



Het verslag wordt in die zin aangepast en goedgekeurd.

## **2. Deelmobiliteit: uitrol deelwagens**

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 namen we eerder een principiële beslissing op 30 juni 2023. Tijdens de laatste vervoerregioraad eind maart werd beslist om enkel in te stappen in de aanbesteding voor deelwagens.

Floren Bostoën (wvi) geeft een stand van zaken.

De gunning van het luik "deelwagens aan Hoppinpunten" werd op 8 mei 2024 goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de WVI. Rekening houdend met de standstillperiode, is vandaag de sluiting van de opdracht een feit. De opdracht werd gegund aan de firma Claus2You uit Zonnebeke.

In de volgende ambtelijke werkgroep op 11 juni wordt de aanbieder uitgenodigd om toelichting te geven bij de uitrol en de werking van het systeem. Floren duidt alvast een aantal algemene elementen en afspraken:

Binnen de opdracht is de uitrol op het terrein voorzien van 2 elektrische deelwagens Citroën eC3 Max op 9 locaties bepaald in het regionaal vervoerplan. Voor de plaatsing van de elektrische deelwagens wordt gerekend op een uitvoeringstermijn van 8 maanden

Het tarief voor de gebruiker wordt toegelicht. Dit is een combinatie van een uur- of dagprijs (3,99€/u of 33€/dag) en een kilometerkost (0,29€/km). De uurkost is licht duurder dan die bij een fossiele motorisatie.

Gauthier Defreyne informeert naar de oplaadkost. Floren bevestigt dat de aanbieder deze voor zijn rekening neemt.

Floren presenteert ook een overzicht van de locaties die eerder door de vervoerregioraad en de gemeenten goedgekeurd werden. Het is belangrijk eventuele veranderingen zo snel mogelijk te melden. WVI is in rechtstreeks contact met de verantwoordelijke voor uitrol laadpalen bij dMOW. Normaal gezien zullen alle doorgegeven laadpalen tegen eind dit jaar voorzien zijn.

De inrichting van de standplaatsen zal toegelicht worden op de ambtelijke werkgroep, maar is bescheiden. Gauthier Defreyne informeert of het niet nuttig is om regionale afspraken te maken i.v.m. het toekennen van een parkeerkaart met vrijstelling voor het parkeren in blauwe zone. Dit zal verder opgenomen worden in de ambtelijke werkgroep.

De voorzitters delen afsluitend de concrete budgettaire afspraken mee die van belang zijn voor de op te maken samenwerkingsovereenkomst tussen de WVI en de Vlaamse Overheid. Rekening houdend met een laag gebruik (<500km/wagen) is de maximale kostprijs voor de plaatsing en uitbating van deze deelwagens 180.000 euro per jaar. Dat bedrag wordt binnen het VOM-budget van de regio Oostende gereserveerd en geldt als maximum bedrag waar de WVI een beroep op kan doen. Aangezien voor de uitrol van deze deelsystemen eerder een bedrag van 380.000 euro gereserveerd werd door de regio (VVR eind juni 2023), is er dus nog 200.000 euro ter beschikking voor aanpassingen in het openbaar vervoer.

## **3. Uitrol openbaar vervoerplan (De Lijn)**

Anneleen De Schrijver duidt aan de hand van een powerpoint de uitrol van het nieuwe busnetwerk en de manier waarop De Lijn met de feedback van het terrein omgaat.

Ze gaat daarbij in eerste instantie in op de directe bijstellingen die uitgevoerd werden bij prioritaire knelpunten. Het nieuwe netwerk heeft geleid tot een aantal verschuivingen van stromen die op diverse plaatsen voor

capaciteitsproblemen gezorgd hebben. Deze werden uiteraard zo snel mogelijk aangepakt. Ook naar het nieuwe schooljaar toe zijn al een aantal afspraken gemaakt, vooral voor bijsturingen in De Haan richting Brugge en op schoolritten omgeving Oostende.

De verdere uitrol van het stadsnet van Oostende, dat als laatste onderdeel voor de volledige uitrol van het nieuwe net in de regio geldt, wordt thans voorzien voor januari 2026, te overleggen met het nieuwe stadsbestuur.

Als tweede onderdeel duidt Anneleen de kwartaalstatus die De Lijn opmaakte. Dit document bevat een aantal algemene kencijfers “op vervoerregio- en lijnniveau”<sup>1</sup> die de werking van het nieuwe net spiegelen ten opzichte van de situatie in hetzelfde kwartaal vorig jaar. Anneleen benadrukt dat het rapport niet als evaluatie van het nieuwe net te beschouwen is.

De Lijn maakt voor het verzamelen van reizigersdata gebruik van een nieuwe telmethode. Deze is recent op een persconferentie voorgesteld. Anneleen benadrukt dat de cijfers van vorig jaar en dit jaar vergelijkbaar zijn.

Een eerste globale indicator betreft het aantal opstappers per typedag. Voor de lijnen die toegewezen zijn aan de regio Oostende gaat het hier steeds om positieve cijfers met een toename van ruim 11% op weekdays. Ook de cijfers voor zaterdag vertonen een mooie groei met 13,8%. Op zondag is de groei beperkt tot 8%.

Gauthier Defreyne vraagt hoe betrouwbaar dit cijfer is in een overstapmodel. Reizigers van Gistel naar Brugge worden nu 2x geteld en ook wie in de week buiten de spits van Snaaskerke naar Oostende wil, zit dubbel in de telling. Anneleen bevestigt dat nuance noodzakelijk is en een 1 op 1 vergelijking puur op basis van deze cijfers zeer moeilijk is.

De gemiddelde bezettingscijfers en aantal opstappers per beladen uur zijn betrouwbaarder indicatoren. Ook deze indicatoren geven een positieve tendens aan.

De kwartaalstatus bevat ook een aantal gegevens in verband met het flexvervoer. Deze zijn beperkt en geven eigenlijk de werking weer van het flex in de aangrenzende regio's Westhoek en Brugge die in onze regio plaatselijk een aantal kernen bedienen.

Het rapport bevat een kaart met de belangrijkste verplaatsingsrelaties op niveau deelgemeente. Daaruit komen geen belangrijke, dagelijks terugkerende bewegingen van/naar/binnen de vervoerregio Oostende naar voor. Enkel de verbinding Eernegem – Diksmuide komt minstens dagelijks (of 90 reservaties in 3 maanden) voor. Opgelet: dat betekent niet dat er geen verplaatsingen zijn, maar ze verlopen mogelijk diffuser. Dit vergt verder onderzoek.

De betrokken gemeenten dringen aan op detailinformatie over het gebruik van het flexvervoer (haltes, verplaatsingen,...).

Als derde onderdeel van de presentatie gaat Anneleen De Schrijver in op de knelpunten en openstaande vragen die verder onderzoek vragen.

Op structurele basis blijft De Lijn kampen met uitval van chauffeurs, wat de betrouwbaarheid van de bediening niet ten goede komt.

Openstaande vragen voor verder onderzoek:

1. Verknoping lijnen 2/4 in Bredene
2. Verschuiving halte Oesterbank Oostende (tijdelijke haltelocatie af te stemmen met Oostende)
3. Reisweg lijn 49 voor bediening AZ Sint-Jan
4. Extra schoolrit lijn 53 wegens te vroege bediening bepaalde scholen
- 5. Bediening crematorium Oostende**

---

<sup>1</sup> Voor de vergadering werd door De Lijn meegedeeld dat de gegevens op lijnniveau nog niet helemaal betrouwbaar blijken te zijn en nog gedubbelcheckt worden alvorens het definitieve rapport kan vrijgegeven worden.

- 6. Flex Wilskerke**
- 7. Koksijde uitbreiding lijn 61 – reisweg + weekend (AN+VOM)**
- 8. Gistel: bediening Snaaskerke optimaliseren (reisweg + weekend)**
- 9. Ichtegem: extra flex of vast in Bekegem**
- 10. Oudenburg: vaste bediening Ettelgem en extra ritten op 312**

Koksijde meldt regelmatige klachten over de gebrekkige bediening van het ziekenhuis in Veurne (beperkt + via overstap) en de onbeschikbaarheid van geprint informatiemateriaal. Gezien de oudere bevolking en het toeristisch karakter van de gemeente dringt de schepen aan op het tijdig en regelmatig blijven ontvangen van de Lijnfolders.

Rond de drie laatste punten in het overzicht ontspint zich in de raad een discussie omtrent de mogelijkheden van het flexvervoer. De Lijn geeft aan dat de op te vangen vervoersstromen dermate beperkt zijn dat de inzet van flexvervoer een betere oplossing is dan een vaste buslijn. Voor het flexvervoer mag uitgegaan worden van een kostprijs van minstens 300.000 euro per jaar, met een bediening op elke dag van de week volgens de amplitude van de omliggende vervoerregio's. Voor de afdekking van de minder bediende zones in deze regio moet gerekend worden op 2 à 3 voertuigen. Vanuit de vervoerregioraad wordt aangegeven dat een scenario met een beperktere amplitude zeker te overwegen is.

Een scenario dat eveneens op tafel ligt is de introductie van een vaste VOM-lijn Oudenburg – Ettelgem – Westkerke, waarvoor De Lijn een tweetak jaar geleden een kostprijs berekende. Deze verbinding is eventueel uitbreidbaar via Zerkegem (Jabbeke) en Bekegem (Ichtegem). Deze beide kernen zijn vandaag enkel in spits op wekdagen bediend.

Oudenburg is uitdrukkelijk vragende partij om de vrijgekomen middelen in te zetten om de blinde vlekken in de achterliggende kernen Oudenburg, Ichtegem en Gistel op te vangen via een vaste VOM-lijn. Er is daaromtrent geen akkoord van de andere gemeenten.

De afspraak wordt gemaakt dat De Lijn per in vet aangegeven knelpunt in het kader van vervoer op maat een analyse doet en concreet voorstel opmaakt ter bespreking in de volgende vervoerregioraad.

Het beschikbare budget voor extra VOM is beperkt. Er wordt afgesproken dat er vanuit vervoerregio Oostende bijkomende budgetten gevraagd worden aan de (nieuwe) Vlaamse regering.

De Lijn geeft aan dat eventuele oplossingen in kader van vervoer op maat sowieso ook in de markt moeten gezet worden wat de nodige doorlooptijd zal vergen.

Vanuit Koksijde wordt duidelijkheid gevraagd over het verschuiven van vervoerregio vanaf januari 2025. Momenteel kan hier nog geen antwoord op gegeven worden.

#### **4. Uitvoering regionaal mobiliteitsplan**

Lieven duidt twee elementen die betrekking hebben op de uitvoering van de wegencategorisering in het regionaal mobiliteitsplan.

##### **a. Wegencategorisering**

De categorisering van het bovenlokaal wegennet is opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan. In overeenstemming met het decreet basisbereikbaarheid is dit een voorstel vanuit de vervoerregio aan de Vlaamse Regering. Het vaststellen van de definitieve categorisering van de bovenlokale wegen komt toe aan de Vlaamse Regering.

Het betrokken team binnen het departement MOW heeft een analyse uitgevoerd van de vijftien voorliggende regionale kaarten en de gedetecteerde knelpunten onderzocht. Voor onze regio zijn er 3 specifieke knelpunten:

- N377 als regionale weg (Oostende) of als interlokale weg (Brugge)
- Grotestraat (De Haan) en Prins Leopoldstraat (Zuienkerke): lokale weg of IW
- Zuidstraat (Ichtegem) en Ichtegemsestraat (Zedelgem) : lokale weg of IW

Op basis van hun onderzoek en rekening houdend met de achterliggende ontwerpprincipes, hebben zij een nota voor de Vlaamse Regering opgesteld. Het is nu wachten op bevoegd minister Lydia Peeters om dit punt te agenderen op de Vlaamse Regering. Er is momenteel geen datum gekend.

Kristof Vermeire informeert of er tegen de definitieve categorisering een beroepsmogelijkheid voorzien is. De voorzitter geeft aan dat dit decretaal niet specifiek voorzien is, behoudens de algemene administratieve beroepsmogelijkheden.

## **b. Interlokale mazen**

De afbakening van het gesloten raster van bovenlokale wegen levert ingesloten zones op die “interlokale mazen” genoemd worden. Waar de bovenlokale wegen ingericht (moeten) worden vanuit oogpunt doorstroming en verkeersveiligheid, ligt binnen deze interlokale mazen de focus nadrukkelijk op verblijven en toegang geven. Vanuit verschillende vervoerregio’s en gemeenten komen vragen rond de verdere invulling van die taakstelling. Het departement MOW besliste dan ook om een budget vrij te maken en centraal een studie aan te besteden voor het onderzoek naar de gepaste inrichting van interlokale mazen. Alle vervoerregio’s kunnen van dit bestek afnemen.

In samenspraak met de ambtelijke werkgroep wordt voor deze regio de aangrenzende mazen Bredene – De Haan voorgesteld. Dat komt neer op het binnengebied dat begrensd wordt door de N34, N307 en N9. Deze afbakening vergt overeenstemming met de vervoerregio Brugge waartoe Zuienkerke behoort. De gemeente De Haan liet eerder weten akkoord te gaan met dit voorstel. Ook Bredene steunt deze suggestie. Dit voorstel zal verder afgetoetst worden met vervoerregio Brugge.

Mochten er nog andere gemeenten interesse hebben om in dit studietraject te stappen, dan wordt gevraagd om dit zo snel mogelijk te melden.

## **5. Varia**

Er is een oproep verstuurd om deel te nemen aan de wedstrijd voor de tweejaarlijkse prijs in het kader van het masterplan toegankelijkheid. Deadline is 10 juni. [Ontdek alle info en voorwaarden op onze webpagina](#)

De volgende vergadering wordt gepland op **donderdag 27 juni 2024 om 15u** in het stadhuis van Gistel.

\*

Voor verslag,

Lieven Van Eenoo.