



## VERSLAG

### 1. Algemeen

Het verslag van de vervoerregioraad op 26 oktober 2020 wordt **goedgekeurd**.

### 2. Openbaar vervoer

#### Bespreking conclusie bijkomende budgettering VoM

Atelier\demitro2 licht de conclusies van de besprekingen rond bijkomende budgettering Vervoer op Maat toe.

Er worden geen bijkomende opmerkingen geformuleerd. De allocatie van de bijkomende budgettering VoM wordt **goedgekeurd**.

#### Definitieve vaststelling OV-plan KT

Departement MOW presenteert de besluittekst voor de definitieve vaststelling van het OV-plan KT. Hierbij worden volgende opmerkingen meegedeeld:

- Er wordt opgemerkt dat in de tekst verwezen wordt naar bijlage 4 omtrent mobipunten. Hierbij wordt idealiter aangevuld dat de mobipunten nog niet definitief afgeklopt zijn.
  - o Departement MOW stelt dat deze aanvulling zal toegevoegd worden.
- Oostkamp stelt dat de afstemming tussen vervoerregio's (o.a. aanbod) een belangrijke toevoeging kan zijn in de besluittekst. Een voorbeeld hierbij is de afstemming voor Torhout.
  - o Departement MOW geeft aan dat er reeds een bemerking voorzien is omtrent het maken van eenduidige afspraken voor vervoerregiogrensoverschrijdende verplaatsingen. Echter, een specifieke opmerking voor afstemming tussen de regio's wordt toegevoegd.
- Omtrent de Havenbus, merkt MBZ op dat tariefafstemming na de inkanteling in de mobiliteitscentrale een aandachtspunt vormt.
  - o Departement MOW stelt dat het uitwerken van de randvoorwaarden van de inkanteling reeds is opgenomen in de tekst. Dit omvat onder meer ook een tariefbepaling binnen de vervoerregioraad.
  - o MBZ polst in welke mate er na de inkanteling nog bijgestuurd kan worden.
  - o Departement MOW verduidelijkt dat dit, zoals bij de andere VoM-concepten, omvat zit in de beslissing van de vervoerregioraad waarna de concepten gemonitord en geëvalueerd zullen worden. Er zal in dialoog gegaan worden op Vlaams niveau met de verschillende havens omtrent hoe die inkanteling dient te gebeuren. Eens dit bepaald is, zullen de details worden besproken op de vervoerregioraad. Deze taak is ook toegewezen aan de raad binnen het decreet basisbereikbaarheid.
  - o MBZ stelt de vraag of dit meer verduidelijkt kan worden in de tekst. Dit gezien het hoger tarief die vandaag geldt voor de Havenbus ten opzichte van de andere VoM-concepten opdat de bestaande toestand niet als vanzelfsprekend wordt ervaren.
  - o Atelier\demitro2 vult aan dat de bestaande werking zal ingekanteld worden, waarna de bespreking omtrent het aanbod vervolgens dient te gebeuren op de vervoerregioraad.
  - o Er wordt afgesproken om dit niet bijkomend op te nemen in de besluittekst, maar wel in het verslag van deze vervoerregioraad.
- De besluittekst, met bovengenoemde aanvullingen, wordt **goedgekeurd**.
- Alle aanwezige gemeenten gaan akkoord met besluittekst, besluittekst wordt **goedgekeurd**.

Departement MOW stelt voor om een persbericht uit te sturen in het kader van de definitieve vaststelling van het OV-plan KT. Er wordt afgesproken dat **dit persbericht door Departement MOW verspreid mag worden.**

### Toelichting mobipunten

Departement MOW licht het Besluit van de Vlaamse Regering, definitief goedgekeurd op 11 september, die het kader rond de mobipunten vormgeeft, toe. Hierbij worden volgende vragen gesteld:

- Oostkamp stelt de vraag of alle mobipunten door de gemeenten dienen gefinancierd te worden.
  - o Departement MOW verduidelijkt dat de wegbeheerder instaat voor de financiering. Indien het mobipunt op een gemeenteweg gelegen is, dan neemt de gemeente de financiering op en in het geval van een gewestweg is dit AWV. Echter, bvb voetpaden, straatmeubilair, etc. blijven een verantwoordelijkheid van de gemeenten.
  - o Bijkomend polst Oostkamp of de mobipunten in de vervoerregio Brugge voornamelijk van lokale aard zijn.
  - o Atelier\demitro2 stelt dat indien de beslissingsboom van Vlaanderen wordt toegepast op deze regio, dan worden 1 interregionale en 5 regionale mobipunten bekomen. De overige mobipunten zijn lokaal gezien de thans geselecteerde punten steeds een functie vervullen binnen het OV-concept.
- Er wordt gepolst naar de doorlooptijd voor aanvragen voor de subsidie van de mobipunten op gewestwegen.
  - o Departement MOW geeft aan dat dit in eerste instantie afhangt van de initiatiefnemer of projecttrekker, alsook of het dossier onteigeningen bevat. Daarnaast zullen prioriteiten bepaald worden voor de inrichting van mobipunten, dit in combinatie met lopende infrastructuurdossiers. Vanuit Vlaanderen wordt voornamelijk gefocust op de mobipunten waar deelmobiliteit aanwezig zal zijn en die langs gewestwegen gelegen zijn. Hierdoor zal de doorlooptijd voor deze projecten mogelijks vrij beperkt zijn.

### **3. Mobiliteit**

Atelier\demitro2 stelt de strategische doelstellingen met bijhorende ambitieniveaus voor in het kader van het regionaal mobiliteitsplan. Volgende opmerkingen worden geformuleerd:

#### **Strategische doelstelling 1: Anders**

- Er wordt gevraagd naar de gevolgen van het niet nakomen van vooropgestelde ambities voor bepaalde strategische doelstellingen. Oostkamp merkt op dat bij het opstellen van een mobiliteitsplan politieke discussies plaatsvinden, waarbij gekeken wordt of er bijvoorbeeld subsidies gekoppeld aan ambitieniveaus kunnen wegvallen bij het niet halen van doelstellingen.
  - o Atelier\demitro2 verduidelijkt dat doelstellingen zullen worden opgenomen in het mobiliteitsplan. Vervolgens is het de bedoeling om als vervoerregio naar deze doelstellingen toe te werken. Er is geen juridische afdwinging aan gekoppeld.
  - o Departement MOW vult aan dat de doelstellingen van de vervoerregio's ook input geven aan de Vlaamse doelstellingen. Omtrent de gevolgen van het niet halen van doelstellingen zijn er nog geen verdere bepalingen opgenomen.

Voor het niet behalen van de doelstellingen uit het klimaatplan van Vlaanderen zou het kunnen dat Europa sancties heeft voorzien op niveau Vlaanderen. Dat is ons niet bekend.

- Blankenberge suggereert om met een nodige ambitie van start te gaan en op periodieke basis de evolutie te evalueren. Tijdens deze evaluatie kunnen de ambitieniveaus, indien nodig, bijgestuurd worden. In dit geval kan ambitieuzer gegaan worden dan vooropgesteld op Vlaams niveau.
- MBZ stelt dat het aangewezen lijkt om maximaal te faciliteren naar de gewenste richting zonder vast te pinnen op een vast percentage.

### Strategische doelstelling 2: Vlot

- MBZ polst of het cijfermateriaal rekening houdt met de totale verplaatsingen of met telkens dezelfde route die afgelegd wordt.
  - o Atelier\demitro2 stelt dat het voor- en natransport voor OV inbegrepen is. Echter, het verkeersmodel is eerder een theoretische benadering en omvat niet de volledige werkelijkheid. Het is een indicatie van het globaal verplaatsingspatroon.
- Er wordt geconcludeerd dat een verplaatsingstijdfactor van 1,3 geambieerd kan worden.

### Strategische doelstelling 3: Nabij

- Brugge deelt de bedenking in hoever het de bevoegdheid is van de vervoerregio om in deze context uitspraken te doen. Dit lijkt eerder binnen het domein van ruimtelijke ordening. Er kunnen hierdoor mogelijks reacties komen van de bevoegde schepenen voor ruimtelijke ordening.
  - o Atelier\demitro2 verduidelijkt dat vanuit het regionaal mobiliteitsplan bepaalde principes worden meegegeven richting andere beleidsdomeinen om de vooropgestelde ambities op vlak van mobiliteit te halen. Nabijheid heeft een grote impact op het domein mobiliteit en bijgevolg ook op de doelstellingen.
  - o Departement MOW vult aan dat het niet de bedoeling is om met de vervoerregio een ruimtelijk plan op te stellen. Gezien het belang van de relatie tussen mobiliteit en ruimte dient duidelijk gemaakt te worden welke soort investeringen vanuit mobiliteit van groot belang zijn.
- MBZ stelt dat mogelijks eerder dient ingezet te worden om duurzame mobiliteitsmogelijkheden voor alle maatschappelijke functies te realiseren, eerder dan het verminderen van het transportsysteem. In praktijk dient eerst het verspreide woningpatroon afgebouwd te worden (ruimtelijke herorganisatie) zodat deze niet meer door het transportsysteem bediend dienen te worden. In een volgende stap kan het transportsysteem afgebouwd worden.
  - o Atelier\demitro2 geeft aan dat deze doelstelling niet impliceert om het transportsysteem af te bouwen. Wel is het de bedoeling om vanuit mobiliteit de insteek richting ruimte te geven om minder verspreid te gaan bebouwen. Er wordt hier niet zozeer gesproken over een afbouw, eerder over het bewerkstelligen dat de ruimte-inname niet toeneemt.
- Zuienkerke merkt op dat indien bijkomende grondinname voor fiets- en voetpaden dient gecompenseerd te worden, dit een nefaste impact kan hebben op de doorlooptijd van het aanleggen van deze paden. Het lijkt aangewezen om bijkomende grondinname mogelijk te maken voor maatregelen in het kader van veiligheid.

- o Damme vult aan dat duurzame mobiliteit een sterk argument kan zijn. Op die manier kan bijkomende ruimte wel ingenomen worden voor bijvoorbeeld fietsers.
- o Brugge geeft aan dat een afzonderlijke busbaan of hogesnelheidslijn voor OV bijgevolg ook niet mogelijk kan zijn. Dit zorgt ervoor dat de stad zich hier niet kan achter scharen.
- o Departement MOW stelt dat dit nuances zijn die kunnen toegevoegd worden binnen deze doelstellingen. Het zijn net deze nuances die neergeschreven kunnen worden in de beleidsvisies.
- o Brugge haalt aan dat de doelstellingen ook realistisch dienen te zijn. Bijvoorbeeld, wanneer er in Zeebrugge een sluis gebouwd zal worden, zal ook ruimte ingenomen worden. Echter, zo'n rechtstreekse spoorlijn tussen de haven van Antwerpen en Zeebrugge is ecologisch te verantwoorden.
- o Departement Omgeving vult aan dat de voorgestelde ambitieniveaus rond ruimtebeslag opgenomen staan in het vorig en huidig Vlaams regeerakkoord. Het is een mogelijkheid om akkoord te gaan met de Vlaamse richtlijn, waarbij duidelijke opmerkingen worden toegevoegd van welke zaken wel nog mogelijk zouden zijn. De relatie tussen mobiliteit en ruimte is essentieel naar de toekomst toe.

#### **Strategische doelstelling 4: Veilig**

- Er wordt gepolst of er een verklaring bestaat waarom de vervoerregio Brugge meer dan gemiddeld scoort op het aantal verkeersdoden.
  - o Atelier\demitro2 stelt dat hiervoor niet onmiddellijk een verklaring te vinden is.
- MBZ haalt aan dat verkeersveiligheid ook deels te maken heeft met de bestaande infrastructuur en de budgettaire mogelijkheden om deze infrastructuur aan te passen en verkeersveiliger in te richten. De vraag hierbij is in welke mate een ambitieuze doelstelling haalbaar is in functie van beschikbare budgetten.
  - o Brugge vult aan dat vanuit Vlaanderen ook investeringen nodig zullen zijn. In Brugge situeren de gevaarlijke punten zich voornamelijk op gewestwegen.
  - o Departement MOW stelt dat dit investeringen zal vragen op zowel Vlaams als lokaal niveau. Gezien dit reeds een doelstelling is binnen het Vlaams verkeerveiligheidsplan is Vlaanderen zich hier ook van bewust.
  - o Er wordt besloten om de doelstelling op regio niveau voor Brugge ambitieuzer te maken van de Vlaamse doelstelling door 2050 te vervangen door 2035.
  - o Aanvullend wordt meegegeven dat ongevallen vaak ook te wijten zijn aan rijgedrag.

#### **Strategische doelstelling 5: leefbaar**

- De stadskernen uitsluitend emissievrij bedienen tegen 2025 lijkt volgens Brugge niet realistisch gezien dit reeds binnen vier jaar is. Het lijkt aangewezen om eerst te kijken of de bussen van De Lijn volledig elektrisch kunnen rijden door de stad.
  - o De Lijn erkent dat de Vlaamse doelstelling impact heeft op de buslijnen en dit kan een belangrijk onderdeel zijn van deze doelstelling.
- MBZ stelt de vraag of op Vlaams niveau een regelgeving voorzien wordt die voorschrijft dat voertuigen onder 12 ton volledig emissievrij dienen te zijn.
  - o Departement MOW verduidelijkt dat dit geen onderwerp is voor de vervoerregio. Binnen deze regio dient nagedacht te worden over

welke maatregelen we op regionaal niveau kunnen nemen om dit soort doelstellingen te behalen. Op bepaalde zaken zal de regio weinig impact hebben. Echter, er dient gekeken te worden op wat de regio Brugge wenst te focussen.

#### **Strategische doelstelling 6: groen**

- Deze doelstelling kwam niet aan bod tijdens deze vervoerregioraad en wordt tijdens de volgende raad opgenomen.

#### **Strategische doelstelling 7: sociaal**

- Deze doelstelling kwam niet aan bod tijdens deze vervoerregioraad en wordt tijdens de volgende raad opgenomen.

#### **Strategische doelstelling 8: slim**

- Deze doelstelling kwam niet aan bod tijdens deze vervoerregioraad en wordt tijdens de volgende raad opgenomen.

## VOLGENDE STAPPEN

### Overzicht overlegmomenten

De volgende vervoerregioraad zal doorgaan op **dinsdag 15 december van 14 uur tot 16 uur**. De volgende ambtelijke werkgroep vindt plaats op 14 december 2020.

Ter voorbereiding van de volgende vervoerregioraad wordt afgesproken dat de gemeenten nakijken bij welke aspecten en doelstellingen ambitieuzer kan gegaan worden ten opzichte van de Vlaamse ambities. Hierbij kunnen ook belangrijke nuanceringsen worden aangebracht.

## BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

<b>Beernem</b>	Jos Sypré
<b>Blankenberge</b>	Sandy Buysschaert
<b>Brugge</b>	Dirk De Fauw
<b>Damme</b>	Frederik Noë
<b>De Haan</b>	Vera Jonckheere
<b>Jabbeke</b>	Geert Depree
<b>Knokke-Heist</b>	Philippe Vlietinck
<b>Oostkamp</b>	Els Roelof
<b>Zuienkerke</b>	Alain De Vlieghe
<b>MBZ</b>	Paul Schroé
<b>De Lijn</b>	Anneleen De Schrijver
<b>De Lijn</b>	Sven Vanhoverbeke
<b>NMBS</b>	Koen Christiaen
<b>Dep. MOW</b>	Frederik Potvliege
<b>Dep. MOW</b>	Jan De Wel
<b>Dep. MOW</b>	Hannelore Deblaere
<b>Departement Omgeving</b>	Patrick De Klerck
<b>WVI</b>	Line Putseys
<b>VVSG</b>	Mathieu Cockhuyt
<b>Atelier\demitro2 (Mint)</b>	Tim De Roeck
<b>Atelier\demitro2 (Traject)</b>	Kristof Devriendt
<b>Atelier\demitro2 (Deloitte)</b>	Laura Dominguez

## BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD

**Provincie West-Vlaanderen**

Jurgen Vanlerberghe