



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 27/09/2022, 11:00-12:30

Locatie: Streekhuis Roeselare

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.

Algemeen

Goedkeuring verslag

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van de vergadering van 28 juni. Het verslag wordt **goedgekeurd**.

Openbaar vervoer korte termijn

Uitrol basisbereikbaarheid

Dep. MOW licht toe dat er wordt afgestapt van de 'big bang' uitrol van basisbereikbaarheid, en dat er in de plaats daarvan een gefaseerde uitrol zal worden voorzien. De 'fase 0' zal vanaf januari 2023 worden uitgerold. Deze fase omvat een aantal beperkte wijzigingen in het netwerk. De betrokken gemeenten waar wijzigingen worden voorzien, zijn reeds rechtstreeks gecontacteerd. De Lijn geeft aan dat **ten laatste op 10 oktober** moet worden bevestigd of de voorstellen worden geaccepteerd of niet. De Lijn verduidelijkt dat deze deadline noodzakelijk is om de operationalisering verder te verzekeren. Fase 1 wordt vervolgens uitgerold vanaf juli 2023. Een aantal vragen worden gesteld:

- Meulebeke vraagt wanneer de bijkomende verbinding er zou komen.
 - De Lijn geeft aan dat dit geen deel uitmaakt van fase 0. Dit zou mogelijk pas in fase 1 of fase 2 worden meegenomen. De invulling van fase 1 zal voor het einde van het jaar moeten worden vastgelegd.

- Dep. MOW geeft aan dat er ook nog geen aanbesteding is voor het flex-vervoer. In afwachting daarvan blijft de huidige belbus actief. Dep. MOW verduidelijkt verder dat het proefproject rond het belbusgebied in Puurs (Klein Brabant) vooral gericht is op het verzekeren dat de belbussen kunnen werken met de mobiliteitscentrale.
- De Lijn geeft aan dat er op vandaag een klein gebied is in Moorslede waar er geen belbus is. Dit staat op de radar, om te vermijden dat er een blinde vlek zou ontstaan wanneer het netwerk wordt aangepast.
- De provincie vraagt of de organisatie van de tarifiering ook bij De Lijn komt. De Lijn verduidelijkt dat dit nog verder wordt uitgeklaard, en dat hierover later zal worden teruggekoppeld.

Regionaal mobiliteitsplan

Goedkeuring visienota

Atelier\demitro2 licht toe dat op basis van het verslag van het Midwestoverleg een aantal voorstellen tot wijziging werden voorbereid. Verder wordt verduidelijkt wat de finaliteit is van de visienota en hoe deze tot stand kwam:

- Er werd bij de opmaak van de visienota vertrokken van de huidige context, zoals neergeschreven in de oriëntatienota. Deze oriëntatienota kan tevens worden gezien als 'nulmeting' van het regionaal mobiliteitsplan.
- De visienota is een weergave van de visie van de betrokken actoren op de mobiliteit van de toekomst in de vervoerregio. De nota heeft daarbij geen impact op de bevoegdheden van de betrokken actoren. Het regionaal mobiliteitsplan wordt in zijn geheel uiteindelijk goedgekeurd door de verschillende beleidsniveaus, met name: het Vlaamse niveau (via de goedkeuring van de minister en de kennisname van de Vlaamse regering), het provinciale niveau (via de vertegenwoordiging in de vervoerregioraad) en het lokale niveau (via de vertegenwoordiging van elke betrokken stad of gemeente in de vervoerregioraad). Dit betekent dat het regionaal mobiliteitsplan dus ook op Vlaams niveau onderschreven wordt.
- De visienota zal de basis vormen voor de opmaak van het actieplan in de volgende fase.
- Tot slot wordt verduidelijkt dat de netwerken (waar onder de wegcategorisering en het vrachtroutenetwerk) geen deel uitmaken van de goedkeuring van de visienota.

Dep. MOW verduidelijkt m.b.t. de netwerken dat er nog een aantal openstaande vragen zijn. In het bijzonder moet voor de wegcategorisering voor het einde van het jaar een advies worden geformuleerd naar de Vlaamse regering.

Na de goedkeuring van de visienota op deze vervoerregioraad zal op 11 oktober een infomoment plaatsvinden voor de stakeholders en raadsleden. Dit zal doorgaan in het streekhuis te Roeselare. Izegem geeft aan dat het zinvol zou zijn mocht er een opname worden gemaakt van het infomoment. Atelier\demitro2 verduidelijkt dat het infomoment zal doorgaan in het streekhuis en zal bekijken of dit hier mogelijk is.

Atelier\demitro2 geeft aan dat er een aantal vragen waren, die als vragen tot verduidelijking werden geïnterpreteerd:

- Het WVI verduidelijkt dat met de vraag: "Modal split van duurzame verplaatsingen bedraagt op vandaag 32%. De doelstelling is te streven naar 40% in 2024. Hoe pakken we dit concreet aan?"

vooral werd gestreefd naar meer duidelijkheid rond de actuele situatie van de doelstellingen en de manier waarop deze kunnen worden gerealiseerd.

- Atelier\demitro2 verduidelijkt dat een overzicht van de verschillende indicatoren reeds werd opgenomen in de oriëntatienota. Het lijkt weinig opportuun om de oriëntatienota uitgebreid te hernemen in de visienota.
- Meulebeke en Izegem geven aan dat verschillende van de operationele doelstellingen uit de Vlaamse beleidsplannen komen, en uiten de bezorgdheid dat deze niet telkens haalbaar zullen zijn voor de vervoerregio.
- Verder wordt opgemerkt dat de operationele doelstellingen als te belangrijk worden gezien om op te nemen in een bijlage.
- Om tegemoet te komen aan deze bezorgdheden wordt afgesproken dat de visienota in volgende zin zal worden aangepast:
 - De operationele doelstellingen – incl. bronvermelding – zullen worden opgenomen in het hoofdstuk “Onze doelen ambitieus vormgeven”.
 - Er zal nadrukkelijker verwezen worden naar de oriëntatienota als nulmeting voor de doelstellingen.
 - Wanneer in de tekst operationele doelstellingen worden meegenomen uit de hogere beleidskaders, wordt de oorsprong van de doelstelling telkens geduid in de voetnoot.
- Izegem verduidelijkt dat de suggestie om “indien mogelijk” toe te voegen bij de sectie rond het weren van doorgaand verkeer in de mazen voortvloeit uit de bezorgdheid dat het knippen van wegen om dit te garanderen niet steeds mogelijk zal zijn.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat knippen de meest verregaande manier is om het verkeer uit de mazen te weren, maar dat dit niet de enige manier is. Ook andere opties om doorgaand verkeer in de mazen te ontmoedigen zijn mogelijk.
 - De VVSG geeft aan dat hier eventueel ook kan worden verwezen naar de definities die worden uitgewerkt in het kader van de inrichtingsprincipes voor lokale wegen.
 - In de visienota zal de duiding over de lokale wegen zo worden bijgestuurd dat duidelijk is dat het niet de bedoeling is dat verkeer zonder herkomst of bestemming binnen de maas, de maas doorkruist. De tekst zal daarbij iets minder streng worden geformuleerd, zodat duidelijk is dat het geen vereiste is dat de wegen binnen de maas geknipt worden;

Atelier\demitro2 overloopt verder de vragen die vanuit het Midwestoverleg werden gesteld en die een wijziging van de visienota impliceerden. Daarbij wordt in het bijzonder stilgestaan bij het voorstel tot wijziging.

- Er zal worden verduidelijkt dat ook landbouwverkeer kan tellen als verkeer met een herkomst of bestemming binnen de maas.
- Onder thema ruimte wordt expliciet aangehaald dat ontharding zal worden aangepakt binnen de wegencategorisering. Echter in het thema wegencategorisering wordt hieromtrent nergens melding gemaakt.
 - In het thema ruimte zal deze passage worden aangepast, zodat duidelijk is dat er kan worden gekeken naar wegen die overgedimensioneerd zijn en eventueel (deels) onthard kunnen worden. De expliciete koppeling met de wegencategorisering wordt daarbij achterwege gelaten.
 - Dep. MOW benadrukt dat het louter gaat om wegen die overgedimensioneerd zouden blijken te zijn. Concreet kan het gaan om wegen die breed zijn voorzien, waarvan er bijvoorbeeld een strook kan worden onthard. Atelier\demitro2 benadrukt verder dat er in de tekst reeds

aandacht wordt geschonken aan het feit dat verharding aangewezen kan zijn voor het voorzien van infrastructuur voor duurzame vervoersmodi (vb. fietspaden).

- Om tegemoet te komen aan de bezorgdheid dat de visienota voldoende aandacht moet hebben voor de bereikbaarheid van de kernen, zal in de visienota ook expliciet worden verwezen naar “de stedelijke gebieden, de hoofddorpen en de kernen van het PRS”.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat er in de visienota ook expliciet wordt verwezen naar het PRS en dat de inhoud van het thema ruimte inhoudelijk werd afgetoetst en onderschreven door de dienst ruimtelijke planning van de provincie West-Vlaanderen.
- Wingene geeft aan dat er binnen het thema een aantal verwijzingen worden gemaakt naar Vlaamse doelstellingen, waarbij het niet aangewezen lijkt om deze expliciet op te nemen in de visienota. Een aantal gemeenten onderschrijven deze opmerking.
 - De doelstellingen “tegen 2050 moet ter hoogte van strategische collectieve vervoerknooppunten de woondichtheid in de vervoerregio toenemen met 50% ten opzichte van 2015” en “Tegen 2025 wensen we de ruimte-inname te beperken tot 3 ha per dag” zullen worden geschrapt uit de visietekst binnen het thema ruimte.
 - Dep. MOW wijst er op dat deze doelstellingen volgen uit het ruimtelijk beleid. Het feit dat deze doelstellingen niet worden opgenomen in de visienota, betekent niet dat deze niet meer zullen gelden op Vlaams niveau.
- Atelier\demitro2 verduidelijkt dat het aandeel tewerkstellingsplaatsen dat met het openbaar vervoer bereikbaar is, volgt uit de analyses die werden gemaakt in het kader van het goedgekeurde OV-plan. Hierin werd een analyse gemaakt van de dekking van de tewerkstellingsplaatsen in de vervoerregio, uitgaande van een wandelafstand ten opzichte van de buslijnen. In de spits bedraagt het aandeel tewerkstellingsplaatsen dat zo bereikbaar is ca. 89%. Buiten de spits gaat het om ca. 80%.
 - In de visienota zal een duidelijker bronvermelding worden opgenomen.
- Vanuit het Midwestoverleg kwam de bezorgdheid dat het laten uitdoven van zonevreemde bedrijven weinig haalbaar is.
 - Dep. MOW verduidelijkt dat bedrijven die reeds werden geregulariseerd per definitie als niet-zonevreemd gelden. Veel bedrijven in het buitengebied zijn bijgevolg op heden al niet-zonevreemd. Het visie-element slaat bijgevolg op zonevreemde bedrijven waarvoor er een regulariseringsaanvraag zou komen.
 - Wingene geeft aan dat er op heden een gebrek aan ruimte is voor bedrijven, waardoor dit moeilijk te realiseren lijkt.
 - Er wordt beslist om deze passage te schrappen.
- In de strategische doelstelling zal de verwijzing naar “in de stad van 2025” in de zin: “Goederen worden in de stad van 2025 alleen nog vervoerd als dit gebeurt zonder uitstoot” worden vervangen door “in de stad van de toekomst”.
- Het lijkt voor een aantal gemeentes weinig haalbaar om studies uit te voeren naar het realiseren van functietoekenningsplannen en landbouwkamers op landelijke wegen.
 - Deze passage zal worden geschrapt. Er zal wel worden verwezen naar de inrichtingsprincipes voor lokale wegen.
- Sommige gemeenten zijn er niet van overtuigd dat het concept van vergevingsgezinde wegen kan toegepast worden op interlokale en lokale wegen.
 - De VVSG geeft aan dat dit ook zal worden uitgewerkt in het kader van de inrichtingsprincipes van de lokale wegen.
 - Verder merkt Dep. MOW op dat op het niveau van lokale wegen bijvoorbeeld het voorzien van bomen niet per definitie in strijd is met het concept van vergevingsgezinde wegen.

- Er wordt beslist om dit in de tekst te nuanceren tot “we streven naar vergevingsgezinde wegen”.
- Vanuit de stad Roeselare blijft de formele vraag naar een betere, rechtstreekse verbinding via het spoor naar Gent (en verder naar Brussel en Antwerpen) behouden. In de nota wordt dit voor Roeselare te algemeen geformuleerd.
 - Er wordt aangegeven dat eerder werd beslist om dergelijke vragen niet op dit niveau te detailleren in de visienota van de vervoerregio. Daarenboven blijkt dat hierover geen brede consensus is.
 - De NMBS wijst er verder op dat een dergelijke vraag naar een rechtstreeks verbinding een gevoelige impact kan hebben op het bredere netwerk in de vervoerregio. De NMBS geeft aan dat de vraag naar een kwalitatieve verbinding (vb. met een vlotte overstap) een minder verregaande impact zou hebben op het verdere netwerk.
- In de sectie rond vrachtwagen parkeren zal worden verduidelijkt dat dit dient te gebeuren in participatie en overleg met de bedrijven.

Atelier\demitro2 zal de visienota zoals afgesproken aanpassen en bezorgen aan Margo Swerts van het WVI en Saskia Verriest van het Midwestoverleg, die zullen bevestigen of de wijzigingen in lijn zijn met de opmerkingen zoals besproken op het Midwestoverleg. Vervolgens zal de nota worden gedeeld met de leden van de vervoerregioraad, zodat het infomoment kan worden behouden op 11 oktober, zoals voorzien¹.

Dep. MOW geeft aan dat er in de afgelopen weken ook verder is overlegd met verschillende gemeenten rond de categorisering van de N37 en de tangent van Tielt. Daaruit is volgende conclusie voortgevloeid, die moet worden gezien als één geheel:

- De vervoerregio zal adviseren om de N37 te selecteren als regionale weg. De door AWV voorziene studie rond de kruispunten zou daarbij worden uitgebreid van Ardoe tot aan het kruispunt van de N37 met de Sint-Jansstraat in Tielt. Daarenboven stelt de vervoerregio vast dat het ook binnen een regionale weg mogelijk is om kruispunten ongelijkgrond te organiseren, wanneer de nood zich daartoe stelt.
- Verder zal een haalbaarheidsstudie worden georganiseerd naar de effecten van de mogelijke aanleg van de zuidwestelijke tangent van Tielt tussen N399 en N37. De zuidwestelijke tangent wordt in stippellijn op de kaart met de wegencategorisering aangeduid.

De goedkeuring van de netwerken is voorzien op een volgende vervoerregioraad.

Het agendapunt rond fase 3 van het regionaal mobiliteitsplan wordt verdaagd naar de volgende vergadering.

¹ Op 3 oktober werd per mail bevestigd dat de visienota op voldoende wijze werd aangepast, in lijn met de opmerkingen van de vervoerregioraad.

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEDEN

Aanwezig

Veronique Buyck	Ardoorie
Julie Misplon	Hooglede
Kurt Windels	Ingelmunster
Bert Maertens	Izegem
Bart Dochy	Ledegem
Ria Beeusaert-Pattyn	Lichtervelde
Dirk Verwilt	Meulebeke
Ward Vergote	Moorslede
Luc Derudder	Oostrozebeke
Dennis Fraeyman	Pittem
Stefaan Van Coillie	Roeselare
Greet De Roo	Ruiselede
Geert Moerkerke	Staden
Luc Vannieuwenhuyze	Tielt
Daisy Haydon	Wielsbeke
Lieven Huys	Wingene
Katrien Vancraeynest	Provincie West-Vlaanderen
Saskia Verriest	Midwest
Guido Vaganée	VVSG
Margo Swerts	WVI
Rik Loyson	AWV
Vincent Huart	De Lijn
Koen Christiaen	NMBS
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Niels Verdonck	Departement MOW
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)

Dimitri De Backer

Atelier\demitro2 (Mint)

Verontschuldigd

Inge Feys

Departement MOW

Jurgen Vanlerberghe

Provincie West-Vlaanderen

(vervangen door Katrien Vancraeynest)