



Project	Vervoerregio Kempen
Betreft	Verslag VVRR
Datum	15/09/2022

Aanwezigen en quorum

- **Aanwezig en verontschuldigd:** *(zie bijlage)*
- **Quorum voor geldige stemming** (minimum 15 gemeenten + 1 vertegenwoordiger MOW): quorum oké
- **Verslag:** Christophe Lambrechts, Ranka Terpstra

Bijlagen

- [Pdf's bij uitnodiging](#)
- [Afbeeldingen bij debat](#)

Agenda

- Welkom en agenda
- Goedkeuren en opvolging vorig verslag
- Debat Visie en actieplan
- Terugkoppeling toelichting van de minister
- Wegcategorisering hoofdwegennet

Goedkeuren en opvolging vorig verslag

(zie bijlage: verslag)

De VVRR keurt het verslag van de vorige vergadering goed.

Randvoorwaarden voor een goed proces

De VVRR zoomt in op het te lopen proces tot aan de goedkeuring en geeft een aantal randvoorwaarden mee om achter te kunnen spreken over een geslaagd proces:

- Tijd om het met ambtenaren te bespreken, tijd om besluiten te nemen.
- Tijd en materiaal (vb presentatie) om terug te koppelen naar gemeentecollege.
- Ideeën en uitwisseling om om te gaan met weerstand van burgers bij maatregelen zoals een knip (draagvlak is heel belangrijk).
- Taalgebruik in beleidsplan dat ruimte geeft om in gemeente op eigen tempo of met eigen kennis mee aan de slag te gaan en tegelijk ambtenaren handvatten geeft om een coherent mobiliteitsbeleid uit te werken.
- Regelmatiger en concreter (= actieplannen beter uitgewerkt) terugkoppelen met gemeenteraadsleden. Bijvoorbeeld duidelijke ondersteunende kaarten.

- Eindresultaat moet concreet genoeg zijn om als gemeente mee aan de slag te kunnen. Acties moeten concreet uitgewerkt zijn, zoals wat is een hoppinpunt.
- Duidelijkheid over budgetten voor acties.
- Draagvlak bij iedereen: gemeentecollege, burgers, middenveld, andere belangrijke stakeholders (bijvoorbeeld industriezone bij Grobbendonk).
- Het eindresultaat moet een sterk verhaal zijn.

Debat over flankerende maatregelen en actieplan

(zie presentatie)

Inleiding

Hoe kijkt de VVRR naar thema's zone 30, kilometerheffing en parkeerbeleid als maatregelen om aan de belangrijkste indicatoren te werken (voertuigkilometers doen dalen, de verkeersleefbaarheid en modal split 60/40).

In het beleidsplan worden die op deze manier geformuleerd:

- Zone 30: Er wordt geopteerd voor een duidelijke zonering. De kern van de gemeenten en de woonwijken worden vanuit verkeersveiligheidsoogpunt als zone 30 ingericht. De concrete uitwerking hiervan gebeurt uiteraard door de lokale besturen. De overige wegen fungeren als zone 50. Ook op de landelijke wegen binnen de mobiliteitskamers geldt zone 50.
- Gedifferentieerd parkeerbeleid = De verschillende dorpskernen functioneren op mensenmaat. Om de verschillende handelskernen te laten werken mét respect voor de bewoners, wordt gewerkt aan een parkeersysteem dat kortparkeren, randparkeren en bewonersparkeren combineert.
- Kilometerheffing: De vervoerregio vraagt om de effecten van een kilometerheffing te laten onderzoeken.
- Slimme knips: Om de fietsveiligheid te verbeteren op de landelijke en lokale wegen wordt het doorgaand verkeer op deze routes ontmoedigd. Om dit te realiseren wordt per mobiliteitskamer de mogelijkheden van circulatiemaatregelen en slimme knips onderzocht. Belangrijk hierbij is dat de aangelanden bereikbaar blijven maar het doorgaand verkeer ontmoedigd wordt. We denken hierbij aan circulatiemaatregelen, snelheidsbeperkingen, tractorsluizen.

Bespreking

Er is debat gevoerd over de volgende vier thema's. Uiteindelijk is de thematafel 'kilometerheffing' veranderd in 'doorstroming van OV'. De doorstroming van het OV is voor de gemeenten een belangrijker thema dan de kilometerheffing.

Zone 30

- Zone 30 leeft in de gemeenten. Er is al veel gebeurd, maar er is ook nog veel werk aan de winkel. Alle gemeenten zijn er al mee bezig geweest. Het is nu vooral een kwestie van naleven.
- In lijn ligt het creëren van een draagvlak bij de burgers. Dit is een belangrijke doelgroep en je hebt er veel aan, maar dit draagvlak moet vaak nog gecreëerd worden.
- De grootste problematiek bij zone 30 is dat de gewestwegen meestal door de kernen lopen wat een zone 30 implementeren moeilijk maakt.

Doorstroming van OV

- Ontvlechting als oplossing, het verkeer uit elkaar rafelen.
- Nadenken over circulatie: durven verder denken.
- Reistijd: hoe komen reizigers het meest efficiënt op hun bestemming? Doorstroming is cruciaal in het combineren van bus-trein-tram.

Knips en filters

- Emotie is belangrijk bij knips. We moeten ervoor zorgen dat inwoners dit niet te individueel gaan bekijken ('we pakken iets af').
- Eerder inzetten op honing en slimme maatregelen in plaats van op het negatieve te benadrukken.
- Er moet veel en goede communicatie zijn als er knips worden ingevoerd. Het draagvlak creëren bij de burgers is belangrijk.

Gedifferentieerd parkeerbeleid

- Maatwerk: de individuele gemeentes erkennen en vooral het onderscheid maken tussen landelijke en stedelijke gemeenten.
- Parkeren bij projecten alsook openbaar domein. Uiteindelijk komt de parkeervraag altijd terug op het openbaar domein.
- We moeten niet het warm water uitvinden: ideeën en ervaringen uitwisselen.
- Parkeren is sterk emotioneel. Er is een mental shift nodig zodat burgers niet (meer) individueel denken rond parkeren.

De moderator van elke tafel vatte het debat samen. Er zijn geen verdere opmerkingen gegeven op de samenvatting.

Debat over acties

- Vrachtroutenetwerk en mobiliteitskamers: hier rijzen nog de meeste vragen rond. Vooral over de timing (wanneer wordt dit ingevoerd? Liefst zo snel mogelijk) en de handhaving (hoe dwingen we deze route af bij chauffeurs?). Er zijn ook vragen over het kostplaatje (wie betaalt wat?) en hoe dit vertaald kan worden naar het lokale niveau. Deze actie wordt als prioritair gezien.
- Openbaar vervoer: opmerkingen over de verbinding tussen Antwerpen en Rijkevorsel en Antwerpen en Turnhout (keuze maken tussen Antwerpsesteenweg of E34). Ook HOV tussen Turnhout, Geel en Mol wordt in vraag gesteld.
- Fietsongevallen: maak niet alleen kruispunten veiliger, maar heel de fietsroute.
- Fiets-trein: prioritair om afstand fiets-trein te beperken. Er wordt voorgesteld om in combinatie met de fiets gratis te kunnen parkeren aan het station.
- Fiets-hoppinpunten: knelpunten F106 worden aangehaald.
- Fiets: hoe routes over de grens van de VVR aanpakken? Er moet ook een oplossing zijn voor blinde vlekken, zoals Lille>Antwerpen.

Opmerkingen zijn samen overlopen en zijn voor iedereen duidelijk.

Terugkoppeling gesprek met minister over invoering basisbereikbaarheid

(zie presentatie en zie bijlage met de presentatie van de minister zelf)

Inleiding

De voorzitters zijn 8/9 naar minister Lydia Peeters geweest voor een toelichting met betrekking tot de fasering van basisbereikbaarheid waarover zij vorige week communiceerde.

Je kreeg hierover deze nieuwsbrief: [Nieuwsbrief Communicatie Basisbereikbaarheid \(flxml.eu\)](#)

Frank koppelt terug.

Bespreking

- Tegen 15/10 beslissing van VVRR nodig om de optimalisaties in huidige net te kunnen invoeren.
- Het kan dus nog alle kanten uit, maar dat is eigenlijk heel lastig om te communiceren als lokale verantwoordelijken. Dit is wat ontgoochelend.
- Zien wij gevolgen van het proefproject?
 - o Reactie: Hopelijk zullen het vooral verbeteringen zijn voor de centrale en zullen ze bij het proefproject goed verslag nemen, zodat bij de uitrol bij ons de kinderziekten uit zijn.
- Algemene bezorgdheid: over wat voor optimalisatie van het huidige net gaat het dan?
 - o Reactie: dit zullen vooral kleine aanpassingen zijn zoals een extra halte. Dit zijn geen grote infrastructurele werken.

Informele goedkeuring wegategorisering (hoofdwegen)

(zie presentatie)

Inleiding

De vervoerregio is bevoegd voor het lokaal wegennet; Vlaanderen voor het hoger liggend net. EU en Vlaams zijn voorlopig goedgekeurd door Vlaanderen. Vlaanderen vraagt of we indicatie kunnen geven dat er geen principiële opmerkingen zijn bij het Vlaams en Europees wegennet zoals voorgesteld in nota in bijlage. In latere fase wordt dit door de VVRR definitief goedgekeurd.

Bespreking

- Regio in Transitie vroeg N19g te downgraden van Vlaamse weg naar regionale weg, maar ondertussen is dat blijkbaar geen vraag meer. RIT geeft wel de opmerking dat dit geen 2x2-weg moet worden, dat de inrichting daar heel belangrijk is.
 - o RIT wijst op de streefbeeldstudie voor 1x1 met ventwegen; ipv 2x2 met veel op-en afritten. Kans op uitvoering.
 - o Ward merkt op dat op de ambtelijke werkgroep commotie is ontstaan; en dat het jammer is dat er dan hier op de VVRR geen ruimte is om debat over te openen.
- Onze finale goedkeuring moet finaal 15 december over alle wegen gaan. Christophe plant het daarom in op de VVRR van 1/12.

Conclusie

De vervoerregioraad heeft geen vragen of opmerkingen bij het Vlaamse en Europees hoofdwegennet.