



Regionaal Mobiliteitsplan

Vervoerregio Brugge

Netwerkkaarten

Visie 2030



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

atelier \ demitro2

atelier demitro2 is een samenwerking tussen Deloitte, MINT, Traject en O2 voor de vervoerregio's Aalst, Brugge, Costende, Roeselare, Vlaamse Ardennen, Waasland en Westhoek. Tractebel is in onderaanneming van MINT.

Deloitte.

MINT
MOBILITEIT IN ZICHT

 **TRAJECT**

TRACTEBEL
ENGIE

O2

INHOUD

Inhoud	3
Leeswijzer.....	4
Inleiding	5
Fietsnetwerk.....	6
Netwerk openbaar vervoer lange termijn.....	8
Hoppinpunten.....	10
Wegencategorisering.....	12
Vrachtroutenetwerk.....	14

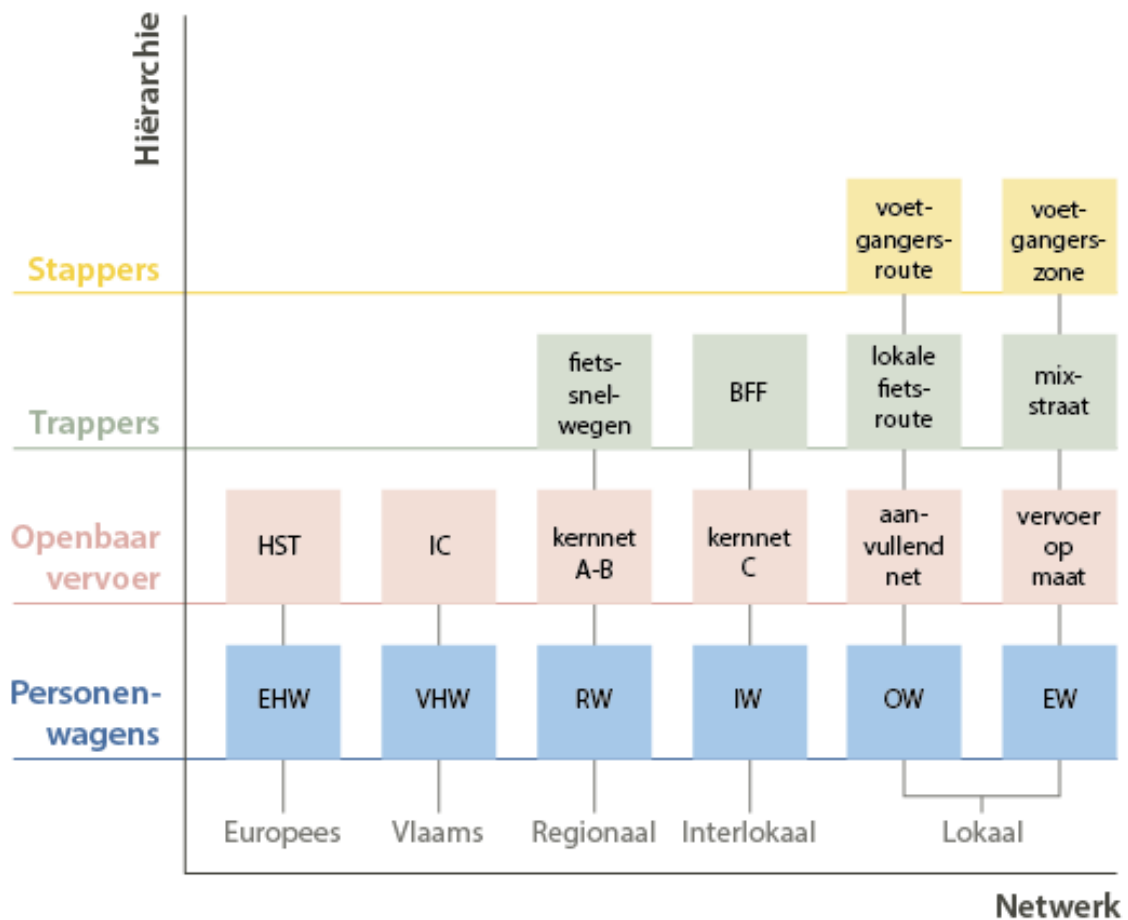
LEESWIJZER

Het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit de visienota, de netwerkkaarten en de actietabel. In de visienota is de algemene visie van de vervoerregio Brugge uitgewerkt. De visienota bevat de methode en geeft een beeld van hoe de netwerken tot stand komen en de gewenste invulling ervan. In de netwerkkaarten, die hierna volgen, concretiseren we de wensbeelden van de netwerken per vervoersmodus (fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer en vrachtverkeer). Op basis van de visie en de netwerkkaarten wordt de actietabel uiteindelijk vormgegeven. De actietabel bevat acties om de netwerken (verder) uit te werken.

INLEIDING

Het regionaal mobiliteitsplan bestaat uit de visienota, de netwerkkaarten en de actietabel. In de visienota is de algemene visie van de vervoerregio Brugge uitgewerkt. De visienota bevat de methode en geeft een beeld van hoe de netwerken tot stand komen en de gewenste invulling ervan. In de netwerkkaarten, die hierna volgen, concretiseren we de wensbeelden van de netwerken per vervoersmodus (fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer en vrachtverkeer). Op basis van de visie en de netwerkkaarten wordt de actietabel uiteindelijk vormgegeven. De actietabel bevat acties om de netwerken (verder) uit te werken.

De benadering van de verschillende netwerken gebeurt multimodaal, waarbij de netwerkniveaus van de verschillende vervoersmodi (fietsverkeer, openbaar vervoer en autoverkeer) zich hiërarchisch verhouden ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de functie in het vervoersnetwerk.



Figuur: Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk

Fietsnetwerk

In de visienota is omschreven hoe we het fietsnetwerk wensen op te bouwen. Er werd een fijnmazig fietsnetwerk voor functionele verplaatsingen uitgetekend op basis van het bestaande hiërarchische fietsnetwerk met een beperkt aantal aanpassingen op basis van de inzichten van de leden van de vervoerregio.

- **Fietsnelwegen** verbinden steden tot een afstand van 15 à 20 km van elkaar.
- Het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)** verbindt en ontsluit kernen en regionale aantrekkingspolen op een reële afstand van maximaal 13 km van elkaar.
- Het **lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF)** (niet aangeduid op deze kaart) sluit lokale aantrekkingspolen aan op het BFF.

De aanpassingen aan het BFF bestaan uit toegevoegde, geschrapte en verplaatste segmenten. Het BFF dat wordt toegevoegd zijn missing links die getoetst werden aan de principes van het BFF:

- Fietsverbinding tussen kernen van regionaal belang
- Maximale maaswijdte van het fietsnetwerk van 3,5 km
- Regionale attractiepolen zoals secundaire scholen, hoger onderwijs, regionale bedrijventerreinen, treinhaltes, belangrijke vervoersknooppunten en regionale recreatiedomeinen.

In het regionale fietsnetwerk hebben tracéwijzigingen op segmenten bijvoorbeeld van de ene naar de andere kant van een spoorlijn of waterweg of tussen parallelle routes hebben als dusdanig geen impact en zijn dus niet opgenomen op de netwerkkaart. Hiervoor kan door de betrokken actoren een tracéstudie worden opgestart.

In het wensbeeld van het fietsnetwerk zijn nog enkele openstaande punten:

1

Corridorbenadering

Vaak zijn er verschillende routes mogelijk om verbindingen te leggen tussen aantrekkingspolen. Welke criteria we dan best gebruiken om één route als BFF te selecteren, is niet eenduidig toegepast. Bijvoorbeeld: selecteren we de verbindende gewestweg of selecteren we een parallelle route die autoluw is of gemaakt kan worden. Nadien is hier ook subsidiëring aan gekoppeld. We vragen aan Vlaanderen om de methodiek voor corridors in het BFF te herbekijken en na te gaan of meer uniformiteit hierin moet worden nagestreefd.

Binnen onze vervoerregio vinden we voorbeelden waarbij dit niet consequent wordt toegepast. Doordat de algemene principes niet duidelijk zijn, zijn er segmenten van het BFF die enerzijds op N-wegen liggen of anderzijds op de parallelweg :

- 1a BFF op N371
- 1b BFF parallel aan N367
- 1c BFF op N50
- 1d BFF op R30

2

Verbinding Zuienkerke - Oostende

Het tracé van de verbinding tussen Zuienkerke en Oostende wordt bepaald binnen de studie "Masterplan Fiets Oostende". Dit gebeurt in samenhang met het BFF.

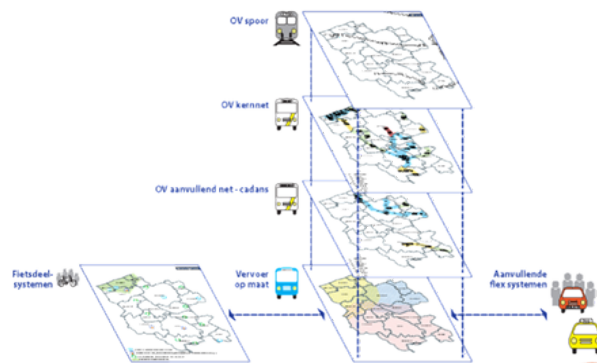
Netwerk openbaar vervoer lange termijn

Het netwerk voor openbaar vervoer is opgebouwd conform de principes van het decreet basisbereikbaarheid. Deze principes worden geduid in de visienota. We vertrekken voor de opbouw van het netwerk openbaar vervoer op lange termijn van het korte termijn OV-plan. In dat plan werd het huidige netwerk al volledig hertekend conform die principes. Dit netwerk wordt momenteel uitgerold en zal in 2024 volledig operationeel zijn.

In het Regionaal Mobiliteitsplan wensen we aan te geven hoe het openbaar vervoernetwerk er op lange termijn moet uitzien. de Havenbus.

Het openbaar vervoernetwerk in Vlaanderen bestaat uit 4 hiërarchische lagen:

- Het **treinnet** vormt de ruggengraat van het gehele systeem en zorgt voor intergewestelijke en interregionale verbindingen tussen interregionale knopen.
- Het **kernnet** is de ruggengraat van het stads- en streekvervoer. Bussen en trams verbinden kernen met elkaar, bedienen centraal gelegen attractiepolen en verbinden voorsteden met andere steden.
- In het **aanvullend net** zorgen bussen voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, maakt deel uit van dit net.
- Relaties met een beperkte vraag vangen we op binnen het **vervoer op maat** met een gepast aanbod aan flexvervoer of andere concepten zoals de Havenbus.



Het netwerk van het openbaar vervoer op korte termijn vormt de basis voor het netwerk op lange termijn in de vervoerregio Brugge, mits enkele aanpassingen:

1

Opening stations Loppem en Veldegem

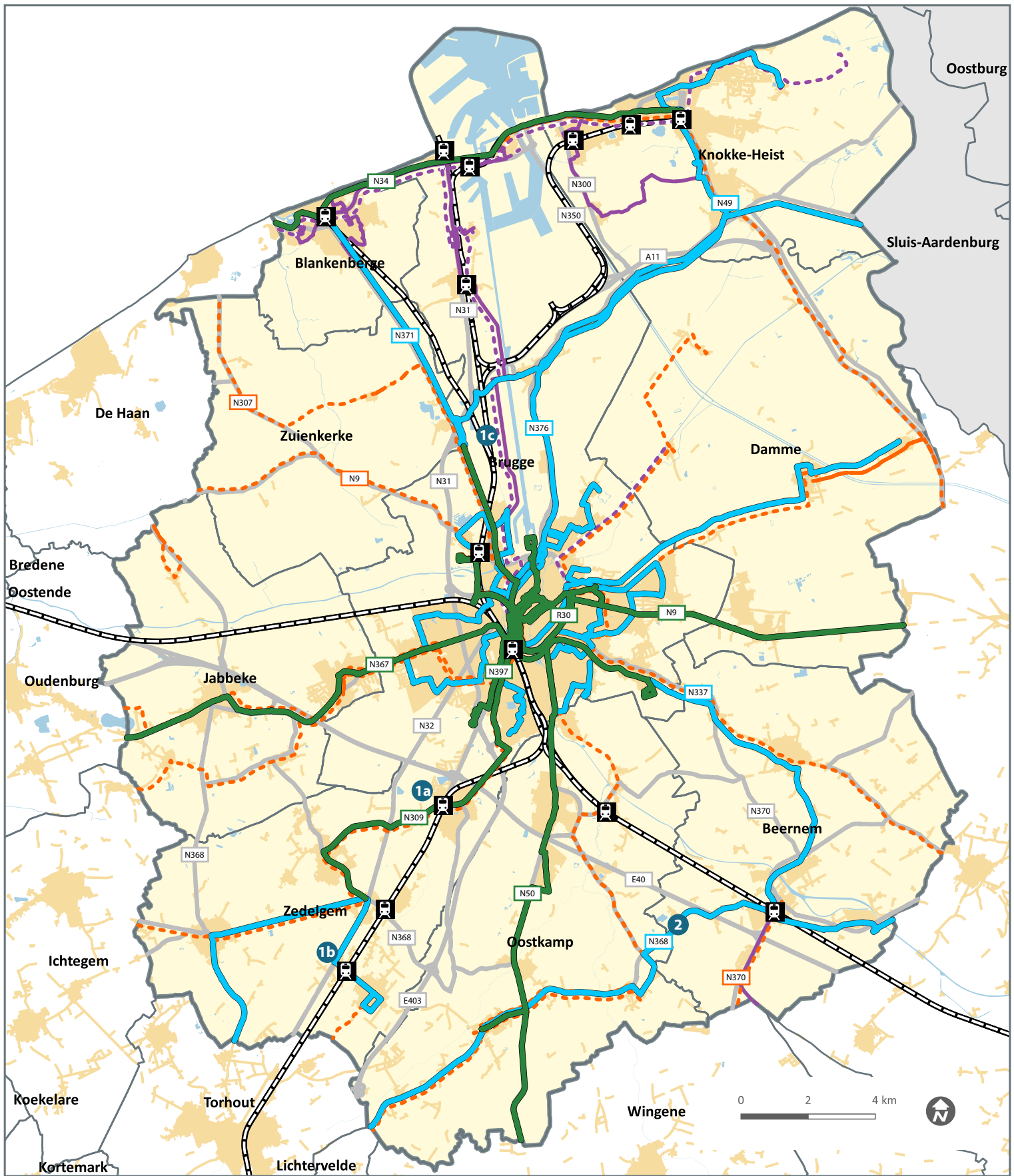
Uit het onderzoek van een ideaal OV-scenario met behulp van het verkeersmodel concluderen we dat er mogelijk voldoende potentieel is om, bij opsplitsing van het treinaanbod tussen Brugge en Kortrijk in een aparte IC-trein en L-trein, om de L-trein bijkomend te laten halteren in:



- 1a Loppem
- 1b Veldegem



2



Tangentlijn Beernem - Torhout

Uit het verkeersmodel concluderen we dat de tangentlijn potentieel heeft om aan een hogere frequentie te rijden.



Treinnet
 Spoorwegen
 Kernnet
 KN

Aanvullend net
 AN - cadans
 AN -functioneel

Vervoer op maat*
 VOM-vast
 VOM-semi-flex



**Netwerkaart
 Openbaar vervoer
 Lange termijn**

atelier | demitro2



* Flexvervoer en doelgroepenvervoer: actief in de volledige VVR Brugge
 * Nachtervoer: zie afzonderlijke kaarten

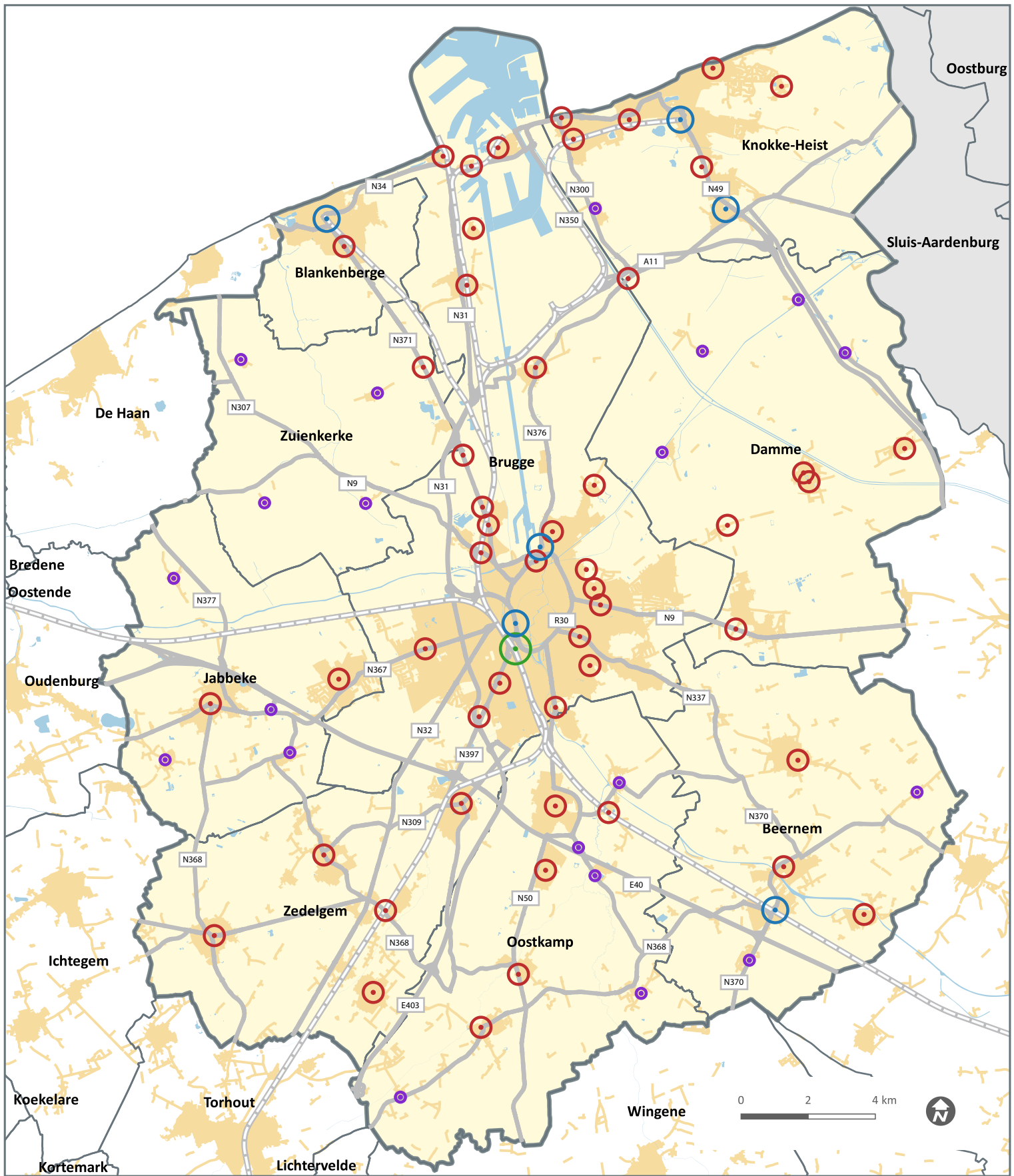
Hoppinpunten

De verschillende lagen en lijnen van het netwerk van het openbaar vervoer sluiten op elkaar aan in knooppunten. Deze knopen zijn hiërarchisch geordend op basis van de hoppinlogica.

De Hoppinpunten zijn reeds opgenomen in het korte termijn openbaar vervoerplan. In het kader van het Regionaal Mobiliteitsplan achten we het niet noodzakelijk bijkomende Hoppinpunten op te nemen.

- **Interregionaal Hoppinpunt:** Brugge Station
- **Regionale Hoppinpunten:** Beernem Station, Blankenberge Station, Brugge 't Zand, Knokke Station, Sint-Jozef P+R Coiseaukaai en Westkapelle Dorp
- **Lokale Hoppinpunten:** Aartrijke Dorp, Assebroek Daverlo, Assebroek Peerdeke, Assebroek Sint-Pietersabdij, Beernem Gemeentehuis, Brugge Blauwe Toren B-park, Brugge Kinapolis, Brugge Komvest, Dudzele Dorp, Duinbergen Station, Heist Dijk, Heist Station, Jabbeke Molen, Knokke Albertplein, Knokke AZ Zeno, Knokke Oosthoekplein, Koolkerke Dorp, Lissewege Station, Loppem Dorp, Moerkerke De Dreve, Moerkerke Dorp, Moerkerke Sint-Ritakerk, Oedelem Dorp, Oostkamp Cardijnplein, Oostkamp Centrum, Oostkamp Station, Ramskapelle Vaartdijk, Ruddervoorde Dorp, Sint-Andries Kerk, Sint-Joris Smissestraat, Sint-Jozef Ghandi, Sint-Kruis Kerk, Sint-Kruis Van Zuylen, Sint-Kruis Watertoren, Sint-Michiels Kerk, Sint-Pieters Blauwe Poort, Sint-Pieters Kerk, Sint-Pieters Station, Sijsele Spoorwegpad, Uitkerke Sint-Amanduskerk, Varsenare Dorp, Veldegem Kerk, Vivenkapelle Dorp, Waardamme Dorp, Zedelgem Dorp, Zedelgem Station, Zeebrugge Kerk, Zeebrugge Station, Zeebrugge Strand, Zuienkerke Kruiskalsijde en Zwankendamme Kerk
- **Buurt Hoppinpunten:** Beernem Sint-Amandus, Damme Centrum, Hertsberge Kerk, Hoeke Brug, Houtave Centrum, Jabbeke Carpoolparking Oost, Lapscheure Kerk, Meetkerke Dorp, Moerbrugge Kerk, Nieuwmunster Kerk, Oedelem Oostveld, Oostkamp Autostrade, Oostkamp Wollestraat, Oostkerke Kerk, Ramskapelle Kerk, Ruddervoorde Baliebrugge Kerk, Snellegem Dorp, Stalhille Kerk, Zerkegem Kerk en Zuienkerke Dorp

Hoppinpunten gelegen aan belangrijke trein-, tram- en bushaltes zijn de plaatsen waar de overstap tussen de verschillende modi kan plaatsvinden. Op deze plekken transformeren we een simpele halte-omgeving tot een integraal, toegankelijk Hoppinpunt met kwalitatieve perrons, fietsenstallingen en ruimte voor deelmobiliteit. Zo integreren we de verschillende modi op deze plekken en stemmen we het aanbod van de verschillende vervoerslagen en deelsystemen optimaal op elkaar af.



Hoppinpunten

- ⊙ interregionaal
- ⊙ regionaal
- ⊙ lokaal
- ⊙ buurt



**Netwerkaart
Hoppinpunten**

Wegencategorisering

De kaart van het wegennetwerk is het resultaat van de studie “Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling” (2019), de afgesproken selectiemethodiek en de inzichten van de leden van de vervoerregio.

Het robuust wegennet bestaat uit 3 hiërarchische netwerkniveaus: hoofdwegennet, dragend netwerk en lokaal wegennet. De verbindingswegen (bestaande uit het hoofdwegennet en het dragend wegennet) vormen een rasterstructuur. Voor het lokale wegennet heeft de boomstructuur een meerwaarde bij het terugdringen van sluipverkeer. Zo wordt het lokale wegennet eveneens beter afgeschermd van doorgaand verkeer. Dit zijn belangrijke elementen in functie van verkeersleefbaarheid en -veiligheid, maar ook met het oog op de modal shift-doelstelling om tegen 2024 40% van onze verplaatsingen met een duurzaam vervoersmiddel te maken.

Elk netwerkniveau bestaat vervolgens uit 2 subniveaus:

- Hoofdwegennet
 - De **Europese hoofdwegen** vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen tussen grote steden. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten met het buitenland. De Europese hoofdwegen behoren tot het Europese TEN-T-netwerk.
 - De **Vlaamse hoofdwegen** zijn verbindingen tussen de Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen het raster van hoofdwegen. Vlaamse hoofdwegen kunnen deel uitmaken van het Europese TEN-T-netwerk.
- Dragend netwerk
 - De **regionale wegen** verbinden kleine stedelijke gebieden met elkaar, met grote steden en met het hoofdwegennet. Ze ontsluiten ook regionale logistieke knooppunten naar het hoofdwegennet. De regionale wegen vormen regionale mazen binnen de mazen van het hoofdwegennet.
 - De **interlokale wegen** verbinden hoofddorpen met elkaar, met de stedelijke gebieden en met het hoofdwegennet. Ze ontsluiten ook belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Ze zijn de laagste categorie van rastervormige verbindingswegen: ze bakenen de interlokale mazen af waarbinnen alleen herkomst- en bestemmingsverkeer is toegelaten.
- Lokaal wegennet (niet aangeduid op deze kaart)

De lokale wegen functioneren als **ontsluitingswegen** voor het ontsluiten van gebieden binnen de interlokale maas of als **erftoegangswegen**. De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie voor het verkeer en vormen boomstructuren, geen rasters.

Aanvullend op het wensbeeld van het wegennetwerk zijn bij enkele verbindingen een aandachtspunt opgenomen:

1

Streefbeeld N31, N34 en Alfred Ronsestraat

Alle actoren staan achter het streefbeeld N31 x NX x N350. Hier zal uitzonderlijk een lokale weg aansluiten op een Vlaamse hoofdweg.

2

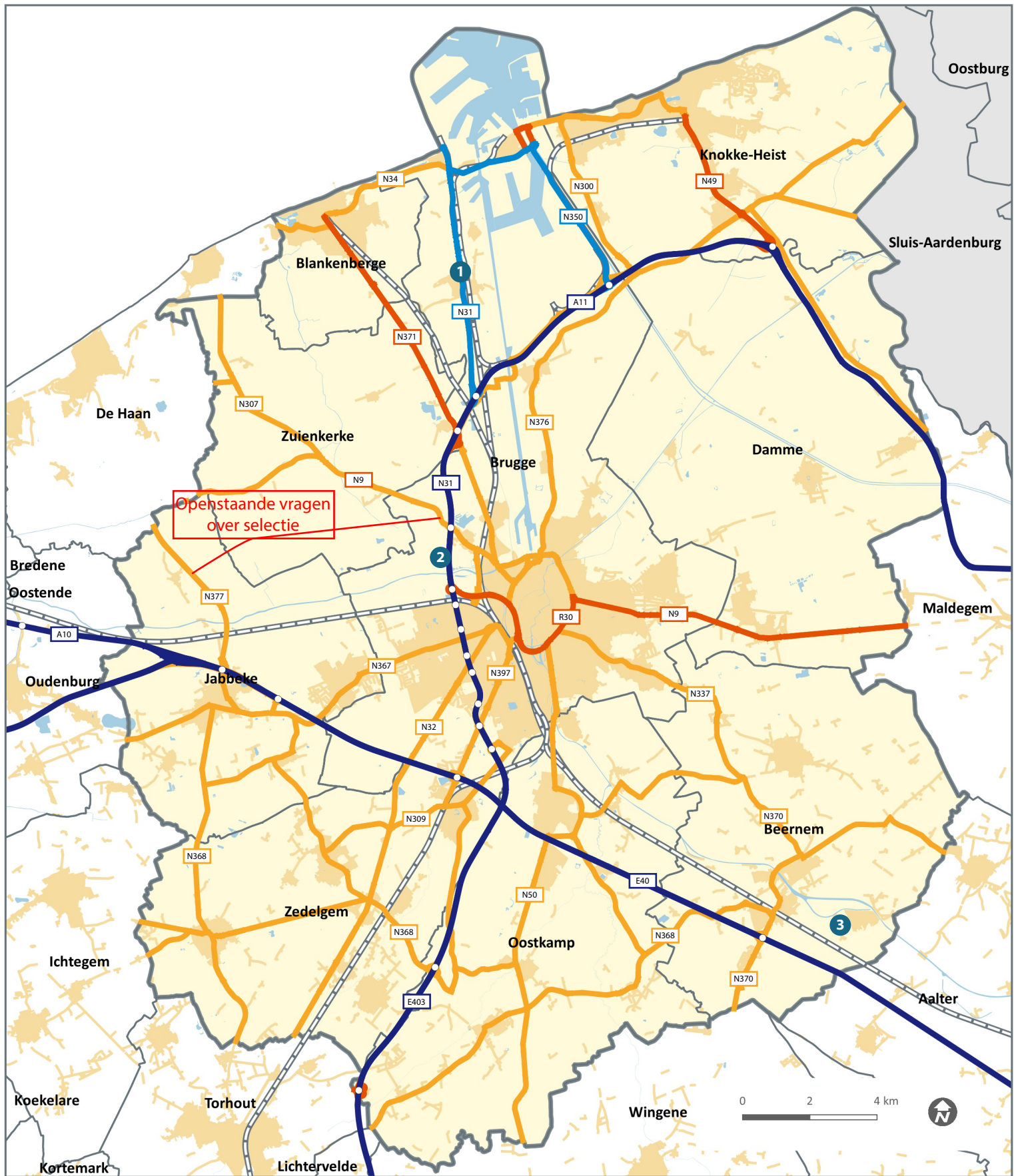
Zuidelijk deel N31

De N31 ten zuiden van de A11 wordt gekenmerkt door een stedelijk karakter met een groot aantal op- en afrittencomplexen met aansluitingen van zowel regionale, interlokale als lokale wegen. De bestaande op- en afrittencomplexen op de N31 blijven behouden en het snelheidsregime van de Europese hoofdweg wordt beperkt tot 90 km/h.

3

Selectie N337 in Beernem

In Beernem werden oorspronkelijk zowel de N337 als de N368 geselecteerd als interlokale wegen. Op vraag van vervoerregio Gent selecteren we de N368 niet meer als interlokale weg. Hij blijft echter wel een regionale vrachtroute (zie kaart Vrachtroutenetwerk) terwijl dit in vervoerregio Gent niet het geval is. Het functioneren van de N337 en de N368 tussen Beernem en Knesselare wordt verder opgevolgd en indien nodig bijgestuurd.



Legende

- Europese hoofdwegen
- Vlaamse hoofdwegen
- Regionale wegen
- Interlokale wegen



Wegencategorisering

Vrachtroutenetwerk over de weg

Het regionaal vrachtroutenetwerk ontsluit en verbindt bedrijventerreinen met een regionale vervoersvraag met het hogere wegennet en met logistieke knooppunten. Het doel is om vrachtverkeer te kanaliseren en kwetsbare omgevingen, zoals kernen, zo veel mogelijk te vrijwaren van hinder door vrachtverkeer. Het regionaal vrachtroutenetwerk staat los van de routes die gebruikt worden voor uitzonderlijk vervoer.

Het regionaal vrachtroutenetwerk bestaat uit drie wegcategorieën en vormt, net zoals het wegennet, rasters op de hogere wegcategorieën en boomstructuren op de lagere wegcategorieën:

- **Hoofdvrachtroutes** worden gevormd door de Europese en Vlaamse hoofdwegen.
- **Regionale vracht(geleidings)routes** worden gevormd door de meeste regionale wegen en een beperkt aantal interlokale wegen.
- **Aanrijroutes** worden gevormd door delen van regionale, interlokale en lokale wegen.

Het is vervolgens aan de lokale besturen om lokale vrachtroutes (niet aangeduid op deze kaart) aan te takken op het regionale vrachtroutenetwerk.

Zo wordt er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen vrachtroutes met een verbindingsfunctie (hoofdvrachtroutes en regionale vrachtroutes) en routes met louter een bestemmingsfunctie voor vrachtverkeer (aanrijroutes en lokale vrachtroutes).

Daarnaast zijn de binnenvaart en het spoor in de vervoerregio Brugge belangrijke elementen om vrachtstromen duurzaam af te wikkelen. Daarom zijn de bevaarbare waterlopen en de spoorinfrastructuur ook op de kaart weergegeven.

Aanvullend op het wensbeeld van het regionaal vrachtroutenetwerk zijn enkele aandachtspunten opgenomen:

1

Binnenvaart Zeebrugge

De binnenvaartontsluiting van de Haven van Zeebrugge en de doortocht via de Ringvaart rond Brugge zijn belangrijke knelpunten op de waterlink Oostende - Brugge - Gent. We vragen om de mogelijkheden via het kanaal Gent-Brugge of door middel van estuaire vaart verder te onderzoeken.

2

Intern havengebied

Hoewel de aanrijroutes aan beide zijden verbonden zijn met het hogere vrachtroutenetwerk mogen ze enkel gebruikt worden ter ontsluiting van de bedrijventerreinen in het intern havengebied. De aangeduide routes mogen in alle combinaties gebruikt worden als aanrijroute en als wegrijroute.

3

Aanrijroutes langs Boudewijnkanaal

Omwille van de leefbaarheid van de woonkernen Sint-Jozef en Sint-Pieters vormen de aanrijroutes aan beide zijden langs het Boudewijnkanaal geen connectie in het zuiden. Deze connectie ligt wel in havengebied en moet daardoor altijd bereikbaar zijn voor vrachtverkeer. De R30 kan deze rol niet overnemen.

4

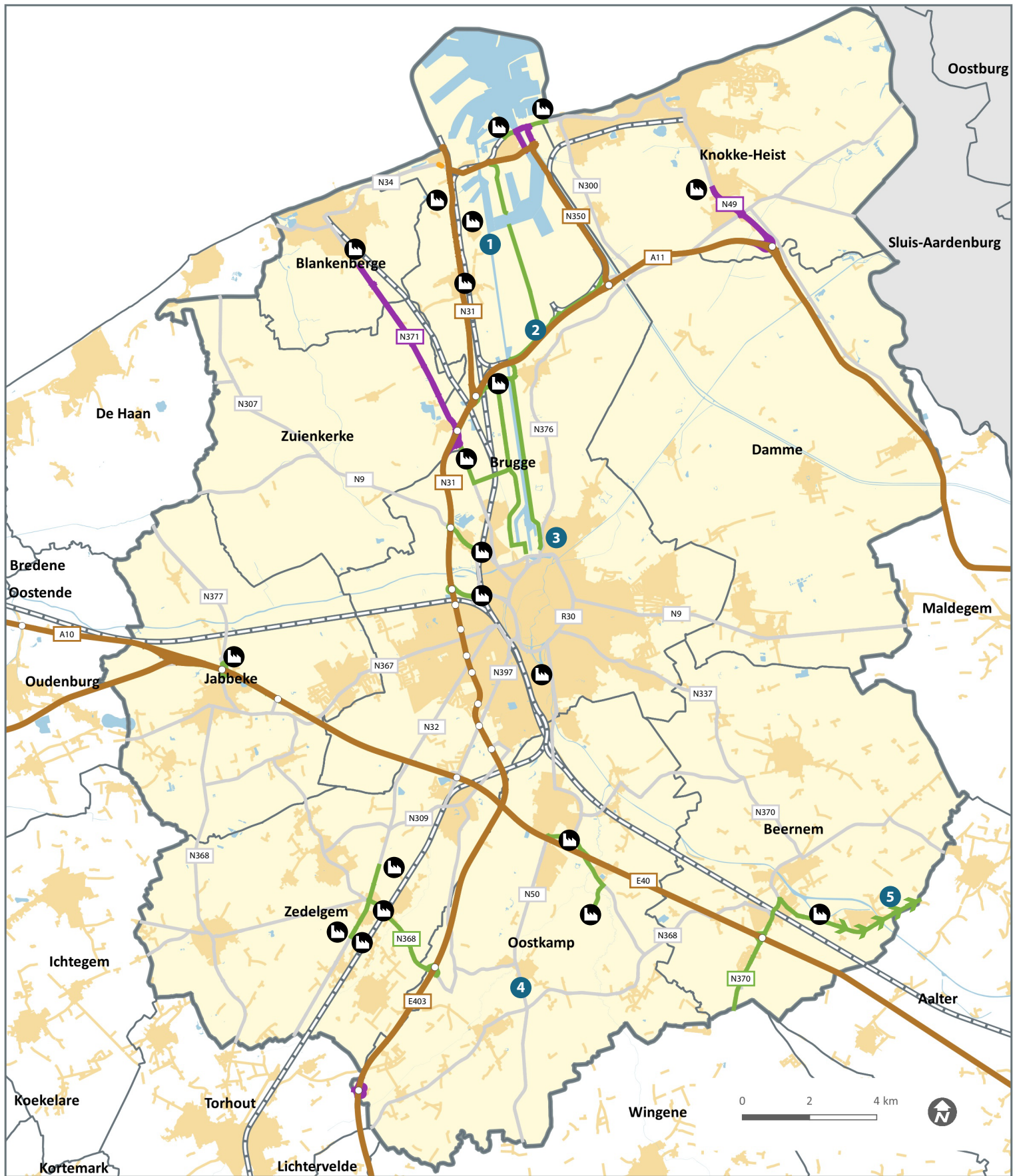
Oostkamp - Beernem - Wingene

Er worden geen routes opgenomen in het regionaal vrachtroutenetwerk en er worden ook geen vrachtwerende maatregelen genomen. In de omgeving mogen geen ontwikkelingen die regionaal vrachtverkeer langs deze routes creëren bijkomen.

5

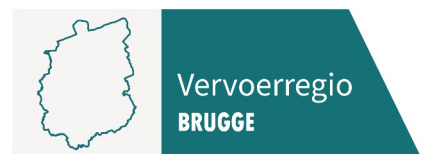
Ontsluiting bedrijventerrein Sint-Joris naar Knesselare/Maldegem

Net zoals in de huidige situatie mag de wegrijroute tussen Beernem en Aalter enkel gebruikt worden door vrachtverkeer vanuit Beernem richting Knesselare.



Legende

- Hoofdvrachtgeleidingsroute
- Regionale vrachtgeleidingsroute
- Aanrijroute



Vrachtrouten netwerk over de weg

atelier \ demitro2

