



1 VERSLAG

////////////////////////////////////
Datum: 13/11/2019, 17:00-19:00

Locatie: Esenkasteel, Woumenweg 100, 8600 Diksmuide

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Amber Coone (consortium Aterlier\demitro2)

Onderwerp: VVR Westhoek - Vervoerregioraad

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

2 AFKORTINGEN

GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma	MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
OV	Openbaar Vervoer	VOM	Vervoer Op Maat
VVR	Vervoerregio	VVRR	Vervoerregioraad

3 VERSLAG

Vergadering op basis van het voorstel GIP, de voorgestelde projectgids

GIP

Departement MOW licht het *Geïntegreerd Investeringsprogramma* (GIP) toe. De bedoeling van het GIP is om alle aparte investeringsprogramma's samen te leggen, en zo via de integratie van de verschillende programma's gericht investeringen te kunnen plannen en afstemmen. De opmaak van het GIP is een proces dat een jaar duurt. Het proces omvat volgende stappen: voorbereiding, opstellen kadernota, analyse, opstellen ontwerp GIP en opstellen definitief GIP. Het GIP dat nu voorligt is het ontwerp-GIP. Dit is nog niet gevalideerd door de minister, en is vertrouwelijk.

De vervoerregioraad (VVRR) mag een advies uitbrengen over het GIP. Departement MOW geeft mee dat VVR Westhoek één van de drie VVR's is die dit jaar reeds advies mag uitbrengen. Gezien het nieuwe karakter van het GIP en de bijhorende adviezen, is de vorm nog niet vast.

De STAVAZA van de strategische projecten voor 2019 worden toegelicht.

- STAVAZA Strategische projecten 2019
 - Ieper – Veurne:
 - Vak Veurne: herinrichting is uitgetekend, onteigeningen zijn lopende
 - Vak Alveringem – Lo-Reninge: de gunningsprocedure voor de studie is opgestart
 - Vak Oostvleteren – Woesten: het project is uitgetekend, de onteigeningsplannen worden nu opgesteld
 - Omleidingsweg Diksmuide:
 - De aanbesteding van de eerste fase van de werken is lopende
 - De omgevingsvergunning is lopende
 - Omleidingsweg Adinkerke
 - Departement MOW stelt dat dossiers die nog niet gegund of aanbesteed zouden zijn in 2019, worden doorgeschoven naar volgend jaar.
 - Diksmuide merkt op dat de voorgestelde budgetten voor de verbinding N35 en N369 niet voldoende zijn. Departement MOW legt uit dat de budgetten enkel voor de eerste fase zijn, waarbij het specifiek gaat om grondwerken. Diksmuide begrijpt dit, maar voegt toe dat in het GIP 2020-2022 geen andere kredieten voor het project zijn opgenomen. Dit zou betekenen dat het project stil zou liggen tussen de eerste en tweede fase, wat te vermijden valt. Departement MOW stelt dat dit inderdaad een aandachtspunt is, dat kan opgenomen worden in het advies.

De projecten die opgenomen zijn in het GIP voor 2020-2022 en die invloed hebben op VVR Westhoek worden voorgesteld.

- Type 1: Geplande studies
 - Schoolomgevingen De Klijte en Nieuwkerke
 - Doortocht N301 Klerken
 - Fietssnelweg N308 Vlamertinge – Poperinge
 - Departement MOW licht de opmerkingen van de AWG verder toe:
 - De Panne deelde mee dat er gesprekken gestart zijn inzake de ontubbeling van een fietspad aan een aanlegsteiger en ophaalbrug in de buurt van de N39 (Adinkerke)
 - Ieper schoof het kruispunt N38 / Pilkemseweg als knelpunt naar voor. Dit is een belangrijk kruispunt op een regionale verbindingsweg waar een investering in doorstroming wenselijk is.
 - In Poelkapelle zijn er plannen om de vernieuwing van het openbaar domein te onderzoeken. Doortocht N301 Brugseweg is hierbij belangrijk. Het succes van een opwaardering van het domein door de gemeente hangt af van de N301 die erdoor loopt.
 - N313 Beselare: fietspadvernieuwing om het comfort en de veiligheid te verbeteren. Hierrond wordt een studie voorzien; deze zou op het programma moeten komen voor de komende jaren.
 - Poperinge vroeg naar de Ouderdomseweg.
- Type 2: Voorbereiding van werken
 - Onteigeningen voorzien
 - Omleiding Adinkerke
 - Fietspaden N375 Ieper
 - Uitvoeringsstudie omleiding Diksmuide
 - Aanbesteding voor het opmaken van technische bestekken zijn voorzien. Op dit ogenblik loopt de aanbesteding van fase 1 van de werken, voorzien op GIP 2019.
- Type 3: Uitvoering van werken
 - Groep 1: Studies lopen of zijn afgerond
 - Ieper N381 Ruuschaartstraat en Krommenelsestraat (2021)

- Ieper N375 Dikkebusseweg (2021)
 - Deze twee straten worden idealiter niet tegelijk onder handen genomen, aangezien ze elkaars omleidingsweg zijn. Voor Ieper is de Dikkebusseweg prioritair.
- Veurne N8 (2022)
- Onderhoud i.f.v. module 13
 - Diksmuide N302 Schoorbakkestraat (2020)
 - Veurne – Koksijde – De Panne N35 (2020)
 - Veurne Vaarstraat N390 (2020)
- Kustverdediging (gebiedsgebonden – dus niet noodzakelijk VVR Westhoek)
 - Inrichting duingebieden
 - Suppleties
 - Monitoring & diversen
- Groep 2: Studies nog op te starten
 - Alveringem N364 (2021)
 - De Panne spoorvernieuwing station – esplanade – Golfstraat (2022)
 - De Panne merkt op dat de spoorvernieuwing voor hen niet dringend is. De Panne wilt dit eventueel doorschuiven naar een later moment, gezien de impact die dit project op andere projecten zou hebben. De Lijn vult aan dat hiervoor al geïnformeerd is, en dat dit mogelijk zou zijn. Departement MOW voegt toe dat verder overleg rond dit project nodig is.
 - Tractiestations De Lijn (gebiedsgebonden 2021): exploitatie en onderhoud, beperkte impact.
 - Poperinge stationsomgeving (2020)
 - Slipway IJzer Roesbrugge (2021)
 - Er wordt gesteld dat deze studie reeds lopende is, en dat dit gekoppeld zou zijn aan de aanleg van het jaagpad. Het jaagpad wordt echter niet vermeld in het GIP, maar er zouden wel reeds middelen vrijgemaakt zijn bij de Vlaamse Waterweg voor de aanleg hiervan. Er zal worden geverifieerd waarom dit niet is opgenomen in het GIP.
 - Onderhoud van sluizen (2022)
 - N39 Nieuwpoortkeiweg Veurne (2021)
- Type 4: Niet voorzien in het GIP, maar budget voorzien via module 13
 - De Panne – Koksijde – Veurne N35 (2021)
 - De Panne N386 (2021)
 - Veurne N390a
 - Diksmuide N302 (2021)

Departement MOW licht toe dat met de AWG gekeken is naar extra opportuniteiten voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur. De kaart met fietswegen en bijhorende classificatie zal gedeeld worden. Op de kaart met fietswegen zijn verschillende zwarte stukken te zien aan de N8. Het gaat hier om fietspaden met de classificatie 'zeer slecht'. De meeste van deze stukken zullen reeds aangepakt worden via de huidige plannen voor de N8. De AWG identificeerde vijf andere prioritaire opportuniteiten:

- De Panne – Koksijde
- N364 Beveren – N8
- N313 Langemark – Poelkapelle
- N303 Zonnebeke – Beselare
- Fietssnelweg Ieper – Kortemark

De VVRR vraagt verduidelijking rond het advies dat gegeven moet worden. Departement MOW licht toe dat het gaat om de projecten die vandaag in het GIP zitten (voorgesteld voor 2020-2022), zijnde type 1, type 2, type 3.

- Departement MOW stelt voor om ook de vraag rond N38 / Pilkemseweg in Ieper mee te nemen in het advies, aangezien dit ook past binnen het kader van de voorgestelde projecten.
- Poperinge stelt vast dat de dorpskernvernieuwing voor Reningelst niet op het GIP staat. Poperinge stelt dat ze de boodschap hadden gekregen om te starten met de aanbestedingsprocedure. Dit is een project dat afgestemd zou worden met de projecten van Aquafin. AWV stelt vast dat dit inderdaad niet op hun planning voor de komende drie jaar staat. Departement MOW stelt dat deze vraag kan opgenomen worden in het advies.
- De Panne heeft vragen bij de fietsinfrastructuur opportuniteiten, aangezien de voorstellen misschien limiterend kunnen werken. Departement MOW en de gedeputeerde van de provincie geven aan dat de lijst behapbaar moet blijven. Aan het advies kan wel worden toegevoegd dat de lijst kan worden uitgebreid, afhankelijk van de bevindingen in het kader van het regionaal mobiliteitsplan. De provincie zou verder onderzoek voeren naar de prioriteiten voor de fietswegen, maar ze wachten hiervoor even af, aangezien dit ook in het kader van het regionaal mobiliteitsplan zou kunnen gebeuren.
- De Panne stelt verder voor om in het advies op te nemen dat de minister van mobiliteit de subsidieregeling voor veilige schoolomgevingen kan uitgebreid worden naar omgevingen waar veel kinderen komen, zoals muziekacademies of sportcentra. De Panne stelt dit voor in het kader van de oproep van de minister naar meer projecten, aangezien de subsidies niet toegekend raken. Departement MOW stelt dat dit kan toegevoegd worden aan het advies onder punt 6: 'uitbouw van veilige fietsnetwerken'.
- Diksmuide stelt voor om de vraag naar kredieten voor de omleidingsweg van Diksmuide op te nemen in het advies.
- Departement MOW verduidelijkt dat een 'in globo gunstig advies' betekent dat de VVRR akkoord gaat met de projecten die gepland staan.

Departement MOW zal de opmerkingen verwerken en een nieuw voorstel tot advies bezorgen.

Projectgids

Het consortium atelier\demitro2 licht de projectgids toe. Het gaat om de versie waarin de opmerkingen van de AWG verwerkt zijn. Er wordt verduidelijkt dat de projectgids een gemeenschappelijk kennisniveau moet realiseren tussen de verschillende stakeholders die in het proces betrokken worden. Vandaag staat de tekst ter discussie, de lay-out zal nog aangepast worden.

De verschillende onderdelen worden kort overlopen.

- Eerste hoofdstuk
 - Dit hoofdstuk is inleidend, en biedt kader rond het waarom van het werken met vervoerregio's, het gebruikte jargon, etc.
 - Dit duidt ook de beslissingsbevoegdheid van de lokale besturen, en het belang van dialoog en participatie.
- Tweede hoofdstuk
 - Het tweede hoofdstuk introduceert het concept "basisbereikbaarheid" en de aspecten die daarbij komen kijken. Die aspecten omvatten onder meer: de regionale aanpak, de idee van het combineren van verschillende vervoersmogelijkheden, etc.
- Derde hoofdstuk
 - Het derde hoofdstuk kadert de vervoerregio's en introduceert de VVR Westhoek. Hierbij wordt er aandacht besteedt aan de structuur en huidige situatie van de VVR Westhoek.

- Vierde hoofdstuk
 - Het vierde hoofdstuk kadert de werking van de vervoerregioraad, dat als beslissingsorgaan fungeert.
- Vijfde hoofdstuk
 - Het vijfde hoofdstuk kadert het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan, en wat dit zou kunnen bevatten. Hierbij wordt onder meer geduid dat er elementen spelen op lokaal, regionaal en Vlaams niveau.
- Zesde hoofdstuk
 - Het zesde hoofdstuk kadert de regiospecifieke uitdagingen die spelen in de VVR Westhoek.
- Zevende hoofdstuk
 - Het zevende hoofdstuk biedt een inleiding tot het overleg, communicatie en participatie inzake het project. Zo worden er onder meer peergroupsessies georganiseerd om de visie van jongeren en mensen met beperkte mobiliteit op vervoer op maat te gaan capteren.
 - De doelstelling van deze communicatie- en participatie-aanpak is om een maximaal draagvlak te creëren voor het mobiliteitsplan.

De tekst van het zesde hoofdstuk wordt per geformuleerde 'uitdaging' in detail besproken.

- Uitdaging 1 - 'de fiets aantrekkelijk maken': De regio heeft vandaag geen volledig uitgebouwd fietsnetwerk. Er kan ingezet worden op het ontwikkelen van kwalitatieve fietsnetwerken. Ook wordt er in de regio minder spontaan gegrepen naar alternatieven op de auto.
 - Poperinge merkt op dat de bedrijventerreinen inderdaad slecht bereikbaar zijn met het OV, maar dat dit ook komt door het beperkte aanbod aan OV. Deze nuance mist in de tekst.
 - De gedeputeerde stelt dat er wel degelijk congestieproblemen zijn in VVR Westhoek. De tekst in huidige vorm lijkt dit te ontkennen, en zou zo verkeerd kunnen gebruikt worden.
 - De Panne stelt dat fietswegen ook veilig moeten zijn om succesvol te zijn. Dit mist nog in de tekst.
- Uitdaging 2 - 'verkeersarmoede tegengaan': Gezien de regio groot is en mensen sterk verspreid wonen, doet men vaak beroep op de auto. Het is echter een aandachtspunt dat niet iedereen toegang tot een auto heeft.
 - Departement MOW merkt op dat de opmerking rond het beperkte OV aanbod ook hier kan opgenomen worden.
- Uitdaging 3 - 'leefbare kernen': Auto- en vrachtverkeer hinderen de leefbaarheid in de kernen. De kilometerheffing lijkt een verschuiving naar de secundaire wegen te veroorzaken. Op regionaal niveau bestaan reeds verschillende, versnipperde maatregelen.
 - Er wordt opgemerkt dat de definitie van de leefbare kernen niet volledig klopt. Deze mag geschrapt worden.
 - Er wordt gevraagd of het statement rond de verschuiving van het verkeer ten gevolge van de kilometerheffing gebaseerd is op de analyse van de overheid. Atelier/demitro2 verduidelijkt dat dit niet sterk voelbaar is in de cijfers die voorhanden zijn. Het is echter een signaal dat vanuit de gemeentes gegeven wordt, en daarom mee wordt opgenomen.
 - Er wordt gesteld dat IDR niet hét antwoord is, en dat het eerder kan worden meegegeven als een voorbeeld van een strategie om met vrachtverkeer om te gaan.
 - Er wordt gesteld dat de noord-zuidverbindingen en het daarmee geassocieerde autoverkeer ook in deze uitdaging opgenomen kan worden. De toeristische stromen in het bijzonder, zorgen voor overlast.
- Uitdaging 4 - 'veilige wegen die minder overlast veroorzaken': In de regio zijn een aantal grote infrastructuurwerken op til. Ook het snelheidsbeleid kan overkoepelend onderzocht worden.
 - Er wordt opgemerkt dat het gevaarlijk is om statements te gebruiken als 'het aantal ongevallen ligt hoog', tenzij dit gestaafd kan worden met cijfers. Ook dit zou anders verkeerd geïnterpreteerd kunnen worden.
- Uitdaging 5 - 'bovenregionale en grensoverschrijdende verbindingen': Voor een deel van de voorzieningen blijkt de regio afhankelijk van de omliggende regio's (economie, onderwijs). De

interactie daarmee is dus ook op vlak van mobiliteit een aandachtspunt. Inzake het spoornetwerk is er nog ruimte voor versterking, ook qua frequentie.

- Er wordt opgemerkt dat de stationsomgeving vaak ondermaats is, waardoor bijvoorbeeld langere treinen niet steeds kunnen worden ingezet.
- Er wordt opgemerkt dat de eerste twee zinnen lijken te suggereren dat de regio een 'ontwikkelingsgebied is'.
- Het enkel spoor tussen De Panne en Diksmuide zou ook vermeld kunnen worden.
- Uitdaging 6 – 'actualisatie van het OV-plan voor VVR Westhoek': De samenstelling van de VVR is sinds het proefproject gewijzigd – Koksijde, Nieuwpoort en Wervik maken nu deel uit van een andere VVR. Dit heeft een impact op de gemaakte plannen.
 - Er wordt opgemerkt dat er niet moet worden 'nagedacht' over VOM, maar dat dit moet worden uitgewerkt.
- Er worden nog een aantal suggesties gemaakt over toevoegingen:
 - Voor de uitrol van deelsystemen zal waarschijnlijk een specifieke aanpak nodig zijn, gezien de lage bevolkingsdichtheid. Dit is een uitdaging voor de regio.
 - De sluiting van de overwegen vormt volgens De Panne ook een uitdaging. Poperinge vult aan dat dit nu zeer abrupt en eenzijdig verlopen is.

De tekst zal worden aangepast en opnieuw worden doorgestuurd.

Motie inzake ontwerp van vervoerplan NMBS

Departement MOW licht de motie toe. In de motie zijn een aantal aandachtspunten voor het vervoersplan van de NMBS opgenomen:

- Voorzien van een rechtstreekse verbinding De Panne – Antwerpen-Centraal
- Comfort op lijn 73 en 69
 - De Panne stelt dat hier moet gevraagd worden om 'comfortabelere treinstellen', niet 'iets comfortabelere treinstellen'.
- Wacht- en overstapaccommodatie
 - Er wordt gesteld dat Poperinge en andere stations niet steeds *up-to-standard* zijn. De NMBS zou verder ook kunnen meestappen in de inrichting van regionale mobipunten aan de stations. Departement MOW stelt voor om dit toe te voegen als punt (e).
- Extra piekurtrein voor rechtstreekse verbinding naar Brussel

De Panne stelt verder voor om ook perrons en aanbod te voorzien naar De Panne voor bezoekers van Plopsaland. Ook stellen ze dat wanneer er extra treinen worden ingelegd naar de kust op piekdagen, het zelden of nooit gaat om treinen naar De Panne. Departement MOW stelt voor om dit toe te voegen onder punt (a) of punt (b).

De tekst zal worden aangepast en opnieuw worden doorgestuurd.

Varia – Belbus Veurne

Veurne licht toe dat de introductie van het 'coversysteem' van de belbus voor problemen zorgt in het belbusgebied Veurne. Aangezien een *first come, first served*-principe bestaat, hebben sommige reizigers nu tijdens de spits soms geen vervoer. Samen met de lijn is een vast traject uitgewerkt, om zo een aantal regelmatige reizigers te bedienen.

In het voorstel zouden 's ochtends en 's avonds twee belbussen een vast traject doen. Dit zorgt ervoor dat er 's ochtends nog één belbus ter beschikking zal zijn voor de andere vragen, en in de avondspits nog drie. Gezien er geen verschil is op het totaal aantal belbussen dat rijdt, betekent dit ook dat het een budget-neutrale ingreep is voor De Lijn. De Lijn merkt verder op dat dit binnen de budgetten van de belbus valt, en dat deze rit – indien dit ook in het nieuwe OV-plan zou worden uitgevoerd – onder het budget van Vervoer Op Maat zou vallen.

Lo-Reninge vraagt of dit voorstel niet ingaat tegen de principes van basisbereikbaarheid, aangezien het een extra aanvullende lijn betreft. Atelier\demitro2 en Departement MOW verduidelijken dat dit binnen het huidige kader moet gezien worden. Het gaat om een oplossing die nu in voege zou gaan om een huidig probleem op te lossen. Kortemark stelt dat hierdoor wel een bepaalde verwachting wordt gecreëerd naar de reizigers.

Lo-Reninge uit verder zijn bezorgdheid dat dit ten koste zou gaan van de andere reizigers. De Lijn verduidelijkt dat deze lijn slechts op twee momenten zou rijden, en dat er nog steeds één of drie belbussen beschikbaar zouden zijn, afhankelijk van het moment van de dag. Verder stelt De Lijn dat het traject bepaald is om 90% van de huidige vervoersvragen op te vangen.

Een eerste reisweg is voorgesteld aan de betrokken gemeentes.

4 VOLGENDE STAPPEN

Een nieuwe versie van het advies voor het GIP zal worden opgesteld, rekening houdend met de geformuleerde opmerkingen.

Een nieuwe versie van de projectgids zal worden opgesteld, rekening houdend met de geformuleerde opmerkingen.

Een nieuwe versie van de motie inzake het ontwerp van vervoerplan van de NMBS zal worden opgesteld, rekening houdend met de geformuleerde opmerkingen.

De volgende **Vervoerregioraad Westhoek** vindt plaats op **donderdag 19/12/2019, om 19:00**.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Aanwezig

Christophe Boval	Provincie West-Vlaanderen
Jurgen Vanlerberghe	Gedeputeerde Provincie West-Vlaanderen
Tessa Vandewalle	Houthulst
Lynn Vermote	Kortemark
Jacques Blanckaert	Alveringem
Gerard Liefoghe	Alveringem
Bram Degriek	De Panne
Patrick Lansens	Koekelare
Marc Lewyllie	Heuvelland
Christof Dejaegher	Poperinge
Peter Vantomme	Langemark-Poelkapelle
Diego Desmadryl	Ieper
Lies Laridon	Diksmuide
Wout Cornette	Lo-Reninge
Peter Roose	Veurne
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Kristof Devriendt	Atelier\demitro2 (Traject)
Danny Venus	Atelier\demitro2 (O2)
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Jan De Wel	Departement MOW
Franco Verschueren	AWV
Vincent Huart	De Lijn
Kelly Vyaene	De Lijn

Verontschuldigd

Koen Meerseman

Zonnebeke

Lieven Vanbelleghem

Langemark-Poelkapelle