



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 13 november 2020, 14:00 - 16:00

Locatie: Digitale vergadering

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: n.v.t.

Verslaggever: Laura Dominguez (consortium Atelier\demitro2)

Onderwerp: Vervoerregioraad

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

AFKORTINGEN

MOW Mobiliteit en Openbare Werken VVR Vervoerregio

OV Openbaar Vervoer VVRR Vervoerregioraad

VOM Vervoer Op Maat

AGENDAPUNTEN

1. Goedkeuring verslag VVRR 17/07/2020
2. Openbaar vervoer
3. Mobiliteit
4. Participatie
5. Volgende stappen

VERSLAG

1. Goedkeuring verslag VVRR 17/07/2020

Er worden geen opmerkingen geformuleerd. Het verslag wordt **goedgekeurd**.

2. Openbaar vervoer

Resultaten doorrekeningen

De Lijn koppelt terug over de resultaten van enerzijds de financiële doorrekening en anderzijds de doorrekening inzake reizigerswinst voor het nieuwe OV-netwerk. Er worden geen bijkomende opmerkingen vanuit de gemeenten geformuleerd.

Bespreking en goedkeuring mobipunten

Departement MOW stelt het kader voor mobipunten voor op basis van het goedgekeurd BVR van 11 september 2020, waarbij o.m. de definiëring, categorisering, bevoegdheden en subsidiering aan bod komt. Vervolgens wordt ook het kaartmateriaal met de mobipunten die nodig zijn voor het nieuwe netwerk van de vervoerregio Oostende, voorgesteld. De volgende opmerkingen worden geformuleerd:

- De provincie merkt op dat langs de kusttram geen lokale mobipunten voorzien zijn. Er wordt gevraagd of dit per definitie betekent dat daar buurtmobipunten zullen komen en wat de exacte logica hierachter is.
 - Departement MOW ontkracht dit en stelt dat het ontbreken van deze punten langs de kusttram op de kaart betekent dat deze vandaag niet nodig zijn voor de uitvoering van VoM in onze regio. Vervolgens zal besproken worden of bepaalde locaties en haltes bijkomend nog dienen opgenomen te worden. Op basis van de Vlaamse beslissingsboom zal gekeken worden welke hiërarchie wordt toegekend. De buurtmobipunten dienen opgesteld te worden op basis van nabijheidslogica en worden aangeduid door de gemeenten.
 - De provincie stelt dat geen selectie als mobipunt impliceert dat er geen subsidie mogelijk zal zijn voor de inrichtingswerken.
 - Dit wordt bevestigd.
- Ichtegem geeft aan dat er een mobipunt ontbreekt binnen de gemeente, die wel was opgenomen op de oorspronkelijke kaart met mobipunten maar niet op de kaart met de hiërarchie.
 - Departement MOW erkent dat dit een fout van de kaart betreft en zal worden toegevoegd als lokaal mobipunt.
- Oostende polst of de goedkeuring van mobipunten dient te gebeuren op basis van de voorliggende kaart of van een lijst. Dit om eventuele misverstanden te vermijden.
 - Departement MOW stelt dat dit momenteel een kaart bevat. Indien nodig, kan een lijst worden opgesteld en bezorgd ter verificatie.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat de kaart met de OV-structuur volledig is en de goedkeuring kan op basis hiervan gebeuren.
- De Haan stelt de vraag of er in Wenduine ook een lokaal mobipunt voorzien kan worden.
 - Departement MOW geeft aan dat dit vandaag niet voorzien is omdat vertrokken is vanuit de locaties waar deelmobiliteit of VoM voorzien wordt. Bijkomend zal een oefening gebeuren om te bepalen welke overige locaties meer potentieel hebben om als mobipunt bijkomend uit te bouwen. De beslissingsboom zal vervolgens leiden tot minstens het lokale niveau.
 - De Haan vult aan dat AWV in Wenduine bezig is met een plan om parking en mogelijks fietsenstalling aan te leggen. Hier bevinden zich dus opportuniteiten.

De mobipunten op regioniveau worden **vastgesteld**. Er kunnen mogelijks nog lokale of buurtmobipunten toegevoegd worden op basis van de bilaterale overlegmomenten op gemeenteniveau. Ook bij het opstellen van het regionaal mobiliteitsplan kunnen mogelijks nog mobipunten toegevoegd worden.

Goedkeuring OV-plan KT

Departement MOW stelt de vraag om dit OV-plan als definitief te beschouwen.

Het OV-plan wordt **definitief goedgekeurd**.

- Bijkomend wordt gevraagd wat concreet zal gebeuren met de tarieven en ticketintegratie van VoM.
 - o Departement MOW geeft aan dat Vlaanderen momenteel bekijkt hoe dit technisch en budgettair mogelijk gemaakt kan worden. Aan de besluittekst van de definitieve vaststelling is alvast een paragraaf toegevoegd die deze bezorgdheid vanuit de regio duidelijk formuleert.

3. Mobiliteit

Variapunt - Opname Stuiversstraat in BFF

Departement MOW stelt dat het bovenlokaal fietsroutenetwerk uitgewerkt is door provincies in opdracht van Vlaams Gewest. Het decreet basisbereikbaarheid heeft bepalen van bovenlokaal fietsnetwerk toegewezen aan vervoerregioraad. Daarbij dienen wijzigingen vanaf nu ook door de vervoerregioraad goedgekeurd te worden. Het inhoudelijke werk is binnen de wijzigingscommissie behouden en van daaruit is een voorstel opgemaakt richting de vervoerregioraad. De provincie West-Vlaanderen licht het concrete dossier voor de toevoeging van de Stuiversstraat als bijkomende route op het BFF toe.

Er worden geen opmerkingen geformuleerd. De toevoeging van de Stuiversstraat in het BFF wordt **goedgekeurd**.

Toelichting procesplanning en methodiek RMP

Atelier\demitro2 presenteert de procesplanning en methodiek voor het opstellen van het regionaal mobiliteitsplan om van de doelstellingen tot een mobiliteitsvisie te komen. Er worden geen bijkomende opmerkingen vanuit de gemeenten geformuleerd.

Bespreking strategische doelstellingen en ambitieniveaus RMP

Atelier\demitro2 licht de strategische doelstellingen en ambitieniveaus in het kader van het regionaal mobiliteitsplan toe. De strategische doelstellingen zijn: anders, vlot, nabij, veilig, leefbaar, groen, sociaal en slim. De volgende opmerkingen per doelstelling komen aan bod:

Strategische doelstelling 1: Anders

- De Haan kaart aan dat zelfs de Vlaamse doelstellingen reeds ambitieus zijn dus het zou goed zijn, mocht de vervoerregio Oostende deze reeds halen.
- Wat betreft de stijging van duurzame modi van 38,2 naar 39,4, berekend in het verkeersmodel, stelt de provincie de vraag of het aanbod van deelmobiliteit mee gerekend is in deze stijging.
 - o Atelier\demitro2 verduidelijkt dat de berekening gebeurt door strategische regionale modellen op het niveau van de provincie. Aspecten zoals deelmobiliteit zitten hier niet in vervat. Wat wel meespeelt, zijn de ruimtelijke verschuivingen die gekend zijn tegen 2030 (bv. bevolkingsgroei, tewerkstellingsgroei, etc.), socio-demografische factoren (bv. prognoses van Planbureau) en eventueel andere parameters die impact hebben op het verplaatsingsgedrag (bv. brandstofprijzen).

- o De provincie geeft aan dat de opkomst van de elektrische fiets ook een impact zal hebben op deze cijfers.
- Samengevat wordt besloten om niet ambitieuzer te gaan dan hetgeen wat voorligt op Vlaams niveau. De kanttekening dient toegevoegd te worden dat het reeds een uitdaging lijkt om de Vlaamse doelstelling voor spoor en binnenvaart te behalen binnen deze regio.

Strategische doelstelling 2: Vlot

- De provincie polst naar de impact of doorzettingskracht die een vervoerregio heeft om deze doelstellingen te realiseren. Indien bepaalde operationele doelstellingen impliceren dat extra investeringen dienen te gebeuren, waar zullen deze middelen gezocht worden en wat indien deze middelen er niet zijn.
 - o Departement MOW stelt dat de geformuleerde strategische doelstellingen zaken zijn die vanuit hogere beleidsniveaus op de vervoerregio afkomen. Als regio kan bepaald worden welke zaken we in het regionaal mobiliteitsniveau wensen te realiseren en welke doelstellingen we willen doorvertalen naar concrete maatregelen. Met het mobiliteitsplan zal het beleid van deze regio vorm krijgen. Hierbij zal deze boodschap en de ambities van de regio ook richting Vlaanderen meegegeven worden. Er zal ook actie vanuit Vlaanderen nodig zijn voor het voorzien van middelen.
 - o Atelier\demitro2 vult aan dat de geformuleerde ambities in de volgende fase kunnen omgezet worden in concrete maatregelen of acties met bijhorend een bepaalde prioritering. Zo kan de regio ook aanduiden waar de grootste pijnpunten zitten om de doelstellingen te realiseren. Vervolgens kan in dialoog gegaan worden met Vlaanderen om deze middelen ter beschikking te stellen.

Strategische doelstelling 3: Nabij

- Er wordt aangegeven dat in de thematekst, die voorgelegd werd op de ambtelijke werkgroep, naar voren komt dat vrij snel geëvolueerd zal worden naar een beperking van ruimtebeslag. Dit zou betekenen in de praktijk dat voor elk nieuw vrijliggend fietspad die wordt aangelegd, er ergens onthard dient te worden.
 - o Atelier\demitro2 verduidelijkt dat het volledig op nul brengen pas voorzien is voor 2050.
 - o De provincie geeft aan voorstander te zijn van het idee rond ontharding en de impact van ruimtebeslag maximaal te minimaliseren. Echter, indien dit te streng zal zijn voor ook de aanleg van vrijliggende fietspaden dan zal het proces hiervoor nog tijdrovender zijn dan vandaag reeds het geval is.
 - o Departement Omgeving stelt dat op de ambtelijke werkgroep de bezorgdheid naar boven kwam dat dit niet te snel mag gebeuren. Er werd gesteld dat het niet de bedoeling is om dit sneller te gaan doen dan de Vlaamse doelstellingen. Echter, er kan wel reeds gekeken worden waar er vandaag overmatige infrastructuur aanwezig is zodat ingegrepen kan worden zodra de compensatieregel gangbaar is. Samengevat gaf de ambtelijke werkgroep aan om eerst voldoende tijd te nemen om de nodige infrastructuur aan te leggen vooraleer effectief een compensatieregel van start gaat.
- De Haan vult aan vragende partij te zijn om te ontharden.
- Oudenburg stelt dat dit toch zeker niet het geval zou mogen zijn voor duurzame modi aangezien de doelstelling is om duurzame modi te blijven stimuleren.

Strategische doelstelling 4: Veilig

- Er worden geen opmerkingen geformuleerd. Het ambitieniveau zoals ambtelijk besproken, kan worden gevolgd.

Strategische doelstelling 5: Leefbaar

- De provincie stelt de vraag om 'stad' duidelijker te definiëren.
- Ichtegem polst wat een stad concreet is ten opzichte van een dorp. De vraag wordt gesteld of het wel realistisch is om te stellen dat steden tegen 2025 reeds emissievrij dienen te zijn. Hierbij wordt gedacht aan grootsteden waar een oudere bevolking woont, die door deze doelstelling enkel tot aan de rand van de stad kunnen rijden met hun wagen.
- Er wordt gepolst naar de verdere stappen in het kader van afdwinging na het bepalen van het ambitieniveau binnen deze doelstelling. Indien er geen instrumenten zijn om ambities te realiseren, lijkt het ook niet zinvol om deze ambities te bepalen.
 - o Atelier\demitro2 stelt dat het beleid dient opgesteld te worden rond deze doelstellingen en ambitieniveaus. Bijgevolg heeft de regio de realisatie van de ambities zelf in de hand.
 - o De provincie geeft aan dat dit in een theoretisch landschap inderdaad het geval is.
 - o Atelier\demitro2 vult aan dat dit niet enkel in grootsteden hoeft te zijn. Het voorbeeld van Hasselt wordt aangegeven, waar een stadsdistributiecentra werd geïmplementeerd. Dit is een voorbeeld van een bewust beleid.
 - o Oudenburg haalt aan dat een kleine stad die wordt gekruist door gewestwegen moeilijk aan deze ambitie zal kunnen voldoen. Er kan wel gekeken worden om voor grootsteden zoals Oostende andere doelstellingen te formuleren.
 - o AWV stelt dat Oostende een ambitieplan heeft waarbij een van de elementen is om de stadskern binnen de ring te gaan transformeren naar een autoluwere en duurzamere omgeving. Het lijkt wel aangewezen om 'stad' beter te definiëren in de doelstelling. Oostende heeft bijvoorbeeld een ringweg, terwijl de meeste kleinere kernen dit niet hebben. Het doorkruisen van gewestwegen door dorpskernen lijkt een belangrijk gegeven voor het behalen van deze doelstelling.
 - o Departement MOW vult aan dat de doelstelling van de vervoersregio is om partners samen te brengen en op deze manier sporen te zoeken hoe hieraan gewerkt kan worden. De vraag die vandaag voorligt, is hoe ver gegaan kan worden voor deze ambities en op welke sporen de vervoerregio Oostende wenst in te zetten. Wat betreft deze concrete doelstelling zullen het de steden en gemeenten zijn die dit dienen te realiseren, in samenwerking met Vlaanderen. Het belangrijkste is om elkaar te ondersteunen en informatie uit te wisselen.

Strategische doelstelling 6: Groen

- AWV polst of de weergegeven cijfers rekening houdt met wijzigingen in het verplaatsingsgedrag na de coronacrisis. Er zijn enquêtes afgenomen die aantonen dat een vijfde van de bedrijven reeds aangeeft om ook na de coronacrisis meer in te zetten op telewerken. De weergegeven stijging van 8% kan bijgevolg een overschatting zijn.
 - o Ichtegem sluit zich hierbij aan gezien uit de coronacrisis blijkt dat telewerken een even goede werking kan kennen, wat bijgevolg minder gereden kilometers zal produceren.

Strategische doelstelling 7: Sociaal

- Er worden geen opmerkingen geformuleerd.

Strategische doelstelling 8: Slim

- De provincie stelt voor om eens te luisteren bij Fluvius, gezien zij reeds ambities rond slimme mobiliteitsoplossingen aan het uitwerken zijn.

4. Participatie

Toelichting participatietraject RMP

Atelier\demitro2 stelt het participatietraject voor stakeholders in het kader van het regionaal mobiliteitsplan voor, waarbij dezelfde thema's op een gelijkaardige wijze parallel zullen besproken worden met de ambtelijke werkgroep. Er worden geen opmerkingen geformuleerd.

VOLGENDE STAPPEN

- Op 4 en 11 december vinden er bilaterale overlegmomenten met alle gemeenten plaats in het kader van mobipunten en mobiliteit.
- Er wordt afgesproken dat eventuele feedback op de strategische doelstellingen en ambitieniveaus kunnen meegenomen worden tijdens de bilaterale overlegmomenten.
- De volgende vervoerregioraad zal doorgaan op **18 december 2020** en staat in het teken van de goedkeuring van de mobipunten en terugkoppeling van de thema's voor het regionaal mobiliteitsplan.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Bredene	Hubert Schmitt
De Haan	Wilfried Vandaele
De Haan	Vera Jonckheere
Gistel	Gauthier Defreyne
Ichtegem	Jan Bekaert
Koksijde	Guido Decorte
Koekelare	Patrick Lansens
Middelkerke	Sofie Feys
Oostende	Björn Anseeuw
Oudenburg	Anthony Dumarey
Provincie West-Vlaanderen	Jurgen Vanlerberghe
Provincie West-Vlaanderen	Sofie Vanhooren
De Lijn	Anneleen De Schrijver
De Lijn	Sven Hoverbeke
NMBS	Koen Christiaen
Departement MOW	Lieven Van Eenoo
Departement MOW	Sofie De Meulenaere
Departement Omgeving	Stijn Vanderheiden
AWV	Daniel Lauwers
AWV	Henk Goddemaer
VVSG	Mathieu Cockhuyt
Atelier\demitro2 (Traject)	Kristof Devriendt
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Laura Dominguez