

Verslag

Algemene inleiding

Goedkeuring van de verslagen

Er werden geen extra opmerkingen gegeven op het verslag. Het verslag werd goedgekeurd.

De voorzitter van de vervoerregioraad haalt aan dat het OV-plan is goedgekeurd op 29/10/2020. Daarnaast had de voorzitter als variapunt graag een overzicht gehad van bij welke gemeenten het OV-plan al ter goedkeuring is voorgelegd aan de gemeenteraden en schepencolleges.

- De covoorzitter verduidelijkt dat het OV-plan korte termijn ter kennisgeving wordt meegegeven aangezien dit een voorafname is van het regionaal mobiliteitsplan. Voor het regionaal mobiliteitsplan wordt wel een volwaardige goedkeuring gevraagd.

Thematische sessies

Het consortium geeft een terugkoppeling van het verloop van de thematische sessies.

Strategische en operationele doelstellingen

Het consortium geeft een toelichting rond de strategische en operationele doelstellingen.

De covoorzitter stelt dat de mandatarissen die aanwezig zijn de volgende toelichting kunnen terugkoppelen aan de schepencolleges voor een interne discussie.

- Aalst bemerkt dat in de schepencolleges het ambitieniveau moet bekeken worden en vraagt welke middelen Vlaanderen gaat uittrekken om de doelstellingen door de Vervoerregio's te laten halen.

SD1 Anders

Aalst bemerkt dat het moeilijk is om te duiden welk ambitieniveau omhoog of naar beneden moet aangezien eerst moet bekeken worden wat er mogelijk is. De realiteit is dat er aanpassingen nodig gaan zijn rond het uitdiepen van de Dender en het aanpassen van bepaalde bruggen die ook buiten de vervoerregio plaatsvinden. Het zou interessant zijn om een olijsting te maken van alle zaken die nodig zijn om de doelstellingen te behalen en deze op te sturen naar Vlaanderen. Zonder de mogelijkheid om bepaalde structurele ingrepen te doen zijn de doelstellingen niet haalbaar.

- De covoorzitter licht toe dat het Vlaamse ambities zijn. Met betrekking tot het vrachtwagenverkeer maken de cijfers geen onderscheid tussen enerzijds het doorgaand vrachtvervoer op de weg (vb van Zeebrugge naar Brussel) via de vervoerregio Aalst en anderzijds vrachtvervoer dat zijn herkomst en/of bestemming binnen de VVR heeft. Enkel vanuit de vervoerregio's waar het verkeer start en eindigt is er de mogelijkheid veranderingen teweeg te brengen.
- Aalst bemerkt dat hierrond het interessant zou kunnen zijn om een opsplitsing te maken tussen het doorstroomvervoer en regionaal vrachtvervoer aangezien de vervoerregio Aalst hier niet alleen verantwoordelijk voor is.
- De voorzitter stelt dat het van belang is dat er niet per vervoerregio naar de Vlaamse doelstellingen wordt gekeken maar vanuit de vervoerregio's gezamenlijk.
- De covoorzitter verduidelijkt dat de strategische doelstellingen geen wettelijke verplichtingen hebben om deze te behalen. Daarnaast bemerkt hij enkele neveneffecten van de doelstellingen: in Briel in Dendermonde wil de provincie samen met De Vlaamse Waterweg de bedrijventerreinen van Briel watergebonden maken. Hierdoor is er minder vervoer op de wegen over langere afstand

(Antwerpen naar oost-VI) maar betekent dit dat er in Dendermonde juist meer vrachtwagenverkeer gaat zijn op lokaal vlak omdat daar de overslag gebeurt en de bedrijven vanuit Briel worden bevoorrad. Op lokaal niveau is er dan juist meer vrachtwagenverkeer maar op Vlaams niveau wordt de doelstelling dan wel gehaald.

Het consortium verduidelijkt dat het momenteel het doel is om te formuleren wat er behaald zou moeten worden en dat er in de volgende fase wordt gekeken naar het actieplan.

SD2 Vlot

SD3 Nabij

SD4 Veilig

Aalst haalt aan dat het belangrijk is om eerst na te gaan welke middelen hiervoor van belang zijn en welke mogelijkheden hierrond zijn om gelden te verkrijgen.

- De covoorzitter verduidelijkt dat er vanuit de vervoerregio hier het GIP voor in aanmerking komt. een vervoerregio heeft geen rechtspersoonlijkheid of de mogelijkheid om juridische beslissingen te nemen. Alle budgetten worden toegewezen op Vlaams niveau, op basis hiervan kan de vervoerregio een prioritering aanwijzen. Het is hiernaast van belang dat gemeenten een begrotingspost voorzien voor de werking van de vervoerregioraad.

Het VVSG suggereert om te werken met een bereikbaarheidsagenda. Dit is een principe waar de gemeenten en hogere overheden samen met andere partners een agenda opmaken in functie van de netwerklogica. Het VVSG is vragende partij om het GIP (Geïntegreerd investeringsprogramma) synchroon te zetten met het meerjarenplan van de gemeentelijke besturen.

- De Lijn bemerkt dat Verschillende partners hun budgetten nog niet opsplitsen per vervoerregio
- Het VVSG verduidelijkt dat het in Nederland verdeeld is per mobiliteitsregio waarbij een regio samen met de gemeenten, provincie en andere actoren gezamenlijk een agenda opmaken en hierbij verschillende middelen koppelen. Het is niet nodig dat elke entiteit hierbij de budgetten per vervoerregio verspreidt, deze staan vastgelegd in de meerjarenplanning. In Nederland vertrekt de samenwerking vanuit de doelstellingen, een beslissing met betrekking tot de nodige partners en hierna het actieplan en de bereikbaarheidsagenda waarrond budgetten worden gekoppeld.

SD 5 Leefbaar

Aalst bemerkt dat tegen 2025 het emissiearm maken van de vervoerregio niet haalbaar is.

- De voorzitter suggereert dat de ambities zoveel mogelijk gerealiseerd moeten worden maar dat wat niet haalbaar is doorgegeven moet worden aan de hogere overheden. De doelstellingen kunnen voorgesteld worden in de schepencolleges waaruit er feedback gegeven kan worden naar de hogere overheden toe. Er kan hierrond een verslag gemaakt worden met waarom een ambitieniveau niet haalbaar is er wat er nodig is om het te behalen.
- Aalst stelt voor om deze verslagen vanuit de schepencolleges achteraf naar elkaar door te sturen, hierdoor kan de vervoerregioraad versterkend naar voren komen.

Het VVSG stelt hiernaast voor om de twee operationele doelstellingen aan elkaar te koppelen.

SD 6 Groen

SD7 Sociaal

SD8 Slim

De voorzitter stelt voor om de slides te delen met de gemeentebesturen en een objectief verhaal te brengen zodat er geen verschillende interpretaties ontstaan. Hierrond kan de feedback gegeven worden vanuit de gemeenten.

- De voorzitter stelt voor om tegen 19/02/2021 bemerkingen vanuit de gemeenten op de doelstellingen te verzamelen.

Advies GIP

De mobiliteitsbegeleider licht toe dat de vervoerregio Aalst als proefregio een advies uitbrengt op het GIP 2021. Het doel is hierbij het GIP als instrument bij te sturen en te optimaliseren. Midden december wordt het GIP 2022 en 2023 bezorgd. (Na de vergadering werd gemeld dat door vertraging het GIP voor 2022 en 2023 pas midden februari kan besproken worden). Het GIP is een jaarlijkse cyclus waarbij de vervoerregio een adviesrol opneemt. Er werd tijdens de ambtelijke werkgroep van 10 december een advies voorbereid. Dit advies wordt ten laatste verwacht op 15/01.

- De voorzitter gaat akkoord met de geformuleerde punten maar haalt aan dat de formulering van punt drie op slide 6 niet juist is. De zin 'minder politiek vatbaar' zou er beter uitgelaten worden aangezien het doel is het te bekijken vanuit het maatschappelijke belang.
- De covoorzitter verduidelijkt dat de verdeling van het budget bij punt drie een discussie is geweest die nauwelijks aan bod kwam. Er kan eventueel geformuleerd worden dat er wel het gevoel heerst dat deze niet juist is verdeeld.
- De voorzitter stelt dat de paragraaf geherformuleerd moet worden om het constructiever te brengen.
- De mobiliteitsbegeleider zal de paragraaf herformuleren en terugkoppelen met de voorzitter. Momenteel wordt het advies onder voorbehoud gevalideerd.

VARIA

VoM: deelsystemen

De mobiliteitsbegeleider licht toe dat de Vervoer op Maat met deelsystemen in het OV-plan op 12 locaties naar voren zijn geschoven. Er is hierrond een mail naar de gemeenten gestuurd voor informatie over de verschillende locaties.

Bilaterale overleggen

De mobiliteitsbegeleider haalt aan dat er aangaande de bilaterale overleggen nog gesprekken moeten plaatsvinden voor Aalst, Dendermonde en Lebbeke.

- Lebbeke verduidelijkt dat de mobiliteitsambtenaar sedert kort bij de stad Lokeren aan de slag is en dat Albert Vereeken als contactpersoon wordt toegevoegd voor de gemeente Lebbeke.

BeMERing RMP

De covoorzitter verduidelijkt dat de MER-deskundige wordt aangeduid door het consortium. De MER coördinator begeleidt het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) om het plan te toetsen aan de milieueffecten.

Deze BeMERing hangt af van de opbouw van het RMP en is dus verschillend per regio. Daarom kan geen MER-deskundige op Vlaams niveau worden aangeduid.

Addenda OV-plan:

De covoorzitter geeft een toelichting.

De voorzitter stelt dat het niet duidelijk is hoe Vervoer op Maat in de praktijk zal worden uitgerold. Er zullen voldoende middelen nodig zijn maar wat het VoM betekent op het terrein is nog niet voldoende duidelijk.

OV-plan ter kennisgeving op de gemeentebesturen

Berlare heeft het OV-plan ter kennisgeving voorgelegd. Op de gemeenteraad waren nog enkele vragen met betrekking tot het busvervoer. Deze opmerkingen zijn op het bilaterale overleg meegegeven aan De Lijn. De bemerkingen zijn aangaande de flexbus met betrekking tot het VoM om deze 7,5 kilometer te verlengen en het afschaffen van de belbus waarbij er is gevraagd of er vanuit De Lijn communicatie kan komen ter ondersteuning. Daarnaast is Berlare een voorstander van overkoepelende en lage tarieven.

Lebbeke stelt dat er kennis is genomen van het OV-plan.

Haaltert meldt dat er kennis is genomen van het OV-plan.

De provincie haalt aan dat er een positief advies is genomen en dat er een aantal opmerkingen zijn gecommuniceerd.

Wichelen haalt aan dat het OV-plan ter kennisname is gegeven en dat er een bemerking is rond het feit dat de busverbinding van Dendermonde en Gent niet meer gaat stoppen in de daluren bij Schellebelle.

Erpe-Mere stelt dat het ter kennisname is gegeven.

Aalst heeft ter kennisgeving het OV-plan behandeld en heeft hierrond nog enkele opmerkingen die zullen besproken worden op het bilaterale overleg.

Dendermonde heeft het OV-plan ter kennisname gegeven en de vraag gesteld om de haltes toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Dit gaat nog overlegd worden op het bilaterale overleg met De Lijn.

Denderleeuw heeft het OV-plan ter kennisname gedeeld.

Op de bestuurlijke vervoerregioraad is er geen vertegenwoordiging van Ninove en Lede. Deze worden per mail opgevraagd door de mobiliteitsbegeleider.

De covoorzitter stelt de vraag om de raadsbesluiten van de kennisgeving van het OV-plan te bezorgen aan de covoorzitter.

Vervoerplan NBMS 2020-2023

De voorzitter haalt aan dat het vervoerplan van de NMBS operationeel is en vraagt om verduidelijking bij wat de gevolgen zijn voor de vervoerregio.

De Lijn haalt aan dat de wijzigingen op treinniveau beperkt zijn. Tijdens de weekdays zal er een nieuwe IC-trein stoppen in de stations van Kortrijk, Oudenaarde, Zottegem, Burst, Denderleeuw, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord en Schaarbeek. In het weekend gaat er een nieuwe S3 trein rijden tussen

Zottegem en Schaarbeek met de haltes Hillegem, Herzele, Terhagen, Burst, Haaltert, Ede, Welle, Denderleeuw, Anderlecht, Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord en Schaarbeek.

Voornaamste wijzigingen Vervoersplan NMBS 2020-2023: look raadpleegbaar via SharePoint 'Documenten VVRR > Algemeen > Oost-Vlaanderen Vervoerplan NMBS' zoals gepresenteerd op 02/10/2020)

Weekdagen

December 2020: lijn 89 Kortrijk – Brussel



Nieuwe IC-verbinding Kortrijk – Brussel – Schaarbeek

Tijdens de piekuren vervangt de nieuwe IC de huidige snelle P-treinen.

Nieuw station: Anderlecht

S3 Zottegem – Brussel – Dendermonde zal het nieuwe station bedienen.

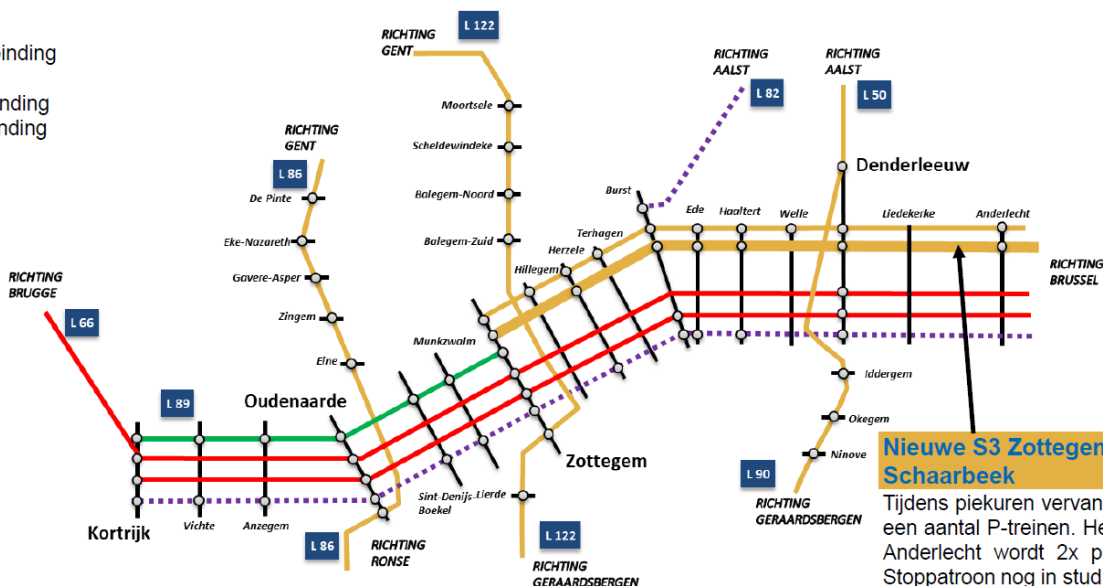


Fase na december 2020: lijn 89 Kortrijk – Brussel



Exacte dienstregelingen en reiswegen zijn nog in studiefase. Onder voorbehoud toewijzing gevraagde spoorcapaciteit door Infrabel

- IC-verbinding
- - - P-trein
- S-verbinding
- L-verbinding



Nieuwe S3 Zottegem – Brussel – Schaarbeek
Tijdens piekuren vervangt de nieuwe S3 een aantal P-treinen. Het nieuwe station Anderlecht wordt 2x per uur bediend. Stoppatroon nog in studie.

25

Weekend

December 2020: lijn 89 Kortrijk – Brussel



S52 Geraardsbergen – Zottegem – Gent

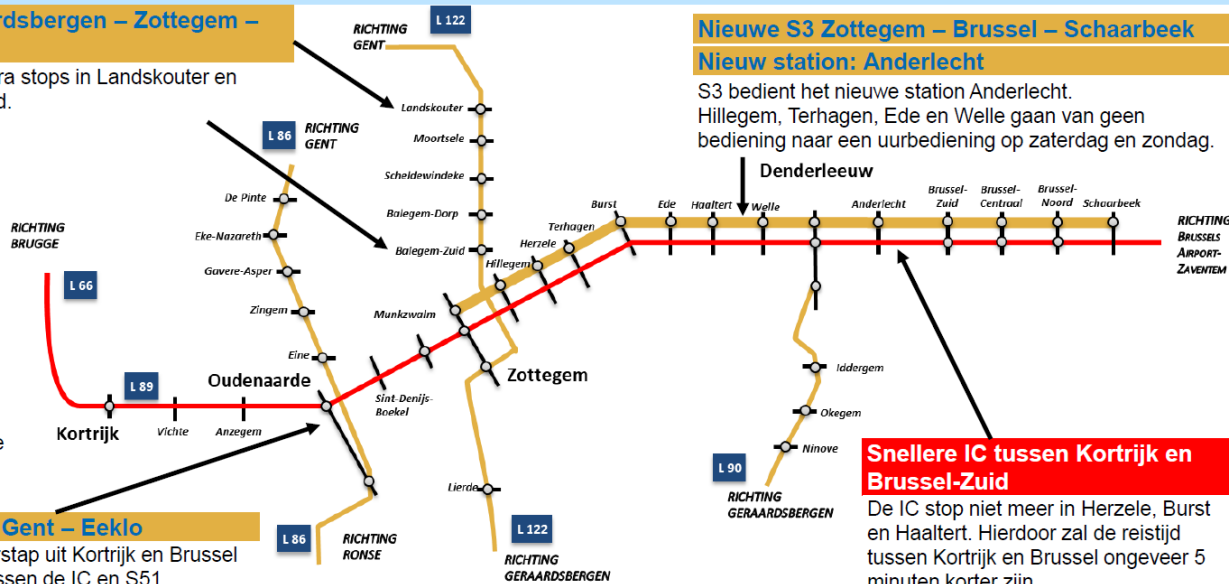
S52 krijgt extra stops in Landskouter en Balegem-Zuid.

Nieuwe S3 Zottegem – Brussel – Schaarbeek

Nieuw station: Anderlecht

S3 bedient het nieuwe station Anderlecht. Hillegem, Terhagen, Ede en Welle gaan van geen bediening naar een uurbediening op zaterdag en zondag.

- IC-relatie
- S-relatie



S51 Ronse – Gent – Eeklo

Een betere overstap uit Kortrijk en Brussel richting Gent tussen de IC en S51

Snellere IC tussen Kortrijk en Brussel-Zuid

De IC stop niet meer in Herzele, Burst en Haaltert. Hierdoor zal de reistijd tussen Kortrijk en Brussel ongeveer 5 minuten korter zijn.

Aanwezigheidslijst

Aanwezig:

Marleen Lambrecht, Michael Eeckhout, Sam Janssens, Micheline Steen, Rutger Huybrecht Marius Meremans, Jean-Jacques De Gucht, Sophie Podevyn, Carlos De Troch, Arne De Schepper, Jan Van Damme, Nele Smekens, Guido Vaganée, Victoria van der Enden, Dimitri De Backer, Ewout Depauw, Geoffrey Neerinckx, Riet Gillis, Kathleen Stevens, Kris Breugelmans, Albert Vereecken, Bart Welleman, Carine Meyers, Mark Cromheecke en Danny Praet

Verontschuldigd:

Sophie De Vlieger, Peter Govaert, Robert de Mulder, Frans Coppens, Koen Christiaen, Sven De Ridder, Tim Herzeel en Charlotte Verbeke