



Project **Vervoerregio Kempen**
Betreft **Verslag VVRR**
Datum **29/11/2021**

Aanwezigen en quorum

- **Aanwezig en verontschuldigd:** *(zie bijlage)*
- **Volmachten voor één, meerdere of alle beslispunten** (tellen mee als aanwezig): geen volmachten gegeven
- **Quorum voor geldige stemming** (minimum 15 gemeenten + 1 vertegenwoordiger MOW): quorum oké
- **Verslag:** Christophe Lambrechts

Bijlagen

- [Pdf's bij uitnodiging en verslag](#)

Agenda

Goedkeuren en opvolging vorig verslag	Beslissing	Christophe
Stand van zaken actieplan IOK ivm deelmobiliteit	Ter info	Nancy
Toelichting statuut synthesesnota en stappenplan	Ter info	Frank en Christophe
Toelichting over door te rekenen scenario's	Kennisname en bespreking	Christophe
Voorstel aanpak MER --> geannuleerd	Bespreking	Antea
Agenda volgende VVRR	Ter info	Christophe

Goedkeuren en opvolging vorig verslag

(zie bijlage: verslag)

De VVRR keurt het verslag van de vorige vergadering goed.

Welkom nieuwe voorzitter & nieuw lid

Andreas Verbeke volgt Yoleen Van Camp op als voorzitter van de vervoerregio. Eva Brandwijk volgt Yoleen Van Camp op als mobiliteitsschepen van Herentals.

Welkom allebei!

Timing

Bespreking

- Vraag: Er was vertraging bij de deelsystemen omwille van leveringsproblemen. Is er door het uitstel van de start van het gelaagd OV-net een kans dat alles samen geïmplementeerd wordt?
- Antwoord Frank: de deelmobiliteit wordt eerstdaags in de markt gezet op basis van een onderhandelingsprocedure, die verwacht wordt afgerond te zijn eind 2022. De aanbieders kunnen dan (indien voertuigen/fietsen in voorraad) in theorie beginnen te plaatsen vanaf begin 2023. De start van het OV-net is nog niet beslist (mogelijk midden 2023), hopelijk kunnen wij dan ook deelfietsen en deelwagens aanbieden, maar daar zijn nog te veel onzekerheden om dat nu al definitief te kunnen zeggen.

Stand van zaken Kempens actieplan deelmobiliteit (IOK)

IOK is op vraag van de vervoerregio aan de slag gegaan om de uitrol van deelmobiliteit in gemeentes te ondersteunen.

Nancy licht een stand van zaken toe. Verder contact met Nancy via telefoon of mail is altijd mogelijk.

(zie presentatie)

Toelichting statuut synthesesnota en stappenplan

Voor het mobiliteitsplan hebben we fase 1 (analyse) afgerond met de oriëntatienota. In fase 2 (visie en doelen) zijn we nu de synthesesnota aan het opmaken, om in maart 2022 goed te keuren. Frank geeft toelichting bij het statuut van de synthesesnota, hoe we ermee aan de slag gaan en wat de vervolgstappen zijn.

Het belangrijkste is dat de scenario's nu dienen om af te toetsen wat maatregelen van effect hebben op de verkeersdoorstroming.

De doelstellingen willen we in een ambtelijke werkgroep nog eens doorspreken. **Nikka** plant hiervoor een overleg in, in de loop van december.

Toelichting over door te rekenen scenario's

Specifiek voor de doorrekening en de quickscan van de plan-MER zijn er scenario's opgemaakt. Met deze scenario's willen we enkele effecten leren kennen van mogelijke maatregelen, zowel op vlak van mobiliteit als op vlak van milieu. Het Vlaams Team verkeersmodellen zal deze scenario's doorrekenen wat betreft mobiliteit, en levert tegen februari 2022 de resultaten op; waarmee we dan in het voorjaar 2022 een synthesescenario kunnen uitwerken. Geert geeft toelichting bij de scenario's.

De bouwstenen en scenario's zijn ook samen met ambtelijke werkgroepen vastgepakt, en ook samen met de provincie afgestemd op de verschillende andere plannen die lopen. Zo is het basisscenario

een optelsom van alle plannen die al gemaakt zijn, maar dan samengebracht op schaalniveau van de VVR. Daarop zijn dan de scenario's 2 – 3 en 4 verder gebouwd.

(zie bijlage: draft synthesenota)

Algemeen wordt er over principes en scenario's opgemerkt dat

- Er zitten een aantal goede scenario's in.
- Principes worden best bekeken op de grote schaal van de hele vervoerregio. Bij de vertaling naar het actieplan moet dan maatwerk per gemeente uitgewerkt worden.
- Het principe om doorgaand vrachtverkeer via leefbare kamers uit de dorpen te weren wordt breed gedeeld.
- Het principe om verkeersveiligheid te verhogen door weerstanden inbouwen kan werken als principe; maar is dan maatwerk nodig om dat per gemeente te bekijken.
- Het principe om te ontsnipperen wordt gedeeld.

Reacties over het statuut van deze nota, de verspreiding ervan en vervolgstappen

- Er is bezorgdheid dat scenario's een eigen leven gaan leiden, of dat hoe eerder tekst in het proces staat, hoe moeilijker om achteraf eruit te halen.
- Reactie: doorrekeningen helpen alleen maar bij het maken van keuzes. De politiek kan toch ook maar beslissen op basis van én data én draagvlak én politieke wenselijkheid etc.. Voorstellen op tafel leggen, intern binnen een besluitvormingstraject, hoeft geen probleem te zijn.
- Er wordt voorgesteld om politiek overleg te plegen rond de principes (buiten de VVR).

Reacties over een aantal knips:

- De vervoerregioraad raakt het niet eens over het al dan niet laten doorrekenen van een aantal knips.
- Een aantal elementen (vb knip Lichtaart-Herentals, Tielen-Turnhout via Zevendonk ombouwen tot fietspad, Geelsebaan knippen,...) uit studie Middenkempen die verworpen waren omwille van te veel verkeer voor dorpskern, weerstand in de dorpen, commotie van burgers, ..., zijn terug opgevist. Er wordt gevraagd graag dit soort scenario's niet te laten doorrekenen, om geen extra commotie te verwezenlijken en daardoor andere maatregelen geen kans te geven.
- Anderzijds is het nuttig om maatregelen waar nu weerstand over is te kaderen in een langetermijnperspectief.
- Is ontsnipperen niet beter mogelijk adhv ondertunnelen en via ecoducten in plaats van knips, als we toch over lange termijn spreken?
- Reactie Frank: Bij een knip is het niet altijd de bedoeling om geen verkeer meer toe te laten, maar wel om het doorgaand verkeer te vermijden (door allerhande ingrepen), het bestemmingsverkeer wel toe te laten en zo het verkeer te filteren.
- Reactie Frank: Het is vooral een oefening om inzicht te krijgen in welke scenario's allemaal mogelijk zijn en wat het effect is. De doorkijk mikt op 2030 tot zelfs 2050 en ook het draagvlak is iets dat evolueert. Zie bijvoorbeeld hoe er vroeger weerstand was tegen het verlagen van de snelheidslimieten.

Reacties over het scenario Groene Kempen

- Door het beeld te schetsen waar er zoveel open ruimte groen is ingekleurd, lijkt het of er enkel bossen en groen mogen zijn en of het debat verplaatst van mobiliteit naar open ruimte. Dit kan gevoelig liggen bij de landbouwers.
- Reactie Geert: mobiliteit en open ruimte hoeven elkaar niet tegen te spreken. Mogelijke knips moeten bereikbaar blijven, bijvoorbeeld via tractorsluizen. Er moet lokaal een goed evenwicht worden uitgewerkt.

Reacties over de leefbare kamer tussen E34 en E313

- De gemeente Lille is positief over het bestuderen van een HOV-lijn op E34. Hier dringt de gemeente al lang op aan.
- Dorpskernen kreunen onder zware vervoer, vb in Gierle. Er is meer aandacht nodig voor het gebied tussen de twee snelwegen.
- Reactie Geert: we werken met leefbare kamers: enkel wie er moet zijn, mag er door, de rest van het verkeer moet via de randen omrijden.

Reacties over zone 30

- Is zone 30 in alle centra overall realistisch?
- Reactie Geert: Dit principe wordt door internationale instanties (VN), de Vlaamse regering en de provinciale plannen uitgedragen en hier voor de Kempen doorgetrokken. In de vertaling zou samen met elke gemeente moeten gekeken worden waar en hoe dat mogelijk is.

Reactie over N119

- Er wordt aangehaald dat het gesprek tussen stadsregio Turnhout en Baarle-Hertog niet rechtstreeks gebeurt. Hopelijk blijvend aandacht voor Baarle-Hertog, dat geen eiland mag worden.
- Ook Ravels pleit voor het lang afgesproken compromis uit de studie Noorderkempen.
- Reactie Geert: De maatregel over de N119 gaat niet over een knip; die is een gevolg van nieuwe wegcategorie: de weg krijgt een andere naam, maar de geest van de studie Noorderkempen blijft overeind. De bereikbaarheid voor lokale bediening en de relatie tussen Baarle en Turnhout moet blijven; doorgaand vrachtverkeer moet via het hoofdwegennet. Lokaal vrachtverkeer kan in functie van de bediening van Baarle-Hertog via de N119.
- **Baarle** heeft recente cijfers over vrachtverkeer van Baarle en geeft die door aan het studiebureau.

Andere

De oefening die nu loopt met betrekking tot de nieuwe inrichtingsprincipes van lokale wegen kan helpen in heel deze oefening om vooral de keuze van de interlokale wegen en de lokale ontsluitingswegen te bepalen. VVSG vraagt daarom om die oefening mee te nemen in de doorrekening voor de 15 vervoerregio's...wordt vervolgd.

Conclusies

Inhoudelijk

- De synthesesnota is nog in opbouw. We nemen de komende maanden nog de tijd om over visies en principes (zone 30, knips, e.d.) te debatteren. We laten nu wel al maatregelen doorrekenen om het debat dan ten gronde te kunnen voeren.

- **Leden van de VVRR** geven **vóór 9 december** aan welke knips volgens hun omwille van te grote commotie onmogelijk mogen doorgerekend worden.
- **Geert** bewaakt dat de scenario's consequent gehouden worden.

Planning:

- Baarle-Hertog, Stadsregio Turnhout en Ravels plannen een gesprek over N12-N119.
- **Nikka** plant overleg met ambtenaren over doelstellingen.
- **Christophe** agendeert het debat over visie en principes op de VVRR.
- Principes op grote schaal van VVR dan Maatwerk per gemeente.

Vormelijk

- **Geert** vermeldt in **tekst en op kaarten** duidelijker dat dit een onderzoeksmethode is, en nog geen gedragen werkstuk.
- Er staan nog enkele nummers van de N-niet correct. **Geert** werkt deze nog weg.

Voorstel aanpak MER

Antea zal in het voorjaar de Plan-MER voor het synthesescenario coördineren. Vooraf doen ze al een quickscan voor de huidige scenario's.

(Wegens tijdsgebrek wordt deze toelichting toegevoegd als bijlage in plaats van via een plenum presentatie)

Agenda volgende VVRR

Opmerking:

- De volgende vervoerregioraden verplaatsen mogelijk naar een donderdag, de dag dat onze nieuwe voorzitter ook aanwezig kan zijn.