



- Volmachten:
  - Annelies Vandenbussche, schepen mobiliteit van Kuurne, geeft volmacht aan Patrick Roose, Schepen mobiliteit van Menen.

De agenda van de vervoerregioraad ziet er als volgt uit:

1. Regionaal mobiliteitsplan
  - Proces
  - Goedkeuring aanpassingen obv aanbevelingen sMER (verkort na werkgroep 30/03)
  - Goedkeuring aanpassing van openstaande elementen RMP (verkort na werkgroep 30/03)
  - Terugkoppeling mobiliteitsateliers
2. Basisbereikbaarheid
  - Stand van zaken deelfietsen VoM
  - Uitrol basisbereikbaarheid fase 2
3. Varia
  - Strategisch project 'Bouwshift in actie' (IBO)

De presentatie in bijlage (zie [Sharepoint](#)) geeft een weerslag van het verloop en inhoud van de bijeenkomst.

## 1. Regionaal mobiliteitsplan (RMP)

### Proces:

De timing voor de volgende stappen wordt overlopen en besproken. Volgende timing wordt afgesproken:

- Aanpassingen uit deze vervoerregioraad worden nog verwerkt tegen 17 april waarna het voorlopig ontwerp RMP wordt bezorgd aan de gemeenten.
- Dit document kan vervolgens voorgelegd worden aan het college (parallel wordt ook het sMER voor informeel advies voorgelegd aan TeamMER). Het is niet verplicht om het document op het college te brengen, maar wel aan te raden (ruggensteun voor de gemandateerde op de vervoerregioraad).
- Graag tegen 17 mei advies van college bezorgen om uiteindelijk op 26 mei over te gaan naar de voorlopige vaststelling van het ontwerp RMP. Dit is het document dat naar de minister gaat en in openbaar onderzoek wordt gebracht.
  - > *De adviezen mogen zeker, en worden bij voorkeur voor deze datum bezorgd. Op die manier worden ze tijdig verwerkt en zijn er geen last-minute aanpassingen nodig. Dit maakt het zowel voor het studiebureau/MOW én voor de leden van de vervoerregio duidelijk en overzichtelijk.*
- Het voorlopig ontwerp RMP dat in openbaar onderzoek wordt gebracht bestaat uit de synthesenota (voorlopig goedgekeurd op de VVRR van 9 december 2022) en de actiefiches (voorlopig goedgekeurd op de VVRR van 17 februari 2023). Deze zijn sinds de goedkeuring geactualiseerd en samengebracht in 1 document, het voorlopig regionaal mobiliteitsplan

## Goedkeuring aanpassingen obv aanbevelingen sMER (verkort na werkgroep 30/03)

### Toelichting globale resultaten MER

Algemene bezorgdheid vanuit vervoerregioraad (gelieerd aan het MER): Zorgt het regionaal mobiliteitsplan niet voor extra voertuigkilometers? *In zekere zin wel, voertuigen moeten rondrijden om mazen te vrijwaren van extra verkeer, maar tegelijkertijd wordt er ingezet op betere doorstroming op het dragend wegennet (minder starten en stoppen) waardoor de uitstoot daalt. Daarnaast worden maatregelen genomen inzake gedrag en ruimte en worden investeringen gedaan in duurzame modi waardoor vanuit het MER naar voren komt dat het RMP geen netto extra voertuigkilometers teweeg brengt én meer belangrijk, dat de kilometers worden gereden op wegen die als meer gewenst worden aanzien. Op die manier worden de kernen en lokale wegen ontlast en verhoogt de leefbaarheid hier.*

De aanbevelingen/flankerende maatregelen van het MER richting het RMP kunnen op 3 manieren worden verwerkt: aanpassing aan het RMP, aanvulling in het RMP of geen aanpassing aan RMP. In een tabel in bijlage bij voorontwerp RMP zal dit overzicht worden opgenomen. Ter voorbereiding van het overleg is een overzicht bezorgd met de voorstellen van verwerkingen van de aanbevelingen.

De voorgestelde aanpassingen werden met de werkgroep op 30/03 uitgebreid besproken. Op de vervoerregioraad worden enkel de punten gebracht die door de werkgroep werden aanzien als discussiepunten. In de presentatie van de vervoerregioraad is de bespreking van de werkgroep van 30/03 reeds verwerkt.

### Aanbevelingen MER:

- Op vraag van de werkgroep is de formulering inzake ontharding iets minder sterk geformuleerd. Dit om grote infrastructuurprojecten niet te hypothekeren:  
"Bijkomende infrastructuur wordt zoveel mogelijk binnen het bestaande ruimtebeslag gerealiseerd, op voorwaarde dat het de doelstellingen rond modal shift en verkeersveiligheid niet in het gedrang brengt.  
Om deze doelstelling te ondersteunen gaat de vervoerregio uit van de ambitie om bijkomende verharding voor verkeersinfrastructuur zo veel mogelijk te compenseren door ontharding van bestaande verkeersinfrastructuur. De vervoerregio geeft hierbij aan dat ondersteuning vanuit Vlaanderen noodzakelijk is om deze ambitie waar te maken. Dit moet worden afgestemd met het ruimtelijk beleid (IBO)"  
→ *De Vervoerregioraad gaat akkoord met deze aangepaste formulering*
- Op vraag van de werkgroep wordt het advies van het MER inzake het versnipperend effect van infrastructuur (zoals bijvoorbeeld een fietssnelweg) op onderstaande manier verwerkt. Dit opnieuw om toekomstige projecten niet onnodig te hypothekeren.  
"Bij de aanleg van nieuwe verkeersinfrastructuur is aandacht voor de landschappelijke inpassing. Indien relevant wordt een openruimtetoets gemaakt."  
→ *De Vervoerregioraad gaat akkoord met deze formulering*
- Veiligheid: Vraag vanuit vervoerregioraad: Wat de rol is van de provincie inzake een visie omtrent speedpedelecs (en bromfietsen) op fietssnelwegen? Het is immers belangrijk om hier een uniformiteit in te vinden.  
*De provincie geeft aan dat ze niet van plan is om zelf een visie op te maken (ze is geen wegbeheerder waardoor ze de visie ook moeilijk tot uiting kan brengen). Vanuit de Vlaamse Waterweg (beheerder van een groot aandeel fietssnelwegen, zeker in deze regio) is een visie in opmaak. Op plekken wel in het beheer van de Provincie (oude spoorwegbeddingen, ...) is het*

*standpunt duidelijk: niet geselecteerd als fietssnelweg = geen (extra) verharding = geen speedpedelecs toegelaten*

*→ De vervoerregio geeft aan dat ze werk wil maken van een regionale visie hieromtrent en om deze ook af te stemmen minstens binnen de regio's van de provincie West-Vlaanderen.*

- Formulering verwerking advies ikv scheiden van de verkeersstromen op hoogfrequente OV-assen wordt ook goedgekeurd door de vervoerregio.  
*"In functie van verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming wordt langsheen hoogfrequente openbaarvervoersassen waar ruimtelijk wenselijk ingezet op het scheiden van de verkeersstromen."*  
*→ De Vervoerregioraad gaat akkoord met deze formulering*

Flankerende maatregelen (= aanbevelingen niet specifiek naar het RMP maar als advies naar projecten/hogere overheden)

- Advies rondweg Anzegem werd algemener geformuleerd vanuit het MER  
*→ De Vervoerregioraad gaat akkoord om geen aanpassing te doen aan het RMP. Dit is een advies op projectniveau.*

De overige verwerking van de aanbevelingen zijn niet besproken op de VVRR. De vervoerregioraad gaat akkoord met het voorstel van verwerking in de presentatie (was op voorhand bezorgd aan de raad).

#### Goedkeuring aanpassing van openstaande elementen RMP (verkort na werkgroep 30/03)

- Afstemming met de Vlaamse Ardennen van de selectie van het wegnennet en vrachtroutennetwerk.
  - Selectie N8 brug over Schelde vanaf Kerkhove van regionale weg naar interlokale weg.  
*→ De vervoerregioraad gaat akkoord mits de VVR Vlaamse Ardennen opneemt in hun RMP dat er geen unilateraal vrachtverbod (tonnagebepanking/tolheffing) mag komen op de N8. Er moet een vrij vrachtverkeer zijn in het interfluvium! Dit betekent bijvoorbeeld dat de relatie Avelgem – Oudenaarde moet mogelijk blijven via de N8. Verplaatsingen over langere afstand verlopen wel via E17 / N60.*  
*→ Voorstel van verwoording ook in RMP van Kortrijk zo aanpassen zodat deze voorwaarde expliciet wordt vermeld*
  - Schrappen van de interlokale aanrijroute ten noorden van de Schelde wordt goedgekeurd. Dit is inderdaad een lokale aanrijroute die een lokaal bedrijf ontsluit.  
*→ vervoerregio gaat akkoord met aanpassing*
  - De afstemming met Waregem in het kader van het schrappen van de N437 als interlokale weg (en aanrijroute) wordt bilateraal gedaan.
  - De vervoerregio benadrukt nogmaals het belang van de actie ADV-WN3-1: Er moet afstemming gebeuren over de gewesten en landsgrenzen heen inzake het vrachtnetwerk (met als grote pijnpunt de vrachtwerende maatregelen over de Schelde in Wallonië)  
*→ Er wordt een kleine aanpassing gevraagd aan de formulering van de actie ADV-WN3-1: het federaal niveau zal geen vrachtroutekaart opmaken, de vervoerregio's duiden de regionale vrachtroutes aan, het Vlaamse Gewest heeft de taak om dan af te stemmen tussen de gewesten en buurlanden. Er moet dus afstemming gebeuren over de gewesten heen, niet 'federaal'*
- Ontvangen reactie gemeente Anzegem: "Toevoegen aan actie WN1-6: Het onderzoek moet gebeuren in overleg met de Vervoerregio Vlaamse Ardennen, zodat een geïntegreerde visie ontstaat m.b.t. de wegencategorisering".  
*>> De vervoerregio gaat akkoord met de verwerking van deze opmerking door het opnemen van de vervoerregio Vlaamse Ardennen als partner in actie WN1-6. En het verduidelijken van*

*de noodzaak tot afstemming over de grenzen heen op vlak van vrachtroutenetwerk in de visienota.*

- Voorstel aanpassing van formulering van de acties inzake P&R (opsplitsing verder onderzoek en realisatie + heraanleg N8)
  - *De vervoerregio gaat akkoord met het voorstel van aanpassing*
- Vraag van de werkgroep om de acties over de schoolfietsroutes te laten vallen
  - *De vervoerregioraad gaat akkoord met het voorstel. Het wordt wel nog altijd als een waardevolle actie gezien in het kader van communicatie: de meest ideale route om (bijvoorbeeld van buurgemeenten) naar de school te geraken. Voorstel om het bij te voegen in de actie 'doelgroepengerichte informatie-en sensibilisatiecampagnes'. Scholen mogen in deze actie zeker ook als trekker vermeld worden. Wordt verder bekeken.*

De vervoerregio stelt de vraag wat het statuut is van het RMP na goedkeuring: bindend of richtinggevend?

## 2. Basisbereikbaarheid

### Stand van zaken deelfietsen

MOW geeft de stand van zaken weer.

- In januari 2023 werd door de minister beslist dat de vervoerregio's de autonomie krijgen om zelf te beslissen hoe ze de deelsystemen wenst te organiseren. Het instrument hiervoor is een samenwerkingsovereenkomst. MOW voorziet meer details over de inhoud van die SO in mei. Vervolgens wordt een besluit hierover van de vervoerregio verwacht in juni 2023. Het Vlaams gewest sluit vervolgens een samenwerkingsovereenkomst met de gekozen partner(s) (gemeente/intercommunale/...) af in juli 2023.
- Aanpak: De regio beslist wie instaat voor de plaatsing, het beheer en exploitatie van het deelsysteem. Het Vlaams gewest stelt de middelen ter beschikking aan de partner aangeduid door de vervoerregio. De budgetten worden voorafgaand aan ieder jaar uitbetaald en kunnen enkel worden ingezet voor VoM deelsystemen. Na afloop van het jaar wordt gerapporteerd hoe de budgetten werden ingezet.
- Voorstel van MOW : gezamenlijke aanbesteding voor de hele regio. Op die manier is er een flexibel systeem mogelijk tussen alle deelfietsen onderdeel van VOM in alle 13 gemeenten.
- Aandachtspunten:
  - Interactie met de hoppincentrale wordt opgenomen in SO: er moet (op termijn) een centrale link voorzien worden naar de hoppincentrale om zoveel mogelijk uniformiteit in het systeem te krijgen
  - De SO gaat over de deelfietsen die voorzien zijn met budget VOM. Deze deelfietsen zijn er gekomen als gevolg van de principes van basisbereikbaarheid. Plekken die niet bediend worden door KN/AN toch bereikbaar maken vanaf een station of een halte KN/AN i.f.v. de last mile van een totaalverplaatsing.
  - Voorziene budget is zoals goedgekeurd in KT OV-plan. Indexering nog uit te klaren.
  - Het derdebetalersysteem Blue Bike valt weg en wordt ingekanteld in het VoM
  - Doelgroepenvervoer (DAV, MAV): blijft nog zeker tot eind 2024 gelijk

Toelichting Leiedal over een eventuele aansluiting op het bestaande raamcontract dat Leiedal aangegaan is:

- Op 23/09/2022 werd de beslissing genomen om een raamcontract aan te gaan met Sentinel/Mobit. Dit raamcontract werd aanzien als een aanvullend systeem op VoM en gaat uit van het back-to-many principe.
- Het systeem gaat uit van back-to-many in tegenstelling tot het back-to-one-plus systeem dat werd gekozen door de vervoerregioraad. Echter in praktijk zijn deze systemen gelijkaardig. De 'plus' betekende al een soort van back-to-many systeem ter hoogte van belangrijke haltes. Aangezien er in het raamcontract ook maar werd ingetekend voor een 15-tal belangrijke haltes, komen deze systemen in principe vrij goed overeen
- Er is toen geen aanbieder gevonden voor e-bikes. Het gevoel is dat de markt hier nog niet klaar voor was
- Integratie met het MaaS systeem van de mobiliteitscentrale werd nu niet ingeschreven binnen het raamcontract.
- Budget: Leiedal ziet het mogelijk om al voorziene 'gewone' fietsen op te nemen wanneer het budget wordt uitgebreid. Voor de duurdere elektrische fietsen wordt het moeilijker. Het budget overschrijdt dan in alle waarschijnlijkheid de maximale prijs binnen het raamcontract waardoor een Europese aanbesteding noodzakelijk wordt. (Daarnaast ook de opmerking dat elektrische fietsen een ander businessmodel vragen: bijna per definitie back-to-one)

Er zijn twee scenario's te bedenken (binnen aanbod Leiedal) :

- Scenario 1: het bestaande raamcontract inzetten voor een back-to many deelsysteem van VoM fietsen. Wanneer geen elektrische fietsen worden opgenomen is dit mogelijk.

Heeft een aantal voordelen:

- + Sentinel/Mobit als aanbieder in de gehele regio (behalve eventueel Kortrijk centrum als deze op een ander systeem inschrijven)
- + het systeem kan snel opstarten (tegen de zomer mogelijks al operabel)
- + het geeft een aantal jaar de tijd om praktische zaken uit te klaren (en om de markt van de elektrische fietsen warm te maken), tegen 2025-26 zou dan een nieuw raamcontract kunnen worden opgesteld

Een belangrijke bemerking is dat voor dit raamcontract de gemeenten de actor zijn (met als opmerking dat het budget VoM van Vlaanderen komt. De gemeente staat eerder in voor de facturering en andere praktische zaken, met ondersteuning van Leiedal)

- Scenario 2: er wordt een nieuw raamcontract opgesteld (via een Europese aanbesteding). Dit kan (ten vroegste) tegen begin volgend jaar. In dit geval is Leiedal ook een mogelijke actor en kan deze de praktische uitwerking en financiering op zich nemen.

Bespreking in vervoerregioraad:

- Vraag om te bekijken om minstens met de gehele regio samen een contract uit te schrijven (eventueel dan via Leiedal) zodat er uniformiteit is in de regio. Aandachtspunt is marktwerking die anders speelt in stedelijk gebied dan op regionaal niveau.
- Kortrijk is ook bezig met de voorbereiding om deelfietsen aan te vragen. De werkgroep vraagt zich af of het geen mogelijkheid is om met de regio mee in te schrijven op dit raamcontract. Kortrijk neemt deze vraag mee. Momenteel geen eensgezindheid om dit contract uit te breiden. Praktische factor is het feit dat dit dan een Europese aanbesteding moet worden.
- Welk soort fietsen willen we? In Leuven goede ervaringen met het aanbieden van cargo fietsen, elektrische fietsen veel minder (in Brussel dan weer wel).



- Is een nieuw raamcontract niet logischer?: op die manier is er een samenwerkingsovereenkomst met een centrale partner (Leiedal/Kortrijk/?) waardoor het geheel veel efficiënter en centraler verloopt. Eventueel werken met een tweede perceel waarbinnen gemeenten extra fietsen/buitenmaatse fietsen/elektrische fietsen kunnen voorzien los van het VoM.

→ De vervoerregio beslist om een werkgroep op te richten (onder leiding van Leiedal) om de opties uit te klaren en een gegronde keuze te maken.

### Stand van zaken uitrol fase 1 en fase 2

De Lijn geeft stand van zaken uitrol fase 1 en 2 basisbereikbaarheid

- Fasering van de basisbereikbaarheid (goedgekeurd op VVRR februari 2023)
- Fase 1 gaat van start op 1 juli 2023.
  - De maatregelen zijn bezorgd en doorgesproken met de verschillende gemeenten
  - Momenteel operationalisering en formulering van het communicatieplan (wordt opgesteld voor gans Vlaanderen, maar specifieke regionale eigenheden worden verwerkt): er gebeurt een afstemming met de gemeentelijke kanalen, daarnaast wordt ook communicatie voorzien aan de haltes op de lijnen waar veranderingen aan de reisweg worden doorgevoerd
- Fase 2 is eveneens in voorbereiding (opstart 1/1/2024). De maatregelen zijn in detail bezorgd aan de betreffende gemeenten, operationalisering is bezig (want roosters moeten doorgesproken worden met de vakbonden). Communicatie gebeurt in Q4 eind dit jaar om op 1 januari effectief te rijden

### Bespreking in vervoerregioraad

- De vervoerregio dringt erop aan om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen over het communicatieplan. Vandaag heerst voornamelijk onduidelijkheid wat nefast is voor het draagvlak en politiek. Dit geldt ook voor volgende fases, liefst zo snel mogelijk duidelijkheid. De Lijn begrijpt dit, maar wil dit anderzijds ook grondig doen om geen halve communicatie te doen. Daarnaast wil ze dit ook stap per stap doen en leren uit voorgaande fouten.
- ***In de tijdslijn is opgenomen dat De Lijn pas op de volgende VVRR (26/5) in detail communiceert over het communicatieplan. Kan dit vroeger ?***  
 → De vervoerregioraad vraagt om zo snel mogelijk het communicatieplan toe te lichten. De Lijn organiseert eind april / eerste helft mei een digitale toelichting, zowel voor ambtenaren als voor leden VVRR (politiek), om het communicatieplan toe te lichten.

### Stand van zaken vervoer op maat

De Lijn geeft de stand van zaken weer:

- De operationele uitwerking van VoM is opgestart: het bestek is de deur uit, de verschillende offertes worden bestudeerd in mei en er is gunning voorzien op 12 juli. De operationalisering van VoM gebeurt in Q4 dit jaar om in januari effectief te rijden
- Ook hier zal de kostprijs waarschijnlijk duurder uitvallen dan 2019. Maar wordt pas duidelijk na inschrijvingen. Er is wel al een interne oefening gemaakt, er kunnen al een eerste keer optimalisaties worden doorgesproken op de vervoerregioraad in mei.

*→ Eind juni wordt een nieuwe vervoerregioraad ingepland waarin alle details hieromtrent zullen duidelijk zijn en keuzes kunnen worden gemaakt in het dossier.*

### 3. Varia

Het IBO wenst een nieuw strategisch project op te starten 'Bouwshift in actie'. Waarin in het kader van de bouwshift een integrale benadering wordt voorgesteld tussen mobiliteit en ruimte.

*→ De vraag aan de vervoerregio om dit mee te ondersteunen en zo het dossier kracht bij te zetten. Dit wordt unaniem goedgekeurd.*