



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 21 februari 2020, 14:00 - 16:00

Locatie: Stadshuis Gistel

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: n.v.t.

Verslaggever: Laura Dominguez (consortium Atelier\demitro2)

Onderwerp: Vervoerregioraad

////////////////////////////////////

AFKORTINGEN

MOW	Mobiliteit en Openbare Werken	VVR	Vervoerregio
OV	Openbaar Vervoer	VVRR	Vervoerregioraad
VOM	Vervoer Op Maat		

AGENDAPUNTEN

1. Goedkeuring verslag VVRR 20/12/2019
2. Openbaar vervoer: KN/AN – scenario 2
3. Openbaar vervoer: Vervoer op Maat – eerste ideeën en concepten
4. Mobiliteit: Oriëntatienota – afspraken rond afwerking
5. Volgende stappen en varia

VERSLAG

1. Goedkeuring verslag VVRR 20/12/2019

Het verslag werd **goedgekeurd**.

2. Openbaar vervoer: KN/AN – scenario 2

Atelier\demitro2 licht de antwoorden op de openstaande onderzoeksvragen a.d.h.v. ontvangen feedback van de gemeenten toe en stelt vervolgens het tweede scenario van het kernnet en aanvullend net voor. Een aantal opmerkingen worden geformuleerd:

- Bredene merkt op dat begrip kan opgebracht worden voor de argumenten voor het niet weerhouden van de recente vragen omtrent scenario 1. Daarentegen geeft Bredene wel aan dat het verdwijnen van de bestaande buslijn 46 in de Oostelijke helft van de stad een probleem vormt voor een grote groep van schoolgaande jongeren. Het aantal schoolgaande jongeren in de Maria Duynenwijk is de voorbije jaren gegroeid en in scenario 2 wordt de blinde vlek groter. Bredene vraagt hiermee rekening te houden en te bekijken of er een aanbod in functie van de scholieren uitgewerkt kan worden.
 - De Haan sluit zich aan bij de vraag van Bredene aangezien scholieren vanuit Vosseslag diezelfde lijn 46 nemen om naar school te gaan in Oostende. Om naar Brugge te gaan, moeten de scholieren uit Vosseslag een overstap maken door eerst de tram te nemen richting De Haan om daar de bus te nemen richting Brugge.
 - De Lijn geeft aan dat er een goede aansluiting is met de kusttram van Vosseslag naar Oostende. Wat betreft de verbinding naar Brugge kan inderdaad gekeken worden naar een alternatief. Er dient wel rekening gehouden te worden met het principe basisbereikbaarheid waarbij het parallel rijden met de kusttram zo veel mogelijk vermeden dient te worden.
 - De Lijn zal dit verder meenemen en bekijken wat de mogelijkheden zijn voor een aanbod tijdens de spits voor de scholieren in de Maria Duynenwijk en Vosseslag. Er zal een concreet voorstel opgemaakt worden waarbij ook de kosten geraamd zullen worden. Deze vragen worden nog steeds als lopende onderzoeksvragen beschouwd.
- Koksijde formuleert drie opmerkingen:
 - Wat betreft de bediening van de cluster sociaal huis, cinema, etc. is men afhankelijk van de vervoersregio Westhoek aangezien de oplossing naar die regio werd doorgeschoven. Gezien dit een belangrijke bediening is, merkt Koksijde op dat dit ze niet tussen de twee regio's willen vallen.
 - Voor lijn 69 wordt de bediening beperkt tussen spitsuren op weekdays. Zo verdwijnt vervoersaanbod voor personen woonachtig tussen de dorpskernen. Op deze locaties woont voornamelijk oudere bevolking waarvoor deelfietsen bijvoorbeeld geen optie zijn.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat Koksijde een uitgebreid vervoersaanbod kent met de kusttram en lijn 68. Er wordt wel erkent dat er een alternatief dient gevonden te worden voor de inwoners tussen de dorpskernen, die in scenario 2 geen bediening hebben.
 - Koksijde merkt op dat ze reeds elf investeren in een busje voor het vervoer van minder mobiele personen.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit eventueel uitgebreid kan worden om het dalmoment van lijn 69 op te vangen.
 - Aangezien de lijn 69 doorloopt tot in Oostende wordt de vraag gesteld of deze lijn eventueel opgesplitst kan worden.
 - De Lijn stelt dat dit financieel geen verschil maakt maar dat de tellingen aantoonde dat een hoog aantal doorgaande reizigers effectief de verplaatsing tot in Oostende maken, zeker tijdens de spits. Daarnaast tonen

de tellingen ook een redelijk aantal verplaatsingen tussen Koksijde en Veurne.

- De Lijn zal dit verder opnemen en alternatieven onderzoeken om te kijken hoe de noden voor de inwoners tussen de dorpskernen kunnen opgevangen worden.
- Koksijde brengt het idee om eventueel kleine elektrische treintjes te voorzien voor assen die de badkernen met de dorpskernen verbinden en die automatisch rijden parallel aan de wegen.
- Koksijde stelt de vraag of het mogelijk is om een kostenraming te krijgen voor de zaken die dienen opgenomen te worden door het lokaal bestuur zelf. Op deze manier kan intern bekeken worden of eigen financiering mogelijk is, eventueel in combinatie met het budget voor VoM.
- De Haan stelt een gelijkaardige vraag voor de verbinding van Vosseslag naar Brugge. Ook hier lijkt deelmobiliteit voor de oudere bevolking geen waardig alternatief.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat hiervoor eerder naar een oplossing binnen VoM dient gekeken te worden.
- Koekelare vraagt of de lijn van Torhout richting Oostende alternerend afgebogen kan worden richting Koekelare en Ichtegem. Zo kan een lijn per uur de ene lus volgen via Koekelare en de volgende lijn de andere lus via Ichtegem.
 - De Lijn merkt op dat lijn 50 en lijn 51 elk hetzelfde traject afleggen maar de ene lijn komt van Koekelare en de andere lijn van Torhout dus dit kan niet samengebracht worden. Daarnaast is de ontknoping in Westkerke de toegevoegde waarde van het systeem in scenario 2. De doelstelling is om in te zetten op reizigerswinst, waarbij 30min frequentie aanzienlijk aantrekkelijker is dan een 60min frequentie. Vandaar worden idealiter meer reizigers naar de sterke as in Westkerke getrokken.

3. Openbaar vervoer: Vervoer op Maat – eerste ideeën en concepten

Atelier\demitro2 brengt mogelijke voorstellen voor Vervoer op Maat voor de vervoersregio Oostende. Een aantal opmerkingen worden geformuleerd:

- Gistel merkt op dat het aanbod voor hun stad lager ligt in het tweede scenario (verbinding via Vaartstraat valt weg, Snaaskerke wordt niet meer bediend, etc.) De Gistelbus biedt voor hen onvoldoende zekerheid aangezien hierover pas na de goedkeuring van KN/AN beslist wordt. Daarnaast wordt in het tweede scenario meer verkeer doorheen het centrum van Gistel gestuurd, terwijl het stadsbestuur overweegt om daar een fietsstraat te creëren.
 - Atelier\demitro2 stelt dat er een voldoende groot vervoersaanbod gecreëerd kan worden met de Gistelbus waarbij de route verder bepaald kan worden en bepaalde weggevallen bedieningen opgevangen kunnen worden (bv. Vaartstraat).
 - De Lijn antwoordt dat het op de hoogte is van de drukte doorheen het centrum van Gistel en dat dit een gevolg is van het tweede scenario. Het idee van de fietsstraat is nieuw voor hen. De Lijn zal de verkeersdrukke door het centrum cijfermatig onderzoeken en verder bekijken.
- VVSG stelt dat ze momenteel een samenwerking met de taxisector aan het onderzoeken zijn om deelwagens efficiënt te doen werken. Concreet, op basis van het nieuwe taxidecreet waar de chauffeur losgekoppeld wordt van het voertuig, kunnen de taxichauffeurs ingezet worden om te rijden met de deelwagens. Dit komt zowel tegemoet aan de taximaatschappijen die op deze manier hun wachttijden kunnen opvangen, alsook voor bepaalde vervoersvragen die zo beantwoordt kunnen worden.
 - De invulling is tweeledig: enerzijds kan dit vervoer dienen voor (VoM) halte naar halte of mobipunt en wordt het OV-tarief gehanteerd, anderzijds is het mogelijk om de gebruiker thuis op te halen en dan is het taxitarief van toepassing. Het OV-tarief omvat een instapkost van 0,90€ en 0,70€ per kilometer en is geldig binnen een afgebakende zone en voor

verplaatsingen van (VoM) halte naar halte of mobipunt. Het taxitarief laat een persoonlijkere aanpak toe maar is duurder.

- Dit laat de lokale besturen toe om transport op maat uit te voeren met deelwagens zonder bijkomende middelen te investeren. Zo kunnen bijvoorbeeld voertuigen van de lokale besturen ten dienste worden gesteld van de taxichauffeur om personen met een mobiliteitsbeperking te vervoeren.
- Er vonden reeds gesprekken plaats met de taxisector en vier operatoren van deelwagens. Alle partijen toonden interesse in dit project en waren akkoord met het OV-tarief. De doestelling is om dit binnenkort uit te rollen.

4. Mobiliteit: Oriëntatienota – afspraken rond afwerking

Een finale herwerkte versie van de oriëntatienota zal tegen vrijdag 28 februari 2020 beschikbaar gemaakt worden, samen met een overzicht van de verwerkte feedback.

VOLGENDE STAPPEN

Er worden bilaterale gesprekken ingepland op 6 maart en 13 maart, ter vervanging van de eerder voorziene ambtelijke werkgroep en vervoerregioraad.

De volgende vervoerregioraad zal plaatsvinden op 24 april 2020 om 13u30. De volgende ambtelijke werkgroep gaat door op 24 maart 2020.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Bredene	Kristof Vermeire
De Haan	Marleen De Soete
De Haan	Vera Jonckheere
Gistel	Gauthier Defreyne
Ichtegem	Jan Bekaert
Koekelare	Patrick Lansens
Koekelare	Stijn Ramboer
Koksijde	Joeri Stekelorum
Departement MOW	Lieven Van Eenoo
De Lijn	Anneleen De Schrijver
De Lijn	Daan Cools
WVI	Line Putseys
VVSG	Guido Vaganée
Provincie West-Vlaanderen	Jurgen Vanlerberghe
Provincie West-Vlaanderen	Sofie Vanhooren
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Laura Dominguez
Atelier\demitro2 (Traject)	Kristof Devriendt