



## VERGADERING

////////////////////////////////////  
Datum: 23 december 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: netwerken
  - a. **Goedkeuring** netwerken
3. Basisbereikbaarheid
  - a. Stand van zaken gefaseerde uitrol
  - b. **Goedkeuring** UVN's hoppinpunten
4. Regionaal mobiliteitsplan: Fase 2
  - a. **Goedkeuring** visienota
5. Varia
  - a. Volgende stappen & agenda voorjaar '23

### Algemeen

Het verslag van de VVRR van 30/09/2022 wordt **goedgekeurd**.

## Regionaal mobiliteitsplan: netwerken

### Goedkeuring netwerken

De volgende netwerken worden voorgelegd ter goedkeuring:

- Wegencategorisering
- Vrachtroutenetwerk

Volgende opmerkingen worden geformuleerd:

- Bredene geeft aan dat de wegcategorisering besproken werd in het college. Het college vraagt om de N377 vanaf de afrit aan Jabbeke, te selecteren als regionale weg. Bredene stelt dat binnen het voorgestelde netwerk alle andere steden en gemeenten aan de kust een regionale toegangsweg hebben. Bredene acht de regionale weg via Oostende als onvoldoende, gezien het meeste verkeer naar Bredene niet via Oostende rijdt.
  - DMOW verduidelijkt dat zowel de N377 als de N358 ingetekend zijn als interlokale wegen om het doorgaand verkeer te ontsluiten. Deze interlokale wegen kunnen het verkeer opvangen, bijgevolg lijkt er weinig noodzaak te zijn om de N377 te selecteren als regionale weg. Daarenboven blijkt dat de weg op heden ook over gedimensioneerd is t.o.v. het effectieve gebruik.
  - Bredene geeft aan geen problemen te zien in de huidige dimensionering van deze weg. Daarenboven merkt Bredene op dat er reeds verschillende maatregelen zijn genomen om de verkeersveiligheid hierlangs te verbeteren. Bredene herhaalt dat de N377 een belangrijke rol speelt voor de ontsluiting van Bredene.
  - Dep. MOW zal de vraag om N377 te selecteren als regionale weg voorleggen aan vervoerregio Brugge, aangezien deze weg zich daar situeert. Ook de vraag om de N9 tot aan Strooien Haan te selecteren als regionale weg ligt voor bij vervoerregio Brugge.
- Oostende vraagt of er bij de opmaak van het vrachtroutenetwerk rekening werd gehouden met de ontsluiting van de haven en de luchthaven.
  - Dep. MOW verduidelijkt dat de ontsluiting van de haven wel degelijk werd ingetekend, maar niet goed zichtbaar is op de gepresenteerde kaart.
  - Dep. MOW merkt daarnaast op dat het netwerk verder kan verfijnd worden via lokale vrachtroutes indien nodig.
  - Oostende geeft aan dat er nog geen duidelijkheid is over de toekomstige ontsluiting van de luchthaven. Bijgevolg wensen ze, in de beslissing, te benadrukken dat een vrachtroute kan worden toegevoegd op de kaart wanneer er duidelijkheid komt over de definitieve ontsluiting van de luchthaven.

## Basisbereikbaarheid

### Stand van zaken gefaseerde uitrol

De Lijn licht de eerste fase van de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid toe via een presentatie.

De volgende opmerkingen worden geformuleerd:

- Oudenburg geeft aan enigszins teleurgesteld te zijn over de gefaseerde uitrol en het voorstel voor fase 1. Oudenburg merkt op dat er reeds naar de burgers werd gecommuniceerd en dat verschillende hoppinpunten zijn uitgewerkt. Ze vrezen dat de gefaseerde uitrol nu voor onduidelijkheid zal zorgen.

- De Lijn benadrukt dat het goedgekeurde OV-netwerk volledig zal worden uitgerold. De voornaamste wijziging t.o.v. van de communicaties van voor de zomer, is dat er niet zal worden gewerkt met een ‘big bang’ maar wel met een gefaseerde uitrol.
- Verder verduidelijkt De Lijn dat er voor de aanpassing van de lijn 54 in fase 0 geen goedkeuring was van Oostende, waardoor dit pas in een latere fase kan worden meegenomen.
- Gistel uit de bezorgdheid dat een significant aandeel van wijzigingen pas zou worden uitgerol in 2024. Ze vrezen dat dit zal zorgen voor veel vragen van inwoners, en merken daarbij op dat dit een verkiezingsjaar is.
  - Dep. MOW benadrukt dat het OV-netwerk al eerder werd goedgekeurd. De belangrijkste impact op de planning kwam afgelopen zomer, bij de aankondiging van de minister om over te gaan tot een gefaseerde uitrol. Bijgevolg moest De Lijn opnieuw beginnen met de operationalisering van het netwerk. De focus blijft evenwel om het OV-netwerk uit te rollen zoals het werd goedgekeurd.
  - Oostende deelt de bezorgdheid van Gistel. Bij de uitrol van het OV-netwerk zal er rekening gehouden moeten worden met de context van de verkiezingen. Desondanks is het niet de bedoeling om het goedgekeurde OV-netwerk in vraag te stellen. Oostende vraagt of het mogelijk is om bepaalde maatregelen van 2024 naar 2023 te verplaatsen, om zo het merendeel van aanpassing reeds voor 2024 te verwezenlijken.
  - De Lijn uit zijn begrip voor de zorgen van de verschillende steden en gemeenten. Verder geven ze aan dat ze zoeken naar oplossingen om zo veel mogelijk wijzigingen in 2023 op te nemen. Een mogelijke piste is om een deel van de wijzigingen reeds uit te rollen in september 2023, al zal dit onder meer afhankelijk zijn van de mogelijkheden om de roosters van de buschauffeurs bij te sturen. Ze benadrukken dat ze hierover bijgevolg nog geen beloftes kunnen maken.
  - Tenslotte geeft De Lijn mee dat alle steden en gemeenten die betrokken zijn in fase 1, gecontacteerd worden om bilateraal alle wijzigingen te bespreken. In januari wordt fase 1 vervolgens voorgelegd ter goedkeuring in de vervoerregioraad.

De vervoerregioraad neemt kennis van de voorgestelde fase 1 van basisbereikbaarheid.

### Goedkeuring UVN's hoppinpunten

De unieke verantwoordingsnota's van volgende hoppinpunten worden **goedgekeurd** zonder opmerkingen:

- Bredene Centrumplein
- De Haan Vosseslag
- Snaaskerke Kerk
- Wenduine Molen

## Regionaal mobiliteitsplan: fase 2

### Goedkeuring visienota

De aangepaste versie van de visienota werd gedeeld voorafgaand de vervoerregioraad. Atelier\demitro2 geeft aan dat er vervolgens per mail enkele bijkomende opmerkingen zijn geformuleerd. Deze worden overlopen:

- Oostende wil in het regionaal mobiliteitsplan duidelijker beschreven zien welke doelstellingen de vervoerregioraad zal onderschrijven en welke er vanuit Vlaanderen komen. Bij deze tweede groep doelstellingen moet in de visienota duidelijk zijn in welke mate deze worden gedragen door de vervoerregioraad. Ze vragen om dit niet louter bij de operationele doelstellingen te verduidelijken, maar ook in het hoofdstuk rond strategische doelstellingen.
  - Atelier/demitro2 geeft aan dat dit in de afzonderlijke thema's en in de leeswijzer reeds werd verduidelijkt en vraagt welke bijkomende aanpassingen Oostende verwacht.
  - Oostende verduidelijkt dat ze dit expliciet zouden willen zien beschreven staan in hoofdstuk 2.1 en 2.3.
  - De vervoerregioraad kan volgen in deze opmerking.
- Oostende wenst de paragrafen over het sociaal tarief en betaalbare mobiliteit te schrappen. Enerzijds omdat mensen met een handicap niet per definitie een laag inkomen hebben. Anderzijds wenst Oostende zich niet te verbinden aan een visie waarvan het resultaat nog onduidelijk is. Ze benadrukken dat andere steden en gemeenten dit wel nog in hun eigen lokale visie en beleid kunnen opnemen, ook wanneer dit niet in deze visienota staat. Specifiek betreft het volgende paragrafen:
  - *“Dit houdt in dat we zorgen voor een veilig fietsnetwerk voor jongeren en ouderen, ook richting scholen, voldoende groentijd op lichtengeregelde voetgangersoversteken, Openbaar Aangepast Vervoer (OAV) aan een sociaal tarief voor personen met een handicap of ernstige beperkte mobiliteit wanneer die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer en waarbij de vervoerder financieel gecompenseerd wordt door de overheid.”*
  - *“Mobiliteit moet betaalbaar zijn voor iedereen. We garanderen betaalbare mobiliteit en openbaar vervoer voor iedereen, bijvoorbeeld door derde- betalersystemen voor inkomenszwakke groepen.”*
  - Dep. MOW merkt op dat de visienota ook als basis gebruikt kan worden om gesprekken aan te gaan met bovenlokale actoren. Het weglaten van de paragraaf heeft hier een impact op. Het klopt echter wel dat lokale besturen nog steeds hun eigen beleid kunnen vormgeven.
  - Oudenburg geeft aan dat dit voor hen een belangrijk element blijft.
  - De voorzitter benadrukt dat de visienota in consensus moet worden goedgekeurd. Het schrappen van de paragrafen belet Oudenburg volgens de voorzitter niet om maatregelen te nemen.
  - Oudenburg begrijpt de redenering en kan zich vinden in het standpunt van de voorzitter.
  - De vervoerregioraad besluit om deze paragrafen te schrappen.
- Oostende vraagt om de verwijzing naar de burgerbevraging te schrappen in thema auto, aangezien ze de vraagstelling te leidend vinden. Het betreft volgende paragraaf en bijhorende figuur: *“Er is meer draagvlak bij de burgers om de meest vervuilende wagens te verbieden dan om de meest vervuilende auto's duurder te maken.”*
  - De vervoerregioraad besluit om deze verwijzing te schrappen.
- Oostende vraagt om volgende paragraaf te schrappen; *“In tweede instantie zetten we in op het aantrekkelijker maken van duurzame modi...Daarnaast maken we het gebruik van duurzame modi aantrekkelijker door voorrangregels te voorzien, zodat deze geen last hebben van files en vertragingen.”*
  - De vervoerregioraad besluit om deze paragraaf te schrappen.
- Oostende vraagt om de uitgelichte paragraaf over het rekeningrijden, die verwijst naar de burgerbevraging, te schrappen. Het betreft de volgende paragraaf; *“Uit de burgerbevraging blijkt dat er draagvlak is voor het invoeren van rekening rijden, waarbij het doel is minder mensen de auto te laten nemen. Er is evenwel onvoldoende politiek draagvlak om dit als maatregel in te*

*schrijven in de visienota. Wel leggen we accenten indien Vlaanderen rekeningrijden zou willen invoeren.”*

Ze stellen voor om in de tekst nadrukkelijk te beschrijven dat er onvoldoende draagvlak is binnen de VVR om rekeningrijden in te voeren en te verwijzen naar de (volgende) paragraaf over de uitvoeringsmodaliteiten indien Vlaanderen het wel invoert.

- De vervoerregioraad besluit om de paragraaf te schrappen en te vervangen door de voorgestelde aanpassing.
- Oostende wenst de paragrafen te schrappen in thema parkeerbeleid die melding maken van ‘een consistent parkeerverhaal in de regio’ en het toekomst gericht beleid via parkeerverordeningen. Oostende stelt dat elke stad of gemeente specifieke noden heeft, en dit bijgevolg zelf moet kunnen vorm geven – eventueel in overleg met andere gemeenten. Het betreft volgende paragrafen:

*“Het is daarbij niet de ambitie om de tarieven tussen de gemeentes af te stemmen, dit wordt immers door verschillende concessies bemoeilijkt, wel om tot een consistent en leesbaar principe te komen langs de kustlijn, dat stoelt op de principes van een geïntegreerd parkeerbeleid, met oog voor de lokale autonomie. Op die manier komen we tot een consistent parkeerverhaal dat voor elke kustbezoeker duidelijk is en zoekverkeer maximaal uitsluit.”*

*“Het aandeel duurzame modi moet toenemen tot minstens 40% voor onze vervoerregio. We beoordelen nieuwe bouwaanvragen met deze modal shift in het achterhoofd. De gemeenten van de vervoerregio voeren een eigen verordening in die een fietsenberging verplicht. Daarbij heeft de verordening oog voor de duurzame alternatieven zoals integratie van deelwagens waar relevant, elektrisch laden en een fietsenberging die even vlot of vlotter bereikbaar is dan de geparkeerde wagen. Bij grotere projecten kan collectief parkeren nagestreefd worden en vertrekt de inrichting vanuit het hoofdzakelijk gebruik van duurzame vervoersmodi. Bij kleinere projecten kunnen de gemeenten een beleid op maat voeren.”*
- Bredene stelt dat afstemming rond het parkeerbeleid een belangrijk aspect is, maar zal hier geen breekpunt van maken omwille van de goedkeuring die in consensus dient te gebeuren.
- Het Departement Omgeving geeft mee dat de provincie een analyse maakt van hoe multimodaliteit over de kustzone kan worden afgestemd. Tarifiering maakt hier geen deel van uit.
- Dep. MOW verduidelijkt dat er eerder geen bezwaren waren over de kaart met de parkeervisie die is opgenomen in het thema parkeerbeleid.
- Dep. MOW merkt ten slotte op dat niet alle steden en gemeenten even ver staan met hun parkeerverordeningen als Oostende.
- De vervoerregioraad besluit om deze paragrafen te schrappen.

De visienota wordt goedgekeurd, mits verwerking van bovenstaande opmerkingen.

## Varia

### Volgende stappen & agenda voorjaar '23

Atelier/demitro2 licht toe dat de derde fase van het RMP in het nieuwe jaar wordt opgestart. De eerste versie van de actietabel wordt in januari gedeeld. Daarna worden er bilaterale overleggen georganiseerd, met elke stad of gemeente, om de acties te verfijnen. Het is de bedoeling om aan de hand van deze bilaterale overlegmomenten enerzijds te begrijpen welke acties eventueel moeten worden toegevoegd of aangepast. Verder zal feedback gevraagd worden over het detailniveau van de acties, de koppeling met de doelstellingen, de initiatiefnemer(s) en een inschatting van de prioriteiten en van het budget.

## **BIJLAGE 1: AANWEZIGEN**

### Aanwezig

|                             |                                |
|-----------------------------|--------------------------------|
| Bredene                     | Kristof Vermeire               |
| De Haan                     | Vera Jonckheere                |
| Gistel                      | Gauthier Defreyne (Voorzitter) |
| Ichtegem                    | Lieven Cobbaert                |
| Middelkerke                 | Dirk De Poortere               |
| Oostende                    | Björn Anseeuw                  |
| Oudenburg                   | Gino Dumon                     |
| Departement Omgeving        | Patrick De Klerck              |
| VVSG                        | Michiel Apers                  |
| De Lijn                     | Anneleen De Schrijver          |
| De Lijn                     | Sven Hoverbeke                 |
| Departement MOW             | Lieven Van Eenoo               |
| Atelier\demitro2 (Traject)  | Bram Bruggeman                 |
| Atelier\demitro2 (Deloitte) | Amber Coone                    |
| Atelier\demitro2 (Deloitte) | Ann-Sophie Rottée              |

## **BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD**

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| Bredene                   | Steven Vandenberghe  |
| Koksijde                  | Guide Decorte        |
| Nieuwpoort                | Geert Vanden Broucke |
| Oudenburg                 | Anthony Dumarey      |
| NMBS                      | Koen Christiaen      |
| Provincie West-Vlaanderen | Jurgen Vanlerberghe  |
| Provincie West-Vlaanderen | Sofie Vanhooren      |
| VVSG                      | Guido Vaganée        |
| AWV                       | Sylvie De Cloedt     |
| Departement MOW           | Sofie De Meulenaere  |