



Marleen Lambrecht
Voorzitter van de vervoerregioraad
Gemeente Erpe-Mere
Oudenaardsesteenweg 458
9420 Erpe-Mere
T 053/60 34 05
marleen.lambrecht@erpe-mere.be

Michael Eeckhout
Co-Voorzitter van de vervoerregioraad
Departement MOW - Beleid
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 80
9000 Gent
T 09 276 25 81
vervoerregio.aalst@vlaanderen.be

VERSLAG Bestuurlijke vervoerregioraad 22/09/2022

////////////////////////////////////
Onderwerp: Verslag Bestuurlijke Vervoerregioraad

Datum: 2022-09-22

Locatie: Raadzaal gemeentehuis Erpe-Mere

Verslaggever: Maarten Willems (ADO2)

Voorzitters: Marleen Lambrecht (Erpe-Mere) & Michael Eeckhout (MOW)

Aanwezig: Danny Praet (Wichelen), Marleen Lambrecht (Erpe-Mere), Els Van Gyseghem (RP DDS), Sam Janssens (MOW), Kris Breugelmans (Berlare), Micheline Steen (De Lijn), Sophie Podevyn (Aalst), Raf De Wolf (Lebbeke), Carolina De Winne (provincie), Nele Smekens (Denderleeuw), Geoffry Neerinckx (Erpe-Mere), Rik Rousseau (Dendermonde), Rutger Huybrechts (De Lijn), Sophie De Vlieger (AWV), Michaël Eeckhout (MOW), Ewout Depauw (Solva), Nico Rottiers (Aalst), Jef Van den Driessche (Omgeving), Frans Coppens (Wichelen), Tim De Roeck (ADO2), Dimitri De Backer (ADO2)

Verontschuldigd: Peter Govaert (Lede), Karel Brits (Dendermonde), Benny Collier (Hamme), Guido Paridaens (Haaltert), Marius Meremans (Dendermonde)

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

Agenda:

- Inleiding & Ontwerpverslag AVVRR 08/09 (bijlage)
- Visienota RMP
- Toelichting gefaseerde aanpak Basisbereikbaarheid
- Bijkomende Haltes VoM
- Hoppinpunten Stavaza
- Validatie hoppinpunten Erpe-Mere Burst Station & Mere Vijfhoek
- Varia

Verslag

1. Inleiding & Ontwerpverslag AVVRR 08/09

Er worden geen opmerkingen geformuleerd. Het verslag is goedgekeurd.

De covoorzitter licht toe dat er 1 opmerking van NMBS binnenkwam, dewelke redactioneel was, en zal aangepast worden. Verder geen opmerkingen.

MOW geeft verder een korte toelichting bij de stand van zaken van basisbereikbaarheid. Er werd namelijk een concessie toegekend voor het plaatsen van publiek toegankelijke laadinfrastructuur. In de VVR Aalst is deze concessie aan Engie gegund.

2. Visienota RMP

Toelichting door het studiebureau van de visienota.

MOW laat ook de vertegenwoordiger van het departement Omgeving, Jef Van den Driessche, aan het woord die zichzelf voorstelt. De politiek voorzitter vraagt aan het departement Omgeving om op een volgende BVVRR een meer gedetailleerde toelichting over hun werk te geven. Wat betreft de thema's veiligheid en ruimte zijn er momenteel geen vragen. Bij het thema autoverkeer stelt Aalst de vraag wat het referentiejaar is t.o.v. 2025. Ze merkt daarbij op dat 2025 dichtbij is en bijgevolg is dit ambitieus. Het studiebureau verduidelijkt dat 2025 een Vlaamse doelstelling is. Het referentiejaar is achteraan in de visienota te vinden, in bijlage. Aalst deelt mee dat het stadsbestuur moeite zal hebben met deze datum van 2025. De politiek voorzitter merkt op dat hiervoor meer aan Vlaanderen zal gevraagd moeten worden aangezien deze doelstelling voor lokale besturen moeilijk is. Het studiebureau zal dit verduidelijken in de visienota.

Aalst merkt op bij het thema ruimte dat de omschrijving lijkt alsof er nieuwe, extra bedrijventerreinen gaan gezocht worden. Het studiebureau verduidelijkt dat er niet proactief naar nieuwe bedrijventerreinen zal gezocht worden maar dat dit geldt voor mochten er nieuwe bedrijven bijkomen. De voorzitter vraagt aan de vervoerregioraad of deze erachter staat om te stellen dat wanneer er nieuwe bedrijventerreinen komen dit in de plaats is van andere. Solva is van oordeel echter dat dit een ruimtelijk vraagstuk is en niet in een regionaal mobiliteitsplan hoort. Het studiebureau zal hierover een passage toevoegen aan de visienota in samenspraak met Solva.

Aalst merkt op dat wat betreft thema fiets er in de visienota staat dat er geen ontwikkelingen gepland zijn voor wat betreft fietssnelwegen. Bij Aalst is er namelijk sprake van een studie voor een nieuwe fietssnelweg en het zou jammer zijn als deze niet kan gerealiseerd worden door deze stelling. Ninove treedt Aalst bij en herhaalt haar opmerking van de vorige vergadering dat dit eerder een beschrijving van het status quo is.

AWV vermeldt dat de fietsweg waarover Aalst spreekt wel degelijk is opgenomen in het BFF, weliswaar niet als fietssnelweg. De provincie laat weten dat het netwerk van fietssnelwegen een veranderend netwerk is dat blijft groeien en haalt aan dat er mits grondige motivatie zeker toevoegingen gedaan kunnen worden. Ninove pleit ervoor om expliciet het woord "uitbreiding" in de tekst op te nemen in het kader van het fietsnetwerk. De voorzitter suggereert dat er prioriteit wordt gegeven aan realisatie van het geplande netwerk en in tweede instantie aan uitbreiding.

Dendermonde haalt aan dat er op p.31 vermeld staat dat er in 2050 gestreefd wordt naar nul verkeersdoden maar vindt dat er best ook tussendoelen kunnen gedefinieerd worden zodat dit opgevolgd

kan worden. Het studie bureau wijst erop dat de doelstellingen vermeld staan in bijlage en dat dit een Vlaamse doelstelling is, ook op termijn 2030. Dit werd zo twee jaar geleden in de doelstellingen workshop besproken. MOW meent dat deze discussie niet per sé nu dient gevoerd te worden maar dat dit kan meegenomen worden richting fase 3, het actieplan.

Aangaande het thema parkeren vindt Solva dat laadinfrastructuur regionaal zou kunnen worden afgestemd en hier dus een plaats zou kunnen krijgen. Verder de suggestie van vrachtwagenparking voorzien op de bedrijventerreinen is in tegenspraak met duurzaam ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Het studie bureau deelt mee dat een afstemming laadinfrastructuur zeker kan toegevoegd worden aan de visienota. De voorzitter doet een suggestie m.b.t. vrachtwagenparking namelijk dat vrachtwagens in de eerste plaats op eigen bedrijventerreinen zouden moeten parkeren in de plaats van op parkings. Wat betreft het thema vrachtverkeer en logistiek stelt Lebbeke de vraag of er vordering is m.b.t. goederenvervoer over de Dender. In hoeverre ziet de VVR dit als realistisch en betaalbaar. Volgens het studie bureau is de watergroep wel degelijk bezig met de realisatie hiervan. **De stad Dendermonde heeft hieromtrent een interessante mededeling en zal dit achteraf per mail overmaken zodat dit in het verslag kan opgenomen worden.** Aangeleverde tekst stad Dendermonde in *cursief*.

Dendermonde heeft recent overleg gehad met De Vlaamse Waterweg. Hierbij werd in de rand door de Vlaamse Waterweg volgende timing aangegeven:

- *Najaar 2022: Opmaken MER voor zowel de nieuwe sluis van Denderbelle (1350 ton) als de stroomafwaartse opwaardering van de Dender tot 1350 ton (tot aan de Dendermonding).*
- *Voorjaar 2023: indienen aanvraag tot omgevingsvergunning voor gedeelte van de sluis.*

Met betrekking tot het themawegencategorisering meldt MOW dat er recent bericht is geweest uit Brussel dat hieromtrent binnenkort een werkgroep zal georganiseerd worden. Verder is nog niet helemaal duidelijk wat er zal gebeuren.

Bij het thema toegankelijkheid merkt het studie bureau op dat wat er vorige keer werd afgesproken, namelijk de toevoeging van digitale toegankelijkheid, nog niet op de slide staat.

Het departement omgeving vraagt verduidelijking over wat er bedoeld wordt met “ondersteuning van doelgroepen”. Het studie bureau licht toe dat dit betekent dat er eerder financiële ondersteuning zal zijn van de doelgroep en niet dat de tarifiering zal aangepast worden. Volgens Aalst is dit tegengesteld met wat er nu gebeurt. De Lijn verduidelijkt dat dit budget van verlaagde tarifiering zal aangewend worden en besteed aan groepen die zwakkere doelgroepen vertegenwoordigen zodat zij dit in de abonnementskosten kunnen weerspiegelen. De voorzitter vraagt om deze verduidelijkende uitleg van De Lijn mee op te nemen in de visienota. MOW herhaalt de timing met beoogde goedkeuring op 20/10. MOW roept op om feedback aan te leveren in de komende weken over de visienota. Van de steden en gemeenten wordt verondersteld dat zij terugkoppeling aan de schepencolleges doen. Ondertussen werd door het studie bureau ook een presentatie ter beschikking gesteld met pagina-nummering waarmee naar de schepencolleges kan gegaan worden.

Samenvatting van de opmerkingen die voortkomen uit deze BVVRR:

- Vraag om niet te spreken van “nieuwe bedrijventerreinen” an sich, maar eerder “als er nog nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld zouden worden...”. + Mogelijks studie/onderzoek naar randvoorwaarden vanuit mobiliteitsoogpunt voor nieuwe bedrijventerreinen.
- In de AWG van 08/09/2022 werd volgende opgemerkt m.b.t. thema fiets: Deze visie getuigt niet van veel ambitie voor het thema fiets. MOW: Provincie en MOW hebben voor corona al alle gemeenten bevroegd naar bijsturing van het netwerk, daarom niet opnieuw in RMP-traject. In deze BVVRR wordt daar het volgende aan toegevoegd: Vraag om dit te nuanceren met “We geven prioriteit aan de uitvoering van het huidige netwerk, maar staan open voor nieuwe inzichten en aanvullingen van het netwerk via de Wijzigingscommissie.” Ook een vraag om subsidiesysteem te herbekijken, zodat niet alleen fietspaden maar ook flankerende maatregelen zoals snelheidsremmers subsidieerbaar worden. Niet elke fietsroute moet een fietspad zijn. Vervolgens

nog een vraag om ook lokaal fietsnetwerk sterker te benoemen, ook onderdeel van het totale fietsnetwerk.

- Vraag of een uitgebreidere invulling van het begrip "maatschappelijke veiligheid" voor versnelde onteigeningsprocedure geen optie is bij een risico op verkeersdoden, zoals bv. De Vlaamse Waterweg versneld kan onteigenen bij waterproblematiek.
- In verband met Vlaamse doelstelling om te streven naar een halvering van het gebruik van voertuigen op klassieke brandstoffen in de stadscentra tegen 2025: Kaderen dat Vlaanderen hiernaar streeft, en dat (zoals elders in dit hoofdstuk al staat) Vlaanderen de nodige maatregelen zal moeten nemen.
- Er is wel vraag naar uitbreiding van of nieuwe carpoolparkings (in Aalst).
- Nieuwe vrachtwagenparkings op bedrijventerreinen voorzien staat haaks op duurzame invulling van bedrijventerreinen: in eerste plaats moeten vrachtwagens op het eigen bedrijf (i.p.v. bedrijventerrein) parkeren.
- Vraag om ook iets op te nemen m.b.t. regionale afstemming rond laadinfrastructuur voor elektrische auto's.
- Wat betreft volgende opmerking uit AWG 08/09/2022: Vraag aan AWW om ook voor het dragend wegennet een streefcijfer van max. aantal aansluitingen vast te leggen, zodat lokale besturen een kader hebben en er niet meer het gevoel van willekeur is bij aanvragen voor nieuwe aansluitingen. In de BVVRR van 22/09/2022 werd hier nog volgende aan toegevoegd: MOW: de werkgroep wegencategorisering komt binnenkort opnieuw samen rond visieteksten voor interlokale wege en vrachtroutenetwerk. Deze vraag wordt ook meegenomen.
- Naast de Schelde heeft ook de Dender nog heel wat potentieel als waterweg voor goederentransport. -> Nood aan afstemming om conflict met recreatief fietsverkeer op jaagpaden te vermijden.
- Wat betreft financiële toegankelijkheid werd gevraagd aan De Lijn om een korte verduidelijking te voorzien.
- In verband met doelstelling van 0 verkeersdoden als ultieme doel in 2050:) Waar we vandaag staan, staat in oriëntatienota. Er is aan het begin van de synthesefase gekozen door de AWG om de doelstelling niet te regionaliseren. Maar kan benoemd worden of we doel 2020 al dan niet bereikt hebben, en kunnen daar consequenties aan gekoppeld worden? MOW: acties in actietabel zullen gekoppeld worden aan doelstellingen.

3. Toelichting gefaseerde aanpak Basisbereikbaarheid

De covoorzitter licht toe dat basisbereikbaarheid gefaseerd zal uitgerold worden in plaats van de grote switch waar eerder sprake van was. MOW verduidelijkt dat er rond het aspect deelfietsen nog gesprekken gaande zijn en dat wat betreft deelwagens er gesprekken zijn geweest zonder dat er een aanbod uit voortkwam. MOW benadrukt dat het niet VVR per VVR zal gebeuren maar in alle VVR's tegelijk, in opeenvolgende fases.

De Lijn licht toe dat zij de verschillende fases zullen uitwerken en vervolgens bilaterales organiseren met elke gemeente om dan finaal het resultaat te brengen op een VVRR. De Lijn mikt op begin November om te kunnen beginnen met de bilaterales, bij de gemeenten zelf. Wat betreft de tijdslijn is het de bedoeling om in januari een aantal quick wins te realiseren. Fase 1

Iteratief proces met informeren en consulteren. De Lijn verduidelijkt dat ze de fasering intern gaan uitwerken, nadien zullen ze bilaterales organiseren met elke gemeente, om het resultaat ervan finaal te brengen op een VVRR. Doel was om dit najaar op te starten. De Lijn mikt op begin november om op te starten met de bilaterale overleggen bij de gemeenten zelf. Wat betreft de tijdslijn, is het de bedoeling om in januari aantal quick wins te realiseren in fase 0. Fase 1 start op 01/07/2023 en fase 2 vanaf 01/01/2024. De Lijn haalt aan dat het vooral in fase 2, die start vanaf 01/01/2024 opportuniteiten ziet. MOW merkt op

dat er in de presentatie vermeld staat dat De Lijn het bestek zal opmaken voor het VoM en vraagt of dit voor het volledige VoM is. De Lijn dient dit na te gaan.

De Lijn zal de volledige presentatie ter beschikking stellen zodat deze samen met de presentatie van vandaag op SharePoint kan gezet worden.

4. Bijkomende Haltes VoM

Niet toegelicht.

5. Hoppinpunten Stavaza

Niet toegelicht.

6. Validatie hoppinpunten Erpe-Mere Burst Station & Mere Vijfhoek

Gevalideerd.

7. Varia