



Digitaal ondertekend

- Aanwezig:** Joop Verzele, Burgemeester-voorzitter  
Robrecht Bothuyne, Kathleen Hutsebaut, Gerrit Depaepe, Jurgen Haustraete, Kristof Callens, Sofie Bauters, Bernard baron della Faille d'Huyse, Schepenen Achiel De Coninck, Kathelijne Van Betsbrugge, Eveline Delbaere, Luc Vandenabeele, Felix Vermeiren, Jan Herman, Rita De Vuyst, Filip Geysens, Jos De Seranno, Dieter Van Malderghem, Peter Depauw, Martje Verbeeck, Piet Dhont, Mariska Nachtergaele, Tilde Vandenbroucke, Raadsleden  
Kris Nachtergaele, Algemeen directeur
- Verontschuldigd:** Valerie Snoeck, Raadslid
- Afwezig:** Vanessa Badisco, Raadslid

De Burgemeester-voorzitter opent de vergadering om 19u04.

## OPENBARE ZITTING

### 1. Goedkeuren notulen vorige vergadering

#### Wetgeving

Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017.

Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.

Bestuursdecreet van 7 december 2018.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

#### Besluit

De notulen van de vergadering van 9 oktober 2023 worden goedgekeurd.

### 2. Besluit van de gouverneur tot goedkeuring van de jaarrekening over het financiële boekjaar 2022 van de gemeente en het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn van Kruisem - kennisname

#### Besluit

Overeenkomstig artikel 332, §1, derde lid van het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, neemt de gemeenteraad kennis van het besluit van de Gouverneur tot goedkeuring van de jaarrekening over het financiële boekjaar 2022 van de gemeente en het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn van Kruisem.

### **3. Goedkeuren overeenkomst houdende erfdiensbaarheid voor wiekoverhang en ijvsvalsignalisatie**

#### **Motivering**

Op 31 juli 2019 vroeg Electrabel nv een omgevingsvergunning aan voor “Windproject Zulte-Kruisem”, grotendeels gelegen in Kruisem en deels in Zulte in het industrieterrein ‘Zaubeek’

Op 3 oktober 2020 leverde de Vlaamse overheid een omgevingsvergunning af aan Electrabel nv voor het bouwen en exploiteren van 2 windturbines (OMV\_2019097463)

Het project ligt in het industrieterrein ‘Zaubeek’ en de windturbines worden voorzien op het terrein van het bedrijf Beaulieu International Group en aangesloten op een aldaar reeds bestaande middenspanningscabine.

In de omgevingsvergunning die op 3 oktober 2020 werd afgeleverd, staat het volgende gestipuleerd:

*Personen die zich in de omgeving van de windturbines bevinden op een openbare weg, een spoorweg of een bevaarbare waterloop zijn (in de regel) extern aan het project. Er vindt wiekoverslag plaats boven een verharde, openbare weg. Meer bepaald draaien de wieken van windturbine WT01 over de Meirestraat en de Groenedreef. Deze wegen kennen geen langdurig gebruik door externe personen. Er is bijgevolg geen noodzaak voor een nadere analyse. Wanneer de windturbine WT01 moet worden stilgelegd bij ijsvorming, worden de wieken zodanig gepositioneerd dat er geen wiekoverslag is boven de Meirestraat en de Groenedreef. Er wordt de nodige signalisatie aangebracht ter duiding van de gevarezone bij ijssval. Dit wordt als een bijzondere voorwaarde opgelegd.*

Bijzondere milieuvoorwaarden: 1. WT01: bij het stilleggen van de turbine bij ijsvorming, worden de wieken zodanig gepositioneerd dat er geen wiekoverslag is boven de Meirestraat en de Groenedreef. De exploitant voorziet de nodige signalisatie ter duiding van de gevarezone bij ijssval.

Bij winterse omstandigheden (lage temperatuur, hoge luchtvochtigheid, neerslag,...) bestaat het risico dat er zich pakketten ijs of sneeuw opbouwen op (de onderdelen van) de windturbine, die ook kunnen loskomen en vallen wanneer de dooi zich in zet. Soms gaat het om lichte, ongevaarlijke schilfers, maar er zijn ook al meldingen geweest van zwaardere stukken die een gevaar kunnen vormen voor onbeschermden passanten onder de windturbine. Om die reden worden onze windturbines uitgerust met:

- Een ijspreventiesysteem: bij winterse omstandigheden wordt de windturbine preventief gestopt om ijsopbouw te voorkomen. Dit impliceert dat ijs zich enkel kan vormen op een stilstaande windturbine, waardoor de facto ook ijsworp (ijsfragmenten die van een windturbine worden geslingerd) wordt voorkomen.
- Een ijsdetectiesysteem: wanneer zich op zo’n stilstaande windturbine ijs vormt, wordt dit gedetecteerd en wordt de windturbine zodanig gepositioneerd dat de ijssvalrisicozone op de grond wordt geminimaliseerd.
- Een camera, waarmee men de windturbine kan inspecteren en verifiëren of die werkelijk ijsvrij is vooraleer de windturbine weer in dienst te nemen (hiervoor heeft men ook een overeenkomst met personeel van Beaulieu, die afwezigheid van ijs kunnen vaststellen), andermaal om het risico op ijsworp uit te sluiten.

In bepaalde winterse condities (ca. 7-tal keer per jaar) doet er zich toch een risico voor op ijssval, dat men niet kan verhinderen. Dan moet men, onder meer in het publieke domein, analyseren aan welk risico onbeschermden passanten (voetgangers en fietsers) zijn blootgesteld en of dat al dan niet aanvaardbaar is. Voor passage in de Industriezone is er geen probleem, vermits die voldoende ver

van de windturbine is gelegen. Dat geldt echter niet voor de passage in de Meirestraat. Hier kan Electrabel nv niet anders dan een tijdelijke omleiding te voorzien voor fietsers en voetgangers. Op onderstaande figuur is het omleidingstraject uitgetekend. Op de locaties van de sterren zal een geautomatiseerd bord en lamp komen. Bij ijsrisico zal de lamp oplichten, en zal het bord zeggen dat voetgangers en wandelaars, bij oplichten van de lamp, onderstaande omleiding dienen te volgen.



Electrabel nv vraagt ook een erfdienstbaarheid voor de overhang van wieken en vergoedt deze erfdienstbaarheid middels een overeenkomst over een zone non-aedificandi.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

### **Besluit**

#### **Artikel 1:**

Het "Contract met het oog op de vestiging van een recht van overhang en een erfdienstbaarheid non aedificandi" te aanvaarden.

#### **Artikel 2:**

De burgemeester en de algemeen directeur te mandateren om het contract en de daaruit voortvloeiende aktes te ondertekenen.

#### **Artikel 3:**

Het college van burgemeester en schepenen te gelasten met de nadere uitwerking, uitvoering en opvolging van de overeenkomst.

#### **Artikel 4:**

Een wegvergunning te verlenen aan Electrabel nv, Simón Bolívarlaan 36, 1000 Brussel voor de plaatsing van ijsvalsignalisatie ter hoogte van

- de kruising van de Meirestraat met de weg tussen Nivolo en MG Crosswoods;
- de kruising van de Meirestraat en de Spinnewielstraat;

die, bij risico op ijsval van de windturbine, een knipperlicht activeert en voetgangers en fietsers erop wijst dat, bij activatie van het knipperlicht een omleiding dient te worden gevolgd, die eveneens op de signalisatie zal worden aangebracht, via :

- Meirestraat (weg tussen Nivolo en MG Crosswoods);
- Kruishoutemseweg;
- Waregemsesteenweg;
- Herlegemstraat;
- Spinnewielstraat.

#### **4. Buitengewone herstellingswerken aan de betonverharding van de Dijkstraat en Damstraat - Goedkeuring bestek, raming, lastvoorwaarden en gunningswijze**

##### **Motivering**

Diverse wegen zijn momenteel aan herstelling of onderhoud toe. Dit zal gefaseerd gebeuren, volgens het beschikbaar budget en de dringendheid van herstelling/onderhoud.

Hierbij zullen de Dijkstraat en de Damstraat als eerste worden aangepakt om er zich in deze straten verschillende gebroken betonvakken bevinden, wat gevaarlijk is voor het frequente fietsverkeer.

In het kader van de opdracht "Buitengewone herstellingswerken aan de betonverharding van de Dijkstraat en Damstraat" werd een bestek met nr. 2023/015 opgesteld door Afdeling INFRA.

De uitgave voor deze opdracht wordt geraamd op € 120.435,00 excl. btw (€ 25.291,35 btw medecontractant).

Er wordt voorgesteld de opdracht te gunnen bij wijze van de onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking.

##### **Wetgeving**

De wet van 17 juni 2013 betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen inzake overheidsopdrachten, bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten en concessies, en latere wijzigingen.

De wet van 17 juni 2016 en latere wijzigingen inzake overheidsopdrachten, meer bepaald artikel 42, § 1, 1° a) (de goed te keuren uitgave excl. btw bereikt de drempel van € 140.000,00 niet).

Het koninklijk besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten, en latere wijzigingen.

Het koninklijk besluit van 18 april 2017 betreffende plaatsing overheidsopdrachten klassieke sectoren, en latere wijzigingen, meer bepaald artikel 90, 1°.

De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen, en latere wijzigingen.

Het Bestuursdecreet van 7 december 2018.

Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikelen 326 tot en met 341 betreffende het bestuurlijk toezicht.

Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikelen 40 en 41, betreffende de bevoegdheden van de gemeenteraad.

Gunstig visum 2023/054 van Wim Van Tieghem van 27-10-2023

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

## **Besluit**

**Artikel 1 :** Het bestek met nr. 2023/015 en de raming voor de opdracht “Buitengewone herstellingswerken aan de betonverharding van de Dijkstraat en Damstraat”, opgesteld door Afdeling INFRA worden goedgekeurd. De lastvoorwaarden worden vastgesteld zoals voorzien in het bestek en zoals opgenomen in de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten voor aannemingen van werken, leveringen en diensten. De raming bedraagt € 120.435,00 excl. btw (€ 25.291,35 btw medecontractant).

**Artikel 2 :** Bovengenoemde opdracht wordt gegund bij wijze van de onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking.

**Artikel 3 :** De uitgave voor deze opdracht is voorzien in het investeringsbudget van 2023, op budgetcode 0200-01/2240007/BESTUUR/CBS/0/IP-NP (ACT-142).

## **5. Goedkeuren overeenkomst ter vestiging van een recht van opstal voor Fiberklaar**

### **Motivering**

De digitale transformatie is al meer dan een decennium aan de gang, en die zal zich de volgende tien jaar aan hetzelfde hoge tempo verderzetten. We mogen daarbij niet uit het oog verliezen dat deze evoluties steunen op infrastructuur. Het is zorgwekkend dat we in België met de uitrol van glasvezel vandaag aan de staart van het Europese peloton bengelen. Onze kopernetwerken zijn niet meer in staat om de snelheid en betrouwbaarheid te bieden die onze inwoners nodig hebben voor hun werk of voor toepassingen in de zorg.

In die context start Fiberklaar eind 2023 met de uitrol van een glasvezelnetwerk in Kruisem, meer bepaald deelgemeente Zingem. Deze uitrol wordt gecombineerd met Asper, Heurne en Eine.

Naast het netwerk voorziet men ook diverse POP's (Point of Presence). Dit zijn technische cabines van waaruit ca. 3.000 adressen kunnen aangesloten worden op het fibernetwerk.

Eén van de POP's is de hoofd-POP (LC = lokale centrale) van waaruit het licht vertrekt naar de andere POP's.

Fiberklaar vraagt toestemming om een LC te mogen bouwen naast de garage aan het AC Zingem. In bijlage vinden jullie een grondplan alsook een simulatie met foto's. De POP zal esthetisch 1 geheel vormen met de garage, de fietsenstalling en de hoogspanningscabine. De POP meet 2,40m op 5,20 m met een toegang op de kopse kant.

Inzake zakelijk recht stelt Fiberklaar een recht van opstal (99 jaar) voor met een eenmalige vergoeding van € 8.000.

Omwille van het maatschappelijk belang dat glasvezel op vandaag heeft, stellen we voor om akkoord te gaan met het voorstel om een POP te bouwen naast de garage van het AC Zingem en hiervoor deze overeenkomst te onderschrijven.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

## **Besluit**

### **Artikel 1:**

De overeenkomst ter vestiging van een recht van opstal ten behoeve van Fiberklaar voor de bouw van een POP wordt goedgekeurd.

### **Artikel 2:**

De burgemeester en de algemeen directeur worden gemandateerd om het contract en de daaruit voortvloeiende aktes te ondertekenen.

### **Artikel 3:**

Het college van burgemeester en schepenen wordt gelast met de nadere uitwerking, uitvoering en opvolging van de overeenkomst.

## **6. Aankoop van de kerk Sint-Gabriël : goedkeuren van de ontwerpakte**

### **Motivering**

De kerk op de Marolle, genaamd Sint-Gabriël, werd op 30 januari 2001 geschonken door de Paters Passionisten aan de kerkfabriek Sint-Eligius te Kruishoutem.

Deze kerk wordt gebruikt als annex van de kerk Sint-Eligius te Kruishoutem.

In het kerkenbeleidsplan van Kruishoutem, zoals goedgekeurd door de gemeenteraad van Kruishoutem in zitting van 11 september 2017, werd voor deze kerk het volgende beslist :

*De kerk van Marolle speelt een belangrijke rol in de lokale gemeenschap van de wijk, vandaar dat de stuurgroep het behoud van dit gebouw cruciaal vindt. Een toekomstige invulling wordt gezien als een combinatie van een stille ruimte (Mariagrot, verering Broeder Isidoor, plaats voor gebed), een ontmoetingsplaats voor de wijk (cf. zaal Elckerlyc) en een functie binnen het nieuw te bouwen woonzorgcentrum (WZC) van vzw Vijvens. De stuurgroep benadrukt het belang van snelle gesprekken en uitsluitel over de eigendom en het toekomstig beheer van deze kerk tussen de volgende partners: Kerkfabriek Sint-Eligius (huidige eigenaar), vzw Vijvens en het Gemeentebestuur van Kruishoutem. Na een overgangsperiode van nevenbestemming (met mogelijkheid van occasionele vieringen, huwelijken, begrafenissen, bezinning, etc. én activiteiten van de lokale verenigingen) en een grondige voorstudie en planning, zal een herbestemming gerealiseerd worden met een stilteplaats als cruciaal onderdeel (in koor of ruimte boven sacristie, te bekijken in plannen) en met aandacht voor de noden van WZC en Gemeente.*

Op 19 november 2019 heeft landmeter Noël Martens een schattingsverslag gemaakt.

Op 12 maart 2020 heeft de kerkraad van de parochie Sint-Eligius studio Thys Vermeulen aangesteld om voor deze kerk een architecturale voorstudie toekomstige functies voor de kerk Sint-Gabriël op te maken.

Op 21 oktober 2021 heeft de kerkraad akte genomen van het volgende :

De raad neemt kennis van een lijvig bundel dat afgeleverd is door het studiebureel met een 4-tal uitgewerkte opties die een gezamenlijk gebruik toelaten van het gebouw door de VZW Vijvens en de gemeente. Dit werd aan alle partijen voorgesteld op de stuurgroepvergadering van 22 september. De raad vraagt met aandrang dat het gemeentebestuur en de VZW Vijvens nu kunnen overgaan tot een gezamenlijk vruchtbaar overleg waarin beiden zich eensgezind kunnen vinden in één of andere optie waardoor het dossier goed kan vooruitgaan. De algemeen directeur van de VZW zal van dit standpunt kennis kunnen nemen via een schrijven met een uittreksel van punt 6 van dit kerkraadsverslag.

De gemeente heeft zich principieel akkoord verklaard met scenario 1 (zie eindrapport). Dit wordt verder uitgewerkt in de gesprekken met het aanpalende rusthuis.

De gemeente heeft met de volgende motivatie gevraagd om af te wijken van de schattingsprijs : Het college van burgemeester en schepenen vraagt aan de kerkfabriek St-Eligius de nodige stappen te zetten om te komen tot herbestemming en overdracht van de St-Gabriëlkerk (Marolle). De gemeente wenst, in uitvoering van het kerkenbeleidsplan, dit kerkgebouw over te nemen met de bedoeling een ontmoetingscentrum voor de Marolle te realiseren in combinatie met stille ruimte. Deze functies worden bij voorkeur gecombineerd met een lokaal dienstencentrum dat door middel van een samenwerkingsovereenkomst kan gerealiseerd worden door de VZW Vijvens. De gemeente stelt voor om de overdracht te voorzien tegen een symbolische euro, gezien het kerkgebouw destijds aan de kerkfabriek werd geschonken, de gemeente sindsdien instaat voor de financiering van alle

kosten aan deze kerk en gezien de negatieve werkelijke waarde van de kerk op vandaag; ten gevolge van de staat van het dak dienen immers aanzienlijke restauratiekosten te worden voorzien.

De opheffing van de erkenning van de annexe Marolle, Sint-Gabriël, zoals goedgekeurd door de bisschop van Gent op 21 augustus 2023.

In zitting van 15 juni 2023 heeft de kerkraad van de parochie Sint-Eligius het volgende beslist :  
Rekening houdend met de visie van het bisdom, gaat de raad over tot een principiële beslissing wat betreft de herbestemming van de St.-Gabriëlkerk en besluit unaniem het volgende:

1. De kerkraad wenst de site te verkopen aan de gemeente Kruisem aangezien zij in een uittreksel van het college van burgemeester en schepenen van 20 maart 2023 duidelijk te kennen geeft dat ze in uitvoering van het kerkenbeleidsplan het kerkgebouw wenst om te vormen tot een ontmoetingscentrum voor de wijk de Marolle in combinatie met een stille ruimte en dat het de bedoeling is een lokaal dienstencentrum uit te bouwen via een samenwerkingsovereenkomst met de VZW Vijvens.
2. De verkoop zal onderhands gebeuren. De plannen beogen immers duidelijk het algemeen belang waardoor concurrentie niet vereist is.
3. De kerkraad volgt de argumentatie van het schepencollege wat de verkoopprijs betreft. De kerkfabriek verkreeg de kerk inderdaad via schenking door de paters Passionisten, de gemeente investeerde in die kerk 20 jaar geleden via grondige renovaties voor een bedrag dat de huidige geschatte waarde benadert en ten slotte is het gebouw zeer moeilijk tot niet te verkopen op de reguliere markt vanwege zijn specifieke ligging waarop het RUP nr. 12 'Site Waeghebrugge' van 9/7/2012 van toepassing is. De raad gaat akkoord met de verkoop voor één symbolische euro. Alle kosten gepaard met de verkoop zijn te dragen door de gemeente.
4. De raad wenst aan de verkoop echter enkele voorwaarden te koppelen die in de notariële akte moeten worden overgenomen. Indien één of meerdere voorwaarden geschonden worden, dan is de gemeente aan de kerkfabriek een schadebedrag verschuldigd gelijk aan de geïndexeerde waarde van het geschatte bedrag uit het schattingsverslag van beëdigd landmeter-expert Noël Martens van datum 19 november .2019 :
  - Het gebouw mag 25 jaar niet gesloopt worden maar mag (vanzelfsprekend) grondig gerenoveerd en aangepast worden aan zijn toekomstige functies.
  - Het gebouw mag gedurende 10 jaar niet vervreemd worden en geen functiewijziging ondergaan.
  - Het beheer van het gebouw en het toekomstige gemeenschapscentrum moet minstens 10 jaar door de gemeente gebeuren.
  - De stille ruimte moet als dusdanig 10 jaar ingericht en onderhouden worden en mag niet verglijden tot bijvoorbeeld een stapelruimte of vergaderruimte of een lokaal met andere functie. De stille ruimte mag, wat geloofs- of levensovertuiging betreft, neutraal zijn.

Het schepencollege zal via een schrijven met een uittreksel van dit besluit op de hoogte gebracht worden en kan spoedig een notaris aanduiden om de verkoop concreet uit te werken zodat de verkoop volledig rond kan zijn in de loop van dit kalenderjaar.

De voorwaarden zoals in het vorig lid onder punt 4 werden vermeld, werden integraal overgenomen in de akte en de gemeente kan hiermee akkoord gaan.

De besloten vennootschap "Van Caenegem & Van Caenegem, geassocieerde notarissen BV", met zetel te 9770 Kruisem, Waregemsesteenweg 9 werd aangesteld om voor deze aankoop een akte op te maken.

De aankoop betreft een kerkgebouw gelegen Passionistenstraat nummer 15, gekend volgens titel sectie A, deel van nummer 1611/D en gekadastraerd volgens recent kadastraal uittreksel sectie A, nummer 1611FP0000, met een oppervlakte volgens titel en recent kadaster van elf are tweeënnegentig centiare (11 a 92 ca). Niet-geïndexeerd kadastraal inkomen: zesduizend vijfhonderd vierenvijftig euro (€ 6.554,00).

#### **Wetgeving**

De artikelen 41 en 162 van de Grondwet.

De artikelen 40, 41 en 326 tot en met 341 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen.

De artikelen 1, 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.

Het bestuursdecreet van 7 december 2018.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

## **Besluit**

### **Artikel 1:**

De gemeenteraad besluit de ontwerpakte goed te keuren voor de aankoop van een kerkgebouw gelegen Passionistenstraat nummer 15, gekend volgens titel sectie A, deel van nummer 1611/D en gekadastraerd volgens recent kadastraal uittreksel sectie A, nummer 1611FP0000, met een oppervlakte volgens titel en recent kadaster van elf are tweeënnegentig centiare (11 a 92 ca). Niet-geïndexeerd kadastraal inkomen: zesduizend vijfhonderd vierenvijftig euro (€ 6.554,00).

De aankoopprijs bedraagt één euro, rekening houdend met de voorwaarden, gevraagd door de kerkfabriek en vermeld onder punt 8 in de akte.

De kosten van deze akte worden volledig gedragen door de gemeente Kruisem.

### **Artikel 2:**

De voorzitter van de gemeenteraad en de algemeen directeur worden gemachtigd om de aankoopakte te ondertekenen en de gemeente te vertegenwoordigen bij de notariële verplichtingen.

### **Artikel 3:**

In voorkomend geval wordt de algemene administratie van de patrimoniumdocumentatie uitdrukkelijk ontslagen om ambtshalve inschrijving te nemen, om gelijk welke reden, bij de overschrijving van een uitgifte van de akte.

### **Artikel 4:**

Afschrift van deze beslissing wordt overgemaakt aan het kantoor van de besloten vennootschap "Van Caenegem & Van Caenegem, geassocieerde notarissen BV", met zetel te 9770 Kruisem, Waregemsesteenweg 9.

### **Artikel 5:**

Overeenkomstig artikel 330 van het decreet lokaal bestuur brengt de gemeenteoverheid de toezichthoudende overheid op de hoogte van de bekendmaking op de webtoepassing.

## **7. Farys: Buitengewone Algemene Vergadering 15 december 2023: goedkeuren van de agenda**

### **Motivering**

De gemeente Kruisem is aangesloten bij Farys ov. en ontving de oproepingsbrief voor de Buitengewone Algemene Vergadering van Farys ov op 15 december 2023, waarin de agenda werd meegedeeld.

### **Wetgeving**

De statuten van Farys ov.

De bepalingen van het Decreet over het Lokaal Bestuur.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

## **Besluit**

### **Artikel 1:**

De gemeenteraad beslist goedkeuring te verlenen aan alle punten (inclusief de statutenwijziging) op de agenda van de Buitengewone Algemene Vergadering Farys ov van 15 december 2023 en de daarbij behorende documentatie nodig voor het onderzoek van de agendapunten:

1. Wijziging in deelnemers en/of kapitaal
  2. Actualisering van bijlage 2 aan de statuten ingevolge wijzigingen in deelnemers en/of kapitaal
  3. Evaluatie 2023, te ontwikkelen activiteiten en de te volgen strategie 2024 (overeenkomstig artikel 432 DLB)
  4. Begroting 2024 (overeenkomstig artikel 432 DLB )
  5. Statutaire benoemingen
  6. Samenwerking binnen Waterunie Operator
    - 6.1. Kennisname bijzonder verslag van de Raad van Bestuur opgesteld overeenkomstig artikel 472, §1, tweede lid DLB
    - 6.2. Goedkeuring tot oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht "Waterunie Operator" overeenkomstig artikel 472, §1, tweede lid DLB
    - 6.3. Statutenwijziging Farys
      - 6.3.1. Toelichtende nota bij de statutenwijziging met artikelsgewijze bespreking
      - 6.3.2. Nieuwe tekst van de statuten
      - 6.3.3. Volmachten
  7. Samenwerking met Azulatis
    - 7.1. Kennisname bijzonder verslag van de Raad van Bestuur opgesteld overeenkomstig artikel 472, §1, tweede lid DLB
    - 7.2. Statuten Azulatis NV - kennisname
    - 7.3. Goedkeuring tot deelname aan de naamloze vennootschap Azulatis overeenkomstig artikel 472, §1, tweede lid DLB
  8. Samenwerking met SWDE
    - 8.1. Kennisname bijzonder verslag van de Raad van Bestuur opgesteld overeenkomstig artikel 472, §1, tweede lid DLB
    - 8.2. Goedkeuring tot deelname aan de naamloze vennootschap Mainvault overeenkomstig artikel 472, §1, tweede lid DLB
    - 8.3. Statuten Mainvault NV
- Varia.

### **Artikel 2:**

De raad draagt de aangeduide vertegenwoordiger(s)/plaatsvervanger op om namens het bestuur alle akten en bescheiden met betrekking tot de Buitengewone Algemene Vergadering van Farys ov vastgesteld op 15 december 2023, te onderschrijven en haar/zijn (hun) stemgedrag af te stemmen op het in de beslissing van de (gemeente)raad van heden bepaalde standpunt met betrekking tot de agendapunten van voormelde Buitengewone Algemene Vergadering.

### **Artikel 3:**

Een afschrift van dit besluit zal als volgt worden overgemaakt:

- hetzij bij voorkeur per elektronische post, 20231215BAVFarys@farys.be,
- hetzij per post t.a.v. Farys ov, Stropstraat 1 te 9000 Gent.

### **8. Gaselwest: Buitengewone Algemene Vergadering 19 december 2023: goedkeuren agenda, vaststellen mandaat**

#### **Motivering**

De gemeente werd per aangetekend schrijven van 28 september 2023 opgeroepen om deel te nemen aan de Buitengewone Algemene Vergadering van Gaselwest die op 19 december 2023

plaatsheeft in “het Fluvius-gebouw, P. Kennedypark 12, te 8500 Kortrijk”. De agenda en het dossier met documentatiestukken werd aan de gemeente per brief overgemaakt op 28 september 2023.

#### **Wetgeving**

Artikel 432, alinea 3 van het decreet over het lokaal bestuur, waarbij bepaald wordt dat de vaststelling van het mandaat van de vertegenwoordiger dient te worden herhaald voor elke Algemene Vergadering.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

#### **Besluit**

##### **Artikel 1:**

De gemeenteraad hecht zijn goedkeuring aan de agenda van de Buitengewone Algemene Vergadering van de opdrachthoudende vereniging Gaselwest d.d. 19 december 2023, met volgende agendapunten :

1. Bespreking in het kader van artikel 432 van het decreet lokaal bestuur van de te ontwikkelen activiteiten en de te volgen strategie voor het boekjaar 2024 alsook van de door de Raad van Bestuur opgestelde begroting 2024.
2. Vaststelling van de uitkering overeenkomstig artikel 6:114 e.v. WVV.
3. Desgevallend aanvaarding uitbreiding aansluiting gemeenten voor (neven)activiteiten.
4. Statutaire benoemingen.
5. Statutaire mededelingen.

##### **Artikel 2:**

De vertegenwoordiger van de gemeente die zal deelnemen aan de (fysieke of digitale) Buitengewone Algemene Vergadering van de opdrachthoudende vereniging Gaselwest op 19 december 2023 (of iedere andere datum waarop deze uitgesteld of verdaagd zou worden), op te dragen zijn/haar stemgedrag af te stemmen op de beslissingen genomen in de gemeenteraad van heden inzake voormeld artikel 1 van onderhavige beslissing.

##### **Artikel 3:**

Het college van burgemeester en schepenen te gelasten met de uitvoering van voormelde beslissingen en onder meer kennisgeving hiervan te verrichten aan de opdrachthoudende vereniging Gaselwest, ter attentie van het secretariaat (in pdf-versie), uitsluitend op het e-mailadres vennootschapssecretariaat@fluvius.be .

#### **9. TMVS: Buitengewone Algemene Vergadering 12 december 2023: goedkeuren agenda**

##### **Motivering**

De gemeente Kruisem aangesloten is bij TMVS dv en werd opgeroepen om deel te nemen aan de Buitengewone Algemene Vergadering van TMVS dv op 12 december 2023.

##### **Wetgeving**

De statuten van TMVS dv.

De bepalingen van het Decreet over het Lokaal Bestuur.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

#### **Besluit**

##### **Artikel 1:**

De gemeenteraad beslist goedkeuring te verlenen aan alle punten op de agenda (inclusief de agendapunten m.b.t. de statutenwijziging) van de Buitengewone Algemene Vergadering TMVS dv

van 12 december 2023 en de daarbij behorende documentatie nodig voor het onderzoek van de agendapunten:

1. Wijziging van vermogen
  2. Actualisering van bijlagen 1 en 2 aan de statuten ingevolge wijziging van vermogen
  3. Evaluatie 2023, te ontwikkelen activiteiten en de te volgen strategie 2024 (cfr. artikel 432 Decreet over het Lokaal Bestuur)
  4. Begroting 2024 (cfr. artikel 432 Decreet over het Lokaal Bestuur)
  5. Statutaire benoemingen
  6. Statutenwijziging
    - 6.1. Toelichtende nota bij de statutenwijziging met artikelsgewijze bespreking
    - 6.2. Nieuwe tekst van de statuten
  7. Overboeking van het (oorspronkelijk) vast kapitaal (rekening 111 Onbeschikbare inbreng buiten het kapitaal) naar een beschikbare eigenvermogensrekening
  8. Overboeking van de in het verleden aangelegde wettelijke reserves (rekening 1311 Statutair onbeschikbare reserves) naar een beschikbare eigenvermogensrekening
  9. Volmachten
- Varia

#### **Artikel 2:**

De raad draagt de aangeduide vertegenwoordiger/plaatsvervangend vertegenwoordiger op om namens het bestuur alle akten en bescheiden met betrekking tot de Buitengewone Algemene Vergadering van TMVS dv vastgesteld op 12 december 2023, te onderschrijven en hun stemgedrag af te stemmen op het in de beslissing van de gemeenteraad van heden bepaalde standpunt met betrekking tot de agendapunten van voormelde Algemene Vergadering.

#### **Artikel 3:**

Een afschrift van dit besluit zal gestuurd worden:

- hetzij per elektronische post, 20231212BAVTMVS@farys.be
- hetzij per post t.a.v. TMVS dv p.a. Farys ov, Stropstraat 1 te 9000 Gent.

### **10.IGS Westlede: Buitengewone Algemene Vergadering 12 december 2023: goedkeuren agenda**

#### **Motivering**

De gemeente Kruisem is aangesloten bij de opdrachthoudende vereniging CVBA Intergemeentelijke Samenwerking Westlede (IGS Westlede), Smalle Heerweg 60 te 9080 Lochristi.

De gemeente Kruisem werd uitgenodigd op de Buitengewone Algemene Vergadering die vastgesteld is te Lochristi op 12 december 2023.

#### **Wetgeving**

De artikelen 41 en 2162 van de Grondwet.

De artikelen 34, 35, 40, 41, 326 tot en met 341 en 432 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen.

De artikelen 1, 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.

Het bestuursdecreet van 7 december 2018.

De statuten van de opdrachthoudende vereniging IGS Westlede.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

#### **Besluit**

#### **Artikel 1:**

De gemeenteraad neemt akte van de agenda van de dagorde van de Buitengewone Algemene Vergadering van de opdrachthoudende vereniging CVBA Intergemeentelijke Samenwerking Westlede (IGS Westlede), vastgesteld te Lochristi op 12 december 2023.

#### AGENDA

1. Goedkeuring verslag van de algemene vergadering dd. 30.05.2023
2. Activiteiten en strategie 2024
3. Begroting 2024
4. Varia

#### **Artikel 2:**

De gemeenteraad heeft geen opmerkingen te formuleren op de agendapunten van de Buitengewone Algemene Vergadering van de opdrachthoudende vereniging CVBA Intergemeentelijke Samenwerking Westlede (IGS Westlede), vastgesteld te Lochristi op 12 december 2023 en keurt voor zover als nodig, de door de raad van bestuur geformuleerde voorstellen goed.

#### **Artikel 3:**

De gemeenteraad draagt de aangeduide vertegenwoordiger/plaatsvervangend vertegenwoordiger op om namens de gemeente alle akten en bescheiden met betrekking tot de buitengewone algemene vergadering te onderschrijven en hun stemgedrag af te stemmen op het in de beslissing van de gemeenteraad van heden bepaalde standpunt met betrekking tot de agenda van voormelde buitengewone algemene vergadering.

#### **Artikel 4:**

Een afschrift van dit besluit worden overgemaakt aan de opdrachthoudende vereniging IGS Westlede.

### **11. Veneco: Buitengewone Algemene Vergadering: goedkeuren agenda**

#### **Motivering**

De gemeente Kruisem is vennoot van de Intergemeentelijke Vereniging Veneco en heeft een uitnodiging ontvangen voor de Buitengewone Algemene Vergadering van Veneco op 14 december 2023, met kennisgeving van de agenda van deze Buitengewone Algemene Vergadering.

#### **Wetgeving**

Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017.

Artikel 33§5 van de gecoördineerde statuten van Veneco van 6 december 2018 dat stelt dat de vertegenwoordiger voor de volledige duur van de legislatuur kan worden aangeduid, de concrete inhoud van het mandaat van de vertegenwoordiger daarentegen dient herhaald te worden voor elke Algemene Vergadering.

Artikel 436 van het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 met betrekking tot de onverenigbaarheden en het feit dat de afgevaardigde geen lid mag zijn van de Raad van Bestuur.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

#### **Besluit**

#### **Artikel 1:**

De agenda en elk van de afzonderlijke punten van de agenda van de Buitengewone Algemene Vergadering van de Intergemeentelijke Vereniging Veneco die plaats vindt op 14 december 2023 worden goedgekeurd:

1. Goedkeuring schriftelijke en digitale vergaderwijze wegens uitzonderlijke omstandigheden (indien noodzakelijk)
2. Akteneming/goedkeuring verslag Buitengewone Algemene Vergadering dd. 8 december 2022

3. Jaarverslag 2022 Raad van Bestuur
4. Balans, resultatenrekening, toelichting en verwerking van het resultaat
5. Verslag van de commissaris
6. Goedkeuring van het jaarverslag, de balans, de resultatenrekening, de toelichting en verwerking van het resultaat
7. Verlenen van kwijting aan de bestuurders
8. Verlenen van kwijting aan de commissaris
9. Aanstellen commissaris
10. Benoeming en desgevallend ontslag van bestuurders en deskundigen

#### **Artikel 2:**

Aan de vertegenwoordiger van de gemeente Kruisem die zal deelnemen aan de Buitengewone Algemene Vergadering van de Intergemeentelijke Vereniging Veneco die plaatsvindt op 14 december 2023 om 18.00 u bij 'De Peignage' te Eeklo, wordt het mandaat gegeven om:

- Er aan alle beraadslagingen en stemmingen deel te nemen, alle voorstellen met betrekking tot de agenda goed te keuren, alle akten, stukken, notulen, aanwezigheidslijsten te ondertekenen en in het algemeen, het nodige te doen om de agendapunten van de buitengewone algemene vergadering uit te voeren.
- Deel te nemen aan elke latere buitengewone algemene vergadering met dezelfde dagorde, in geval de op 14 december 2023 geplande Buitengewone Algemene Vergadering niet rechtsgeldig zou kunnen beraadslagen en daarbij er aan alle beraadslagingen en stemmingen deel te nemen, alle voorstellen met betrekking tot de agenda goed te keuren, alle akten, stukken, notulen, aanwezigheidslijsten te ondertekenen en in het algemeen, het nodige te doen om de agendapunten van de buitengewone algemene vergadering te realiseren.

#### **Artikel 3:**

Het college van burgemeester en schepenen wordt belast met de uitvoering van de hierbij genomen beslissingen en deze over te maken aan de toezichthoudende overheid en er kennis van te geven aan Veneco.

### **12. Advies met betrekking tot het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Ardennen en het bijhorende ontwerp-MER**

#### **Motivering**

##### 1. Inleiding

Onderhavig beleidsplan vormt het eindproduct van het regionale mobiliteitsplan. Dit beleidsplan synthetiseert het resultaat van het doorlopen van alle stappen tot opmaak van het regionaal mobiliteitsplan en concretiseert de toekomstige mobiliteitsvisie (cf. gewenste mobiliteitsontwikkeling) voor de vervoerregio in een gedragen actieprogramma met concrete maatregelen ter uitvoering op korte, middellange of lange termijn. (Naast het wensbeeld uit voorliggend mobiliteitsplan zullen echter ook de budgettaire omstandigheden/mogelijkheden uiteindelijk mee bepalen wanneer bepaalde acties worden uitgevoerd).

Daar waar voor het mobiliteitsplan wordt uitgegaan van een tijdshorizon van (+) 10 jaar, bevat het plan dan ook voldoende visie/ambitie-elementen die eerder uitgaan van een doorkijk op langere termijn (10 – 30 jaar).

Proces en participatie

De opmaak van het mobiliteitsplan gebeurt in drie fasen:

- Fase 1 - oriëntatiefase: inventarisatie van de beleidscontext en bundeling van kansen en knelpunten voor de regio;
- Fase 2 - synthesefase: bepalen van de doelen en opstellen toekomstscenario's;
- Fase 3 - beleidsplanfase: vertalen van het toekomstscenario naar een concreet actieplan.

Het regionaal mobiliteitsplan kwam tot stand met de inbreng van stakeholders, doorheen alle stadia van het traject. Van in het begin, bij het uittekenen van de doelstellingen en het maken van de analyse, werd reeds de mening gevraagd van specifieke groepen. Daarnaast vond er een stakeholdersessie plaats over enkele specifieke thema's, met name ruimte en mobiliteit, toegankelijkheid en openbaar vervoer, veiligheid en fietsen en tot slot vracht- en autoverkeer.

Ter voorbereiding van het overleg werd een webinar ter beschikking gesteld van de stakeholders met duiding van de vier thema's. Tevens werd een brede online burgerbevraging georganiseerd in de verschillende gemeenten van de vervoerregio.

## 2. Strategische en operationele doelstellingen

Op basis van de mobiliteitsvisie van Vlaanderen worden zes ambities geformuleerd die de kapstok van het regionaal mobiliteitsplan vormen. Deze ambities of strategische doelstellingen worden vervolgens geconcretiseerd in operationele doelstellingen die aansluiten op de identiteit van de regio. De strategische doelstellingen zijn een vertaling van een hele reeks beleidsplannen en -instrumenten die de Vlaamse Regering en haar partners al hebben gelanceerd.

- Strategische doelstelling 1: **Anders** – Het realiseren van een modal shift naar meer duurzame verplaatsingsmodi.
- Strategische doelstelling 2: **Vlot** – Het waarborgen van de selectieve bereikbaarheid van knooppunten en vlotte doorstroming per modi.
- Strategische doelstelling 3: **Veilig** – Het streven naar een slachtoffervrij vervoerssysteem tegen 2050 met prioritaire aandacht voor de zwakke weggebruiker.
- Strategische doelstelling 4: **Leefbaar** – Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de stedelijke gebieden en kernen van de gemeenten.
- Strategische doelstelling 5: **Milieu** – Het streven naar klimaatneutraliteit, het verminderen van de milieudruk en het energieverbruik ondanks de toenemende vraag naar mobiliteit.
- Strategische doelstelling 6: **Sociaal** – Iedereen op selectieve wijze de vrijheid bieden om zicht te verplaatsen.

Volgend op de Vlaamse ambities worden de strategische doelstellingen doorvertaald naar operationele doelstellingen op niveau van de Vlaamse Ardennen.

De operationele doelstellingen zullen ingezet worden om de strategische toekomstscenario's voor de vervoerregio te evalueren en zullen de keuze voor het voorkeursscenario mee vorm geven.

De strategische en operationele doelstellingen zijn in het ontwerp regionaal beleidsplan niet gewijzigd ten opzichte van de synthesenota en worden integraal overgenomen in het einddocument.

## 3. Gewenste mobiliteitsontwikkeling

In de synthesenota werden 2 (concentratie-model en rastermodel) alternatieve visies / scenario's op de mobiliteit in de vervoerregio uitgewerkt en ten overstaan van elkaar afgewogen.

Beide scenario's werden o.a. met behulp van het Regionale verkeersmodel (RVM) ten overstaan van elkaar geëvalueerd. Globaal kan worden geoordeeld dat beide scenario's de vooropgestelde doelstellingen realiseren maar dat het concentratiemodel er, dankzij de grotere interlokale mazen en focus op frequentieverhogingen i.p.v. extra lijnen openbaar vervoer, nog meer dan het rastermodel in slaagt om een modal shift te realiseren en de druk van het gemotoriseerde verkeer op de lokale wegen te beperken. Daarnaast zorgt het concentreren van mobiliteit in het concentratiemodel ervoor dat ook de aanpak van verkeersveiligheid, doorstroming openbaar vervoer en halte-infrastructuur geconcentreerder kan worden aangepakt.

De synthesenota werd goedgekeurd op de vervoerregioraad van 27 januari 2023 waarbij de vervoerregioraad het concentratiemodel als voorkeursscenario weerhield.

### Corridors

In de toekomstvisie van het concentratiemodel gebeuren verplaatsingen doorheen de regio maximaal via een beperkt aantal multimodale corridors. Terwijl in de mazen tussen de corridors eerder een verkeerssluw karakter met enkel herkomst-bestemmingsverkeer nagestreefd zal worden om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen te verbeteren.

Volgende criteria werden gehanteerd bij het selecteren van de corridors:

1. Corridors verbinden stedelijke kernen
2. Corridors hebben een zekere verkeersvraag (cfr. Principe basisbereikbaarheid)
3. Corridors met aandacht voor bestaande verkeersstromen en huidig gebruik van infrastructuur
4. Corridors met aandacht voor bestaand infrastructuur (het verkeersaanbod)

Op basis van bovenstaande criteria worden in de Vlaamse Ardennen drie duidelijke, multimodale corridors met belangrijke mobiliteitsfunctie en voldoende verplaatsingspotentieel gedetecteerd:

- Gent – Oudenaarde – Ronse (– Doornik /Bergen)
- Gent – Zottegem – Geraardsbergen – Aat (– Bergen)
- (Bergen –) Aat – Geraardsbergen – Ninove (– Aalst/Brussel)

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoersnet wordt uitgebouwd rond de drie multimodale corridors, waar vlotte treinverbindingen (1e laag OV) de ruggengraat van het openbaar vervoer vormen en waarop regionale verplaatsingen met openbaar vervoer gebundeld worden. Het busnetwerk (en VOM) heeft een aanvoerende functie richting de steden en richting het treinnetwerk op de corridors (stations in de steden).

Gemotoriseerd verkeer

De kerngedachte van het concentratiemodel is dat het gemotoriseerd verkeer maximaal wordt geconcentreerd op een aantal corridors met als doel de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kernen te versterken. Door het verkeer op een beperkt aantal assen te concentreren wordt de verkeersbelasting in het buitengebied gelegen tussen die corridors verminderd en dient de wegennis maximaal voor het verkeer met een herkomst en/of bestemming in de regio.

#### 4. Uitwerking van het beleidsscenario

Fiets

(Fiets)netwerken verbinden kernen en (belangrijke) attractiepolen onderling en met elkaar. De selectie van deze netwerken zorgt dat missing links kunnen worden gedetecteerd, dat investeringen op een systematische manier kunnen gebeuren en dat het fietsbereikbaar maken van Vlaanderen op een uniforme manier kan gebeuren.

Netwerken en knooppunten

De vervoerregio Vlaamse Ardennen wordt doorkruist door 2 noordzuid-georiënteerde en 2 oostwestgeoriënteerde fietssnelwegassen. De doelstelling betreft in eerste instantie het optimaliseren en wegwerken van zwakke schakels op fietssnelwegen F45, F414, F416, F417, F418, F419, F421 en F428.

Voor Kruisem is hier vooral de aanwezigheid van de fietssnelweg F45 van belang. Aangezien de F45 op een as gelegen is, op de corridors van het te weerhouden concentratiemodel, wordt hieraan een hoge(re) prioriteit gegeven.

De vervoersregio bestendigd voorts het bestaande Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en wenst ook het belang van een goed functionerend lokaal fietsroutenetwerk te onderstrepen.

De vervoerregio zal verder inzetten op fietsvriendelijke stationsomgevingen, fietsstallingen aan strategisch gelegen bushaltes en de uitrol van kwalitatieve Hoppinpunten.

Aanbodzijde

De vervoerregio Vlaamse Ardennen wenst van de fiets een kwalitatief verplaatsingsmiddel te maken dat kan concurreren met andere – minder duurzame – verplaatsingsmodi. Daarvoor zet de vervoerregio in op kwalitatieve en veilige fietsinfrastructuur, op fietsenstalling en op een goede integratie van nieuwe fietsvormen, zoals deelfietsystemen en elektrisch fietsen.

De realisatie van een aaneengesloten fietsnetwerk zal vlot en veilig functioneel fietsen, ook over (middel-)lange afstand, mogelijk maken in de regio.

De inventarisatie van de niet-conforme fietsinfrastructuur is van belang om doelgericht te kunnen investeren in veilige fietsinfrastructuur.

Onderstaande prioriteiten stelt de vervoerregio voorop bij investeringen in het fietsnetwerk:

- Structureel onveilige fietsroutes en zones met hoge ongevalconcentraties wegwerken.

- Fietsassen met hoog fietspotentieel realiseren.
- Missing links wegwerken.

Niet elk project kan daarom even snel gerealiseerd worden, ondanks een hoge prioriteit.

Desalniettemin erkent de vervoerregio het belang van een kwalitatief BFF en zal de vervoerregio een inspanning doen om de dossiers of processen met belangrijke fietsinvesteringen te bespoedigen. Naast de fietsinfrastructuur zelf, is ook het comfortabel stellen van de fiets op de eindbestemming van belang.

De vervoerregio heeft beslist tot de uitrol van de deelfietsssystemen als onderdeel van het vervoer op maat (zie ook 4.2.1.1). De vervoerregio heeft de voorkeur gegeven aan een back-to-one-systeem in functie van de last mile van/tot het openbaar vervoernetwerk (natransport), een belangrijk aandachtspunt in een regio waar door de lagere densiteit het openbaar vervoeraanbod eerder beperkt is.

Om functioneel fietsgebruik in de regio te verhogen, is het gebruik van de elektrische fiets te stimuleren.

Vraaggedrag

Om inwoners te overtuigen om meer de fiets te nemen, is meer nodig dan enkel goede netwerken en de noodzakelijke infrastructuur. Een degelijk flankerend beleid dat fietsers onderwijst en fietsen stimuleert, is noodzakelijk om een echte fietscultuur te creëren.

Datastrategie en digitalisering

De vervoerregio erkent het belang van de nodige systemen waarmee verkeersdata verzameld en verkeersinformatie verspreid kan worden. Specifiek voor de modus fiets wordt aan volgende zaken gedacht:

- Het in kaart brengen van fietsverplaatsingen;
- Het in kaart brengen van fietsongevallen of onveilige fietsroutes;
- De integratie van deelfietsen in multimodale routeplanners en dataplatformen, met een goede koppeling tussen de verschillende aanbieders;
- Tariefintegratie : om combi-mobiliteit te stimuleren (bv. OV, deelfietsen, beveiligde fietsenstallingen, parking, etc.);
- Digitaliseren en vlot toegankelijk maken van fietsroutenetwerken en -kaarten.

Openbaar vervoer

Voorliggend mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van (+)10 maar wenst ook een doorkijk te geven op langere termijn (10 – 30 jaar). Dit maakt het mogelijk om het plan maximaal op te bouwen vanuit een door de ruimtelijk-verkeerskundige context en door het voorkeursscenario ondersteund wensbeeld op het openbaar vervoer in de regio en dus ruimer te gaan dan hetgeen volgens de huidige meerjarenplannen van de OV-aanbieders als realiseerbaar kan worden verwacht op een tijdsspanne van 10 jaar.

Zo zijn, naar aanleiding van het nieuw Openbaredienstencontract met de NMBS volgende optimalisaties, van belang voor de Vlaamse Ardennen, reeds opgenomen in het vervoersplan 12/2023-2026:

- Weekdag: verlenging van de S53 Lokeren – Gent tot Oudenaarde waardoor een halfuurfrequentie wordt verkregen tussen Gent en Oudenaarde (project onder voorwaarden, afhankelijk van de beschikbare perroncapaciteit ten gevolge van het Masterplan Gent-Sint-Pieters). Waardoor een betere bedeling van het station van Zingem bekomen wordt.
- Weekdag: verhoging van de frequentie op de lijn S6 tussen Edingen, Geraardsbergen en Denderleeuw Van één trein per uur naar twee treinen per uur
- Zondag: S51 Eeklo-Gent-Ronse gaat van een 2-uurdienst naar een uurdienst. Waardoor een frequentere bedeling van het station van Zingem bekomen wordt.

Netwerken

Vlaanderen vormt het openbaar vervoer om in overeenstemming met het decreet basisbereikbaarheid. Hierbij wordt het openbaar vervoer uitgewerkt tot een gelaagd vraaggericht systeem:

- Het treinnet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer en staan in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen;
- Het kernnet speelt in op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het betreft bus- en tramverbindingen tussen de grote woonkernen en belangrijke attractiepolen;
- Het aanvullend net bestaat uit lokale lijnen of aanvoerassen naar het kern- en treinnet. Het betreft busverbindingen tussen kleinere steden en gemeenten;
- Het vervoer op maat (VOM) zorgt ten slotte voor flexibele en vraaggestuurde vervoersoplossingen voor specifieke (individuele) vervoersnoden. Deze vervoerslaag biedt een antwoord voor personen die om verschillende redenen, zoals doelgroep, locatie of tijdstip, geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen.

De verschillende vervoerregio's hebben een openbaar vervoerplan, gebaseerd op de principes van het decreet basisbereikbaarheid, voor de korte termijn uitgewerkt. Dit plan zal de komende jaren gefaseerd worden uitgerold. Parallel werd, met het openbaar vervoerplan korte termijn als basis, gewerkt aan een doorkijk voor het openbaar vervoer op de lange termijn waarin een verdere geïntegreerde optimalisatie van het trein- en busnetwerk werden uitgewerkt. Ook dit plan bouwt verder op de principes van het decreet basisbereikbaarheid.

Door de vele ongunstige adviezen op het ontwerp beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincieraad in zitting van 06/09/2023 beslist om de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het beleidsplan in te trekken, waardoor de provincie terug naar de tekentafel moet. Indien blijkt dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het (nieuw vast te stellen) ontwerp beleidsplan ruimte van de provincie (streefdatum 2027) kan/zal dit ook een impact hebben op bv. de selectie van de kernen. Vandaar ook dat het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan best als een dynamisch document wordt gelezen en kan inspelen op de veranderende (ruimtelijke) context.

Er mag verwacht worden dat de bereikbaarheid/frequentie van de/alle geselecteerde lokale kernen door het aanvullend net hier meer op uitgewerkt is. De toetsing van de toekomstige mobiliteitsvisie dient in synergie te gebeuren met het aspect 'Ruimte'. Dit werd reeds aangekaart in ons advies over de synthesesnota.

#### Infrastructuur

Op de S51 Eeklo-Gent-Ronse (spoorlijn 86) bestaan de segmenten De Pinte – Gavere-Asper, Zingem-Oudenaarde en Oudenaarde-Ronse grotendeels uit een enkelspoor; dit kan een infrastructurele hindernis vormen bij de implementatie van een halfuurfrequentie. De vervoerregio adviseert om te onderzoeken welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om een halfuurfrequentie te kunnen implementeren. Indien blijkt dat een frequentieverhoging van treinlijn S51 om financiële of ruimtelijke redenen niet haalbaar is tot in Ronse, wenst de vervoerregio op zijn minst een gedeeltelijke halfuurfrequentie te realiseren voor het segment tussen Oudenaarde en Gent, én dient een verhoogde frequentie van de busbediening tussen Oudenaarde en Ronse onderzocht.

De steden en gemeentes worden opgeroepen om lokale doorstromingsknelpunten in kaart te brengen / aan te kaarten en bussen te prioriteren ten opzichte van het andere verkeer waar mogelijk.

Om de bereikbaarheid van treinstations en bushaltes te verhogen is een vlot en flexibel voor- en natransport dat naadloos aansluit op het OV-net van groot belang. In de Vlaamse Ardennen is het voor- en natransport des te belangrijker, vanwege het verspreid wonen.

De vervoerregio zet in op toegankelijk openbaar vervoer voor alle reizigers en streeft ernaar om een zo groot mogelijke groep van potentiële gebruikers op een autonome wijze toegang te geven tot het openbaar vervoer, zonder dat ze daarvoor hulp hoeven te krijgen. Zowel de halte-infrastructuur als het rollend materieel (bus, en trein) moet voor iedereen, en in het bijzonder voor mensen met een fysieke en/of visuele beperking, autonoom toegankelijk zijn.

#### Rollend materieel

De vervoerregio wenst in elk geval de transitie naar toegankelijke treinstellen en bussen te ondersteunen.

Bij aankoop van nieuwe voertuigen benadrukt de vervoerregio het belang van volgende zaken:

- Een automatische uitklappende laadhelling die de horizontale opening tussen het perron en de trein/bus wegwerkt.
- De mogelijkheid om systematisch visueel en auditief reizigersinformatie aan te bieden aan boord van de trein/bus.
- Voertuigen met voldoende rolstoelplaatsen.
- Voertuigen die ontworpen zijn op maat van rolstoelgebruikers, met voldoende brede gangpaden en toegangsdeuren tussen wagons, aangepaste toiletten, etc.

#### Verduurzaming

De vervoerregio wenst het openbaar vervoer emissievrij te maken. Bijkomend haalbaarheidsonderzoek (zie actietabel) is nodig om na te gaan hoe dit bij voorkeur wordt uitgevoerd (bv. elektrificatie vs. treinen op waterstof).

In de beheersovereenkomst 2023-2027 is voorzien dat De Lijn emissievrij dient te rijden tegen 2035; Doelstelling van de vervoerregio is dat tegen 2030 reeds grotendeels zal zijn gerealiseerd.

#### Combimobiliteit: hoppinpunten

Hoppinpunten maken combimobiliteit efficiënter en gemakkelijker door een vlotte overstap te faciliteren. Binnen het gelaagd OV-netwerk spelen deze Hoppinpunten een belangrijke rol vanwege de naadloze overgang tussen het treinet, het aanvullend busnet en het vervoer op maat. Daarnaast worden op deze locaties, afhankelijk van het type Hoppinpunt, alternatieve vervoersoplossingen aangeboden, waardoor de reiziger de mogelijkheid heeft tot overstappen op het meest geschikte vervoersmiddel (deelwagen, - fiets of -step) voor zijn of haar verplaatsing.

Er worden 4 categorieën van Hoppinpunten geïdentificeerd: interregionale, regionale, lokale en buurthoppinpunten. Voor Kruisem werden 10 Hoppinpunten geselecteerd, waarvan 1 regionaal ter hoogte van Zingem station, 6 lokale en 3 buurt hoppinpunten.

Huise - Huiseplein	Buurt
Wannegem-Lede - Wannegem Dorp	Buurt
Kruishoutem - Industriegebied De Prijkels	Buurt
Huise - Peerdeken	Lokaal
Lozer - Kasteelstraat	Lokaal
Nokere - Nokeredorpsstraat	Lokaal
Ouwegem - Dorp	Lokaal
Zingem - Dorp	Lokaal
Kruishoutem - Nieuw Plein	Lokaal
Zingem - Station	Regionaal

Er zal echter pragmatisch omgesprongen moeten worden met de beschikbare ruimte en middelen. De vervoerregio geeft daarom de voorkeur om de fasering van de hoppinpunten te koppelen aan de fasering van het openbaar vervoerplan korte termijn en in relatie tot de sites waar VoM-deelmobiliteit wordt voorzien. Bij de invoering van een nieuwe fase in de uitrol van het openbaar vervoerplan korte termijn zijn de hoppinpunten gelegen aan buslijnen die wijzigen prioriteit te onderzoeken (zijn ze toegankelijk? Zijn er voldoende fietsstallingen?, ...) met een extra focus op volgende hoppinpunten:

- Hoppinpunten die een nieuwe eindhalte betreffen;
- Hoppinpunten gelegen aan buslijnen waar het aantal doorkomsten daalt;
- Hoppinpunten waar nieuwe overstappen worden gecreëerd.

Daarnaast zullen alle nieuw (her)aangelegde Hoppinpunten langs het kern- en aanvullend net steeds autonoom toegankelijk aangelegd worden. Uiteraard is het de bedoeling om op lange termijn alle Hoppinpunten, ook deze met minder gebruikers, volledig toegankelijk te maken.

Gemotoriseerd verkeer – personenwagens –

In de synthesesnota koos de vervoerregio(raad) het concentratiemodel als voorkeursscenario.

## Netwerk

De voorgaande wegcategorisering ging uit van een boomstructuur (m.u.v. het hoofdwegennet), maar in de praktijk wordt deze structuur door het verkeer niet gevolgd. De nieuwe wegcategorisering heeft als doel om een robuust wegennet te realiseren. Robuustheid wordt gedefinieerd als "het vermogen om de geplande functie waarvoor het verkeers- en vervoersnetwerk ontworpen is te blijven vervullen, ondanks verstoringen." Daarmee wordt bedoeld dat het netwerk de functie waarvoor het ontworpen is altijd moet kunnen blijven vervullen, ook in ongewone situaties. Dat moet leiden tot betrouwbaarheid op het gebied van verbinding, capaciteit en reistijd. Ten slotte heeft het robuust wegennet 3 hoofddoelstellingen: de verschillende vervoersstromen beter afwickelen, de doorstroming verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen. Elke wegcategorie heeft zijn eigen taakstelling (Decreet Basisbereikbaarheid, Art 40/1):

- De Europese hoofdwegen vormen een zelfstandig grofmazig raster van verbindingswegen. De Europese hoofdwegen zijn drager van internationaal verkeer en verbinden de internationale knooppunten (zeehavens, luchthavens en grootsteden met hst-stations) met het buitenland.
- De Vlaamse hoofdwegen zijn verbindingen tussen Europese hoofdwegen. Ze vormen op zich geen zelfstandig netwerk, maar verfijnen samen met de Europese hoofdwegen een raster van hoofdwegen.
- De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen. Dit zijn attractiepolen op regionaal niveau.
- De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie. Ze ontsluiten aanpalende gemeenten voor elkaar. Ze ontsluiten het gebied tussen de wegen die de Vlaamse Regering selecteert of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren.

Het dragende netwerk (regionale wegen en interlokale wegen) kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven. Specifiek voor vrachtverkeer geldt de nuance dat het dragend netwerk voor deze modi niet dient om bij capaciteitsproblemen op het hoofdwegennet te worden ingeschakeld.

Per hiërarchische laag gelden andere inrichtingsprincipes, opgesteld door de Vlaamse overheid.

Voor Kruisem betekent dit concreet:

- N60 gelegen op de corridor Gent-Oudenaarde-Ronse wordt geselecteerd als Vlaams Hoofdwegennet.
- De N35 tussen E17 en N60 wordt geselecteerd als regionale weg.
- De N459 tussen N60 en de N43 te Zulte als interlokale weg.

## Infrastructuur

De vervoerregio wenst het doorgaande verkeer in de regio te weren. Ter ondersteuning hiervan wordt het verkeer geconcentreerd op een aantal geselecteerde regionale en interlokale wegen. Op een aantal van deze geselecteerde wegen zijn er doortochten (o.a. Munkzwalm, Kruishoutem, ...) waar verkeersveiligheid een hoge prioriteit heeft. De selectie als regionale of interlokale weg staat echter een verkeersveilige verkeersorganisatie niet in de weg. De inrichtingsprincipes voor het dragend wegennet maken dit mogelijk, incl. de inrichting van zones 30.

Tussen deze assen liggen interlokale mazen waaruit het niet-bestemmingsverkeer wordt geweerd en afgeleid naar het dragende wegennet en/of hoger. De wegen binnen de interlokale mazen vormen autoluwe kamers die enkel voor lokaal verkeer bestemd zijn. Doorgaand verkeer wordt maximaal naar de corridors geleid. De wens van de regio is om dit regiogrensoverschrijdend aan te pakken. Om deze interlokale mazen in praktijk gerealiseerd te krijgen is enerzijds van belang dat men naar het dragend wegennet (of hoger) wordt geleid en is anderzijds van belang dat het lokale wegennet ontradend werkt voor doorgaand verkeer.

Om het verkeer naar het dragend wegennet (of hoger) te leiden is het van belang dat deze herkenbaar zijn als wegenis met een bepaald belang in het verkeersnetwerk en een vlotte

doorstroming garanderen. De herkenbaarheid wordt gerealiseerd via de inrichtingsprincipes<sup>20</sup>, die voor heel het Vlaamse Gewest uniform zijn. De vlotte doorstroming wordt gerealiseerd door de aanpassing van de weginfrastructuur.

Om doorgaand verkeer te ontraden om gebruik te maken van het lokale netwerk is reistijd een belangrijk aandachtspunt, in het bijzonder gezien het wijd verspreide gebruik van digitale navigatiehulpmiddelen. Een eerste mogelijkheid hiertoe is het verlagen van het snelheidsregime op de lokale wegen (zie tevens hieronder bij de bespreking van het regionaal snelheidsplan) of het aanpassen van verkeerslichten geregelde kruispunten om de hoger geselecteerde weg (nog) meer te bevoordelen. Hiernaast behoren ook meer fysieke maatregelen tot de mogelijkheden zoals het voorzien van snelheidsremmers en andere ontradende infrastructuur. Ten slotte kan ook worden nagedacht over verfijningen aan de circulatie waarbij straten bv. enkelrichting worden gemaakt of waarbij slechts bepaalde weggebruikers (bv. landbouwvoertuigen of lokaal verkeer of ...) toegang krijgen tot een bepaalde straat.

Naast het aspect reistijd dient ook het fysieke voorkomen mee te voorkomen dat doorgaand verkeer gebruik maakt van een lokale weg; het fysieke karakter van deze weg dient duidelijk ondergeschikt te zijn aan dat van het dragend wegennet.

Om de implementatie van de wegencategorisering te laten werken zijn dus zowel de wegbeheerders van het dragend netwerk als de wegbeheerders van het lokaal wegennet belangrijke partners. Op basis van voorgaande mobiliteitsvisie wordt een hiërarchisch snelheidsplan opgemaakt. Het regionale snelheidsplan stelt volgende maximum toegelaten snelheden voor, gekoppeld aan de mobiliteitsvisie en de categorisering der wegen uit voorliggend beleidsplan:

- 120 km/u: De maximale snelheid wordt voorbehouden voor de Europese hoofdwegen (E40 en E17), hierbij zijn er geen wijzigingen ten overstaan van de huidige situatie.
- 90 km/u: Het snelheidsregime van 90 km/u wordt in eerste instantie voorzien voor de Vlaamse hoofdweg N60, waarbij lokaal uitzonderingen kunnen worden voorzien (bv. in aanloop naar een kruispunt of in functie van keuzes die zijn gemaakt in kader van het project Rond Ronse).
- 70 km/u: In navolging van de inrichtingsprincipes voor de Regionale en Interlokale wegen wordt voor beide type wegen in eerste instantie een snelheidsregime voorzien van 70 km/u bubeko en van 50 km/u bibeko.
- ≤50 km/u De regio hecht een groot belang aan het weren van doorgaand verkeer en verkeersveiligheid. Een aangepast snelheidsregime kan worden ingezet om niet wenselijk verkeer te weren en de verkeersveiligheid te verhogen. Bijkomende verdient het aanbeveling om in de interlokale mazen binnen de bebouwde kom maximaal te gaan voor een snelheidsregime van ≤50 km/u, waarbij de concrete keuze van snelheidsregime dient te worden bepaald in functie van de lokale plaatsgesteldheid en in relatie tot het afwegingskader voor snelheidsregimes binnen de bebouwde kom.

Het thema verkeersveiligheid wordt opgebouwd vanuit een aantal pijlers en de doelstellingen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen met betrekking tot het gericht aanpakken van verkeersonveilige punten.

De plaats van het gemotoriseerd verkeer en van de fiets ten opzichte van elkaar wordt bepaald door zowel de selectie van het dragend wegennet (regionale en interlokale wegen), de selectie van het vrachtroutenetwerk als het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Anderzijds is wel een aandachtspunt dat maatregelen die worden genomen geen significant negatieve impact mogen hebben op de doorstroming en de kwaliteit van het openbaar vervoer, en dan in het bijzonder van AN-lijnen. Er dient op deze assen dan ook doordacht te worden omgegaan met aanleg van o.a. fietsstraten, verkeersplateaus en eventuele snelheidsverlagingen tot 30 km/u waarbij, net als het aspect verkeersveiligheid, ook het aspect doorstroming van openbaar vervoer mee in rekening dient te worden gebracht.

Een doordacht parkeerbeleid verbetert de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersleefbaarheid in een stad of gemeente. Bovendien kan duurzaam verplaatsingsgedrag (modal shift) gestimuleerd worden door parkeerfaciliteiten af te stemmen op OV-, fiets- en voetgangersnetwerken. In relatie tot

een duurzaam mobiliteitsbeleid aanziet de vervoerregio dan ook niet de nood aan bijkomende carpoolparkings.

#### Logistiek en goederenvervoer

De keuze van de vervoerregio voor het concentratiemodel wordt, naast het personenvervoer, ook geïmplementeerd voor het goederenvervoer.

#### Spoor- en waterwegen

De spoor- en waterwegen zijn de duurzame alternatieven voor het goederenvervoer over de weg. Qua bevaarbare waterwegen is in het bijzonder de Schelde van belang, deze behoort tot de CEMT-klasse Va, daar waar de Dender slechts tot de klasse I behoort.

Aangezien de ruimtelijke mogelijkheden voor bedrijven met vervoer via het water beperkt zijn, dienen de bedrijfsgronden die potentieel hiervoor kunnen worden ingezet maximaal hiervoor te worden gevrijwaard.

Met betrekking tot het spoor is voor het goederenvervoer dezelfde infrastructuur van toepassing als voor het personenvervoer. De (kost)structuur van vervoer via het spoor is echter zodanig dat deze enkel rendabel/potentieel interessant is wanneer het over (zeer) grote hoeveelheden gaat én wanneer de herkomst of bestemming van de goederen ook nabij een spoorlijn zijn gelegen. De bedrijven(terreinen) en de spoorinfra zijn in de bestaande toestand echter onvoldoende op elkaar gematched.

#### Goederenvervoer per weg

Voor het vrachtrouten netwerk wordt een terminologie gehanteerd die is afgestemd op de selectie en methodiek van het robuust wegennet.

Het hoofd- en regionaal vrachtrouten netwerk verwerkt doorgaand vrachtverkeer, en is opgebouwd volgens een rasterstructuur. Aanrijroutes zijn opgebouwd volgens een boomstructuur.

In het voorkeursscenario voor de Vlaamse Ardennen (concentratiemodel) wordt het vrachtverkeer maximaal naar de corridors geleid. Hierdoor worden verkeersluwe kamers zonder doorgaand vrachtverkeer gecreëerd binnen de corridors.

De selectie van regionale vrachtroutes en aanrijroutes binnen het concentratiemodel gebeurt in eerste instantie op basis van volgende criteria:

- Hoofdvachtroutes dienen voor doorgaand verkeer en komen overeen met het hoofdwegennet (Europese en Vlaamse hoofdwegen). Voor de vervoerregio Vlaamse Ardennen betreft het de E40, E17 en N60.
- Regionale vrachtroutes verbinden steden op eenzelfde corridor (indien nog geen Hoofdvachtroute geselecteerd werd op de corridor) met het hoofdvachtrouten netwerk. In afstemming met de vervoerregio Gent, werd de N35 geselecteerd als regionale vrachtroute.
- Aanrijroutes ontsluiten bedrijven(terreinen) met regionale impact richting nabijgelegen regionale en hoofdvachtroutes. Aanrijroutes dienen niet voor doorgaand vrachtverkeer. Aanrijroutes hebben een verplichte eindbestemming, namelijk het bedrijf/bedrijventerrein dat ontsloten moet worden, en mogen enkel gebruikt worden voor het bereiken van deze plek. Aanrijroutes zijn gelegen op geselecteerde regionale, interlokale of lokale wegen (ontsluitingswegen en erftoegangswegen), bedoeld voor het verzamelen van herkomst- en bestemmingsvracht richting regionale vrachtroutes of hoofdvachtroutes. Ze vormen een boomstructuur en verbinden bedrijven/bedrijventerreinen met regionale- en hoofdvachtroutes.

Voor de selectie van de bedrijven(terreinen) met regionale impact wordt vertrokken van de strategische plekken voor niet-verweefbare activiteiten en watergebonden strategische plekken zoals opgenomen in het voorlopig vastgesteld ontwerp van het beleidsplan 'Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050', weergegeven op onderstaande kaart. Naast bedrijvenzones in de vier stedelijke gebieden (Oudenaarde, Zottegem, Geraardsbergen en Ronse) betreft het ROK te Ruien, Driepachten/Zaubeek (Kruisem, Zulte, Waregem).

Het is niet duidelijk welke criteria er opgenomen zijn om wel of niet een aanrijroute te gaan voorzien naar de verschillende bedrijventerreinen voor niet-verweefbare activiteiten (met eenzelfde potentie).

Door de vele ongunstige adviezen op het ontwerp beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen “Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050” heeft de provincieraad in zitting van 06/09/2023 beslist om de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het beleidsplan in te trekken, waardoor de provincie terug naar de tekentafel moet. Indien blijkt dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het (nieuw vast te stellen) ontwerp beleidsplan ruimte van de provincie (streefdatum 2027) kan/zal dit ook een impact hebben op bv. de potenties van de verschillende bedrijventerreinen voor niet-verweefbare activiteiten. Vandaar ook dat het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan best als een dynamisch document wordt gelezen en kan inspelen op de veranderende (ruimtelijke) context. Er mag verwacht worden dat de selectie van bedrijventerreinen met regionale impact inspeelt op de visie zoals opgenomen in het nieuwe ontwerp beleidsplan van de provincie of minstens de visie erop door de lokale besturen. De toetsing van de toekomstige mobiliteitsvisie dient in synergie te gebeuren met het aspect ‘Ruimte’. Dit werd reeds aangekaart in ons advies over de synthesesnota. Om een globaal vrachtrouten netwerk te verkrijgen is het wenselijk dat, o.a. ter ondersteuning van de lokale ontsluiting, het regionale netwerk wordt aangevuld met lokale netwerken. Het is ook in deze lokale netwerken dat wordt aangegeven hoe de bedrijventerzones die niet zijn opgenomen zijn/werden in het voorlopig vastgesteld ontwerp van het beleidsplan ‘Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050’, worden ontsloten richting het regionale vrachtrouten netwerk. Net als voor de wegcategorisering betekent dit dat via een update van de lokale mobiliteitsplannen de visies van de verschillende schaalniveaus op elkaar worden afgestemd. Om het vrachtrouten netwerk in praktijk gerealiseerd te krijgen is enerzijds van belang dat vrachtverkeer naar dit netwerk wordt geleid en anderzijds dat vrachtverkeer wordt weggehouden van de overige wegen. Hiervoor is enerzijds het aanpakken van eerder structurele zones, zoals bij de geplande werken op de N60 en N42, van belang. Anderzijds is ook de prioritaire aanpak van eventuele doorstromingsknelpunten die zouden opduiken op andere delen van het vrachtrouten netwerk van belang, zodat het vrachtverkeer op de wenselijke routes beschikt over een vlotte route. M.b.t. het aspect kostprijs speelt ook de tolheffing mee. Belangrijke delen van het regionale vrachtrouten netwerk komen overeen met wegen waar vrachtverkeer tol dient te betalen; het betreft o.a. de E40, de E17 en de N60, allen behorend tot het hoofdvrachtrouten netwerk. In navolging van het goedgekeurde ontwerp (voor een nieuw) Vlaams Energie- en Klimaatplan, waarin is opgenomen om het netwerk dat belastbaar is met de kilometerheffing in 2024 uit te breiden, vraagt de vervoerregio om een sturend netwerk van tolwegen dat is afgestemd op het vrachtrouten netwerk waarbij:

- De hoogste tol geldt op de routes die niet tot het vrachtrouten netwerk behoren;
- De laagste tol (idealiter gratis) geldt op routes die wel tot het vrachtrouten netwerk behoren.

De gemeente Kruisem adviseert om een sterk en snel dwingend karakter van deze maatregelen mbt de tolwegen, aangezien anders het vrachtverkeer dreigt om alternatieve (niet-wenselijke) routes te zoeken waardoor de implementatie van het vrachtrouten netwerk zijn doel voorbij schiet.

Naast de aspecten reistijd en kostprijs speelt ook het voorkomen van de weg een rol; het uitzicht van een weg kan mee ontradend werken.

Het parkeren van vrachtwagens vraagt een heel andere ruimtelijke insteek t.o.v. het parkeren van personenwagens waardoor het op veel plaatsen geen vanzelfsprekendheid is. Er wordt in eerste instantie dan ook van uitgegaan dat vrachtwagens parkeren op de bedrijventerreinen en dat daar voldoende plaatsen worden voorzien om aan de eigen vraag te voldoen. Parkeren op de openbare weg is in het kader van verkeersveiligheid niet wenselijk, en niet compatibel met de inrichtingsprincipes van vergevingsgezinde wegen. Om dit mogelijk te maken is wel een expliciet verbod nodig aangezien de wegcode het parkeren van vrachtwagens (in het bijzonder buiten de bebouwde kom) op veel plaatsen mogelijk maakt.

Flankerend beleid

De uitrol van een duurzaam mobiliteitsbeleid vraagt zowel werken rond de verschillende modi als flankerend beleid.

## Innovatie

De markt biedt tal van nieuwe en slimme mobiliteitsoplossingen. Deze oplossingen stellen reizigers in staat een modale keuze te maken en daarbij alle nodige informatie te bieden, alsook alternatieven aan te reiken in geval van onverwachte wijzigingen in de initiële reisroute. Tijd, comfort en budget worden geoptimaliseerd d.m.v. een betrouwbaar en veilig systeem.

Mobility as a Service of kortweg MaaS vormt hierin een onmisbare bouwsteen. Binnen MaaS worden diverse publieke en private vervoermiddelen geïntegreerd en via een digitaal platform aangeboden. Het betreft een combinatie van diensten zoals advies, informatie, ticketing en betaling. Op die manier wordt de brug gemaakt tussen de mobiliteitsvraag en het -aanbod.

## Parkeerbeleid

Multimodale bereikbaarheid is essentieel waarbij het STOP-principe, met sequentie stappers, trappers, OV en privévoertuigen, primeert. Overbodig en ongewenst autogebruik wordt ontmoedigd door het inbouwen van weerstanden zoals o.m. parkeercapaciteit, tarifiering, parkeerduur en loopafstanden.

## Tarifiering

De kwaliteit van de aangeboden alternatieve vervoersmodi, alsook de mogelijkheden tot combimobiliteit vormen enkele van de belangrijkste drijfveren tot een modal shift bij de gebruiker. Echter zijn financiële motivaties vaak eveneens onmisbaar om mobiliteit te sturen. Dit betreft het beprijzen van de verschillende schakels in de mobiliteitsketen, zowel naar plaats als naar tijd.

Op regionaal niveau heeft de vervoerregio zeggenschap over de tarifiering van het Vervoer op Maat (VoM) en de link met het kernnet en aanvullend net.

Met betrekking tot de tarifiering van het VoM ondersteunt de vervoerregio onderstaande 7 algemene principes:

- Combimobiliteit ondersteunend
- Modal shift incentiverend
- Budget beheersbaar (vervoerregio)
- Gemeentelijke autonomie (beleid sturend)
- Regio-overschrijdende afstemming
- Toekomstgericht
- Innovatief vriendelijk

Qua tariefintegratie wenst de vervoerregio te gaan voor eenzelfde en geïntegreerd tarief kernnet / aanvullend net – (semi)flex en vast VoM-vervoer (incl. Nachtraaf).

De tarieven voor het (semi)flex (hoppin(semi)flex) en vast VoM-vervoer (vaste hoppinbus) zijn gelijk aan de tarieven aan te rekenen door De Lijn voor het kernnet en het aanvullend net. Het geïntegreerd tarief heeft betrekking op alle abonnementsformules en tickets, incl. de bestaande kortingsformules. Er is geen meerkost voor de reiziger voor het gecombineerd gebruik van het VoM-vervoer in voor- of natransport met het kernnet of aanvullend net.

In de vervoerregio Vlaamse Ardennen krijgen we hierdoor éénzelfde en volledig geïntegreerd tarief tussen kernnet (KN) / aanvullend net (AN) en VoM-Flex / VoM-Vast -vervoer waarbij de tarieven van het VoMFlex en VoM-Vast dezelfde zijn als de tarieven van De Lijn, maximaal met de bestaande korting- en derdebetalersformules.

## Gedagsverandering

Mobiliteitsproblemen hebben vaak niet enkel met infrastructuur te maken, maar ook met gedrag. De manier waarop we ons verplaatsen wordt veelal bepaald door ingesloten patronen die zich dagelijks herhalen en die moeilijk te veranderen zijn. O.m. reisduur, aanwezige infrastructuur en weersomstandigheden zijn enkele van een ruim pakket aan bepalende factoren die tot de keuze van een specifieke vervoerswijze leiden.

Algemene campagnes ten gunste van alternatieve vervoerswijzen kunnen hierop inspelen door informatie te bieden die het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en regionale deelsystemen motiveren en stimuleren. Van belang hierbij is informatie rond het flexvervoer dat het bus- (aanvullend en functioneel) en treinnetwerk ondersteund.

Het opzetten van tools en campagnes kunnen dienen als 'gamechanger' om het aandeel fietsgebruik te verhogen. Regionale (overkoepelende) initiatieven kunnen hiertoe inspirerend werken, o.a. een fietsrouteplanner in een digitale omgeving die fietsers de beste fietsroute aangeeft voor hun dagelijkse verplaatsingen, rekening houdende met de specifieke behoeften van deze fietsers. Betreffende woon-werkverplaatsingen kunnen werkgevers een belangrijke rol vervullen in het promoten van duurzaam woon-werkverkeer.

Ook educatie kan bijdragen tot een gedragsverandering.

#### Vergroening

Het is van primordiaal belang om te (blijven) investeren in duurzame modi en te motiveren tot het gebruik ervan, zowel op vlak van privé-, vracht- als openbaar vervoer. Een duurzame mobiliteitsvisie zet niet enkel in op het verschuiven naar fiets en andere duurzame modi maar kiest ook voor emissieloze (autonome) voertuigen, mede door de groeiende interesse binnen Vlaanderen.

Inspanningen vanuit de overheid en bedrijfswereld kunnen sterk bijdragen aan een duurzamer wagenpark.

Met betrekking tot het openbaar vervoer wordt ingezet op milieuvriendelijke voertuigen die zuiniger en stiller zijn.

Aanvullend is een duurzaam en overkoepelend beleid rond deelmobiliteit en elektrisch laden op regionaal niveau noodzakelijk, rekening houdend met uitbreidingsmogelijkheden richting de toekomst, om zo het aantal emissievrije voertuigkilometers nog meer te laten toenemen.

Ook het organiseren van groepsaankopen voor lokale besturen kunnen mee bijdragen aan het stimuleren van groene verplaatsingen.

#### Handhaving

Naast een algemeen handhavingsbeleid m.b.t. verkeersreglementering zal enerzijds nadruk moeten gelegd worden op de controles van de rijnsnelheden. Hoewel politiezones meestal intensievere controles houden op het hoofd- en dragend wegennetwerk, mogen ook de lokale wegen niet worden vergeten in functie van de veiligheid van zachte weggebruikers. Dit draagt er tevens toe bij dat sluijverkeer op deze wegen ontmoedigd wordt.

Anderzijds is handhaving vereist op de naleving van vrachtroutes en tonnagebepalingen, om zo de eveneens de leefbaarheid en veiligheid in verblijfgebieden en schoolomgevingen te vrijwaren.

Implementatie en evaluatie van vrachtwerende maatregelen zoals circulatiemaatregelen, vrachtwagensluizen, gerichte vrachtverboden (uitgezonderd lokaal vrachtverkeer), ed. door ANPR, structurele controles, ed. dragen hiertoe bij.

Een regionale samenwerking is noodzakelijk waarbij handhaving wordt afgestemd over de verschillende politiezones van de vervoerregio heen, zodat de beleidsopties die genomen worden voor de volledige vervoerregio ook daadwerkelijk afgedwongen worden.

### 5. Actieprogramma

#### Actietabel

De actietabel is een overzicht waarin de actiepunten en/of maatregelen zijn opgenomen. Per actie wordt hierbij het volgende aangegeven (de actietabel is opgenomen als bijlage bij het ontwerp regionaal mobiliteitsplan).

De voorgestelde acties zijn op dit moment een realistische inschatting, maar de vooropgestelde ambitie is afhankelijk van de beschikbare personeelscapaciteit en budgetten, en de nodige procedurele goedkeuringen (bv. PSG, OMV, grondverwervingen, ...).

#### Top 5 krachtlijnen van actieprogramma

Het actieprogramma bevat een hoeveelheid aan acties die allen bijdragen tot de gewenste beleidsontwikkeling en het behalen van de vooropgestelde ambities en doelstellingen voor de regio.

Uit de lijst van acties wordt hiertoe een top 5 van krachtlijnen van het actieprogramma opgesteld die door de regio als 'handvat' worden gezien in de uitwerking van het gewenste beleidsscenario. Deze krachtlijnen kunnen niet gelezen worden als acties 'an sich' (hoewel ze in sommige gevallen kunnen teruggebracht worden tot één of meerdere opgestelde maatregelen uit voorliggende actietabel), maar dienen eerder om te communiceren over de gewenste beleidsontwikkeling voor de vervoerregio.

Onderstaande tabel bevat de 5 krachtlijnen van het actieprogramma.

1. Wegwerken van missing links binnen het fietsroutenetwerk en het voorzien in kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur.
2. Haalbaarheidsonderzoek voor de frequentieverhogingen + amplitudeverbreding op het treinnetwerk.
3. Realiseren van hoppinpunten.
4. Implementeren van interlokale mazen.
5. Implementeren van nieuw vrachtroutenetwerk.

#### Road maps

Het mobiliteitsplan voor de vervoerregio Vlaamse Ardennen is ambitieus. Om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken, werd hiertoe een actieprogramma opgesteld die tot (een stapsgewijze) invulling en uitwerking van deze doelen moet komen.

Om dit te verwezenlijken is het noodzakelijk een afdoend zicht te hebben over hoe bepaalde doelstellingen bereikt kunnen worden en welke stappen hiervoor noodzakelijk zijn. Een road map of routekaart vormt hiertoe een visueel overzicht over hoe een specifiek einddoel stap voor stap kan bereikt worden.

#### 6. Wijzigen van andere beleidsplannen

Beleidskeuzes die in het regionaal mobiliteitsplan worden gemaakt, met implicaties op beleidsplannen op gemeentelijk of provinciaal niveau, leiden tot een noodzakelijke bijsturing van deze beleidsplannen.

Op basis van het voorliggend beleidsplan, blijkt de gewijzigde context rond de nieuwe wegcategorisering (voor zowel auto als vracht), niet te stroken met de categorisering zoals voorgesteld in de gemeentelijke- en bovengemeentelijke beleidsplannen. Op basis van dit regionaal mobiliteitsplan moet dan ook een bijsturing van deze beleidsplannen van categorisering en selectie van het wegennet naar hoofd- en dragend wegennet, conform het voorstel 'Robuust wegennet' zoals beschreven onder 4.3. worden doorgevoerd.

Voor Kruisem betreft het de N459 (Olsensesteenweg – W. Churchillstraat – Hoogstraat – Oudenaardsesteenweg).

Door de vele ongunstige adviezen op het ontwerp beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincieraad in zitting van 06/09/2023 beslist om de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het beleidsplan in te trekken, waardoor de provincie terug naar de tekentafel moet. Indien blijkt dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het (nieuw vast te stellen) ontwerp beleidsplan ruimte van de provincie (streefdatum 2027) kan/zal dit ook een impact hebben op de aannames/keuzes die in onderhavig ontwerp mobiliteitsplan genomen zijn/worden. Vandaar ook dat het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan best als een dynamisch document wordt gelezen en kan inspelen op de veranderende (ruimtelijke) context.

De toetsing van de toekomstige mobiliteitsvisie dient in synergie te gebeuren met het aspect 'Ruimte'. Dit werd reeds aangekaart in ons advies over de synthesesnota.

#### 7. Monitoring en evaluatie

Dit regionaal mobiliteitsplan wordt niet beschouwd als een eindpunt doch als een startpunt om te komen tot een kwaliteitsvol mobiliteitsbeleid.

Het spreekt voor zich dat een aantal acties en maatregelen niet meteen resultaat zullen opleveren. Opvolging door middel van monitoring en evaluatie is noodzakelijk om eventuele aanpassingen door te voeren.

#### Voortgang van het mobiliteitsbeleid

In een jaarlijkse evaluatie kan op basis van de bevindingen van het betrokken dienstjaar het vooropgestelde actieprogramma worden geactualiseerd, verfijnd of bijgestuurd. Er kan onder andere een inhoudelijke balans opgemaakt worden van de gerealiseerde projecten, en tevens bekeken worden in welke mate de achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten.

De globale evaluatie van het regionale mobiliteitsplan kenmerkt zich door een meer fundamentele toetsing van het plan. Met een mobiliteitsmonitoringsysteem wordt beoogd de vereiste gegevens te

verzamenen over het verkeersveiligheidsbeleid, alsook de verkeersintensiteiten van de verschillende modi en voertuigtypes per jaar zoals beschikbaar in modellen of kaarten bij het Departement Mobiliteit en Openbare werken. Het mobiliteitsmonitoringssysteem wordt gevoed door reële kwantitatieve bepaling, door modellering of een combinatie van beide. Met het monitoringssysteem moet het mogelijk zijn de data te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in onderhavig mobiliteitsplan op een kostenefficiënte wijze worden bereikt.

Voor de regionale mobiliteitsplannen wordt minstens in elke eerste helft van elke regeerperiode een voortgangsrapport opgesteld dat ertoe strekt de uitvoering van het plan in kwestie op te volgen en bij te sturen.

Effecten van het mobiliteitsbeleid

Doel van de evaluatie is een controle op het probleemoplossend vermogen van één of meerdere maatregelen, alsook het bepalen van de effecten van één of meerdere maatregelen. Een gedegen monitoringssysteem geeft hierbij belangrijke ondersteuning daar het data oplevert die een objectief beeld schetsen van bepaalde evoluties of de effectiviteit van bepaalde maatregelen kwantificeert.

### 8. Bijlagen

Een actietabel en een overzichtstijl van de hoppingpunten (10 voor grondgebied Kruisem) maakt deel uit van de bundel.

Advies

De principes en uitgangspunten die opgenomen zijn in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan kunnen onderschreven worden.

Algemeen

Algemeen dient opgemerkt te worden dat het wel een (heel) ambitieus ontwerp regionaal mobiliteitsplan betreft (wat op zich niet verkeerd is) met belangrijke aannames waarbij de planhorizon in functie van de verschillende operationele doelstellingen in vraag wordt gesteld, rekening houdend met de verschillende (soms federale) actoren (en hun beslist beleid) die moeten betrokken worden en de financiële impact ervan op de verschillende actoren om uitvoering te geven aan de verschillende acties.

Via monitoring (en evaluatie) is weliswaar een corrigerend mechanisme ingebouwd waarin achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten. Evenwel zal dit zijn impact hebben op de realisatiegraad van de acties die opgenomen zijn in de actietabel.

Meer in detail geven we onderstaande opmerkingen/aandachtspunten mee:

Met betrekking tot de uitwerking van het beleidsscenario openbaar vervoer

Door de vele ongunstige adviezen op het ontwerp beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincieraad in zitting van 06/09/2023 beslist om de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het beleidsplan in te trekken, waardoor de provincie terug naar de tekentafel moet. Indien blijkt dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het (nieuw vast te stellen) ontwerp beleidsplan ruimte van de provincie (streefdatum 2027) kan/zal dit ook een impact hebben op bv. de selectie van de kernen. Vandaar ook dat het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan best als een dynamisch document wordt gelezen en kan inspelen op de veranderende (ruimtelijke) context.

Er mag verwacht worden dat de bereikbaarheid/frequentie van de/alle geselecteerde lokale kernen door het aanvullend net hier meer op uitgewerkt is. De toetsing van de toekomstige mobiliteitsvisie dient in synergie te gebeuren met het aspect 'Ruimte'. Dit werd reeds aangekaart in ons advies over de synthesesnota.

Met betrekking tot de uitwerking van het beleidsscenario Logistiek en goederenvervoer

Door de vele ongunstige adviezen op het ontwerp beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincieraad in zitting van 06/09/2023 beslist om de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het beleidsplan in te trekken, waardoor de provincie terug naar de tekentafel moet. Indien blijkt dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het (nieuw vast te stellen) ontwerp beleidsplan ruimte van de provincie (streefdatum 2027) kan/zal dit ook een impact hebben op bv. de potenties van de verschillende bedrijventerreinen voor

niet-verweefbare activiteiten. Vandaar ook dat het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan best als een dynamisch document wordt gelezen en kan inspelen op de veranderende (ruimtelijke) context. Er mag verwacht worden dat de selectie van bedrijventerreinen met regionale impact inspeelt op de visie zoals opgenomen in het nieuwe ontwerp beleidsplan van de provincie of minstens de visie erop door de lokale besturen. De toetsing van de toekomstige mobiliteitsvisie dient in synergie te gebeuren met het aspect 'Ruimte'. Dit werd reeds aangekaart in ons advies over de synthesesnota. Belangrijke delen van het regionale vrachtrouten netwerk komen overeen met wegen waar vrachtverkeer tol dient te betalen; het betreft o.a. de E40, de E17 en de N60, allen behorend tot het hoofdvrachtrouten netwerk. In navolging van het goedgekeurde ontwerp (voor een nieuw) Vlaams Energie- en Klimaatplan, waarin is opgenomen om het netwerk dat belastbaar is met de kilometerheffing in 2024 uit te breiden, vraagt de vervoerregio om een sturend netwerk van tolwegen dat is afgestemd op het vrachtrouten netwerk waarbij:

- De hoogste tol geldt op de routes die niet tot het vrachtrouten netwerk behoren;
- De laagste tol (idealiter gratis) geldt op routes die wel tot het vrachtrouten netwerk behoren.

De gemeente Kruisem adviseert om een sterk en snel dwingend karakter van deze maatregelen mbt de tolwegen, aangezien anders het vrachtverkeer dreigt om alternatieve (niet-wenselijke) routes te zoeken waardoor de implementatie van het vrachtrouten netwerk zijn doel voorbij schiet.

Een regionale samenwerking is noodzakelijk waarbij handhaving wordt afgestemd over de verschillende politiezones van de vervoerregio heen, zodat de beleidsopties die genomen worden voor de volledige vervoerregio ook daadwerkelijk afgedwongen worden.

#### **Wetgeving**

De artikelen 41 en 162 van de Grondwet;

De artikelen 40, 41 en 326 tot en met 341 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen;

De artikelen 1, 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen;

Het bestuursdecreet van 7 december 2018;

Het decreet van 26 april 2019 betreffende de Basisbereikbaarheid;

Beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 26/06/2023 met betrekking tot advies over het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Ardennen.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

#### **Besluit**

##### **Artikel 1**

1.1. De gemeenteraad neemt kennis van het Ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Vlaamse Ardennen en het bijhorende Ontwerp-MER dat in openbaar onderzoek ligt van 18 september 2023 tot en met 16 november 2023 en verleent een gunstig advies.

1.2. De gemeenteraad wenst wel onderstaande bezorgdheden/opmerkingen over te maken:

1.2.1. Algemeen dient opgemerkt te worden dat het wel een (heel) ambitieus ontwerp regionaal mobiliteitsplan betreft (wat op zich niet verkeerd is) met belangrijke aannames waarbij de planhorizon in functie van de verschillende operationele doelstellingen in vraag wordt gesteld, rekening houdend met de verschillende (soms federale) actoren (en hun beslist beleid) die moeten betrokken worden en de financiële impact ervan op de verschillende actoren om uitvoering te geven aan de verschillende acties.

Via monitoring (en evaluatie) is weliswaar een corrigerend mechanisme ingebouwd waarin achtergestelde projecten kunnen ingepast worden in de nieuwe investeringsbudgetten.

Evenwel zal dit zijn impact hebben op de realisatiegraad van de acties die opgenomen zijn in de actietabel.

1.2.2. Door de vele ongunstige adviezen op het ontwerp beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincieraad in zitting van

06/09/2023 beslist om de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het beleidsplan in te trekken, waardoor de provincie terug naar de tekentafel moet. Indien blijkt dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het (nieuw vast te stellen) ontwerp beleidsplan ruimte van de provincie (streefdatum 2027) kan/zal dit ook een impact hebben op bv. de selectie van de kernen. Vandaar ook dat het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan best als een dynamisch document wordt gelezen en kan inspelen op de veranderende (ruimtelijke) context. Er mag verwacht worden dat de bereikbaarheid/frequentie van de/alle geselecteerde lokale kernen door het aanvullend net hier meer op uitgewerkt is. De toetsing van de toekomstige mobiliteitsvisie dient in synergie te gebeuren met het aspect 'Ruimte'. Dit werd reeds aangekaart in ons advies over de synthesesnota.

1.2.3. Door de vele ongunstige adviezen op het ontwerp beleidsplan Ruimte van de provincie Oost-Vlaanderen "Maak Ruimte voor Oost-Vlaanderen 2050" heeft de provincieraad in zitting van 06/09/2023 beslist om de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het beleidsplan in te trekken, waardoor de provincie terug naar de tekentafel moet. Indien blijkt dat er grote aanpassingen nodig zijn aan het (nieuw vast te stellen) ontwerp beleidsplan ruimte van de provincie (streefdatum 2027) kan/zal dit ook een impact hebben op bv. de potenties van de verschillende bedrijventerreinen voor niet-verweefbare activiteiten. Vandaar ook dat het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan best als een dynamisch document wordt gelezen en kan inspelen op de veranderende (ruimtelijke) context.

Er mag verwacht worden dat de selectie van bedrijventerreinen met regionale impact inspeelt op de visie zoals opgenomen in het nieuwe ontwerp beleidsplan van de provincie of minstens de visie erop door de lokale besturen. De toetsing van de toekomstige mobiliteitsvisie dient in synergie te gebeuren met het aspect 'Ruimte'. Dit werd reeds aangekaart in ons advies over de synthesesnota.

1.2.4. Belangrijke delen van het regionale vrachtroutenetwerk komen overeen met wegen waar vrachtverkeer tol dient te betalen; het betreft o.a. de E40, de E17 en de N60, allen behorend tot het hoofdvrachtroutenetwerk. In navolging van het goedgekeurde ontwerp (voor een nieuw) Vlaams Energie- en Klimaatplan, waarin is opgenomen om het netwerk dat belastbaar is met de kilometerheffing in 2024 uit te breiden, vraagt de vervoerregio om een sturend netwerk van tolwegen dat is afgestemd op het vrachtroutenetwerk waarbij:

- De hoogste tol geldt op de routes die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren;
- De laagste tol (idealiter gratis) geldt op routes die wel tot het vrachtroutenetwerk behoren.

De gemeente Kruisem adviseert om een sterk en snel dwingend karakter van deze maatregelen mbt de tolwegen, aangezien anders het vrachtverkeer dreigt om alternatieve (niet-wenselijke) routes te zoeken waardoor de implementatie van het vrachtroutenetwerk zijn doel voorbij schiet.

1.2.5. Een regionale samenwerking is noodzakelijk waarbij handhaving wordt afgestemd over de verschillende politiezones van de vervoerregio heen, zodat de beleidsopties die genomen worden voor de volledige vervoerregio ook daadwerkelijk afgedwongen worden.

## **Artikel 2**

Een afschrift van deze beslissing zal overgemaakt worden (aan het secretariaat van) de Vervoerregio Vlaamse Ardennen.

## **Artikel 3:**

Overeenkomstig artikel 330 van het decreet lokaal bestuur brengt de gemeenteverheid de toezichhoudende overheid op de hoogte van de bekendmaking op de webtoepassing.

## **13. Aansluiting Vastgoedinformatieplatform en vernieuwing retributiereglement vastgoedinformatie - goedkeuring**

## **Motivering**

Notarissen en vastgoedmakelaars kunnen bij de gemeente informatie over onroerende goederen aanvragen.

Omdat het belangrijk is dat potentiële kopers met kennis van zaken een beslissing kunnen nemen over een onroerend goed, is het noodzakelijk om de informatie over onroerende goederen efficiënter en veiliger te delen.

Hierover is er momenteel een Besluit van de Vlaamse regering in de maak om de rechten en plichten in het kader van de verwerking van vastgoedinformatie over te dragen vanuit Digitaal Vlaanderen naar het Vlaams Datanutsbedrijf (athumi).

De gemeenten werken samen met Digitaal Vlaanderen/athumi[1] om een Vastgoedinformatieplatform te ontwikkelen en om in een testfase te onderzoeken hoe informatie over onroerende goederen op een efficiënte wijze kan worden ter beschikking gesteld.

Het Vastgoedinformatieplatform is een elektronisch informatiesysteem voor de ontsluiting, samenvoeging en veilige gegevensdeling van vastgoedinformatie en vastgoeddossiers tussen bronhouders en aanvragers, zoals in eerste instantie notarissen en vastgoedmakelaars.

Via het Vastgoedinformatieplatform kan de gemeente de door aanvragers, zoals in eerste instantie notarissen en vastgoedmakelaars, aangevraagde vastgoedinformatie verzamelen en het product ontsluiten.

Het verzamelen en ontsluiten, via het Vastgoedinformatieplatform, van vastgoedinformatie op verzoek van aanvragers, zoals in eerste instantie notarissen en vastgoedmakelaars, betekent voor de gemeente een administratieve last die een bijhorende kost met zich meebrengt. Daarom wenst de gemeente Kruisem de kost voor het verzamelen van vastgoedinformatie en het ontsluiten van vastgoedinformatie op de aanvrager te verhalen. Dit kadert eveneens in de financiële noodzaak van de gemeente om het budget in evenwicht te houden.

---

*[1] Rechten en plichten in het kader van het Vastgoedinformatieplatform worden overgedragen van Digitaal Vlaanderen naar het Vlaams Datanutsbedrijf bij een Besluit van de Vlaamse regering in de periode waarin deze overeenkomst ondertekend wordt. De verwerkingsovereenkomst wordt ondertekend door (i) DV als het besluit nog niet is gepubliceerd (ii) Vlaams Datanutsbedrijf zodra het BVR gepubliceerd is.*

## **Wetgeving**

Artikel 173, van de Grondwet

Artikel 40, §3, van het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen

De artikelen 5.2.1, 5.2.5, 5.2.6 en 5.2.7 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2009.

Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

## **Besluit**

### **Artikel 1 - Definities:**

Voor de toepassing van dit reglement wordt verstaan onder:

1. vastgoedinformatie: gebouw-, grond- of omgevingsgebonden gegevens inzake een onroerend goed, inclusief informatie met betrekking tot het juridische, administratieve of fysieke statuut van dit onroerend goed;
2. lokale gegevensbron: vastgoedinformatie die een gemeente of de rechtspersonen die ervan afhangen, beheert;
3. centrale gegevensbron: vastgoedinformatie die een Vlaamse instantie of een externe overheid beheert;
4. Vastgoedinformatieplatform of VIP: elektronisch informatiesysteem voor de ontsluiting, samenvoeging en veilige gegevensdeling van vastgoedinformatie tussen aanleverende entiteiten en aanvragers;

5. product: een welbepaalde combinatie van vastgoedinformatie over één perceel, of een onderdeel ervan, die vooraf door het Vlaams Datanutsbedrijf is vastgelegd, die op aanvraag wordt ontsloten door de aanleverende entiteiten, die wordt samengevoegd via het VIP, en die ter beschikking wordt gesteld aan de aanvrager via het VIP;
6. externe overheid: overheidsinstanties, vermeld in artikel I.3, 8° van het Bestuursdecreet van 7 december 2018;
7. Vlaamse instantie: elk van de volgende overheidsinstanties:
  - a) de instanties van de Vlaamse overheid, vermeld in artikel I.3, 1°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018;
  - b) de instellingen met een publieke taak, vermeld in artikel I.3, 6°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, voor zover ze afhangen van de Vlaamse overheid of van een of meer andere instellingen met een publieke taak die afhangen van de Vlaamse overheid;
  - c) de instanties van de Vlaamse overheid, vermeld in artikel I.3, 7°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018;
8. aanvrager: de notaris of vastgoedmakelaar die in het kader van zijn beroepsactiviteiten of taken van algemeen belang die bij of krachtens een supranationale of wetskrachtige norm bepaalde vastgoedinformatie nodig heeft en daartoe een aanvraag via het VIP doet;
9. algemene verordening gegevensbescherming: Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG;
10. persoonsgegevens: de gegevens, vermeld in artikel 4, 1), van de algemene verordening gegevensbescherming;
11. verwerking: een verwerking als vermeld in artikel 4, 2), van de algemene verordening gegevensbescherming;
12. verwerkingsverantwoordelijke: een verwerkingsverantwoordelijke als vermeld in artikel 4, 7), van de algemene verordening gegevensbescherming;
13. betrokkene: een betrokkene als vermeld in artikel 4, 1), van de algemene verordening gegevensbescherming.
14. gemeentelijke bronretributie: de retributie die de aanvrager verschuldigd is aan een lokaal bestuur voor het ontsluiten van vastgoedinformatie.

#### **Artikel 2 - Algemeen:**

De gemeente Kruisem verzamelt de opgevraagde vastgoedinformatie uit lokale gegevensbronnen. De gemeente Kruisem doet een beroep op het VIP om vastgoedinformatie uit centrale gegevensbronnen op te halen en samen te voegen in het product. De gemeente Kruisem stelt het product via het Vastgoedinformatieplatform aan de aanvrager ter beschikking.

In de mate dat persoonsgegevens zouden worden verwerkt in het kader van het product, verwerkt de gemeente die gegevens met als doeleinde om aanvragers samengevoegde vastgoedinformatie uit centrale en lokale gegevensbronnen ter beschikking te stellen in het kader van hun beroepsactiviteiten of in het kader van taken van algemeen belang die bij of krachtens een supranationale of wetskrachtige norm zijn bepaald.

Met ingang van 14 november 2023 wordt ten voordele van gemeente Kruisem een gemeentelijke bronretributie geheven op aanvragen, gedaan via het Vastgoedinformatieplatform, tot het verkrijgen van het product.

#### **Artikel 3 - Verschuldigde:**

De retributie is verschuldigd door de aanvrager.

Deze instanties worden vrijgesteld van de betaling van retributie:

- a) externe overheden; een overheidsinstantie als vermeld in artikel I.3, 8°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018;

- b) Vlaamse instanties, als vermeld in artikel 2, 14°, van het decreet van 2 december 2022.;
- c) lokale overheden, als vermeld in artikel I.3, 5°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018;
- d) gerechtelijke overheden;
- e) hulpverleningszones als vermeld in het koninklijk besluit van 2 februari 2009 tot vaststelling van de territoriale afbakening van de hulpverleningszones;
- f) politiezones als vermeld in artikel 9 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus.

**Artikel 4 - Bedrag:**

Het bedrag van de gemeentelijk bronretributie wordt vastgelegd als volgt:

Voorwerp aanvraag	Retributiebedrag
Het product "Vastgoedinlichtingen (voor overdracht)"	75 EUR per kadastraal perceel

De aflevertermijn voor het vastgoeddossier bedraagt maximum 30 dagen.

**Artikel 5 - Invorderingswijze:**

De onbetwiste en opeisbare retributie wordt bij niet-betaling ingevorderd conform artikel 177, tweede lid, van het Decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur.

De betwiste en opeisbare retributie wordt bij niet-betaling burgerrechtelijk ingevorderd.

**Artikel 6 - Verwerking van persoonsgegevens:**

§1. In de mate dat persoonsgegevens zouden worden verwerkt in het kader van het product, treedt de gemeente Kruisem voor de doeleinden omschreven in artikel 2 op als verwerkingsverantwoordelijke.

§2. De gemeente verwerkt voor de doeleinden omschreven in artikel 2 persoonsgegevens met betrekking tot de volgende categorieën van betrokkenen:

1. aanvragers; en
2. houders van rechten op een perceel, of een onderdeel, waarvoor het product wordt aangevraagd.

§3. De gemeente verwerkt voor de doeleinden omschreven in artikel 2 volgende categorieën van persoonsgegevens:

1. contact- en identificatiegegevens;
2. financiële gegevens;
3. het identificatienummer van het Rijksregister/KBO-nummer;
4. vastgoedinformatie;
5. gegevens in het kader van openbare onderzoeken en overtredingen.

§4. De gemeente Kruisem bewaart de persoonsgegevens die het verwerkt, niet langer dan noodzakelijk is om de doeleinden, vermeld in artikel 2, te bereiken en conform artikel III.87, §1 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, of tot de betrokkene vraagt om de persoonsgegevens die gemeente Kruisem verwerkt, te verwijderen, conform de voorwaarden, vermeld in de algemene verordening gegevensbescherming. De archiveringstermijn van de persoonsgegevens bij de gemeente Kruisem bedraagt 3 jaar overeenkomstig de bepalingen van de Selectielijst voor Vlaamse gemeentearchieven.

§5. De gemeente Kruisem doet een beroep op Digitaal Vlaanderen/athumi[2] voor de doeleinden omschreven in artikel 2. Digitaal Vlaanderen/athumi treedt in dit kader op als verwerker van de gemeente Kruisem, die de verwerkingsverantwoordelijke is. De modaliteiten van de verwerking zijn geregeld in de verwerkingsovereenkomst die te vinden is in Bijlage 1.

**Artikel 7 – Ondertekening:**

Het product dat de gemeente Kruisem via het Vastgoedinformatieplatform ter beschikking stelt, wordt niet ondertekend aangezien het een louter informatief document betreft dat geen

beleidsmatige stellingname inhoudt en niet kwalificeert als stuk of briefwisseling in de zin van artikel 279 van het Decreet lokaal bestuur.

#### **Artikel 8 - Vervanging voorgaande reglementering:**

Dit reglement vervangt vanaf 14 november 2023 alle retributiereglementen die betrekking hebben op het product (Vastgoedinlichtingen/stedenbouwkundige uittreksels), dat vanaf de bekendmaking van dit reglement kan worden aangevraagd via het Vastgoedinformatieplatform.

#### **Artikel 9 - Bekendmaking:**

Dit reglement wordt bekendgemaakt overeenkomstig artikel 286 en 287 van het Decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur.

---

*[2] Rechten en plichten in het kader van het Vastgoedinformatieplatform worden overgedragen van Digitaal Vlaanderen naar het Vlaams Datanutsbedrijf bij een Besluit van de Vlaamse regering in de periode waarin deze overeenkomst ondertekend wordt. De verwerkingsovereenkomst wordt ondertekend door (i) DV als het besluit nog niet is gepubliceerd (ii) Vlaams Datanutsbedrijf zodra het BVR gepubliceerd is.*

### **VRAGENUURTJE**

#### **SCHRIFTELIJKE VRAGEN**

#### **14.Vraag van raadslid Tilde Vandenbroucke (Open VLD) - stand van zaken betreffende het onderzoek naar het opnieuw inschakelen van de openbare verlichting 's nachts**

##### **Motivering**

##### Inleiding/Context

- 
- Advies van Vlaams Ministier van Mobiliteit Lydia Peeters aan de gemeentes in verband met het opnieuw inschakelen van de openbare verlichting 's nachts ;
  - Verschillende gemeentes rondom Kruisem namen reeds de beslissing om de openbare verlichting 's nachts terug in te schakelen bv. Wortegem-Petegem ;
  - Recente golf van inbraken in Kruisem, zie bericht politiezone Vlaamse Ardennen ;
  - Algemeen gevoel van onveiligheid bij de burgers:
    - Niet alleen op gebied van inbraken ;
    - Voornamelijk omwille van het gevaar om op natte, donkere wegen te wandelen & fietsen bv. onze jongeren die 's nachts uitgaan, bewoners die laat / vroeg gaan werken, etc. ;
    - Veel bewoners wonen heel landelijk in onze uitgestrekte gemeente, het is erg donker onderweg 's nachts, en zeker voor de zwakke weggebruikers levert dat extra gevaar en gevoel van onveiligheid op ;
    - Verschillende raadsleden worden door bewoners persoonlijk hierover aangesproken.

##### **Besluit**

##### **Vraagstelling**

- Op de gemeenteraad van 11 september 2023 heeft schepen Bothuyne op de vraag van raadslid Dhont geantwoord dat het opnieuw inschakelen van de openbare verlichting, zal onderzocht en geëvalueerd worden.
- Graag willen we polsen wat de voortgang is in dit dossier:
  - Is het onderzoek reeds gestart ?
  - Hoe lang zal dit lopen ?
  - Wanneer kunnen we een antwoord verwachten ?

- Bij gunstige beslissing, hoe snel kan de aanpassing uitgevoerd worden?
- Gezien het reeds volop herfst is, lijkt het ons aangeraden dit dossier met de nodige snelheid te behandelen.

De gemeenteraadsfractie Open Vld Kruisem verzoekt om de hierboven vermelde vraagstelling toe te voegen aan de agenda van de openbare zitting.

Voor de behandeling van de vraag en het antwoord wordt verwezen naar het audioverslag van de gemeenteraad van 13 november 2023.

#### **MONDELINGE VRAGEN**

Nihil

Aldus vastgesteld en beslist in zitting van heden.

De agenda is afgehandeld. De vergadering wordt om 20u05 gesloten.

Vanwege de gemeenteraad,

Kris Nachtergaele  
*Algemeen directeur*

Joop Verzele  
*Burgemeester-voorzitter*