



VERGADERING

////////////////////////////////////
Datum: 19 december 2022, 11:00 – 12:30

Locatie: 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	RMP	Regionaal mobiliteitsplan

AGENDAPUNTEN

1. Algemeen
 - a. Goedkeuring verslag vervoerregioraad 24 oktober 2022
2. Regionaal mobiliteitsplan
 - a. Goedkeuring netwerken
 - b. Advies op ontwerp hoofdwegennet aan minister
 - c. Actietabel: terugkoppeling bilaterale overleggen & bespreking detailgraad
 - d. MER-procedure: stand van zaken en volgende stappen
3. Basisbereikbaarheid
 - a. Stand van zaken gefaseerde uitrol
4. Varia
 - a. Volgende stappen & agenda voorjaar '23

VERSLAG

Algemeen

Goedkeuring verslag

Er worden geen opmerkingen geformuleerd. Het verslag wordt goedgekeurd.

Regionaal mobiliteitsplan

Goedkeuring netwerken

Atelier\demitro2 deelt de kaart met de voorgestelde wegencategorisering. Hierop werden de interlokale wegen, regionale wegen, Vlaamse Hoofdwegen en Europese Hoofdwegen aangeduid. Twee aspecten dienen nog te worden uitgeklaard, die verder worden besproken:

- De aansluiting van het dragend wegennet met vervoerregio Gent. Hiervoor is bijkomend overleg voorzien met de betrokken gemeenten.
- Selectie van de N9 als regionale weg: Vanuit vervoerregio Oostende wordt gevraagd om de N9 tot aan Strooien Haan te selecteren als regionale weg, i.p.v. een interlokale weg zoals voorlopig is voorzien door vervoerregio Brugge. Deze vraag wordt gesteld met oog op het realiseren van een kamstructuur in het netwerk van de wegencategorisering. De N9 zou bijgevolg naar voor worden geschoven als de wenselijke route om naar De Haan te rijden. Vanuit vervoerregio Oostende geniet deze route de voorkeur, omdat deze t.o.v. andere alternatieven beter ruimtelijk te verantwoorden is. De vraag is voorgelegd aan de ambtelijke werkgroep, waar geen bezwaren werden genoteerd.
 - Er wordt verduidelijkt dat een selectie van de N377 als regionale weg minder wenselijk is, aangezien deze aansluit op de Vijfwegestraat, dewelke door beschermd natuurgebied loopt.
 - Zuienkerke uit de bezorgdheid dat de selectie als regionale weg van de N9 tot bijkomende verkeersdrukte zou leiden, in het bijzonder door de kern van Meetkerke.

Enkele verdere opmerkingen worden geformuleerd:

- Op vraag van Damme wordt verduidelijkt dat uit de inrichtingsprincipes blijkt dat er rekening moet worden gehouden met de hiërarchie van de wegen bij het inrichten van de kruispunten. Dat betekent dat de N9 (vanuit Damme) in de toekomst prioriteit zou moeten krijgen bij de aansluiting op de R30. Op dit segment is de N9 immers geselecteerd als regionale weg.
- PoAB verwijst naar de voetnoot die op de kaart is opgenomen m.b.t. het streefbeeld N31 x NX x N350. PoAB geeft aan dat binnen het streefbeeld is opgenomen dat er moet worden uitgegaan van een snelheidsregime van 90 km/u, een 2x2 weginrichting en ongelijkvloerse kruispunten. Dit is voor PoAB belangrijk, maar is niet expliciet benoemd in de voetnoot. PoAB uit de vrees dat hier in de toekomst op zou worden teruggekomen indien dit niet explicieter wordt benoemd. Bijgevolg vraagt PoAB omdat deze drie uitgangspunten ook te benoemen in de voetnoot.
 - Dep. MOW geeft aan dat het niet wenselijk is om alle bepalingen uit de streefbeeldstudie over te nemen in het RMP. Een RMP is een strategische beleidsvisie op de mobiliteit in een regio, een streefbeeld is de visie op de toekomstige inrichting van een weg. Dat zijn 2 verschillende beleidsinstrumenten. Bovendien zijn de aangehaalde elementen inrichtingsprincipes, het regionaal mobiliteitsplan is niet het instrument om de inrichting van alle wegvakken vast te leggen. Ook de vraag hiervoor van Damme is een vraag rond inrichtingsprincipes, maar zal niet worden opgenomen op de kaart. De voetnoot rond de

N31 is opgenomen met oog op de ontsluiting van Lissewege aangezien dit een specifieke situatie is.

- De voorzitter treedt bij dat het RMP niet het correcte instrument is om afspraken te maken rond het exacte ontwerp van de doortocht van Lissewege.
- Er wordt besloten dat de voetnoot niet zal worden gewijzigd.

Het voorgelegde voorstel voor de wegencategorisering wordt goedgekeurd, voor de N9 richting Oostende wordt nog verder overlegd .

Atelier\demitro2 deelt vervolgens ook de kaart van het vrachtrouten netwerk, zoals ze tot stand is gekomen tijdens de besprekingen. Hier zijn geen verdere openstaande vragen rond. Een aantal opmerkingen worden geformuleerd:

- Oostkamp geeft aan dat de vrachtroutes naar het bedrijventerrein 'Ten Briele' nog zijn opgenomen op de gepresenteerde kaart. Oostkamp en Brugge kwamen echter overeen dat dit niet dient te worden opgenomen. Bijgevolg kan ook de voetnoot achterwege worden gelaten. Dep. MOW bevestigt dit.
- Dep. MOW verduidelijkt dat de bevaarbare waterwegen werden opgenomen op de kaart, maar dat hiermee geen uitspraak wordt gedaan over de gewenste binnenvaartontsluiting.
 - Er wordt voorgesteld om de CEN-T classificering niet op te nemen op de kaart, zodat dit duidelijker naar voor komt.

Het voorstel voor vrachtrouten netwerk wordt goedgekeurd, mits de hierboven vermelde opmerkingen.

Atelier\demitro2 deelt vervolgens ook de kaart van het fietsnetwerk, zoals ze tot stand is gekomen tijdens de besprekingen. Hier zijn geen verdere openstaande vragen rond. Een aantal opmerkingen worden geformuleerd:

- Op vraag van Jabbeke verduidelijkt Dep. MOW dat de verbinding tussen Zerkegem en Eernegem niet is opgenomen omwille van het te beperkte potentieel. Deze verbinding kan wel worden ingericht als een lokale fietsroute.
- Op vraag van Damme verduidelijkt Dep. MOW de voetnoot die op de kaart is opgenomen. Het gaat hierbij over het feit dat als opdracht/actie wordt meegenomen dat de corridors zouden moeten worden herbekeken. Specifiek voor de invalswegen richting R30 valt op dat het BFF soms de steenweg werd geselecteerd en soms een parallelle route. Dit is echter niet consequent, dit vraagt verdere uitdieping.
- Verder wordt verduidelijkt dat de eventuele verbinding vanuit Zuienkerke richting vervoerregio Oostende zal worden onderzocht in het kader van het masterplan Fiets dat door de provincie in de vervoerregio Oostende wordt opgemaakt. Mogelijks leidt dit in de toekomst bijgevolg nog tot een wijziging van het netwerk in deze vervoerregio. Er wordt bij de provincie aangedrongen om Zuienkerke te betrekken in het proces voor dit Masterplan Fiets.

Het voorstel voor fietsnetwerk wordt goedgekeurd.

Atelier\demitro2 deelt tot slot de kaart van het openbaar vervoer op lange termijn, zoals ze tot stand is gekomen tijdens de besprekingen. Hier zijn geen verdere vragen of opmerkingen rond.

Het voorstel voor netwerk OV op lange termijn wordt goedgekeurd.

Advies op ontwerp hoofdwegennet aan minister

Dep. MOW licht toe dat de vervoerregio een advies dient over te maken op het ontwerp hoofdwegennet. Het advies werd opgemaakt vertrekkende van het netwerk, zoals het in deze vergadering voorlag en goedgekeurd werd.

Enkele opmerkingen worden geformuleerd:

- PoAB merkt op dat in het ontwerpadvies wordt verwezen naar de streefbeeldstudie gekoppeld aan de doortocht van Lissewege, maar geeft aan dat het streefbeeld ook geldt voor de bredere zone tussen de A11 en de NX.
 - Dep. MOW geeft aan dat dit kan worden meegenomen in het advies.
 - PoAB herhaalt het belang van deze streefbeeldstudie voor hen.
 - De vervoerregioraad besluit dat de verduidelijking m.b.t. de relevantie van de streefbeeldstudie kan worden meegenomen, maar dat het voor het overige niet aangewezen is om specifieke ontwerpkeuzes mee te nemen in dit advies.

De vervoerregioraad keurt het ontwerpadvies goed, mits de hierboven vermelde aanpassing. Het definitieve advies kan worden overgemaakt aan de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Actietabel: terugkoppeling bilaterale overleggen & bespreking detailgraad

Atelier\demitro2 licht toe dat er in de verschillende bilaterale overleggen is stil gestaan bij de voor- en nadelen van een meer gedetailleerde actietabel. Als tussenoplossing zal worden gewerkt met acties op een hoger niveau, waar meer concrete deelacties aan zullen worden toegevoegd. Deze deelacties zullen niet-exhaustief zijn, wat betekent dat er in de toekomst (d.w.z. na de opmaak van het RMP) eventueel bijkomende deelacties kunnen worden geïdentificeerd voor een bepaalde hoofdacties. Dit zou bvb kunnen gebeuren n.a.v. een voortgangsrapportering. Verder zullen de kolommen 'thema', 'doelstelling', 'initiatiefnemer' en 'product' blijven behouden. Er zal slechts beperkt inzicht worden geboden in de prioriteiten, via een roadmap. Verder wordt geen aparte kolom voorzien voor budget, aangezien budgettering op dit niveau moeilijk is en snel gedateerd zal zijn.

Dep. MOW vult aan dat een nieuwe tabel in januari zal worden overgemaakt.

Er zijn geen verdere opmerkingen vanuit de Vervoerregioraad.

MER-procedure: stand van zaken en volgende stappen

Atelier\demitro2 licht toe dat de Nota Inhoudsafbakening (NIA) werd aangepast op basis van de ontvangen adviezen. De NIA zal deze week (d.w.z. week van 19/12) worden overgemaakt aan het Team MER voor een kwaliteitsbeoordeling. Intussen wordt de opmaak van de plan-MER opgestart.

Er zijn geen verdere opmerkingen vanuit de Vervoerregioraad.

Basisbereikbaarheid : KT OV-plan

Toelichting bij de volgende fases in de gefaseerde uitrol

De Lijn licht toe dat er verder wordt gewerkt aan de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid. Bij het uitwerken van de volgende fases is telkens rekening gehouden met een aantal specifieke aandachtspunten. Het gaat daarbij o.m. met het feit dat er geen bestaande verbindingen of systemen zouden worden afgeschaft indien er voor de reizigers nog geen alternatief is. Intussen werkte De Lijn de voorstellen voor fase 1 en de daaropvolgende fases uit. Fase 1 zal, vanaf juli 2023 worden uitgevoerd op het terrein. De concrete voorstellen worden via een presentatie overlopen. De presentatie wordt na de vervoerregioraad doorgestuurd naar iedereen.

Het zou de bedoeling zijn om in de Vervoerregioraad van 1 februari een formeel akkoord te krijgen om fase 1 uit te rollen vanaf juli 2023. Ter voorbereiding daarvan zullen bilaterale overleggen worden georganiseerd met de betrokken gemeenten.

Varia

De volgende bijeenkomsten van de vervoerregioraad zullen plaats vinden op:

- 1/2, 9:00
- 28/2, 10:00
- 30/3, 9:00

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Blankenberge	Patrick De Klerck
Brugge	Dirk De Fauw
Damme	Joachim Coens
Jabbeke	Geert Depree
Oostkamp	Els Roelof
Zuienkerke	Alain De Vlieghe
PoAB	Paul Schroé
WVI	Stef Luyckx
De Lijn	Anneleen De Schrijver
De Lijn	Sven Hoverbeke
Dep. MOW	Hannelore Deblaere
Dep. MOW	Kathleen Huet
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Amber Coone

Verontschuldigd

Beernem	Jos Sypré
Blankenberge	Bjorn Prasse
Zedelgem	Jurgen Dehaemers
Provincie West-Vlaanderen	Jurgen Vanlerberghe