



Vergadering

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

Datum: 23 oktober 2023

Locatie: Oostcampus Oostkamp

Aanwezig / Verontschuldigd: zie bijlage

Verslaggever: Eva Vanderheyden

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

AFKORTINGEN

MOW	Mobiliteit en Openbare Werken	VVR	Vervoerregio
OV	Openbaar Vervoer	VVRR	Vervoerregioraad
VOM	Vervoer Op Maat	RMP	Regionaal mobiliteitsplan
PoAB	Port of Antwerp and Bruges	TLV	Transport en Logistiek Vlaanderen

AGENDA

1. Goedkeuring verslag VVRR 29/06/2023
2. Regionaal mobiliteitsplan
 - a. Reacties op het openbaar onderzoek
 - b. Goedkeuring Unieke verantwoordingsnota's
 - Damme Oostkerke
 - Ruddervoorde Dorp – Oostkamp
 - Zuienkerke Dorp
 - Damme De Hoorn
3. Openbaar vervoer korte termijn
 - a. Stand van zaken sinds juni: VOM + VOM flex avondvervoer
 - b. Evaluatie nieuw net Hoppin
 - c. Toelichting bij communicatieplan fase 2
 - d. Toelichting bij werking hoppincentrale
 - e. Stand van zaken: deelmobiliteit
4. Memorandum
 - Voorstel + aanpak

5. Varia
 - a. Toolbox: communicatiecampagne hoppinpunten met pilootgemeenten
 - b. Toelichting bij mobiliteitsknooppunten

VERSLAG

Algemeen

Goedkeuring verslag VVRR 29/06/2023

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van de vervoerregioraad van 29/06/2023. Bijgevolg wordt het verslag als goedgekeurd beschouwd.

Regionaal mobiliteitsplan

Reacties op het openbaar onderzoek

Het consortium licht de algemene resultaten van het openbaar onderzoek toe: hoeveel adviezen hebben we ontvangen, wie heeft advies gegeven, hoeveel opmerkingen waren er in totaal ... (zie presentatie).

MOW vult aan dat enkele adviezen nog na afsluiting van het openbaar onderzoek zijn ontvangen. In principe, conform het BVR terzake, mag de VVRR aan deze adviezen voorbijgaan. MOW stelt voor dit niet te doen en de adviezen wel mee te nemen. Het gaat enkel over adviezen van gemeenten, 20/10/2023 is de ultieme deadline. De VVRR stemt hiermee in.

Het consortium overloopt enkele opmerkingen uit het openbaar onderzoek die relevant zijn om samen te bespreken. De VVRR ging over het algemeen akkoord met de voorgestelde antwoorden op de opmerkingen / aanvullingen / reacties vanuit het openbaar onderzoek. Enkele nuances / opmerkingen / aanvullingen werden meegegeven:

- Tarifiering NMBS-parkings: de gemeente is hier niet initiatiefnemer, onderlinge afstemming tussen NMBS en de lokale besturen is hierbij noodzakelijk. (23D)
 - NMBS vult aan dat dit de bestaande situatie bevestigt: NMBS stemt steeds af met de betrokken lokale besturen over NMBS-parkings.
 - Blankenberge vraagt wat er bedoeld wordt met het geformuleerde antwoord. Momenteel zijn de lokale besturen opgenomen als een van de initiatiefnemers (naast NMBS) voor actie 6.2. Het consortium stelt voor om de lokale besturen niet langer op te nemen als initiatiefnemer, maar het belang van de onderlinge afstemming tussen NMBS en de lokale besturen wel te benadrukken in een deelactie.
 - Besluit: Het antwoord in de tabel wordt duidelijker geformuleerd.
- Driehoek Beernem – Wingene – Oostkamp (30E)
 - MOW verduidelijkt dat er niet wordt ingegaan op het advies van Wingene. Zoals het nu is opgenomen in het RMP mag de overlast van zwaar verkeer aan Den Hille niet toenemen.
 - Beernem begrijpt het standpunt van Wingene, maar gaat akkoord om hier verder niet op in te gaan.

MOW geeft een overzicht van de vooropgestelde tijdlijn:

- De documenten van het RMP worden aangepast en rondgestuurd tegen ten laatste 11 november.
- Gemeenten kunnen hiermee naar het college gaan, maar dit is niet verplicht.
- Op de VVRR van 18/12/2023 wordt het RMP definitief vastgesteld.
- Nadien gaat het RMP naar de minister ter goedkeuring.

Blankenberge vraagt om in de aangepaste documenten te werken met track changes, dan kunnen aanpassingen snel gelokaliseerd worden. MOW bevestigt dat de aangepaste documenten met track changes bezorgd zullen worden.

Goedkeuring Unieke verantwoordingsnota's

Zie presentatie

MOW doet nog een laatste zoekactie naar de stand van zaken rond de goedkeuring van de UVN Sijsele spoorwegpad.

De VVRR keurt volgende nog openstaande Unieke verantwoordingsnota's goed:

- Damme Oostkerke
- Ruddervoorde Dorp – Oostkamp
- Zuienkerke Dorp
- Damme De Hoorn

Zuienkerke merkt op dat de plannen die zijn opgenomen in de UVN minder vergaand zijn dan wat er momenteel al op tafel ligt na verdere uitwerking door Sweco. AWV verduidelijkt dat dit in de UVN om schetsen gaat. De goedkeuring van de UVN met deze schetsen vormt geen probleem voor het verdere verloop van de uitwerking van het Hoppinpunt dat momenteel al bezig is. Hetzelfde geldt voor andere UVN's.

De Lijn geeft mee dat de naamgeving van het Hoppinpunt Damme Oostkerke ondertussen is aangepast naar Oostkerke Dorp. MOW beaamt dit, maar verduidelijkt dat voor de duidelijkheid in de presentatie gewerkt is met de initiële benamingen.

Openbaar vervoer korte termijn

Stand van zaken sinds juni: VOM + VOM flex avondvervoer

De Lijn heeft bilateraal afgestemd met alle gemeenten. Moesten hier nog verdere vragen over zijn, neemt De Lijn dit bilateraal met de betrokken gemeenten op.

Evaluatie nieuw net Hoppin

Idem.

Toelichting bij communicatieplan fase 2

Idem. De Lijn vertaalt de momenteel vrij technische presentatie nog verder naar mensentaal. Tijdens de bilaterale overlegmomenten kwam ook naar boven welke aspecten nog verder verduidelijkt moeten worden. De Lijn gaat hiermee aan de slag.

Toelichting bij werking Hoppincentrale

Idem.

Stand van zaken: deelmobiliteit

WVI presenteert de stand van zaken van het bestek dat zij in de markt willen zetten voor deelfietsen en deelauto's (zie presentatie).

Volgende opmerkingen, vragen en aanvullingen werden geformuleerd op het aspect deelfietsen:

- Oostkamp gaat ervan uit dat klachten rechtstreeks in de app geregistreerd kunnen worden door de gebruikers en vraagt wat de eerstelijnsopvolging inhoudt.

- WVI verduidelijkt dat de meeste zaken inderdaad in de app geregistreerd kunnen worden, maar dat situaties die niet in de app zichtbaar zijn door de gemeenten zullen moeten worden opgevolgd. WVI haalt hiervoor een voorbeeld aan waarbij een deelfiets was uitgebrand waardoor er geen contact met de app meer mogelijk was.
- Zedelgem merkt op dat in het overzicht met de taakverdeling staat dat o.a. de gemeenten verantwoordelijk zijn voor de communicatie. Het zou echter ook handig zijn dat er overkoepelend teksten universeel gebruikt kunnen worden. Dit kan voor meer duidelijkheid zorgen.
 - WVI geeft aan dat zij dergelijke teksten overkoepelend kunnen opmaken, maar dat WVI dan wel naar de gemeenten kijkt om de communicatie via de gemeentelijke kanalen te verspreiden.
- Oostkamp wijst erop dat communicatie breed bekeken moet worden, aangezien inwoners deelfietsen waarschijnlijk niet in de eigen gemeente zullen gebruiken.
 - WVI zal dit verder bekijken.
- Oostkamp geeft aan dat er een verschil is tussen het gebruik van deelfietsen in een stedelijke context ten opzichte van de vervoerregio Brugge. Zeker in combinatie met een herverdeling van de deelfietsen één keer per maand is een *back to many* systeem in gemeenten als Oostkamp, waar slechts op één locatie deelfietsen aanwezig zullen zijn, niet vanzelfsprekend. De gemeente zal zelf niet investeren in bijkomende deelfietsen, waardoor de afstand tussen de verschillende punten met deelfietsen geen first of last mile verplaatsing is.
- MOW wijst erop dat de VVRR in 2020 besloten heeft om enkel een *back to one*-systeem aan te bieden. Deze keuze is weloverwogen gemaakt. Dit wordt ingevuld met VOM-budget dus het gaat vooral over (de first of) de last mile, aanvullend op het regulier openbaar vervoer, als een alternatief voor een verplaatsing met een flex-busje. In het bestek wordt *back to many* met herverdeling opgenomen. MOW is er niet van overtuigd dat *back to many* voldoet aan de idee, aangezien betrouwbaarheid cruciaal is.
 - Blankenberge wil dit graag nuanceren voor de kustgemeenten en ziet zeker tijdens de zomermaanden mogelijkheden in het *back to many*-systeem. Toch stelt Blankenberge zich vragen bij de beperkte herverdeling tijdens de zomermaanden van 1 à 2 keer per maand.
 - VVSG geeft mee dat een *back to many*-systeem vaak een interessanter model is voor operatoren.
 - MOW verduidelijkt dat in het initiële besluit van 2020 de mogelijkheid van herverdeling van deelfietsen in een *back to one*-systeem o.b.v. statistieken en bespreking in de vervoerregioraad werd opgenomen. Dus op basis van de effectieve vraag / aanbod gaan herverdelen tussen de hoppinpunten.
 - WVI heeft weet van positieve ervaringen met een herverdeling van 1 à 2 keer per maand. WVI geeft eveneens aan dat het koppelen van een *back to many*- en een *back to one*-systeem moeilijk is. De herverdeling kan vooral bij e-bikes snel gebeuren tijdens de battery swaps.
- Zedelgem vraagt naar informatie/cijfers over plaatsen waar reeds cargobakfietsen in een deelsysteem worden gebruikt ter referentie: wat is de vraag? Voor- en nadelen?
 - Deze systemen bestaan al in Kortrijk en Gent. WVI vraagt dit na.
- Blankenberge vraagt of het ook mogelijk is om in het kader van perceel 3 speciale fietsen te huren en daarop gehuurde sloten te installeren.
 - WVI geeft aan dat dit mogelijk is.

Volgende opmerkingen, vragen en aanvullingen werden geformuleerd op het aspect deelwagens:

- MOW geeft aan dat de vraag naar perceel 3 specifiek gesteld is door de gemeenten Oostkamp en Beernem. Het schrappen van dit perceel moet dus verder worden opgenomen met deze gemeenten.
 - WVI neemt nog contact op met deze gemeenten voor verdere afstemming.
- WVI fungeert als aankoopcentrale, daarom heeft WVI al contact gehad met een groot aantal gemeenten. WVI vraagt aan de gemeenten om hierover de meest up to date gegevens te bezorgen, dan kunnen zij de juiste inschattingen maken.

De VVRR maakt volgende beslissingen:

- Systeem deelfietsen: vraag in bestek naar zowel *back to one* als *back to may* (voor stad Brugge en kustgemeenten zoals Blankenberge).
- Tarifiering deelfietsen: er mag een plafondprijs gesteld worden van 2,50 euro (en 7,50 euro voor elektrische fietsen) die hoger ligt dan de initieel afgesproken 1,15 euro.
 - MOW wijst erop dat de VVRR in 2020 besloten heeft om de kostprijs van deelfietsen te beperken tot 1,15 euro.
- Beslissingen over de aspecten als de types en aantal fietsen, keuze subperceel voor deelwagens, aantallen en locaties wagens worden hernomen bij de offerte/BAFO.
- Discussies over BlueBikes en afstemming van locaties worden bilateraal met de gemeenten gevoerd.

Memorandum

Het consortium & MOW lanceert het idee van een memorandum, hoe dit er kan uitzien en hoe dit aangepakt kan worden (zie presentatie).

De VVRR, met name de steden Brugge en Damme, geven hun toestemming om dit verder uit te werken.

Varia

Zie presentatie

BIJLAGE 1 - AANWEZIGHEDEN

Beernem	Jos Sypré	A
Blankenberge	Patrick De Klerck	A
Brugge	Dirk De fauw	A
Damme	Joachim Coens	A
Jabbeke	Geert Depree	A
Knokke-Heist		V
Oostkamp	Els Roelof	A
Zedelgem	Jurgen Dehaemers	A
Zuienkerke	Alain Devlieghe	A
AWV	Sylvie De Cloedt	A
De Lijn	Anneleen De Schrijver	A
De Lijn	Sven Hoverbeke	A
Dep OMG	Stijn Vanderheiden	V
MOW	Hannelore Deblaere	A
MOW	Kathleen Huet	A
NMBS	Koen Christiaen	A
PoAB	Floor Marchand	A
Provincie West-Vlaanderen		V
WVI	Stef Luyckx	A
WVI	Margo Swerts	A
VVSG	Michiel Apers	A
MDK		V
AMT		V
DVW		V