



**Project**                    **Vervoerregio Kempen**  
**Betreft**                    **Verslag VVRR**  
**Datum**                    **01/12/2022**

## Aanwezigen en quorum

- **Aanwezig en verontschuldigd:** *(zie bijlage)*
- **Volmachten voor één, meerdere of alle beslispunten** (tellen mee als aanwezig): volmachten gegeven van Arendonk aan Ravels, Baarle-Hertog aan Merksplas, Olen aan MOW, Oud-Turnhout en Turnhout aan Beerse.
- **Quorum voor geldige stemming** (minimum 15 gemeenten + 1 vertegenwoordiger MOW): quorum oké
- **Verslag:** Christophe Lambrechts

## Bijlagen

[Pdf's bij uitnodiging en verslag](#)

## Agenda

<b>Agenda</b>	<b>Statuut</b>
Welkom en agenda	Ter info
Goedkeuren en opvolging vorig verslag	Beslissing
Gewijzigde timing	Ter info
Synthesenota	Bespreking
Vaststelling categorisering	Beslissing
Fasering invoering OV-plan	Ter info
Bespreking beleids- en actieplan	Bespreking

## Goedkeuren en opvolging vorig verslag

*(zie bijlage: verslag)*

De VVRR keurt het verslag van de vorige vergadering goed.
-----------------------------------------------------------

## Gewijzigde timing

*(zie presentatie)*

### *Inleiding*

Om voldoende ruimte te hebben om langs de gemeentecolleges en gemeenteraden te passeren, herwerkte team MOW de timing. We lichten deze toe.

Na de voorlopige vaststelling RMP door VVRR en door minister, hebben gemeenteraden adviesrecht. Met die adviezen en met input van het openbaar onderzoek voor het Plan-MER verwerken we het voorlopige RMP tot een definitief RMP. Dat wordt vastgesteld door de VVRR en dan goedgekeurd te worden door de minister.

De VVRR heeft geen opmerkingen bij de gewijzigde timing.

## Synthesenota (trap 6)

### Inleiding

Vorige vervoerregioraad ging de meerderheid van de leden akkoord met de synthesenota, maar keurden we de nota niet goed omwille van vragen en bezorgdheden van Rijkvovorsel en Grobbendonk. We spraken af dat er een amendement zou worden uitgewerkt om tegemoet te komen aan zowel de vragen en bezorgdheden van Rijkvovorsel en Grobbendonk als aan het ambitieniveau van de vervoerregio. Er is echter geen akkoord gevonden hierover. We bespreken hoe we ermee verder gaan.

### Bespreking Grobbendonk

Marianne merkt op dat in beide provinciale studies (Middenkempen en Zuiderkempen) de dorpskern oranje of rood kleurt, na de voorgestelde maatregelen. De gemeente is niet overtuigd van de voorgestelde maatregelen.

- Het is een tweeledig probleem: enerzijds over veiligheid (daarover zal het gesprek met gouverneur gaan), waar ook al een oplossing voor voorgesteld is met een noodaanluiting op de E313. Een tweede probleem is ontsluiting van Beverdonk. Marjan vreest dat de dorpskern kleurt rood. Eerdere studies gaven als conclusie circulatiemaatregelen e.d. te nemen om deze overlast op te lossen zonder dat de overlast doorschuift naar buurgemeentes.
- Ward Kennes: Het dossier van Beverdonk (Grobbendonk) geraakt niet opgelost; maar we kunnen daar als vervoerregio geen oplossing voor bieden. Het is duidelijk dat het voor Grobbendonk een belangrijk thema is, maar door de synthesenota niet goed te keuren worden we er ook als vervoerregio niet beter van. Hopelijk kan overleg met de gouverneur wel oplossing bieden. Op dit moment ligt het vraagstuk ook als knelpunt in de studie Zuiderkempen op tafel. Wat uit die studie komt, kunnen we wel meenemen in RMP.
- Team MOW werkte een tekstvoorstel uit dat aan de gemeenten aanbiedt om zelf verder te onderzoeken, maar bovenlokale partners kunnen dat onderzoek niet meer trekken omdat ze elk al studies hebben opgeleverd met een resultaat waar de gemeente zich niet in kan vinden.

*“Grobbendonk kaart de problematiek van doorgaand vrachtverkeer in haar doortocht aan. In enkele studies werd bekeken of een infrastructurele oplossing soelaas kon bieden, maar gaven nauwelijks wijzigingen aan in de doortocht of verplaatsten de problemen naar andere plekken. Doorrekeningen met het verkeersmodel wezen uit dat aanvullende reglementen (verbod doorgaand vrachtverkeer) en een strikt toezicht hierop, de problemen kunnen beperken. Mochten er nog ideeën of alternatieven bedacht of voorgesteld worden, kan de gemeente rekenen op medewerking van de betrokken overheden.”*

- Conclusie: Grobbendonk stuurt een nieuw voorstel van formulering door.

## Bespreking Rijkevorsel

- Veel vragen of suggesties zijn met een goed overleg tussen Karl en Frank besproken en kunnen meegenomen worden zonder dat de ambitie daardoor wordt aangepast.
- Voor Rijkevorsel is ondertussen ook de formulering van de zone 30 oké.
- Er blijven drie knelpunten: de kilometerheffing, afbouwen van linten en de lijst van voorbeelden om af te stappen van autogericht beleid.
  - **Kilometerheffing** mag er voor Rijkevorsel in staan als ‘te onderzoeken’; maar zeggen dat we er als vervoerregio achter staan is voor Rijkevorsel een brug te ver.

Conclusie kilometerheffing: Rijkevorsel kan achter een formulering staan ‘we zijn nieuwsgierig naar resultaten van een onderzoek van rekeningrijden’

- De **formulering voor het afbouwen van linten** is niet oké voor Rijkevorsel.
  - Reactie: er is een juridisch kader is met een instrumentendecreet; dus dat kan wel.
  - Het woord ‘afbouw’ moet meer kader krijgen: hoeft geen afbraak te zijn; gaat over ‘wat als verbouwing aangevraagd wordt, ...; meer aangeven over lange termijn.
  - André Verbeke geeft nog mee dat het een synthesenota is; wat nu nog een denkoefening is. De ruimtelijke planning en mobiliteit zullen aan elkaar moeten gekoppeld worden. Het is niet omdat we het in een synthesenota goedkeuren, dat Rijkevorsel dit ook ineens moeten toepassen. Het zijn plannen voor 20-30-40 jaar, dat geeft tijd om het te implementeren maar juist ook het belang om het ambitieniveau hoog genoeg te houden.
- Conclusie afbouwen van linten: Karl Geens geeft aan akkoord te zijn voor het afbouwen van linten als die toelichting over de lange termijn en met kader over het woord afbouw er ook in komt te staan.

## Bespreking procedure

- Kan er procedureel een oplossing gevonden worden?
  - Unaniem kan ook door onthouding (met notering van minderheidsstandpunt)
  - Indien niet akkoord, kan uiteindelijk een beslissing doorgeschoven worden naar de minister

## Conclusie

- Er is goede wil, we nemen de tijd om te landen waar we moeten landen. Er gaan nog een aantal knopen moeten doorgehakt worden, zeker over kilometerheffing.
- Andre plant nog een overleg met Karl voor de laatste afstemming.

## Vaststelling categorisering

(zie bijlagen)

*Inleiding*

De wegategorisering is op verschillende ambtelijke werkgroepen besproken en gewijzigd. Het is een laatste keer afgestemd op en verbeterd na de ambtelijke werkgroep van 11 oktober. De meest recente versie is 18/10 doorgestuurd. Vandaag stellen we de wegategorisering vast.

Een vaststelling van de wegategorisering betekent dat we achter de hoofdwegen (Europees en Vlaams staan) en dat onze kaart goed om regionale wegen te bespreken met andere VVRR.

We houden nog een slag om de arm om de afstemming met de buurregio's te doen. Als dat door die afstemming nog aangepast wordt, komt het hier uiteraard terug voorliggen ter vaststelling.

### **Bespreking algemeen**

- De afstemming van de netwerken met andere vervoerregio's is ook belangrijk. Er is al zicht op enkele afwijkingen in het wegennetwerk tussen bijvoorbeeld vervoerregio Mechelen en Kempen. Regio Leuven heeft een veel dichtere net gekozen dan in de Kempen. Aan de grenzen moet dat uitgeklaard worden, daar houdt MOW zich in Brussel mee bezig. Als er iets zou wijzigen, bespreken we dat uiteraard eerst op de VVRR. De principes van categorisering moeten uiteraard in alle vervoerregio's gevolgd worden. Ook de aansluiting met Nederland moet kloppen, soortgelijke wegen sluiten op elkaar aan.
- Zijn er later nog wijzigingen mogelijk? Wat als er feitelijke verbindingswegen zijn, wordt dan nog bekeken of dat wenselijk is en zou dat nog kunnen wijzigen? Frank geeft mee dat de wegategorisering niet in steen is gebeiteld, ook als later ons plan herzien wordt. Het is wel gebaseerd op huidig gebruik.
- Wat is het verschil tussen regionale en interlokale wegen?
  - o Reactie Geert: het is een verschil in verwachting van verkeer en schaalniveau (regionaal is voor iets langere transporten en met grotere attractiepolen), maar dit heeft geen impact op de inrichting. Het maakt wel een verschil in hoe ze in de cascade bij calamiteiten worden ingezet. De regionale weg wordt wel ingezet, de interlokale niet.
- Rijkvorschel merkt op dat de verbinding tussen N144 en N115 (langs bedrijventerrein Hoogstraten) en de verbinding met de N14 een andere categorie gekregen heeft dan de N144 (snelweg-bedrijventerrein) en hierover nog geen consensus is (waaronder het gebruik van de Houtelweg). Er zal daarom een kader rond gezet worden, dit moet later uitgeklaard worden (route en wegcategorie).
- de gemeente Herenthout akkoord gaat met de voorgestelde wegencategorisering mits deze wegen niet worden opgenomen in het vrachtroutenetwerk.

### **Bespreking koppeling met andere kaarten**

- De kaart van de wegategorisering moet steeds naast de kaart van het vrachtroutenetwerk en de kaart van de autoluwe mobiliteitskamers gepresenteerd worden. Sommige routes kunnen door auto's wel in twee richtingen gebruikt worden om naar andere kamer te gaan, maar niet voor vrachtwagens.
  - o De interlokale weg door Herselt wordt niet opgenomen in het vrachtroutenetwerk.
  - o De N119 mag geen doorgaand vrachtverkeer in noorderkempen toelaten

### **Aanvullingen:**

- Mol vraagt nog een rechthoek toe te voegen als onderzoeksgebied voor de ontsluiting voor vrachtverkeer in de zone Dessel-Witgoor-Kanaalzone (N18-N118)

**Conclusie**

Stemmen voor: Arendonk, Baarle-Hertog, Balen, Beerse, Dessel, Geel, Grobbendonk, Herentals, Herenthout, Herselt, Hoogstraten, Hulshout, Kasterlee, Meerhout, Merksplas, Mol, Nijlen, Olen, Oud-Turnhout, Ravels, Retie, Rijkevorsel, Turnhout, Vorselaar, Vosselaar, Westerlo, Team MOW

Stemmen tegen: geen tegenstemmen

Onthoudingen: geen onthoudingen

De vervoerregioraad stelt de wegcategorysering unaniem vast.

**Conclusie bis:**

De kaart van de wegcategorysering moet steeds naast de kaart van het vrachtrouten netwerk en de kaart van de autoluwe mobiliteitskamers gepresenteerd worden, of via een symbool op de kaart kan duidelijk gemaakt worden waar wel en waar niet het vrachtverkeer langs kan.

Geert volgt dit op.

## Fasering invoering OV-plan

### *Inleiding*

Cécile geeft een stand van zaken van de fasering van het OV-plan. De uitwerking hiervan is nog lopend. Hopelijk kunnen we dat in januari bespreken, of misschien zelfs eerder via mail toelichten en bespreken, om zo geen tijd te verliezen in dit traject. Vervolgens kan er waar mogelijk / nodig bilateraal verder gewerkt worden, om dan een volgende vervoerregioraad tot plenaire bespreking over te gaan.

### **Bespreking**

- Het vervoersplan is collegiaal goedgekeurd, waarom volgen er nu bilaterale gesprekken?  
Cécile: de gesprekken hebben eerst en vooral toelichting als doelstelling
- Reactie: Het is goed om te motiveren waarom sommige dingen eerder of later doorgevoerd worden, om de eenheid in de vervoerregio te bewaren. Deze motivatie moet best gebaseerd zijn op een bepaalde logica of principes.
- Reactie Cécile: de randvoorwaarde zijn:
  - o Er mag geen gat vallen, het flexvervoer moet samen gerealiseerd worden.
  - o Het moet budgetneutraal zijn.
  - o Er moet afstemming zijn met de buurregio's, om ook tussen vervoerregio's geen gaten te laten vallen.

## Bespreking beleids- en actieplan

(zie presentatie)

Op de ambtelijke werkgroep van 11/10 bespraken we het beleidsplan en actieplan een eerste keer, op 22/11 volgde het vervolg met deze groep. Met de VVRR voeren we een debat over prioriteiten voor het actieplan. Geert licht ook toe hoe de principes vertaald worden naar acties, en dat bespreken we.

### Bespreking algemeen:

- Worden RIT-acties meegenomen?
  - o Reactie: wel als ze op bovenlokaal niveau zijn, anders wordt ernaar verwezen.
- Guido Vaganee: Hoe vertalen we dit naar eigenaarschap van lokaal bestuur? Deze fase is een opportuniteit om meer verfijning te doen op lokaal niveau.
  - o Reactie Christophe: de afspraak in de vervoerregioraad was om acties op strategisch niveau te houden. Gemeentes wordt gevraagd hun eigen mobiliteitsplan en ruimtelijk plan hiernaast te leggen.
  - o Reactie Geert: het eigenaarschap moet benoemd worden, het is zeker ook belangrijk bij doorstromingsstudies (die ook lopende zijn).
  - o Reactie Isabelle: het werkt ook andersom. Met beleidswerk dat al op gemeenteniveau is gebeurd, moet rekening gehouden worden.
  - o Reactie Kris: Als het RMP is goedgekeurd kunnen acties van gemeentes op regionaal niveau ondersteund worden.

### Acties voor fietsnetwerk

- Geen opmerkingen of aanvullingen van de VVRR

### Acties voor wegennet

- Bij de acties voor het wegennet hoort
  - o de lijst die al bestaat (GIP),
  - o de acties uit studies noorderkempen, middenkempen en zuiderkempen
  - o de tracé-onderzoeken,
  - o De omleiding Zoersel-Malle
  - o De ontsluiting Dessel-Witgoor op N118
- Daarenboven zijn er 3 extra strategische investeringen die AWV voorstelt. (zie slide)

### Acties voor vrachtroutenet

- Zoektocht bij ambtelijke werkgroep over tonnagebeperking leidde tot waarschijnlijk een beperking van **5 ton**. Bij bijvoorbeeld kleine kmo-zones met bijvoorbeeld bestelwagens van een kleine zelfstandige zou anders met een tonnagebeperking van 3.5 ton niet bediend kunnen worden. Het grote probleem zijn vooral die grote logistieke spelers, niet de KMO's. Verbinding met N12 en verbindingen ten noorden van E313 zouden dan ook eerder een lokale aanrijroute worden. Door een route vast te leggen kan er ook in geïnvesteerd en gehandhaafd worden.
- Retie: Omleidingsweg krijgt nu statuut van R-statuut, dat is er zo in geslopen.
- Zoals eerder vermeld: de kaarten van de wegencategorisering moeten steeds samen met die van et vrachtroutenetwerk gepresenteerd worden: sommige routes kunnen door auto's wel

in twee richtingen gebruikt worden om naar andere kamer te gaan, maar niet voor vrachtwagens.

- De vraag is hoe het afgedwongen moet worden: bebording, lokale controle of ANPR-camera's? Door samenwerking op grote schaal kan de investering in ANPR-camera's, opvolging en retributie wel realistisch worden. Een goed voorbeeld hierbij is de westkant van Brussel, waar deze samenwerking gebiedsgericht al goed loopt en intercommunale Haviland de verwerking doet.
- Vrachtrouten netwerk moet nog verder met ambtelijke werkgroep verder besproken worden en daarna ook op VVRR bekrachtigd.
- Wordt er in de ambtelijk werkgroep ook gesproken over aanpassing van infrastructuur? Wie doet die investeringen dan? Moet er niet eerst aan de infrastructuur gewerkt worden, voordat de tonnagebeperking wordt ingevoerd?
  - o Reactie Geert: Als we vrachtrouten netwerk vastleggen, moeten daar ook de acties aan gekoppeld worden.
- Vlaamse waterweg:
  - o ROC Herentals is niet evident wegens groot hoogteverschil.
  - o Er is ook een studie bezig over economisch potentieel kleine waterwegen. Tom kan de (geanonimiseerde) studie doorgeven **Christophe** voegt deze studie toe als bijlage.
- IOK vraagt of ook vermeld moet worden dat bestaande terminals verder versterkt kunnen worden.