



Erwin Sucaet
Covoorzitter van de vervoerregioraad
Departement MOW - Beleid
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 80
9000 Gent
T 09 276 25 86
vervoerregio.waasland@vlaanderen.be

Carl Hanssens
Voorzitter van de vervoerregioraad
Stad Sint-Niklaas
Grote Markt 1
9100 Sint-Niklaas
T 03 778 30 18
carl.hanssens@sint-niklaas.be

VERSLAG Bestuurlijke vervoersregioraad - 23/06/2022

////////////////////////////////////

Datum: 11/08/2022
Locatie: lokalen Interwaas, Lamstraat 113 te Sint-Niklaas
Aanwezig: Zie aanwezigheidslijst.
Verontschuldigd: Zie aanwezigheidslijst.
Voorzitter: Carl Hanssens (Sint-Niklaas), covoorzitter: Erwin Sucaet (DMOW)
Verslaggever: Maarten Willems (consortium)
Onderwerp: Bestuurlijke vervoersregioraad 23/06/2022

////////////////////////////////////

AGENDA

- Ontwerpverslagen vorige vergaderingen VVRR 28/04 en 24/02 – ter goedkeuring
- Regionaal mobiliteitsplan : synthesesnota – ter (voorlopige) goedkeuring
- Vervoer op Maat
 - Operationalisering : screening OV-plan door hoppincentrale – ter kennisname
 - Tarieven– ter kennisname
- Stand van zaken basisbereikbaarheid – ter kennisname
- Stand van zaken studieopdracht ADO2 – ter kennisname
- Varia

VERSLAG

Ontwerpverslagen vorige vergaderingen VVRR 28/04 en 24/02- ter goedkeuring

Geen opmerkingen op de ontwerpverslagen. De verslagen worden goedgekeurd.

Regionaal mobiliteitsplan : synthesesnota – ter (voorlopige) goedkeuring

Het studiebureau licht toe dat het in deze vergadering de bedoeling is om stil te staan bij de vier knelpunten waarover nog geen consensus werd gevonden.

Knelpunt 1

Het eerste knelpunt betreft het al dan behouden van 2 scenario's inzake de verbindingsweg N70-E34. De voorzitter verduidelijkt op basis van informatie bekomen van het Kabinet Peeters dat het niet langer zinvol is om een scenario zonder deze verbindingsweg te beschouwen. Hij stelt voor om enkel met de eerste werkhypothese verder te gaan waarin de verbindingsweg N70-E34 is voorzien. Alle actoren geven aan hiermee akkoord te gaan.

Knelpunt 2

Het tweede knelpunt gaat over het feit of de weg N403 al dan niet als dragend netwerk dient te worden beschouwd. Sommige gemeenten zien deze weg liever als een lokale weg wat volgens hen de leefbaarheid ten goede zou komen. Echter, volgens de theoretische onderbouwing maakt de N403 deel uit van het dragend netwerk. Stekene is van mening dat de N403 beter een lokale weg zou worden opdat deze weg niet gebruikt zou worden door doorgaand vrachtverkeer. Volgens dMOW hebben interlokale wegen (die deel uitmaken van het dragend netwerk) geen taakstelling voor doorgaand regionaal vrachtverkeer (cfr. hoofdstuk 4.3.14), en dit is ook zo uitgewerkt in de werkhypothese voor het vrachtroutenetwerk (fig. 4-18). De voorzitter neemt het woord en vat de mening van de lokale besturen samen zijnde dat ze akkoord zijn dat de weg als dragend netwerk wordt beschouwd volgens de theorie, maar ze vrezen dat ondanks dat de inrichtingsprincipes gevolgd worden de leefbaarheid minder zal zijn van de weg. Stekene is van mening dat als de omleidingsweg Vlyminckshoek er komt dat dit in feite betekent dat de N403 verzaamd wordt en dan zouden zij liever hebben dat de N41 wordt doorgetrokken. AWV countert echter dat niet voorzien is om de N41 door te trekken. Volgens Sint-Gillis-Waas zijn de inrichtingsprincipes eerder vaag en zij vrezen dat deze geen zekerheid kunnen bieden over de leefbaarheid en veiligheid van de weg. Volgens dMOW zijn de inrichtingsprincipes generieke principes en hangt de implementatie af van de feitelijke situatie. De voorzitter haalt aan dat de N403 tot de laagste vorm van dragend netwerk kan worden gerekend, en dat daarvoor heel duidelijk geformuleerd wordt dat deze niet bedoeld is voor doorgaand vrachtverkeer. Sint-Gillis-Waas vraagt om de N403 in de cartografie op te nemen in de synthesesnota. Verder wordt een consensus bereikt: In de synthesesnota is een zin toe te voegen over het niet bestemd zijn voor doorgaand vrachtverkeer van de N403 en om deze als laagste categorie van het dragend netwerk te selecteren.

Knelpunt 3

Betreft de selectie van de zuidelijke parallelweg E34 binnen het dragend netwerk i.p.v. binnen het lokaal netwerk. Sint-Gillis-Waas is van mening dat deze weg best als interlokaal wordt gezien en dus deel is van het dragend netwerk. dMOW echter meldt dat Team MOW het standpunt opgenomen in de synthesesnota dat deze weg een lokale weg is, volgt. Volgens Sint-Gillis-Waas wordt de E34 niet door vrachtwagens gebruikt die slechts enkele afritten veder moeten zijn. Deze zullen namelijk de parallelweg gebruiken eens die op een goed niveau is uitgerust. Ook Stekene ziet liever de parallelweg als interlokale weg om zo vrachtverkeer uit de dorpskernen te weren. Sint-Gillis-Waas stelt de vraag of, indien de weg niet tot het dragend netwerk behoort, er voor de lokale besturen toch niet de mogelijkheid is om via eigen maatregelen (zijnde omleidingen, signalisatie, enz.) het vrachtverkeer naar de parallelweg te begeleiden. Volgens Stekene is er momenteel weinig intensiteit op de parallelweg omdat die er momenteel niet toe ingericht is maar nu wordt een weg gebruikt die door de kern loopt en daar zouden ze liever verandering in brengen. Zij zien een mogelijkheid om dit verkeer naar de parallelweg te leiden. Sint-Gillis-Waas sluit zich hierbij aan. De

voorzitter zal initiatief nemen en met Stekene, Sint-Gillis-Waas, dMOW en AWV samen zitten om dit te bespreken.

Knelpunt 4

Is een verdere verfijning van de strategische en operationele doelstellingen in de synthesesnota vereist. De Lijn merkt op bij het 3^{de} pijltje op slide 15 (zie [20220623 Waasland VVRR_vF.pdf](#)) dat hier 2030 dient gesteld te worden i.p.v. 2025. Echter kon ze dit niet met zekerheid zeggen. De doelstelling van 40% duurzame verplaatsingen zal alvast voorafgegaan worden door het woord “minstens” om duidelijk te maken dat het zeker meer dan 40% kan zijn. Interwaas zal zich engageren om het ‘Klimaatplan Waasland 2030’ te raadplegen om eventueel een ambitieuzere doelstelling naar voor te schuiven wat betreft 40% duurzame verplaatsingen.

Temse haalt nog aan dat de weg N16 meer leefbaar dient gemaakt te worden aangezien de intensiteit enkel maar zal toenemen. Volgens AWV is dit inderdaad de bedoeling. Verder haalt Temse aan dat laagdrempelig OV niet enkel over betaalbaarheid mag gaan maar ook over digitalisering. Temse had ook nog graag gehad dat lokaal vrachtroutenetwerk tussen N16 en industrieterrein De Zaat weggelaten wordt en dat vrachtverkeer omrijdt.

De voorzitter stelt voor om goedkeuring van de synthesesnota te agenderen op de vervoerregioraad van 16/09 en roept op om documentatie 2 weken op voorhand beschikbaar te maken.

Vervoer op Maat

- Operationalisering : screening OV-plan door hoppincentrale – ter kennisname

De Hoppincentrale stelt voor om de gebieden flex noord en flex zuidwest te fuseren. Sint-Gillis-Waas denkt dat het gebied zo te groot wordt en dat de kwaliteit van de dienstverlening hieronder zal lijden. Moerbeke treedt hierin bij en verwijst naar de situatie van de huidige belbus 240 die hier nu reeds grote moeite mee heeft. De Lijn wil dit echter nuanceren en is van mening dat gezien de maximale afstand af te leggen met het flexvervoer (richtinggevend max van 7 km) dit geen problemen zou mogen opleveren. Volgens Stekene zijn de meeste witte vlekken in het noorden van de regio gelegen, en zou graag hebben dat er rekening mee gehouden wordt. Op een volgende VVRR zal door De Lijn een voorstel gedaan worden van bijkomende VoM haltes ter afdekking van de witte vlekken.

- Tarieven (zie mail 10/06) – ter kennisname

Vandaag is er nog geen op Vlaams niveau afgestemd tariefvoorstel voor alle types VoM beschikbaar. Wat betreft hoppinflexplus is na overleg tussen de minister en de sector beslist het initiatiefrecht betreffende het vastleggen van de tarieven terug naar het Vlaams niveau te trekken.

Er zijn nog 2 discussiepunten wat betreft tariefbepaling voor deelfietsen:

1. Onderscheid tussen een elektrische en een gewone fiets.
2. Een fiets dient steeds teruggebracht te worden naar het hoppinpunt, dit wil zeggen dat men voor de eenheidsprijs zowel een heen- als terugrit zou hebben terwijl dat bij andere vormen van transport niet het geval is.

Wat betreft de waterbus stelt Temse de vraag of die kan doorgetrokken worden tot in Temse. Momenteel kan dMOW daar geen antwoord op geven.

VVSG heeft de vraag gesteld aan de Vlaamse Regering om indien er tekorten uitkomen na de inschrijvingsprijzen dat de Vlaamse regering die zoveel mogelijk draagt voordat er nieuwe OV-plannen moeten gemaakt worden.

Stand van zaken basisbereikbaarheid – ter kennisname

Toelichting door de co-voorzitter. De vergadering gaat akkoord met het voorstel voor EHW en VHW. Op vraag van Temse wordt het gunstig pré-advies aangevuld met de bezorgdheid inzake leefbaarheid rondom de E17 en N16. Er worden geen andere vragen gesteld.

Stand van zaken studieopdracht ADO2 – ter kennisname

Toelichting: geen vragen.

Varia

Er wordt besloten om de VVRR 25/08 onder voorbehoud niet door te laten gaan. De volgende VVRR is dus op 15/09.