

VERSLAG

Algemeen

a. Goedkeuring verslag VVRR 30/05/2022

Er werden enkele opmerkingen bezorgd op het verslag van 30/05/2022.

- MBZ bezorgde volgende opmerkingen:
 - Er dienen wijziging te worden gemaakt op bladzijdes 4 onderaan en 5 bovenaan naar volgend voorstel:
 - 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 haalt aan 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 allerm minst 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 geeft tot slot aan 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. “

Mits deze opmerkingen wordt het verslag goedgekeurd.

Regionaal mobiliteitsplan

a. Visienota: validatie

Atelier/demitro2 licht toe dat er nog enkele opmerkingen werden ontvangen in verband met de laatste versie van de visienota. Ook werden er nog enkele verduidelijkingen overgemaakt via e-mail naar de betreffende steden en gemeenten.

- MBZ suggereert de volgende wijziging voor de operationele doelstelling Vlot.

“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. Op het lokale wegennet kaderen we vlotte verplaatsingen met de auto in de doelstellingen anders, veilig, leefbaar en groen.”

 - Dep. MOW geeft aan dat de ambities bij de start werden vastgelegd. Het goedkeuren van de ambitie is iets anders dan de visie op het thema. De visie is de uitwerking van de ambitie die bij de start werd vastgelegd.
 - Atelier/demitro2 en de VVSG stellen een aantal alternatieven voor.
 - MBZ geeft aan dat het een operationele doelstelling, eerder dan een ambitie is. Er zou een onderscheid gemaakt moeten worden tussen het dragend netwerk en het lokale wegennet. Het zou ook niet gekaderd moeten worden binnen de andere thema's.
 - De andere gemeenten geven aan dat ze niet begrijpen hoe de formulering negatief zou kunnen ervaren worden door MBZ.
 - MBZ geeft aan dat de huidige formulering het modale shift verhaal als belangrijker naar voren schuift dan het verhaal voor Vlot. Op het lokale wegennet kan dit maar op het dragend wegennet spreekt dit het verhaal tegen van een robuust en veilig netwerk. Men zou niet akkoord gaan met files op het robuust netwerk.
 - De voorzitter geeft aan dat er akte zal genomen worden van de opmerking en dat het standpunt nagevraagd zal worden bij de directie van MBZ.
- MBZ geeft aan een bemerking te hebben in verband met de methodiek van de wegencategorisering.
 - Dep. MOW geeft aan dat de methodiek over alle regio's heen werd bepaald. Deze wordt behouden in de visienota indien dit de visie is van de regio. De netwerkkaarten zijn nog in opmaak en zijn dus nog voorwerp van discussie. De

doelstelling zou zijn om te werken naar een boomstructuur. Verdere duiding zal gegeven worden via e-mail.

- Beernem geeft aan dat er op 13 mei advies werd gegeven dat niet werd meegenomen in de aanpassingen. Het betrof het BFF (p.45) en specifiek de verbinding tussen Oedelem en Moerbrugge. De Bekegemstraat staat aangegeven als waar er geen investering nodig zou zijn. Naar toekomstige vernieuwing toe, zouden ze hier liever zien dat er voor verbetering vatbaar zou komen te staan.
 - Dep. MOW geeft aan dat het netwerk nog in ontwerp is. Er zou beslist zijn om de opmerking mee te nemen naar het actieplan. De kaart is nog geen finale kaart van het netwerk. De opmerking wordt dus verder mee genomen.
- Dep. MOW geeft aan dat de vervoerregioraad werkt in samenwerkingsverband, er wordt een gezamenlijke visie geschreven. Indien een lokaal bestuur iets zou beslissen dat niet overeenkomt met de regionale visie, dan zou dit besproken worden op dit niveau. Bij bepaalde projecten zal er ook overlegd worden hoe die kaderen in de visienota. De implementatie van initiatieven van de visie liggen bij elke actor van de VVRR. Tenslotte zal het regionaal mobiliteitsplan en de uitwerking van de visie opgevolgd en geëvalueerd worden.
 - Oostkamp geeft aan dat dit antwoord op hun opmerking over het proces, dat via e-mail werd beantwoord, volstond.

De nota wordt gevalideerd door de aanwezige actoren, met uitzondering van MBZ.

b. Volgende stappen en MER-procedure

Atelier/demitro2 licht toe welke volgende stappen ondernomen zullen worden.

- Dep. MOW geeft, op vraag van Oostkamp, aan dat het toelichtingsmoment zou plaatsvinden in de eerste week van september. De datum zou nog deze week gecommuniceerd worden. Er wordt nog bekeken hoe de communicatie met de gemeenteraadsleden zal gebeuren. Er wordt gevraagd om ook de algemeen directeurs te informeren.

Bieke Cloet van Tractebel licht de MER procedure toe aan de hand van een presentatie

- Dep. MOW geeft aan dat de NIA (nota inhoudsafbakening) tegen het einde van de zomervakantie afgewerkt zou moeten zijn. Als onderdeel van de procedure, zal die rondgestuurd worden naar de steden en gemeenten met vraag naar advies. Dit zou niet eerst besproken moeten worden in de vervoerregioraad. Daarna gaat men over tot de opmaak van het MER.
 - Oostkamp be vraagt of de NIA in de colleges of de gemeenteraden besproken moet worden.
 - Dep. MOW geeft aan dat dit in het college zou besproken kunnen worden. Bij het openbaar onderzoek, in een latere fase, zal dan aan de gemeenteraad om advies gevraagd worden.

Openbaar vervoer & uitrol hoppinpunten

a. BVR Hoppinpunten

Dep. MOW licht het aangepaste BVR toe door middel van een presentatie.

- Dep. MOW duidt, op vraag van Oostkamp, dat deze wijziging een impact heeft op de subsidies.
- Jabbeke bevroegt of er een verschil zal zijn tussen een buurt en lokaal hoppinpunt. Ook bevragen ze of er bij de hoppinpunten in kleine deelgemeentes reglementen of voorwaarden bestaan over de afstand tussen fietsparkings en de bushalte.
 - Dep. MOW duidt dat het aangepast BVR een invloed heeft op het maximale bedrag van de subsidie. De inschaling van de hoppinpunten (interregionaal, regionaal, lokaal, buurt) is hoofdzakelijk gebaseerd op het OV aanbod op de betreffende locatie. Verder is een hoppinpunt niet beperkt tot een punt op de kaart maar kan breder gezien worden. Bij Hannelore zijn schetsen van hoppinpunten bekend waar het ontwerp uitgestrekt is over 200 m.
- De VVSG vult aan dat halte infrastructuur ook apart gesubsidieerd kan worden.

Varia

De VVSG geeft aan dat er een bevraging loopt rond het ontwikkelen van de lokale inrichtingsprincipes. Deze werd verstuurd naar de verkeersambtenaren en schepenen van mobiliteit. In de zomer zullen de opmerkingen verzameld worden om deze in september te verwerken en af te kloppen in het najaar. Er is ook een dag van de toegankelijkheid gepland op 3 oktober in Brugge. De “save the date” hiervoor zou nog uitgestuurd worden. Het principe rond toegankelijkheid zal worden toegelicht en er zouden enkele plaatsbezoeken plaatsvinden.

- De Lijn geeft aan ook betrokken te zijn bij de bepaling van inrichtingsprincipes op lokale wegen en vraagt of hun organisatie al bevroegd werd.
 - De VVSG bevestigt dit en geeft aan dat naast de steden en gemeenten, ook de andere actoren zoals De Lijn en de Vlaamse Waterweg inspraak krijgen.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Beernem	Jos Sypré
Blankenberge	Björn Prasse
Brugge	Dirk De Fauw
Jabbeke	Geert Depree
Oostkamp	Els Roelof
Zedelgem	Jurgen Dehaemers
MBZ	Paul Schroé
VVSG	Guido Vaganée
VVSG	Michiel Apers
De Lijn	Sven Hoverbeke
Tractebel	Bieke Cloet
Departement MOW	Hannelore Deblaere
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Ann-Sophie Rottée
Atelier\demitro2 (Mint)	Tim De Roeck (digitaal aangesloten)

BIJLAGE 2: VERONTSCHULDIGD

Damme	Joachim Coens
Damme	Frederik Noë
Knokke-Heist	Krist Demeyere
Zuienkerke	Alain De Vlieghe
Departement MOW	Kathleen Huet
Departement Omgeving	Stijn Vanderheiden
AWV	Sylvie De Cloedt
De Lijn	Anneleen de Schrijver
NMBS	Koen Christiaen
Provincie West-Vlaanderen	Bram Verheire

