



Datum: 28 juni 2022  
Locatie: Bouwdewijnzaal, Provinciehuis  
Aanwezigen: zie achteraan  
Voorzitter: Sven Lieten  
Verslaggever: Lore Van Welde (STG)  
Onderwerp: Vervoerregioraad

## VERSLAG Vervoerregioraad

### 1 Welkom

Sven Lieten heet iedereen welkom.

### 2 Goedkeuring verslag

Het verslag wordt goedgekeurd.

### 3 RMP 2030-2050

#### 3.1 Proces

We zijn stillaan klaar om de landing in te zetten en over te gaan naar de besluitvorming. Zodra de netwerken goedgekeurd zijn, zal een laatste doorrekening plaatsvinden en daarna worden de acties bepaald. Parallel met het RMP loopt de MER-procedure, waar de adviesprocedure net afgelopen is. De adviezen van de MER, de gemeenten en het mobiliteitsatelier komen in september samen en worden verwerkt tot het finale voorontwerp beleidsscenario. Na de doorrekening komt dan ook een beMERring en kan het beleidsscenario effectief goedgekeurd worden.

Na de doorrekening van het finale scenario moeten de 6 doelen en 11 ambities gescreend worden of ze behaald worden. Als ze niet behaald worden, zal er toch nog iets moeten wijzigen aan het scenario.

Leopoldsburg: in het schema staat dat er naar de GR gegaan zal worden. Wat is hier de timing van?

- Dit is nu november-december voorzien, maar dit is afhankelijk van de doorrekening in het verkeersmodel en de Mer-procedure. Voldoende tijd nemen hiervoor is cruciaal, dus we houden hier rekening mee.
- Kan er vanuit de VVR uitleg gegeven worden op de GR?
  - o Dat kan, maar zal wel ruimer ingepland moeten worden dan de vorige keer.

#### 3.2 Netwerken

Het gelopen proces wordt besproken, gaande van de oriëntatie fase met doelen, ambities en leidende principes, over de visievorming naar de besluitvorming. De verschillende scenario's worden overlopen, alsook het voorstel voorontwerp voor het beleidsscenario. Daarnaast wordt aangegeven dat er reeds werd ingezet op enkele thema's voor flankerend beleid, zoals hoppinpunten, carpool, parkeerstrategie en rekeningrijden.

Tijdens de werksessies werd veel feedback verkregen, maar er wordt gevraagd om de laatste feedback over te maken tegen 5/9. Deze feedback wordt verzameld in een Excel, waarin aangegeven wordt wat er met de feedback gebeurt. De feedback zal dan verwerkt worden zodat eind oktober een goedkeuring kan volgen.

**Lommel en Pelt:** rechtstreekse verbinding Lommel-Hasselt (180): is deze opgenomen als busverbinding?

- Dit is als Spartacus opgenomen. Er is altijd gesteld dat deze zal blijven als busverbinding, maar wel met een verknoping via Pelt (ziekenhuis) waarbij een deel van de voertuigen naar Lommel doorrijdt en een deel van de voertuigen naar Hamont-Achel. Onafhankelijk van de Spartacus moet deze verbinding wel behouden blijven met de bus. Idealiter wordt dit een halfuur frequentie, maar dit kan op dit moment niet gegarandeerd worden. De minimumfrequentie hier is één per uur. Het zal wel via een overstapmodel verlopen, waarbij de overstap in Pelt zo optimaal mogelijk moet ingeschaald worden.
- Bijkomend is gesteld dat er ook een oost-west feeder zou komen. Er is, als je dit vergelijkt met de oost-west verplaatsingen in Noord-Limburg, een relatief kleine vervoersstroom tussen Noord-Limburg en Hasselt. De oost-west verbindingen moeten dus vooral goed zijn. De telling waaruit deze conclusies voortkomen worden wel in twijfel getrokken qua correctheid door Pelt.

**Diepenbeek:** Is er rekening gehouden met de adviezen van deze week? Zijn er bepaalde voorwaarden om een Vlaamse hoofdweg te mogen zijn? In Diepenbeek, waar de N76 door Lutselus loopt en welke nu Vlaamse Hoofdweg wordt, moeten daar geen aanpassingen aan gebeuren?

- VHW is “net geen autosnelweg”: Er zijn zo weinig mogelijk kruispunten, een brede middenberm en er mogen geen fietspaden langs de weg zijn, tenzij voldoende ver gescheiden. Als de N76 geselecteerd wordt, impliceert dit dat er op termijn in Lutselus zware werkzaamheden nodig zullen zijn. Als Diepenbeek dit niet ziet zitten, dan is het niet verstandig om deze weg te selecteren als VHW en hier dus negatief op de adviseren.
- Indien de weg wordt geselecteerd als VHW zullen mogelijke (ingrijpende) ingrepen zoals bruggen en tunnels mee opgenomen worden binnen het actieplan van dit RMP.

**Bocholt:** Bocholt-Lozen: Het knelpunt aan de brug moet opgelost worden. Er is ook een knelpunt met het grensoverschrijdende verkeer. Als alles langs de stop in Lozen moet, is er een gigantisch probleem.

- Er is een deel als regionale weg geselecteerd en met opzet niet als VHW. Zo wordt de aantrek van nog meer verkeer tegengegaan. Er zal binnen het RMP geland worden met een scenario, wat de toekomstvisie omvat. Er komt ook nog een actieplan bij waarin dit soort aspecten opgenomen worden. Deze oefening moet nog samen gemaakt worden. Bocholt heeft op bovenstaande redenen negatief geadviseerd op de selectie van de N76 als VHW.
- Voor dit item moet ook echt met de Nederlands gesproken worden en dat gesprek ik lopende.

**Dilsen-Stokkem:** Op het regionale wegennet, welke snelheid zit hierop?

- Dit is volgens de regels standaard 70km per uur buiten bebouwde kom, maar regels voorzien ook de mogelijkheid indien dat het gewenst is hiervan af te wijken en naar 90 of zelfs 120 km/u te gaan. Voor de N75 is dat zeker het geval. Als er de weg geselecteerd wordt als VHW dan moeten de fietspaden wel verdwijnen en moeten zij op voldoende afstand gescheiden van de rijweg heraangelegd worden. Dit laatste is geen evidentie, aangezien we hier in het Nationaal Park zitten. Het departement MOW is eerder voorstander van een selectie al regionale weg, maar dan met behoud van het huidige snelheidsregime. Op die manier kunnen de fietspaden blijven en hoeven ook de rechtstreekse erfaansluitingen niet te verdwijnen.
- De Stad gaat NIET akkoord met de netwerken als de N75 geen VHW is.

**Leopoldsburg:** Er is een leefbaarheidsgordel voorzien op de interlokale weg. Moet die via extra infrastructuur verlopen?

- Het hoeft niet per se om deze infrastructuur te voorzien. Dit zal vooral via maatregelen gaan om te sturen. De afwaardering van N73 zorgt ervoor dat het verkeer niet meer aangetrokken wordt. Als er nu een omleidingsweg komt, ga je dit nu opnieuw faciliteren. Daarom zal vooral ingezet worden op een betere leefbaarheid via maatregelen. Indien er toch een fysieke omleiding nodig is, kan dat ook voorzien worden.
- Leopoldsburg benadrukt dat die rondweg of omleidingsweg op termijn zeer belangrijk is om de leefbaarheid van de dorpskernen (Leopoldsburg en Heppen) te verbeteren. Er is ook gesteld dat wanneer de vrachtwagens omgeleid worden via de Noord-Zuid, de weg (N73) snel terug ingevuld zal

worden met auto's en dat het centrum (met een spoorweg die meermaals per uur zal dichtgaan) dichtslibt. Verder werkt Leopoldsburg ook aan de ontsluiting van Reigersvliet maar op termijn is die omleidingsweg cruciaal.

**Hechtel-Eksel:** De uitwerking van het regionaal Hoppinpunt is bijna klaar, maar de inrichting nog niet, doordat er wordt gewacht op informatie over zuilen, kluizen ...

- Dit is doorgegeven aan Joris Cornu (de hoppinpuntmanager), die hiermee aan de slag gaat. Wij blijven mee op de nagel kloppen.

**Pelt:** Akkoord met alles op grondgebied Pelt, voor andere wegen geven ze geen advies.

**MOW:** De gemeenten hebben een brief gekregen om advies te geven omtrent de wegencategorisering. In deze brief staat geen deadline. MOW heeft echter wel een schrijven met deadline gekregen, namelijk 15/7. Er is gevraagd om advies te geven tegen 24/6 aan MOW zodat dit gebundeld kan worden. Er zijn enkele gemeenten die hebben laten weten dat er momenteel geen advies overgemaakt kan worden, omdat er nog geen officieel akkoord is vanuit het schepencollege. Aan de administraties werd ook gevraagd om advies te geven tegen vrijdag 24/6. Het advies van het agentschap Wegen en Verkeer kwam gisteravond om 23u pas binnen.

De Vervoerregioraad beslist:

#### Voorstel tot categorisering - preadvies

De Vervoerregioraad Limburg benadrukt dat het hier gaat over een voorwaardelijk preadvies over het voorstel van selectie van Europese en Vlaamse hoofdwegen.

Binnen de Vervoerregioraad is er algemene consensus om volgende wegen te selecteren:

- Europese Hoofdwegen:
  - E313 & E314
- Vlaamse Hoofdwegen:
  - N71 vanaf ring rond Geel tot aan N74
  - N71 Wenslijn vanaf de N74 tot aan de aansluiting met de A2 in Weert
  - N74 vanaf complex 29 van E314 tot aan de grens met Nederland (verbinding met Ring van Eindhoven)
  - N76 vanaf complex 31 van E314 Genk Centrum tot aan complex 30 van E313 Diepenbeek
  - N80 vanaf complex 28 van E313 Hasselt-Zuid tot aan N3 te Sint-Truiden

In een schrijven van de minister van 13 juni aan de Limburgse steden en gemeenten werd een bijkomend advies gevraagd over de mogelijke selectie van volgende 2 wegen:

- N75 tussen A2/E314 aansluiting 32 Genk-Oost en de N78
- N76 tussen A2/E314 aansluiting 31 Genk-Centrum en de N71 (wenslijn)

In navolging van dit schrijven heeft de vervoerregioraad aan de Limburgse steden en gemeenten gevraagd om indien mogelijk hun standpunt ten laatste op vrijdag 25 juni aan het secretariaat van de vervoerregioraad over te maken, zodat er een gezamenlijk standpunt kan ingenomen worden.

Een aantal gemeentebesturen hebben reeds een standpunt hierover ingenomen, andere vragen meer tijd, omdat zij het advies eerst op het schepencollege wensen te bespreken. Het team MOW is ook nog niet kunnen samenkomen, omdat een aantal administraties nog geen advies gegeven hebben.

De vervoerregioraad beslist daarom om de steden en gemeenten nog tijd te geven tot vrijdag 1 juli om hun standpunt kenbaar te maken.

De vervoerregioraad geeft opdracht aan beide voorzitters om op basis van de binnengekomen reacties een advies op te maken dat zo snel mogelijk via mail ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de leden van de Vervoerregioraad.

De Vervoerregioraad beslist:

### Kaarten en beleidsscenario

De voorgelegde kaarten vormen de basis om het beleidsscenario uit te schrijven. Het is de ambitie om tegen september een eerste tekstvoorstel op te maken. Na de doorrekening en de conclusies van de MER, zal gekeken worden of we de bij het begin vastgestelde doelen en ambities gehaald worden. Indien niet, dan zal het beleidsscenario aangepast moeten worden.

## 4 Hoppinpunten

De Hoppinpuntenkaart wordt voorgelegd aan de Vervoerregio. Voor deze kaart werd het goedgekeurde netplan gebruikt. Elk half jaar kan deze kaart geüpdatet worden. De Europees gesubsidieerde punten staan hier ook op.

Hechtel-Eksel: Met Spartacus kan het zijn dat er nog meer hoppins bijkomen. Dit kan dus op termijn toegevoegd worden zodra Spartacus komt.

- Klopt. Dit kan als daar vraag naar is en er hierover consensus gevonden wordt.

De kaart wordt goedgekeurd.

## 5 MER nota inhoudsafbakening

Er zijn 24 adviezen binnengekomen. De mensen van de Mer-cel en de Mer-coördinator gaan hier nu mee aan de slag. We verwachten eind augustus, begin september hierover terugkoppeling.

Afhankelijk van wat in het advies van de MER-cel staat zal onze timing al dan niet behouden worden.

## 6 Tevredenheidsenquêtes De Lijn – uitgesteld wegens afwezigheid

## 7 Varia

- ⇒ VVSG: De mobiliteitsambtenaren hebben een mail gekregen over de inrichtingsprincipes van de lokale wegen. Er wordt gevraagd om hierop te reageren zodat er afgeklopt kan worden in het najaar.
- ⇒ VVSG: Er is een save the date vertrokken voor De Dag van de Toegankelijkheid (3/10) in Brugge. Dit kadert binnen het masterplan toegankelijkheid.
- ⇒ Borgloon: Wat is stand van zaken van VOM?
  - De hoppincentrale is in ontwikkeling en dat loopt vlot. Er wordt nu afgestemd over de flexgebieden en de bediening van de flexgebieden over de grenzen. Nu werd alles als 1 gebied geselecteerd omdat dit goedkoper zou zijn dan de kleinere flexgebieden die initieel werden bepaald.
  - Er is een akkoord over de tariefintegratie.
  - De onderhandelingen voor de uitrol flex zijn lopende. Men verwacht definitieve prijsoffertes eind augustus. Oktober-november zullen de resultaten op de VVR besproken kunnen worden.
- ⇒ Pelt: Halen we 1 juli '23?
  - We hopen van wel, en zullen alles wat in onze macht licht doen om deze datum te halen. Er moet echter nog veel gebeuren, maar dat hebben we als vervoerregio niet zelf meer in handen.