



## **VERGADERING**

//

Datum: 3 juni 2022, 14:00 - 16:00

Locatie: Gemeentehuis Gistel

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Ann-Sophie Rottée (consortium Atelier\demitro2)

Onderwerp: Vervoerregioraad

//

## **AFKORTINGEN**

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

## **AGENDAPUNTEN**

1. Algemeen
  - a. Goedkeuring verslag
2. Regionaal mobiliteitsplan
  - a. Bespreking ontvangen opmerkingen
  - b. Volgende stappen
3. Varia

### Algemeen

Volgende opmerkingen werden gegeven op het verslag:

- Bredene geeft aan dat de opmerking niet vanuit Ichtegem kwam over de kennis van de ambtenaren en schepenen. Ook werd dit standpunt niet correct weergegeven en zou dit aangepast moeten worden. Lokale ambtenaren zouden geen nationale thema's moeten beslechten, dat zou iets zijn dat op een hoger niveau moet gebeuren (parlement).
- Oostende geeft aan dat het standpunt over minimalisme de nota betrof en niet het proces.

- Oudenburg geeft aan niet genoteerd te zijn bij de aanwezigen.  
Mits deze aanpassingen is het verslag van de VVRR van 29/04/2022 **goedgekeurd**.

## Regionaal mobiliteitsplan

### Bespreking opmerkingen visienota

Atelier\demitro2 duidt de opmerkingen aan de hand van een presentatie.

DMOW geeft aan dat het opmaken van de visienota gebeurt in opdracht van het Vlaamse niveau. De minister zal ook haar goedkeuring moeten geven op vraag van de VVRR. De taak van de VVRR bestaat eruit om de nota goed te keuren, de minister gaat de nota niet invullen. Dit wordt regio per regio aangepakt. Ook het Vlaamse gewest zit mee aan de tafel.

De volgende opmerkingen werden geformuleerd door de steden, gemeenten en andere actoren:

- Oostende bedankt voor de verduidelijking. Er wordt benadrukt dat er geen sluipende besluitvorming zou mogen plaatsvinden in de VVRR met betrekking tot bevoegdheden van lokale besturen. De visienota doet uitspraken over verantwoordelijkheden en budgetten van andere actoren, wat niet vrijblijvend is. Er wordt een voorbeeld gegeven over het behalen van bepaalde doelen tegen 2025. Alleen al door de doorlooptijd van een investeringsdossier zouden die doelen niet behaald kunnen worden. Deze werden ook niet geïntegreerd in meerjarenplannen. De VVRR zou niet mogen beslissen over wat een lokaal bestuur al dan niet moet doen. Wat hier overeengekomen wordt, is een verbintenis. Indien er tot een consensus gekomen zou moeten worden, zou er een minimalistisch scenario moeten komen. Over een aantal dingen kan er dan een soortgelijke oplossing geformuleerd worden gezien de zeer verschillende noden in de steden en gemeenten. Het is niet aan Oostende om de invoering van het rekeningrijden te vragen aan de Vlaamse Overheid. Oostende geeft aan het eens te zijn met Bredene over onderwerpen die op Vlaams niveau besproken zouden moeten worden.

Tenslotte be vraagt Oostende de finaliteit van de nota, na de goedkeuring van de minister.

- Atelier\demitro2 geeft aan dat de visienota als basis zal dienen voor het actieplan. Na goedkeuring van de minister zou het actieplan dan invulling krijgen. Als er dan vragen zouden komen vanuit een GIP voor investeringen naar de toekomst toe, zou er gekeken kunnen worden naar de visienota. Daarentegen gaat niemand controleren of bepaalde doelstellingen behaald werden of niet. Wel zal de visienota gemonitord en opgevolgd worden. Het RMP zou dus een antwoord moeten bieden op, waar erop ingezet kan worden als er extra geld zou komen. Het RMP wordt ook onderworpen aan een MER procedure, waaruit feedback zal komen. In het kader van de MER procedure zou het mobiliteitsplan ook in openbaar onderzoek gaan.
- Op vraag van Oostende duidt Atelier\demitro2 de timing van het RMP. De visienota zou voor de zomer afgerond moeten worden en neemt al twee jaar in beslag. De verdere timing zal afhangen van het verloop van de goedkeuring.
- Op vraag van Oostende over de start van het korte termijnplan van het OV, geeft Atelier\demitro2 aan dat dit gepland staat voor 1/07/2023.
  - Oostende geeft aan dat die datum door de minister in twijfel wordt getrokken. De datum werd al eens uitgesteld. De wens is om niet het hele OV om te gooien in 2023. De aanloop naar de verkiezingscampagne wordt dan genomen, waarbij Oostende dit debat niet zou wensen te voeren.

- Oudenburg begrijp de bezorgdheid. Desondanks werd er al gecommuniceerd over het OV-plan en is een uitstel niet wenselijk. De wens is om dit zo snel mogelijk uit te voeren. Maar er komen ook vragen over van de burgers.
- Middelkerke heeft begrip voor de standpunten van Oudenburg en Oostende. De achterliggende landen hebben nood aan een snelle invoering van het nieuwe OV KT plan, voor de kust zou het minder dringend zijn.
- DMOW geeft aan dat de bezorgdheden gehoord en doorgegeven werden. Er zijn ook gelijkaardige signalen gekomen vanuit de andere regio's. Er is begrip voor de politieke analyse en de naderende verkiezingen. Er werd al schriftelijk naar de minister gecommuniceerd om een uitstel te vermijden. De minister heeft twee keer gecommuniceerd over een datum. De laatste keer werd aangegeven dat het tegen juli 2023 zou moeten lukken. Dat geeft ook een deadline aan de bevoegde diensten. Er was tijd nodig om bepaalde beslissingen rond te krijgen. Ondertussen zou de Mobiliteitscentrale gegund zijn. Wel zit er nog wat vertraging in de deelsystemen en het VoM.

Het debat rond OV KT zou al gevoerd moeten zijn gezien dit twee jaar geleden al werd goedgekeurd. Bij invoering kan dit wel nog zorgen voor debat. Weinig openbare besturen zullen enthousiast zijn om OV KT in te voeren op dat moment. Het alternatief zou zijn om het 2 jaar uit te stellen, maar dan zijn er nieuwe besturen en dan staan we even ver als in 2019.

- De Lijn geeft ook aan dat er bepaalde beslissingen genomen moeten worden om niet in de problemen te komen met hun timing.
- Bredene geeft aan dat zij gecommuniceerd hadden en actie hadden ondernomen omdat de datum eraan kwam. De burgers bezorgen hen heel wat vragen. Het debat zou veel te veel verlengd worden. Ze zijn afhankelijk van wat van bovenuit beslist wordt, wat dit een moeilijke kwestie maakt.
- DMOW concludeert dat de VVRR haar werk heeft gedaan voor het korte termijn OV-plan. De visienota zou geen plan zijn om in de kast te leggen. Het is een plan waarbij verschillende actoren samen doelstellingen en ambities bepalen en aangeven hoe ze deze wensen uit te voeren. De verschillende actoren rond de tafel zijn de steden en gemeenten, de verschillende onderdelen van het Vlaams gewest zoals de provincie, De Lijn en AWW.

### Strategische doelstellingen

Atelier\demitro2 licht de opmerkingen toe over de strategische doelstellingen aan de hand van een presentatie.

De volgende opmerkingen worden gegeven door de steden, gemeenten en andere actoren:

- Bredene geeft aan dat de doelstelling om tegen 2025 goederen te vervoeren zonder uitstoot niet realistisch zou zijn. Dezelfde opmerking is toepasselijk op gelijkaardige passages in thema autoverkeer zoals de halvering van gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen tegen 2025. Ze willen hierop niet vastgepind worden.
  - Oostende, Gistel en Oudenburg bevestigen dit standpunt.
- DMOW duidt dat de modal shift draait rond de 40/60 verdeling. Deze werd berekend op basis van het verkeersmodel. Onder duurzame modi vallen, onder andere, te voet, fiets, carpoolen en OV. De step zou niet in de verkeersmodellen zitten.
  - De Provincie geeft aan dat de step geen duurzaam vervoersmiddel zou zijn.
- Oostende duidt dat ze een aantal suggesties hebben gedaan, onder andere ook over het schrappen van bepaalde stukken tekst. Op basis van toekomstige inzichten zouden bepaalde elementen in de

visienota in vraag gesteld kunnen worden. In de publieke opinie zouden andere dingen leven dan diegene die worden opgesomd in de nota. Wat er verstaan wordt onder duurzame modi kan ook sterk verschillen. Ook zou de opsomming van duurzame modi snel achterhaald zijn. Daarom zou een minimale invulling opportuun zijn. Tenslotte zouden er vragen gesteld kunnen worden bij de duurzaamheid van bussen.

- Middelkerke zou ook enkele stukken wensen te schrappen zoals emissie en uitstoot van duurzaam verkeer.
- Oudenburg volgt dat duurzame modi snel evolueren en daarom niet specifiek vermeld zouden moeten worden.
- Atelier/demitro2 concludeert dat de opsomming van de duurzame modi geschrapt kan worden.
- Oostende geeft aan dat ze niet akkoord gaan met de 30% van het goederenvervoer dat voorzien zou moeten worden door spoor en binnenvaart.
  - Gistel geeft aan dat er op heden al druk zou zijn op de binnenvaart en akkoord gaat met het voorstel van Oostende, om de 30% te schrappen. Ook bevragen ze wat dat cijfer vandaag is.
  - DMOW duidt dat de 30% een Vlaamse doelstelling is die kan omarmd worden of niet. Er zouden geen cijfers per VVR zijn voor goederenvervoer op spoor en binnenvaart.
  - Oudenburg geeft aan geen extra files te willen creëren omdat er boten moeten passeren.
- Oostende geeft aan dat de doelstelling Vlot een negatieve benadering zou hebben ten aanzien van de wagen. Op bepaalde verkeersassen zijn er problemen en mensen laten auto niet achter. De wens is niet om de mensen uit de auto te halen op een negatieve manier. Er zou wel positief gewerkt kunnen worden door fietszones bijvoorbeeld.
  - De Lijn geeft aan hiermee niet akkoord te kunnen gaan. Als de stappers, trappers en het OV geen concurrentieel voordeel zou krijgen, dan zal het moeilijk zijn om de modal shift te realiseren. Zolang de bus trager is, gaan de mensen de auto blijven gebruiken.
  - Oostende zou het hier niet mee eens zijn omdat er dan vanuit gegaan wordt dat de enige relevantie, op de markt, voor De Lijn zou zijn op basis van snelheid. Er zouden ook andere redenen zijn waarom mensen kiezen voor het OV. De vermelde benadering zou zeer negatief zijn. Er zouden veel mensen naar Oostende komen met de wagen.
  - DMOW vraagt meer duiding over de negatieve benadering die volgens Oostende geopperd wordt. Ze zien zelf geen negatieve connotatie.
  - Oostende geeft aan dat de verwoording op twee manieren geïnterpreteerd kan worden. De bedoeling zou niet zijn om de auto weg te pesten, niet het leven zuur maken. Er zou meer nuance moeten bij die verwoording. De wagen blijft een belangrijk vervoersmiddel. “Als we de toeristische stad slechter bereikbaar gaan maken dan schieten we onszelf in de voet”, aldus Oostende. Een positieve benadering zou zijn om bereikbaarheid te verbeteren via circulatie en parkeerbeleid zoals het investeren in parkings aan het centrum van de stad. De doelstelling zou kunnen zijn om een aantal zaken te bewerkstelligen en tegelijkertijd een aantal neveneffecten te vermijden.
  - Atelier/demitro2 duidt dat het de bedoeling is om hier de doelstelling voorop te stellen en dan in de volgende hoofdstukken deze te realiseren. De auto wordt niet weggepest, zoals duidelijk is in thema auto.
  - Gistel geeft aan akkoord te gaan met het standpunt van Oostende. De formulering zou aangepast kunnen worden.
- DMOW geeft aan dat het bij de doelstelling Nabij niet de bedoeling is om het ruimtelijk beleid aan te passen. De nota grijpt niet in, in het Ruimtelijk beleid. De provincie en het Gewest zorgen voor een doorvertaling.

- Atelier/demitro2 geeft aan dat het verhaal geen afbreuk doet aan de lokale autonomie. Dat kan zo toegevoegd worden aan het begin van de nota.
- Bredene geeft aan akkoord te gaan om een gelijkaardige uitleg op te nemen in de inleiding.
- Oostende geeft aan bij voorkeur te willen toevoegen.
- Atelier/demitro2 geeft aan dat dit al het geval zou zijn.
- Oostende geeft aan dat de doelstellingen over veiligheid niet realiseerbaar zouden zijn. Het zou niet nodig zijn om die Vlaamse doelstelling te vermelden, elke gemeente zou hier al naar streven. De formulering zou te strikt zijn waarbij het moeilijk hard te maken is.
  - DMOW geeft aan dat er in de nota van de Westhoek gewerkt zou zijn met het actief ondersteunen van de Vlaamse ambitie naar vision zero.
  - Oostende zou akkoord gaan met de voorgestelde formulering. Graag zouden ze de 4/5 van de inwoners geschrappt zien en gewonden zien toegevoegd worden.
- Oostende geeft aan akkoord te gaan met de voorgestelde aanpassing voor doelstelling Leefbaarheid.
- Bredene geeft aan, in doelstelling Groen, graag iets te laten staan over laad en tankpunten. Het zou op een positieve manier geformuleerd kunnen worden zoals het uitwerken van een netwerk van laadpalen en tankpunten. Ook zouden ze geen percentage willen vermelden.
  - Oostende bevroegt hoe de laadpalen en tankpunten voorzien zouden worden. Of dit door de gemeenten of een andere instantie zou zijn. De wens is niet dat de gemeenten dit opnemen. Er zou een hele wijk zijn in Oostende waar het niet de wens is om deze opnieuw aan te leggen voor laadpalen. Ze zouden liever niets opgelegd zien wat ze niet kunnen waarmaken.
  - Atelier/demitro2 duidt dat de uitwerking van de doelstelling in thema Auto aan bod zal komen en dat deze vragen daar besproken kunnen worden.
  - Bredene geeft aan dat ze dergelijke vragen krijgen van inwoners. Daarom zou er ergens in de nota wel een vermelding moeten zijn van laadpalen en tankpunten. Het hoeft niet de concrete 15% te zijn, maar het voorzien ervan beantwoordt aan een vraag van vele burgers. Het zal ook niet de gemeente zijn die dat allemaal voorziet. Het weglaten zou geen breekpunt zijn, al zouden ze liever een vermelding zien van laadpalen, gezien de vragen van de inwoners. Het zou niet dwingend geformuleerd kunnen worden.
  - DMOW duidt dat de laadpalen door het Vlaams Gewest geplaatst zouden worden (publieke). Dit zou vooral zijn voor de mensen zonder oprit of ruimte voor een laadpaal.
  - Oostende duidt niet overtuigd te zijn van het concurrentieel voordeel van elektrische voertuigen. De gemeente koopt sinds dit jaar enkel voertuigen aan die emissievrij zijn. Desondanks blijkt dit niet concurrentieel na een half jaar.
  - Middelkerke geeft aan de transportsector niet zelf in handen te hebben.
  - Atelier/demitro2 vat samen dat er kan ingezet worden op vergroening van de mobiliteit en het percentage kan in het midden gelaten worden. De laatste twee zinnen zouden ook geschrappt kunnen worden uit de paragraaf wegens te operationeel. In verband met de transportsector kan er gesproken worden met hen, ook kan er laadinfrastructuur voorzien worden. De gemeente kan dit faciliteren. Want de uitstoot van vrachtwagens blijft anders in de kernen hangen.
- DMOW duidt dat er met “we” niet alleen bedoeld wordt op steden en gemeenten. Het is een nota die gedragen moet worden door alle partners. De VVRR bestaat onder andere ook uit AWV, de Provincie, het Vlaams Gewest en De Lijn. De goedkeuringsprocedure gebeurt ook op Vlaams niveau. De gemeenten zijn niet voor alles verantwoordelijk. “We” kan dus ook gaan over laadpalen langs gewestwegen bijvoorbeeld.
- Bredene geeft aan de doelstelling Sociaal niet volledig te willen schrappen. Ze zouden al bezig zijn met het toegankelijk maken van de haltes.

- Oostende geeft aan dat het sociaal tarief niet alleen voor armlastigen zouden zijn maar ook voor mensen met een beperking. Niet iedereen die beperking heeft, zou dat nodig hebben. De Lijn zou nu al aan een sociaal tarief zitten met de prijzen die gevraagd zouden worden.
- De Lijn geeft aan dat de tarieven van de bus op Vlaams niveau bepaald worden.
- Atelier/demitro2 duidt dat de vraag naar een sociaal tarief kwam uit de AWG. De conclusie zou zijn om het te schrappen, naar het voorstel van Oostende.

## Thema Veiligheid

Atelier\demitro2 licht de opmerkingen toe over thema Veiligheid aan de hand van een presentatie.

De volgende opmerkingen worden gegeven door de steden en gemeenten:

- AWV geeft aan dat er, in plaats van, zwarte punten beter gesproken kan worden over gevaarlijke punten.
- Middelkerke geeft aan dat de ambitie een utopie is. Ook de bepaling van zwarte punten zou problematisch zijn gezien dit al wordt gedaan na 1 zwaar ongeval, dat mogelijks veroorzaakt werd door iemand die het bewustzijn verliest.
  - AWV bevestigt dat er weggewerkt, geëvalueerd en aangepast kan worden waar nodig, al is nul een utopie.
- Op vraag van Oostende duidt Atelier/demitro2 de logica achter de redenering dat meer mensen op het OV zou zorgen voor minder ongevallen omdat er dan minder mensen in de auto zitten. Dit zou statistisch bewezen zijn.
  - Oostende zou niet overtuigd zijn van die redenering.
  - DMOW geeft aan dit te gaan navragen bij de specialisten.
- Oostende geeft aan dat het niet duidelijk zou zijn wie de middelen zou voorzien voor de schoolroutes. In Oostende gebeuren deze investeringen al systematisch, en ze staan dus achter de doelstelling. De formulering zou niet goed zitten. De VVR gaat het niet doen, maar de actoren. Een herformulering zou dit duidelijker kunnen maken.
- De VVSG geeft aan dat er een oefening lopende is over de inrichtingsprincipes op de lokale wegen. Dit wordt bepaald door de lokale besturen (ook samen met AWV). Hierin wordt ook de functie van de weg meegenomen.
  - Middelkerke geeft aan dat een lokaal bestuur zelf inspraak heeft over hoe de inrichting van de straat zou moeten zijn. Het zou logisch zijn dat de infrastructuur aangepast wordt aan de maximumsnelheid.
  - DMOW duidt dat de specifieke paragraaf gaat over de EW, lokale wegen van niet-doorgaand verkeer. Dit zijn verkavelingswegen en woonstraten, maar geen ontsluitingswegen met een doorgaande functie.
  - De Haan be vraagt of het snelheidsregime aangepast zou worden aan de weginrichting.
  - DMOW duidt dat er verwezen moet worden naar de wegcategorisering, het gaat ruimer.
  - Atelier/demitro2 concludeert dat er verwezen kan worden naar de inrichtingsprincipes van AWV en de VVSG.
- Bredene geeft aan niet akkoord te gaan met nieuwe straten per definitie in te richten als een zone 30 in de bebouwde kom. Er zou gewerkt moeten worden met een afwegingskader.
  - DMOW duidt dat er een afwegingskader zou zijn van de Vlaamse Overheid over nieuwe wegen, specifiek erftoegangswegen(EW), zonder ontsluitende of doorgaande functie.
  - Bredene gaat akkoord met de verwijzing naar het afwegingskader.
- Bredene geeft aan geen GAS ambtenaren te wensen in te zetten voor snelheidshandhaving.

- Middelkerke en De Haan gaan hiermee akkoord.
- Oostende geeft aan te wensen deze paragraaf volledig achterwege te laten. De politie heeft verschillende taken en hier zouden geen prioriteiten in gemaakt mogen worden. Er zou niet genoeg capaciteit zijn om snelheidscontroles te doen als er overvolle treinen toekomen aan het station.
- Atelier/demitro2 concludeert dat deze paragraaf geschrapt mag worden.
- De provincie geeft aan de paragraaf over educatie als zeer belangrijk te beschouwen. Zelf zetten ze hier al op in, naar bedrijven toe. De markt heeft dit overgenomen naar scholen toe. Hier wordt aangetoond dat “we” in de VVRR slaat op alle actoren, aangezien de provincie dit punt opneemt.
  - Oostende geeft aan deze paragraaf te willen schrappen. Niet omdat ze er niet achter zouden staan, maar eerder omdat er nu geen capaciteit is om dat op te nemen. Indien de provincie dit al opneemt kan er gezocht worden naar een andere formulering waar er verwezen wordt naar bepaalde actoren.

## Varia

Er werden geen varia punten naar voren geschoven

## **BIJLAGE 1: AANWEZIGEN**

### Aanwezig

Bredene	Kristof Vermeire
De Haan	Vera Jonckheere
Gistel	Gauthier Defreyne (Voorzitter)
Middelkerke	Dirk De Poortere
Oostende	Bjorn Anseeuw
Oudenburg	Anthony Dumarey
Oudenburg	Gino Dumon
Departement omgeving	Patrick De Klerck
Provincie West-Vlaanderen	Sofie Vanhooren
VVSG	Michiel Apers
AWV	Sylvie De Cloedt
De Lijn	Sven Hoverbeke
Departement MOW	Lieven Van Eenoo
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Amber Coone
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Ann-Sophie Rottée

## **BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD**

Koksijde	Guido Decorte
NMBS	Koen Christiaen
De Lijn	Anneleen De Schrijver
Departement MOW	Sofie De Meulenaere
Atelier\demitro2 (Traject)	Bram Bruggeman