

VERSLAG

Algemeen

Goedkeuring verslag 15/12/2020

Het verslag wordt goedgekeurd.

Participatie

Terugkoppeling stakeholdersessie

Atelier\demitro2 geeft een korte terugkoppeling van inzichten die de stakeholders hebben gedeeld tijdens de stakeholdersessies. Deze toelichting gebeurt aan de hand van een presentatie die ter beschikking wordt gesteld via *SharePoint*.

- DMOW licht toe dat het belangrijk leek om een verslag te geven van wat er bij de stakeholders leeft, zodanig dat dit ook voldoende kan worden meegenomen in het verdere proces.
- Oostkamp geeft aan dat de aangehaalde problematiek rond het vrachtwagenparkeren terecht is, maar stelt dat ze dit eerder zouden koppelen aan de autosnelweg dan aan de haven.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat de problematiek op deze manier werd aangereikt door de stakeholders, maar dat deze zich daarom inderdaad niet hoeft te beperken tot de haven.
 - DMOW vult aan dat deze problematiek in de ambtelijke werkgroep reeds breder bekeken werd.

Atelier\demitro2 wijst er op dat de feedback van de stakeholders telkens wordt teruggekoppeld in de ambtelijke werkgroepen.

Openbaar vervoer

Volgende stappen hoppinpunten

Atelier\demitro2 licht toe dat er de komende maanden zal worden verder gewerkt rond de hoppinpunten waar in het kader van het Vervoer op Maat deelmobiliteit zou worden voorzien. De eerst volgende stap in dit proces is het inplannen en uitvoeren van plaatsbezoeken. Vervolgens zal een voorstel van inrichting worden uitgewerkt en verder besproken met de betrokken actoren. De bedoeling is om zo te komen tot één unieke verantwoordingsnota voor de vervoerregio, die tegen de zomer op een projectstuurgroep zou worden goedgekeurd. Gezien de actoren die betrokken worden in de projectstuurgroep ook vertegenwoordigd zijn in de vervoerregioraad, zal de vervoerregioraad worden ingeschakeld als projectstuurgroep.

- Jabbeke geeft aan dat ze twee mobipunten zouden willen uitvoeren, namelijk Varsenare en Jabbeke. Nu is slechts één mobipunt voorzien.
 - DMOW merkt op dat er geen reserve budget is binnen het Vervoer op Maat om bijkomende deelmobiliteit te voorzien aan het mobipunt in Varsenare.
 - Jabbeke geeft aan dat het voor hen essentieel is dat beide kernen een gelijkaardige inrichting krijgen.

- Atelier\demitro2, Jabbeke en DMOW zullen hier verder over terugkoppelen.
- Zuienkerke vraagt tegen wanneer de mobipunten zouden moeten ingericht zijn.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat de deelmobiliteit vanaf 1 januari 2022 zou worden voorzien, en dat bijgevolg de mobipunten met deelmobiliteit dan zouden moeten ingericht zijn.
 - DMOW licht toe dat er ook een verschil zit tussen de haltes en de mobipunten met deelmobiliteit. Door de unieke verantwoordingsnota op te stellen voor verschillende mobipunten in de vervoerregio, wil DMOW de gemeenten een stuk ontlasten zodat hier wat snelheid kan genomen worden (ipv allemaal individueel). DMOW is zich er echter wel van bewust dat dit een strakke tijdslijn is.
 - DMOW geeft aan dat men ook bezig is met de reservering van budgetten bij AWV voor de inrichting van mobipunten langs gewestwegen.
- Oostkamp vraagt hoe ver de uitwerking van de applicatie van de mobiliteitscentrale staat.
 - DMOW geeft aan dat het de bedoeling is om dit ook tegen 1 januari klaar te krijgen.
 - DMOW verduidelijkt verder dat er vlak na nieuwjaar vier mogelijke aanbieders uit de bus zijn gekomen. Op korte termijn zou er één aanbieder moeten uitgekozen worden, die vervolgens de mobiliteitscentrale verder zal uitwerken. De eerste prioriteit zal daarbij zijn om het mobiliteitsaanbod dat vanuit de vervoerregio wordt voorzien, te bundelen in één 'basisapp'.
- Oostkamp geeft aan dat ze er van uit zijn gegaan dat de deelwagens die door de gemeente worden voorzien – zoals de deelwagens van Coopstroom – ook via dezelfde app zouden kunnen gereserveerd worden.
 - DMOW verduidelijkt dat dit niet het uitgangspunt is geweest. Wel dat het aanbod vanuit de gemeenten en dat vanuit de vervoerregio aanvullend werken en mekaar versterken.
 - DMOW zal evenwel het concrete voorbeeld meenemen naar de mobiliteitscentrale.
 - DMOW begrijpt deze vraag, maar geeft aan dat de integratie van deze systemen een complex vraagstuk vormt.
 - Oostkamp stelt dat het voor de gebruiker wel ideaal zou zijn mocht dit in één systeem worden geïntegreerd.
 - Atelier\demitro2 wijst er op dat deze 'basis applicatie' reeds een vooruitgang zou zijn voor reizigers, gezien het reeds meer geïntegreerd zou zijn dan de oplossingen die vandaag voor handen zijn.
- De provincie vraagt of er al een zicht is op hoeveel mobipunten nood zullen hebben aan infrastructurele werken.
 - DMOW merkt op dat het voorzien van laadinfrastructuur één van de meest prominente werken zal zijn.
 - Atelier\demitro2 vult verder aan dat er voorlopig nog geen zicht is op het concrete aantal mobipunten waar infrastructurele werken nodig zullen zijn, maar dat er wel een checklist zal worden gedeeld met de gemeenten om in kaart te brengen welke infrastructuur nog nodig is om het mobipunt functioneel te maken.

Regionaal mobiliteitsplan

Atelier\demitro2 licht toe dat de tweede fase van het RMP momenteel lopende is. Hiertoe werden eerder in de vervoerregioraad de doelstellingen besproken. De feedback die hierop werd geformuleerd, zal verder worden verwerkt in de synthesenota. Met de ambtelijke werkgroep werd daarnaast reeds rond een aantal inhoudelijke thema's gewerkt. De belangrijkste pistes die per thema naar voor kwamen, zullen in deze vervoerregioraad worden toegelicht en besproken.

Thema fiets

Atelier\demitro2 overloopt de belangrijkste pistes die reeds naar voor kwamen rond het thema fiets.

- Beernem geeft aan dat het een nobel initiatief lijkt om het BFF te realiseren. Echter, de doorlooptijd om verbindingen uit het BFF te realiseren is momenteel te lang. Beernem wijst er op dat in het bijzonder de onteigeningen hierin heel moeilijk zijn. Ze verwijzen naar het dossier Beernem-Wingene dat momenteel bij de Raad van State ligt. Beernem stelt dat de ambities dus ook zouden moeten gerealiseerd worden binnen een bepaalde termijn.
 - DMOW geeft aan dat dit zou kunnen worden opgenomen in de beleidsvisie, en ook zo meegenomen naar de hogere overheden.
- De provincie geeft aan dat het bepalen van prioriteiten voor het realiseren van het BFF moeilijk lijkt. De provincie geeft in het bijzonder aan dat projecten met een hoge prioriteit soms moeilijk te realiseren zijn, waardoor het risico ontstaat dat andere opportuniteiten gemist worden. Het bepalen van prioriteiten zou ook de deur kunnen openzetten voor discussies waarom een verbinding niet of wel gerealiseerd wordt. De provincie geeft aan dat er in de praktijk soms ook opportuniteiten zijn om fietsverbindingen met een lage prioriteit aan te leggen in combinatie met andere projecten. Het definiëren van prioriteiten zou dus volgens de provincie soms zelfs een averechts effect hebben en lijkt de budgettaire context te sterk te negeren.
 - Atelier\demitro2 begrijpt deze bedenking, maar geeft aan dat het wel interessant kan zijn om te weten waar de vervoerregio harder aan wil werken. Dat hoeft inderdaad niet te betekenen dat bestaande opportuniteiten genegeerd worden.
 - Atelier\demitro2 geeft verder aan dat de huidige realisatiegraad van het BFF een stuk de aanleiding heeft gevormd om te kijken naar andere alternatieven, zoals het inzetten van landbouwwegen en het autoluwer maken van bestaande verbindingen. Als hier keuzes in gemaakt worden kan mogelijks op een goedkopere manier een netwerk gerealiseerd worden.
 - De provincie geeft aan enigszins sceptisch te zijn over hoeveel kan bereikt worden met de 'gamechangers', als het inzetten van de landbouwwegen. In het bijzonder lijkt de intensivering van de landbouw hier een bedreiging in te vormen.
 - De provincie geeft verder aan dat de prioritering theoretisch gezien lijkt te kloppen, maar wil ervoor behoeden dat hier te sterk op zou worden gefocust.
- Zedelgems geeft aan dat ze wat betreft het functioneel en het recreatief fietsroutenetwerk al veel hebben gedaan, en ook hebben gekeken naar mogelijke alternatieve verbindingen. Zedelgem stelt echter dat het nu zaak zal zijn om sterker in te zetten op fietssnelwegen, waarbij onteigeningen een belangrijk aandachtspunt zullen zijn.
 - Zedelgem geeft verder aan dat ze wel zullen inzetten op een aantal *quick wins*, maar stelt dat dit er niet toe mag leiden dat er te versnipperde oplossingen ontstaan. Er moet dus voldoende aandacht zijn voor het grotere plaatje, wat er voor pleit om toch na te denken over een prioritering.
 - De fietssnelweg is dan iets bovengemeentelijk en zou in die zin wel een zekere prioriteit moeten krijgen op niveau van de vervoerregio. Zedelgem wijst tot slot op het potentieel van de speed pedelec in combinatie met de realisatie van de fietssnelwegen om werknemers op de fiets te krijgen.
- De VVSG merkt op dat de fietsverbindingen niet op de grens van de gemeente stoppen, maar ook niet op grens van de vervoerregio. Daarom hebben ze aan de Vlaamse Overheid een nota voorgelegd met het voorstel om in te zetten op een bereikbaarheidsagenda. De bedoeling zou hierbij zijn om in te zetten op trajecten, en daarbij ook over de legislaturen heen te denken. Dit zou kunnen gekoppeld worden aan het RMP, GIP en de meerjarenprogramma's.

- De provincie geeft aan dat de bereikbaarheidsagenda wel een interessant idee is.
- Wat de provincie evenwel vast stelt is dat men het niet vreemd vindt dat fietssnelwegen een gewestelijke bevoegdheid zijn, maar dat gemeentebesturen wel moeten instaan voor de verwerving van de gronden.
- De VVSG verduidelijkt verder dat het binnen de 'bereikbaarheidsagenda' de bedoeling zou zijn om de verbinding in één project te steken. Daar zouden dan budgetten worden aangekoppeld, die worden samengevoegd om het traject via één aanbesteding uit te voeren.
- DMOW vat samen dat het standpunt duidelijk is dat er in trajecten zou moeten gewerkt worden.

Thema relatie ruimte en mobiliteit

Atelier\demitro2 licht toe dat er vanuit mobiliteitsbeleid een aantal insteken kunnen worden geboden aan het ruimtelijke beleid. Atelier\demitro2 overloopt de voornaamste conclusies die vanuit de ambtelijke werkgroep naar voor kwamen.

- Beernem merkt op dat er wordt geschreven dat er een voldoende groot aanbod aan woongelegenheden zou moeten zijn op plekken met een voldoende aanbod OV. Beernem vraagt of het omgekeerde dan ook geldt, namelijk dat er niet meer zou mogen gebouwd worden op plekken met een slecht OV-aanbod.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat het niet de bedoeling is om dit op te leggen vanuit het RMP, gezien het geen ruimtelijk plan is. Anderzijds is het vanuit mobiliteitsoogpunt wel aangewezen om vooral in te zetten op woongelegenheden die goed ontsloten worden door de netwerken.
 - Beernem begrijpt dit, maar wijst er op dat het gevaarlijk zou zijn voor de toekomst van de landelijke gemeenten indien dit afgedwongen wordt.
 - DMOW geeft aan dat het openbaar vervoer wel betaalbaar moet zijn, waarbij in het achterhoofd moet gehouden worden dat het onbetaalbaar is om dit te sterk uit te bouwen in landelijke gemeenten. Mensen moeten zich duurzamer verplaatsen, en het RMP zou een antwoord moeten bieden op de vraag hoe dat gerealiseerd zou moeten worden.
 - Beernem geeft aan dat ze dit een belangrijk aandachtspunt vinden, gezien dit mogelijks verstrekkende gevolgen zouden kunnen hebben in de toekomst.
 - Zuienkerke onderschrijft de opmerkingen van Beernem. Zuienkerke begrijpt dat het niet gewenst is om uit te breiden in de open ruimte, maar stelt dat het wel nog mogelijk zou moeten zijn om de dorpskernen verder uit te breiden.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat een goed ontsloten kern wel verder zou moeten ontwikkeld worden, maar wijst er op dat ontwikkelingen in het buitengebied ongewenst lijken.
 - Zuienkerke geeft aan dat er nu soms wordt teruggevallen wordt op de mobiscore, hetgeen hen niet gewenst lijkt.
- MBZ geeft aan dat er nu sterk wordt gekeken vanuit het personenvervoer, maar het is evenzeer belangrijk om de relatie tussen ruimte en mobiliteit te bekijken voor het vrachtvervoer. Inzake personenvervoer wordt terecht ingezet op het maximaal ruimte geven aan het faciliteren van alle vormen van duurzame alternatieve vervoerswijzen. Dezelfde terechte uitgangspunten en houding zijn toe te passen met betrekking tot het vrachtvervoer
 - Atelier\demitro2 begrijpt deze opmerking, en geeft aan dat er nog verder zou worden afgestemd met de logistieke partners om dit verder uit te werken.
- MBZ geeft verder aan dat het volledig compenseren van bijkomende verharding een moeilijke doelstelling lijkt.

- Atelier\demitro2 geeft aan dat deze voortvloeit uit de Vlaamse beleidsplannen, en dat hierop eerder feedback werd geformuleerd. De feedback die in de vorige vervoerregioraad werd geformuleerd op de doelstellingen zal worden verwerkt in de synthesenota.

Thema parkeren

Atelier\demitro2 licht toe dat parkeren hoofdzakelijk een lokale bevoegdheid is, waarbij het wel aangewezen kan zijn om sommige elementen over de gemeentegrenzen af te stemmen.

- De VVSG stelt aan dat de inrichtingsprincipes rond de hoofdwegen in het kader van de nieuwe wegencategorisering wordt afgerond. Het proces voor de inrichtingsprincipes van de gemeentewegen zou ook worden opgestart, waarbij ook het parkeerbeleid relevant is. Dit zou worden afgerond in het begin van 2022. De VVSG stelt dat de afstemming hiermee een aandachtspunt vormt.
 - Atelier\demitro2 licht toe dat dit een enigszins ander aspect is, en verduidelijkt dat er binnen de vervoerregio nog zal worden gewerkt rond de wegencategorisering.
 - DMOW geeft aan dat de focus in de vervoerregio eerder zal liggen op specifieke problematieken.
- Blankenberge licht toe dat er ook aandacht moet zijn voor toeristische streken, omdat hier wel een zekere eigenheid aan is.
- Wat betreft het vrachtwagenparkeren, merkt Blankenberge op dat het niet slecht zou zijn om na te denken over buffering van de vrachtwagens op de bedrijventerreinen.
- Blankenberge stelt verder dat er ook veel oneigenlijk gebruik is van garages, waardoor er veel op straat wordt geparkeerd i.p.v. in de garage.
- De NMBS geeft aan dat ze de bezorgdheden rond stationsparkings begrijpen, maar dat ze hier wel al mee aan de slag gaan. Zo wordt de capaciteit van fietsenstallingen gemonitord en op basis daarvan uitgebreid. Wat betreft autoparkings, geeft de NMBS aan dat het niet altijd evident is om dit beleid per vervoerregio te herzien. De NMBS wijst er verder ook aan dat ze uit de gebruiksgegevens van de treinen geen negatief zien van het betalend maken van stationsparkings.
 - Atelier\demitro2 duidt dat er inderdaad geen zaken kunnen worden opgelegd aan de NMBS, maar dat de vervoerregio wel vragen kan stellen.

VARIA

MBZ vraagt of ze kunnen aansluiten op de stakeholdersessie rond vracht en auto. DMOW zal dit bekijken, maar wijst er op dat MBZ reeds deelneemt aan de ambtelijke werkgroepen waar ze hun input kunnen leveren. Daarnaast zou er een werkgroep rond logistiek komen, die relevanter lijkt voor MBZ.

VOLGENDE STAPPEN

De volgende vervoerregioraad zou doorgaan op **maandag 29 maart van 9:30 tot 11:30**.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Beernem	Jos Sypré
Blankenberge	Sandy Buyschaert
Damme	Frederik Noë
Damme	Joachim Coens
Jabbeke	Geert Depree
Oostkamp	Els Roelof
Zedelgem	Jurgen Dehaemers
Zuienkerke	Alain De Vlieghe
Provincie West-Vlaanderen	Jurgen Vanlerberghe
MBZ	Paul Schroé
VVSG	Guido Vaganée
WVI	Line Putseys
De Lijn	Anneleen De Schrijver
De Lijn	Sven Vanhoverbeke
Departement Omgeving	Patrick De Klerck
NMBS	Koen Christiaen
AWV	Sylvie Decloedt
Dienst Maritieme Toegang	Wim Cuffez
Dep. MOW	Frederik Potvlieghe
Dep. MOW	Jan De Wel
Dep. MOW	Hannelore Deblaere
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Amber Coone
Atelier\demitro2 (Mint)	Tim De Roeck
Atelier\demitro2 (O2)	Mike Van Acoleyen

BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD

Brugge	Dirk De Fauw
Knokke-Heist	Philippe Vlietinck