# Besprekingsverslag Vervoerregioraad 21/12/2023

Klant: MOW

Project: Vervoerregio Gent

Onderwerp: Vervoerregioraad

Project manager: Stien Van Rompuy

Referentienummer: 4656-0005

Aanwezig *Zie aanwezigheidslijst in bijlage*

Auteur: Veerle Duportail

Datum: 22/12/2023

Plaats: VAC Gent

Datum bespreking: 21/12/2023

Agenda:

- Goedkeuring verslag 26 oktober 2023
- RMP - MER
  - Definitieve vaststelling
  - Wijzigingen ontwerp RMP
  - Opmerkingen uit actoren en collegebesluiten
  - Beslisdocument
- KT OV-plan
  - Operationele noodwendigheden vanaf 6 januari 2024
  - Bediening Mirto
  - Communicatie: field marketing
- Toelichting Viaduct Gentbrugge
- Varia
  - Brief Toegankelijkheid
  - Brief Merelbeke

Via de sharepoint zijn volgende documenten te raadplegen:

- Presentatie VVRR
- Verslag VVRR 26/12/2023
- Documenten voor definitieve vaststelling planMER en RMP
- Brief Toegankelijkheid
- Brief Dampoort-Express

# 1 Goedkeuring verslag vorige vervoerregioraad

Opmerkingen bij de verslagen

**>> Het verslag wordt goedgekeurd.**

# 2 RMP definitieve vaststelling

Toelichting planMER en definitieve vaststelling RMP door Hannelore – presentatie op Sharepoint vervoerregio

- Het planMER doorliep een positieve kwaliteitsbeoordeling.
- Er werden voorafgaand aan de kwaliteitsbeoordeling nog aanpassingen doorgevoerd nav overleg met Team MER.
- Een aantal voorgestelde wijzigingen nav het openbaar onderzoek werden verder op punt gezet in het RMP tov versie 1.0 09/11/2023 obv opmerkingen van actoren.
- De tabel met opmerkingen uit het openbaar onderzoek werd juridisch gescreend waardoor nog een paar antwoorden gewijzigd werden van 'Er wordt akte genomen van' naar een verwijzing naar decreet en BVR Basisbereikbaarheid.

Opmerkingen bij de toelichting

- Schepen Nazareth duidt dat er nog opmerkingen overgemaakt zijn obv CBS mbt N35 en N60 en de wijziging BFF voor 4 december (document in bijlage). Ook De Pinte, Kruisem en Gavere hebben hiervoor een schrijven gericht aan de minister mbt streefbeeld N60.
    - Hannelore: Op de documenten verspreid op 10/11/2023 konden enkel nog opmerkingen gemaakt worden over de manier waarop de bezwaren tijdens het openbaar onderzoek waren opgenomen in het RMP. Nazareth heeft nog twee bijkomende opmerkingen gemaakt die een wijziging van het RMP zouden vergen. Voor dergelijke fundamentele wijzigingen is het nu te laat. Doch willen dit wel meenemen of in het beslisdocument en/of in het verslag van de VVRR.
    - Hannelore : ik engageer me ook om voor de beide opmerkingen overleg op te starten met alle betrokken actoren
- Schepen Nazareth: Wat houdt het beslisdocument in?
    - Hannelore: In het beslisdocument worden de opmerkingen die enerzijds gemeld werden ikv de voorlopige vaststelling behouden: o.m. mbt partnerschap, nood aan nodige budgetten en ontsluiting van alle gebieden met alle modi. Hierbij kunnen de 2 opmerkingen van Nazareth toegevoegd worden.
- Schepen Nazareth: akkoord met opname van beide punten in het beslisdocument én in het verslag. Onder die voorwaarde kan ik mee gaan in een goedkeuring van de definitieve vaststelling.

- Assenede: Hoe moeten we die opmerking 'blijvende aandacht voor' concreet zien?
    - Hannelore: Bij het uitwerken dient steeds de reflex gemaakt te worden dat het RMP ook inzet op de landelijke gebieden en hun ontsluiting en niet enkel het stedelijk gebied in beschouwing wordt genomen.

Noot : tijdens de vervoerregioraad kwam ook nog de collegebeslissing van de gemeente Maldegem binnen. De collegebeslissing werd op sharepoint gezet.

**>> De vervoerregioraad keurt het ontwerp RMP goed, rekening houdend met de vermelde opmerkingen.**

# 3 KT OV-plan

Toelichting operationele noodwendigheid door Caroline Maes (De Lijn)

- De exploitant zit met chauffeurstekort op lijn 6 die heden werd uitgevoerd door shuttlebus en vanaf januari een nieuwe vaste lijn wordt. Het is moeilijk om hier de reizigers te informeren daar dit een nieuwe lijn betreft.

Toelichting bediening Mirto door Caroline Maes (De Lijn)

- Hiervoor is een oplossing gevonden. Er zal 's ochtends heen, 's middags heen en terug en 's avonds terug een rit rijden telkens vanaf Gent-Sint-Pieters naar Mirto heen en van Mirto naar Gent-Sint-Pieters terug.

Toelichting Field marketing door Caroline Maes (De Lijn)

- Dit is een rondgang/ roadtrip op terrein bij de start van de invoering van het netwerk om in de verschillende gemeenten de burgers te informeren.

Toelichting weerstand tegen verandering door Caroline Maes (De Lijn)

- Bij De Lijn is er heel veel weerstand ontvangen: allerlei opmerkingen, petities, vragen tot wijzigingen,… We zullen al deze klachten opnemen en behandelen.
- Vanaf 6 januari zal het net uitgerold worden zoals voorzien zonder aanpassingen. Dat is ook niet haalbaar nu. Bijkomend dient het ook een kans te krijgen want er zijn ook veel nieuwe goede dingen die ingevoerd worden. Het flex-systeem is een nieuw systeem en dat zal gewenning vragen.

Opmerkingen bij de toelichting

- Jasmien (Laarne): Er komen toch heel wat vragen en bezorgheden vanuit de burgers. Hoe gaat De Lijn daar mee omgaan? Wat zal gevolg krijgen en wat niet?
    - Caroline: Hoe gaan we ons net evalueren? In eerste instantie het net een kans geven alvorens te veranderen. Achterliggend zal er wel gemonitord worden bv overvolle bussen dienen direct aangepakt te worden om voldoende capaciteit te bieden. Wijzigingen van reiswegen, extra ritten,… dienen vooraf teruggekoppeld te worden naar VVRR.
- Dirk (Melle): Een vraag vanuit GR Melle is overgemaakt aan de VVR (zie document op sharepoint).
  Het zomaar aanpassen van een lus wetende dat er een alternatief is, dient eerst getest te

worden. We hebben ook begrepen dat voor dit soort elementen extra budget nodig is en dat dat een oefening is die op niveau van de hele regio moet bekeken worden.

- Lucas (Evergem): Het gaat soms ook om een foutieve perceptie. De burger heeft niet door wat en waarom het veranderd. Misschien communiceren we niet zo goed vanuit het beleid. Heel veel mensen begrijpen het niet, ook niet als het verbetert voor hen.
    - Caroline: Dat is deels waar. We proberen steeds een duidelijk antwoord te formuleren wat er wel nog kan en wat er op bepaalde momenten op de dag niet meer kan en wat het voor de hand liggende alternatief is. We moeten in onze communicatie ook focussen op wat wel kan.
- Marit (Merelbeke): Wanneer zal de evaluatie van het flex-vervoergemaakt worden?
    - Caroline: Een verandering vraagt tijd om te wennen. Je moet het toch een periode van 6 maanden de tijd geven hoe dit loopt om een tendens af te leiden.
    - Hannelore: Ik wil ook nog aanvullen dat het aantal voertuigen voor flex bepaald is obv het aantal belbusritten vandaag en waar hiaten ontstaan door invoering systeem KN/AN.
- Simon (Zulte): De grootste bekommernis en vraag is de opvolging van flex. We gaan dat toch heel kort op de bal moeten opvolgen.
    - Bij acute problemen is het goed dit te melden en door te geven aan De Lijn om vroeger in te grijpen dan 6 maand.

Woord voorzitter:
Vanuit het DB hebben we een oproep gedaan aan alle gemeenten om het KT-OVplan te steunen en een kans te geven bij de uitrol van fase 2. Het is van belang dat ook de gemeenten goed communiceren op basis van het communicatiemateriaal van De Lijn.

# 4 Varia

Toelichting brief minister Toegankelijkheid door Hannelore – presentatie op Sharepoint vervoerregio

Vraag naar extra inspanningen voor toegankelijkheid vanuit minister.
Doelstellingen:

- Nieuw (her)aangelegde haltes zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking
- Bestaande haltes zijn minimaal toegankelijk mits assistentie
- 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030
- 100% van de haltes opgenomen in een Hoppinpunt zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking tegen 2030.

Opmerkingen bij de toelichting

- Lucas (Evergem): Gemiddelde kost per halte is 30000€, excl. BTW. InEvergem hebben we er reeds een 8-tal uitgevoerd. De subsidie van 5000€ is maar mager in combi met een zware procedurele om deze subsidie te ontvangen.
  Er worden hoge eisen gesteld aan de lengte van een halte, dat vraagt veel ruimte in de lengte en niet altijd te realiseren is/in te planten is. Mag dit verschillen tussen de haltes ?

- Filip (Gent): De subsidie vanuit Vlaanderen is inderdaad karig. Het vraagt veel inspanning om de toegankelijkheid goed te krijgen. In de stad Gent zijn er de lange Albatrostrams, waar je niet anders kan dan over de volledige lengte alles toegankelijk te maken.
- Lucy (AWV): Soms dient dit toch wel pragmatisch benaderd te worden als de lengte niet ter beschikking is.
    - Liesbeth (De Lijn): De richtlijnen zijn deels opgesteld op advies van De Lijn en deels op advies van INTER. Bij een niet conforme inrichting lopen de gemeenten hun subsidie mis.
    - Guido (VVSG): In de werkgroep toegankelijkheid is ook de discussie over de lengte van de perrons opgestart. In het bijzonder wordt in vraag gesteld of vooraan opstappen wel noodzakelijk is? In het buitengebied is dan weer vooral de afstaphalte (achteraan) problematisch om te realiseren. De werkgroep gaat dus op zoek of het mogelijk is om meer differentiatie tussen types haltes mogelijk te maken op vlak van toegankelijkheid.
    - Guido (VVSG) : Er zal vandaag een tool ter beschikking komen op de website van de VVSG waarin alle parameters dienen in geput te worden. Waarbij dan een berekening zal gemaakt worden waaruit de gemeenten de kost en subsidie kunnen afleiden.
- Mark (Prov O-VL): Demografisch, door de vergrijzingsproblematiek, zal de vraag naar toegankelijkheid altijd maar acuter worden. . Het gaat ruimer dan enkel infrastructuur, het zal ook gaan over de overstap van wagen naar OV.

De bedenkingen bij de praktische haalbaarheid en differentie in subsidie worden overgemaakt aan de minister door Hannelore.

<u>Toelichting brief Merelbeke – presentatie op Sharepoint vervoerregio</u>

Het schrijven betreft een reactie op het vervroegen van de piekuurtrein de Dampoort-express. Ondertussen hebben nog gemeenten een brief gestuurd naar de minister.
De vraag is om dit ook vanuit de VVR te onderschrijven. Er is op verzoek van het DB een brief opgemaakt en mits akkoord van VVRR kan deze vandaag naar buiten.

<u>Opmerkingen bij de toelichting</u>

- Koen (NMBS): het zijn onze treinen dus we zijn ook betrokken. Er is een overleg geweest op kabinet van minister met Infrabel en NMBS en het behoud van die trein is niet mogelijk. De toename van internationale treinen zorgt voor neveneffecten die we niet willen.
- Filip (Gent). Het is misschien laat maar wel zinvol. Er dient toch gezocht te worden naar mogelijkheden om de trein terug op zijn oorspronkelijke uur te laten rijden. Dit is beslist op basis van wettelijke regelgeving, maar de dagelijkse reiziger wordt in de kou gezet. Dus zeker druk verder zetten. De trein van Amsterdam – Parijs zou geschrapt worden vanaf de zomer en in die periode zou de trein terug kunnen komen op zijn oude uur.
- Lucas (Evergem): is er de mogelijkheid dat dergelijke zaken vooraf worden teruggekoppeld naar de VVRR?
    - Koen (NMBS): Nu was er geen plan om deze trein af te schaffen.
- Bart (Deinze): Hetzelfde is er ikv de piekuurtrein tussen Gent – Brugge.

- Hannelore/Guido (VVSG) Decretaal is het de taak van de vervoerregio om advies te geven op het treinnet, maar het is niet verplicht dat de NMBS advies vraagt aan de VVRR. VVSG heeft een nota gemaakt rond de toekomst van de vervoerregiowerking en stelt ondermeer voor om dit aan te passen. Het eenrichtingsverkeer vanuit de NMBS dient weggewerkt te worden.
- Koen (NMBS): De 15 vervoerregio's hebben RMP's en actieplannen opgemaakt. We stellen vast dat de gevraagde acties voor NMBS niet altijd gelijklopend en tegenstrijdig zijn. Er zal dus zeker een aggregatie van deze actieplannen nodig zijn en dat kan niet in een individuele vervoerregio gebeuren.
  Daarnaast klopt het absoluut niet dat er een eenrichtingsverkeer vanuit de NMBS is. We hebben het hele proces van de opmaak van het regionale mobiliteitsplan mee opgevolgd als adviserend lid, en hebben talrijke overlegmomenten gehad met experten van NMBS, en met het team van de vervoerregio en het begeleidend studiebureau bij de opmaak van regionaal mobiliteitsplan en actieplan.
- Lucas (Evergem): De functie van de VVR is net om de gemeenten te vertegenwoordigen. In dit geval werd een schrijven gericht aan de VVR vanuit Merelbeke waarbij de VVR van niets weet. Dit klopt toch niet.
- Tim (Veneco) : in de toekomst moeten dit soort zaken toch naar de VVRR voor advies
- Filip (Gent) : op het moment dat zulke zaken op tafel komen, moet er een reflex komen om dat op de VVRR te brengen.
- Jasmien (Laarne) : Er kan een kennisgeving zijn. Hoe ver gaan we in het vragen om zaken om de VVRR te brengen ?
- Lucas (Evergem): de VVR heeft als taak om integraal te kijken naar mobiliteit en vervoer
- Filip (Gent): Communicatie is 1 ding. Maar welke alternatieven zijn er mogelijk, ,bvb met bus? Daar is het mee de taak van de VVR om alternatieven uit te denken. Daarom dient de VVR net wel op de hoogte te zijn.
- Koen (NMBS): Wij communiceren vanuit de roadshows waarop de VVR worden uitgenodigd. Ik neem mee in welke mate dit kan verbeterd worden. Ik wil ook vermelden dat NMBS ook nu reeds meewerkt aan de concrete uitwerking en de implementatie van de hoppinpunten aan de stationsomgevingen.

# 5 Viaduct Gentbrugge

Toelichting door VIA Gent / De Werkvennootschap
presentatie ter beschikking gesteld op sharepoint

<u>Opmerkingen bij de toelichting</u>

- Robin (Wetteren) : 2 vragen
  - De E40 is nu al verzadigd. Als in optie 2 & 3 de 2 stromen samengevoegd worden, zal de hoeveelheid verkeer nog stijgen. Kan dat ?
  - Er is interferentie met het dossier van de nieuwe brug / tunnel onder het spoor te Wetteren.
- Conrad (VIA Gent)
  - Daarom zullen er ook modeldoorrekeningen gebeuren. Bovendien gaat het om 2 gescheiden systemen die naast mekaar liggen.

Op vandaag kan het aantal voertuigen dat de volledige afstand overbrugt tussen De Pinte en Destelbergen afgewikkeld worden met 2 rijstroken.
    - In ons ontwikkelingsscenario gaan we rekening houden met bvb de Sifferverbinding. We gaan bekijken hoe we Wetteren mee nemen hierin ? Dit hangt ook samen met de mate waarin het beleid al beslist is.
- Tim (Veneco) : Het nieuw model (2035) zal hier gebruikt worden, de resultaten van de doorrekening zullen dus niet 1 op 1 te vergelijken zijn met de resultaten van de doorrekeningen die al gebeurd zijn voor Wetteren.

Bijlage: aanwezigheidslijst

| | | |
|---|---|---|
| Assenede | Liselotte Van Hoecke | A |
| Aalter | Patrick Hoste | V |
| De Pinte | Benedikte Demunck | V |
| Deinze | Bart Van Thuyne | A |
| Deinze | Laura Moreels | A |
| Destelbergen | Michaël Vercruyssen | V |
| Eeklo | Michel De Sutter | V |
| Evergem | Lucas Van der Meersch | A |
| Gavere | Christophe De Boever | V |
| Gent | Filip Watteeuw | A |
| Gent | Sofie Aelterman | V |
| Gent | Merijn Gouweloose | A |
| Kaprijke | Hendrik Van de Veere | V |
| Laarne | Jasmien Jaques | A |
| Lievegem | Chris De Wispelaere | V |
| Lochristi | Yves Deswaene | V |
| Maldegem | Danny Vannevel | V |
| Melle | Dirk Gistelinck | A |
| Merelbeke | Luc Van Huffel | V |

| | | |
|---|---|---|
| Nazareth | Ivan Schaubroek | A |
| Nazareth | Danny Claeys | V |
| Sint-Martens-Latem | Rigo Van de Voorde | A |
| Wachtebeke | Peter Van Bambost | V |
| Wachtebeke | Rudy Van Cronenburg | V |
| Wetteren | Robbe De Wilde | A |
| Zelzate | Luc Van Waesberghe | A |
| Zulte | Simon Lagrange | A |
| AWV | Lucie Pertry | A |
| De Lijn | Liesbeth Bockxstaele | A |
| De Lijn | Caroline Maes | A |
| De Werkvennootschap | Frank Vandenbulcke | V |
| MOW | Hannelore Deblaere | A |
| MOW | Katia Rottiers | A |
| NMBS | Koen Christiaen | A |
| North Sea Port | Sofie Delannoy | V |
| North Sea Port | Peter Van Parys | V |
| North Sea Port | Marijke De Vreese | A |
| Provincie Oost-Vlaanderen | Mark Cromheecke | A |
| Provincie Oost-Vlaanderen | Riet Gillis | V |

| | | |
|---|---|---|
| Veneco | Tim Scheirs | A |
| VVSG | Guido Vaganée | A |
| VVSG | Michiel Apers | V |
| MDK | Thomas Gerets | V |
| dOMG | Ignaas Claeys | A |
| SWECO | Veerle Duportail | A |
| Veneco | Nina Saerens | V |
| Laarne | Karel Van Stappen | A |
| Merelbeke | Marit De Wilde | A |
| Zulte | Celine Groenweghe | A |

# Advies Nazareth Vervoerregio Gent

## 1 Opmerking Wegencategorisering/Streefbeeld N60/kruispunt N35 x N60

- Actie opgenomen in actietabel onder A01.05 (p.179) is te vrijblijvend. Het streefbeeld is verouderd en bestaat al meer dan 20 jaar. Zoals het nu verwoord is in het RMP zal concrete actie op N60 en N35 uitblijven en zijn er geen vooruitzichten.
  Nazareth vraagt uitdrukkelijk de formulering in de actietabel aan te passen naar:
  - Actualiseren streefbeeld N60 in overleg met betrokken gemeentes om concrete aanpak kruispunten en herinrichting N60 in planning en budgetten op te nemen.
  - Prioritaire heraanleg kruispunt N60 x N35 (kruispunt Vogelzang) in afstemming met wegencategorisering ( N60 Vlaamse Hoofdweg en N35 Regionale weg). Door de wegencategorisering vormt dit kruispunt het belangrijkste knooppunt in de verkeersafwikkeling tussen E17 en Oudenaarde. Cfr. Motie gemeenteraad Gavere en Nazareth.
  - Herinrichting N35: Het streefbeeld voor de N35 tussen complex E17 Deinze/Nazareth en N60 zou opnieuw geactualiseerd moeten worden. In de planning worden ook de nodige budgetten voorzien.

A01.05

**ACTIE**

**Het aanpassen van het dragend wegennet conform de inrichtingsprincipes**

DEELACTIES

- Herinrichten van de N44 en N44A (realisatie streefbeeld)
- Herinrichten van de N444
- Herinrichten van de N60 De Pinte-Ronse (realisatie streefbeeld)
- Herinrichten van de N35
- Opmaak streefbeeldstudie N466

| INITIATIEFNEMER | BIJDRAGE AAN DOELSTELLIGEN | KOSTENINSCHATTING |
|---|---|---|
| AWV | 2 | €€€€ |

Ter info: Nazareth, Gavere, Kruisem en De Pinte bundelen momenteel de kracht om samen naar de minister te gaan om het bovenstaande te bespreken en om concrete actie te vragen.

## 2 Opmerking Wijzigingscommissie BFF

Er werd een verslag opgemaakt van de wijzigingscommissie van 7 november 2023 waar Nazareth 2 dossiers voorlegde ter wijziging van het BFF: Steenweg Eke en Begoniastraat Eke.

Begoniastraat:
Vervoerregio stelt voor om de gesprekken tussen Nazareth, de provincie Oost-Vlaanderen en MOW/AWV terug op starten om de alternatieve routes te bespreken en verder te onderzoeken. Voor Nazareth blijft daarbij het ingediende voorstel voor de wijzigingscommissie om het BFF te verleggen naar de Oude Eedstraat ook nog tot de mogelijkheden behoren, gezien dit eerder al gedragen werd door ons mobiliteitsplan, de mobiliteitsraad, de fietsersbond en de bedrijvenzone Eke.
Steenweg Eke:
Lokaal bestuur Nazareth dringt er op aan dat het traject een belangrijke missing link is tussen het bestaande BFF-netwerk komende vanuit Gent/Semmerzake via Steenweg/Spoorwegstraat naar de fietssnelweg F45 richting Oudenaarde.
De huidige route van het BFF loopt via rotonde Eke naar station Eke/Nazareth om daar aan te sluiten op fietssnelweg F45 richting Oudenaarde. De afstand van de BFF-route tussen de rotonde Eke en de aansluiting van de F45/Spoorwegstraat bedraagt 3 km. In het voorstel tot wijziging dat Nazareth indiende aan de wijzigingscommissie zou de fietser rechtdoor kunnen rijden vanaf de bestaande BFF-route op de Steenweg naar de F45 aansluiting Spoorwegstraat. Dit traject zou voor de fietser slechts 1,7 km bedragen en zou grotendeels gescheiden van het gemotoriseerd verkeer kunnen lopen via een parallelle fietsverbinding. Hierdoor zou de modi ‘fiets’ aantrekkelijker worden om de verplaatsing via de fietssnelweg naar Oudenaarde te nemen, wat volledig kadert in de doelstelling van het Regionaal Mobiliteitsplan.
Het onveilige fietspad ‘Moordstrookje’ langsheen de N60 kan dan tussen de Steenweg en de Snepstraat ook volledig gesupprimeerd worden (1,5 km). Hiermee wordt ook het nieuwe gevaarlijke conflict tussen het verkeer van Zonnehoeve en de fietser op de N60 opgelost.
Nazareth houdt vast aan het ingediende voorstel voor de wijzigingscommissie van 7 november en wil dit opgenomen zien in het Regionaal Mobiliteitsplan.

## 3 Opmerking KT-openbaar vervoerplan

Het lokaal bestuur Nazareth vraagt bijkomend overleg omtrent de ontsluiting van de Bedrijvenzone Eke en de Bedrijvenzone De Prijkels d.m.v. openbaar vervoer.