

VERSLAG

Regionaal mobiliteitsplan

Bespreken opmerkingen actietabel en visienota

Atelier\demitro2 licht toe dat het uiteindelijke regionaal mobiliteitsplan zal bestaan uit drie documenten, met name:

- Visienota
- Netwerken
- Actieplan

Daarnaast wordt ook een ontwerp-plan-MER opgemaakt. Het plan-MER dient niet te worden goedgekeurd door de vervoerregioraad. De vervoerregioraad moet echter wel toezien op de inhoudelijke doorwerking van de aanbevelingen uit de plan-MER op het RMP.

De laatste inhoudelijk opmerkingen, incl. de aanbevelingen uit de plan-MER, liggen voor ter bespreking in deze vervoerregioraad. Vervolgens zal een aangepaste versie van de documenten worden overgemaakt, waarmee de leden van de vervoerregioraad naar de schepencolleges kunnen. De vaststelling van het voorlopig ontwerp RMP is voorzien in de vervoerregioraad van 30 maart 2023.

Daarna zal een openbaar onderzoek worden opgestart. Dep. MOW vult aan dat er wordt gewerkt aan een draaiboek voor het openbaar onderzoek. Mogelijks zal ook de oriëntatienota moeten worden voorgelegd tijdens het openbaar onderzoek.

De MER-coördinator overloopt de gehanteerde methodiek en hoofdconclusies uit de plan-MER. Een aantal vragen worden geformuleerd:

- Damme merkt op dat uit het plan-MER blijkt dat de doelstellingen uit het Vlaamse Lucht- en Klimaatplan niet zouden worden gehaald. De MER-coördinator verwees daarbij naar andere vervoerregio's. Damme vraagt om dit verder te verduidelijken.
 - o Er wordt verduidelijkt dat de doelstellingen niet kunnen worden bereikt door individuele vervoerregio's. Er zijn immers belangrijke mogelijke ingrepen die hier een sterke bijdrage toe zouden kunnen leveren, maar die de vervoerregio's overstijgen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld over de kilometerheffing of de aanpak van salariswagens.
- De Lijn merkt op dat OV-lijnen met een hoge frequentie in de praktijk vaak wenselijk zijn in gebieden met veel bewoning, omdat daar een hogere potentieel zit.
 - o De MER-coördinator geeft aan dat het hier ook gaat om het veiligheidsgevoel. In smalle straten is een hoge frequentie aan bussen weinig haalbaar.
- Er wordt verduidelijkt dat in het RMP is vooropgesteld om de N31 op 90km/u te houden. Uit het plan-MER blijkt eveneens dat het niet wenselijk is om de N31 in te richten als Europese Hoofdweg in het stedelijke gebied.

Atelier\demitro2 overloopt verder de opmerkingen uit het MER en het voorstel tot verwerking ervan. Dep. MOW licht toe dat het de bedoeling is om te bepalen welke aanbevelingen uit het MER op welke manier zullen worden verwerkt in het RMP. De aanpassingen worden overlopen:

- Verduidelijken dat 'hogere commerciële snelheid' van de bus niet betekent dat de bus sneller zou rijden dan de snelheidslimiet

- Verduidelijken dat vrachtwagenparkings een voldoende groot aantal parkeerplaatsen moeten hebben, anders zijn ze weinig efficiënt op vlak van ruimtebeslag (dit omwille van nood aan verharding voor draaibeweging)
 - AWV merkt op dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen vrachtwagens die in de buurt van een woning moeten worden gestald, of vrachtwagens die langs de baan moeten kunnen rusten of op het bedrijf blijven.
 - Dep. MOW beaamt dit. De aanbeveling van het MER is gericht op de grotere vrachtwagenparking die in het RMP worden benoemd.
- Verduidelijken dat overslag naar het spoor verder bekeken is, maar dat dit vooral in de haven zit
- Duidelijker verwijzen naar principes basisbereikbaarheid
- Actie opnemen rond monitoren van de impact van de selectie van het zuidelijk deel N31 als hoofdweg op leefbaarheid (gelet stedelijk gebied)

Verder zijn er een aantal wijzigingen opmerkingen overgemaakt door steden en gemeenten. Deze zijn hoofdzakelijk toegespitst op de netwerkkaarten:

- Wegencategorisering
 - Aanpassing selectie Beernem – Aalter: Beernem gaat als compromis akkoord met de selectie gevraagd door Aalter, op voorwaarde dat dit nauw wordt opgevolgd en geëvalueerd, en dat er een rol blijft voor het vrachtverkeer. Dep. MOW geeft aan dat de maas rond Oedelem groter wordt, maar dit nog steeds geen uitzonderlijk grote maas is.
 - Er werd gevraagd om er op te wijzen dat de wegcategorisering los staat van de huidige of toekomstige eigendoms- en beheerscontext. Dit geldt echter als algemeen principe, en wordt bijgevolg niet opgenomen in de voetnoten op de kaart.
- BFF
 - F32 op N397 te voorzien (niet de Rijselstraat), gelet de staat van het dossier.
 - Dep. MOW geeft aan dat er enkele vragen zijn om aanpassingen te maken op basis van de studie nieuwe zeesluis. Er zijn op heden echter nog te veel wijzigingen in dit dossier. AWV beaamt dit en Brugge kan hier in volgen.
 - Rond de Sint-Pietersmolenstraat zou een correctie moeten worden doorgevoerd op de kaart.
 - Er werd gevraagd om de F42 te verleggen naar de Driekoningenweg en Leopold Debruynestraat tot aan Schaakstraat ipv N9-Maalse Steenweg. Deze vraag komt echter relatief laat in het proces. Algemeen wordt in het RMP gevraagd om meer uniformiteit te krijgen in de afweging om het BFF langs een steenweg te selecteren, dan wel langs een parallelle as.
 - Op vraag van PoAB wordt verduidelijkt dat de fietssnelwegen zijn ingetekend op niveau van verbinding, en niet per se het effectieve traject. Bij het verder bepalen van de tracés kan verder worden gekeken naar vraagstukken zoals de doorsteek naar het BFF. Het is een bezorgdheid van PoAB dat dit zou kunnen worden gezien als doorsteken naar het BFF aan alle kruispunten. Dep. MOW begrijpt deze bezorgdheid, maar geeft aan dat dit niet de betekenis van de kaart.
- OV LT
 - Er werd gevraagd om de route van de Zeebruggebus te actualiseren. Ook hier is het echter niet de bedoeling om exacte tracés te bepalen.
- Hoppinpunten:
 - De naamgeving van de hoppinpunten staat nog niet volledig op punt. Dit zal worden geactualiseerd.

- Vrachtroutenetwerk
 - Er werd gevraagd om de verwijzing naar het schipdonkkanaal te schrappen uit de kaart met het vrachtroutenetwerk.
 - PoAB adviseert hier tegen. Ze verwijzen hierbij naar de vraag om meer vervoer over water te realiseren, en vragen om deze piste bijgevolg open te houden tot er definitief over beslist wordt.
 - Damme en Brugge stellen dat er vanuit het Vlaams Parlement een duidelijk standpunt is ingenomen. Het RUP wordt herbekeken, waarbij de reservatiestrook zou worden geschrapt. Het is bijgevolg volgens hen weinig zinvol om het hier nog open te houden. Het is duidelijk dat de piste voor het schipdonkkanaal minstens de komende 20 jaar niet valabel is.
 - De vervoerregioraad concludeert dat het schipdonkkanaal kan worden geschrapt uit de actietabel.

Atelier\demitro2 overloopt verder de opmerkingen op de actietabel en hun voorgestelde verwerking. Enkele verdere opmerkingen worden geformuleerd:

- De provincie geeft aan dat het prioriteren van segmenten volgens hen weinig zinvol is. Indien zich concrete opportuniteiten aanbieden, lijkt het niet wenselijk om deze 'quick wins' niet mee te nemen omdat er andere meer prioritaire segmenten nog op de lijst staan.
 - AWV geeft aan dat ook zij de deelacties als een eerder 'levende' lijst zien.
 - Dep. MOW geeft aan dat in de actie: *"Verder vervolledigen van het fietsnetwerk en wegwerken van de zwakke schakels en zwarte fietspunten, volgens de prioritering vooropgesteld in de visienota: 1. Fietspotentieel; 2. Onveiligheid nabij scholen - vrachtverkeer – overige"* de tekst 'volgens de prioritering...' achterwege kan gelaten worden.
 - Brugge stelt dat in de deelacties naar de 'te prioriteren segmenten' kan verwezen worden als 'belangrijke segmenten'.
- De provincie vreest dat acties rond gedeeld gebruik van landbouwverkeer en fietser kan leiden tot situaties waarin het niet langer mogelijk is om vrijliggende fietspaden te realiseren.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit ook wordt genuanceerd in de visienota. De actie is eerder gericht op het realiseren van alternatieven, die eventueel als tussentijdse oplossing kunnen gelden.
 - Oostkamp stelt voor om dit compacter te omschrijven in de actietabel, aangezien mogelijk niet iedereen ook de visienota zal lezen.
- Op vraag van PoAB verduidelijkt dat Dep. MOW dat de budgetten voor de havenbus overeind blijven, maar dat dit nog niet wordt ingekanteld in het Vervoer op Maat. Daarnaast is er ook de Zeebruggebus. Deze lijkt niet op zijn plaats in de lijst met op te waarderen OV-assen, o.m. omwille van het feit dat deze parallel loopt met de treinverbinding.
- PoAB vraagt verder om de actie rond het onderzoeken van het gezamenlijk in de markt zetten van de haven en de luchthaven van Oostende te schrappen, aangezien ze hier geen meerwaarde in zien.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat deze actie volgt uit het stakeholdersoverleg.
 - De vervoerregio stelt deze actie kan behouden worden, aangezien het potentieel waardevol kan zijn voor de vervoerregio. Het betreft daarenboven louter een onderzoek.
- De NMBS geeft aan dat er verschillende onderzoeken worden gevraagd naar het openen van nieuwe stations. Dit zal goed bekeken moeten worden.

Participatie

Atelier\demitro2 licht toe dat er een bevraging werd georganiseerd voor de leden van de adviesraden. Zij werden beschouwd als proxy voor de burgers. De bevraging werd gebaseerd op de actietabel en visienota, zoals deze voorlagen in januari. Uit de bevraging blijkt onder meer dat er een eerder groot draagvlak is voor het regionaal mobiliteitsplan. Atelier\demitro2 overloopt de resultaten in meer detail aan de hand van een presentatie. Daarnaast kan het rapport ook worden geraadpleegd op de SharePoint van de vervoerregio.

Verder werd het verslag van de vorige participatiesessie gedeeld. Dit ligt voor ter goedkeuring, zodat dit digitaal kan worden verspreid.

- Oostkamp vraagt om eventueel een meer samengevatte versie van het verslag online te verspreiden. In het huidige verslag ontbreekt namelijk een conclusie of nuance over de uitspraken.
 - Dep. MOW en atelier\demitro2 zullen dit verder bekijken.

Proces

Atelier\demitro2 licht toe dat het voorlopig ontwerp RMP zal worden gedeeld rond 2 maart. Vervolgens kunnen de steden en gemeenten dit agenderen op de schepencolleges. Op 30 maart ligt dit voor ter vaststelling in de vervoerregioraad.

Na de vaststelling in de vervoerregioraad zal het voorlopig ontwerp RMP worden overgemaakt aan de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, die het op haar beurt voorlopig goedkeurt. Daarna kan het openbaar onderzoek worden opgestart. In het kader hiervan wordt door atelier\demitro2 een aantal communicatiemiddelen voorbereid. Verder zal er ook een slotmoment worden georganiseerd waarop het RMP wordt toegelicht.

Korte termijn OV

Dit agendapunt wordt verdaagd.

BIJLAGE 1: AANWEZIGEN

Beernem	Jos Sypré
Blankenberge	Patrick De Klerck
Brugge	Dirk De Fauw
Damme	Joachim Coens
Jabbeke	Geert Depree
Oostkamp	Els Roelof
Zuienkerke	Alain De Vlieghe
Provincie West-Vlaanderen	Jurgen Vanlerberghe
PoAB	Paul Schroé
WVI	Stef Luyckx
NMBS	Koen Christiaen
De Lijn	Anneleen De Schrijver
De Lijn	Sven Hoverbeke
Dep. MOW	Hannelore Deblaere
Dep. MOW	Kathleen Huet
Atelier\demitro2 (Deloitte)	Amber Coone
Atelier\demitro2 (Mint)	Eva Vanderheyden
Atelier\demitro2 (O2)	Mike Van Acoleyen