



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 27/01/2020, 9:30 – 12:00

Locatie: Raadzaal Oostcampus, Oostkamp

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: n.v.t.

Verslaggever: Amber Coone (consortium Aterlier\demitro2)

Onderwerp: Politieke vervoerregioraad

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

AFKORTINGEN

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

VERSLAG

Bespreking op basis van het eerste voorstel van De Lijn

Goedkeuring verslag en huishoudelijk reglement

Er wordt duiding gevraagd rond het uitstel dat is verkregen van minister Peeters. Departement MOW licht toe dat eind 2019 is gecommuniceerd dat de uitrol van het OV-net wordt uitgesteld. Het OV-plan zou tegen zomer 2020 goedgekeurd moeten zijn. De doelstelling is om dit voor te leggen aan de VVRR van april.

Verder zijn geen opmerkingen op het verslag van de vergadering van de vervoerregioraad van 16/12/2019.

Dit **verslag wordt goedgekeurd**.

Atelier\demitro2

Het huishoudelijk reglement van de VVRR is niet besproken op het burgermeesteroverleg. De goedkeuring hiervan wordt uitgesteld naar de volgende VVRR.

Oriëntatienota mobiliteit

Atelier\demitro2 licht de oriëntatienota mobiliteit toe, waarbij in het bijzonder wordt ingegaan op de SWOT-analyse. Atelier\demitro2 duidt dat er reeds gevraagd is om feedback op de status van de beleidsinitiatieven. Feedback is nog 14 dagen welkom. De oriëntatienota zou finaal zijn tegen de volgende VVRR.

Een aantal algemene opmerkingen worden geformuleerd:

- De mobiliteitsgegevens zouden meer geduid kunnen worden. Zo zou de autoafhankelijkheid eventueel gelinkt kunnen worden aan het treinaanbod.
- Oostkamp geeft aan dat Torhout nergens vermeld is, hoewel ze hier een belangrijke relatie mee hebben omwille van de scholen en het ziekenhuis.

Een aantal opmerking met betrekking tot de SWOT-analyse worden geformuleerd:

- Oostkamp stelt dat in de SWOT-analyse meer nuance en aandacht voor het landelijk gebied welkom is.
 - Stad Brugge geeft aan dat ook zij landelijke gebieden hebben, waar ze met gelijkaardige problematieken kampen.
- Er wordt opgemerkt dat het sluipverkeer niet enkel ontstaat door het zwaar verkeer, maar ook door gewone auto's.
- Oostkamp geeft aan dat in hun gemeente niet enkel het spoor, maar ook de autosnelwegen en het kanaal barrières vormen.
- Er wordt gesteld dat er te weinig rekening wordt gehouden met recreatief vervoer in de oriëntatienota. De focus lijkt nu vooral te liggen op functionele verplaatsingen.
- Blankenberge merkt op dat ook zijn geen avondnet hebben. Dit zou moeten verduidelijkt worden in de SWOT-analyse.
- Er wordt aangegeven dat niet elke dag ideaal is om te fietsen. Op minder aantrekkelijke dagen zou dit moeten gecompenseerd worden met een sterker openbaar vervoer aanbod. Dit zou opgenomen kunnen worden in de SWOT-analyse.
- Er wordt aangegeven dat grondverzet als landbouwverkeer geldt, en dat dit erg belastend kan zijn in de kernen. Bijgevolg zou kunnen onderzocht worden hoe dit gemitigeerd kan worden. Algemeen kampen verschillende gemeente met problematieken rond zwaar verkeer.
 - Atelier\demitro2 stelt dat dit bepaald wordt door de wegcode, en dat dit federale materie is.
 - In de uitwerking van het beleidsplan (fase 3) van het regionaal mobiliteitsplan kan wel gekeken worden naar de routing van dit type verkeer.
- Infrabel doet momenteel onderzoeken op de lijnen Brugge - Oostende en Brugge - Zeebrugge om overwegen te supprimeren.
 - Atelier\demitro2 stelt dat dit inderdaad een problematiek is over heel Vlaanderen. Het is interessant om hier verder over na te denken.

Er wordt opgemerkt dat de oriëntatienota reeds is toegelicht in de ambtelijke werkgroep. In navolging daarvan zijn reeds een aantal bemerkingen geformuleerd. Deze opmerkingen worden nog verder verwerkt. Verdere feedback is nog welkom tot 7/2.

Terugkoppeling vragen KN/AN v1

Bespreking aan de hand van de presentatie, beschikbaar op SharePoint.

Atelier\demitro2 licht de leidraad toe die gehanteerd worden bij het filteren van de onderzoeksvragen:

- Beernem stelt voor om eventueel sponsoring in te zetten om bediening later op de avond te voorzien.
 - De Lijn merkt op dat in het voorstel KN/AN v1 reeds gekeken is om de amplitude van de ritten beter af te stemmen op de lesuren van opleidingscentra etc.
- Oostkamp stelt dat het voor een burger niet steeds logisch is dat er wel verbinding is met een andere gemeente, maar niet met de andere deelgemeentes. Oostkamp begrijpt dat dit zou opgevangen worden met Vervoer Op Maat, maar dit is nog niet erg concreet.
 - Atelier\demitro2 begrijpt deze opmerking, maar stelt dat hier wordt gekeken naar zo efficiënt mogelijk inzetten van de budgetten. Daarnaast wordt het vervoer op maat intussen verder vorm gegeven, waarover in de volgende raad zou teruggekoppeld worden.
 - Departement MOW verduidelijkt verder dat het de bedoeling is om het concept VOM en het KN/AN tegelijk goed te keuren.
 - Daarnaast wijst Departement MOW er op dat dit principe een belangrijk onderdeel is van de filosofie achter het decreet basisbereikbaarheid.
 - Atelier\demitro2 nuanceert verder dat een aantal verbindingen inderdaad zouden verdwijnen, maar dat er ook verbindingen bij zouden komen.
- Er wordt gevraagd om de toelichting aan de gemeenteraden niet door de gemandateerden te laten doen, maar door een vertegenwoordiger van de overheid of van het studiebureau.
 - Departement MOW geeft aan dat dit op dit moment niet voorzien is in het participatietraject, zoals het werd goedgekeurd door de vervoerregioraad.
 - Departement MOW stelt dat het volgens de letter van het decreet niet vereist is dat het KN/AN door de gemeenteraden wordt goedgekeurd.
- Zedelgem formuleert de bezorgdheid dat de gemeentes zouden moeten bijdragen aan het Vervoer Op Maat.
 - Atelier\demitro2 stelt dat er een budget is van 1,8 miljoen euro, wat in vergelijking met andere vervoerregio's relatief veel is.
 - Daarnaast geeft atelier\demitro2 aan dat ze een concept voor Vervoer Op Maat zullen uitwerken dat past binnen dit budget.
- Er wordt gevraagd hoe het budget voor vervoer op maat tussen de gemeentes verdeeld zou worden, aangezien de noden niet in elke gemeente even groot zullen zijn.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat tijdens de bilaterale gesprekken een vergelijking kan gemaakt worden tussen het aanbod anno 2019 en het voorgestelde aanbod. Zo kan geëvalueerd worden welke noden er zouden zijn, en welke mogelijke oplossingen daar tegenover staan.
- Er wordt aangegeven dat het KN/AN op basis van huidige voorstel door een aantal gemeentes niet goedgekeurd zou worden.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat een nieuw voorstel KN/AN in ontwikkeling is, alsook het concept Vervoer op Maat.

De onderzoeksvragen, geformuleerd op basis van het KN/AN v1 worden toegelicht. Een aantal opmerkingen worden gemaakt:

- Vraag lijn Breskens (lijn 42)
 - De Lijn geeft alvast mee dat deze lijn in gemengde exploitatie is met connexxion.
 - Verder merkt De Lijn op dat lijn 41 oorspronkelijk anders getekend was dan op de weergegeven kaart.
- Vragen Zuienkerke
 - Zuienkerke merkt op dat lijn 40 op 1 km van het AZ Sint-Jan rijdt, en vraagt om de reisweg te hertekenen zodat hier ook een stop gemaakt wordt.
 - De Lijn stelt dat is gekozen om te werken met een overstap, aangezien er vanuit de hele regio vragen zijn rond de bediening van het AZ Sint-Jan. Momenteel is bijgevolg gekozen voor een sterke verbinding naar het ziekenhuis vanuit het station, zodat iedereen goede verbinding heeft. Er zou dus een overstap gemaakt moeten worden.
 - Zuienkerke begrijpt dit, maar stelt dat een uitzondering misschien aan de orde is, gezien de beperkte afstand.
 - Zuienkerke geeft aan dat de relatie Zuienkerke – Blankenberge nu te veel afgezwakt zou worden.
 - De Lijn stelt dat in het voorstel KN/AN v1 inderdaad een aantal ritten wegvallen in vergelijking met het huidige aanbod. De impact hiervan moet verder onderzocht worden.
- Bediening Oostkamp – Valkaart: Oostkamp geeft aan dat de bediening van de Valkaart voor hen belangrijk is, ook in het kader van de verbinding met het station en de nieuwe site O Forty.
 - Daarnaast wordt aangegeven dat de vraag in de Valkaart piekt op woensdag en zaterdag, aangezien het gaat om een sportcentrum.
 - De Lijn merkt op dat de nieuw inrichting tegemoet zou kunnen komen aan hun noden.
 - Oostkamp geeft nog aan dat een halte zou verdwijnen, waardoor de bediening van het station een groter aandachtspunt wordt.
- Er wordt gevraagd of de verbinding Ruddervoorde – Torhout blijft bestaan.
 - De Lijn beaamt dit.
- Blankenberge – centrumbus: Blankenberge geeft aan dat ze niet akkoord gaan met de voorgestelde wijzigingen voor de centrumbus. Daarbij geven ze aan dat het inzetten op OV een prioriteit is in hun mobiliteitsplan. In het kader van het vervoer op maat zou dus gekeken moeten worden naar de functie van deze centrumbus. Dit zou ook kunnen bekeken worden in relatie met Zuienkerke.
 - Atelier\demitro2 neemt dit mee.
- Oostkamp vraagt verdere verduidelijking rond de avond- en nachtbediening, aangezien dit om een niet onbelangrijk aantal reizigers gaat.
 - De Lijn stelt dat bediening tot 22:30 niet ter discussie staat. Voor de bediening later op de avond kan overwogen worden om meer te verschuiven naar VOM, om op een budget-efficiëntere manier te werken.
 - Er wordt gevraagd of er een verschil in kostprijs zit, afhankelijk van het type bus waarmee gereden wordt.
 - De Lijn stelt dat de kilometers en het type bus slechts een beperkt deel van de kostprijs uitmaken. Het is vooral de kost van de chauffeur die doorweegt.
 - De Lijn verduidelijkt nogmaals dat de amplitude van de avondbediening beter aangepast zal worden aan de uren van de opleidingscentra.
- Beernem geeft aan dat de ontsluiting met het openbaar vervoer in zijn geheel moet bekeken worden. Zo werd het station van Beernem door de NMBS reeds aangehaald als voorbeeld van een

station waar iets aan gedaan moest worden, al wordt weinig actie ondernomen op dit vlak. Beernem wijst op het belang van de busbediening bij het succes van het station. Verder stelt Beernem dat een frequentere bediening ook zou leiden tot een hoger gebruik. Voor zowel de trein- als busverbinding zou dit beter kunnen.

- De Lijn geeft aan dat bij het opstellen van het KN/AN gekeken wordt naar de volledige verplaatsingsstromen, niet enkel naar de tellingen op huidige lijnen.
- De Lijn onderstreept dat moet gewerkt worden binnen een budgetneutraal kader.
- De Lijn stelt verder dat de treinverbinding eventueel opgewaardeerd zou kunnen worden. Het is aan de NMBS om dit verder toe te lichten.
- De Lijn wilt de vragen van Beernem verder onderzoeken, maar geeft aan dat ook de budgettaire consequenties verder onderzocht moeten worden.
- Route naar het Zwin: Damme merkt op dat het interessant kan zijn om ook Damme op te nemen in de route naar het Zwin.
 - Atelier\demitro2 stelt dat de geleverde cijfers nog verder onderzocht moeten worden.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt verder dat de bediening met vaste lijnen misschien moeilijk zal zijn, maar dat waarschijnlijk gewerkt zou worden met een verbinding aan de hand van mobipunten.
- De Lijn stelt dat er in een volgende AWG ook zal teruggekoppeld worden rond het stadsnet in Brugge.
 - Er wordt verduidelijkt dat het stadsnet van Brugge niet valt onder het concept VOM.

Varia

Er wordt verduidelijking gevraagd rond het startmoment.

- Atelier\demitro2 en Departement MOW verduidelijken dat op dit startmoment de projectgids zal worden toegelicht.
- Voor de leden van de AWG lijkt het vooral nuttig om aanwezig te zijn in de namiddag, wanneer ook de stakeholders aanwezig zijn.

Er wordt nogmaals gevraagd of er een toelichting kan gegeven worden in de gemeenteraden.

- Departement MOW stelt dat dit niet voorzien is. Daarenboven verduidelijken ze dat enkel het spoor 1 moet goedgekeurd worden in de gemeenteraad. Het is echter naar het verhogen van het draagvlak voor spoor 2 toe wel interessant om dit ter kennisgeving voor te leggen op de gemeenteraad.
- Er kan wel een algemene presentatie voorzien worden, die de mandatarissen kunnen gebruiken in de gemeenteraad.
- Departement MOW stelt dat het budgetneutraal kader zal gerespecteerd worden, tenzij de vervoerregioraad zelf beslist om vanuit de gemeenten extra budget toe te voegen. De gemeentes hoeven dus niet bezorgd te zijn dat ze zelf zouden moeten bijdragen aan het budget voor het Vervoer op Maat.

VOLGENDE STAPPEN

De volgende ambtelijke werkgroep zal plaatsvinden op 17 februari.

De volgende vervoerregioraad gaat door op 30 maart.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Alain De Vlieghe	Zuienkerke
Geert Depree	Jabbeke
Dirk De Fauw	Brugge
Els Roelof	Oostkamp
Jos Sypré	Beernem
Philippe Vlietinck	Knokke-Heist
Frederik Noë	Damme
Sandy Buyschaert	Blankenberge
Jurgen Dehaemers	Zedelgem
Sofie Pauwels	De Vlaamse Waterweg
Maikel Kegels	De Lijn
Anneleen De Schrijver	De Lijn
Sven Hoverbeke	De Lijn
Frederik Potvliege	Dep. MOW
Jan De Wel	Dep. MOW
Hannelore Deblaere	Dep. MOW
Patrick De Klerck	Dep. Omgeving
Mathieu Cockhuyt	VVSG
Jeroen Soete	Provincie West-Vlaanderen
Joris Adriaensen	Atelier\demitro2 (Mint)
Kristof Devriendt	Atelier\demitro2 (Traject)
Mathias Crab	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)