



Ruth Vandenberghe
voorzitter van de vervoerregioraad

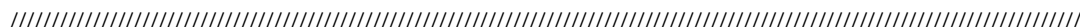
Sofie De Meulenaere
co-voorzitter van de vervoerregioraad

Grote Markt 54
8500 Kortrijk

Departement MOW - Beleid
Koning Albert I-laan 1-2, bus 81
8200 Brugge

vervoerregio.kortrijk@vlaanderen.be

VERSLAG



Datum: 26/05/2023

Locatie: Grote zaal Leiedal, President Kennedypark 10, 8500 Kortrijk, België

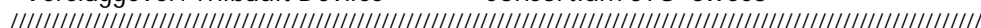
Aanwezig:

Hannelore Deblaere	DMOW – ambtelijke co-voorzitter ai
Tijs Naert	Harelbeke – Schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Lut Deseyn	Avelgem – Burgemeester
Christoph Vandererven	Anzegem – schepen mobiliteit
Regine Rooryck	Deerlijk – Schepen mobiliteit
Annelies Vandenbussche	Kuurne - schepen mobiliteit
Patrick Roose	Menen – Schepen mobiliteit, ondervoorzitter
Maria Polfliet	Waregem - Schepen
Lobke Maes	Wevelgem – Schepen mobiliteit
Silvie Creyf	DMOG - gebiedswerker
Aurelie Van Obbergen	Leiedal – mobiliteitsdeskundige
Philip Konings	Provincie West-Vlaanderen
Davy Willaert	DMOW – mobiliteitsbegeleider, voorzitter teamMOW
Alexander Vanparijs	De Lijn – vervoerregiodeskundige, Kortrijk
Evelyn Wymeersch	DMOW/Mobipunt vzw – project-/beleidsmedewerker
Els Verdurmen	Consortium STG - Sweco
Thibault Devlies	Consortium STG - Sweco

Verontschuldigd:

Sofie De Meulenaere	DMOW – ambtelijke co-voorzitter
Ruth Vandenberghe	Kortrijk – burgemeester
Tom Durnez	Wervik – Schepen mobiliteit

Verslaggever: Thibault Devlies Consortium STG -Sweco



De agenda van de vervoerregioraad ziet er als volgt uit:

1. Regionaal mobiliteitsplan
 - Proces komende maanden
 - Participatie
 - Update onderzoeksrapport
 - Vaststelling RMP
2. Toelichting Hoppinpunten
3. Korte termijn OV-plan
 - Wijzigingen in functie van operationalisering ViM
 - Tariefintegratie
 - Deelfietsen VoM
4. Varia

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

- Ruth Vandenberghe, voorzitter van de VVRR is verontschuldigd voor het overleg. Tijs Naert vervangt haar als voorzitter.
- Sofie De Meulenaere, co-voorzitter van de VVRR is verontschuldigd voor het overleg. Hannelore Deblaere vervangt haar als co-voorzitter.
- Volmachten:
 - Ruth Vandenberghe, burgemeester van Kortrijk, geeft volmacht aan Lut Deseyn, burgemeester van Avelgem.

1. Regionaal mobiliteitsplan (RMP)

Proces komende maanden

De volgende stappen en timing in functie van openbaar onderzoek worden voorgesteld. Pakket dat wordt voorlopig vastgesteld door de vervoerregioraad (RMP + bijlagen waaronder MER) is hetzelfde als dat ook aan de minister wordt voorgelegd ter goedkeuring. We hopen dit op 5 juni aan de minister te bezorgen. Na goedkeuring kan het openbaar onderzoek starten. Er is een voorbereidingstijd van zo'n 14 dagen (de voorbereiding van de terinzagelegging en affichage met de gemeenten en ook de publicatie in het Belgisch Staatsblad in orde brengen) en 60 dagen effectief onderzoek van het RMP en het MER. Parallel start en loopt ook de adviesperiode voor de adviesinstanties van 90 dagen.

Bespreking:

- Hoe gaan we om met onzekerheid timing goedkeuring minister? *De ervaring met andere vervoerregio's leert dat dit ongeveer een maand duurt. Daarnaast is door ervaring met de andere regio's meer ervaring in welke documenten noodzakelijk zijn om voor te bereiden.*
- Wanneer wensen we openbaar onderzoek te laten starten?
 - Grootste deel van openbaar onderzoek valt best buiten verlofperiode. Vanuit Kortrijk wordt aangegeven om openbaar onderzoek niet in de zomer te laten starten. Dit is ook in de werkgroep aangegeven vanuit het oogpunt van de communicatie van de burger toe.

- Anderzijds wordt er best zo snel mogelijk gestart. Als er op 15 augustus wordt gestart is het mogelijks nog haalbaar te landen met het RMP op een vervoerregioraad voor nieuwjaar. Zo is er minder kans dat het finaliseren van het proces in het vaarwater van de verkiezingen komt.
 - ➔ *Beslissing door de vervoerregioraad om het openbaar onderzoek te starten vanaf 15 augustus (richtdatum). Dit valt buiten de periode waarbinnen de meesten verlof nemen (ook binnen de besturen) en laat toe om eind dit jaar te landen met het RMP. Dit laat eveneens toe om de combinatie te maken tussen het finaliseren van het RMP en de uitrol van het OV-plan van De Lijn in januari.*
- In de loop van de 90-dagen-periode moet het dossier ook op gemeenteraad gebracht worden. De gemeenteraad is immers een adviesinstantie. Dit kan in de loop van september (of desnoods oktober) gebeuren. Een mail zal worden verstuurd naar alle adviesinstanties, waaronder de gemeenten. **MOW bekijkt verplichting van deze stap¹.**
- Verschillende gemeenten geven aan het RMP op de mobiliteitscommissie te brengen i.f.v. het formuleren van het advies. Dit kan, maar is niet verplicht. Beste timing is tussen nu en eind augustus, dan kan dit meegenomen worden naar dossier voor gemeenteraad in september. Best wel de versie die vandaag wordt vastgesteld gebruiken. Hierin zijn alle opmerkingen verwerkt en dit is ook de versie die voorgelegd zal worden voor advies.

Participatie

Er wordt aangegeven wat nog is voorzien in functie van participatie:

- Voor de gemeenteraadsleden is een Webinar (met opname) voorzien.
 - De vervoerregio geeft aan dat dit voor de gemeenteraad moet vallen. Best laatste week van augustus/begin september. MOW zoekt een geschikte datum.
- Een mobiliteitsatelier voor iedereen die heeft meegewerkt aan de opmaak van het RMP (georganiseerde mobiliteitsactoren, werkgroep en vervoerregioraad). De datum is nog te bepalen
- Communicatiemateriaal voor burger: infotekst, samenvatting en nog op te maken filmpje. Dit filmpje wordt voorzien ten voordele van het openbaar onderzoek
 - De vervoerregio geeft aan dat ze zeker inspraak wenst te hebben over de inhoud ervan.

Aangezien de timing krap is zal dit waarschijnlijk niet het volledige filmpje zijn. MOW bekijkt wat mogelijk is (vb. vergelijkbaar filmpje van andere regio)

Update onderzoeksrapport

¹ In het BVR van 20/11/2020 in artikel 7, § 5 staat volgende : § 5. *Binnen negentig dagen na de dag waarop de gemeenteraden van de gemeenten, vermeld in artikel 5, § 2, 2°, en de actoren en de adviesinstanties, vermeld in artikel 5, § 2, 3°, en § 3, de documenten, vermeld in paragraaf 3, hebben ontvangen, brengen zij een schriftelijk advies uit over de documenten, vermeld in paragraaf 3. Als die termijn wordt overschreden, kan aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan*

Dit betekent dat de voorlegging aan de gemeenteraad verplicht is.

De onderzoeksnota was een onderdeel van de synthesesnota. Deze nota geeft een overzicht van het onderzoek en de keuzes in de netwerken. Om dit overzicht volledig te houden is deze nota up-to-date gebracht. De synthesesnota is geen onderdeel van het pakket dat in openbaar onderzoek gaat. Door de onderzoeksnota op deze manier te updaten is ook dit document geen onderdeel van het pakket dat in openbaar onderzoek gaat. Het is wel beschikbaar op de website van de vervoerregio.

Zijn er significante aanpassingen zijn aan de onderzoeksnota ten opzichte van voorgaande versie? Dit is niet het geval. De nota is aangevuld met de keuzes die zijn gemaakt in het proces tussen de goedkeuring van de synthesesnota en de vaststelling van dit RMP. Het omvat oa. de afstemming van de wegencategorisering met de vervoerregio Vlaamse Ardennen. De aanpassingen zijn besproken in het gelopen proces.

De update van de onderzoeksnota wordt door de vervoerregioraad goedgekeurd

Vaststelling RMP

De opmerkingen en college-adviezen zijn verwerkt in het RMP en het sMER. Het opmerkingen document geeft een overzicht van hoe met elke opmerking is omgegaan. In de presentatie worden de belangrijkste aanpassingen aan het RMP overlopen. Er zijn geen significante aanpassingen.

Bespreking:

- Een bezorgdheid werd geformuleerd door de gemeente Avelgem dat er een sterke focus is op de Leie-as. Avelgem heeft een belangrijke centrumfunctie voor de omgeving en dit komt niet tot uiting in het OV-aanbod.
We begrijpen deze bezorgdheid. Zeker in het korte termijn OV-plan is dit een aandachtspunt gezien de beperkte budgetten. In het RMP, waar de visie op lange termijn voor OV is opgenomen, is uitgegaan van een gebiedsgerichte benadering waarbij ook een visie is opgemaakt voor het interfluvium. Hierbij is in Avelgem een regionale Hoppinpunt met een aantal belangrijke hoogwaardige buslijnen-en fietsnetwerk met ook sterke verbindingen naar de omliggende regio's.
- Waregem vraagt of de vraag is opgenomen om te stimuleren dat stations toegankelijk worden gemaakt.
Dit is opgenomen in het RMP. Is een specifieke actie in het RMP. Is verduidelijkt in de opmerkingen-nota.

De goedkeuring van het RMP gebeurt op basis van een beslisdocument. Dit geeft de mogelijkheid om bezorgdheden van deze vervoerregioraad toe te voegen. De vervoerregio vraagt om volgende bezorgdheden op te nemen in het beslisdocument:

- De vervoerregioraad vraagt aan de minister om voldoende (financiële) middelen te voorzien om onze ambitieuze visie de komende jaren te realiseren. Alleen bij de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen kan de omslag naar een meer duurzame modal shift worden waargemaakt.
- De vervoerregioraad vraagt dat de minister de nodige werkingsbudgetten voorziet voor het verzekeren van de werking van de vervoerregio

De vervoerregio stelt het RMP, versie bezorgd op 25/05/2023, vast.

2. Toelichting Hoppinpunten

Een toelichting wordt gegeven door Evelyn Wymeersch. Ze ondersteunt de Hoppinpuntenmanager. De informatie is terug te vinden in de slides 23 – 39.

Het belang van het prioritair realiseren van de Hoppinpunten die zijn aangeduid binnen het netwerk van het KT-OV-plan wordt onderstreept. Dit is belangrijk in functie van het goed functioneren van het openbaar vervoer bij uitrol van het KT-OV-plan. Zeker voor locaties waar deelfietsen vanuit VoM worden voorzien. Er kan worden vastgesteld dat de realisatie van deze Hoppinpunten eerder traag verloopt. Met deze ronde van de vervoerregio's wil het Hoppinpuntenmanagement hier een impuls aan geven.

Binnen de vervoerregio zijn 35 punten geselecteerd. Deze Hoppinpunten worden bijgehouden in een databank. Dankzij de oproep op de werkgroep is bij het team van de Hoppinpunten ondertussen voor 2/3 van de punten een specifieke realisatiedatum gekend. Wanneer de gemeenten locaties selecteren voor lokale en buurthoppinpunten zullen deze ook worden opgenomen in de databank.

Bespreking:

- De vervoerregio geeft aan dat de verantwoordelijkheid voor de realisatie van de Hoppinpunten bij verschillende wegbeheerders ligt (voornamelijk AWV en de gemeenten). Er wordt aangegeven dat voor de Hoppinpunten waar AWV wegbeheerder is de realisatiedatum is gekend.
- Er wordt aangegeven dat het soms moeilijk te verantwoorden is de aanpassingen te doen als het openbaar vervoer nog niet volgt. *Dit is begrijpelijk. Met de gefaseerde uitrol is voorzien dat fase 2 van start gaat in januari 2023. Dan is voor de VVR Kortrijk het KT-OV-plan volledig uitgerold en is het belangrijk dat de voorbereidingen voor het plaatsen van de deelfietsen klaar zijn.*
- De zuilen van de hoppinpunten kunnen voorlopig enkel aangevraagd worden via een raamcontract. Ook hier is de boodschap om er op tijd mee te starten. Er wordt aangegeven dat er overleg met Leiedal is gepland waar er gesprekken zullen worden opgestart om een gemeenschappelijke aankoopcentrale op te starten.
- Wie aan zet is als trekker is niet altijd duidelijk. De wegbeheerder is aan zet, maar in vele situaties zijn meerdere wegbeheerders samen betrokken.

De vervoerregioraad ondersteunt de oproep om vooral henzelf, de gemeenten, hierbij een extra aansporing te geven voor het uitwerken van de Hoppinpunten

Vanuit het hoppinpuntenmanagement wordt benadrukt dat er een mogelijkheid is om één op één met hen een gesprek aan te vragen. Er wordt aangeraden om dit zeker te doen. Op die manier is er wederzijdse duidelijkheid en kan er advies gegeven worden op specifieke situaties en onduidelijkheden.

Meer info: <https://vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch>

Hoppinpuntenmanager: joris.cornu@mow.vlaanderen.be

Bram Roelant & Evelyn Wymeersch (externe ondersteuning): bram.roelant@mobipunt.be / info@mobipunt.be

3. Korte termijn OV-plan

Wijzigingen ifv operationalisering VoM

De Lijn geeft een presentatie over de stand van zaken van de operationalisering van het VoM. De informatie is terug te vinden in de slides 42 – 69.

Het budget VoM werd eind 2020 goedgekeurd samen met het kern- en aanvullend net. Sindsdien zijn er wel enkele evoluties gebeurd. Als gevolg zijn er aangepaste keuzes te maken mbt de invulling VoM en deelsystemen om het VoM uiteindelijk (gefaseerd) uit te rollen vanaf 6 januari 2024.

Het totale budget vervoer op maat waar de vervoerregio in 2024 over beschikt is 2.444.247 euro. Dit bestaat uit het budget DAV/MAV (336.872 euro) en het budget VoM Flex/Vast (1.874.695 euro) en Deelsystemen (232.680 euro).

Slide 52 geeft een overzicht van de tijdslijn. Tegen 30 juni 2023 moet er een beslissing worden genomen omtrent het gunnen van VoM Flex en Vast. Op 6 januari 2024 kan er vervolgens van start gegaan worden.

Bespreking timing en budgetten:

- Wat met de belbuskosten bij een gefaseerde uitrol? In de VVR Kortrijk is de samen met de uitrol van fase 2 van het KT OV-plan de uitrol van VOM vast-lijnen en flex-gebieden voorzien. Tot dan zijn belbussen voorzien.
- Wat met budgetten DAV/MAV? Hier was 50.000€ voorzien vanuit budget VoM. Dit is opgenomen in deze budgetten. Voorlopig zullen DAV/MAV nog niet worden geïntegreerd binnen de mobiliteitscentrale.

Op basis van de goedgekeurde plannen van de vervoerregio werd door de Lijn een kostprijsinschatting gemaakt. Dit gebeurde op basis van een marktbevraging. Momenteel is De Lijn bezig met het verwerken van offertes, op basis hiervan zal een meer correcte prijs kunnen worden geformuleerd. Deze zal op de volgende raad gecommuniceerd worden.

Op basis van deze assumptieprijs wordt het VoM Flex/Vast budget (1.874.695 euro) overschreden met 252.847 euro. Indien dit, op basis van de prijzen van de offertes, zo blijft, zullen besparende aanpassingen gedaan moeten worden om budgetneutraal te blijven.

De Lijn heeft al een eerste screening gedaan en doet in de presentatie een aantal voorstellen. Hiermee wil ze ook een aantal knelpunten (transparantie, overgang Flex-semi-flex, onduidelijkheden gebiedsgrenzen) opnemen. Er zijn m.a.w. ook voorstellen bij om het voorstel van 2020 te optimaliseren, los van het budget.

- Voorstel om 2 flexgebieden te selecteren (in plaats van 3).
 - Menen-Wervik (uitgebreid met Moorsele)
 - Samenvoegen van twee flexgebieden tot 1 groot flexgebied Anzegem-Avelgem-Zwevegem-Spiere-Helkijn
 - Een optimalisatie van de amplitude wordt voorgesteld op basis van huidig gebruik belbus.

- Voorstel tot aanpassingen in aantal voertuigen: flex Wervik-Moorsele (1 dal, 2 spits > evolutie van 1 voertuig) en flex Spiere-Anzegem (1 dal, 2 spits > evolutie van 2 voertuigen)
- Daarnaast nog enkele trajectwijzigingen voor het VOM-vast lijnen, deze zijn al doorgesproken met de gemeenten
 - Zwevegem-Spiere is niet mogelijk met 1 bus en zou worden ingekort tot Spiere-Heestert. Overstap op kernnetlijn is dan niet in Zwevegem, maar in Heestert.
 - Er is een voorgestelde trajectwijziging van Menen-Moorsele naar Menen-Wevelgem-Moorsele ifv optimalisatie van scholierenritten en aansluitingen.

Bespreking voorgestelde aanpassingen

- Zal door het samenbrengen van de flexgebied (Spiere-Avelgem-Zwevegem) er niet meer overstappen nodig zijn? Een overstap op het kernnet is voorzien in het VoM-concept. Dit was echter ook reeds zo bij 2 aparte flexgebieden in het KT-OV-plan.
- De vervoerregioraad kan zich vinden in het voorstel voor om Flex Wervik uit te breiden met Moorsele. De opmerking komt dat er hier veel scholieren van gebruik zullen maken, wat kan zorgen voor overlast tijdens de spits. Hier is aan tegemoet gekomen door het voorzien van een extra voertuig in de spits.
- Het voorzien van slechts 1 voertuig voor Flex Spiere-Anzegem, een gigantisch gebied, lijkt wat weinig. Dat zal zorgen voor een lagere kwaliteit van het aanbod. Zeker in deze blinde vlekken is dit niet gewenst. De ontsluiting van de landelijke gebieden en witte vlekken tussen de reguliere bediening is belangrijk en moet gewaarborgd blijven met een voldoende kwaliteit. Een beeld op aantal reizigers is nodig.

De Vervoerregioraad wil het signaal geven richting Vlaanderen dat het moeilijk is om nog verder in dit voorstel van VoM te snoeien. Het voorstel VoM is afgeklopt binnen de vervoerregioraad en is reeds een zeer beperkt aanbod. Een stijging van het budget van VoM is nodig om een kwalitatief aanbod te kunnen voorzien. Hoewel er ook een budget DAV/MAV voorzien wordt voor mensen die helemaal niet zonder kunnen, wordt er, zeker in landelijke gemeenten zo wel heel sterk ingeboet aan kwaliteit van het openbaar vervoer.

Deelsystemen

De nodige aanpassingen aan het budget VoM benadrukt nogmaals het belang van een goed werkend deel(fietsen)systeem om de bulk van de first- en last-mile verplaatsingen op te vangen. Om dit voor de gebruiker zo comfortabel mogelijk te maken wil de vervoerregioraad werk maken van een zo snel mogelijke uitrol van de deelfietsen.

MOW gaat kort in op de uitwerking van de deelfietsen vanuit het VoM. De uitrol van de deelsystemen zal gebeuren door middel van een samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse Overheid en één of meer contractpartner(s), aangeduid door de vervoerregioraad, dit kunnen de gemeenten zijn, maar ook bijvoorbeeld Leiedal. Deze krijgt jaarlijks een vast bedrag voor de plaatsing, beheer en exploitatie ervan, nl. het budget voorzien voor deelmobiliteit door de vervoerregioraad. Daarnaast is er ook een eenmalige vergoeding voor de opstart. Overeenkomst wordt aangegaan tot 31/12/2028. MOW geeft aan dat de samenwerkingsovereenkomst nog in uitwerking is.

Tegen eind juni 2023 moet een beslissing genomen worden over de contractpartner(s), vervolgens kunnen de contracten in orde gebracht worden

Leiedal is hiervoor al aan de slag gegaan en ziet twee opties

1. Gebruik maken van de bestaande raamovereenkomst met Mobit. Hierbij gaat elke gemeente een contract aan met zowel het raamcontract van Leiedal met Mobit als de Vlaamse Overheid. Dit is het quickstart-scenario aangezien deze er al is, met onderstaande bemerkingen:
 - Het gaat in het contract over een back-to-many systeem (maar in de praktijk ongeveer gelijk aan het back-to-one+ systeem dat in het plan van de vervoerregio werd beslist)
 - Geen mogelijkheid tot aanbieden van cargofietsen/elektrische fietsen
 - Contractduur minimaal 2 jaar
 - Mobittarieven zullen gelden hier (niet de verminderde tarieven die in het KT OV-plan werden goedgekeurd)
2. Aangaan van een nieuwe raamovereenkomst. Hier zou Leiedal voor de regio het contract kunnen aangaan. Dit zorgt er in praktijk wel voor dat de nieuwe fietsen pas ten vroegste volgend jaar beschikbaar zijn. Hierbij kunnen wel elektrische fietsen worden voorzien.

Aangezien de vervoerregio de deelfietsen zo snel mogelijk in het straatbeeld wil zien verschijnen en geen tussenperiode te hebben waar het bestaande aanbod zou wegvallen in sommige gemeenten wordt gekozen om te gaan voor het quickstart-scenario. De deelfietsen zijn een cruciaal onderdeel van basisbereikbaarheid.

Op de volgende vervoerregioraad wordt hiervoor een definitieve beslissing genomen, maar vandaag werd wel al *een voorwaardelijke beslissing genomen in afwachting van de bepalingen van de samenwerkingsovereenkomst met de Vlaamse Overheid. De vervoerregio gaat akkoord met de uitrol van de deelfietsen volgens het KT-OV-plan, maar zonder het voorzien van elektrische fietsen in de eerste fase en met een systeem van back-to-many.*

Het contract van de gemeenten met Mobit zal lopen voor 2 jaar. Dit biedt de mogelijkheid om een nieuwe raamovereenkomst uit te werken waarbij ook elektrische fietsen mogelijk kunnen zijn.

Aangezien er geen elektrische/cargofietsen zullen inbegrepen zijn, zal de kost van deze overeenkomst een stuk onder het voorziene budget blijven. Wat er wordt gedaan met het overgebleven budget wordt in een latere vervoerregioraad uitgeklaard.

Tariefintegratie

Wegens tijdsgebrek werd deze presentatie niet meer gegeven. Ze wordt wel samen met de andere documenten meegestuurd en op de agenda van de volgende vervoerregioraad geplaatst. Dan moet ook een beslissing genomen worden.

4. Varia

Volgende vervoerregioraad is voorzien op 26/06 om 13u30 te Leiedal