



Lieven Van Eenoo
Voorzitter van de vervoerregioraad
Departement MOW - Beleid
Koning Albert I-laan 1-2
8200 Brugge
T 050 24 80 40
vervoerregio.oostende@vlaanderen.be

Gauthier Defreyne
Voorzitter van de vervoerregioraad
Stad Gistel
Heyvaertlaan 18
8470 Gistel
T 059 27 02 00
Burgemeester@gistel.be

VERSLAG

////////////////////////////////////
Datum: 29 maart 2024

Locatie: Gistel, raadzaal

Aanwezig: Margo Swerts en Floren Bostoën (wvi), Vera Jonckheere (De Haan), Bjorn Anseeuw (Oostende), Gino Dumon (Oudenburg), Gauthier Defreyne (Gistel), Kelly Spillier (Bredene), Patrick De Klerck (departement Omgeving), Dirk De Poorter (Middelkerke), Guido Vaganée (VMSG), Lieven Van Eenoo.

Afwezig met kennisgeving: Jurgen Vanlerberghe en Sofie Vanhooren (provincie), Anneleen De Schrijver en Sven Hoverbeke (De Lijn), Sofie De Meulenaere (MOW), Rik Loyson (AWV)

Voorzitters: Gauthier Defreyne en Lieven Van Eenoo

Verslaggever: Lieven Van Eenoo

Onderwerp: vervoerregioraad

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

Agenda:

- Verslag vorige vergadering
- Basisbereikbaarheid: mogelijkheden flexvervoer
- Basisbereikbaarheid: uitrol deelmobiliteit

1. Verslag vorige vergadering

Er zijn geen opmerkingen. Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Mogelijkheden flexvervoer (De Lijn)

In de vorige zitting werd aan De Lijn gevraagd om een inschatting te maken van de mogelijkheden om in de vervoerregio Oostende flexvervoer in te voeren. De vraag werd ingegeven door de bezorgdheid dat een aantal locaties geen vaste bediening hebben buiten de spitsuren op weekdays.

De vertegenwoordigers van De Lijn hebben dit onderzoek uitgevoerd en een presentatie voorbereid die – in hun afwezigheid – door Lieven Van Eenoo gepresenteerd wordt. Het gaat om dezelfde presentatie die vorige week aan de ambtelijke werkgroep voorgesteld werd.

De Lijn stelt dat het flexvervoer een nuttige oplossing is voor verspreide vervoersvragen, zoals die in deze regio nog voorkomen buiten de spitsuren.

Er werden een aantal scenario's onderzocht.

Een eerste mogelijkheid is de uitbreiding van de huidige flexzones, die in onze regio bediend worden vanuit de naburige regio's Brugge (voor De Haan en Bekegem) en Westhoek (voor Moere en Schore / Mannekensvere / Sint-Joris). Dergelijke uitbreiding betekent dan dat (bv.) de ene helft van de regio een flexaanbod krijgt vanuit de vervoerregio Brugge en de andere helft vanuit de vervoerregio Westhoek bediend wordt. Dat betekent wel dat ze qua amplitude en aanbod moeten aansluiten bij die regio.

Een tweede mogelijkheid is het opzetten van een volledig eigen flexstelsel in onze vervoerregio. Het voordeel daarvan is dat alle flexgebruikers in de hele regio terugvallen op dezelfde amplitude. Vandaag is er een verschillende amplitude in de Westhoek ten opzichte van de regio Brugge. Inwoners van (bv.) Schore kunnen daardoor langer van het flexvervoer gebruik maken dan inwoners van (bv.) Vlissegem.

Op basis van de oppervlakte van de vervoerregio en na vergelijking met naburige regio's is de inschatting dat er minstens een vijftal voertuigen nodig is om de hele regio met flexvervoer te bedienen. Budgettair betekent dit een inspanning van 1,8mln euro (360 kEur/flexbus).

Het is wel zinvol de vraag te stellen of het nodig is de volledige regio met flexvervoer af te dekken. De kustzone maar ook de grotere kernen in het achterland zijn voldoende afgedekt door de vaste buslijnen en hebben geen noodzaak aan een flexbediening. Net zoals bij de belbus destijds is het zinvol een antenne te voorzien, waarbij de flexlijnen aan een goed uitgeruste centrumhalte aansluiten op de vaste lijnen. Zo kan het aantal in te zetten voertuigen beperkt worden.

Schepen Dumon van Oudenburg merkt op dat er vandaag geen budgettaire middelen zijn voor de uitrol van dit flexvervoer, maar dat we straks wel gaan beslissen om deelfietsen aan te besteden. De voorzitter geeft aan dat het de bedoeling is de drie inhoudelijke punten op de agenda eerst volledig te presenteren en dan pas te beslissen zodat we onze middelen doordacht uitgeven.

3. Deelmobiliteit

Op vraag van de vervoerregio's heeft de WVI een aanbesteding uitgeschreven voor de uitrol van deelmobiliteit in de regio's Brugge, Midwest, Oostende en Westhoek. De middelen voor deze aanbesteding komen uit de pot "vervoer op maat" waarover de vervoerregioraden beschikken. Voor onze regio vallen we terug op een principiële beslissing van 30 juni 2023. Voor de uitbouw van deelwagens en deelfietsen werd door de vervoerregioraad een bedrag van 380.000 euro gereserveerd.

De wvi kan deze opdracht niet gunnen zonder instemming van de vervoerregioraden.

a. Deelwagens

Floren Bostoën (wvi) stelt de lopende procedure voor deelwagens voor: er zijn 2 delen voorzien: luik 1 is volledig VOM-gefinancierd, luik 2 is buurtgericht, volledig vrijblijvend en apart te financieren door de gemeenten. In elk onderdeel zijn 3 percelen omschreven: 100% elektrisch, 100% fossiel en de 50/50-combinatie.

De inschrijvers zijn kwalitatief in orde. Niet alle inschrijvers bieden voor beide onderdelen. Enkel Cambio en Share4Mobility bieden op beide luiken (alle percelen).

Vanuit het regionaal vervoerplan worden voor deze regio 2 deelwagens per gemeente voorgesteld. Dit kan binnen het voorziene budget VOM, ongeacht de gekozen motorisatie of mix.

De aanbieders benadrukken de voorkeur om minstens 2 deelwagens per punt te voorzien omwille van de bedrijfszekerheid.

Elke aanbieder heeft een helder tariefplan voorgesteld. VOM-deelwagens richten zich op occasionele gebruikers, dus steeds zonder vaste instapkosten, waarborgen of gelijkaardig. Abonnementsformules zijn wel toegestaan voor veelgebruikers van VOM-deelwagens.

De jury stelt voor het tariefplan van de (nog te kiezen) laureaat te aanvaarden.

Er is specifiek overleg geweest met de coördinator van het Vlaamse laadpalenproject en met de NMBS.

Voor het onderdeel VOM schuift de jury de keuze voor perceel 3 naar voor, dus mix fossiel / elektrisch.

Schepen Anseeuw stelt een aantal inhoudelijke vragen naar de evaluatie van het gebruik van de voertuigen. Hij geeft aan dat het belangrijk is het gebruik van alle voertuigen samen te bekijken. Deelwagens in de dicht bebouwde kustzone zullen intensiever gebruikt worden en kunnen zo het minder gebruik in de buitengebieden compenseren. Hij herinnert er aan dat deelwagens op grondgebied van de stad Oostende uitgerold worden zonder stadstussenkomst.

WVI geeft aan dat de ondersteuningsbedragen niet globaal kunnen bekeken worden over alle voertuigen heen. Dan zou het aantal uit te rollen deelwagens met 100% zekerheid moeten bepaald zijn in alle vervoerregio's (wat niet mogelijk is doordat bepaalde gemeentes nog twijfelen of de VOM-deelwagens al dan niet mogen uitgerold worden op hun grondgebied). Dergelijk principe brengt ook de flexibiliteit in het gedrang om bij te sturen tijdens de looptijd van de raamovereenkomst (bv. uitbreiden aantal deelwagens).

Verschillende gemeenten merken op dat de keuze voor een benzinewagen ingaat tegen het momenteel gevoerde beleid. Vanuit federaal en Vlaams niveau wordt aangedrongen op de overstap naar elektrische voertuigen. Ook gemeenten doen grote inspanningen om daar de komende jaren stappen voorwaarts te zetten en we benadrukten dat ook in ons eigen regionaal mobiliteitsplan. Het zou dan een vreemd signaal zijn om bij deze aanbesteding alsnog wagens met fossiele brandstof aan te kopen. De vergadering is zich ervan bewust dat dit een afwijking is van het oorspronkelijk vervoerplan, maar acht deze aanpassing opportuun en zinvol.

Het is niet de bedoeling dat enkel VVRR Oostende voor perceel 1 opteert, want dit zou dan mogelijks een andere aanbieder kunnen worden dan in de andere vervoerregio's. Het bestek en de offertes zijn niet in die optiek opgemaakt. Gezien de keuze van deze vervoerregio zal WVI een BAFO organiseren binnen perceel 3 (dat reeds vrij flexibel is omschreven) waarin zal worden opgenomen dat in VVR's Brugge (te bevestigen door VVR), Midwest en Westhoek 50% conventionele en 50% elektrische deelwagens worden uitgerold aan de Hoppinpunten en in VVR Oostende 100% elektrische deelwagens aan de Hoppinpunten. Op die manier kan de opdracht gegund worden aan één deelwagenaanbieder die een wagenpark uitrolt conform de verschillende wensen van de verschillende vervoerregio's.

b. Deelfietsen

Margo Swerts stelt de lopende procedure voor: er zijn 3 delen voorzien (VOM-deelfietsen, buurtgerichte deelfietsen en deelbakfietsen). Perceel 1 is volledig VOM-gefinancierd, percelen 2 en 3 zijn buurtgericht en te financieren door gemeenten.

De inschrijvers zijn kwalitatief in orde. Slechts één inschrijver biedt voor alle onderdelen.

Vanuit het VOM worden voor deze regio op 10 locaties telkens 10 deelfietsen voorgesteld. Dit kan binnen budget, ongeacht de keuze voor klassieke fietsen of e-bikes. De voorgestelde tarieven voor de eindgebruiker liggen binnen de marge die de vervoerregio aangegeven had.

Lieven verduidelijkt dat het niet de bedoeling was van het vervoerplan om een gebiedsdekkend web van deelfietsen uit te bouwen, maar enkel om de actieradius van het openbaar vervoer te vergroten door op specifieke locaties deelfietsen aan te bieden als last mile oplossing. Perceel 1 moet dan ook zo bekeken worden en is niet vergelijkbaar met het deelsysteem dat in Koksijde uitgebouwd werd.

Perceel 2 en 3 zijn voorzien voor gemeentelijke initiatieven, maar er is nog tijd tot 2028 om een beslissing te nemen over een eventuele instap.

De discussie in de vergadering focust vooral op de beperkte meerwaarde van de inzet van een beperkt aantal deelfietsen op specifieke locaties. Een last mile deelfiets die bv. gebruikt wordt om een bedrijventerrein te

ontsluiten, riskeert de hele verdere dag niet bruikbaar te zijn. De vraag rijst of dit een verstandige investering is op een moment dat diezelfde middelen ook in een verdere versterking van het openbaar vervoer zouden kunnen ingezet worden.

De vergadering beslist dan ook in consensus om **geen VOM-middelen** vrij te maken voor het perceel 1 en – in afwijking van de eerdere beslissing van 30 juni 2023 – als vervoerregio toch niet in te stappen in de aanbesteding van de wvi.

4. Beslispunten

Openbaar vervoer: de raad neemt akte van de presentatie van De Lijn in verband met flexvervoer en vraagt aan de Lijn om een creatieve oplossing uit te werken voor de gebrekkige bediening van een aantal kernen in het achterland. Daarbij wordt ook de vraag gesteld om na te gaan wat een uitbreiding van het flexvervoer vanuit andere regio's kost.

De vervoerregioraad beslist voor de VOM-deelwagens:

- In te gaan op perceel 1 met 100% elektrische wagen, in afwijking op het regionaal OV-plan;
- De voorgestelde tariefstructuur van de te gunnen deelwagenaanbieder voor de eindgebruiker te aanvaarden.

De vervoerregioraad beslist inzake de VOM-deelfietsen **geen VOM-middelen** vrij te maken voor het perceel 1 en – in afwijking van de eerdere beslissing van 30 juni 2023 – als vervoerregio toch niet in te stappen in de aanbesteding van de wvi. De middelen die voor de uitrol van deelfietsen voorzien waren, zullen ingezet worden voor het opvangen van de lacunes in het openbaar vervoer in de regio. Over de precieze besteding van deze middelen zijn verdere afspraken te maken in de vervoerregioraad.

De volgende vergadering wordt gepland op vrijdag 24 mei 2024 om 14u in het stadhuis van Gistel.

*

Voor verslag,

Lieven Van Eenoo.