



VERGADERING

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

Datum: 26 januari 2024, 15:00 – 17:00

Locatie: Gemeentehuis Gistel

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Amber Coone (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: Goedkeuring verslag
2. Regionaal mobiliteitsplan: definitieve vaststelling
3. GIP: advies
4. Masterplan fiets: goedkeuring
5. Openbaar vervoer: uitrol basisbereikbaarheid & deelmobiliteit
6. Varia

VERSLAG

Goedkeuring verslag

Het verslag van de vorige vergadering wordt **goedgekeurd**.

Regionaal mobiliteitsplan: definitieve vaststelling

Atelier\demitro2 licht toe dat het RMP reeds voorlopig werd vastgesteld in juni 2023. Vervolgens is het voorlopig ontwerp RMP in openbaar onderzoek gegaan. In het kader daarvan zijn verschillende inspraakreacties ontvangen van zowel adviesinstanties, gemeenten als individuele burgers. Deze reacties zijn gebundeld en beantwoord. In het najaar van 2023 zijn als antwoord op deze reacties een aantal wijzigingen aan het ontwerp RMP en het ontwerp plan-MER voorgesteld. Het ontwerp plan-MER ontving intussen een positieve kwaliteitsbeoordeling van het Team Omgevingseffecten. Dit gewijzigde ontwerp RMP ligt vandaag voor ter definitieve vaststelling. Hiertoe is een ontwerpbesluit opgemaakt, waarin ook de bezorgdheden geuit bij de voorlopige vaststelling worden hernomen.

- Ichtegem merkt op dat ze hebben gevraagd om de Zuidstraat – Ichtegemstraat tussen Ichtegem en Zedelgem te selecteren als lokale weg i.p.v. interlokale weg, zoals momenteel voorzien.
 - Dep. MOW geeft aan dat deze vraag door de mazen van het net is geglijpt, maar dat deze nog kan worden meegenomen.

De vervoerregioraad stelt het regionaal mobiliteitsplan definitief vast, met de wijziging van de selectie van de Zuidstraat – Ichtegemstraat tussen Ichtegem en Zedelgem van interlokale weg naar lokale weg. Een aangepast plan wordt nagestuurd en aan het dossier toegevoegd.

GIP: Advies

Dep. MOW overloopt het GIP en licht de verschillende punten uit het advies toe. Een aantal vragen worden gesteld:

- Op vraag van De Haan geeft Dep. MOW aan dat de N34 in Wenduine niet is opgenomen, aangezien dit ook niet door de AWG naar voor is geschoven.
 - Dep. Omgeving voegt hieraan toe dat de N34 Wenduine voor hen het volgende stuk is na de as Zeebrugge - Blankenberge.
 - Dep. MOW besluit dat de N34 in De Haan mee kan worden opgenomen.
- Ichtegem begrijpt dat Wijnendale – Gistel is opgenomen voor wat betreft fietsverkeer, maar stelt dat er ook dringend de nodige middelen moeten worden voorzien voor een studie rond de doortocht De Engel waarbij alle vormen van verkeer bekeken worden.
 - Dep. MOW begrijpt dit, maar geeft aan dat het hier nadrukkelijk over het volledige wegvak gaat, aangezien de fietsinfrastructuur hier volledig niet conform is. Tekstueel zal een aanpassing gebeuren zodat duidelijk is dat ook de doortocht opgenomen moet worden.

De vervoerregioraad gaat akkoord met het advies.

Masterplan fiets

Arcadis overloopt het proces en de resultaten van de studie rond het masterplan fiets. Er wordt opgemerkt dat er op de pdf's die doorgestuurd zijn, kan worden ingezoomd om te zien wat er gewijzigd is.

- Ichtegem merkt op dat vraag rond de Zedelgemse Steenweg niet werd weerhouden omdat deze verbinding zou doodlopen. De N33 is echter wel opgenomen, waarbij de Stationsstraat aansluiting

zou moeten bieden. Er is echter geen ruimte om gescheiden fietspaden te voorzien in de Stationsstraat.

- De provincie geeft aan dat er via de Zedelgemsesteenweg geen rechtlijnige verbinding is naar Koekelare en dat dit voornaamste reden is om niet in te gaan op de vraag. De provincie begrijpt de vraag echter wel, en stelt voor om deze vraag opnieuw te bekijken. Op dat punt kan worden gekeken naar de gewenste locatie om vrijliggende fietspaden te voorzien.

Het masterplan fiets wordt goedgekeurd.

Dep. MOW geeft aan dat de vervoerregio Oostende met deze beslissing beschikt over een vernieuwd bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk maar merkt op dat de wijzigingen aan fietssnelwegen nog wel moeten worden voorgelegd aan de minister.

Openbaar vervoer

Uitrol basisbereikbaarheid

Fase 2 van basisbereikbaarheid werd uitgerold op 6 januari. De Lijn geeft aan dat de verandering op negatieve reacties stoot, maar dat er ook een grote groep reizigers is voor wie het aanbod verbeterd is. Dit bleek ook uit de terreinbezoeken die bij de opstart werden uitgevoerd. Deze reacties halen echter niet altijd het nieuws. Er wordt opgemerkt dat er in het nieuwe plan meer kilometers worden gereden en dat er ook meer lijnen zijn met een 30 minuten of 15 minuten frequentie.

De Lijn merkt op dat er nog kinderziektes zijn die moeten worden aangepakt, zoals het reserveren van de flexbus dat nog niet altijd even vlot verloopt. Op een aantal lijnen - vooral schoollijnen - is er een capaciteitstekort of moet de dienstregeling licht worden bijgestuurd. Dit wordt zo snel mogelijk aangepakt. De aansluitingen op het overstappunt Westkerke worden ook nauw opgevolgd. De Lijn geeft aan dat de ontvangen opmerkingen enerzijds gaan over operationele aspecten en anderzijds over gewijzigde zaken en/of de principes van basisbereikbaarheid. De Lijn streeft ernaar om na een drietal maanden een status update te geven, met inzichten uit de evolutie in het gebruik en de voornaamste vaststellingen. Op dit moment is het nog niet mogelijk om hier uitspraken over te doen, aangezien de wijzigingen nog te recent zijn. In de toekomst is het de bedoeling om een jaarlijkse rapportering te voorzien.

De wijzigingen aan het stadsnet van Oostende zijn pas voorzien vanaf 2025, op vraag van de stad. De aanpassing van lijn 2 tussen Oostende en Bredene zou wel al worden uitgevoerd in april 2024, met oog op de aansluitingen.

De Lijn geeft tot slot mee dat de meeste lijnfolders intussen klaar zijn en besteld kunnen worden via de website.

Een aantal vragen en opmerkingen worden geformuleerd:

- Op vraag van De Haan bevestigt De Lijn dat alle individuele reacties die zij ontvangen worden gebundeld. Die zijn in de praktijk wel gelijklopend met de opmerkingen die worden ontvangen vanuit de gemeenten. Er is momenteel wel vertraging bij het bezorgen van de antwoorden.
- Gistel geeft aan dat er in de communicatie heel erg naar de lokale besturen wordt gekeken. In de communicatie in de vervoerregioraad blijkt echter dat de problemen ook in belangrijke mate operationele oorzaken hebben.

- De Lijn probeert in reacties ook deze informatie mee te geven. Het klopt dat dit in de pers minder aan bod komt. De problemen op dit vlak waren ook iets groter rond Antwerpen, maar vloeien ook door naar de rest van Vlaanderen. De Lijn geeft mee dat het uitvallen van de bussen komt ook deels door de vertraagde instroom van nieuwe bussen.
- De provincie merkt op dat er frustratie is bij de lokale besturen omdat er naar hen wordt gewezen. In de praktijk is er echter een analogie met het RMP: ook daar worden Vlaamse doelstellingen gegeven, die de lokale besturen moeten vorm geven.
 - De Lijn beaamt dat de vervoerregio moest werken binnen de principes van basisbereikbaarheid met zijn voor- en nadelen en maar ook met een beperkt budget. Het VOM budget is heel beperkt in VVR Oostende, waardoor er maar beperkt flex-vervoer voorzien is, hetgeen mogelijks uitdagingen creëert.
 - De provincie stelt voor om dergelijke opmerkingen mee te geven aan het Vlaams beleid. Als lokale besturen mee verantwoordelijkheid moeten nemen, dan is er op wijzen dat het budget te beperkt is daar ook een invulling van.
 - Er wordt beslist dat de vervoerregioraad indien nodig een formele vraag naar Vlaanderen kan stellen indien dit bij de evaluatie nodig zou blijken.

Deelmobiliteit

De WVI licht toe dat de aanbesteding voor de deelwagens en deelfietsen binnenkort zal worden uitgestuurd. Ze hebben hiervoor duidelijkheid nodig of de vervoerregioraad in beide systemen wil instappen of niet. Dep. MOW geeft verder mee dat er ca. 380.000€ beschikbaar is voor deelmobiliteit in het budget VOM. In eerste instantie werd er van uitgegaan dat hiervoor 1/3^{de} kon worden ingezet voor deelwagens en 2/3^{de} voor deelfietsen.

- Ichtegem is voorstander van deelwagens, maar ziet deelfietsen momenteel minder nuttig voor een landelijke gemeente. Ze stellen zich dus de vraag of het niet zinvol is om het budget voor VOM anders in te vullen dan met de deelfietsen.
 - DMOW verduidelijkt dat er geen marktbevraging is uitgevoerd om te weten of de deelfietsen gebruikt zouden worden. Het uitgangsprincipe was om de deelfiets in te zetten om de last mile te overbruggen, en dit via een back-to-one systeem.
 - De WVI geeft aan dat er ook in bijvoorbeeld Kortemark deelfietsen zijn, en dat dit daar heel goed werkt.
 - DMOW geeft mee dat het ook een optie is om wel de deelwagens uit te rollen zoals voorzien, maar het budget voor deelfietsen achter de hand te houden en eventueel een andere invulling te geven. In dit laatste geval bestaat het risico dat de WVI verdergaat en dat de vervoerregio de boot mist voor wat betreft deelfietsen.
- Gistel en Ichtegem zien het budget voorzien voor deelfietsen mogelijks ook als antwoord om het beperkte flex-vervoer uit te breiden. Zo geeft Gistel aan dat er in het weekend geen verbinding meer is naar Snaaskerke. Ichtegem stelt voor om als alternatief een gewone bus twee keer per dag in het weekend in te zetten.
 - De Lijn licht toe dat er via flex-vervoer een groter gebied kan worden afgedekt dan met een vaste bus. Daarenboven biedt dit de reizigers meer flexibiliteit. Daar staat tegenover dat reizigers het flex-vervoer moeten reserveren en ze dus geen 100% garantie hebben dat ze de verplaatsing zullen kunnen maken. Uit de eerste inzichten blijkt wel dat het merendeel van de gevraagde ritten wel kan worden geboden. De Lijn zal hier meer inzicht in bieden bij de evaluatie. Hoe vroeger reizigers reserveren, hoe groter de kans dat ze beroep kunnen doen op het flex-vervoer.

- De Haan geeft aan dat bij hen de inwoners van de kern Vlissegem aangewezen zijn op het flex-vervoer (vanuit VVR Brugge) en dat ze hier veel positieve ervaringen over horen.
- Oudenburg geeft aan dat ze zelf reeds de piste hebben onderzocht om een eigen bus in te zetten in de gemeente. Zij kwamen hier op een kostprijs van ca. 150 – 200 kEUR.
- Er wordt besloten dat De Lijn zal bekijken welke opties er zijn om bijkomend flex-vervoer in de vervoerregio te voorzien, dan wel eventueel een vaste bus. De vervoerregio zal instappen in de aanbesteding voor de deelwagens, maar vraagt om de deelfietsen als optioneel te laten in de aanbesteding. Wanneer er zicht is op de effectieve kosten, zal de knoop worden doorgehakt.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Aanwezig

De Haan	Vera Jonckheere
Gistel	Gauthier Defreyne (Voorzitter)
Ichtegem	Lieven Cobbaert
Middelkerke	Dirk De Poortere
Oostende	Bart Tommelein
Oudenburg	Gino Dumon
Koksijde	Charlotte Castelein
Departement Omgeving	Patrick De Klerck
Provincie West-Vlaanderen	Jurgen Vanlerberghe
Provincie West-Vlaanderen	Sofie Vanhooren
WVI	Margo Swerts
Arcadis	Adel Lannau
VVSG	Michiel Apers
De Lijn	Anneleen De Schrijver
De Lijn	Sven Hoverbeke
AWV	Rik Loyson
Departement MOW	Lieven Van Eenoo
Atelier\demitro2 (Traject)	Bram Bruggeman
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Amber Coone

BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD

Oostende	Bjorn Anseeuw
----------	---------------