



NOTULEN VAN DE GEMEENTERAADSCOMMISSIE OPENBARE WERKEN, PATRIMONIUM, GROENONDERHOUD EN MOBILITEIT VAN 16 JANUARI 2024

Op 16 januari 2024 vergadert de gemeenteraadsc commissie openbare werken, patrimonium, groenonderhoud, leefmilieu en duurzame ontwikkeling regelmatig en in vereist getal, Tibo Roekaerts, voorzitter, opent de vergadering om 19u00.

Aanwezig: Tibo Roekaerts, voorzitter
Anita Ceulemans, François Addiers, Bart De Smet, leden
Sven Cuyt, secretaris
Heidi Nuyts, secretaris

Verontschuldigd: Ann De Smedt, Sven Cools, leden

Afwezig: /

NOTULEN

Aanwezige raadsleden :
Francisco Sanchez, Carla Herremans en Michel Van Reeth.

1. GOEDKEURING VERSLAG VORIGE VERGADERING

Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd.

2. ADVIES ONTWERP REGIONAAL MOBILITEITSPLAN EN ONTWERP PLAN-MER VERVOERREGIO ANTWERPEN

Vlaanderen is opgedeeld in 15 vervoerregio's waarvoor een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt moet worden. Onze gemeente behoort tot de Vervoerregio Antwerpen. Het regionaal mobiliteitsplan legt de visie en ambities van de vervoerregio vast met een tijdshorizon 2030 – 2050.

In september 2023 werden het voorlopig ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan en het plan-MER voorlopig vastgesteld door de Vervoerregioraad Antwerpen. Het openbaar onderzoek liep

van 31 oktober tot 29 december 2023. Aan de gemeenteraden wordt gevraagd advies te geven (periode van 90 dagen: 18 oktober 2023– 17 januari 2024).

Het Routeplan 2030 is het multimodaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen (32 gemeenten) en geeft invulling aan het mobiliteitsbeleid dat op regionaal niveau zal worden (uit-)gevoerd. Het vormt het ontwikkelingskader voor de nadere uitwerking van programma's en projecten op regionaal en lokaal niveau. Het is gericht op het realiseren van een bereikbare en leefbare regio met een structureel hoger gebruik van de duurzame mobiliteitsmiddelen in 2030. Het Routeplan 2030 is opgesteld in de overtuiging dat mobiliteitsproblemen aangepakt moeten worden door samen te werken tussen de verschillende bestuursniveaus, de lokale besturen onderling, de aanbieders op het vlak van de vervoersmodi, en met alle betrokken publieke en private stakeholders.

Het Routeplan 2030 geeft invulling aan de beleidsambitie van de Vlaamse regering om het aandeel van de duurzame (combi-)verplaatsingen (te voet, per fiets, met trein, tram en/of bus en passagiers in de wagen) voor de hele Vervoerregio Antwerpen te laten groeien tot minstens 50%, ofwel het aandeel van de auto terug te brengen tot onder de 50%. Dit regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor alle vervoersmodi voor een langere termijn vast in de Vervoerregio en bevat de nodige maatregelen om deze 50/50 ambitie te realiseren. De 50/50 ambitie is er één voor personenvervoer, maar ook logistieke thema's worden mee behandeld in het Routeplan daar waar het relevant is op dit regionale schaalniveau. Het Routeplan beschrijft een streefbeeld van hoe we de mobiliteit in 2030 zien en hoe de gewenste modal shift kan worden bereikt. Het geeft inzicht in de mobiliteitskeuzes die we tegen 2030 willen aanbieden in onze regio.

Om een duurzame toekomst te verzekeren, zetten we in op 10 ambities binnen mobiliteit:

- *integrale aanpak voor een ander mentaliteit*: we kiezen voor een gezamenlijk mobiliteitsmanagement om het aantal autoverplaatsingen te beperken. Deze gedragsverandering realiseren we via gerichte communicatie, infrastructuur, technologie en regelgeving;
- *versterking van dorps- en stadskernen*: wanneer we woningen, werkplekken, activiteiten en voorzieningen op wandel- en fietsafstand van elkaar organiseren is er minder nood aan verplaatsingen. Deze concentratie in de kernen maakt het bovendien gemakkelijker om deelsystemen en openbaar vervoer te organiseren;
- *reisbeleving van deur tot deur bevorderen*: probleemloos overstappen van openbaar vervoer naar fiets naar auto, die vrijheid willen we de reiziger bieden door hoogkwalitatieve en vlot bereikbare mobiliteitsknooppunten te voorzien;
- *van bezit naar gebruik*: Mobility as a Service (MaaS) staat voor de verschuiving van persoonlijke vervoerswijzen naar mobiliteitsdiensten zoals openbaar vervoer en fiets- of autodelen. We reiken de reiziger een gebruiksvriendelijke systeem aan om het vlot wisselen van vervoersmiddel of 'combimobiliteit' te bevorderen;
- *A-net, snel en betrouwbaar reizen binnen de vervoerregio*: het A-net is een kwaliteitsnetwerk dat bestaat uit afgestemde regionale diensten van trein, tram en bus. Het garandeert vlotte en frequente verbindingen, zowel in de urbane zone als in het regionale netwerk.
- *een fietsnetwerk van hoge kwaliteit*: we zetten in op een comfortabel en veilig lokaal fietsnetwerk dat aansluit op het A-net en de regionale fietsnetwerken. Voor verplaatsingen over de korte afstand krijgt de fiets de belangrijkste vervoersfunctie;
- *regionale parkeerstrategie, lokaal beleid*: we maken een 'park & choose' van de mobiliteitsknooppunten buiten de kernen. Met een doordachte tarifiering en veel aandacht voor fietsparkeren willen we overstappen stimuleren en vermijden we parkeerdruk in de woongebieden;
- *doorstroming en aansluiting op hoofdwegen*: we willen een vlotte afwikkeling op het interregionale hoofdwegennet garanderen, o.a. door een richtsnelheid op en het vervolledigen van het hoofdwegennet. Regionale aansluitingen worden verbeterd met rechtstreekse routes en aansluitingen in twee richtingen;

- *dynamisch verkeersmanagement voor optimale benutting*: verkeersregelingen houden in de eerste plaats rekening met regionale fietsverbindingen, het A-net voor openbaar vervoer en de gewenste routes voor het wegverkeer. Dynamische regelingen die op het netwerkniveau met elkaar communiceren zorgen voor minder verliestijden en optimale doorstroming van de verschillende modi.

De procedure om tot het regionaal mobiliteitsplan te komen kende drie fases: de oriëntatiefase, de uitwerkingsfase en de fase van het definitieve beleidsplan en actieplan. Het resultaat van de oriëntatiefase was de een oriëntatienota. De uitwerking daarvan gebeurde aan de hand van de opbouw van de strategische visie en operationele doelstellingen. Dit werd vertaald in de synthesesnota. Tenslotte werd het eigenlijke ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan opgemaakt. Dit bestaat uit het Routeplan 2030 zelf, aangevuld met 8 gebiedsgerichte nota's over goederenvervoer, vervoer op maat, personenvervoer over water, doorstroming OV, feederlijnen OV, mobiliteitsknooppunten, parkeerstrategie en wegencategorisering. Het ontwerp regionaal mobiliteitsplan wordt begeleid door een ontwerp plan-MER, dat de milieueffecten van het mobiliteitsplan in beeld brengt.

Er wordt aan de gemeenteraad voorgesteld de goedkeuring te hechten aan het ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Antwerpen en ontwerp plan-MER en aandacht te vragen voor volgende punten:

- het ontwerp regionaal mobiliteitsplan is sterk gericht naar Antwerpen. Alles werd bekeken in functie van een duurzamere bereikbaarheid van Antwerpen. Uit de verkeersanalyse van Boom blijkt echter dat Bomenaars zich vooral binnen Boom verplaatsen. Daarnaast verplaatsen ze zich naar de aanliggende vervoerregio en stad Mechelen. Daarnaast ook naar verder gelegen regio's en de stad Brussel. De link met Antwerpen is beperkt. Vandaar ook dat de maatregelen in het routeplan in het toekomstscenario RP2030 maar tot een beperkte vooruitgang op vlak van duurzame verplaatsingen zullen leiden (+3%).
- gemeente Boom vraagt om de doortrekking van de N171 zo snel mogelijk te realiseren zodat de N177 kan ontlast worden van het vrachtverkeer
- de gemeente is blij dat men tegen 2030 de treinfrequentie wil verhogen naar 4 treinen per uur richting Antwerpen. We blijven echter ook vragende partij om terug een treinverbinding Boom-Mechelen te hebben.
- ook blijven we vragende partij om de waterbus door te trekken op de Rupel tot Boom
- de gemeente blijft vragende partij om de reisweg van lijn 182 te behouden. Deze lijn voorziet momenteel niet enkel de wijk bosstraat van regulier busvervoer, maar bedient ook PRC De Schorre, WZC Den Beuk en dienstencomplex Brandpunt. Een afbouw naar vervoer op Maat voor de wijk bosstraat houdt ook in dat het PRC De schorre slechter wordt bediend met openbaar vervoer waardoor de modal shift niet kan gerealiseerd worden.

De plannen van De Lijn ivm basisbereikbaarheid zijn nog niet ingevoerd in vervoerregio Antwerpen. De wijzigingen in de vervoerregio Antwerpen zijn voor ten vroegste 1 januari 2025. Waarschijnlijk zal dit echter nog later zijn.

De leden van de commissie hebben geen verdere aandachtspunten om door te geven aan de vervoerregio.

Men vraagt zich af of het plan lang gaat stand houden.

3. ROBERT VEKEMANSPLEIN

De bewoners van R. Vekemansplein hebben te maken met sluijverkeer tussen hun blokken. Er wordt door bestelwagens en brommers met hoge snelheid tussen de blokken gereden. Men heeft er ook last van wildparkeren.

Het zorgt voor gevaarlijke omstandigheden gezien er op R. Vekemansplein ook kinderen spelen en voetgangers passeren.

Het Robert Vekemansplein is geen openbaar domein. Het plein is 1 kadastrer perceel dat eigendom is van de VME.

De VME gaat aan de 2 zijde langswaar het sluijverkeer komt. Telkens 2 paaltjes plaatsen met daartussen een afneembare ketting.

Samen met de syndicus wordt ook nog gekeken om op de appartementenblokken een straatnaambord en huisnummer te krijgen zodat hulpdiensten het juiste adres kunnen vinden.

De aannemer moet ook de haag nog terugplaatsen die tussen de straat en het voetpad stond.

De commissie neem kennis van het feit de de VME op het Robert Vekemansplein maatregelen neemt tegen het sluijverkeer.

Tibo Roekaerts, voorzitter, sluit de vergadering om 19u33

Aldus gedaan in zitting datum voormeld.

Goedgekeurd door de gemeenteraadscommissie openbare werken, patrimonium, groenonderhoud, leefmilieu en duurzame ontwikkeling in zitting van 12 maart 2024.

De secretaris,

De voorzitter

Heidi Nuyts

Tibo Roekaerts