



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 28 september 2020, 10:30 – 12:00

Locatie: Raadzaal Oostkamp

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: n.v.t.

Verslaggever: Laura Dominguez (consortium Aterlier\demitro2)

Onderwerp: Politieke vervoerregioraad

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

AFKORTINGEN

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

AGENDAPUNTEN

- 1. Algemeen**
 - Goedkeuring verslag VVRR 25/05
- 2. Openbaar vervoer**
 - Terugkoppeling feedback gemeenten
 - Stand van zaken doorrekeningen De lijn
 - Toelichting en bespreking bijkomende budgettering VoM en verdeling
- 3. Mobiliteit**
 - Validatie doelstellingen
 - Aanpak thematische sessies
 - Toelichting bevragingen (participatief traject)
 - Toelichting bevraging mobiliteitsvisie 2040
- 4. Volgende stappen en variapunten**
 - Overzicht overlegmomenten
 - Voorstel om MBZ op te nemen als variabel lid van de VVRR

VERSLAG

1. Algemeen

Het verslag van de vervoerregioraad op 25 mei 2020 wordt **goedgekeurd**.

2. Openbaar vervoer

Terugkoppeling feedback gemeenten

Er worden geen bijkomende opmerkingen geformuleerd.

Stand van zaken doorrekeningen De Lijn

De Lijn stelt de stand van zaken van de interne doorrekeningen voor. Hierbij wordt volgende vraag gesteld:

- Zedelgem polst wat concreet bedoeld wordt met doorrekeningen.
 - Departement MOW verduidelijkt dat er bij De Lijn twee doorrekeningen plaatsvinden. Enerzijds wordt gekeken naar de reizigerswinst van het voorlopig vastgesteld netwerk in het verkeersmodel, dit bedraagt 4,2%. Anderzijds gebeurt een financiële doorrekening om de budgetneutraliteit van het nieuwe netwerk te controleren en garanderen. Budgetneutraliteit omvat de voorwaarde dat het nieuwe netwerk geen hogere kostprijs mag kennen dan het huidige netwerk. Beide doorrekeningen kennen een positief resultaat. De gedetailleerde resultaten komen tijdens de volgende vervoerregioraad aan bod.

Toelichting en bespreking bijkomende budgettering VoM en verdeling

Atelier\demitro2 licht de bijkomende budgettering voor Vervoer op Maat toe en formuleert enkele voorstellen voor de allocatie hiervan op basis van openstaande vragen vanuit de gemeenten (collegebesluiten, gemeenteraadbesluiten, etc.). De volgende opmerkingen worden geformuleerd:

- Wat betreft de mogelijkheid tot financiering van derde partijen wordt gevraagd of een privaat ziekenhuis wel mogelijk is gezien de ontwikkelingen van de AZ Zeno bus.
 - Departement MOW neemt dit verder op en zal dit navragen in Brussel.
- Brugge polst of de allocatie van het voorgaande budget VoM, zonder het bijkomend budget, reeds vastligt.
 - Departement MOW verduidelijkt dat het netwerk en de concepten van VoM voorlopig werden goedgekeurd tijdens de vervoerregioraad in mei.
- Oostkamp drukt de bezorgdheid uit dat in het huidige VoM-voorstel onvoldoende ingezet wordt op het flexvervoer. Tijdens de halteoefening met De Lijn in een bilateraal overleg werd duidelijk welke haltes zullen wegvallen in het nieuwe netwerk. Hierbij valt voornamelijk het buitengebied uit de boot. Daarentegen lijkt het dat voorstellen zoals het subsidiëren van deelfietsen minder een verschil kunnen maken.
 - Zuienkerke vult aan dat bepaalde bewoners zich vandaag enkel kunnen verplaatsen met de belbus waardoor het flexvervoer deze vraag idealiter zou moeten opvangen.
 - Departement MOW geeft aan dat de haltes van De Lijn enkel het KN/AN omvatten. In een volgende stap zullen de haltes voor VoM bepaald worden waarbij meerdere belbushaltes hiervoor kunnen blijven behouden worden.
 - Zedelgem sluit aan bij de bezorgdheid van Oostkamp en stelt dat meerdere deelgemeenten een gelijkaardig probleem zullen kennen. Er wordt voorgesteld om eventueel met een taxisysteem of taxicheques te werken in plaats van het flexvervoer te voorzien. Dit taxisysteem kan vervolgens gedeeltelijk meegefinancierd worden door de vervoerregio op basis van het

voorzien budget van het flexvervoer. Op deze manier kunnen deze middelen ingezet worden volgens de specifieke behoeften van de gemeenten.

- Departement MOW herneemt het principe van basisbereikbaarheid waarbij wordt gekeken naar efficiëntiewinsten ten opzichte van het huidige belbussysteem. Departement MOW verduidelijkt dat het budget VoM geen budget van De Lijn is. Vanuit Vlaanderen wordt een exploitatiebudget voorzien waarmee vervoerder(s) betaald kunnen worden nadat de mobiliteitscentrale een vervoerder(s) aangeduid heeft a.d.h.v. een bestek. Bijgevolg lukt het niet om een subsidiesysteem zoals taxicheques in te passen. Het volledige systeem met de verschillende concepten zal in de toekomst geëvalueerd worden waarbij ook het gebruik bekeken zal worden. Zo is tussentijdse bijsturing mogelijk.
- Zedelgem vult aan dat dit de ideale fase lijkt om te onderzoeken of een taxisysteem niet beter is dan het flexvervoer. Indien gewacht wordt tot de tussentijdse evaluatie zal snel geschakeld moeten worden terwijl er onvoldoende studie of kennis over bestaat.
- Er wordt gevraagd wanneer het bestek voor mogelijke vervoerder(s) in de markt gezet zal worden.
 - Departement MOW stelt dat momenteel de onderhandelingen lopen om een mobiliteitscentrale te kiezen. Na deze beslissing zullen er meer details kunnen vrijgegeven worden voor de verdere stappen. De doelstelling is dat het netwerk kan rijden vanaf 1 januari 2022.
- De provincie West-Vlaanderen merkt op dat het taxisysteem wel mogelijk zou zijn mocht gewerkt worden met bijvoorbeeld 30.000 ritten die in de markt gezet worden en waarbij een forfaitaire tegemoetkoming is vanuit de gemeenten.
 - Departement MOW geeft aan dat de VoM-concepten van de 15 vervoerregio's gelijktijdig in de markt zullen gezet worden. Dit wordt op zich dus al een grote uitdaging voor de markt. Echter, dit voorstel zal verder meegenomen worden.
- De vraag wordt gesteld of er nog andere voorstellen vanuit de gemeenten mogen gedaan worden wat betreft de besteding van de bijkomende middelen.
 - Aterlier\demitro2 licht toe dat er nu enkele voorstellen gedaan worden op basis van de feedback uit de collegebesluiten, gemeenteraden, etc. De doelstelling is om dit met de vervoerregioraad verder te bediscussiëren. Hierbij zijn nieuwe voorstellen en/of feedback op de voorgestelde voorstellen vanuit de gemeenten zeker welkom.
 - Er wordt afgesproken dat de gemeenten hun input voor de allocatie van de bijkomende budgettering VoM (opmerkingen op huidige voorstellen, mogelijke nieuwe voorstellen, etc.) bezorgen tegen **ten laatste 15 oktober 2020**. De presentaties van de vorige en huidige vervoerregioraden en het OV-plan zijn terug te vinden op de Sharepoint en zullen nogmaals via mail bezorgd worden.
 - Na de definitieve vaststelling van het openbaar vervoerplan op de VVRR van 26/10 kunnen details, zoals de dienstregeling en de haltes van de concepten VoM nog scherp gesteld worden.
- Brugge merkt op dat de AZ Zeno bus voor een gedeelte hetzelfde tracé aflegt als de tram.
 - Aterlier\demitro2 merkt op dat dit een bestaand concept is dat mee geïntegreerd wordt (met cofinanciering) in het Vervoer op Maat, waardoor voor de reiziger meer duidelijkheid wordt gecreëerd en er meer mogelijkheden zijn met deze bus zoals de bediening van Ramskapelle en tussenliggende gebieden.
 - Knokke-Heist bevestigt dat de een van de onderliggende doelstellingen van de AZ Zeno bus het bedienen van Ramskapelle omvat.
 - Departement MOW vult aan dat de overname van deze verbinding ook een meerwaarde kent vanuit het vervoerregioperspectief.
- Blankenberge polst of het mogelijk is om als gemeente bijkomende deelwagens via een raamcontract aan te vragen. Daarenboven merkt de gemeente op dat het aangewezen kan zijn om bestaande contracten bv. voor deelwagens reeds mee te nemen.
 - Departement MOW neemt dit verder mee als vraag richting Brussel.

3. Mobiliteit

Validatie doelstellingen

Er worden geen bijkomende opmerkingen geformuleerd.

Aanpak thematische sessies

Atelier\demitro2 stelt de methodologie voor om van de doelstellingen tot een mobiliteitsvisie te komen. De ultieme doelstelling is om voor alle acht thema's een themascenario op te stellen en deze finaal te consolideren en verfijnen tot het voorkeursscenario inzake mobiliteit van de vervoersregio. Op basis van alle input die reeds werd opgesteld en verzameld (oriëntatienota, eerdere ambtelijke werkgroepen, bevragingen, etc.) werden de gewenste oplossingsrichtingen verder geanalyseerd om tot een drafttekst themascenario voor het elk thema te komen. Deze draftteksten liggen voor tijdens de ambtelijke werkgroepen ter bespreking om dit verder scherp te stellen. Voor die bespreking wordt gebruik gemaakt van allerlei discussiemateriaal (kaarten, studies, instrumenten, etc.). De doelstelling is dat de ambtenaren na de ambtelijke werkgroepen informeel terugkoppelen met het politiek niveau zodat er reeds een politiek draagvlak bestaat. De opmerkingen die uit deze terugkoppeling voortvloeien, kunnen op deze manier reeds meegenomen worden. De aangepaste en ambtelijk gevalideerde teksten zullen vervolgens worden voorgelegd ter bespreking op de vervoerregioraden. De politiek gevalideerde themateksten worden in de finale stap geconsolideerd tot het voorkeursscenario van de vervoerregio Brugge.

Volgende opmerkingen komen aan bod:

- Beernem drukt de bezorgdheid uit dat in de vorige ambtelijke werkgroep enkele oefeningen plaatsvonden in het kader van de relatie ruimte-mobiliteit waarbij bv. Oedelem niet opgenomen was.
 - De provincie vult aan dat in het decreet basisbereikbaarheid is opgenomen dat het regionaal mobiliteitsplan aanpassingen aan bestaande plannen teweeg kan brengen (bv. kernselectie). De provincie doet een oproep om hier voorzichtig mee om te gaan.
 - Departement MOW verduidelijkt dat de eerste thematische sessie in het kader stond van het thema ruimte. De discussievragen gingen bijgevolg over de link tussen ruimte en mobiliteit. Zowel het materiaal als de discussievragen die gebruikt worden tijdens de ambtelijke werkgroepen dienen als inspiratie om de discussie te voeren.
 - Departement Omgeving sluit zich aan bij Departement MOW en bevestigt dat de concrete discussies nog moeten beginnen. Momenteel worden enkel stellingen voorgelegd die verder besproken kunnen worden.
- De provincie stelt voor dat er sneller teruggekoppeld wordt naar de lokale besturen op beleidsniveau. Zo raakt het politiek draagvlak van bepaalde standpunten sneller en beter gekend. Op deze manier wordt ook het risico van op het einde opnieuw te moeten beginnen, gemitigeerd. Dit werd reeds gevraagd aan de ambtenaren, maar wordt idealiter wat duidelijker afgedwongen.
 - Departement MOW bevestigt dat dit reeds wordt gevraagd aan de ambtenaren. Echter, momenteel bevinden we ons in de brainstormfase waarbij formele collegebesluiten hieromtrent sommige ambtenaren mogelijks kunnen bevriezen.
 - De provincie vult aan dat bij beleidsuitvoering op bijvoorbeeld Vlaams niveau de voorbereiding en beslissing apart gebeuren. Echter, bij de lokale besturen loopt dit vaak door elkaar.
 - Beernem benadrukt het belang van een terugkoppeling tussen het politiek niveau en de ambtenaren.

Departement MOW en het studiebureau geven aan dat de bezorgdheid inzake de terugkoppeling wordt gedeeld. Het is van cruciaal belang dat het politiek niveau mee op de hoogte is van de besprekingen en standpunten omtrent het regionaal mobiliteitsplan en dat hiervoor politiek draagvlak is.

Toelichting bevragingen (participatief traject)

Er worden geen bijkomende opmerkingen geformuleerd.

Toelichting bevraging mobiliteitsvisie 2040

Er worden geen bijkomende opmerkingen geformuleerd.

VOLGENDE STAPPEN & VARIAPUNTEN

De volgende vervoerregioraad zal doorgaan op **maandag 26 oktober van 12 uur tot 14 uur** in de **raadzaal van Oostkamp**. De volgende ambtelijke werkgroep vindt plaats op 12 oktober 2020.

Er wordt benadrukt dat de aanwezigheid van NMBS bij de vervoerregioraden van groot belang zijn. Dit wordt momenteel als een gemiste schakel ervaren bij de gemeenten.

Variapunt: aanduiden MBZ als variabel lid van de vervoerregioraad

Departement MOW licht de eerdere afspraak toe rond deelname van MBZ aan de vervoerregioraad waarbij Dhr. de Fauw als voorzitter van de Raad van Bestuur en dhr. Coens als CEO van MBZ de organisatie zouden vertegenwoordigen. Wegens een functiewissel van dhr. Coens is MBZ niet meer op een gelijkaardige manier aanwezig op het niveau van de vervoerregioraad zoals initieel de visie was. Daarenboven was de vertegenwoordiging van MBZ in de ambtelijke werkgroep tot aan de zomer van 2020 nog niet bepaald. Bijgevolg ging Departement MOW in gesprek met MBZ om na te gaan hoe zij zelf een deelname aan zowel de vervoerregioraad als de ambtelijke werkgroep zien. Ambtelijk zal MBZ vertegenwoordigd worden door Paul Schroé met bijstand van Ghanima Van de Venne. Wat betreft de vervoerregioraad is eerst een aanpassing aan het Huishoudelijk Reglement nodig waarbij MBZ aangeduid wordt als variabel lid van de vervoerregioraad. Dit ligt voor ter beslissing op deze raad.

- Dit wordt **goedgekeurd** door de leden van de raad, bij deze kan de wijziging in het huishoudelijk reglement worden doorgevoerd.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Beernem	Jos Sypré
Blankenberge	Sandy Buysschaert
Brugge	Dirk De Fauw
Damme	Frederik Noë
Jabbeke	Geert Depree
Knokke-Heist	Philippe Vlietinck
Oostkamp	Els Roelof
Zedelgem	Jurgen Dehaemers
Zuienkerke	Alain De Vlieghe
De Lijn	Sven Hoverbeke
Dep. MOW	Frederik Potvlieghe
Dep. MOW	Jan De Wel
Dep. MOW	Hannelore Deblaere
AWV	Eveline Weyers
Dep. Omgeving	Patrick De Klerck
VVSG	Mathieu Cockhuys
Atelier\demitro2 (Traject)	Sander Vonck
Atelier\demitro2 (Traject)	Kristof Devriendt
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Laura Dominguez