

3. Stand van zaken RMP

Na goedkeuring van het voorlopig regionaal mobiliteitsplan door de Vervoerregioraad is het RMP ook voorlopig vastgesteld door de minister.

Het openbaar onderzoek liep van 17/8 tot en met 16/10. Een regionaal infocafé ging door op 25/9 in Roeselare. Het was een inhoudelijk boeiende bijeenkomst. Een geanonimiseerd verslag hiervan is beschikbaar op sharepoint.

De adviestermijn voor besturen loopt nog tot en met 1 november. Dit advies is vrijblijvend maar wordt wel door de gemeenteraad bekrachtigd.

MOW inventariseert de bijna 800 inspraakreacties. Een ruim deel daarvan is als petitie ingediend. Het studieconsortium en de mer-coördinator zorgen voor de inhoudelijke verwerking.

Daarna volgt de inhoudelijke terugkoppeling met de vervoerregioraad over eventuele aanpassingen (voorlopig november) en definitieve goedkeuring door de vervoerregioraad (voorlopige planning december).

4. Masterplan fiets

Parallel aan de opmaak van het RMP heeft het studiebureau Arcadis in opdracht van de provincie West-Vlaanderen een actualisatie gedaan van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het resultaat daarvan is een nieuw netwerk dat ter goedkeuring aan de vervoerregioraad zal voorgelegd worden.

Adel Lannau (Arcadis) stelt het doorlopen proces en het resultaat ervan voor. De presentatie en de nieuwe netwerkkaart zijn beschikbaar via de sharepoint van de vervoerregio.

De nieuwe netwerkkaart is te bekrachtigen door de VVR, wijzigingen aan fietssnelwegen gelden slechts als advies aan de minister en worden finaal door de minister goedgekeurd.

De nieuwe netwerkkaart is voor de zomer als finaal ontwerp doorgestuurd aan alle gemeenten. Specifieke vragen zijn in principe individueel beantwoord.

De gemeente Moorslede merkt op dat er binnenkort nog overleg gepland is over de ligging van de verbinding van Dadizele met de Stroroute. Christophe Boval geeft aan dat huidig voorstel door de kern Dadizele loopt. Een eventuele lokale verfijning of bijsturing kan altijd, ook na de goedkeuring van het nieuwe netwerk.

De gedeputeerde geeft aan dat er ook voor Moorslede nog wel tijd is om eventueel via de wijzigingscommissie te passeren.

Bert Maertens geeft aan dat er een vraag is vanuit zijn gemeenteraad om de N36 als verbinding Lendeledede – Izegem en verder op te nemen gezien het aanwezige woon-werkverkeer. Een gewestweg kan ook zonder selectie als BFF aan veilige fietspaden geraken, maar de opname ervan in het netwerk is een belangrijk signaal voor de verbindingen naar Kuurne en Harelbeke.

Bart Dochy ondersteunt de vraag tot gebruik van bestaande infrastructuur die te optimaliseren is, in plaats van die fietsers over landelijke wegen te sturen.

De gedeputeerde reageert in dat verband dat het tracé van de fietssnelweg Roeselare – Kortrijk apart besproken is en afgeklopt met de lokale besturen. Dat tracé is in het masterplan verwerkt. Maar er is zeker geen probleem om de relatie Harelbeke – Izegem -Roeselare via de N36 te bekijken.

Stad Tielt geeft aan dat er intussen (parallel) ook veel tijd gestoken is in een lokaal verkeersleefbaarheidsplan. Daar zitten ook wel een aantal elementen in die aanhaken op het nieuwe BFF en omgekeerd. Zo is er de vraag naar een veilige fietsoversteek over de noorderring.

Adel geeft aan dat de kaart voor Tielt al enigszins aangepast is. Er is voor de fietssnelweg die Tielt passeert wel nog verder tracé-onderzoek voorzien.

Christophe Boval merkt op dat er een onderscheid is tussen een masterplan en de concrete inrichting. De kaart tekent nu de bovenlokale verbindingen in naar de kernen ten noorden van de stad Tielt.

De gedeputeerde schetst de filosofie van het project Masterplan: de functionele verbindingen voor fiets op bovenlokaal niveau uittekenen. De concrete inrichting van de segmenten is een verdere uitvoering van dit goed te keuren plan.

Rik Loyson ondersteunt dit verhaal.

Adel schetst tenslotte het saldo van de oefening:

	Huidig	Toegevoegd	Geschrapd	Ander
Bovenlokale route	420,3 km	43,2	8,4	2,8 FSW naar BFF
Fietssnelweg	93 km	2,8	3,6	23,4 in onderzoek (F37)

Naast de nieuwe netwerkkaart zijn er in de nota ook diverse inspirerende elementen opgenomen die kunnen bijdragen aan een sterk lokaal fietsbeleid.

Voorzitter Dirk Verwilt concludeert dat er vandaag nog geen definitieve beslissing kan genomen worden en vraagt de opmerkingen uit de vergadering te willen meenemen bij de verdere bespreking.

4. Basisbereikbaarheid – deelmobiliteit

De raad van bestuur van wvi heeft principiële gunstige gereageerd op de vraag van de VVR om in te staan voor de operationalisering van de deelwagens en deelfietsen die als onderdeel van het VOM in ons korte termijn vervoerplan. Margo Swerts stelt het plan van aanpak voor. Er wordt gewerkt met 3 percelen, waarvan alleen perceel 1 vanuit het VOM-budget gefinancierd wordt. De percelen 2 en 3 zijn open voor gemeenten die daar bijkomend op willen inschrijven.

Daarbij zijn een aantal concrete beslispunten voor deelfietsen:

- Back to one (vervoerplan) of back to many (voorstel wvi)
- Prijszetting: max 2,5€/12u standaard of 7,5€ voor elektrisch
- E-bikes of gewone fietsen, maar dat kan na uitschrijven van het bestek.

Bert Maertens vraagt of het niet inkantelen van bestaande BlueBikes betekent dat gemeenten daar zelf verder moeten in investeren? Dat is inderdaad zo, maar de voorziene VOM-deelfietsen kunnen wel bijkomend voorzien worden.

Dirk Verwilt heeft een voorkeur voor back to one. Een aantal landelijke gemeenten vallen hem bij. Er wordt ook gesuggereerd om dit als optie op te nemen. Margo geeft aan dat ze dat sowieso zal doen in functie van vragen van andere gemeenten.

Bert Maertens bepleit de keuze voor e-bikes, die bruikbaar zijn voor langere afstanden. Ook Margo geeft aan dat uit ervaringen op het terrein wel blijkt dat er inderdaad langere afstanden gereden worden.

De voorgestelde maximumtarieven liggen hoger dan wat de regio oorspronkelijk voorzien had. Margo geeft aan dat leveranciers gerust ver onder dat maximum kunnen blijven. De meeste aanbieders bieden ook abonnementen aan voor vaste gebruikers.

Deelwagens waren oorspronkelijk voorzien op 6 locaties. Het beschikbaar budget is evenwel sterk verhoogd, zodat er bijkomende mogelijkheden kunnen voorzien worden.

Bestaande deelwagens blijven behouden.

Bart Dochy verwijst naar ervaringen met deelwagenaanbieders die in verschillende gemeenten actief zijn en waar eigenlijk alleen de opstart geld kost of gekost heeft. Margo reageert dat dit inderdaad ingecalculeerd wordt.

5. Basisbereikbaarheid – OV

Vincent Huart deelt in snel tempo een aantal presentaties in verband met de uitrol van het nieuwe openbaar vervoernet.

Uitrol fase 2

Op 6 januari 2024 start fase 2 met de uitrol van de resterende delen van het kernnet / aanvullend net en de uitrol van het nieuwe flexvervoer in de volledige regio Midwest, met aantakking op diverse knooppunten buiten de regio.

Hier zijn geen vragen bij.

Communicatie fase 2

Een uitgebreid overzicht van de communicatie die voorzien wordt rond de uitrol van fase 2.

De gemeenten krijgen een digitale toolbox met communicatietools ter beschikking. De verspreiding daarvan gebeurt deze maand nog (loopt al).

Er zijn specifieke overzichtskaarten opgemaakt per deelregio en voor een aantal steden is een apart overzicht beschikbaar.

Gemeente Moorslede benadrukt dat duidelijke communicatie over het flexvervoer zeer belangrijk is.

Vincent geeft aan dat er een specifieke VOM-folder komt met de nodige informatie voor het reserveren van het flexvervoer. Er wordt ingezet op de nieuwe hoppin-app, maar reservatie blijft ook telefonisch mogelijk via het telefoonnummer 0800 12 2 12

Werking hoppincentrale

De Hoppincentrale wordt het aanspreekpunt voor de reiziger om een verplaatsing met de flexbus te boeken. De boeking zal voor onze regio kunnen vanaf 6 december (30 dagen voor de eerste rit). De centrale is bereikbaar via het telefoonnummer 0800 12 2 12 of via de Hoppinapp.

Het is belangrijk dat de reiziger steeds zijn volledige verplaatsing ingeeft (van adres naar adres) zodat de centrale de volledige verplaatsing in beeld kan krijgen.

Net zoals bij de belbus voert de Hoppinsoftware een analyse uit van de verplaatsing en checkt of de verplaatsing niet via een vaste lijn (bus of trein) kan, binnen bepaalde parameters. Die zogenaamde OV-toets geldt niet voor reizigers met een beperking. Zij moeten dit wel bij hun allereerste reservatie **telefonisch** melden aan de centrale.

De grotere flexvoertuigen (type 16+1) zullen in de meeste gevallen toegankelijk zijn.

Besteding restbudget VOM

Vanuit de budgetten van het VOM werd een bedrag van 2.646.738 euro ter beschikking gesteld van De Lijn voor de uitvoering van het flexvervoer (beslissing VVR 27/6/2023). Na verdere uitwerking van dit onderdeel door De Lijn blijkt dat de exploitatie goedkoper uitvalt. Er is een restbudget van 350.765 €. Voorstel is daar 307.000 € voor te benutten voor een bijkomend flexvoertuig (16+1).

Het restbudget van 43.765€ wordt bijkomend toegekend aan de deelsystemen.

De vergadering stemt hiermee in:

Beslispunt: de beslissing van de Vervoerregioraad van 27 juni 2023 betreffende de operationalisering van het vervoer op maat wordt als volgt aangepast:

“Artikel 1: de volgende middelen uit het beschikbare vervoer op maat budget in 2024 vast te stellen voor de voorgestelde operationalisering van de volgende onderdelen van het Vervoer op Maat:

- *VOM-middelen ter ondersteuning van het kernnet en aanvullend net door De Lijn: 1.214.560 euro [was 1.275.679 euro]*
- *VOM-middelen voor de implementatie van het flexvervoer door De Lijn: 2.650.640 euro [dit was 2.646.738 euro]*
- *VOM-middelen voor de implementatie van vaste VOM-bediening door De Lijn: 391. 414 euro [dit was 376.951 euro]*
- *VOM-middelen voor de uitbouw van deelwagens en deelfietsen: 667.765 euro [dit was 624.000 euro]*

Het saldo van het beschikbare budget blijft ter beschikking in afwachting van verdere beslissingen in de schoot van de Vervoerregioraad.”

6. Varia

Ontwerp geïntegreerd investeringsprogramma voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: vraag van Lieven Huys om hierover een advies te geven.

Het document zal in eerste instantie overgemaakt worden aan de leden van de vergadering.

Een ontwerp advies zal met de ambtelijke werkgroep voorbereid worden. Agendering op de vervoerregioraad kan in december voorzien worden.

Vanuit Hooglede stelt Julie Mispion de vraag vanuit de gemeenteraad of de VVR zicht kan krijgen op gemeentegrensoverschrijdende wegenwerken met impact op buurgemeenten, busnetwerk,... Ook De Lijn is vragende partij voor een tijdige informatie-uitwisseling.

*