mogen worden. Er mag geen afbreuk gedaan worden aan de rechten van bedrijven.
 - DMOW duidt de link tussen de BPA en zonevreemde zones.
- Wingene, Ledegem, Izegem en Meulebeke gaan akkoord met het standpunt rond betaalbaar wonen en duurzaam bereikbare locaties. Wel zouden ze het formuleren als een streven naar.
- Ruiselede wenst niet dat afspraken rond aflasten en breedtes van landbouwvoertuigen wordt meegenomen in de nota. Als gemeente zouden ze dit niet kunnen bepalen.

Volgende stappen

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

Varia

Gezien de duurtijd van de vergadering werden er geen varia punten naar voren gedragen.

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEDEN

Aanwezig

Karlos Callens	Ardoorie
Véronique Buyck	Ardoorie
Charlotte Vanhecke	Ardoorie
Rita Demaré	Hooglede
Kurt Windels	Ingelmunster
Bert Maertens	Izegem
Ria Beeusaert-Pattyn	Lichtervelde
Bart Dochy	Ledegem
Dirk Verwilt	Meulebeke
Luc Derudder	Oostrozebeke
Ivan Delaere	Pittem
Stefaan Van Coillie	Roeselare
Greet De Roo	Ruiselede
Luc Vannieuwenhuyze	Tielt
Lieven Huys	Wingene
Saskia Verriest	Midwest
Jurgen Vanlerberghe	Provincie West-Vlaanderen
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen
Michiel Apers	VVSG
Margo Swerts	WVI
Rik Loyson	AWV
Frederik Potvliege	AWV
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Niels Verdonck	Departement MOW
Ann-Sophie Rottée	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Dimitri De Backer	Atelier\demitro2 (Mint)

Verontschuldigd

Ward Vergrote

Moorslede

Daisy Haydon

Wielsbeke

Hanne Galle

Pilootproject Leerlingenvervoer

Koen Christiaen

NMBS

Vincent Huart

De Lijn

