



Project **Vervoerregio Kempen**
Betreft **Verslag VVRR**
Datum **2/6/22**

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](#)

[de synthesenota vind je via deze link](#)

Feedback op de synthesenota blijft welkom door opmerkingen toe te voegen

Agenda

Welkom en agenda	Ter info
Goedkeuren en opvolging verslag 28/4 + verslag 31/3 (zie bijlagen: verslag)	Beslissing
Synthesenota: voorkeursscenario (trap 3)	Bespreking
Nota inhoudsafbakening PLAN-MER	Kennisname
Brief aan de NBMS	
Agenda volgende VVRR	Ter info

Goedkeuren en opvolging vorig verslag

(zie bijlage: verslagen)

De VVRR keurt het verslag van de vergadering van 31/3 goed De VVRR keurt het verslag van de vergadering van 28/4 goed.

Timing

- VOM: niet alle aanbestedingen zijn al lopende.
- **Haalbaar om het actieplan zo snel te kunnen bespreken?** Dat kwam ook naar voor uit overleg gisteren met aantal mobiliteitsschepenen.
- **De grote principes in de synthesesnota lijken wel oké**, maar vooral het actieplan lijkt spannend. Bezorgdheid wordt gedeeld.
- Behalve bezorgdheid van de timing, is het ook lastig dat er **geen impact vanuit de vervoerregio is op een aantal randvoorwaarden** (salariswagens, NMBS, kilometerheffing...). Wij kunnen als regio (met de andere regio's) wel duidelijk vragen of eisen om aan de Vlaamse en federale overheid om hier wel werk van te maken; zodat de ministers voelen dat er steun is in alle regio's.
- De **samenwerking tussen beleidsniveaus** (gemeente, regio, provincie, Vlaanderen, federaal) werkt niet vlot.
- VVSG en provincie halen aan dat als de 15 RMP's worden goedgekeurd door de minister, is het eigenlijk de facto een Vlaams mobiliteitsplan geworden. Een besluit nemen als regio is dus wel erg belangrijk. In andere regio's wordt gewerkt met 'pro-actieve aanbevelingen' voor de randvoorwaarden.

- **Conclusie:**
 - o André vraagt aan kabinet om aantal maanden uit te stellen.
 - o Christophe doet tegen volgend college nieuw voorstel van planning.
 - o Team MOW: voorzet van aanbeveling/vragen/eisenpakket/randvoorwaarden/pro-actieve randvoorwaarden (als voorwaarde om modal shift te halen) + procedure (inhoudelijk en financieel – fietspadinvesteringen, kilometerheffing, salariswagens, financiering) voor andere beleidsniveaus uit te werken, omdat we zonder duidelijkheid moeilijk is om RMP verder uit te werken. (nu in synthesesnota al een hoofdstuk over noteren; later in het actieplan concretiseren) Liefst afgestemd met alle andere regio's; om een sterk signaal te geven.
 - o Frank bespreekt op COVO (voorzittersoverleg) om de randvoorwaarden uit te werken. Zo wordt er op initiatief van de COVO een doorrekening van de slimme kilometerheffing.

Synthesenota en voorkeursscenario (trap 3)

(zie presentatie)

Inleiding

We vroegen aan alle gemeentecolleges 5 vragen over het voorkeursscenario. We pakken hun reacties vast en bekijken ook als Vervoerregioraad welke sterke elementen er zijn, wat er nog moeilijk kan liggen, hoe de ambitie nog naar omhoog kan en welke maatregelen nog versterkt moeten worden.

Vooraf

Feedback op de synthesenota blijft welkom door opmerkingen toe te voegen [in deze online nota](#)

- Rechtermuisklik op een woord en klik op 'nieuwe opmerking'
- Noteer rechts je opmerking
- Klik op het blauwe icoontje met een vliegtuigje (anders wordt je opmerking niet opgeslagen)

Uit de gemeentes kwam algemeen deze reactie.

- hoog niveau, weinig concreet voor gemeentes ('lot' van een regionaal mobiliteitsplan, richting beleidsplan/actieplan wordt het concreter en lokale mobiliteitsplannen spelen ook hun rol)
- logische maatregelen waar je moeilijk 'tegen' kan zijn
- deel van de maatregelen wordt in de meeste gemeentes reeds uitgerold: 30 km/u in de kern, investeren in fiets,...
- enkel als op Vlaams en federaal niveau middelen voorzien worden en bepaalde beslissingen genomen worden, zijn de vooropgestelde ambities haalbaar

Bespreking

- Als er specifieke zaken zijn naar boven gekomen in gemeentes, mag je die zeker ook doorsturen naar vervoerregio.kempen@vlaanderen.be
- Herentals vindt dat fiets en spoor zeker nog ambitieuzer mag. Transitie van niet goed ontsloten bedrijventerreinen (verzetten Heultje). Ontmoedigen salariswagens.
- Bezorgdheid over hoe de koppeling met andere regio's loopt.
 - o Reactie: buurgemeentes worden uitgenodigd op onze vervoerregioraden; en ook omgekeerd: andere regio's nodigen hun buurgemeentes uit.
 - o Reactie: er wordt ook met buurregio's (en met Nederland) afgestemd over spoornet, OV-net, wegategorisering.
- Regio in Transitie zal alvast een voorzet maken van vertaling naar actieplan. Dat mag zeker ook in andere gemeentes gebeuren. De eerstvolgende ambtelijke werkgroep en vervoerregioraad wordt aan het actieplan gewerkt.

Nota inhoudsafbakening PLAN-MER

(zie presentatie)

Inleiding

Op de VVRR van 31/3 werd grotendeels de inhoud toegelicht (methodiek aanpak MER + resultaat doelgerichte beoordeling quick scan). Belangrijkste bijkomend onderzoeksluik dat er nu nog is aan toegevoegd is het resultaat van de 'effectgerichte beoordeling' van de quick scan, dit op basis van de modelresultaten (wijzigingen in pae). Na deze kennisname door de VVRR, kan de VVRR de adviesvraag uitsturen (ook naar de gemeenten). (zie bijlage)

Bespreking

- Bezorgdheid voor de Geelse ring, Antwerpseweg en N19G. Hier komt bij elk scenario veel verkeer bij. Dan zullen er doorstromingsmaatregelen moeten genomen worden... Hier is men reeds lang mee bezig voor Antwerpseweg (ventwegen) en de kruispunten. Wordt er bijvoorbeeld dan ook aan gedacht om bij de N19G over te gaan naar een 2x2 weg? Reactie AWW: De N19g meet 6 km zonder enig kruispunt of aansluiting. Deze kan gemakkelijk 1800 pae/uur aan op 2x1. Hier zitten we nog niet aan. Als er al aanpassingen nodig zijn zal dit thv de kruispunten zijn (per rijstrook, dus 3600)
- Geert stuurt nog een antwoord naar Magali over de ontsluitingsweg van de kanaalzone in Beerse

Conclusie

- De vervoerregio neemt kennis van de nota inhoudsafbakening
- Frank stuurt de adviesvraag naar alle adviesorganen.

Brief aan de NMBS na afschaffing piekuurtreinen

Inleiding

De NMBS schaft de piekuurtreinen tijdelijk af. NMBS is er zelf ook niet gelukkig mee, de oorzaak was een personeelstekort van treinbegeleiders (zeker in de Kempen, maar ook in andere regio's).

Bespreking

- NMBS: Het is nog niet duidelijk wanneer de treinen terug ingevoerd worden, al zeker niet deze maand of tijdens de zomermaanden.
- NMBS: Los van dit probleem, is er nog het nieuw beheerscontract, dat uitgaat van verhoging van het aanbod, dat dus positieve impact komt overeen met het regionaal mobiliteitsplan
- De Kempen lijken steeds achterop te hinken, qua materieel, vertragingen, kwaliteit ... Dat betreuren we. Reactie NMBS: begrijpelijk; het jaarlijks overleg tussen NMBS en de burgemeesters biedt hopelijk wat antwoord.
- Hoe gaat NMBS om met het afschaffen van overwegen? Reactie: het is Infrabel die hierover gaat. Het afschaffen van spoorwegen verbetert kwaliteit van doorstroming en kwaliteit.
- Het zou een grote hulp zijn moest er toch al op een aantal deelritten een oplossing gegeven kan worden. Reactie NMBS: graag concrete lijst met welke verbindingen prioriteit zijn.

Frank zal namens de vervoerregio een brief aan de NMBS schrijven met deze inhoud:

- Tijdelijke schrapping spitsuurtreinen
- Grote gevolgen voor pendelaars van Kempen naar Antwerpen/Brussel
- Geen zicht op duur van deze tijdelijke schrappingen
- Alternatieven die NMBS suggereert (trein vroeger/later) zijn niet aanvaardbaar
- Regionaal mobiliteitsplan: net een versterking van het aanbod van treinen
- Binnen VVR willen we vertrouwen van reizigers in OV net versterken; kan op deze manier niet
 - Tussenliggende periode zo kort mogelijk (timing?)
 - Alternatieven voor deze periode?