

STAND VAN ZAKEN PLANPROCES

Atelier\demitro2 geeft mee dat een peergroupsessie met jeugdconsulenten heeft plaats gevonden. Één van de belangrijkste opmerkingen uit deze sessie is dat jongeren vooral vertrouwen op hun fiets voor hun verplaatsingen.

Verder geeft het consortium aan dat de volgende VVRR voorzien is op 25 juni. De volgende AWG zal doorgaan op 9 juli.

DOORGEREKENDE VARIANT KN/AN

De Lijn licht de doorgerekende variant van het KN/AN toe, op basis van een presentatie ter beschikking gesteld via de *SharePoint* van de vervoerregio. De Lijn wijst er op dat dit scenario ook zou voorliggen ter goedkeuring op de VVRR van 25 juni. Hierbij dient in acht te worden genomen dat de concepten moeten goedgekeurd worden. De exacte reismogelijkheden, dienstregeling en de haltes worden in de volgende fase bepaald.

De Lijn stelt dat de variant die in januari/februari op tafel lag doorgerkend is, en dat deze doorrekening positief was. De gedetailleerde resultaten hiervan zullen op Vlaams niveau op een later moment gecommuniceerd worden. Er zijn voor De Lijn geen bijkomende iteraties nodig.

De Lijn overloopt het voorgestelde netwerk:

- In het voorgestelde KN zijn er 6 KN-B lijnen en 3 KN-C-lijnen. Voor KN-B dient er minimum frequentie van 30 minuten te zijn. Door een herschikking van het stadsnet in Sint-Niklaas zouden er op sommige stukken een hogere frequentie kunnen.
- In het aanvullend net zijn 5 streeklijnen voorzien en één in de stad Sint-Niklaas. Deze stadslijn zou op een 15 minuten frequentie rijden.
- De Lijn geeft aan dat er het doortrekken van de buslijnen uit het Waasland van Beveren (Melsele P&R) naar Antwerpen LO nodig is om te kunnen beantwoorden aan het KN-A niveau.

Op vraag van Temse verduidelijkt De Lijn dat functionele lijnen enkel ritten hebben tijdens de spits. In dit netwerk is de voornaamste wijziging het bundelen van de functionele lijnen naar Hulst. Daarnaast verduidelijkt De Lijn dat de reguliere lijnen ook functionele ritten kunnen hebben, d.w.z. bijkomende spitsritten.

ONTWERP OV-PLAN

Ter voorbereiding van de VVRR werden een aantal bespreekpunten geformuleerd en bezorgd aan de leden van de vervoerregioraad. Deze bespreekpunten zullen verder worden toegelicht en vervolgens besproken.

Bespreekpunt 1: Kernnet en aanvullend net zijn complementair en onlosmakelijk verbonden aan elkaar, ongeacht het verschil in bevoegdheid dat de vervoerregioraad er tegenover heeft (adviseren resp. bepalen).

- Het team MOW geeft aan dat ze het tweede scenario KN/AN – zoals gepresenteerd door De Lijn – kunnen steunen.
- Sint-Niklaas:
 - Sint-Niklaas geeft aan dat ze akkoord kunnen gaan met het voorgestelde KN. De principes worden volgens Sint-Niklaas correct toegepast en komen overeen met de ambities in het lokale mobiliteitsplan.
 - Voor het AN ziet Sint-Niklaas een fundamenteel probleem. Zo vallen een aantal dichtbevolkte wijken (bv Clementwijk) en invalssassen buiten het voorstel. De stad stelt voor om een extra

stadslijn te voorzien die een lus vormt tussen Waasland shopping center en het station. Dit zou kunnen door op de andere lijn de frequentie van 15 minuten terug te brengen naar 30 minuten, zodat dit budgetneutraal is.

- Voor de verbinding van Puivelde met het stadscentrum worden bijkomende functionele ritten gevraagd op marktdagen.
- Provincie Oost-Vlaanderen:
 - De provincie stelt dat het KN/AN onvoldoende de omslag naar duurzame mobiliteit zal ondersteunen. Hierbij merken ze op dat dit ook gekoppeld is aan de beschikbare budgetten voor het KN/AN.
 - De provincie merkt verder op dat de koppeling met het treinnet onduidelijk is.
 - Globaal genomen geeft de provincie aan dat ze kan volgen in het KN, maar dat de ontsluiting van de havens (buiten de vervoerregio) nog onvoldoende opgenomen is in het AN. Ook op de relatie met Hulst lijkt het aanbod nog wat te beperkt.
 - De ontsluiting van Puyenbroeck lijkt de provincie onvoldoende.
- Sint-Gillis-Waas;
 - Sint-Gillis-Waas geeft aan dat ze zich kunnen vinden in het KN.
 - Voor het aanvullend net geeft Sint-Gillis-Waas aan tevreden te zijn over de verbinding vanuit Moerbeke richting Antwerpen. Sint-Gillis-Waas wijst er wel op dat hier deels parallel wordt gereden met de tram, het geen volgens hen niet strookt met de principes basisbereikbaarheid.
 - Daarnaast geeft Sint-Gillis-Waas dat de verbinding met Hulst zoals voorzien in het aanvullend net onvoldoende is. Sint-Gillis-Waas vindt het een gemiste kans dat het aanvullend net elk uur zal eindigen in De Klinge, op 2,8 kilometer van Hulst. Dit is voor Sint-Gillis-Waas nog een werkpunt.
 - Hulst onderschrijft deze opmerking.
 - Scenario 2 geniet de voorkeur van Sint-Gillis-Waas, zolang de opmerkingen voldoende in acht worden genomen.
- Zele:
 - Zele uit de bezorgdheid dat de verbinding vanuit Zele naar Dendermonde en het AZ Sint-Blasius onvoldoende is. Hierbij merken ze op dat dit ook niet is opgenomen in het Vervoer op Maat.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat er in het VoM-aanbod in de VVR Aalst een semi-flex-bus komt met 2 maal per uur een vaste verbinding tussen het station Dendermonde en Sint-Blasius. Deze vaste verbinding wordt optimaal verknoopt met de bus- en treinknoop in het station (goede aansluiting.)
 - Voor Zele zit er niet erg veel verschil op scenario 1 en 2. Ze kunnen dus de meerderheid volgen.
- Temse:
 - Vanuit Temse lijkt het tweede scenario KN/AN beter dan het eerste scenario.
 - De bediening van het station van Temse blijft echter nog steeds een pijnpunt. Temse erkent dat hier reeds verschillende argumenten zijn aangebracht door De Lijn, maar stelt dat het station wel een belangrijk knooppunt vormt binnen de gemeente.
- Kruibeke:
 - Kruibeke geeft aan dat het tweede scenario hen de beste optie lijkt.
- Moerbeke:
 - Moerbeke heeft geen specifieke voorkeur m.b.t. KN/AN scenario 1 en 2, gezien er voor hen weinig verschil op zit.

- Waasmunster:
 - Waasmunster geeft aan dat scenario 2 een goed scenario lijkt.

De co-voorzitter merkt op dat alle actoren zich achter de tweede versie van het kernnet lijken te scharen. Er zijn wel een aantal aanpassingen gevraagd voor het aanvullend net. Hij wijst hierbij op het feit dat er gewerkt wordt binnen een budget-neutraal kader.

- DMOW stelt dat het stadsnet van Sint-Niklaas kan herschikt worden binnen het budgettaire kader.
 - De voorzitter vraagt hoe hier verder mee om zal gegaan worden. Het lijkt belangrijk dat het duidelijk is wat de consequenties zijn.
 - De Lijn stelt dat ze een voorstel voor het aanvullend net hebben uitgetekend. De Lijn verwacht dat – indien de vervoerregioraad hier niet mee akkoord gaat – de vervoerregioraad zelf een voorstel uittekent. De Lijn stelt dat het scenario dat ze hebben voorgesteld, het beste scenario is dat ze binnen de budgetten kunnen voorstellen.
 - Zwijndrecht stelt dat het antwoord duidelijk is. Als de gevraagde aanpassingen kunnen binnen de beschikbare budgetten, dan zouden ze ook moeten opgenomen worden. In die zin lijkt het duidelijk dat de vraag van Sint-Gillis-Waas niet realiseerbaar is.
 - DMOW licht toe dat de gewenste structuren kunnen uitgetekend worden in het lange termijn mobiliteitsplan. Op de korte termijn dient gewerkt te worden binnen een gesloten portefeuille.
- Sint-Gillis-Waas geeft aan dat ze zelf reeds een aantal besparingsvoorstellen hebben overgemaakt, zodat de verbinding naar Hulst gerealiseerd zou kunnen worden.
 - De provincie vult aan dat het ook mogelijk zou moeten zijn om deze verbinding op te zetten, met co-financiering vanuit Zeeland.
 - De provincie Zeeland geeft aan dat er inderdaad mogelijkheden zijn om een bijdrage te leveren of de ritten te rijden in samenwerking met Connexxion.
- De voorzitter stelt dat de openstaande punten overlopen moeten worden in afstemming met de gemeentes die ze stellen.

Bespreekpunt 2: Het vervoer op maat dient als antwoord op de vervoersvraag in die gebieden die niet afgedekt zijn door het kern en/of aanvullend net. Indien vervoer op maat aanvullend moet worden voorzien in de stedelijke gebieden en kernen van het Waasland, dan leidt dit tot een vermindering van de middelen die kunnen worden ingezet voor de ontsluiting van de zgn. 'white spots'.

- Het Team MOW ondersteunt het standpunt dat het VOM zich dient te concentreren in de witte vlekken. Het doelgroepenvervoer en de deelsystemen zijn hier uitzonderingen op, die ook binnen een stedelijke context nodig zijn.
- Stekene merkt op dat een groot stuk van hun grondgebied een white spot is. Ze kunnen hier dus zeker in volgen.
- De co-voorzitter concludeert dat alle actoren zich kunnen vinden in het standpunt van Team MOW.

Bespreekpunt 3: De voornaamste beslissing die voorligt in het (ontwerp) openbaar vervoerplan m.b.t. de invulling van het vervoer op maat in de regio Waasland is de keuze tussen de optie 'flexbus' of de optie 'collectieve taxi'. Gezien het geraamde relatieve belang van beide opties in het beschikbare budget voor vervoer op maat (68 % resp. 43 %) wordt hierdoor de rest van het speelveld bepaald.

- Het Team MOW stelt dat ze een voorkeur hebben voor het flex-bussysteem. Het belangrijkste argument hiervoor is dat het flexbussysteem volgens het team MOW meer garantie kan bieden naar beschikbaarheid toe. Er dient rekening gehouden met de onzekerheid over de ingeschatte vervoersvraag (helpt van huidige belbusaanvragen) waarbij flexbus grotere bezettingsgraad kan halen dan collectieve taxi. Daarnaast lijkt dit volgens het team MOW meer kansen te bieden op integratie met het doelgroepenvervoer. Tot slot heeft het team MOW minder vertrouwen in de kostprijsberekening van het collectieve taxi.
- Provincie Oost-Vlaanderen:
 - De provincie stelt dat alles staat of valt met de performantie van de mobiliteitscentrale. De provincie ziet ook meer opportuniteiten in de flex-bus naar het doelgroepenvervoer en de beschikbaarheid toe.
 - DMOW verduidelijkt dat er reeds internationale voorbeelden zijn rond mobiliteitscentrales. Momenteel is er een eerste screening van de kandidaturen. Een eerste 'dry-run' zou voorzien worden in het voorjaar van 2021.
 - DMOW verduidelijkt verder dat het sowieso altijd de mobiliteitscentrale zal zijn die het flex-systeem aanstuurt.
- Stekene:
 - Stekene stelt dat er moet gekeken worden naar de kwaliteit, en denkt daarom dat de flex-bus de betere optie biedt.
- Sint-Niklaas:
 - Sint-Niklaas geeft aan dat het flex-vervoer voor hen een beperktere impact zal hebben. Desalniettemin hebben ze wel een voorkeur voor de collectieve taxi. Dit is vooral omdat het systeem van de collectieve taxi makkelijker uitbreidbaar is.
 - Daarnaast geeft Sint-Niklaas aan dat de voertuigen in het flex-bus systeem veel meer plaats gebonden zijn.
 - Sint-Niklaas stelt dat het goed zou zijn om een hybride systeem te voorzien, waarbij de grotere gebieden bediend worden door een flex-bus, maar waar een opening wordt gelaten voor de collectieve taxi voor andere gebieden.
 - Atelier\demitro2 vult aan dat er reeds voorbeelden zijn die aantonen dat de collectieve taxi in de praktijk kan werken. Uit deze voorbeelden blijkt tevens dat de parameters waarop de kostprijs is berekend zelf aan de conservatieve kant zijn. Het zal voor de collectieve taxi wel belangrijk zijn om goede afspraken te maken met de aanbieders, op vlak van beschikbaarheid. Maar dat is nu eenmaal één van de hoofdropdrachten van de mobiliteitscentrale.
- Sint-Gillis-Waas ziet een oplossing van de flex-taxi in de stedelijkere zones, maar het lijkt voor de andere gebieden wel belangrijk om een flex-bus te voorzien.
- Atelier\demitro2 vat samen dat er een voorkeur lijkt te zijn voor een hybride systeem, waarbij een flex-bus wordt ingezet in de gebieden rond Lokeren en Stekene en de collectieve taxi wordt ingezet in het gebied rond Kruibeke. Het gebied rond Kruibeke kent namelijk een eerder lage vraag. Zeker als de belangrijkste vraag, in de spits, opgevangen wordt met het voorstel voor functionele bediening Kruibeke-Beveren.
 - Temse vraagt om ook voldoende aandacht te schenken aan de *white spot* in Velle.
 - De gemeentes geven aan dat beide systemen inderdaad complementair kunnen zijn.
- Hulst vraagt of er reeds duidelijkheid is over het evtl. uitbreiden van het VoM-systeem naar Hulst.
 - DMOW en atelier\demitro2 stellen dat hier nog geen duidelijkheid over bestaat.

Bespreekpunt 4: Er wordt voorgesteld het doelgroepenvervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking te behouden. In welke mate houden we rekening met een mogelijke toename van deze vervoersvraag?

- Team MOW stelt dat doelgroepenvervoer een essentieel onderdeel dient uit te maken van het Vervoer op Maat. Het lijkt hen interessant om voor scenario 3 te gaan, waarbij de huidige vragen (inclusief weigeringen) beantwoord worden en een groei marge van 10% voorzien wordt. Het team MOW ziet te weinig argumenten om een verdubbeling te verantwoorden
- Sint-Niklaas:
 - Sint-Niklaas stelt dat het onredelijk is dat er momenteel vragen geweigerd moeten worden. Dit lijkt voor hen belangrijk.
 - Daarnaast kan het niet de bedoeling zijn dat het systeem verstopt wordt om de vraag te beperken.
- Atelier\demitro2 stelt dat de mobiliteitscentrale zal terugkoppelen naar de vervoerregio rond het gebruik van alle onderdelen van het Vervoer op Maat. In principe zou de vervoerregio op een bepaald momenten de budgetten kunnen gaan bijsturen/verschuiven.
 - DMOW stelt dat er inderdaad goed gemonitord zal moeten worden. Het is echter niet duidelijk op welke termijn de aanbestedingen kunnen bijgestuurd worden.
 - Sint-Niklaas stelt dat het niet de bedoeling kan zijn dat aan een vervoersvraag niet langer kan beantwoord worden omdat de budgetten op zijn in bv. september.
- De provincie vraagt of er reeds duidelijkheid is over het terugvloeien van de inkomsten.
 - Atelier\demitro2 stelt dat hier nog geen beslissing rond gecommuniceerd is.
 - DMOW vult aan dat dit geldt voor alle vervoerslagen.
 - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat het evenwel de taak van de vervoerregio is om de tarieven voor het Vervoer op Maat vast te leggen – dus ook voor het doelgroepenvervoer.

Bespreekpunt 5: Welke deelsystemen moeten worden gefinancierd door de vervoerregio, en waar moeten deze worden ingezet?

- Team MOW volgt in de redenering dat deelfietsen een goede oplossing kunnen vormen voor *last mile* verplaatsingen. Deelwagens lijken voor hen minder prioritair.
- Sint-Gillis-Waas:
 - Sint-Gillis-Waas geeft aan dat deelfietsen ook interessant lijken aan het station van Sinaai. Ook Waasmunster onderschrijft deze vraag. Daarnaast volgt Sint-Gillis-Waas de prioritering dat deelfietsen belangrijker zijn dan deelwagens.
 - Atelier\demitro2 geeft aan dat deelfietsen in Sinaai inderdaad hun nut kunnen hebben, maar dat deze minder prioritair lijken gezien het hier om een eerder residentiële buurt gaat.
 - Sint-Gillis-Waas stelt dat dit voor hen niet voldoende antwoord biedt. Sint-Gillis-Waas zou liever een deelwagen minder voorzien en een extra deelfiets in Sinaai.
 - Sint-Gillis-Waas vult aan dat het station van Sinaai ook steeds beter bediend wordt, en dat dit voldoende in acht moet genomen worden.
- Temse:
 - Temse ziet deelwagens ook eerder binnen het kader van duurzame ontwikkeling van gebieden.
- Sint-Niklaas:
 - Sint-Niklaas geeft aan ook geen voorstander te zijn van deelwagens binnen het VOM.

Bespreekpunt 6: Is een deel van het budget vervoer op maat in te zetten voor een specifieke en bijkomend aanbod van collectief vervoer, gericht op attractiepolen gelegen buiten de vervoerregio (bv. Beveren, Bornem, ...)?

- Team MOW geeft aan dat er een aantal werkgroepen rond deze thema's zijn georganiseerd. Voor Beveren zou het team MOW voorstellen om een stuk vast vervoer te voorzien.
- Provincie Oost-Vlaanderen:
 - De provincie stelt dat het belangrijk is dat het interregionaal vervoer voldoende in acht genomen wordt. De provincie stelt dat deze vragen ook tussen verschillende vervoerregio's besproken moeten worden, en zelfs op Vlaams niveau.
 - DMOW geeft aan dat het grensoverschrijdende vervoer ook reeds in de nota besproken is. Naar de Gentse Kanaalzone lijkt het aanbod voldoende. Naar de Waaslandhaven is er een bedrijfsvervoersysteem en de havenbus. Daarnaast zal in VVR Antwerpen ook ingezet worden op een hub aan het station van Beveren, een hub die vlot bereikbaar zal zijn vanuit het Waasland.
- Interwaas stelt dat het grensoverschrijdende vervoer zal afhangen van de middelen die over blijven.
- De voorzitter stelt dat er inderdaad een sterke nadruk ligt op de verbindingen binnen de regio, maar weinig op verbindingen buiten de regio. De voorzitter ziet dit als intrinsiek aan de werking van de vervoerregio's, en stelt voor om dit ook op te nemen als opmerking in de uiteindelijke beslissing.

Samenvatting

Atelier\demitro2 licht toe dat in de nota drie scenario's voor het Vervoer op Maat verwerkt waren. Een vierde scenario wordt naar voor geschoven als compromis, op basis van de afgelopen werkgroepen. Dit vierde scenario omvat: flex-bus in twee gebieden, collectieve taxi in het gebied rond Temse en Kruikebe, deelfietsen en doelgroepenvervoer.

- Interwaas geeft aan dat ze zich kunnen vinden in dit scenario, indien ook het station van Sinaai wordt opgenomen als locatie voor deelfietsen. Daarnaast vraagt Interwaas om duidelijkheid m.b.t. de inkomsten van het VOM.
- Het vierde scenario blijkt brede steun te genieten bij de gemeentes.
- Hulst vraagt om duidelijkheid te krijgen over het regulier aanbod richting Nederland. Daarbij merkt Hulst op dat er ook inwoners van Hulst werken in de Waaslandhaven of de haven van Antwerpen.
 - DMOW en atelier\demitro2 geven aan dat het op dit moment niet duidelijk is of budgetten (VOM) hiervoor ter beschikking kunnen gesteld worden. Er kan hier wel het nodige overleg voor plaats vinden. DMOW stelt dat het sowieso wenselijk is dit binnen het LT plan te voorzien.
 - Op vraag van Temse geeft Hulst aan dat er geen cijfers ter beschikking zijn rond het aantal werknemers uit Hulst die tewerkgesteld zijn in de Waaslandhaven of de haven van Antwerpen.

VARIA

DMOW overloopt de punten uit het GIP (zie presentatie). Waasmunser vraagt duiding bij de geplande werken aan de brug op de N446 over de Durme. AWV zal hiervoor bilateraal contact leggen.

AANWEZIGHEIDSLIJST

Datum : 11 juni 2020
Locatie : Online meeting



Vervoerregio
WAASLAND



DEPARTEMENT
**MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

NAAM	DIENST/FUNCTIE	HANDTEKENING
STEMGERECHTIGDE LEDEN		
Erwin Sucaet	DMOW - Co-voorzitter VVRR	Aanwezig
Sam Janssens	DMOW - Mobiliteitsbegeleider	Aanwezig
Vladimir Kostadinov	AWV - Regiomanager	Aanwezig
Micheline Steen	De Lijn - Regiomanager	Aanwezig
Rutger Huybrechts	De Lijn	Aanwezig
Hans De Preter	De Vlaamse Waterweg	
Riet Gillis	Provincie Oost-Vlaanderen	Verontschuldigd
Mark Cromheecke	Provincie Oost-Vlaanderen	Aanwezig
Sven Taeldeman	Provincie Oost-Vlaanderen	

GEMEENTE KRUIBEKE		
Dimitri Van Laere	Burgemeester	Aanwezig
Jelle Van Bogaert	Afdelingshoofd TD	
STAD LOKEREN		
Sabine Van Rysselberghe	Schepen	Verontschuldigd
Jeroen Rottiers		
GEMEENTE MOERBEKE		
Stijn De Schepper	Schepen	
Karel Van Stappen		Aanwezig
GEMEENTE SINT-GILLIS-WAAS		
Erik Rombaut	Schepen	Aanwezig
Chris Rottier		Aanwezig
STAD SINT-NIKLAAS		
Carl Hanssens	Voorzitter VVRR, Schepen	Aanwezig
Els Dedeken		
Bart Baeten		
Jurgen Goeminne	Mobiliteitsambtenaar	Aanwezig

GEMEENTE STEKENE		
Kris Van Duyse	Schepen	Aanwezig
Frank Lemmens		Aanwezig
Patrick Geers		Aanwezig
GEMEENTE TEMSE		
Lieve Truyma	Schepen	Aanwezig
Tony Schelfhout		Aanwezig
GEMEENTE WAASMUNSTER		
Guido De Cock	Schepen	Aanwezig
Nicole Drieghe		Aanwezig
GEMEENTE ZELE		
Hans Knop	Burgemeester	Aanwezig
Daan Fierens		

ADVISERENDE LEDEN		
Ine Dhondt	Dept. Omgeving	
Bart Casier	Interwaas	Aanwezig
Koen Christiaen	NMBS	Aanwezig
Charlotte Verbeke	Infrabel	
Steven Van Noten	Studiebureau Deloitte	Aanwezig
Amber Coone	Studiebureau Deloitte	Aanwezig
Hans Van Hoof	Studiebureau Mint	Aanwezig
Ken Van Oproy	Studiebureau Mint	Aanwezig
Carla Havermans	Studiebureau Mint	
Jort Kerremans	Tractebel	
Danny Venus	O2	
Frans Van Langevelde	Provincie Zeeland	
GEMEENTE HULST		
Gino De Pauw	Wethouder	Aanwezig
Wim Wullaert	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer	Aanwezig

GEMEENTE BERLARE		
Carine Meyers	Schepen	
Kris Breugelmans		
GEMEENTE BEVEREN		
Raf Van Roeyen	Schepen	
Hans De Bock		
GEMEENTE BORNEM		
Saadet Gülhan	Schepen	
Isabelle Michiels		
Michiel Dieleman		Aanwezig
GEMEENTE HAMME		
Koen Mettepenningen	Schepen	
Benny Collier		
GEMEENTE ZWIJNDRECHT		
Andre Van de Vyver	Burgemeester	Aanwezig
Peter Raats		