



**Marleen Lambrecht**  
**Voorzitter van de vervoerregioraad**  
**Gemeente Erpe-Mere**  
Oudenaardsesteenweg 458  
9420 Erpe-Mere  
T 053/60 34 05  
[marleen.lambrecht@erpe-mere.be](mailto: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](mailto:vervoerregio.aalst@vlaanderen.be)

## **VERSLAG Bestuurlijke vervoerregioraad 15/12/2022**

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

**Datum:** 2022-12-15

**Locatie:** Microsoft Teams

**Verslaggever:** Maarten Willems (ADO2)

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

**Aanwezig:** Sam Janssens (MOW), Maarten Willems (ADO2), Tim De Roeck (ADO2), Geoffry Neerinckx (Erpe-Mere), Marleen Lambrecht (Erpe-Mere), Sophie Podevyn (Aalst), Koen Christiaen (NMBS), Mark Cromheecke (POV), Raf De Wolf (Lebbeke), Wouter Van der Borght (Lebbeke), Kris Bruegelmans (Berlare), Carine Meyers (Berlare), Danny Praet (Wichelen), Frans Coppens (Wichelen), Sophie De Vlieger (AWV), Micheline Steen (De Lijn), Michael Eeckhout (MOW), Guido Vaganée (VVSG), Koen Mettepenningen (Hamme), Nele Smekens (Denderleeuw), Rutger Huybrechts (De Lijn), Yves De Smet (Denderleeuw), Michiel Apers (VVSG), Els Van Gyseghem (DDS), Ewout Depauw (Solva/Ninove), Rik Rousseau (Dendermonde), Marius Meremans (Dendermonde), Jef Van den Driessche (Dep. Omgeving), Kenneth De Man (Haaltert)

**Verontschuldigd:**

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

Agenda:

- Inleiding & ontwerpverslag 24/11
- RMP
  - o Netwerken wegencategorisering en VRN - ter goedkeuring
  - o Visienota RMP – ter goedkeuring
  - o OV LT – ter goedkeuring (o.v.)
  - o Actietabel Fase 3

- Varia
  - o Wijzigingen Hoppinpunten Hamme
  - o Varia

## Verslag

### 1. Inleiding & Ontwerpverslag BVVRR 24/11

De ambtelijk voorzitter leidt de vergadering in en wijst op het belang van enkele beslissingen die vandaag genomen moeten worden zodat de planning m.b.t. de MER-procedure niet in gedrang komt. Er zijn geen opmerkingen op het verslag van de vorige vergadering. Het ontwerpverslag wordt goedgekeurd.

### 2. RMP

#### Netwerken wegcategorisering en VRN - ter goedkeuring

##### - Wegencategorisering

MOW licht het doorlopen proces toe m.b.t. de netwerken en de wegcategorisering en vestigt de aandacht erop dat de kaart die getoond wordt niet de finale kaart is. Vervolgens overloopt MOW de openstaande wijzigingen die ter bespreking voorliggen.

- De N406 in Dendermonde is als tijdelijke regionale weg toe te voegen in afwachting van de realisatie van de N41.
- Vervolgens argumenteert Dendermonde waarom de stad vindt dat de Migrostraat-Vrankrijkstraat-Pachthofstraat niet als een interlokale weg maar als een lokale weg moet geselecteerd worden. Immers zou je het verkeer binnen de maas naar die interlokale weg sturen maar volgens Dendermonde is het "straat-gabarit" daarvoor op sommige plaatsen veel te smal voor. Volgens Dendermonde ontbreekt ook het draagvlak bij het lokaal bestuur om de weg aan te passen om als interlokale weg te dienen. In dat geval zou het beheer bij AWV moeten komen. Volgens Dendermonde is deze weg dus niet geschikt om meer verkeer op te vangen en kan er geen toekomstperspectief geboden worden dat dit wel zo zou zijn. Dendermonde legt dit voor aan de vervoerregioraad. Stad Aalst reageert dat de omrij-factor niet te groot mag worden. Aalst geeft ook aan dat ze een plan heeft om een weg aan te leggen van het industrieterrein naar Gijzegem en dat dit door hen samen bekeken dient te worden. Aalst beschouwt deze argumentering van Dendermonde als een pleidooi om de N41 aan te leggen.
  - o Het studie bureau verduidelijkt dat een interlokale weg niet de bedoeling heeft om meer verkeer te verwerken.
  - o Volgens MOW staat deze weg in de lokale mobiliteitsplannen van Dendermonde en Aalst opgenomen als een lokale 1 (verbindingsweg) en lijkt het er nu op dat lokale wegen worden gemedend om zo meer verantwoordelijkheden en kosten te vermijden.
  - o Dendermonde geeft aan dat ze wel verantwoordelijkheid willen opnemen maar dat het onduidelijk is hoe ze dat kunnen doen. Volgens Dendermonde is er nooit duidelijkheid geweest over hoe breed een maas hoort te zijn en hoe een maas af te dwingen. Aalst geeft aan bereid te zijn hierover rond de tafel te gaan zitten met Dendermonde en Dendermonde zal hiertoe het initiatief nemen. Volgens Dendermonde is ook Berlare hierbij betrokken en zal deze dus ook uitnodigen voor dit overleg. MOW vult aan dat ook Wichelen dan aangeschreven kan worden.

MOW haalt het volgende punt aan: de N467 in Berlare (verlengde Migrostraat), de N407 en de N442. MOW deelt mee dat Berlare heeft aangegeven dat dit lokale wegen dienen te zijn terwijl Wichelen een ander

standpunt heeft, nl. dat dit interlokale wegen zijn. MOW licht toe dat het voor Team MOW belangrijk is dat er minstens één Noord-Zuid verbinding is en daarbij gaat de voorkeur naar de N467. Voor MOW is het bijgevolg mogelijk de N442 en de N407 als lokale weg te beschouwen.

- Wichelen vult aan dat het voor hen heel belangrijk is dat alle omliggende gemeenten de E17 kunnen bereiken.
- MOW merkt op dat er duidelijk verdere afstemming nodig is tussen Berlare en Wichelen en stelt voor om tegen eind dit jaar de standpunten van de twee gemeenten alvast over te maken naar de minister.

Dendermonde geeft aan dat hun college heel duidelijk is over de N406 die als voorlopig regionaal kan beschouwd worden en vraagt aan alle betrokken partijen een formeel engagement om de N41 door te trekken. MOW en AWV geven aan dat er vanuit Vlaanderen (en de provincie) zeker een engagement is om deze weg te realiseren. Dendermonde wil vooral het standpunt van Aalst en Lebbeke vernemen. Voor Aalst vindt deze realisatie liefst ook zo snel mogelijk plaats.

Tijdens het overleg heeft Berlare terugkoppeling van het college en kan zich vinden in het selecteren van de N467 als interlokale weg terwijl de andere twee wegen lokale wegen blijven. MOW geeft aan dat dit grotendeels dezelfde visie is als Team MOW, behalve dat de N407 bij Lokeren een lokale weg is terwijl dit voor Wichelen nog steeds een interlokale weg is. MOW richt zich tot Wichelen met de vraag of het aanvaardbaar is als de N407 een lokale weg wordt en de N467 een interlokale. De Lijn waarschuwt voor de N407 waar een kern-net lijn op rijdt.

- VVSG komt tussen en meent dat ook indien een bepaalde weg als interlokale wordt beschouwd er geen lokale maatregelen (knips, verkeersremmend,..) meer op genomen kunnen worden. Je kan als lokaal bestuur nog steeds maatregelen nemen maar het klopt dat de nieuwe inrichtingsprincipes nog niet zijn vastgelegd waardoor het moeilijk is voor lokale besturen hierover een uitspraak te doen. Volgens VVSG is deze discussie echter niet hoogdringend aangezien er nog veel onduidelijkheid heerst over het juridische aspect. VVSG adviseert bijgevolg nog even te wachten met een keuze te maken tussen lokale en interlokale wegen.

MOW geeft aan dat we dit zo kunnen meegeven richting de minister met de boodschap dat we de inrichtingsprincipes afwachten alvorens uitsluitsel te geven. Volgens de politiek voorzitter kunnen we nog voor grote verrassingen komen te staan als we de inrichtingsprincipes wensen af te toetsen aan de realiteit van vandaag en discussiëren we momenteel te veel over de theorie zonder dat er oplossingen worden gevonden. MOW stelt voor om de kaart zoals die nu is opgemaakt op te nemen in advies aan minister met duidelijke vermelding van de situaties waarover nog geen eensgezindheid is.

Lebbeke geeft ondertussen aan dat zij zelf reeds twee jaar geleden hebben aangegeven rond de tafel te willen zitten m.b.t. de N41 maar dat daar toen geen reactie op gekomen is. MOW vraagt of AWV daar ook bij betrokken was. Volgens Lebbeke was het een politieke bespreking met enkel de gemeenten.

Dendermonde geeft aan dat ze missen dat iemand de N41 op zich neemt en iedereen erbij betreft. De politiek voorzitter vraagt aan Dendermonde of de vervoerregio die rol moet op zich nemen en deze betrokken steden en gemeenten rond de tafel te krijgen. Hamme pikt in en deelt mee dat dit een bijzonder gevoelig thema is in Hamme en zolang er een veilige doortocht in Hamme mogelijk is ze zich afzijdig zullen houden. Volgens Hamme dient dit ofwel in de vervoerregioraad behandeld te worden ofwel apart maar dan ook met Hammer erbij betrokken.

In conclusie zal de vervoerregioraad het advies meedelen aan de minister en zal dit begin 2023 opnieuw worden opgenomen om een gedragen standpunt te bekomen.

## - Vrachtroutenetwerk

MOW licht vervolgens de doorgevoerde aanpassingen op de kaart van het vrachtroutenetwerk toe. Lebbeke stelt de vraag of de N406 dan tijdelijk als een regionale vrachtroute dient gezien te worden zolang de N41 niet is doorgetrokken. Dendermonde verduidelijkt dat op het vorige plannetje nog stond dat alle verkeer richting Dendermonde zou moeten doorrijden tot in Asse wat volgens hen niet realistisch is. Verder stond ook in Oudegem VPK nog niet aangeduid. Dendermonde herhaalt het tijdelijke/voorlopige karakter en de vraag tot formeel engagement van de doortrekking van de N41. Lebbeke vraagt nog waarom de N17 richting Sint-Amands in stippellijn is aangeduid. Volgens het studiebureau is dit omdat het tracé voorlopig indicatief is. Zowel de N41 als N17 hebben het statuut van Regionale Weg, maar in de omgeving Briel – Mandekensstraat – Hoogveld ligt het tracé nog niet vast. In conclusie wordt het vrachtroutenetwerk goedgekeurd onder voorbehoud van input van Lebbeke.

## Visienota RMP – ter goedkeuring

MOW licht toe dat er op de visienota enkele breekpunten en opmerkingen zijn gekomen vanuit Dendermonde. Verder werden 10 goedkeuringen ontvangen en één ter kennisname. Eerst worden 5 gewenste aanpassingen (zie presentatie slides 10 & 11) getoond die vooral bij de uitwerking van de actietabel kunnen meegenomen worden. Dendermonde gaat akkoord met deze opmerkingen die naar fase 3 worden meegenomen. MOW geeft nog mee dat elke vervoerregio eigen bevoegdheid heeft over hoe de actietabel eruit zal zien en dat zal moeten blijken uit de discussie met de actoren wat het level van detail dient te zijn. MOW verduidelijkt ook dat niet elke opmerking van Dendermonde zomaar zal opgenomen worden, maar dat er een consensus binnen de raad vereist is. Verder legt MOW uit wat battery swap stations zijn waarop De Lijn aangeeft dat het misschien beter is om van technologische evoluties te spreken. De voorzitter volgt De Lijn hierin en verduidelijkt dat er nominatief, bij wijze van voorbeeld, over deze battery swap stations gesproken kan worden maar om ook aan te geven verder te kijken naar technologische ontwikkelingen. Dendermonde repliceert dat ze dit vooral aan de hogere overheid willen verduidelijken waarop MOW antwoordt dat dit in het actieplan thuishoort. In de vervoerregioraad wordt volgende alternatieve formulering voorgesteld: “Bij de omslag naar elektrisch rijden houden we de vinger aan de pols omtrent nieuwe evoluties. Specifiek wensen we de mogelijkheden voor battery swap stations nader te (laten) onderzoeken.”

Dendermonde meent dat autobezit gepaard gaat met heel hoge parkeerdruk op het openbare domein terwijl de Vlaamse Regering oproept tot ontharding, wat een tegenstrijdigheid is. Daarom wil Dendermonde pleiten om te bewoording “autogebruik” te gebruiken i.p.v. autobezit zodat er voor minder wagens een plekje dient gevonden te worden op het openbaar domein. Hamme geeft aan het spanningsveld te begrijpen maar is geen tegenstander van autobezit. Is wel van oordeel dat we als vervoerregio ernaar moeten streven autogebruik te verminderen. Er is geen probleem met iemand die 10 wagens bezit maar dat mag niet te koste gaan van het openbaar domein. Het studiebureau stelt alternatieve formulering voor: “Gelet op onze doelstellingen kan het openbaar domein niet blijvend gebruikt worden voor het parkeren van vele voertuigen. We zetten in op minder parkeren op openbare wegenis door het gebruik van deelwagens te bevoordelen ten opzichte van individueel autobezit”

In verband met de doelstellingen haltes openbaar vervoer stelt De Lijn voor om het kwaliteitslabel waarnaar we streven aan te passen naar ‘toegankelijk mits assistentie en daar waar mogelijk autonoom toegankelijk’ omdat dit realistischer zou zijn en tegelijk de druk opvoert om iets te doen aan toegankelijkheid. Erpe-Mere geeft aan dat ze dit niet kunnen goedkeuren want op hun grondgebied kan dit nooit gerealiseerd worden, immers zouden ze dan te veel huizen moeten onteigenen. Denderleeuw

ijvert ervoor om dit concreter te maken en haltes te gaan benoemen per gemeente zodat ook werkelijk iets gerealiseerd zal worden. Erpe-Mere geeft aan dat ze zeker het engagement hebben maar dat ze alle haltes bekeken hebben en het niet mogelijk is voor alle haltes. De Lijn is voorstander van het concreter te maken en stelt voor volgende week een kaart aan te leveren die toont welke haltes in aanmerking komen. De voorzitter merkt op dat de Hoppinpunten toch de belangrijkste haltes zijn voor het openbaar vervoer en dat die dus de prioriteit hebben om toegankelijk gerealiseerd te worden. De Lijn vindt het ook belangrijk te weten welke haltes daarna toegankelijk zullen gemaakt worden. Volgens de voorzitter moeten we niet aan onze 11 gemeentes vragen om haltes die vandaag optimaal gelegen zijn maar niet toegankelijk te maken zijn om deze te verplaatsen naar suboptimale locaties. We kunnen deze goedegelegene haltes toegankelijk maken door te gaan onteigenen maar dit kan niet beloofd worden op KT. Volgens Denderleeuw is dit echter nog steeds te weinig concreet. Tot slot merkt Solva op dat het bijzonder is dat er vandaag nog zo zwaar gediscuteerd wordt over de doelstelling toegankelijkheid terwijl we zoveel momenten fysiek reeds hebben samengezeten.

Er wordt voorgesteld volgend formulering toe te voegen als operationele doelstelling: "Binnen de ruimtelijke mogelijkheden zijn alle haltes op kernnet en aanvullend net toegankelijk tegen 2040".

Er wordt overgegaan naar de breekpunten van Dendermonde bij de visienota:

- 1. Het lokaal bestuur Dendermonde vraagt uitdrukkelijk dat er wel duidelijke cijfers worden aangegeven voor aansluitingen van regionale wegen*

Dendermonde licht hun standpunt verder toe. Volgens hen worden in onze vervoerregio geen Europese en Vlaamse hoofdwegen geselecteerd en in het dragend netwerk hebben we de N41 en de N45 die als regionale weg worden geselecteerd en een aantal interlokale wegen. Als er dan gekeken wordt naar de bedoeling van het dragend netwerk stellen we vast dat de inrichtingsprincipes dezelfde zijn voor regionale wegen en interlokale wegen. Dendermonde wenst hier meer onderscheid in want anders heeft Dendermonde het gevoel dat ze een blanco cheque ondertekent waar AWV en MOW later nog op terug kunnen komen. De suggestie die op de slide staat weergegeven is ook niet voldoende voor Dendermonde.

Ninove komt tussen en geeft aan te zullen goedkeuren omwille van het overleg dat plaatsvond met AWV en MOW over de selectie van regionale wegen. Ninove kan zich echter absoluut niet vinden in het standpunt van Dendermonde aangezien dit de basis was van overleg en afspraken met MOW/AWV. Ninove wenst geen verdere verfijning van de inrichtingsprincipes voor regionale wegen. In Ninove zijn heel wat bestaande aansluitingen op de ringstructuur (RW). Het formuleren van minimale afstanden zou een immens impact hebben. Dendermonde haalt het voorbeeld van de N41 aan waarbij voor hen totaal onduidelijk is hoeveel aansluitingen op de doortrekking naar Dendermonde zouden/kunnen komen. AWV verduidelijkt dat dit aantal aansluitingen wordt afgesproken in de projectstuurgroep en dat dit niet enkel AWV is. AWV meent verder dat dit hier niet van toepassing is op de vervoerregioraad. Dendermonde vindt echter dat je als lokaal bestuur te weinig zelf in handen hebt en afhangt van anderen. De Lijn merkt op dat het gekende standpunt van AWV in een lokale discussie door Dendermonde via deze vervoerregioraad getracht wordt te wijzigen en is van oordeel dat dit forum daar niet voor geschikt is. Dendermonde echter geeft aan dat wanneer de visienota is goedgekeurd er geen hefboom meer is om dit te veranderen. De voorzitter geeft aan dat het er daarom net op deze manier instaat en MOW treedt bij. De tekst sluit niet uit dat er een aansluiting bijkomt. Voor Dendermonde is dit echter niet voldoende en zij accepteren dit niet.

*MOW stelt ten slotte voor om te stemmen over het voorstel dat nu voorligt, waarbij Dendermonde zich zal onthouden.*

*Denderleeuw: afwezig*

*Lebbeke: afwezig*

*Hamme: akkoord*

*Berlare akkoord*

*Wichelen: akkoord*

*Lede: akkoord*

*Erpe-Mere: akkoord*

*Ninove: akkoord*

*Provincie: afwezig*

*Aalst: onthouding*

*Dendermonde: onthouding*

*Haaltert: afwezig*

*Het aanwezigheidsquorum is bereikt aangezien we met 8 van de 12 actoren aanwezig zijn. Van die 8 zijn er 7 die akkoord stemmen waardoor opnieuw het quorum wordt bereikt en het voorstel van Dendermonde niet wordt weerhouden.*

- 2. Er wordt gevraagd om de N41 route duidelijk op de kaart te zetten en aan te duiden als 'voorlopige regionale weg'... Er wordt een sterk engagement gevraagd om de doortrekking van de N41 effectief te realiseren. Hun formeel engagement wordt ook opgenomen in het visie-document.*

De VVRR gaat akkoord met de gevraagde aanpassingen. In de visienota wordt op pagina 38, achteraan als aparte alinea volgende zin toegevoegd: "We wensen een prioritaire realisatie van de N41 zodat deze zijn functie als RW ten volle kan opnemen." Ook wordt de omschrijving bij het nummer van de N41 op de kaart van de wegcategorisering aangepast: "Dit deel van de N41 ligt er vandaag nog niet, maar wensen we prioritair te realiseren. Het tracé moet nog bepaald worden en is hier louter indicatief."

- 3. Vracht & logistiek (p.43): "Inzake vervoer over het spoor, enkele voorstellen om dit attractiever te maken, in overleg met Infrabel en goederenvervoerders inzake haalbaarheid: een aantal spoorlijnen zijn in het RSV geselecteerd als hoofdspoorweg voor het goederenvervoer: spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen en spoorlijn 50A/90 Gent-Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Ath. Opwaarderen gebruik van deze spoorlijnen voor goederentransport door aanleg van uitwijksporen. Uitbouw van één of twee regionale overslagcentra (ROC) in de vervoerregio Aalst (onderzoek)"*

De VVRR gaat akkoord met het toevoegen in visienota op pagina 44 bij de laatste alinea: "Het gebruik voor goederentransport van spoorlijn 50/53 Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen en spoorlijn 50A/90 Gent-Aalst-Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Ath wensen we op te waarderen door aanleg van uitwijksporen." Ook het toevoegen in de visienota op pagina 44 bij de laatste alinea: "We bekijken de mogelijkheden voor de uitbouw van één of twee regionale overslagcentra (ROC) in onze vervoerregio en leggen de randvoorwaarden vast"

- 4. De Verdichtingsparadox tussen knooppunten (Ruimte) en congestie (mobiliteit). Graag duidelijkheid hierover in het document. Afstemming tussen AWV/MOW en Ruimte Vlaanderen hierover zodat er een geïntegreerde Vlaamse beleidsvisie in de praktijk wordt gebracht, is gewenst".*

Akkoord om suggestie/aanbeveling op te nemen in visienota – actietabel om deze paradox aan te pakken op hoger niveau: toevoegen in visienota op pagina 56 bij de alinea over verdichten: “Verdichten kan voor capaciteitsproblemen zorgen op het wegennet. Over hoe hiermee om te gaan loopt momenteel een studie op Vlaams niveau (‘Onderzoek naar slimme verdichtingsvoorwaarden via scenariodoorrekeningen en doorwerking in milieueffectbeoordeling’).”

5. *Auto: “Verkeersonveilige weggedelen/kruispunten van het dragend netwerk (regionale wegen, interlokale wegen) dienen bij prioriteit (zie actietabel) heringericht te worden of indien niet mogelijk binnen huidig weggabariet, dient er op korte termijn onderzoek te gebeuren hoe op korte (5 jaar) of middellange termijn (10 jaar) een duurzame, verkeersleefbare en verkeersveilige oplossing kan worden uitgewerkt én gerealiseerd”*

Akkoord met het toevoegen in visienota en over te nemen als actie waaronder dan specifieke deelacties benoemd kunnen worden, maar niet enkel voor dragende wegennet of gewestwegen. Verkeersonveilige kruispunten moeten objectief, los van wegbeheer, worden aangepakt om tegemoet te kunnen komen aan de doelstellingen inzake verkeersveiligheid.

Na het doorlopen van de 5 breekpunten geeft Dendermonde aan te zullen terugkoppelen naar het college en de feedback aan de vervoerregioraad te bezorgen. De voorzitter vindt dat er vandaag reeds veel toegevingen werden gedaan richting Dendermonde en wordt daarin bijgestaan door Hamme die het gedrag van Dendermonde hekelt.

De vervoerregioraad wenst aan Dendermonde de kans te geven om het finale document op het college te brengen en stelt als ultiem goedkeurmoment de volgende bijeenkomst van 12/01 voor.

- Wegens tijdsgebrek wordt de vergadering hier gestaakt en worden de overige onderwerpen later behandeld. -

**-OV LT – ter goedkeuring (o.v.)**

Donderdag 12/01 BVVRR + AWG

**-Actietabel Fase 3**

Donderdag 12/01 BVVRR + AWG

### **3. Varia**

- Wijzigingen Hoppinpunten Hamme