



Het advies met betrekking tot het ontwerp Geïntegreerd Investeringsprogramma voor 2024 werd op 9 februari 2024 overgemaakt aan de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

## 2. Deelmobiliteit

De regio besliste in zitting van 27 juni 2023 om binnen het beschikbare budget vervoer op maat een (jaarlijkse) enveloppe van 624.000 euro vrij te maken voor de uitrol van deelfietsen en deelwagens. De aanbesteding en operationele voorbereiding gebeurt door de intercommunale wvi die vandaag terugkoppelt over de lopende procedure.

### a. Deelmobiliteit – wagens

Floren Bostoën (wvi) stelt de lopende procedure voor. De aanbesteding bestaat uit 2 delen: luik 1 is volledig VOM-gefinancierd, luik 2 is buurtgericht, volledig vrijblijvend en te financieren door gemeenten. In elk luik zijn telkens 3 percelen voorzien: volledig elektrisch aangedreven, volledig fossiel aangedreven en de combi van beide (50/50).

Alle inschrijvers zijn kwalitatief in orde. Niet alle inschrijvers bieden voor beide onderdelen.

Voor het luik VOM worden voor deze regio 2 deelwagens per gemeente voorgesteld. Dit kan binnen budget, ongeacht de gekozen motorisatie. Ook de mix 50/50 is mogelijk.

Enkel Cambio en Share4Mobility bieden op beide luiken (alle percelen).

Elke aanbieder heeft een helder tariefplan voorgesteld. VOM-deelwagens richten zich op occasionele gebruikers, dus steeds zonder vaste instapkosten, waarborgen of gelijkaardig. Voor veelgebruikers van VOM zijn eventuele abonnementsformules wel toegestaan.

Alle aanbieders benadrukken de voorkeur om minstens 2 deelwagens per punt te voorzien omwille van de bedrijfszekerheid.

Voor het luik VOM schuift de jury perceel 3 naar voor, dus een 50/50 mix van fossiel en elektrisch. Dit is een afwijking van het goedgekeurd OV-plan.

De jury stelt voor het tariefplan van de (nog te kiezen) laureaat te aanvaarden.

Met het oog op de uitrol is er specifiek overleg geweest met de coördinator van het Vlaamse laadpalenproject en met de NMBS. Er is ook intensief teruggekoppeld met de lokale mobiliteitsambtenaren. Een 8-tal gemeenten is rechtsstreeks betrokken bij de jurering.

Hooglede heeft ervaring met 1 deelwagen van Share4Mobility. Er is relatief weinig privaat gebruik, maar de wagen wordt goed gebruikt voor professionele verplaatsingen door het gemeentepersoneel. Staden heeft gelijkaardige ervaringen. Ook Ruisselede ziet inderdaad in eerste instantie professioneel gebruik.

In Roeselare kent het systeem wel een goed succes, maar dan vooral binnen de kleine ring en in Rumbeke, dus in de dichter bebouwde delen van de stad.

Floren stelt de vraag of het Hoppin-logo voorzien moet worden op buurtgerichte deelwagens? Daar zijn verschillende standpunten over, maar de teneur is eerder dat niet te doen. Een gemeentelijk logo op alle deelwagens (ook de VOM-deelwagens) lijkt wel interessant als vertrouwenwekkend gegeven. Aangezien de deelwagens in een back to one systeem werken, komt elke deelwagen steeds terug naar zijn "eigen" gemeente.

Hooglede vraagt of er lokaal een verschuiving mogelijk zal zijn naar 100% elektrisch? Floren: dat is op te nemen met de exploitant in functie van gebruik. Ook Ardoe informeert of er direct 2 elektrische wagens kunnen voorzien worden. Dat is op te nemen met de aanbieder maar lijkt geen groot probleem.

Ingelmunster: kan een bestaande eigen deelwagen in het systeem geïntegreerd worden? Dat is nu niet voorzien. Dergelijke wagen kan wel elders in de gemeente ingezet worden.

Floren duidt ook de buurtgerichte deelwagens. Het is aan de gemeenten om te beslissen of zij van dit systeem gebruik willen maken. Daarvoor hebben ze tijd tot 2028 (met een uitrol voor 4 jaar). Dat is dus geen dringende vraag.

Beslispunten:

- VOM-deelwagens: de vergadering steunt de keuze voor perceel 3 met een 50/50 mix tussen benzine en elektrische wagen.
- Uitzonderingen bespreken na gunning met deelwagenaanbieder: OK
- De vervoerregioraad aanvaardt de tariefstructuur van de deelwagenaanbieders.
- De vergadering beslist geen Hoppin-branding te voorzien op de buurtgerichte deelwagens.

### **b. Deelmobiliteit - fietsen**

Margo stelt de lopende procedure voor: er zijn 3 delen voorzien (VOM-deelfietsen, buurtgericht deelfietsen en deelbakfietsen). Perceel 1 is volledig VOM-gefinancierd, percelen 2 en 3 zijn buurtgericht en te financieren door gemeenten.

De inschrijvers zijn kwalitatief in orde. Slechts één inschrijver biedt voor alle onderdelen.

Vanuit het VOM worden voor deze regio op 20 locaties telkens 10 deelfietsen voorgesteld. Dit kan binnen budget mits keuze voor klassieke fietsen of beperkt aantal e-bikes.

Perceel 2 is voorzien voor gemeentelijke initiatieven.

Ruiselede maakt de bedenking dat 10 deelfietsen per deelfietsstation wel veel is. Tegelijk zijn er misschien wel wat extra punten te bedenken waar een deelfietsstation de actieradius van het openbaar vervoer kan versterken.

Ingelmunster mikt graag op iets meer elektrische fietsen.

Er leven in de vergadering wat ideeën rond de mix tussen klassieke en elektrische fietsen. Bv. of Roeselare 50/50 kan en de buitengemeenten 100% elektrisch. Of 75% elektrisch voor iedereen.

Er wordt uiteindelijk voorgesteld om in de BAFO uit te gaan van een 50/50-verdeling.

Beslispunten:

- De vergadering kiest voor een 50/50 verdeling tussen standaardfietsen en elektrische fietsen
- Ten aanzien van het verwachte overschot binnen het VOM-budget wil de vergadering voorzichtig blijven. Er wordt hieromtrent geen beslissing genomen.
- De vergadering stemt in met de voorgestelde tarieven in perceel 1.
- Aan de gemeenten zal de vraag gesteld worden of er interesse is in percelen 2 en 3. Dat is nu geen dringende vraag.
- Ook de eventuele Hoppin-branding op perceel 2 en 3 is dus vandaag nog niet aan de orde.

### **3. Masterplan fiets – goedkeuring netwerk**

Het masterplan wordt een 3<sup>de</sup> keer ter goedkeuring voorgelegd aan deze vergadering. Christophe Boval duidt de wijzigingen op basis van de opmerkingen van stad Tielt tijdens de vorige vergadering. Dirk Verwilt informeert voor de zekerheid of de gebruikte bewoordingen en kaartmateriaal afgestemd zijn met de stad Tielt. Christophe bevestigt dit.

Een tweede aanpassing is de opname van een onderzoeksvraag rond de fietsverbinding tussen de Gentstraat in Ingelmunster en Wielsbeke. Dergelijke verbinding vergt wel een nieuwe fietsbrug over het kanaal, maar door de verbinding op te nemen, aligneren we het masterplan op het charter voor het kanaal Roeselare – Leie.

Ingelmunster stelt de vraag of dit niet op gemeenteraden moet passeren? De voorzitter geeft aan dat de gemeentelijke vertegenwoordigers dit zelf mogen beslissen. De gemeentelijke vertegenwoordigers in de vervoerregioraad zijn gemandateerd door hun gemeenteraad en worden geacht hun gemeenteraad te vertegenwoordigen. De provincie merkt op dat de gemeenten intensief betrokken zijn in het voortraject en drukt de vrees uit dat een eventuele terugkoppeling tot verder uitstel van de goedkeuring zal leiden.

Tenslotte wordt beslist dit punt goed te keuren. De regio Midwest beschikt aldus over een nieuw bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. De wijzigingen aan het fietssnelwegennetwerk zijn onder voorbehoud van goedkeuring door de minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

#### **4. Varia**

Ardoorie informeert naar de stand van zaken omtrent de wegencategorisering, specifiek van de N37. Lieven geeft aan dat – na afronding van de openbare onderzoeken van de regionale mobiliteitsplannen – op dit ogenblik de laatste hand gelegd wordt aan een ontwerp Besluit van de Vlaamse Regering dat de categorisering van het wegennet zal vaststellen. De vervoersregio heeft inzake de N37 een helder advies opgesteld, en dat ook afgestemd met de buurregio Gent. Er zijn momenteel geen signalen dat de Vlaamse Regering dit advies naast zich neer zou leggen.

De bedoeling zou alleszins zijn dit Besluit nog in deze legislatuur goed te keuren.

\*

Voor verslag,

Lieven Van Eenoo.