



VISIENOTA REGIONAAL
MOBILITEITSPLAN
INFOSESSIE VOOR
RAADSLEDEN

Vervoerregio Waasland
07/11/2022 - verslag



1 SITUERING

De infosessie vond plaats op maandag 7 november van 20u tot 22u in de zaal conferentiezaal van de bibliotheek te 9100 Sint-Niklaas. Het doel van de infosessie was om de raadsleden inzicht te geven in de visienota van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Waasland en om hen de gelegenheid te geven om hierover vragen te stellen, opmerkingen te geven, bezorgdheden te delen, ...

De visienota is consulterbaar via www.vervoerregiowaasland.be. De PowerPointpresentatie gebruikt tijdens de infosessie wordt toegevoegd bij dit verslag.

2 VERLOOP

In een korte inleiding stellen de sprekers zichzelf voor, wordt het verloop van de infosessie geschetst en volgt er een korte toelichting/opfrissing van het project van de regionale mobiliteitsplannen in Vlaanderen. Ook de algemene strategische beleidsdoelstellingen komen hierin aan bod. De inleiding wordt beëindigd met een woordje uitleg over de visienota: wat is het precies, welke thema's komen aan bod en hoe werd hij opgebouwd? Na de inleiding volgt de presentatie van drie thema's uit de visienota: fiets, openbaar vervoer en auto & vracht. De participatiebegeleider leidt het gesprek en geeft per thema het woord afwisselend aan de mobiliteitsexperten. Na elk thema krijgen de raadsleden de kans om vragen te stellen, opmerkingen te geven, bezorgdheden te delen, ... Op het einde van de sessie volgt een overzicht van de volgende stappen richting het regionale mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Waasland.

3 DISCUSSIEPUNTEN

Na elk thema krijgen de raadsleden de kans om vragen te stellen, opmerkingen te geven, bezorgdheden te delen, ... Hieronder volgt per thema een overzicht van die tussenkomen. De antwoorden van de experts worden hier niet weergegeven.

3.1 Thema fiets

Tussenkomen 1



in principe moeten de fietsers stoppen en voorrang verlenen. Maar nu gaat die rotonde weg en gaat men opnieuw lichten plaatsen. Vroeger was dit onveilig en nu plaatst met die terug. Dat is iets wat ik niet snap.

Tussenkomst 3

Wie zijn de stakeholders precies? Ik begrijp niet goed wie die mensen zijn. Daarnaast is er een tegenstelling tussen mensen die met de fiets naar het werk kunnen en mensen die dit niet kunnen. En dit omwille van de slechte staat van sommige wegen, die ervoor zorgt dat fietsers door elkaar geschud worden en er koppijn van krijgen. Dit maakt voor de mensen een groot financieel verschil. De reacties van de mensen zullen sterker worden als we hier niet meer op zullen inzetten. Op termijn komt dit over als een onrechtvaardige keuze voor de mensen: de enen kunnen met de fiets omdat er goeie infrastructuur is, maar de andere kunnen niet door de slechte staat van de fietspaden. Ik kom zelf van Moerbeke en om van daar te fietsen naar Sint-Niklaas via de Stekense Vaart is het aangenaam. Maar de mensen die van Sinaai of Lokeren naar Sint-Niklaas moeten met de fiets worden door elkaar geschud en kunnen de fiets niet nemen. Die verschillen zijn pijnlijk. De mensen die met de fiets willen rijden moeten dit kunnen. We moeten hier iets aan doen. Het is ook wetenschappelijk bewezen dat slechte infrastructuur en dus verkeersarmoede ook echte sociale armoede oplevert. Door de slechte staat van de fietspaden dwing je sommige mensen om met de auto te gaan, maar niet iedereen kan een auto betalen. Sommigen blijven dan thuis en komen in de werkloosheid terecht. Dat is echt een financiële uitdaging voor sommige mensen.

Tussenkomst 4

Om mensen meer op de fiets te krijgen – ook gezinnen met kinderen – en uit bedrijfswagens te halen is de veiligheid op kruispunten met kruisingen van fietsers en gemotoriseerd verkeer heel belangrijk. Die punten moeten we conflictvrij krijgen. Wat zijn hier de plannen rond binnen de vervoerregio?

Er kan toch ook meer uniformiteit zijn in de inrichting van volledige stadskernen? Nu is het soms een kakafonie van fietsstraten en fietssuggestiestroken. Een meer uniforme inrichting als fietszone moet toch mogelijk zijn?

Tussenkomst 5

Als je fietsers wil aanmoedigen, moet je ze voorrang geven. Gebruik technologie om verkeerslichten steeds voorrang te doen geven. Zo'n systemen bestaan al en worden bijvoorbeeld in Nederland gebruikt. De lichten zien de fietsers en maken dat ze groen licht krijgen en kunnen doorrijden. Zo geef je comfort aan de fietsers.

Tussenkomst 6

In Moerbeke komt er binnenkort zo'n slim verkeerslicht dat ervoor zorgt dat de fietsers altijd groen heeft behalve als er een auto komt. Er komt dus binnenkort een voorbeeld van die technologie.

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

3.2 Thema openbaar vervoer

Tussenkost 1

Ik vraag me af wat er in de gesprekken met de NMBS en Infrabel allemaal ter sprake komt. Gaat het naast frequentie ook over capaciteit? De laatste maanden bijvoorbeeld zijn er te weinig rijtuigen waardoor de capaciteit vermindert. De treinreizigers zitten dicht op elkaar gepakt waardoor het niet meer aangenaam is om de trein te gebruiken. Worden er hiervoor oplossingen gezocht? Want treinreizigers zijn vaak mensen die grotere afstanden afleggen.

Daarnaast iets over de kost die verbonden is aan het openbaar vervoer. Als je enkel en alleen bent toegewezen op het openbaar vervoer kun je een abonnement nemen en dan is het betaalbaar, zeker in vergelijking met de wagen. Maar als je meer een occasionele gebruiker bent, dan lopen de kosten heel erg op en is het vaak goedkoper om met de auto te gaan dan de trein te nemen met het gezin. Wordt dit mee opgenomen in de besprekingen met de NMBS?

Tussenkost 2

Het is positief dat er binnen de vervoerregio mensen van de NMBS mee aan tafel zitten. In een niet zo ver verleden was dit ondenkbaar. Toch zijn er nog heel wat stomiteiten. Als je bijvoorbeeld vanuit Brussel naar het zuiden van het Waasland wil gaan, zoals Temse en Kruibeke... De bussen wachten nog altijd niet op de treinen die toekomen vanuit Gent of Antwerpen. Buiten de spits betekent dit dat je een uur moet wachten.

Er bestaan nu wel wat deelfietsen voor de last mile, maar ik dacht dat men voor de last mile ook aan taxi's dacht. Maar om halftwaalf zijn de taxi's in bijvoorbeeld Sint-Niklaas, de hoofdstad van het Waasland, verdwenen. Dus het is een beetje zoeken hoe en wat.

De langeafstandsbus die wordt voorgesteld tussen Zelzate en Antwerpen: is hier marktonderzoek naar gebeurd? Het is wel logisch, aangezien Zelzate in de Gentse haven zit, maar moet dit nu echt al door de Vlaamse regering vastgelegd worden? Nu, je zegt dat het al beslist is. Wat ik een veel interessanter onderzoek vind voor de lange termijn is de waterbus die vanuit Kruibeke Antwerpen aandoet en de haven van Antwerpen. Wij pleiten ervoor om dit mee op te nemen in de langetermijnvisie openbaar vervoer en deze waterbus door te trekken naar de grootste gemeente aan de Schelde. Dat is maar een kwartier verder dan Kruibeke. Dit is een extra investering en er zijn twee extra boten voor nodig, maar het is een zeer succesvol iets. Ook in Rotterdam wordt dit gebruikt. Dit willen we graag opnemen in het bovenlokale niveau.



Tot slot: er wordt verwezen naar spoorlijn 54 om geen extra bussen te steken op de N16, maar buiten de spitsuren is er op die spoorlijn maar om het uur een trein. Het zal nog even duren voor er om het half uur een trein is op deze lijn, dus moet De Lijn misschien ondertussen nog eens herbekijken wat het met de N16 kan doen.

Wat ook in de langetermijnvisie van De Lijn staat is om het voorstadsnetwerk vanuit Brussel naar Willebroek uit te breiden. Ik zou zeggen: pik hierop en zorg ervoor dat deze lijn doorgetrokken wordt tot in Sint-Niklaas. Dan krijg je een heel mooie lus. Er is nu een mooie verbinding Sint-Niklaas-Lokeren-Brussel langs de ene kant, en dan kun je in het zuiden zo terug naar Brussel. Maar hiervoor moet je de vervoerregio overstijgen en dit betekent dan ook kosten niet alleen voor de vervoerregio, maar ook voor het Vlaams Gewest.

Tussenkomen 3

Ik heb een vraag over het flexvervoer in het noorden van de regio. In Moerbeke zijn we bezig met de fusie met Lokeren. Er is in het oosten een bepaalde wijk, Koewacht, die niet staat te springen voor deze fusie. Zij willen liever afsplitsen van Moerbeke en bij Stekene gevoegd worden. Politiek is dit momenteel een moeilijke discussie. Een van de argumenten van die wijk is dat er wel openbaar vervoer is naar Stekene, maar niet naar Lokeren. Als de inwoners van die wijk dit vervoerplan zullen zien en dus zullen zien dat dat openbaar vervoer naar Stekene is afgeschaft, dan zullen ze zeggen dat dit is afgeschaft zodat de wijk toch mee zal fusioneren met Lokeren. Of misschien zullen ze het gemeentebestuur ervan verdenken hierop te hebben aangedrongen, zodat dit argument zou wegvallen. Het is daarom belangrijk om duidelijk aan de mensen mee te geven wat flexvervoer precies is en hoe het gaat werken. Klopt het verder dat er geen groot verschil is tussen de belbus en wat jullie flexvervoer noemen?

3.3 Thema auto en vracht

Tussenkomen 1

Het belangrijkste knelpunt in onze vervoerregio is Antwerpen en de impact van deze regio op onze regio. Bijvoorbeeld de impact van het sluiten van de ring of van het rekeningrijden. Heel veel speelt zich af op het snijpunt van de twee vervoerregio's. Dat Beveren koos voor de vervoerregio Antwerpen is logisch voor hen, maar als Kruibeke fusioneert met Beveren, moet die gemeente dan opnieuw kiezen tot welke regio het zal behoren? Dit is een detailvraag.

Een andere vraag gaat over het plan van Interwaas. Dat is oud en is aan update toe. Enkel de burgemeesterslink naar het noorden houdt nog stand. Het vrijwaren van de dorpskernen op Beveren, Kruibeke en iets meer richting Gent kan niet meer gerealiseerd worden door de ontwikkeling van de Oosterweelwerken. Dus de studie van Interwaas moet geactualiseerd worden. Wordt er gesproken over een mogelijke tolheffing van doorgangen rond de ring van Antwerpen en de impact ervan op ons bovenlokaal auto- en vrachtverkeer? Want als dit er komt,

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

krijg je afgeleid verkeer over de Temse Brug. Nu is dat ook al: als het verkeer vaststaat in Antwerpen, staat er binnen het half uur een file van Sint-Niklaas tot in Bornem.

3.4 Tussenkomen na de bespreking van de drie thema's

Tussenkomen 1

Als het gaat over collectieve emissievrije vervoersmiddelen vraag ik mij af wat de plannen verder zijn met de stadsbussen die tot nu toe nog steeds rijden. Want de mensen hebben echt wel nood aan compact, proper en duurzaam openbaar vervoer.

Tussenkomen 2

Ik heb nog een suggestie in het kader van duurzaamheid en sensibilisering. Van zodra het een beetje regent slibt Sint-Niklaas dicht. Iedereen gaat dan de auto in om bijvoorbeeld de kinderen naar school te brengen. Eigenlijk is hier een omschakeling nodig. Echt stortregenen doe het hier niet. Er zijn tegenwoordig veel goeie kledingwinkels en hier moet meer op ingezet worden. Er bestaan heel lichte regenkleidij die je bijna niet voelt en die ervoor zorgt dat je volledig droog blijft. Door te sensibiliseren kunnen we zo meer mensen op de fiets te krijgen, ook bij lichte regen.

4 CONCLUSIE

De visienota voor het regionale mobiliteitsplan in de Vervoerregio Waasland wordt in het algemeen positief onthaald door de aanwezige raadsleden. Er kwamen enkele zorgen naar boven die de mobiliteitsexperten kadereden, wegnamen of minstens temperden. De raadsleden gaven ook een aantal interessante suggesties, vragen en opmerkingen mee waarover de mobiliteitsexperten verder zullen nadenken.

In het kort gingen de opmerkingen van de raadsleden over volgende zaken:

- Het belang van fiscaliteit om mobiliteit te sturen.
- Ontbrekende prioriteit voor fietsinfrastructuur.
- Nood aan bredere en betere fietspaden.
- Reglementering van steps.
- Het sociale aspect van bereikbaarheid met de fiets.
- Conflictvrije kruispunten.
- Nood aan een meer uniform beleid om de steden voor fietsers in te richten.
- Voorrang voor fietsers.

- Te verhogen capaciteit van treinen.
- Te hoge kosten voor ritten buiten abonnement met de trein.
- Aansluiting van treinen en bussen.
- Last mile met openbaar vervoerstaxi's ook voorzien in latere uren.
- Uitbreiden van de waterbus op de Schelde.
- Halfuursverbinding op de spoorlijn 54, en in afwachting daarvan een oplossing met de bus.
- Voorstadsnet van Brussel naar Willebroek doortrekken tot in Sint-Niklaas.
- Goed communiceren over flexvervoer.
- Herzien van de afbakening van de vervoerregio's naar aanleidingen van gemeentefusies.
- De studie van Interwaas is aan een update toe.
- Compacte, propere en duurzame stadsbussen.
- Sensibiliseren voor gebruik van de fiets, ook als het regent.

