



Marleen Lambrecht
Voorzitter van de vervoerregioraad
Gemeente Erpe-Mere
Oudenaardsesteenweg 458
9420 Erpe-Mere
T 053/60 34 05
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

VERSLAG Bestuurlijke Vervoerregioraad 25/01/2024

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

Datum: 2024-01-25

Locatie: AC Aalst

Verslaggever: Amber Coone (ADO2)

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

Aanwezig: Carlos De Troch (Aalst), Micheline Steen (De Lijn), Rutger Huybrechts (De Lijn), Rik Rousseau (Dendermonde), Wouter Van der Borght (Lebbeke), Amber Coone (ADO2), Tim De Roeck (ADO2), Danny Praet (Wichelen), Nele Smekens (Denderleeuw), Sophie De Vlieger (AWV), Shana Van de Vreken (DDS/Hamme), Kurt Van Impe (Aalst), Caroline De Meerleer (Aalst), Jef Van Den Driessche (D.OMG), Ewout Depauw (Solva), Koen Mettepenningen (Hamme), Peter Govaert (Lede), Mark Cromheecke (Provincie Oost-Vlaanderen), Silvia Cobbaert (Ninove), Stijn Vermassen (Ninove), Kenneth De Man (Haaltert)

Verontschuldigd: Koen Christiaen (NMBS), Kris Breugelmans (Berlare), Sam Janssens (DMOW), Carine Meyers (Berlare), Yves De Smet (Denderleeuw), Raf De Wolf (Lebbeke), Jean-Jacques De Gucht (Aalst) en Riet Gillis

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

Agenda:

1. Goedkeuring ontwerpverslag 23/11.
2. Stand van zaken BBH
3. Regionaal Mobiliteitsplan en MER
4. Varia

Verslag

1. Inleiding en ontwerpverslag 23/11

Wichelen geeft aan dat er bij de inwoners van de gemeente bezorgdheden zijn rond de inperking van de buslijn Dendermonde – Gent. Deze lijn behoort toe aan VVR Gent. De inperking is dan ook beslist zonder inspraak van de gemeente Wichelen. Wichelen vraagt daarom dat er een overleg wordt georganiseerd tussen de vervoerregio Gent en de vervoerregio Aalst.

Het ontwerpverslag wordt goedgekeurd.

2. Stand van zaken basisbereikbaarheid

DMOW licht toe dat er een aantal wijzigingen zijn voorgesteld aan de hoppinpuntenlijst, met name:

- Schrapen van Buurthoppinpunt Ninove Appelsterre Industriezone
- Verplaatsen van Lokaal hoppinpunt Ninove Meerbeke Poulck naar Meerbeke Roesbeke
- Toevoegen van Lokaal hoppinpunt Aalst Erembodegem Industriepark-Zuid

Deze wijzigingen worden goedgekeurd door de vervoerregioraad en zullen worden aangepast in het definitieve RMP.

DMOW geeft verder aan dat de hoppinpuntenlijst een dynamisch gegeven is, waarbij er in de toekomst mogelijks bijkomende wijzigingen nodig zullen zijn. Dit kan telkens op de VVRR geagendeerd worden.

3. Definitieve vaststelling van het RMP

Atelier\demitro2 licht toe dat het RMP reeds voorlopig werd vastgesteld in juni 2023. Vervolgens is het voorlopig ontwerp RMP in openbaar onderzoek gegaan. In het kader daarvan zijn verschillende inspraakreacties ontvangen van zowel adviesinstanties, gemeenten als individuele burgers. Deze reacties zijn gebundeld en beantwoord. In het najaar van 2023 zijn als antwoord op deze reacties een aantal wijzigingen aan het ontwerp RMP en het ontwerp plan-MER voorgesteld. Dit gewijzigde ontwerp-RMP ligt vandaag voor ter definitieve vaststelling.

Dendermonde vroeg in aanloop van deze vergadering een bijkomende wijziging aan het RMP. Concreet vraagt Dendermonde om de selectie van de N406 tussen Aalst en Dendermonde terug aan te passen naar een (tijdelijke) interlokale weg, omwille van de beperkte draagkracht. Het TMOW stelt echter voor om hier niet op in te gaan. De wijziging naar een (tijdelijke) regionale weg volgt immers uit een bezwaar uit het openbaar onderzoek. Daarnaast is er nood aan een verbinding van regionaal niveau tussen de stedelijke gebieden Aalst – Dendermonde – Sint-Niklaas (obv de studie Robuust Wegennet), wat vandaag verzorgd wordt door het wegvak N406 – N416. Een spreiding van het verkeer tussen Dendermonde en Aalst over twee interlokale wegen is niet wenselijk. De toekomstige studie over de doortrekking van de N41 zou uitspraak moeten doen over de wegencategorisering van andere wegvakken. Verschillende gemeenten reageren op dit voorstel:

- Hamme begrijpt het belang van deze problematiek en wijst op het overleg dat hierrond is gevoerd in september 2023 met de betrokken besturen. Hoewel de doortrekking van de N41 in principe niet op het grondgebied van Hamme komt, is er wel een hinder te verwachten. Hamme wenst dan ook op een constructieve manier betrokken te blijven bij het verdere overleg. Hamme geeft aan dat de feedback in navolging van het overleg niet vlot is verlopen.

- DMOW onderschrijft het belang van deze problematiek en geeft aan dat er na het overleg een vragenlijst is verspreid naar de vier betrokken besturen. Op heden is er echter van geen van de besturen een reactie opgekomen.
- Hamme geeft aan dat deze vragenlijst wel reeds besproken is binnen het schepencollege en zal de antwoorden overmaken.
- Er wordt beslist dat DMOW de vragenlijst opnieuw zal overmaken. De voorzitter dringt er bij de betrokken besturen op aan om deze in te vullen en over te maken, zodat het traject kan worden opgestart met gealigneerde verwachtingen.
- Aalst geeft aan dat de stad dit zal invullen, maar stelt dat het volgens hen uiteindelijk vooral belangrijk zal zijn wat Dendermonde en Lebbeke willen.
- Aalst stelt dat er te weinig rekening is gehouden met de opmerkingen die zij in juni hebben overgemaakt, waardoor ze niet akkoord zullen gaan met de definitieve vaststelling. In het bijzonder stellen ze dat de doortrekking van de N41 geen prioriteit meer lijkt in het RMP.
 - DMOW wijst er op dat in de actietabel wordt verwezen naar de studie voor de doortrekking als prioritaire actie. Ook AWV geeft aan dat de N41 een prioriteit blijft, maar dat er een goedgekeurd RMP nodig is om een duidelijk kader te hebben.
 - Aalst verduidelijkt dat een studie voor hen onvoldoende is. Ze zien het uitvoeren van een studie als een vertragend element, waardoor het effectieve realiseren van de doortrekking verdere vertraging oploopt. Ze vragen een duidelijke tijdslijn. Aalst geeft verder aan dat er reeds verschillende projecten lopende zijn, zoals bijvoorbeeld de ontsluiting van Gijzegem wat ze zien als een voorafname op de doortrekking.
 - AWV geeft aan dat dit geen voorafname is. Het gebruik van het beschikbare tracé dient nu als ontsluitingsweg (via de S.O. 7) van de industriezone van Gijzegem, maar dat er bij de project wel wordt naar gestreefd om te vermijden dat alles terug moet worden uitgebrouwen bij een doortrekking van de N41.
 - AWV en DMOW begrijpen de bezorgdheden, maar geven aan dat een studie (ikv RUP en MER) noodzakelijk is om mogelijke tracés te onderzoeken. Zonder studie kan enkel worden gewerkt op het huidige tracé.
 - De provincie merkt op dat het RUP 10 jaar geleden is geschrapt omwille van de milieueffecten. Er is vervolgens een nieuwe studie opgestart over de N41 maar deze heeft tot op heden nergens toe geleid. De provincie zal zich bij de vaststelling onthouden omwille van de onduidelijkheid over de resultaten hieruit.
 - DMOW merkt op dat hier in september 2023 uitleg is over gegeven door de projectingenieur van AWV. Deze studie zal niet meer relevant zijn, aangezien de gegevens waarmee werd gewerkt (zoals verkeerstellingen) intussen gedateerd zijn. Er zijn daarenboven intussen ook wijzigingen in de procedure, waardoor de studie niet meer voldoet. AWV en DMOW benadrukken dat het van belang is dat de vragenlijst wordt ingevuld, zodat de studie kan rekening houden met de wensen van de betrokken besturen. Het is te vermijden dat er na de studie wordt geconcludeerd dat één van de betrokken gemeenten toch geen doortrekking wil omdat enkele aspecten niet goed bestudeerd werden.
- Dendermonde betreurt dat er niet wordt ingegaan op de vraag naar een wijziging van de categorisering N406/N416 als tijdelijk interlokaal, en zal om deze reden geen goedkeuring geven aan de definitieve vaststelling. Dendermonde benadrukt dat de N416xN406 niet geschikt is om te functioneren als 'tijdelijke' regionale weg en vindt het daarom belangrijk deze niet aan te duiden. Zo wordt ook de kaart duidelijk gemaakt dat er een structureel probleem is in het netwerk.
 - Op vraag van Aalst wordt verduidelijkt dat de inrichtingsprincipes voor interlokale en regionale wegen weinig verschillen. De actie om 'wegen conform in te richten' heeft dus weinig gevolgen op de status als 'tijdelijke' regionale weg.
 - DMOW wijst er op dat deze verbinding aan de start van het proces zelfs werd aangeduid als Vlaamse Hoofdweg. Het leek echter niet wenselijk om een short cut te creëren tussen E17 en E40, waardoor het niveau verlaagd werd naar een Regionale Weg, als verbinding tussen Aalst en Dendermonde, Dendermonde en Sint-Niklaas. DMOW stelt dat de kaart

zoals deze voorligt voor definitieve vaststelling duidelijk aangeeft dat er een verbinding nodig is, maar dat de huidige wegen dit op lange termijn niet kunnen invullen.

- Er wordt geconcludeerd dat de wijziging gevraagd door Dendermonde niet zal worden weerhouden.

De vervoerregioraad gaat over tot de stemming voor de definitieve vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan.

- Aalst: niet akkoord
- Berlare: akkoord (via volmacht)
- Denderleeuw: akkoord (via volmacht)
- Dendermonde: niet akkoord
- Erpe-Mere: akkoord
- Haaltert: akkoord
- Hamme: akkoord, al betreurt Hamme de manier waarop de gesprekken rond de N41 gelopen zijn
- Lebbeke: akkoord
- Lede: akkoord
- Ninove: akkoord
- Wichelen: akkoord, maar herhaalt de vraag om een overleg te voorzien met VVR Gent m.b.t. de inperking van de buslijn tussen Gent en Dendermonde
- Provincie: onthouden
- Team MOW: akkoord

Het RMP wordt met het behalen van het quorum en een 2/3^{de} meerderheid definitief vastgesteld.

De beslissing zal middels een beslisdocument worden overgemaakt aan de minister voor de definitieve goedkeuring van het RMP. Daarna wordt het ter kennisgeving op de Vlaamse Regering gebracht en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, waarna het in werking treedt.

4. Varia

Stand van zaken basisbereikbaarheid

Fase 2 van basisbereikbaarheid is sinds 6 januari uitgerold. De Lijn licht toe dat er lang gewerkt is aan het netwerk basisbereikbaarheid, en dat in de pers hoofdzakelijk wordt gefocust op de knelpunten die er op vandaag zijn. De Lijn ziet als één van de voornaamste uitdagingen het feit dat het FlexPlus-vervoer voor minder mobiele reizigers nog niet verder is uitgewerkt. DMOW vult aan dat dit vanop Vlaams niveau moet gebeuren, en dat dit voorzien is vanaf 2025. Tot die tijd is het voorziene budget voor het doelgroepenvervoer toegevoegd aan de budgetten van de MAV/DAV's. Verschillende leden van de vervoerregioraad geven aan dat reizigers die nood hebben aan deur-tot-deur vervoer van de Mobiliteitscentrale momenteel de boodschap krijgen dat dit niet kan, aan plaats van doorverwezen te worden naar de MAV/DAV.

De Lijn stelt verder dat het netwerk basisbereikbaarheid vertrekt van duidelijke principes, waarbij het openbaar vervoer wordt gezien als gelaagd netwerk en competitie tussen deze lagen vermeden wordt. Het is verder van belang dat het OV kan bijdragen tot de modal shift, door een sterker aanbod op de assen waar meer vraag is te voorzien. De Lijn merkt op dat dit echter niet voldoende is, en dat een blijvend aandachtspunt de doorstroming van het OV is.

Een aantal steden en gemeenten reageren hierop:

- Hamme betreurt het dat er bij vragen naar de lokale besturen wordt gewezen.

- De Lijn merkt op dat ze graag mee aan de slag gaat met deze vragen. Vragen die gericht zijn op bijvoorbeeld de dienstregeling of capaciteit van schoolritten proberen ze zo veel mogelijk op korte termijn op te lossen. Zo zullen er na de krokusvakantie verschillende correcties worden uitgevoerd. De Lijn geeft aan dat ze met dergelijke aanpassingen niet expliciet naar de vervoerregioraad zullen stappen, maar wel met meer structurele problemen. Op heden lijken er echter geen duidelijke hiaten in het netwerk te zitten. De ontvangen klachten lijken vooral gericht op individuele problematieken, vaak gekoppeld aan mensen die minder mobiel zijn.
- Op vraag van Aalst verduidelijkt De Lijn dat ze over enkele maanden een meer uitgebreide evaluatie zullen brengen. De tweede fase van BBH is pas drie weken bezig, een evaluatie is nu nog te vroeg.
- Dendermonde en Ninove geven aan dat ook zij als lokaal bestuur opmerkingen ontvangen. Er wordt afgesproken dat deze opmerkingen worden gebundeld en overgemaakt aan De Lijn. Ook De Lijn houdt alle rechtstreeks ontvangen opmerkingen bij.
- De Lijn geeft op vraag van de politiek voorzitter aan dat de gedrukte folders met de dienstregeling vanaf begin februari kunnen worden besteld via [de website van De Lijn](#).

Vorbereiding referentieregio's

DMOW licht toe dat het Regiodecreet zorgt voor homogenere samenwerkingsgebieden. Dit heeft een impact op de werking van de vervoerregio. Enerzijds zouden Zele, Geraardsbergen en Buggenhout toetreden, en anderzijds wordt voorgesteld om de naam te wijzigen naar 'Vervoerregio Dender'. Enkele gemeenten namen hierover al een raadsbesluit. Wanneer een gemeenteraad deze beslissing neemt als 'standpuntbepaling' naar de vervoerregio toe, is dit geen probleem.

Solva geeft aan dat er een voorbeeldbesluit is om dit op de gemeenteraad te brengen. Dit is echter niet juridisch noodzakelijk.

Op vraag van Aalst wordt verduidelijkt dat er reeds afstemming is geweest over de vervoerregio's heen over zaken zoals wegencategorisering, waardoor de impact van de wijziging van de samenstelling enigszins beperkt blijft. Wel zal het budget van het OV moeten worden bijgestuurd. Dit is ook reeds gemeld aan het kabinet van de minister.

Solva bekijkt ook om DMOW uit te nodigen op het burgemeestersoverleg.

Leidraad regionaal mobiliteitsplan

DMOW licht toe dat er een document in opmaak is dat zal dienen om te communiceren over het regionaal mobiliteitsplan. Dit wordt in de loop van februari/maart verder afgewerkt met het consortium en de vervoerregioraad.

Samenwerking consortium

De samenwerking met het consortium loopt af met het vaststellen van het plan (m.u.v. het finaliseren van de leidraad). De vervoerregio blijft wel bestaan, zal instaan voor de uitvoering van de acties uit het RMP en zal o.m. kunnen fungeren als kennisplatform.