



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 26 oktober 2020, 12:00 – 14:00

Locatie: Digitale vergadering

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: n.v.t.

Verslaggever: Laura Dominguez (consortium Atelier\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 28/09
- 2. Openbaar vervoer**
 - Toelichting resultaten doorrekeningen De Lijn
 - Bespreking feedback bijkomende budgettering VoM
- 3. Volgende stappen en variapunten**
 - Overzicht overlegmomenten
 - Toelichting participatietraject RMP

VERSLAG

1. Algemeen

Het verslag van de vervoerregioraad op 28 september 2020 wordt **goedgekeurd**.

2. Openbaar vervoer

Toelichting resultaten doorrekeningen De Lijn

De Lijn licht de resultaten van de doorrekeningen inzake financiële impact en reizigerswinst toe.

Volgende opmerkingen worden geformuleerd:

- Er wordt gepolst of de coronacrisis een impact heeft bij het berekenen van de cijfers voor 2020, bijvoorbeeld op het aantal reizigers of de kostprijs.
 - De Lijn verduidelijkt dat de coronacrisis een impact heeft gehad op het aantal reizigers. Bij de doorrekening zijn de reizigers/ontvangsten niet in rekening gebracht. De toegepaste kostprijsparameters zijn gebaseerd op o.a. de uurlonen van de chauffeurs, de prijs van een liter diesel of benzine, de elektriciteitsprijs, etc. Deze parameters kunnen jaarlijks evolueren door wijzingen in de markt, niet door de coronacrisis.

Bespreking doelstellingen en ambitieniveaus RMP

Atelier\demitro2 stelt het kader voor VoM, de reeds goedgekeurde principes van het flexvervoer en de geformuleerde opmerkingen op de voorstellen omtrent de bijkomende budgettering VoM voor. Hierbij worden volgende vragen of opmerkingen gesteld:

Het kader rond VoM

- De vraag wordt gesteld of de 100.000€ van APZI behouden blijft in de budgettering.
 - Departement MOW verduidelijkt dat dit bedrag een subsidie betreft die de Vlaamse overheid aan APZI toekent om het werknemersvervoer te operationaliseren. Dit bedrag is toegevoegd aan het budget van VOM. Echter, in september is vanuit Vlaanderen beslist om het werknemersvervoer in de drie havens (Gent, Antwerpen, Zeebrugge) nog niet in te kantelen in de mobiliteitscentrale aangezien er nog een aantal openstaande vragen zijn over hoe de mobiliteitscentrale dat aanbod zou kunnen realiseren. Dit impliceert dat de subsidies voorlopig rechtstreeks blijven toegekend worden aan APZI tot er meer duidelijkheid is.
 - Er wordt gepolst of dit bedrag vervolgens (bij inkanteling) integraal naar de Havenbus zal gaan.
 - Dit wordt bevestigd en is reeds voorzien in het voorlopig vastgesteld voorstel. Echter, de vraag van Brugge voor de uitbreiding naar de Pathoekeweg is hier nog niet in opgenomen.
 - Brugge merkt op dat de budgetten voor de haven van Zeebrugge lager liggen dan die voor de haven van Gent en Antwerpen.
 - Departement MOW stelt dat de grootorde van de ontvangen subsidies voor werknemersvervoer van/naar de haven van Zeebrugge anders is dan voor de haven van Gent en Antwerpen. Momenteel zorgt APZI ervoor dat de Havenbus rijdt.
 - MBZ geeft aan dat de bijdrage van zowel de werknemers als werkgevers in de Havenbus aanzienlijk zijn. Er wordt gepolst of een hogere Vlaamse ondersteuning mogelijk zou zijn.
 - Departement MOW verduidelijkt dat aanpassingen aan het systeem pas mogelijk zijn eens de Havenbus ingekanteld is in de mobiliteitscentrale. We nemen dit verder op eens de modaliteiten van de inkanteling bekend zijn.

Flexvervoer

- Beernem merkt op dat op de kaart waarop voorgesteld wordt om de bestaande belbushaltes met hoog potentieel te behouden als mobipunten, een belangrijke belbushalte voor Beernem er niet op staat. De gemeente stelt de vraag om de halte van 't Veldzicht, langs de Kasteelhoek, en de sporthal Drogenbrood te weerhouden als mobipunten.
 - Atelier\demitro2 stelt dat dit later in de presentatie aan bod komen. Dit zal ook deel uitmaken van de bilaterale overlegmomenten in november.
 - Beernem bevestigt hun akkoord om de mobipunten en haltes te bespreken tijdens het bilateraal overleg.

- Damme polst waarom meer vraag voorzien wordt tijdens daluren dan tijdens de spits wat betreft het flexvervoer.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat de vraag gebaseerd is op de bestaande toestand van het gebruik van de belbus. Daarenboven bestaat de spits uit slechts enkele uren respectievelijk 's ochtends en 's avonds, waarbij de tijdsperiode van de daluren ruimer is. Dit zal bijgevolg ook meer vraag teweegbrengen. Uit het belbusgebruik blijkt dat de pieken van klassieke ochtend- en avondspits uitgevlakt zijn.
- Oostkamp merkt op dat het aantal mobipunten beperkter is dan de haltes op KN/AN. Er wordt gepolst of het met het flexvervoer mogelijk is om vanaf alle haltes van KN/AN aan te sluiten en niet enkel vanuit de mobipunten.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dit aan de hand van de voorbeelden Oostveld-Brugge en Moerbrugge-Brugge op slide 40. Die verplaatsingen zijn bijgevolg, naast de mobipunten, ook mogelijk via een niet-bediende halte van een functionele lijn.
 - Oostkamp stelt bijkomend de vraag of de haltes van KN/AN reeds vastliggen.
 - De Lijn geeft aan dat de halteoefeningen aan de hand van bilaterale overlegmomenten plaatsvonden. Alle adviezen vanuit de steden en gemeenten zullen meegenomen worden voor de verdere verwerking. De doelstelling is om een consensus omtrent de haltes te bereiken en het aantal haltes zo hoog mogelijk te houden.
 - De provincie stelt voor om tijdens de bilaterale overlegmomenten in november een overzicht mee te brengen van alle oude en nieuwe haltes op gemeenteniveau.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat een overzicht van de oude haltes reeds beschikbaar is. Echter, de nieuwe haltes zijn nog niet afgeklopt. Het valt te bekijken of de nieuwe haltes tegen de bilaterale overlegmomenten reeds vastliggen.
 - De Lijn vult aan dat momenteel de gemeenten hun advies dienen uit te brengen. In het kader hiervan werden reeds enkele adviezen ontvangen. Eens alle adviezen binnen zijn, kan een overzicht van de toekomstige situatie opgemaakt worden.
- Oostkamp deelt het pleidooi om de tarifiering voor het flexvervoer om aan te sluiten op KN/AN af te stemmen zodat de reiziger niet bijkomend dienen te betalen om het flexvervoer te gebruiken en dat dit één ticket vormt.
 - Departement MOW geeft aan dat hieromtrent afspraken zullen dienen worden gemaakt tussen de verschillende operatoren en aanbieders. Voorlopig is er nog geen duidelijkheid omtrent hoe dit georganiseerd zal worden.
 - VVSG vult aan dat de tarifiering en ticketintegratie ook meegenomen worden in het traject rond MaaS.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat er reeds in de berekeningen voor het budget van flexvervoer de assumptie is aangenomen dat de inkomsten minder zullen zijn door mogelijke combinaties met abonnementsformules.
 - Oostkamp stelt dat niet alle reguliere busgebruikers een abonnement hebben, ook voor deze reizigers dient dit mogelijk gemaakt te worden.
 - Departement MOW merkt op dat dit een grote financiële consequentie met zich mee brengt en ook een verregaande onderhandeling vergt met de inkomsten van het KN/AN. Op Vlaams niveau dient in eerste instantie te worden bepaald hoe dit georganiseerd kan worden en welke spelregels gehanteerd dienen te worden.
 - Damme suggereert dat mogelijks kan gewerkt worden met een variërend tarief op basis van afstand.
 - Oostkamp stelt dat op deze manier mensen die in het buitengebied wonen gestraft worden, terwijl deze vaak daar wonen wegens de lagere prijs van woningen. Dit ligt moeilijk op sociaal vlak.
 - Damme vult aan dat dit gelinkt is aan de discussie van versnipperde bebouwing.
- Damme polst hoe de mobiliteitscentrale concreet in zijn werk zal gaan, bijvoorbeeld zal de mobiliteitscentrale de kortste afstand voor de gevraagde verplaatsing aanbieden.

- Atelier\demitro2 verduidelijkt dat de gebruiker een verplaatsingsvraag zal kunnen stellen aan de mobiliteitscentrale, waarbij op basis van een aantal factoren enkele mogelijkheden worden voorgesteld (bv. kostprijs, afstand). Idealiter wordt dit ondersteund door een applicatie met een overzicht van deze opties waarbij finaal een reservatie kan worden gemaakt.
- Damme stelt dat de gebruikerservaring van cruciaal belang is voor het slagen van het nieuwe netwerk.
- Departement MOW vult aan dat momenteel de onderhandelingen lopen waarbij wordt gekeken wat de mogelijke operatoren kunnen aanbieden. Hier spelen voorgenoemde kwaliteitselementen een cruciale rol in de beoordeling en keuze van een definitieve aanbieder.
- VVSG stelt dat dit een lopend proces omvat waar nog heel wat werk ligt. In de toekomst zal het mogelijk zijn om als gebruiker zelf te kiezen voor de kortste, duurste of duurzaamste oplossing voor de gevraagde verplaatsing. Het zou ook mogelijk zijn om een profiel aan te maken zodat op termijn suggesties op maat kunnen voorgesteld worden, bijvoorbeeld afhankelijk van de mobiliteitsbehoefte.

Specifieke vragen vanuit de gemeenten

- Wat betreft het avond- en nachtaanbod worden volgende opmerkingen geformuleerd:
 - Beernem stelt voor om, naast de vraag van Damme, de uitbreiding van het avond- en nachtaanbod met flexvervoer open te trekken naar andere gemeenten, bijvoorbeeld van Beernem naar Sint-Joris en Oostveld.
 - Zedelgem polst of er een specifieke reden is waarom Zedelgem buiten het bediende gebied ligt.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat de groene lijn loopt tot eindpunt De Leeuw, wat Zedelgem mee ontsluit. Gezien de eerder beperkte afstand lijkt het niet noodzakelijk om vanaf dat punt bijkomend flexvervoer te voorzien.
 - Zuienkerke stelt voor om betreffende het nachtvervoer de groene lijn te laten doorlopen tot in Zuienkerke dorp.
 - Departement MOW verduidelijkt dat de doelstelling niet is om de groene lijnen aan te passen, maar eerder de rode cirkels op de kaart op slide 51. Er kan voorgesteld worden om voor Zuienkerke het rode bedieningsgebied uit te breiden zodat een flexsysteem ter beschikking gesteld wordt. Een reiziger kan bijvoorbeeld vanuit het centrum van Brugge tot aan het mobipunt Blauwe Toren gebracht worden om van daaruit het flexsysteem te gebruiken tot in Zuienkerke.
 - Zedelgem stelt de vraag wat de budgettaire impact is van deze uitbreidingen naar verschillende gemeenten.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit voorlopig nog niet geraamd is aangezien in eerste instantie de visie van de vervoerregioraad hieromtrent gepolst wordt. Het budget is wel geraamd voor de drie rode 'vlekken' en dit is gebaseerd op het huidig gebruik van de nachtbus. De grootorde hiervan is ongeveer 70.000 euro. Gezien de portefeuille van deze regio is dit eerder beperkt, maar als dit voor meerdere gemeenten toegepast wordt, zal de budgettaire impact toenemen.
 - Zedelgem bevestigt dat de kostprijs en aantal reizigers van groot belang is bij de beslissing hieromtrent.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat dit een vraagafhankelijk systeem betreft waarbij een lage vraag wordt verwacht, waarbij de taxi's niet zullen rijden als er geen vraag is.
 - Damme vult aan dat momenteel het potentieel van deze nachtverbindingen niet gekend is. Het is eerder afwachten wat dit zal geven eens het systeem geïmplementeerd is. Hierbij speelt flexibiliteit voor bijsturing een belangrijke rol. Er dient indachtig gehouden te worden dat het flexvervoer op een bepaald moment niet te kostelijk wordt ten aanzien van het werkelijk potentieel.
 - Er wordt gevraagd of er een tool voorzien kan worden waarbij de gemeenten zicht kunnen krijgen op de verplaatsingen binnen bepaalde deelgebieden op jaarbasis.
 - Departement MOW verduidelijkt dat de mobiliteitscentrale het flexvervoer in de markt zal zetten, waarbij er geen tussenkomst is van de gemeenten. Aangezien het nieuwe vervoersnetwerk van start dient te gaan op 1/1/2022 is

er onvoldoende tijd om een bevraging hieromtrent te lanceren. Echter, de mobiliteitscentrale voorziet in het tussentijds rapporteren van het gebruik van de verschillende systemen zodat de vervoerregio kan bijsturen waar nodig. Het is nog niet duidelijk onder welke vorm dit zal zijn.

- Er wordt voorgesteld om de uitbreiding van het nacht- en avondvervoer met flexvervoer open te trekken naar andere gemeenten in de vervoerregio. **De vervoerregio gaat hiermee akkoord.**
- Damme stelt de vraag of het mogelijk is om het tarief voor de toeristische bus Damme te verlagen om de verbinding een kans tot slagen te geven.
 - Oostkamp polst of Westtoer hierin kan tussen komen gezien dit een toeristische lijn betreft.
 - De provincie geeft aan dat dit niet iets is waar Westtoer in kan tussenkomen gezien hier ook geen specifieke budgetten voor voorzien zijn. Er kan wel gekeken worden voor financiering vanuit de gemeente zelf, waarbij de provincie ook kan kijken of er vanuit economisch motief middelen ter beschikking kunnen gesteld worden. Het lijkt aangewezen om met de beschikbare middelen voornamelijk te focussen om de inwoners van de gebieden uit de regio van vervoer te voorzien en niet zozeer toeristen. Voor toeristen lijkt een tarief van vier euro haalbaar.
 - Damme merkt op dat mogelijks bewoners die busverbinding ook gaan gebruiken aangezien de verbinding naar Damme minder is dan op andere locaties. Deze verbinding speelt bijgevolg een belangrijke rol voor o.m. senioren.
 - Er wordt voorgesteld om de compromis te maken waarbij mensen met een busabonnement gebruik kunnen maken van deze verbinding zonder dit tarief te betalen en toeristen het tarief van vier euro betalen. **De vervoerregio gaat hiermee akkoord.**
- Wat betreft de vraag voor extra tangentiële verbindingen (bovenop lijn Torhout – Beernem) wordt voorgesteld om te kijken naar de bijkomende budgetten voor het jaar 2023 en 2024 zodat er rekening gehouden kan worden met de grootte van de verplaatsingsstromen in het flexvervoer.
- Er wordt gepolst wat de concrete overlap is tussen het traject van de Havenbus en de Zeebrugge bus.
 - Atelier\demitro2 stelt dat er geen overlap is tussen beide systemen. Dit zijn twee andere concepten met een andere doelgroep, een ander tijdsvenster en een verschillend traject.
- Inzake de AZ Zeno bus wordt de bezorgdheid geuit dat dit enkel voor de bediening van Ramskapelle een algemeen nut voor de vervoerregio omvat. Er wordt voorgesteld om de bijdrage van de vervoerregio vast te pinnen op de voorziene forfait van 75.000 euro waarbij mogelijke stijgingen in kostprijs opgevangen worden door de financiering vanuit Knokke-Heist of het ziekenhuis. **De vervoerregioraad gaat hiermee akkoord.**
 - Voorwaarde is wel dat Departement MOW zal nagaan hoe de financiering van derde partijen concreet in zijn werk kan gaan en of dergelijke afspraken daarin kunnen gevat worden.
 - Aanvullend wordt geopperd om de naam te wijzigen naar de AZ Zeno Ramskapelle bus.
 - Damme geeft aan dat Knokke-Heist momenteel bezig is met de realisatie van een shuttle verbinding, mogelijks tussen AZ Zeno en het centrum van Knokke en dit in samenwerking met het parkeerbedrijf OPC. Dit kan mogelijks een alternatief vormen voor de AZ Zeno bus.
 - Brugge merkt op dat hiermee Ramskapelle nog niet bediend is.
 - Departement MOW verduidelijkt dat dit waarschijnlijk de shopping shuttle omvat, die richting het Zwin gaat en niet richting AZ Zeno.
 - De provincie vult aan dat er twee elektrische shuttles zijn op poten gezet, namelijk de shopping shuttle en de zwin shuttle. De doelstelling is om randparkeermogelijkheden met elkaar te verbinden en om mensen naar de buitenmarkten te krijgen. Dit lijkt dus geen alternatief voor de AZ Zeno bus.
- Betreffende de Zeebrugge bus worden volgende opmerkingen aangehaald:
 - Oostkamp polst wat de connectie is met de verbindingen van treinen in het weekend.
 - Atelier\demitro2 bevestigt dat deels parallel gereden wordt, maar er is geen zicht op de concrete connecties.
 - NMBS vult aan dat dit intern nagevraagd zal worden.
 - Er wordt gevraagd wat de huidige cijfers van de Zeebrugge bus zijn.
 - De Lijn bevestigt dat dit een lijn is die vandaag reeds gereden wordt. Een eerste inschatting stelt dat er ongeveer 8 reizigers per rit zijn (met grote fluctuaties qua type

dag/periode). Deze lijn rijdt momenteel vrij beperkt met een vier à vijf ritten op weekdays en zaterdagen. Daarnaast rijdt deze verbinding op vandaag niet op hetzelfde moment als de trein.

- Atelier\demitro2 vult aan dat de onderliggende berekeningen voor het budget van de Zeebrugge bus uitgaan van zes reizigers per rit op weekdays en drie reizigers in het weekend.
- Aangezien er wordt uitgegaan van een 30.000 reizigers op jaarbasis stelt de provincie de vraag waarom dit niet opgenomen is in het aanvullend net.
 - De Lijn geeft aan dat gezien de aanwezigheid van een treinverbinding en het beperkt potentieel het niet mogelijk was om deze verbinding op te nemen in het KN/AN. Qua (intrinsiek) potentieel voldoet deze lijn niet aan de normen om in aanmerking te komen voor een KN/AN lijn. Gezien de aanhoudende vraag van Brugge om hier extra aanbod te voorzien bovenop de treinverbinding is er toen voor geopteerd om dit alsnog aan te bieden binnen VoM. Zowel voor lijnen binnen KN/AN als voor VoM dient budget voorzien te worden. Binnen VoM kan dit flexibeler ingezet worden in vergelijking met een vaste verbinding.
- Brugge verduidelijkt dat deze vraag voornamelijk kadert in het belang voor de betrokken deelgemeenten, Zwankendamme, Lissewege en Zeebrugge, en dat dit als complementair beschouwd dient te worden op het treinaanbod. De frustratie leeft bij jongeren uit deze deelgemeenten dat het niet mogelijk is om op een vrijdag of zaterdag naar Brugge te komen of terug te keren. Dit omdat de laatste trein richting Zeebrugge reeds rond 20 à 21 uur vertrekt. Er wordt op gewezen dat dit ook het geval is voor andere kernen in het buitengebied in andere gemeenten.
- Er wordt voorgesteld om dit eventueel op te vangen met flexvervoer waarbij een mobipunt kan voorzien worden in bijvoorbeeld Zeebrugge en Zwankendamme.
 - Departement MOW verduidelijkt dat de Zeebrugge bus met zes ritten per dag tussen 7 uur en 19 uur reeds voorlopig vastgesteld is. Wat vandaag voorligt, is de wijziging aan dit aanbod tijdens de avond en het weekend, alsook ritten langer op de dag.
 - Er wordt aangehaald dat gezien de eerder hogere kostprijs en de beperkte stijging in gebruik het aangewezen lijkt om deze bijkomende vraag op te nemen onder het flexvervoer. Hetgeen reeds voorlopig vastgesteld is kan behouden blijven. Daarenboven zal de mobiliteitscentrale tussentijdse rapportages opmaken. Indien hieruit blijkt dat de vraag te groot is om dit via het flexvervoer te beheren, kan ingegrepen worden. **De vervoerregio gaat hiermee akkoord.**
- Er wordt aangegeven dat een strategische reserve voor het flexvervoer voorzien dient te worden aangezien dit het enige systeem is waarop personen die niet de fiets of eigen wagen gebruiken beroep op kunnen doen. Het pleidooi is om binnen de reeds voorziene strategische buffer een deel toe te kennen aan het flexvervoer.
 - Departement MOW stelt dat gezien een aantal gemaakte keuzes op door de Raad er een reserve ontstaat die kan worden ingezet voor flexvervoer.
 - MBZ haalt aan dat vandaag de dag zowel de werknemers- als werkgeversbijdrage voor de Havenbus aanzienlijk zijn. Indien er een buffer voor handen zijn, lijkt het aangewezen om in de toekomst te bekijken of meer middelen kunnen toegekend worden aan de Havenbus opdat deze bijdragen gereduceerd kunnen worden. Dit situeert zich eerder op middellange termijn.
 - Departement MOW geeft aan dat dit meegenomen kan worden voor de budgetten vanaf 2023. Echter, dit hangt af van het moment waarop de Havenbus ingekanteld kan worden in de mobiliteitscentrale. Zolang dit niet gebeurt, heeft het geen zin dat de vervoerregio beslissingen neemt omtrent de budgettering.
- De provincie polst of er reeds meer duidelijkheid is omtrent het terugvloeiën van inkomsten naar de vervoerregio.
 - Departement MOW verduidelijkt dat deze assumptie werd gehanteerd bij de berekeningen van de budgettering. Vanuit Vlaanderen wordt alles in het werk gesteld om dit waar te maken.

- Tot slot merkt Zuienkerke op dat de halte Lekkerbek, die onder de regio Oostende valt, een omliggende wijk omvat waar een groot aantal woningen gevestigd zijn. De vraag wordt gesteld om deze halte mee op te nemen als VoM-halte of mobipunt.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit zal meegenomen worden tijdens het bilateraal overlegmoment. Vervolgens kan er afgestemd worden met de vervoerregio Oostende.

VOLGENDE STAPPEN & VARIAPUNTEN

Overzicht overlegmomenten

De volgende vervoerregioraad zal doorgaan op **maandag 23 november van 9 uur 30 tot 11 uur 30**. De volgende ambtelijke werkgroep vindt plaats op 9 november 2020.

Op 17 en 20 november zullen er bilaterale overlegmomenten ingepland worden waarbij de mobipunten, VoM-haltes en beknopt mobiliteit besproken zal worden. Hierbij worden volgende opmerkingen geformuleerd:

- NMBS merkt op dat er een presentatie klaar ligt omtrent de concrete uitwerking van faciliteiten voor mobipunten aan stationsomgevingen. Dit kan eerst persoonlijk toegelicht worden aan Team MOW, waarna dit meegenomen kan worden tijdens de bilaterale overlegmomenten.
 - Departement MOW stelt dat dit verder bekeken zal worden hoe en wanneer dit past in het planproces.
- Damme polst of de subsidiëring voor de inrichting van de mobipunten reeds duidelijk is.
 - Departement MOW bevestigt dit en geeft aan dat dit op de ambtelijke werkgroep van 9 november uitgebreid toegelicht zal worden. In de subsidieregelgeving staat duidelijk omschreven hoe en welke kostenfactoren gesubsidieerd kunnen worden. Dit wordt ook verder opgenomen tijdens de bilaterale overlegmomenten.

Toelichting participatietraject RMP

Er worden geen opmerkingen geformuleerd.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Beernem	Jos Sypré
Blankenberge	Sandy Buyschaert
Brugge	Dirk De Fauw
Damme	Frederik Noë
Jabbeke	Geert Depree
Oostkamp	Els Roelof
Zedelgem	Jurgen Dehaemers
Zuierenkerke	Alain De Vlieghe
MBZ	Paul Schroé
De Lijn	Anneleen De Schrijver
De Lijn	Sven Vanhoverbeke
NMBS	Koen Christiaen
Dep. MOW	Frederik Potvliege
Dep. MOW	Jan De Wel
Dep. MOW	Hannelore Deblaere
Departement Omgeving	Patrick De Klerck
AWV	Eveline Weyers
WVI	Line Putseys
Provincie West-Vlaanderen	Jurgen Vanlerberghe
VVSG	Guido Vaganée
VVSG	Mathieu Cockhuyt
Atelier\demitro2 (Mint)	Tim De Roeck
Atelier\demitro2 (Traject)	Kristof Devriendt
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Laura Dominguez