



## Besprekingsverslag Vervoerregioraad 11/12/2020

---

Klant: MOW

Project: Vervoerregio Gent

Onderwerp: Vervoerregioraad

Project manager: An Vanhulle

Referentienummer: 4656-0005

Aanwezig

Veerle Duportail  
Oscar Vercleyen  
Pascale Willems  
Hannelore Deblaere  
Katia Rottiers  
Lucie Pertry  
Caroline Maes  
Mindy Leroy  
Liesbet Bockstaele  
Ignaas Claeys  
Koen Christiaen  
Mark Cromheecke  
Riet Gillis  
Sofie Vandelannoote  
Tim Scheirs  
Mathieu Cockuyt  
Alain Moerman  
Filip Watteeuw  
Sofie Aelterman  
Peter Vansevenant  
Jan Vermeulen  
Danny Claeys  
Ivan Schaubroeck  
Piet Van Heddeghem  
Lucas Van Der Meersch  
Frank Janssens  
Simon Lagrange  
Jason Van Landschoot  
Jessica Hoste  
Benedikte Demunck  
Rigo Vande Voorde  
Michaël Vercruyssen  
Hendrik Van de Veere

Auteur: Oscar Vercleyen, Veerle Duportail

Datum: 11/12/2020

Plaats: Teams Meeting

Datum bespreking: 11/12/2020

STG - Sweco

STG - Sweco

STG – Goudappel Coffeng

MOW

MOW

AWV

De Lijn

De Lijn

De Lijn

OMG

NMBS

POV

POV

Veneco

Veneco

VVSG

Projectbureau Gentse Kanaalzone

Gent

Gent

Gent

Deinze

Nazareth

Nazareth

Wetteren

Evergem

Laarne

Zulte

Maldegem

Maldegem

De Pinte

Sint-Martens-Latem

Destelbergen

Kaprijke

	Chris De Wispelaere	Lievegem
	Patrick Hoste	Aalter
	Dirk Gistelincx	Melle
	Christophe De Waele	Eeklo
	Christophe De Boever	Gavere
	Luc Van Waesberghe	Zelzate
	Rudy Van Cronenburg	Wachtebeke
	Janine Stadeus	Lochristi
Verontschuldiging	Jan Vanmarsnille	DVW
	Daan Schalck	North Sea Port
	Hilde Baetslé	Assenede
	Luc Van Huffel	Merelbeke
	Franky Van de Moere	Sint-Laureins
Kopie aan:	Allen	

---

#### Agenda:

- Goedkeuring verslag
- OV-plan 2021
  - Overzicht GR-besluiten
  - Besluit definitieve vaststelling
  - Persbericht
- Regionaal mobiliteitsplan
  - Operationele doelstellingen
- Timing en agenda
- Varia

## 1 Goedkeuring verslag vorige vervoerregioraad

>> *De leden van de vervoerregioraad keuren unaniem het verslag goed.*

## 2 KT OV-plan

### 2.1 Overzicht GR-besluiten

Toelichting door studiebureau – presentatie op Sharepoint MOW

#### Opmerkingen bij de toelichting:

- Danny Claeys merkt op dat niet alleen het schepencollege van Nazareth een negatief besluit gaf, maar ook de gemeenteraadscommissie.

- Filip Watteeuw geeft aan dat Stad Gent het OV-plan in se zal goedkeuren, maar ook werk zal maken van oplossingen met eigen financieringsmiddelen voor enkele knelpunten in minder goed bediende wijken.
- Jessica Hoste geeft aan dat de gemeenteraad van Maldegem het ongunstig advies van het schepencollege op het voorlopig vastgesteld OV-plan volgt, maar dat het addendum nog niet is voorgelegd aan de gemeenteraad.
- Hendrik Van de Veere geeft aan dat de beslissing vanuit Kaprijke, mede gelet op het feit dat er tussen de voorlopige en definitieve vastlegging enkele wijzigingen zijn, ondanks kennisname op CBS van 30/11, onder voorbehoud van goedkeuring van definitief KT OV-plan op de gemeenteraad geldt.

## 2.2 Besluit definitieve vaststelling

Toelichting door Hannelore Deblaere – presentatie op Sharepoint MOW

Opmerkingen bij de toelichting:

- Luc Van Waesberghe geeft aan dat het schepencollege van Zelzate vraagt om samen met De Lijn aan tafel te zitten over het afschaffen van welbepaalde haltes. De Lijn zal hiervoor contact opnemen met Zelzate.
- Hannelore Deblaere wijst erop dat de locatiebepaling van haltes weldegelijk geen onderdeel is van de goedkeuring van het definitieve OV-plan vandaag. Hiervoor nemen we nog even de tijd.
- Christophe De Boever geeft aan dat een knelpunt voor de gemeenteraad van Gavere is dat lijn 81 niet meer richting Deinze rijdt tijdens de daluren. De Lijn geeft aan dat dit zal geherevalueerd worden na één jaar.
- Danny Claeys geeft aan de gemeenteraad van Nazareth een negatief advies gaf voor de goedkeuring van het OV-plan, maar dat is zeker geen afkeuring van het geleverde werk.
- Simon Lagrange van Zulte is ook tevreden over het geleverde werk.
- Filip Watteeuw vat samen dat er twee negatieve stemmen zijn van Nazareth en Maldegem, één goedkeuring onder voorbehoud van Kaprijke, en dat alle andere gemeenten het OV-plan definitief goedkeuren.

>> De Vervoerregio Gent keurt bij deze het nieuwe vervoerplan voor de regio definitief goed.

## 2.3 Persbericht

Toelichting door Hannelore Deblaere – presentatie op Sharepoint MOW

Opmerkingen bij de toelichting:

- Danny Claeys wijst erop dat in het persbericht best ook wordt opgenomen dat het OV-plan van alle gemeenten een goedkeuring kreeg, behalve van Nazareth en Maldegem. Ook Jason Van Landschoot vindt dit een goed voorstel. Hannelore Deblaere past dit aan in het persbericht.

- Filip Watteeuw geeft mee dat dat Stad Gent na het persmoment van de vervoerregio ook kenbaar zal maken dat de stad ook eigen middelen inschakelt om enkele knelpunten in welbepaalde wijken op te lossen.

### 3 Regionaal mobiliteitsplan

#### 3.1 Operationele doelstellingen

Toelichting door studie bureau – presentatie op Sharepoint MOW

Opmerkingen bij de toelichting:

- Veerle Duportail wijst erop dat alle gemeenten nog input kunnen meegeven wat hun lokale doelstellingen zijn.
- Danny Claeys geeft mee dat Nazareth in 2040 klimaatneutraal wil zijn.
- Frank Janssens, Benedikte Demunck en Luc Van Waesberghe geven mee dat Laarne, De Pinte en Zelzate in het kader van het burgemeestersconvenant een reductie van 40% CO<sub>2</sub>-uitstoot nastreven tegen 2030.
- Sofie Vandelannoote geeft aan dat Veneco een overzicht kan bezorgen van de klimaatdoelstellingen van de gemeenten vanuit hun regionale werking rond energie en klimaat.
- Benedikte Demunck wijst erop dat de eerste twee voorgestelde scenario's in de presentatie voor verdeling van de inspanningen voor het behalen van de modal shift ambities, weinig inspanningen vragen van De Pinte, en dat De Pinte vragende partij is om hier ambitieuzer in te zijn.
- Danny Claeys duidt erop dat de vervoerregio werk moet maken van een voldoende ambitieus regionaal mobiliteitsplan, dat vertrekt vanuit ambities en niet vanuit de bestaande toestand. Hij geeft aan dat Nazareth zeker ambitieuzer wil zijn dan de voorgestelde doelstellingen die in de presentatie worden weergegeven voor landelijke gemeenten. Hij geeft aan dat het ambitieniveau voor de vervoerregio minstens 50% duurzame modi moet zijn in 2030, maar liefst nog hoger.
- Jan Vermeulen volgt Danny, maar wijst erop dat het misschien beter is om de modal shift doelstelling op 50% in 2030 te houden, en daarna een groeipad naar ambitieuzere doelstellingen op te geven richting 2040 en 2050. Ook Christophe De Waele, Rudy Van Cronenburg, Jason Van Landschoot, Lucas Van der Meersch en Simon Lagrange sluiten zich hierbij aan.
- Filip Watteeuw geeft aan dat de regio moet durven om ambitieus zijn. 50% duurzame modi is volgens hem weinig ambitieus. Die doelstelling is niet zo heel veraf meer. Daarom geeft hij aan om 50% vooral als tussenhalte te benoemen en niet als eindpunt te beschouwen. Hij geeft het voorbeeld van de gefaseerde modal shift doelstellingen uit het mobiliteitsplan van Stad Gent. Ook de vervoerregio zou zo te werk kunnen gaan. Zo kan bijvoorbeeld 50% in 2030 en 60% in 2040 worden vooropgezet. Monitoring van de modal shift kan hier dan ten gepaste tijde nog in bijsturen afhankelijk van de evolutie van de werkelijke modal shift.
- Danny Claeys geeft ook aan dat het strategisch interessanter is om als regio voldoende ambitieus te zijn, om zo ook meer bovenlokale middelen naar de regio te kunnen trekken.
- Danny Claeys wijst erop dat de indeling van de gemeenten in gebiedstypes nu vooral gebaseerd is op socio-demografische gegevens. Hij stelt voor om de gemeenten eerder in te

- delen op basis van hun potentieel om een modal shift te realiseren naar duurzame modi. Zo hebben bepaalde gemeenten die nu als landelijk worden ingedeeld, bijvoorbeeld een goede HOV-bediening langs een belangrijke treinas en daarom meer potentieel voor een modal shift dan andere landelijke gemeenten zonder een treinstation langs een frequente treinas.
- Mark Cromheecke, Hendrik Van de Veere en Sofie Vandelannoote sluiten zich hierbij aan. Mark duidt erop dat ruimtelijke ordening hier een belangrijke rol in speelt. Hij geeft aan dat de simulator 'Meer mensen – meer toekomst' die in het kader van het IABR-Atelier Oost-Vlaams Kerngebied werd opgemaakt, inzichten kan bieden in de potenties voor een modal shift van alle gemeenten in de regio. Deze simulator toont onder andere potentiekaarten op basis van het principe nabijheid tot dichtheid en is te vinden op het platform [meermensenmeertoekomst.be](http://meermensenmeertoekomst.be).
  - Tim Scheirs vult aan dat op de slide van het OVG Gent met modal split volgens afstandsklasse in absolute verdeling (n=...) te zien is dat het gros van de verplaatsingen al onder de 10 km ligt en dat het potentieel dus ook vooral daar ligt voor deze regio. Helaas kan dat voor gemeenten buiten Gent niet in cijfers onderbouwd worden, maar naar aanvoelen doen zich daar gelijkaardige patronen voor.
  - Filip Watteeuw vat samen dat het belangrijk is om voldoende gedifferentieerd te werken en oog te hebben voor de verschillen in de regio. Hij sluit zich aan bij het voorstel om niet alleen naar socio-demografische gegevens, maar ook naar potentieel en opportuniteiten voor een modal shift (zoals ligging bij een frequent bediend treinstation en nabijheidsprincipes) te kijken om de gemeenten in te delen in gebiedstypes en hen modal shift doelstellingen mee te geven.
  - Veerle Duportail geeft aan dat deze interessante piste om de gemeenten in gebiedstypes in te delen zeker verder onderzocht zal worden door het studieconsortium. Filip Watteeuw geeft aan dat de data van de stadsmonitor uit 2017 al wat achterhaald zijn. Zo is het aandeel autoverplaatsingen in Gent voor woon-werk en woon-school reeds 37% in het laatste OVG (vergeleken met 43% uit stadsmonitor 2017)
  - Mark Cromheecke en Benedikte Demunck vragen of er al meer recente gegevens beschikbaar zijn dan die van de stadsmonitor 2017.
  - Veerle Duportail geeft aan dat de stadsmonitor binnenkort zal geactualiseerd met data uit 2019. Van zodra die data beschikbaar is, zal het studieconsortium daarmee aan de slag gaan.
  - Peter Vansevenant vult aan dat het pas echt ideaal zou zijn moest een OVG voor de vervoersregio worden opgemaakt. Tim Scheirs sluit zich hierbij en stelt dat het ook moeilijk is om vandaag goed in te schatten hoe de post-corona modal split zal zijn zonder een regionaal OVG 2021.
  - Michaël Vercruyssen en Frank Janssens wijzen erop dat de gegevens van verkeersslachtoffers gebruik maken van twee verschillende datasets bij de federale politie, één met ongevallen op bovenlokale wegen en één op gemeentewegen. Ze geven aan dat het interessant is om die op gemeentewegen uit te lichten, omdat vooral daarop de gemeenten een impact kunnen hebben. Frank Janssens geeft ook aan dat het niet evident is om ongevalgegevens voor analyses in lokale mobiliteitsplannen te verkrijgen van de federale politie omwille van GDPR-wetgeving.
  - Peter Vansevenant duidt erop dat gemeenten lang niet alle instrumenten zelf in handen hebben om aan verkeersveiligheid te werken en dus doelstelligen binnen Vision Zero te behalen.
  - Ivan Schaubroeck wijst erop dat als we meer verplaatsingen doen d.m.v. OV, fiets of te voet, dat dan de leefbaarheid enorm zal toenemen, en dat zodus ook leefbaarheidsdoelstellingen vervat zitten in de modal shift doelstelling.

- Sofie Aelterman stelt voor om te onderzoeken of het mogelijk is om een raamcontract op te stellen voor het toegankelijk maken van alle haltes vanuit de VVR. Peter Vansevenant, Hendrik Van de Veere, Rudy Van Cronenbrug en Lucas Van der Meersch sluiten zich hierbij aan. Peter Vansevenant stelt voor om een raambestek op te stellen voor de aanpassing van alle haltes in de gehele vervoerregio met financiële steun van het Vlaams Gewest.
- Hannelore Deblaere geeft aan dat dit reeds een heel concrete maatregel is, maar dat het mogelijk is om de decreetschrijver op deze opportuniteit te wijzen.
- Lucie Pertry geeft aan dat voor haltes langs gewestwegen jaarlijks budgetten worden voorzien voor het 'upgraden' van de haltes door AWW, maar dat die budgetten beperkt zijn (200.000 euro voor heel Oost-Vlaanderen). Voor 2021 worden die budgetten opgetrokken, maar onvoldoende om alle haltes te kunnen aanpakken. Lucie stelt dat er prioriteiten zullen moeten worden gesteld en keuzes worden gemaakt.

## 4 Planning en agenda

Toelichting door Hannelore Deblaere – presentatie op Sharepoint MOW

Hannelore Deblaere licht toe dat de planning werd aangepast door de verdere uitwerking van de mobipunten in het kader van de opmaak van de bestekken voor VoM, , en doordat een plan-MER moet worden ingepast in het planproces van het regionaal mobiliteitsplan.

11/9	Dagelijks bestuur
29/9	Ambtelijke werkgroep
26/10	Ambtelijke werkgroep
<b>28/10</b>	<b>Politieke Vervoerregioraad</b>
10/11	MOBILITEITSATELIER
26/11	Ambtelijke werkgroep
27/11	Dagelijks bestuur
<b>11/12</b>	<b>Politieke Vervoerregioraad</b>
18/12	Ambtelijke werkgroep
5/02	Dagelijks bestuur
<b>19/02</b>	<b>Politieke Vervoerregioraad</b>
<b>16/03</b>	Ambtelijke werkgroep
23/03	Dagelijks bestuur
<b>02/04</b>	<b>Politieke Vervoerregioraad</b>

## 5 Varia

Geen variapunten.