



VERGADERING

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

Datum: 30 mei 2022, 10:30 – 12:00

Locatie: Raadszaal Oostcampus, Oostkamp

Aanwezig: zie bijlage

Afwezig met kennisgeving: zie bijlage

Verslaggever: Amber Coone (consortium Atelier\demitro2)

Onderwerp: Politieke vervoerregioraad

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

AFKORTINGEN

- | | | | |
|-----|-------------------------------|------|------------------|
| MOW | Mobiliteit en Openbare Werken | VVR | Vervoerregio |
| OV | Openbaar Vervoer | VVRR | Vervoerregioraad |
| VOM | Vervoer Op Maat | | |

AGENDAPUNTEN

1. Algemeen
 - a. Goedkeuring verslag
2. Regionaal mobiliteitsplan
 - a. Toelichting aanpassingen en aanvullingen visienota
 - b. Volgende stappen goedkeuringsproces
3. Varia

VERSLAG

Algemeen

Goedkeuring verslag VVRR 03/05/2022

Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt goedgekeurd.

Regionaal mobiliteitsplan

Toelichting aanpassingen visienota

Atelier\demitro2 licht toe dat er na de vervoerregioraad van 3 mei een bijkomend overleg werd georganiseerd met de stad Brugge, om verdere feedback op de visienota te capteren. Daarbij werden vier types opmerkingen gecapteerd:

1. Verduidelijkende vragen
2. Tekstuele wijzigingen; deze werden bijgehouden in track changes
3. Vragen tot aanpassing van algemene delen
4. Vragen tot aanpassing van specifieke standpunten: deze vereisen verdere besprekingen binnen de vervoerregioraad

Aanpassingen algemene delen

Atelier\demitro2 licht toe dat werd gevraagd om een aantal definities toe te voegen, maar ook te verduidelijken wat de relevante bevoegdheden zijn en wat de rol is van de vervoerregio.

- Dep. MW licht toe dat bij de inleiding van de visienota duidelijker zal worden gesteld welke actoren worden bedoeld wanneer in de nota wordt gesproken over 'we'. De visienota geeft namelijk de visie weer van alle actoren in de vervoerregio, waarbij 'we' dus ook moet worden gelezen als de actoren vertegenwoordigd in de vervoerregio. Het is daarbij van belang om te begrijpen dat het regionaal mobiliteitsplan geen afbreuk doet aan de verschillende bevoegdheden van elke actor. Het biedt wel een opportuniteit om met de betrokken actoren gemeenschappelijke visies uit te werken, waarbij de vervoerregio een regisseursrol kan spelen.
- Atelier\demitro2 geeft verder aan dat er enkele voorbeelden zullen worden toegevoegd van welke bevoegdheden bij welke actor liggen. Daarbij moeten worden opgemerkt dat oplijsting niet exhaustief is.
- Atelier\demitro2 geeft tot slot aan dat er ook een samenvatting zal worden gemaakt van de visienota. Daarbij moet worden opgemerkt dat deze beknopt zal zijn, en er bijgevolg een risico bestaat dat enkele nuances minder sterk naar voren zullen komen. Voor dergelijke nuances wordt de lezer verwezen naar de volledige visienota.

Thema Ruimte

Atelier\demitro2 overloopt de inhoudelijke wijzigingen die door de stad Brugge worden gevraagd. Concreet wordt voorgesteld om dit thema wat te verlichten en de formuleringen te verzachten. Daarnaast wordt gevraagd om ook te verduidelijken welke definities worden gehanteerd en enkele voorbeelden achterwege te laten.

- Brugge licht toe dat de opmerkingen voortvloeien uit een bezorgdheid dat de vervoerregioraad het ruimtelijk beleid zou vastleggen.

- Dep. MOW verduidelijkt dat het inderdaad niet de bedoeling is van het regionaal mobiliteitsplan om het ruimtelijk beleid vast te leggen. Dit werd ook reeds benoemd in de visienota. Het is wel zo dat er een onlosmakelijk verband is tussen ruimte en mobiliteit. De visie in het regionaal mobiliteitsplan geeft eerder aan welke ingrepen er vanuit het ruimtelijk beleid zouden kunnen worden genomen om het mobiliteitsbeleid te ondersteunen.
- Oostkamp uit de bezorgdheid dat het toevoegen van definities mogelijks een averechts effect kan hebben. Zo wijzen ze er op dat er voldoende aandacht moet zijn voor de onderlinge verschillen tussen de steden en gemeenten in de vervoerregio. Indien dit in de visienota te strikt gedefinieerd wordt, kan dat mogelijks differentiatie in de weg staan. Oostkamp vraagt om hier dus voorzichtig mee om te springen.
 - Atelier\demitro2 en Dep. MOW geven aan dat het in geen geval de bedoeling is om hier nieuwe definities voor op te maken. Er wordt eerder gekeken naar eventuele definities uit de ruimtelijke beleidsplannen.
 - De vervoerregioraad kan volgen in deze bezorgdheid.
- Vanuit Jabbeke wordt aangegeven dat de N377 een goed voorbeeld vormt van een overgedimensioneerde weg, waarbij deze verbinding (deels) kan worden ingericht als fietsas en waarbij ook voldoende ruimte is om in te zetten op natuurontwikkeling en te vergroenen.

Thema fiets

Atelier\demitro2 overloopt de opmerkingen, namelijk:

- Het achterwege laten van de figuren rond het netwerk
 - Atelier\demitro2 merkt op dat dit ook tegemoet komt aan een aantal vragen van andere gemeenten, die reeds wezen op het feit dat deze figuren niet steeds actueel zijn.
 - Hier zijn vanuit de vervoerregioraad geen verdere opmerkingen rond.
- De ambitie toevoegen om het netwerk op termijn verder te verfijnen
 - Dep. MOW verduidelijkt dat aan het BFF en de fietssnelwegen ook subsidie-mechanismen gekoppeld zijn, en dat het niet de bedoeling is om deze mechanismen te wijzigen.
 - De vervoerregioraad heeft hier geen verdere opmerkingen rond.
- Het toevoegen van een vraag aan Vlaanderen om een ruimere toolbox aan fietsmaatregelen ter beschikking te stellen.
 - Stad Brugge verduidelijkt dat dit ook bijvoorbeeld kan gaan over de wetgeving. Voor wat betreft fietszones botst men nu de wetgeving rond het maximaal aantal zones dat binnen een bepaald gebied actief kan zijn.
 - Dep. MOW stelt voor om in de visienota de formulering enigszins bij te sturen, zodat blijkt wat de meerwaarde is t.o.v. de heersende vademeca.
 - De vervoerregio kan hier in volgen.

Thema logistiek

Atelier\demitro2 overloopt de opmerkingen.

- Op vraag van Oostkamp wordt verduidelijkt dat de gevraagde aanpassingen binnen het thema logistiek geen impact hebben op het vrachtroutenetwerk.
- MBZ onderschrijft de vraag van stad Brugge om de tekst te herschrijven, en daarbij eerder te vertrekken van de haven van Zeebrugge als logistieke knoop. Vervolgens kan worden verwezen naar

relevante initiatieven buiten de reden. MBZ stelt voor om de titel ‘logistiek op hoger niveau’ te herformuleren, aangezien het vooral gaat om logistieke initiatieven buiten de regio.

- De vervoerregio kan hierin volgen, en onderschrijft dat verwijzing naar initiatieven buiten de regio wel relevant blijft.
- Atelier\demitro2 geeft aan dat er werd gevraagd om een aantal bijkomende initiatieven op te nemen, met name de nieuwe sluis, de NX en de havenringweg.
 - MBZ geeft aan dat ze de NX en de Havenringweg eerder zien in het kader van de wegencategorisering. Binnen dit thema stelt MBZ voor om eerder te verwijzen naar het functioneren van de haven en de bredere bereikbaarheid ervan.
 - Oostkamp merkt op dat er ook in Moerbrugge reeds een loskaai is van de Vlaamse Waterweg. Deze functioneert boven het lokale niveau.
 - De vervoerregio kan volgen in het aanpassen van deze opmerkingen, mits aandacht voor bovenstaande opmerkingen.
- Atelier\demitro2 geeft aan dat er vragen waren over de verwijzing naar ‘de nood aan een betere binnenvaartontsluiting’. Dep. MOW vult aan dat nu relatief beperkt is opgenomen, en vraagt of dit is hoe de vervoerregio het ziet.
 - Oostkamp geeft aan dat meer binnenvaart in hun geval aanleiding geeft tot overlast op de weg, vanwege openstaande bruggen.
 - Brugge merkt op dat het vooral zaak is om een betere ontsluiting via het water te voorzien. Ook estuaire vaart kan hier een rol in spelen.
 - MBZ stelt dat estuaire vaart niet het volledige antwoord zal bieden.
 - Brugge stelt voor om de verwijzing aan te passen naar ‘betere ontsluiting via het water’, zodat ook de overige opties op tafel kunnen liggen. De vervoerregio kan hierin volgen.

Thema toegankelijkheid

Atelier\demitro2 licht toe dat vanuit de stad Brugge werd gevraagd om binnen het thema toegankelijkheid ook aandacht te voorzien voor ‘reizigers van 8 tot 88 jaar’. Binnen dit thema lag de focus voorlopig vooral op toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

- De vervoerregioraad stelt voor om eerder te spreken over ‘gebruiker van alle leeftijden’. Daarnaast benadrukt de vervoerregio dat ook toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit belangrijk blijft.

Hoofdstuk doorrekeningen

Atelier\demitro2 geeft aan dat door de stad Brugge wordt voorgesteld om in het thema doorrekeningen de nadruk te leggen op de conclusie hieruit, zodat dit voor de lezer makkelijk te interpreteren valt.

- Oostkamp vraagt om in deze conclusie niet te spreken over het ‘ontmoedigen’ van autogebruik, maar wel over het sturen ervan. Het is ook niet aangewezen om te spreken over het ‘verhogen van de kost’, omdat een parkeerbeleid op niveau van Oostkamp niet per se betalend parkeren vereist.
 - De vervoerregioraad kan volgen in deze aanpassing, mits de opmerking van Oostkamp wordt meegenomen.

Overige opmerkingen

Atelier\demitro2 licht toe dat er in de afgelopen periode (d.w.z. sinds 3 mei) ook opmerkingen werden geformuleerd door een aantal andere actoren, nl.: MBZ, De Lijn en Zedelgem.

- MBZ stelde enkele vragen rond de selectiemethodiek van de wegencategorisering.

- MBZ heeft ook bemerkingen gestuurd bij het ontwerpdocument, en heeft de kern van deze opmerkingen ook opnieuw naar de betrokkenen van de VVR gestuurd, gezien deze niet waren opgenomen in de voorbereidende presentatie van deze vergadering. Het havenbestuur wenst dat deze aan de Raad voorgelegd en besproken worden.
- MBZ stelt dat met betrekking tot selectiemethodiek van de wegencategorisering er volgens de omschreven methode uitgegaan moet worden van een boomstructuur voor het lokale wegennet, terwijl er in de uitvoeringsoefening die momenteel gebeurt in de praktijk in belangrijke mate wordt uitgegaan van het gegeven dat er ook op het lokale niveau een (lokaal) rasterstructuur aanwezig is/blijft. Beide uitgangspunten (verplichte boomstructuur versus mogelijkheid tot toepassing/aanwezigheid van een lokaal raster) geven natuurlijk aanleiding tot verschillende configuraties voor het dragend netwerk en het mobiliteitsverloop. Het is essentieel dat er consistentie is tussen beschreven en effectieve toegepaste methodiek. Daarnaast is het ook van belang dat het resultaat van de oefening tot wegencategorisering ook doeltreffend op haar deugdelijkheid getoetst wordt (stap 5). Momenteel ontbreekt een dergelijke toetsing en het lijkt allerminst vanzelfsprekend dat de toepassing van de huidige methodiek zal resulteren in een deugdelijk resultaat dat voldoet aan de netwerkprincipes. Een toetsing van het resultaat van de oefening is dus essentieel. Het havenbestuur stelt aldus voor om twee scenario's voor wegencategorisering uit te werken (één met actuele opgenomen lokale boomstructuur en één met aanwezigheid van lokaal rasternetwerk) om de actueel aanwezige discrepantie weg te werken en beide ter toetsing modelmatig te laten doorrekenen en vervolgens verder af te wegen, bijvoorbeeld via het MER-onderzoek.
 - Dep. MOW licht toe dat dit niet is hoe het verkeersmodel is ingezet binnen de regio. Er werd reeds eerder aangegeven dat het eigenlijk niet de bedoeling is om een dergelijke doorrekening uit te voeren. Er zal echter nogmaals bekeken worden of hier nog ruimte voor is.
 - Dep. MOW verduidelijkt verder dat ook de vraag rond het afwijken van de boomstructuren op een hoger niveau moet worden gesteld. Hier is voorlopig geen antwoord op.
- MBZ stelt slot dat er binnen de doelstelling Vlot enkele elementen opgenomen staan die afbreuk doen aan de minimale doelstellingen die decretaal bepaald zijn, met name dat de doelstelling vlot een zelfstandige te realiseren doelstelling betreft en bovendien van toepassing is voor alle vervoersmodi (decreet basisbereikbaarheid dd. 26 april 2019 - art.4 8°). MBZ vraagt om de actuele laatste zin blz. 89 “- vlotte verplaatsingen met de auto kaderen we in de doelstellingen anders, veilig, leefbaar en groen.” inzake operationele doelstelling “vlot” te schrappen en te vervangen door (bron: Brochures Vlaamse Overheid inzake basisprincipes inrichting robuust wegennet): “Op Europese en Vlaamse Hoofdwegen wordt een gemiddelde afwikkelingssnelheid van 70km/u tijdens de spits nagestreefd en een reistijdverhouding van maximaal 1,5 tussen de gemiddelde reistijd tijdens de ochtendspits en de free flow reistijd. Op de regionale wegen en de interlokale wegen wordt een gemiddelde afwikkelingssnelheid van 50km/u tijdens de ochtendspits nagestreefd en een reistijdverhouding van maximaal 2 tussen de gemiddelde reistijd tijdens de ochtendspits en de free flow reistijd”.
 - De omschrijving waar naar wordt verwezen kadert in de sectie ‘ambitieniveau vervoerregio’ en doet geen afbreuk aan de Vlaamse doelstellingen.
- Atelier\demitro2 geeft aan dat er vanuit Zedelgem een vraag was om een geluidmuur langs de E40 op te nemen in de nota. Dep. MOW verduidelijkt dat dit te specifiek is voor het niveau van het RMP, maar dat er wel een visie-element rond geluidsimpact kan worden opgenomen.

- Vanuit Oostkamp wordt voorgesteld om de ambitie toe te voegen dat er bij nieuwe ontwikkelingen wordt gekeken naar de ontwikkelaar om geluidsoverlastbeperkende maatregelen te voorzien.

Volgende stappen

Een nieuwe versie van de visienota zal worden gedeeld op 3 juni. Vervolgens wordt de visienota ter validatie geagendeerd op 27 juni. In de voorafgaande periode wordt gevraagd om terug te koppelen met de schepencolleges.

Varia

De volgende vervoerregioraad zal fysiek doorgaan in Oostkamp.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Aanwezigen

Beernem	Jos Sypré
Brugge	Dirk De Fauw
Jabbeke	Geert Depree
Oostkamp	Els Roelof
Zuienkerke	Alain De Vlieghe
MBZ	Paul Schroé (digitaal bijgewoond)
AWV	Sylvie Decloedt
De Lijn	Sven Hoverbeke
NMBS	Koen Christiaen
Dep. MOW	Hannelore Deblaere
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Amber Coone

Verontschuldigd

Provincie West-Vlaanderen	Jurgen Vanlerberghe
Damme	Joachim Coens
Blankenberge	Patrick De Clerck
Zedelgem	Jurgen Dehaemers
Knokke-Heist	Krist Demeyere