



Het ontwerpverslag wordt goedgekeurd zonder opmerkingen.

Regionaal mobiliteitsplan : duiding bij het voorlopig ontwerp

Het studiebureau geeft een inleiding bij het beleidsplan en situeert het beleidsplan dat voorafgegaan werd door de oriëntatienota en de synthesesnota. Het beleidsplan bestaat uit 4 delen. Het eerste deel schetst het kader van het RMP, dit is in grote mate een herhaling van de vorige fases. Deel 2 bevat de doelstelling dewelke werden overgenomen van de synthesesnota met hier en daar een puntje op de i. Op basis van deze doelstellingen is het beleidsscenario geconcretiseerd en bijgevolg bevat deel 3 het inhoudelijke zwaartepunt van de nota waarin de gewenste mobiliteitsontwikkeling is uitgewerkt in een beleidsscenario met aandacht voor de doorrekeningen die werden gedaan. In de synthesesnota werd er voornamelijk op 3 thema's gefocust: Fiets, OV en auto & vracht. Bij het uitwerken van de actietabel merkte het studiebureau dat deze 3 thema's iets te beperkt was en werden 7 thema's geïdentificeerd: Fietsnetwerk, openbaar vervoer, wegennetwerk, logistiek en goederenvervoer, verkeersveiligheid, leefbaarheid en flankerend beleid. Deel 4 tot slot bevat de actietabel waarin concrete maatregelen van het plan worden weergegeven op KT, MLT en LT. Verder bevat deel 4 de implicaties van het RMP op bestaande beleidsplannen bv. lokale mobiliteitsplannen. Vervolgens worden nog van de actietabel zelf de verschillende kolommen toegelicht door het studiebureau. De co-voorzitter geeft aan dat het document van het beleidsplan op SharePoint staat onder de datum van vandaag en dat de komende 2 maanden worden voorzien om dit document te bespreken zodat het voor de zomer nog kan goedgekeurd worden. De Provincie vraagt hoe opmerkingen kunnen achtergelaten worden op de nota waarop het studiebureau voorstelt om de nota in word-format op SharePoint te zetten zodat daarin gewerkt kan worden.

Vervolgens dienen er 4 discussiepunten besproken te worden opdat deze ook volgens de wens van de vervoerregioraad in de nota kunnen opgenomen worden.

1) Fiscaal beleid

dMOW verwijst naar bespreking in vorige vervoerregioraad en licht toe dat niet alleen uit het participatietraject maar ook in andere vervoerregio's de vraag is naar een passage over fiscaal beleid in het RMP aan de orde is. Waarbij in sommige regio's heel beperkt erover gesproken wordt zijn er andere vervoerregio's die wel heel specifiek in zijn. dMOW presenteert hoe de passage momenteel is opgenomen in ons actieplan, zonder expliciete vermelding van rekeningrijden maar met opsomming van een aantal mogelijkheden. Interwaas geeft aan dat het wel ziet zitten dat deze passage iets verder wordt uitgewerkt en er een combinatie van te maken van hoe het in vervoerregio's Aalst en Leuven is opgenomen. Zele meent dat een principiële stellingname essentieel is en dat de vervoerregio zo duidelijk mogelijk dient te zijn. Sint-Niklaas sluit zich aan bij de opmerkingen van zowel Interwaas als Zele. Ook Sint-Gillis-Waas sluit zich aan bij deze opmerkingen en is van mening dat wat betreft het sturen van gewenst/ongewenst vrachtwagenverkeer ook partijen te betrekken zoals havenbedrijven bv. complex project ECA. Er zou daarbij reeds sprake zijn van sturende middelen om vrachtwagenverkeer in de hand te houden d.m.v. bv. vrachtwagensluizen. Interwaas bevestigt dat er reeds meermaals gesprekken zijn geweest met ECA over o.a. locaties voor ANPR camera's. dMOW vraagt aan het studiebureau om een addendumtekst op te maken die in de volgende BVVRR ter bespreking kan gelegd worden. Eerst zal deze tekst op het dagelijks bestuur nog besproken worden.

2) Openbaar vervoer op LT: verbinding St Niklaas-Hulst

dMOW informeert dat op dit moment in Zeeland een nieuwe concessionaris wordt gezocht voor het uitbaten van openbaar busvervoer met datum van inwerkingtreding december 2024. Op het programma van Eisen dat binnenkort (ten laatste eind april) zal afgerond worden werd advies gevraagd van verschillende instanties, waaronder het departement MOW. Op 27/02 werd vond er een overleg plaats tussen de betrokken gemeenten, De Lijn, provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen en dMOW waarbij een alternatieve optie naar Roosendaal werd besproken voor de verbinding Hulst-Antwerpen (-Breda). dMOW merkt op dat deze verbinding voor de Nederlandse collega's nu minder prioritair lijkt te zijn, dan destijds het afronden van het openbaar vervoerplan KT, en suggereert de

frequentie op deze verbinding in het openbaar vervoerplan LT te beperken tot 1 rit per uur. Sint-Gillis-Waas merkt op dat het voor hen niet zozeer van belang is of de lijn via Antwerpen naar Breda of naar Roosendaal rijdt, zeker niet gezien het filegevoelige traject met de E19 in de eerste optie en ondersteunt het voorstel om naar 1 rit per uur te gaan, want dat er anders wel een extra investering van de Nederlandse partners nodig zal zijn. Hulst meent dat er in die bewuste meeting werd afgestemd op een optie waarbij er niet zou gestopt worden in Vrasene (Sint-Helena) maar aan het open afrittencomplex te Vrasene. Echter dMOW weerlegt dit en meent dat hierover geen gedragen conclusie werd bereikt, en verwijst hiervoor naar de beschikbare halte-infrastructuur, het (geplande) busnetwerk, de overige mobiliteitsvoorzieningen (o.m. nabijheid van kruising 2 fietsnelwegen) en de ruimtelijke functies die een tussenstop voor de Nederlandse lijn veel interessanter maken in het busstation Sint-Helena, dan langs de N451. Zeeland heeft tijdens de bespreking gevraagd naar cofinanciering vanuit Vlaanderen voor een gecandanseerde grensoverschrijdende lijn en daar zal ten gepaste tijden een antwoord op komen. Volgens Hulst wordt de omrijfactor t.o.v. de auto te groot met een stop in Sint-Helena. dMOW hoopt dat verder overleg nog mogelijk is en dan een tekst dient opgesteld te worden als amendement aan de huidige tekst van het voorlopig ontwerp RMP, bij voorkeur te realiseren d.m.v. co-creatie in de vervoerregioraad. Hulst geeft nog mee dat de Provincie Zeeland de kosten eerder wensen te beperken en dat een verhoging van de frequentie niet aan de orde zal zijn, eventueel wel een verlaging.

### 3) Uitbreiding De Waterbus

MDK licht toe dat het huidige traject van de waterbus loopt van Lillo tot Hemiksem, grotendeels in VVR Antwerpen maar dat het wel degelijk heel relevant is voor VVR Waasland. Met VVR Antwerpen werd afgesproken om een nota op te stellen die de mogelijkheden van de waterbus onderzoekt. Volgens MDK dient er gefocust te worden op verbeteringen binnen het bestaande traject die op korte termijn kunnen verwezenlijkt worden bv. Extra haltes. Maar ook uitbreidingen buiten het bestaande traject worden overwogen. Zo is er een mogelijkheid om de waterbus noordelijk uit te breiden in de richting van Doel en dit werd ondertussen ook meegenomen in het RMP en in de actietabel. Verdere afstemming met de verschillende partijen over frequentie, vorm veerboot, etc. is nog nodig. MDK vervolgt dat in het verleden werd onderzocht of een uitbreiding voorbij Hemiksem tot de mogelijkheden behoort. Toen werd er bevonden dat er wel degelijk interesse voor is maar dat de reistijd voor dit traject geen verbetering is t.o.v. de bestaande vervoersmiddelen waardoor de waterbus niet competitief is. Daarbovenop is er nog een studie aan de gang over de golfslag en oevererosie veroorzaakt door de waterbus. Vooraleer we uitspraken kunnen doen over toekomstplannen met de waterbus dienen we de studie af te wachten die namelijk zou kunnen opleggen dat de waterbus nog trager zou moeten varen. En verder is er nog de uitdaging dat Temsebrug niet hoog genoeg is waardoor het centrum van Temse niet goed ontsloten is. MDK geeft aan zich wel te willen engageren om een meer gedetailleerde studie te laten uitvoeren om de mogelijkheden in kaart te brengen en te onderbouwen. Sint-Gillis-Waas vraagt wat als concurrerende vervoersmodi wordt gezien voor de waterbus vanuit Temse. Betreft het trein/bus of de auto? MDK bevestigt dat het om trein en bus gaat. Sint-Gillis-Waas meent echter dat we toch dienen te vergelijken met de auto aangezien we een modal shift trachten te verwezenlijken. Temse merkt op dat het geen reden ziet waarom de uitbreiding naar Doel wel realiseerbaar is en deze naar Temse niet. Temse heeft naar eigen zeggen al maatregelen genomen door bv. een randparking en aanlegsteiger te voorzien vóór Temsebrug. Verder meent Temse dat ook via andere OV-modi de reistijd heel lang is en concludeert dat het doortrekken van vervoer over water tot in Temse wenselijk is. MDK geeft aan zich bewust te zijn van de reeds aangelegde parking en steigers. M.b.t. het argument waarom het in het noorden wel kan en niet in het zuiden is omdat er in het noorden eigenlijk geen duurzaam alternatief is voor de auto. MDK besluit dat we de noordelijke uitbreiding dus alvast wel in de actietabel hebben opgenomen en dat we wachten op de studie over oevererosie alvorens we verdere stappen nemen. dMOW deelt mee dat er ook nog zal afgestemd worden met VVR Antwerpen.

#### 4) Vrachtroutenetwerk

Een eerste euvel dat hier dient besproken te worden is dat dit vrachtroutenetwerk geen rekening zou houden met interne verplaatsingen binnen de E34 en de E17. Echter betreft dit netwerk regionale vrachtroutes en niet de lokale. Verder wordt er ook gewezen op de grote omrijfactor. Tot slot is er ook nog het 'probleem' van tijdelijke situaties. Het vrachtroutenetwerk heeft namelijk wegen geselecteerd die er vandaag de dag nog niet zijn. De huidige tekst stelt een oplossing voor vooraf het realiseren van de oostelijke tangent. Maar er is nog geen éénduidige oplossing vooraf het realiseren van de verbindingsweg N70-E34. Verkeer dat uit het Doornpark te Beveren of Europaparken te Sint-Niklaas komt en naar het noorden moeten zijn volgens de actuele tonnagebeperking in de Wase gemeenten niet als lokaal verkeer te beschouwen dus voor dit verkeer is er nog geen oplossing. De voorzitter meldt aan de raad dat dit reeds enkele keren met verschillende partijen werd besproken. De voorzitter vindt het heel belangrijk dat we in ons huidige plan een accurate beschrijving doen van de huidige situatie, die stelt dat er vandaag vrachtverkeer is op wegen die daar niet toe geschikt zijn. Vervolgens dienen we maatregelen te vinden die grote overlast kunnen uitschakelen in de tussentijd en daarover consensus vinden met adviesinstanties zoals Voka etc. De Federale wetgeving beschikt over enkele instrumenten die we kunnen inzetten om dit af te dwingen bv. ANPR camera's. Zo zou bv. vrachtverkeer kunnen geweerd worden tijdens de schooluren of tussen bepaalde uren. Dit om de periode te overbruggen tot de infrastructuur zo is ingericht dat ongewenst verkeer afgewend wordt. Interwaas bevestigt dit verhaal en meent dat dit niet zal opgelost zijn vooraleer het RMP wordt goedgekeurd. Echter is het belangrijk om in het RMP op te nemen dat we hiervoor een traject richting oplossing uitwerken. De voorzitter wenst ook dat voor we deze tekst in de vervoerregioraad goedkeuren dat de adviesinstanties geraadpleegd worden. De voorzitter zal dit samen met Interwaas tegen de volgende vervoerregioraad uitschrijven.

#### Uitrol basisbereikbaarheid

- Vervoer op Maat (flexbussen en vast VoM)  
De Lijn benadrukt dat zowel het OV als het VOM behouden blijft en dat niet één van de modi al het budget opslokt. De Lijn bevestigt ook dat 1 januari de datum van uitrol is van het VOM.  
In augustus wenst De Lijn de aanbieder te gunnen nadat het bestek in mei wordt in de markt gezet. Temse is bezorgd over de verbinding die is voorzien tussen Temse en Bornem want is van oordeel dat die noodzakelijk is. De Lijn meent dat er sowieso geen projecten geselecteerd zijn in de regio die overbodig zijn maar sommige amplitudes die 3 diensten overbodig zijn maar sommige amplitudes die 3 diensten overstrekken kunnen eventueel aangepast worden. Sint-Gillis-Waas haalt aan dat ze graag zicht hebben op de ontwerpen zodat kan geantwoord worden op de vragen van het volk. Volgens De Lijn is die info zeker binnen een maand beschikbaar.
- Deelmobiliteit °  
De vraag aan de raad is om Interwaas machtiging te geven om het voorbereidende werk reeds te starten. De voorzitter herhaalt de verwachting om het VOM op 1/01/2024 actief te hebben. Interwaas pleit ervoor om de deelfietsen niet in juli 2023 uit te rollen maar in januari 2024 omdat het beter is het totaalpakket uit te rollen en omdat juli 2023 reeds moeilijk haalbaar is. Sint-Gillis-Waas vraagt of Zele er nog bij wordt betrokken aangezien deze in de volgende legislatuur zullen veranderen van vervoerregio wat bevestigd wordt door Interwaas. Temse geeft aan dat er op 5/04 een raad van bestuur van Interwaas plaatsvindt en dat dit daar kan geagendeerd worden. De aanwezigen in de vergadering gaan principieel akkoord om Interwaas aan te stellen als partner die instaat voor de realisatie van het VoM-deelfietsen, onder voorwaarde dat dit geldt voor alle 9 gemeenten volgens de huidige samenstelling van de vervoerregio.

### Varia (met o.m. verdere planning)

Op 27/04 vindt de volgende BVVRR plaats met uitgebreide bespreking van het RMP. Aan de leden wordt opgeroepen om tegen 24/04 opmerkingen door te geven zodat een gerichte discussie kan gevoerd worden. In deze vervoerregio streven we naar een vaststelling op 1/06. dMOW meent dat het wenselijk is om hiertoe een collegebesluit op te maken, ook al is dit geen verplichte stap. dMOW meldt nog dat er gewerkt wordt aan een draaiboek betreffende het openbaar onderzoek, samen met de lokale besturen te organiseren.

VVSG kondigt aan dat expeditie K wordt georganiseerd op 1/06 en roept op om in te schrijven.

## AANWEZIGHEIDSLIJST

Datum : 23/03/2023  
 Locatie : Teamsmeeting



Vervoerregio  
**WAASLAND**



DEPARTEMENT  
**MOBILITEIT &  
 OPENBARE  
 WERKEN**

NAAM	DIENST/FUNCTIE	HANDTEKENING
<b>STEMGERECHTIGDE LEDEN</b>		
Erwin Sucaet	DMOW - Co-voorzitter VVRR	Aanwezig
Sam Janssens	DMOW - Mobiliteitsbegeleider	Verontschuldigd
Vladimir Kostadinov	AWV - Regiomanager	Verontschuldigd
Micheline Steen	De Lijn - Regiomanager	Aanwezig
Rutger Huybrechts	De Lijn	Verontschuldigd
Hans De Preter	De Vlaamse Waterweg	
Riet Gillis	Provincie Oost-Vlaanderen	
Mark Cromheecke	Provincie Oost-Vlaanderen	Aanwezig
Sven Taeldeman	Provincie Oost-Vlaanderen	
Thomas Gerets	MDK	Aanwezig

<b>GEMEENTE KRUIBEKE</b>		
Dimitri Van Laere	Burgemeester	
Jelle Van Bogaert	Afdelingshoofd TD	
Bart Gythiel	Deskundige mobiliteit	
<b>STAD LOKEREN</b>		
Sabine Van Rysselberghe	Schepen	
Jeroen Rottiers		
Sarah Van Wichelen		
<b>GEMEENTE MOERBEKE</b>		
Koen Mertens	Schepen	
Karel Van Stappen		Verontschuldigd
<b>GEMEENTE SINT-GILLIS-WAAS</b>		
Erik Rombaut	Schepen	Aanwezig
Jonie De Wilde		
Kris Van der Coelden		Aanwezig

<b>STAD SINT-NIKLAAS</b>		
Carl Hanssens	Voorzitter VVRR, Schepen	Aanwezig
Jurgen Goeminne	Mobiliteitsambtenaar	Aanwezig
<b>GEMEENTE STEKENE</b>		
Kris Van Duyse	Schepen	
Frank Lemmens		Aanwezig
Patrick Geers		
<b>GEMEENTE TEMSE</b>		
Lieve Truyma	Schepen	Aanwezig
Tonny Schelfhout		
<b>GEMEENTE WAASMUNSTER</b>		
Guido De Cock	Schepen	
Nicole Drieghe		
<b>GEMEENTE ZELE</b>		
Hans Knop	Burgemeester	Aanwezig
Simon Laureys		



ADVISERENDE LEDEN		
Ine Dhondt	Dept. Omgeving	Verontschuldigd
Bart Casier	Interwaas	Aanwezig
Tom Bosman	Interwaas	Aanwezig
Koen Christiaen	NMBS	Aanwezig
Nele De Groot	Infrabel	
Anneleen Soenens	Infrabel	Aanwezig
Jort Kerremans	Tractebel	Aanwezig
Danny Venus	O2	
Frans Van Langevelde	Provincie Zeeland	
Maarten Willems	Deloitte	Aanwezig
Ken Van Oproy	Mint	
Guido Vanganée	VVSG	Aanwezig
GEMEENTE HULST		
Gino De Pauw	Wethouder	Aanwezig
Wim Wullaert	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer	Aanwezig

<b>GEMEENTE BERLARE</b>		
Carine Meyers	Schepen	
Kris Breugelmans		
<b>GEMEENTE BEVEREN</b>		
Raf Van Roeyen	Schepen	
Emiline Brocken		
<b>GEMEENTE BORNEM</b>		
Saadet Gülhan	Schepen	Verontschuldigd
Michiel Dieleman		Verontschuldigd
<b>GEMEENTE HAMME</b>		
Koen Mettepenningen	Schepen	
Benny Collier		
<b>GEMEENTE ZWIJNDRECHT</b>		
Andre Van de Vyver	Burgemeester	
Peter Raats		