



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 29/04/2022, 18:30-20:00

Locatie: Esenkasteel Diksmuide

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Ann-Sophie Rottée (consortium Atelier\demitro2)

Onderwerp: Vervoerregioraad

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

AFKORTINGEN

MOW	Mobiliteit en Openbare Werken	VVR	Vervoerregio
OV	Openbaar Vervoer	VVRR	Vervoerregioraad
VOM	Vervoer Op Maat	RMP	Regionaal mobiliteitsplan

VERSLAG

Werkgroep aan de hand van de presentatie die beschikbaar werd gesteld via SharePoint.

Algemeen

Goedkeuring verslag

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van de VVRR van 23/02/2022. Het **verslag wordt goedgekeurd**.

Regionaal mobiliteitsplannen

Wijzigingen visienota: thema ruimte, wegencategorisering, vrachtroutenetwerk

DMOW duidt het regionaal mobiliteitsplan. Atelier\demitro2 duidt de wijzigingen aan de visienota.

Volgende vragen en opmerkingen komen naar voren:

- Koekelare geeft aan dat, indien de definitie van een interlokale weg gevolgd wordt, de Koekelarestraat een interlokale weg zou moeten zijn. De beslissingen van Kortemark hebben een invloed op Koekelare, net zoals het weren van vrachtverkeer uit de Kortemarkstraat.
 - Kortemark duidt dat er lang getwijfeld werd om de weg te selecteren, ook in het bilateraal overleg. Ze wensen geen verkeer aan te trekken in het centrum en de weg lokaal te houden. Hoogde zou dezelfde principes gevolgd zijn. Ook zou er met Torhout contact geweest zijn, het zou afwachten zijn op de collegebeslissing. Verder zouden ze fietsstraten willen organiseren in het centrum en maken ze zich bijgevolg zorgen over bepaalde inrichtingsprincipes die horen bij een interlokale weg. De gemeente wordt ook al doorkruist door de N35. Controles voor vrachtverkeer geven aan dat de regels in de Kortemarkstraat worden nageleefd.
 - DMOW vult aan dat de inrichtingsprincipes mogelijk te vroeg zouden gekomen zijn en bijgestuurd zouden worden op Vlaams niveau. Regionale en interlokale wegen zouden in principe sterk uitgebouwd moeten worden. Dat zou niet de bedoeling zijn in het centrum van steden.
 - Diksmuide geeft aan ook een interlokale weg te hebben die het centrum doorkruist. Er zou een alternatief besproken zijn met Veurne. Er zouden geen afzonderlijke fietspaden liggen op de interlokale wegen. De huidige situatie en het wensbeeld zouden niet met elkaar overeenstemmen.
 - Atelier\demitro2 nuanceert dat de inrichtingsprincipes opgebouwd zijn volgens bepaalde redeneringen. Leefbaarheid van de kernen is een belangrijke factor om mee te nemen. Fietsstraten staan niet haaks op de inrichtingsprincipes. Het verschil tussen de wegencategorisering en het vrachtrouten netwerk wordt geduid. De limieten van de theorie kunnen worden opgezocht. In de brochure van AWV staat er dat, voor interlokale wegen, rekening moet gehouden worden met de kwaliteit van de omgeving zoals onder andere erfgoed. Dit zou een manier kunnen zijn om de bezorgdheden van Kortemark mee te nemen.
 - DMOW duidt dat het vrachtrouten netwerk werd opgebouwd op basis van een aantal principes. Hoofdwegen en regionale wegen uit de wegencategorisering worden in principe meegenomen als vrachtroute in het VRN. Tenzij er een belangrijke reden is waarom dit niet zou kunnen. Interlokale wegen worden in principe niet meegenomen in het VRN, tenzij in uitzonderlijke gevallen. De afspraken op regionaal niveau zouden zich dan vertalen in maatregelen op lokaal niveau.
 - Kortemark geeft aan de inrichtingsprincipes niet volledig los te zien van de categorisering. Ze wensen geen extra drukte in het centrum en zeker geen zwaar verkeer. Ze stellen zich ook vragen bij het sturen van personenvervoer, ook in geval van calamiteiten.
 - DMOW duidt dat het brengen van structuur in de wegen hierbij kan helpen.
- Veurne vraagt of de geselecteerde wegen gebruikt zullen worden als omleiding in geval van werken of calamiteiten.
 - DMOW geeft aan dat dit niet het geval zou zijn voor de interlokale en de regionale wegen. Deze hebben een rol in het wegennet en zouden zo uitgerust moeten worden. In eerste instantie zou er gekeken worden naar de grote assen voor omleidingen of in geval van calamiteiten.
- Langemark-Poelkapelle geeft aan dat ze niet akkoord gaan met de aanduiding van de N313 als interlokale weg en voor het vrachtverkeer. Dit zou op lange termijn bekeken moeten worden met aandacht voor de leefbaarheid van de kernen. De gemeenten rondom zouden met knips het vrachtverkeer geweerd hebben. Ook het verkeer van Milcobel zou anders gestuurd moeten worden.

- Ieper geeft aan de keuze te hebben gemaakt om het verkeer van Milcobel te sturen via de Langemarkseweg en niet de Pilkemseweg. Ze wensen geen maas te maken. Vanuit het diepvriesbedrijf zouden ook al wat verbindingen zijn naar Milcobel.
- Langemark-Poelkapelle verwacht dat er veel controle zal nodig zijn om het vrachtverkeer uit de Pilkemseweg te weren.
- Veurne geeft aan dat principes en uitwerkingen twee verschillende dingen zijn.
- DMOW vult aan dat de kaarten die op tafel liggen nog werkkaarten zijn die aangepast kunnen worden. Er zou af en toe ook al teruggekoppeld worden naar het Vlaamse niveau.
- Zonnebeke duidt dat indien er een knip zou komen in Poelkapelle, het alternatief via Menen-Roeselare kan zijn (N32). De keuze voor een knip in Zonnebeke werd gemaakt om enkel bestemmingsverkeer toe te laten. De vraag werd ontvangen vanuit Moorselde om de interlokale weg (N303) te behouden. In de dorpskern van Zonnebeke zou de weg niet breed genoeg zijn voor een interlokale weg. De knip die Langemark-Poelkapelle voorstelt is niet onlogisch.
- DMOW geeft aan dat dit nog verder wordt nagegaan met Moorslede.
- De Panne geeft aan dat er op de kaart geen rekening gehouden wordt met bestaande plannen. Ook worden er geen autosnelwegen aangeduid over de grens.
 - DMOW geeft aan dat er inderdaad geen omleidingswegen op de kaart staan.
 - Veurne vult aan dat er op provinciaal niveau een afwegingskader bestaat waar omleidingswegen kunnen. Dat kan meegenomen worden. Dit zou ook een deel kunnen zijn van het actieplan.
 - Atelier\demitro2 zou nagaan hoe hiermee kan omgegaan worden. Er worden enkel Europese hoofdwegen aangeduid over de grens heen, dat klopt. Deze regio is verbonden aan andere regio's, dezelfde complexiteit heerst over regiogrenzen.
- Heuvelland merkt op dat er een aanrijroute op het VRN doodloopt zonder bedrijf aan het einde. Ze begrijpen het standpunt van Ieper. Het bestemmingsverkeer kan via Heuvelland door de maas gaan. Ze zouden de route van de N58 naar Covameat niet willen selecteren als aanrijroute. Deze maakt ook deel uit van de tonnagezone.
 - DMOW vult aan dat binnen tonnagezone alle bestemmingsverkeer vrij de route mag kiezen. Aan Ieper staat aangeduid dat iemand uit Ieper, de tonnagezone binnenrijdt via de aanrijroute.
 - Heuvelland vraagt om de tonnagezone aan te geven op de kaart.

Volgende stappen

Atelier\demitro2 licht de volgende stappen toe aan de hand van een presentatie.

Volgende vragen en opmerkingen komen naar voren:

- De Panne merkt op dat er een risico bestaat in het eerst goedkeuren van de nota om dan “tegen de lamp te lopen” in de MER procedure.
 - DMOW duidt dat het de eerste keer is dat er een strategisch MER plaatsvindt. Het is nog onduidelijk wat daar zal uitkomen.
- Poperinge bevraagt wanneer de uitrol van het busvervoer verwacht mag worden.
 - DMOW geeft aan dat het in juli volgend jaar van start zou gaan. Het Flex vervoer zou nog niet van start gaan in januari.
- Zonnebeke geeft aan dat de visienota al besproken werd met het college en de mobiliteitscommissies. Als dit in juni gepresenteerd moet worden zou er een aangepaste versie doorgestuurd kunnen worden.

- Atelier\demitro2 gaat kijken hoe de opmerkingen kunnen meegenomen worden.
- Langemark-Poelkapelle wenst eerst de bilaterale over de wegencategorisering af te wachten voor ze naar het college zouden gaan.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat de rest van de visienota wel al kan besproken worden.

Varia

Er werden geen varia punten voorgedragen.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Jacques Blanckaert	Alveringem
Gerard Liefoghe	Alveringem
Pascal Sticker	Alveringem
Bram Degriek	De Panne
Lies Laridon	Diksmuide
Wieland de Meyer	Heuvelland
Emmily Talpe	Ieper
Valentijn Seys	Ieper
Patrick Lansens	Koekelare
Lynn Vermote	Kortemark
Dominique Cool	Langemark-Poelkapelle
Jean-Marie Callewaert	Langemark-Poelkapelle
Lode Morlion	Lo-Reninge
Sandy Evrard	Mesen
Christophe Dejaegher	Poperinge
Peter Roose	Veurne (voorzitter van de vervoerregio)
Koen Meersseman	Zonnebeke
Koen Christiaen	NMBS
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Ann-Sophie Rottée	Atelier\demitro2 (Deloitte)

BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD

Tessa Vandewalle

Houthulst

Wout Cornette

Lo-Reninge

Youro Casier

Wervik

Patrick D'Haese

Atelier\demitro2 (Traject)