

GOEDKEURING ONTWERP OV-PLAN

Het OV-plan bestaat grosso-modo uit twee luiken:

Enerzijds uit een aangepast voorstel Kernnet/aanvullend net. De voornaamste aanpassingen ten opzichte van het basisvoorstel betreffen

- de lijnvoering Hamme-Temse
- de integratie van het stadsnet Sint-Niklaas. Te Sint-Niklaas wordt de stadslijn lusvormig op halffrequentie gebracht.

Anderzijds bestaat het OV-plan uit vervoer op maat met daarin :

- de voorkeur voor een Flex-bus in de gebied Noord (Stekene, Sint Gillis Waas) en Zuid-West (Moerbeke, Lokeren, Zele)
- Een functionele verbinding Kruibeke-Beveren
- Een collectieve taxi voor de zone Kruibeke-Temse
- Een uitgebreid budget voor het doelgroepenvervoer
- Deelfietsen op 5 locaties

Voor de landsgrensoverschrijdende verbinding met Hulst wordt in de schoot van het overlegforum grensgemeenten een initiatief genomen door de provincie. Dit overleg wordt door de vervoerregio. De BSG (beleidsstuurgroep binnen MOW) heeft tot op eden nog geen antwoord kunnen geven over de mogelijkheid om de (bijkomende) budgetten (VoM) voor grensoverschrijdende verbindingen in te zetten.

Laatste ontwikkelingen (zie presentatie)

Gedeputeerde Riet Gillis meldt dat uit het leggen van contact met haar ambtscollega Harry van der Maas en met Jan-Frans Mulder, burgemeester van Hulst, de bereidheid bij de Nederlandse partners is bevestigd om verder in overleg te gaan omtrent het landsgrensoverschrijdende openbaar vervoer, en hierbij alle opties te willen bekijken.

De covoorzitter geeft aan dat de mogelijkheid tot aanwenden van het VoM-budget voor landsgrensoverschrijdende initiatieven nog steeds op tafel ligt, maar dat hieromtrent door de beleidsstuurgroep (BSG) basisbereikbaarheid nog geen beslissing is genomen.

Vanuit het dagelijks bestuur wordt voorgesteld engagementsverklaringen omtrent de openbaar vervoerverbinding naar Hulst en omtrent een permanente evaluatie van het vervoersaanbod en specifiek ook voor Vervoer op Maat toe te voegen aan het ontwerp OV-plan. Hier worden geen opmerkingen op geformuleerd.

Standpunten

Het **Team MOW** keurt het voorliggende ontwerp OV-plan **goed**.

De gemeenten **Kruibeke, Moerbeke, Sint-Niklaas, Temse, Waasmunster en de Provincie Oost.-Vlaanderen** gaven in de vorige vervoerregioraad een **positief advies** voor de drie lagen (KN/AN/VOM), rekening houdend met de gemaakte opmerkingen en bevestigden hun standpunt. Temse benadrukt dat de verbinding naar Bornem voor het Lange Termijnsceario een aandachtspunt blijft. Sint-Niklaas benadrukt de hertekening van de stadslijn (wordt opgenomen in dit KT-plan). Waasmunster benadrukt de nood aan bijkomende fietsdeellocaties, waaronder Sinaai.

De gemeenten **Zele en Lokeren** namen op de vorige vervoerregioraad geen standpunt in, maar gaan nu wel **akkoord** voor de drie vervoerlagen, zij het dat voor de exacte lijnvoering voor de verbinding Zele-Lokeren nog overleg met De Lijn nodig blijft. Lokeren signaleert opnieuw dat er ook voor lijn 78 nog issues zijn, maar beslissing

omtrent het exacte tracé van deze lijn ligt niet ter goedkeuring voor in de VVR Waasland (lijn 78 werd toebedeeld aan VVR Gent.) c.q. wordt niet bepaald in/door het ontwerp OV-plan. Zele heeft, net zoals verschillende andere gemeenten nog vragen over (bijkomende) mobipunten/flexhaltes i.f.v. volledige gebiedsdekking. De covoorzitter duidt dat de in de nota opgenomen punten een basislijst betreft, nodig om het Vervoer op Maat te laten functioneren. Ze zullen, mede in het mobiliteitsplan lange termijn, verder aangevuld worden. Daarnaast verwijst hij naar lopend regelgevende initiatief (BVR in opmaak) in aanvulling op de Vlaamse beleidsvisie over mobipunten, waarbij sprake is van het toevoegen van een vijfde niveau, én de optie voorzien in de nota (blz. 54) dat het flexstelsel niet alleen mobipunten bedient maar ook 'onbediende haltes'.

Stekene geeft een **voorwaardelijk positief advies** voor het aanvullend net, en de voorwaarde voor gunstig advies is het herbekijken van het aanvullend net tussen Stekene centrum en Moerbeke. Voor het Kernnet en vervoer op maat wordt wel **positief** geadviseerd.

Ook **Sint-Gillis-Waas** geeft een positief advies voor het Kernnet en Vervoer op Maat. Voor het Aanvullend net **blijft een negatief standpunt**. Met name de ontbrekende verbinding met Hulst-Waasland blijft een breekpunt, waarbij men het gevoerde onderzoek naar het grensoverschrijdend woon-werk en woon-school als ontoereikend beoordeelt. Men betreurt dat het eigen voorstel tot het inperken van de bediening van lijn 85 tot de tramterminal in Melsele niet wordt gevolgd door De Lijn.

Conclusie:

De vervoerregioraad bereikt **consensus** omtrent het huidige voorstel op basis van een gekwalificeerde meerderheid bij de lokale besturen. Voor vele partners blijven er aandachts- en verbeterpunten aan het ontwerpplan, en voor Lokeren en Zele de vraag naar bijkomend overleg. Voor Stekene en Sint-Gillis-Waas blijft het aanvullend net onvoldoende antwoord bieden op hun vragen om een akkoord te kunnen geven.

Verder onderzoek en overleg tot besluitvorming, onder andere voor tarieven voor het VoM en de besteding van het bijkomende budget voor vervoer op maat, blijft noodzakelijk.

Het ontwerp OV-plan wordt goedgekeurd. De ontwerpnota moet conform bovenvermelde standpunten en opmerkingen worden aangepast.

VARIA

Er zal vandaag nog een **persbericht** uitgestuurd worden door de VVR. Vooraf wordt de ontwerptekst nog per mail rondgestuurd naar de gemeenten voor evtl. suggesties.

Volgende vergadering: 27/8/2020 te Temse (o.v.)

BIJLAGEN

- Sint-Gillis-Waas, notulen CBS 22/06
- Sint-Niklaas, Besluit CBS 15/06
- Stekene, gecoördineerd advies CBS 22/06, adviesraad mobiliteit 22/06 en gemeenteraadscommissie 24/06
- Zele, mail burgemeester Hans Knop 14/07
- Provincie Oost-Vlaanderen, nota aan de Deputatie, 25/06

AANWEZIGHEIDSLIJST

Datum : 15 juli 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 | Verontschuldigd |
| Vladimir Kostadinov | AWV - Regiomanager | Verontschuldigd |
| Micheline Steen | De Lijn - Regiomanager | |
| Rutger Huybrechts | De Lijn | Aanwezig |
| Hans De Preter | De Vlaamse Waterweg | |
| Riet Gillis | Provincie Oost-Vlaanderen | Aanwezig |
| Mark Cromheecke | Provincie Oost-Vlaanderen | |
| Sven Taeldeman | Provincie Oost-Vlaanderen | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

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

| | | |
|-----------------------------|--------------|-----------------|
| GEMEENTE STEKENE | | |
| Kris Van Duyse | Schepen | Aanwezig |
| Frank Lemmens | | Aanwezig |
| Patrick Geers | | |
| | | |
| 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 | | Verontschuldigd |
| | | |

| ADVISERENDE LEDEN | | |
|----------------------|--------------------------------------|-----------------|
| Ine Dhondt | Dept. Omgeving | |
| Bart Casier | Interwaas | Verontschuldigd |
| Koen Christiaen | NMBS | Verontschuldigd |
| Charlotte Verbeke | Infrabel | |
| Steven Van Noten | Studiebureau Deloitte | Verontschuldigd |
| Hans Van Hoof | Studiebureau Mint | Aanwezig |
| Jort Kerremans | Tractebel | Verontschuldigd |
| Danny Venus | O2 | Verontschuldigd |
| Frans Van Langevelde | Provincie Zeeland | |
| Ken Van Oproy | Studiebureau Mint | Aanwezig |
| | | |
| | | |
| | | |
| GEMEENTE HULST | | |
| Gino De Pauw | Wethouder | Verontschuldigd |
| 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 | Verontschuldigd |
| Peter Raats | | |
| | | |

**UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN
SCHEPENCOLLEGE**

Zitting van 22 juni 2020

Aanwezig: Maaïke De Rudder, burgemeester-voorzitter;
Harry De Wolf, Wilbert Dhondt, Erik Rombaut, Marita Meul, schepenen;
Vicky Van Daele, algemeen directeur
Verontschuldigd: Herwin De Kind, schepen

**GRONDGEBIEDZAKEN - MOBILITEIT - BASISBEREIKBAARHEID VERVOERREGIO
WAASLAND - ONTWERP OPENBAAR VERVOERPLAN KORTE TERMIJN -
GOEDKEUREN STANDPUNT**

toelichting

Op 4 mei 2020 nam het schepencollege kennis van de definitieve versies van de oriëntatienota openbaar vervoer en de oriëntatienota mobiliteit.

De bestuurlijke vervoerregioraad keurde deze oriëntatienota's goed.

Deze documenten zijn de startnota's en louter een beschrijving van de bestaande situatie en het beschikbare data materiaal.

Op donderdag 11 juni 2020 werd het ontwerp openbaar vervoerplan (OV-plan) een eerste maal besproken in de bestuurlijke vervoerregioraad van de Vervoerregio Waasland. Het ontwerp OV-plan zal opnieuw (met de intentie deze goed te keuren) aan de bestuurlijke vervoerregioraad worden voorgelegd op donderdag 25 juni 2020.

Het ontwerp OV-plan en de presentatie van de variant basisbereikbaarheid kernnet en aanvullend net zijn bijgevoegd.

Het regionaal mobiliteitsplan moet ter goedkeuring voorgelegd worden aan de gemeenteraad. Dit is een decretale verplichting. Voor het OV-plan geldt deze decretale verplichting niet.

kader

De vervoerregioraad is (decretaal) verantwoordelijk voor het geven van advies op het kernnet, en **het bepalen van het aanvullend net en het vervoer op maat**.

De Vlaamse overheid wil basisbereikbaarheid uitrollen in december 2021.

Hiertoe werd in opdracht van het departement Mobiliteit en Openbare Werken een (ontwerp) openbaar vervoerplan opgemaakt door atelier\demitro2.

Dit plan kwam tot stand in overleg met alle betrokken actoren in de schoot van de vervoerregioraad en haar werkgroep(en)

Het is de betrachting om tegen de zomer van 2020 het plan goed te keuren.

Bij gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad beslist de Vlaamse Regering.

Het (ontwerp) openbaar vervoerplan werd opgesteld volgens de principes van basisbereikbaarheid en binnen het budget neutrale kader.

Het plan dient zowel voor het kernnet, het aanvullend net als voor het vervoer op maat te worden beschouwd als een conceptueel plan.

Dit wil zeggen dat de krachtlijnen van het nieuwe openbaar vervoernet hierin worden bepaald.

De concrete aspecten inzake exploitatie (bv. reiswegen, halte-inplanting of dienstregelingen) moeten in een volgende fase nog moeten worden uitgewerkt.

standpunt schepencollege

Aan het schepencollege wordt gevraagd om een standpunt in te nemen. De beleidsverantwoordelijke kan dit standpunt dan gedurende de bestuurlijke vervoerregioraad op donderdag 25 juni 2020 uitdragen.

VOORSTEL BESLUIT:

Het schepencollege keurt onderstaand standpunt van de gemeente Sint-Gillis-Waas op het ontwerp openbaar vervoerplan goed, ter voorbereiding van de bestuurlijke vervoerregioraad van 25 juni 2020:

1. **treinnet:** De beoordeling van het gehele plan wordt sterk bemoeilijkt door het ontbreken van de nieuwe dienstregeling van de NMBS. Het treinnet dient de kapstok te zijn, waarop alle onderliggende OV lagen zijn geënt, zeker wat de overstapknooppunten aan de stations betreft.

2. **kernnet:** Akkoord met het voorstel van kernnet. De belangrijke lijn Sint-Gillis-Waas/Sint-Helena-Sint-Niklaas en ook verbinding Sint-Pauwels zijn opgenomen in kernnet B.

3. **aanvullend net (AN) :** Niet akkoord.

-Oost-West verbinding Moerbeke – Stekene -Beveren – Antwerpen LO wordt sterk opgewaardeerd, wat het college sterk verwelkomt. Echter wil het bestuur deze lijn beperken tot de tramterminal in Melsele. Dat is de enige manier om de strakke dienstregeling van deze potentieel zeer belangrijke OV-lijn, tijdens de komende Oosterweelchaos te kunnen handhaven. Bovendien spaart dat zeer veel buskilometers die elders kunnen worden ingezet, parallel rijden werd immers terecht als één van de uitgangspunten voor het OV-plan opgenomen (OV plan versie 27 mei pagina 13). De gemeente Sint-Gillis-Waas wenst dat dit belangrijke uitgangspunt dan ook in praktijk wordt omgezet.

- grensoverschrijdende verbinding Hulst. In het nieuwe voorgestelde net rijdt er vanuit Sint-Gillis-Waas ten noorden van de E34 enkel nog een bus naar De Klinge. (Behoudens enkele spitsritten, met reisweg via Sint-Pauwels is er helemaal geen OV meer voorzien van en naar Hulst).

De gemeente Sint-Gillis-Waas vindt dit voorstel onaanvaardbaar en stelt dat het doortrekken van de AN-lijn een must is.

Het is essentieel om de grensoverschrijdende OV-verbinding met Nederland (Hulst) volwaardig op te nemen in het aanvullend net, via regionaal mobipunt Sint-Gillis-Waas/Sint-Helena-De Klinge en met bussen in uurfrequentie en voldoende amplitude. Aan het regionaal mobipunt Sint-Gillis Waas wenst het gemeentebestuur een goed *overstap knooppunt* te verkrijgen tussen de (gelukkig) opgewaardeerde verbinding Moerbeke-Stekene-Vrasene-Beveren-Melsele-(Antwerpen), om zodoende ook b.v. Stekene en Vrasene/Beveren een snelle verbinding met Hulst te garanderen. (Zie ook het eerder standpunt van TreinTramBus).

Het college van Sint-Gillis-Waas vraagt aan de vervoerregioraad Waasland een overleg te organiseren tussen de gemeenten Sint-Gillis Waas, Sint-Niklaas en Hulst, om ondermeer de mogelijk toekomstige samenwerking met streekvervoerder Connexion te bespreken, evenals de gewenste verplaatsing van het bushalte in Hulst naar de omgeving Stationsplein in Hulst. Dat zou de exploitatie van de verbinding naar Hulst sterk vergemakkelijken door tijdwinst op elke rit te realiseren. Daardoor wordt het geheel betaalbaarder.

- busverbindingen Meerdonk: In het ontwerp OV-plan is Meerdonk niet als dusdanig vermeld in het aanvullend net. De bediening gebeurt door enkele functionele ritten voor het woon-school en woon-werkverkeer. In het weekend en tijdens de feestdagen zal er zelfs geen openbaar vervoer meer worden aangeboden.

'Vervoer op maat (VOM)' met flexsystemen zou een oplossing moeten bieden i.v.m. het wegwerken van de zogenaamde 'white spots'

De gemeente Sint-Gillis-Waas heeft echter grote vraagtekens of het 'vervoer op maat' deze leemte kan opvullen, zeker wat het onacceptabele gebrek aan openbaar vervoer betreft in het weekend en op feestdagen.

- **bediening KMO zone Kluisenhof**: Deze industriezone vereist een voldoende bediening in het Aanvullend Net, die ook de attractiepolen Wase Golf én de Brouwerij kan bereiken. Onze gemeente heeft dit reeds ruime tijd geleden te kennen gegeven en er een oplossing voor aangereikt.

4. vervoer op maat:

a. flexvervoer: De voorkeur van het college gaat uit naar het vervoer op maat met een flexbus-systeem

b. mobipunten: Het college wenst het inrichten van een regionaal mobipunt Sint-Helena in de Blokstraat.

Het college van Sint-Gillis-Waas kan zich vinden in het voorstel van de locaties met flexaanbod camping Fort Bedmar in De Klinge en Meerdonk in Meerdonk

c. doelgroepenvervoer: De gemeente wil een scenario waar budgettair zoveel als mogelijk geanticipeerd wordt op de te verwachten groei. Minder mobiele gebruikers moeten immers de garantie hebben en een toereikend alternatief krijgen.

d. deelauto- en deelfietsystemen: De gemeente wenst het budget VOM in de eerste plaats in te zetten voor deelfietsmobiliteit, bij toereikende middelen ook voor deelwagen(s).

BESLUIT:

Het college volgt het voorstel

Namens het college :

(get) Vicky Van Daele
algemeen directeur

(get) Maaïke De Rudder
burgemeester-voorzitter

Voor eensluidend uittreksel :



Vicky Van Daele
algemeen directeur

Maaïke De Rudder
burgemeester

COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Zitting van 15 juni 2020

Besluit

Hoogdringend agendapunt

Beslissing te nemen in voorbereiding van de vervoerregioraad van 25 juni 2020.

Samenstelling:

Aanwezig:

de heer Lieven Dehandschutter, burgemeester-voorzitter (N-VA); de heer Wout De Meester, schepen (Groen); de heer Peter Buysrogge, schepen (N-VA); mevrouw Ine Somers, schepen (Open Vld); de heer Carl Hanssens, schepen (N-VA); de heer Bart De Bruyne, schepen (Groen); de heer Filip Baeyens, schepen (N-VA); mevrouw Sofie Heyrman, schepen (Groen); de heer Maxime Callaert, schepen (N-VA); de heer Johan Verhulst, algemeen directeur

HD 1 2020_CBS_01995 Vervoerregio Waasland: standpunt stad Sint-Niklaas op ontwerp openbaar vervoerplan ter voorbereiding van bestuurlijke vervoerregioraad van 25 juni 2020: goedkeuring

Behandelende cluster - dienst

Omgeving - Plannen en ontwikkelen

Bondige toelichting

Op 25 juni 2020 staat de goedkeuring van het ontwerp openbaar vervoerplan op de bestuurlijke vervoerregioraad geagendeerd. Ter voorbereiding van deze vergadering wordt aan het college gevraagd het standpunt van de stad Sint-Niklaas op het ontwerp openbaar vervoerplan goed te keuren. De procesnota en beschrijvende nota ter voorbereiding van het bepalen van het standpunt, evenals het bevragsingsrapport met de bundeling van de binnengelopen opmerkingen werden als bijlage toegevoegd.

Juridische grond

Decreet betreffende basisbereikbaarheid van 19 april 2019.

Gemeenteraadsbesluit van 22 februari 2019 over het toetreden tot de vervoerregio Waasland.

Argumentatie

Op 23 maart 2020 keurde het college de oriëntatienota van het openbaar vervoerplan en het regionaal mobiliteitsplan goed. Op 28 mei 2020 werd het ontwerp openbaar vervoerplan door het consortium aan alle leden van de vervoerregioraad bezorgd.

De vervoerregioraad is (decretaal) verantwoordelijk voor het geven van advies op het kernnet en het bepalen van het aanvullend net en het vervoer op maat. De Vlaamse overheid wil basisbereikbaarheid uitrollen in december 2021. Hiertoe werd in opdracht van het departement Mobiliteit en Openbare Werken een (ontwerp) openbaar vervoerplan opgemaakt door het consortium atelier\demitro2.

Het (ontwerp) openbaar vervoerplan werd opgesteld volgens de principes van basisbereikbaarheid én binnen het budgetneutrale kader. Het plan dient zowel voor het kernnet, het aanvullend net als voor het vervoer op maat te worden beschouwd als een conceptueel plan. Dit wil zeggen dat de krachtlijnen van het nieuwe meerlagige openbaar vervoernet hierin worden bepaald, maar dat concrete aspecten inzake exploitatie (bv. reismogelijkheden, halte-inplanting of dienstregelingen) in een volgende fase nog moeten worden uitgewerkt.

Op 25 juni 2020 staat de goedkeuring van het ontwerp openbaar vervoerplan geagendeerd. Bij eventueel gebrek aan consensus binnen de vervoerregioraad beslist de Vlaamse Regering.

Ter voorbereiding van deze vergadering wordt aan het college gevraagd het standpunt van de stad Sint-Niklaas op het ontwerp openbaar vervoerplan goed te keuren. Het college gelieve volgend standpunt goed te keuren:

Treinnet:

- De beoordeling van het gehele plan wordt sterk bemoeilijkt door het ontbreken van de nieuwe dienstregeling van de NMBS.
- Het belang en de potentie van het NMBS-station van Sint-Niklaas wordt onderbelicht in het plan. Dit komt vandaag reeds tot uiting in het gebrek aan voldoende fietsstallingsfaciliteiten.
- De verbinding met Brussel vanuit Sint-Niklaas blijft een aandachtspunt.

Kernnet:

- Akkoord met voorstel van kernnet.
- We vragen bij de operationalisering van het kernnet de integratie van de Clementwijk in de kernnetlijn richting Sint-Gillis-Waas of de kernnetlijn richting Stekene.

Aanvullend net:

- De stad wil uitdrukkelijk de stadslijn uitbreiden zodat ook het westelijk en zuidwestelijk deel van de stad worden opgenomen. De stad kiest voor een stadslijn die de verbinding Waasland Shopping - Station - Waasland Shopping maakt in beide richtingen met een half uur frequentie. De stad stelt volgende reismogelijkheid voor:
- Ene richting: Waasland Shopping - Puitvoetstraat/N16 - stadscorridor Parklaan - Moerlandstraat - Hospitaalstraat - Lodewijk De Meesterstraat - Lamstraat - Antwerpse Steenweg - Mercatorstraat - Truweelstraat - Leopold II-laan - station - Noordlaan - Driekoningen - Spoorweglaan - Plezantstraat - Watermolendreef - Watermolenstraat - Hoge Bokstraat - westelijke tangente - Tuinlaan - Valk - Langhalsbeekstraat - Moleken -

Pastoor De Meerleerstraat - Broedersstraat - Abingdonstraat - Sint-Antoniussstraat - Tereken - Kapelstraat - Waasland Shopping.

- Andere richting: Waasland Shopping - Kapelstraat - Driegaaienstraat - Pater Segersstraat - Broedersstraat - Pastoor De Meerleerstraat - Moleken - Langhalsbeekstraat - Valk - Tuinlaan - westelijke tangente - Watermolenstraat - Watermolendreef - Plezantstraat - Spoorweglaan - Driekoningen - Noordlaan - station - Leopold II-laan - Truweelstraat - Mercatorstraat - Lindenstraat - Azalealaan - Moerlandstraat - stadscorridor Parklaan - N16/Puitvoetstraat - Waasland Shopping.
- De stad vraagt de functionele lijn door Puivelde aan te vullen met een aantal ritten op donderdag in functie van de donderdagse Markt te Sint-Niklaas en een aantal ritten op zaterdag gericht op winkelbezoek richting Sint-Niklaas.

Vervoer op maat:

- Puivelde zeker opnemen in Vervoer op maat en inrichten van een lokaal mobipunt in centrum Puivelde.
- Sint-Niklaas heeft een sterke voorkeur voor het vervoer op maat voor een systeem van collectieve taxi's omdat dit flexibeler kan ingezet worden dan flexbussystemen. In een systeem van flex-taxi's kunnen nieuwe niet-locatie gebonden gebruikersgroepen toegevoegd worden door de vervoerregio of op (betaald) initiatief van individuele gemeenten.
- Voor doelgroepenvervoer kiest de stad voor het scenario waar budgettair maximaal geanticipeerd wordt op de te verwachten groei. Er moet immers absolute garantie zijn dat minder mobiele gebruikers een toereikend alternatief krijgen. Ook in het 'gewone' flex-vervoer moeten er voldoende mogelijkheden zijn zodat rolstoelgebruikers zonder drempels een beroep kunnen doen op dit aanbod.
- De stad wenst geen budget van vervoer op maat in te zetten voor deelwagens, gezien de dunne spreiding en verschillende noden, gewichten per gemeente/stad. Het is beter het budget in te zetten voor deelfietsmobiliteit naast het verzamelen van de noden en financiële middelen per gemeente en op die manier uit te besteden via de mobiliteitscentrale.
- Voor deelfietsystemen moet gezocht worden naar systemen waar met maand- en jaarabonnementen kan gewerkt worden zodat deelfietsen interessant worden voor frequent woon- werkverkeer.
- De stad pleit voor lage kostprijzen (bij voorkeur binnen de tariefregelingen van De Lijn) voor de gebruiker voor het gebruik van collectieve taxi's, deelfietsen en doelgroepenvervoer.

Vragen van de stad bij implementatie openbaar vervoerplan:

- Versnelde verduurzaming van de vloot bussen die de corridor gebruiken: minstens hybride en stillere bussen en geen dieselbussen meer vanaf 2024.
- Voor de stadslijn pleit de stad voor een voertuig op maat van de stedelijke context en vlot toegankelijk voor minder mobiele gebruikers.

- De stad legt als voorwaarde de goede connectiviteit met het treinverkeer op.
- De stad wil dat er werk wordt gemaakt van geïntegreerde ticketing en tarifiering tussen De Lijn - NMBS. Het is voor de stad echter wel essentieel dat KN/AN en Vervoer op Maat via minstens één middel gebruik kunnen maken van een geïntegreerd ticketingsysteem. Een gebruiker die van beide systemen gebruikmaakt om tot een bestemming te komen moeten dat in één beweging kunnen.

Besluit

Het college van burgemeester en schepenen beslist:

Artikel 1

volgens standpunt van de stad Sint-Niklaas op het ontwerp openbaar vervoerplan goed te keuren ter voorbereiding van de bestuurlijke vervoerregioraad van 25 juni 2020:

Treinnet:

- De beoordeling van het gehele plan wordt sterk bemoeilijkt door het ontbreken van de nieuwe dienstregeling van de NMBS.
- Het belang en de potentie van het NMBS-station van Sint-Niklaas wordt onderbelicht in het plan. Dit komt vandaag reeds tot uiting in het gebrek aan voldoende fietsstallingsfaciliteiten.
- De verbinding met Brussel vanuit Sint-Niklaas blijft een aandachtspunt.

Kernnet:

- Akkoord met voorstel van kernnet.
- We vragen bij de operationalisering van het kernnet de integratie van de Clementwijk in de kernnetlijn richting Sint-Gillis-Waas of de kernnetlijn richting Stekene.

Aanvullend net:

De stad wil uitdrukkelijk de stadslijn uitbreiden zodat ook het westelijk en zuidwestelijk deel van de stad worden opgenomen. De stad kiest voor een stadslijn die de verbinding Waasland Shopping - Station - Waasland Shopping maakt in beide richtingen met een half uur frequentie. De stad stelt volgende reisweg voor:

- Ene richting: Waasland Shopping - Puitvoetstraat/N16 - stadscorridor Parklaan - Moerlandstraat - Hospitaalstraat - Lodewijk De Meesterstraat - Lamstraat- Antwerpse Steenweg - Mercatorstraat - Truweelstraat - Leopold II-laan - station - Noordlaan - Driekoningen - Spoorweglaan - Plezantstraat - Watermolendreef - Watermolenstraat - Hoge Bokstraat - westelijke tangent -Tuinlaan - Valk - Langhalsbeekstraat - Moleken - Pastoor De Meerleerstraat - Broedersstraat - Abingdonstraat - Sint-Antoniusstraat - Tereken - Kapelstraat - Waasland Shopping.
- Andere richting: Waasland Shopping - Kapelstraat - Driegaaienstraat - Pater Segersstraat - Broedersstraat - Pastoor De Meerleerstraat - Moleken - Langhalsbeekstraat - Valk -

Tuinlaan - westelijke tangent - Watermolenstraat - Watermolendreef - Plezantstraat - Spoorweglaan - Driekoningen - Noordlaan - station - Leopold II-laan - Truweelstraat - Mercatorstraat - Lindenstraat - Azalealaan - Moerlandstraat - stadscorridor Parklaan - N16/Puitvoetstraat - Waasland Shopping.

De stad vraagt de functionele lijn door Puivelde aan te vullen met een aantal ritten op donderdag in functie van de donderdagse Markt te Sint-Niklaas en een aantal ritten op zaterdag gericht op winkelbezoek richting Sint-Niklaas.

Vervoer op maat:

- Puivelde zeker opnemen in Vervoer op maat en inrichten van een lokaal mobipunt in centrum Puivelde.
- Sint-Niklaas heeft een sterke voorkeur voor het vervoer op maat voor een systeem van collectieve taxi's omdat dit flexibeler kan ingezet worden dan flexbussystemen. In een systeem van flex-taxi's kunnen nieuwe niet-locatie gebonden gebruikersgroepen toegevoegd worden door de vervoerregio of op (betaald) initiatief van individuele gemeenten.
- Voor doelgroepenvervoer kiest de stad voor het scenario waar budgettair maximaal geanticipeerd wordt op de te verwachten groei. Er moet immers absolute garantie zijn dat minder mobiele gebruikers een toereikend alternatief krijgen. Ook in het 'gewone' flex-vervoer moeten er voldoende mogelijkheden zijn zodat rolstoelgebruikers zonder drempels een beroep kunnen doen op dit aanbod.
- De stad wenst geen budget van vervoer op maat in te zetten voor deelwagens, gezien de dunne spreiding en verschillende noden, gewichten per gemeente/stad. Het is beter het budget in te zetten voor deelfietsmobiliteit naast het verzamelen van de noden en financiële middelen per gemeente en op die manier uit te besteden via de mobiliteitscentrale.
- Voor deelfietsystemen moet gezocht worden naar systemen waar met maand- en jaarabonnementen kan gewerkt worden zodat deelfietsen interessant worden voor frequent woon- werkverkeer.
- De stad pleit voor lage kostprijzen (bij voorkeur binnen de tariefregelingen van De Lijn) voor de gebruiker voor het gebruik van collectieve taxi's, deelfietsen en doelgroepenvervoer.

Vragen van de stad bij implementatie openbaar vervoerplan:

- Versnelde verduurzaming van de vloot bussen die de corridor gebruiken: minstens hybride en stillere bussen en geen dieselbussen meer vanaf 2024.
- Voor de stadslijn pleit de stad voor een voertuig op maat van de stedelijke context en vlot toegankelijk voor minder mobiele gebruikers.
- De stad legt als voorwaarde de goede connectiviteit met het treinverkeer op.
- De stad wil dat er werk wordt gemaakt van geïntegreerde ticketing en tarifiering tussen De Lijn - NMBS. Het is voor de stad echter wel essentieel dat KN/AN en Vervoer op Maat via minstens één middel gebruik kunnen maken van een geïntegreerd ticketingsysteem.

Een gebruiker die van beide systemen gebruikmaakt om tot een bestemming te komen moeten dat in één beweging kunnen.

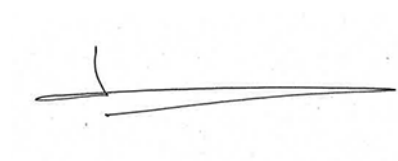
Bijlagen

Procesnota en beschrijvende nota ter voorbereiding van het bepalen van een standpunt door het CBS over het voorstel Kernnet en Aanvullend Net Vervoerregio Waasland
Rapport bevraging vervoerregio (ALTER)

Gezien en goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen



Johan Verhulst
algemeen directeur



Lieven Dehandschutter
burgemeester



STEKENE van nature actief

Advies college van burgemeester en schepenen 22/6/2020
Advies Gemeenteraadscommissie 2 (24/6/2020)
Advies adviesraad mobiliteit (22/6/2020)
Besloten vergadering

Mobiliteit / Vervoerregioraad Waasland: advies openbaar vervoerplan korte termijn

UDC-code - 1.812.0 VERVOER : ALGEMEENHEDEN : problematiek, studies, rapporten, campagnes ter promotie van het openbaar vervoer (dag van het openbaar vervoer / TTB dag, week van de vervoering)

Voor het kernnet heeft de bestuurlijke vervoerregioraad een adviserende bevoegdheid en voor aanvullend net en het vervoer op maat (VOM) een beslissingsbevoegdheid.
Het OV-plan wordt uitgerold in december 2021 en moet budgetneutraal zijn.

Advies kernnet

De gemeente Stekene geeft een **positief advies** voor het kernnet om reden dat er een goede verbinding is met stad Sint-Niklaas waar een min. dienstverlening om de 30' wordt gegarandeerd.
Daarnaast wordt lijn 85 uitgebreid met een bediening om het uur.

Advies aanvullend net

De gemeente Stekene geeft een **voorwaardelijk positief advies** om volgende redenen :

- De lijn 41 zal enkel nog functioneel rijden tussen Stekene Centrum en Moerbeke waardoor een groot deel van Stekene zonder rechtstreekse verbinding met de hoofdas naar Sint-Niklaas komt te zitten in daluren en weekend. De opvang via lijn 85 is een mogelijkheid voor de daluren en het weekend maar betekent wel dat de kwaliteit wordt verminderd doordat een overstap in Stekene centrum (mobipunt) moet genomen worden op lijn 41. Lijn 85 rijdt ook niet op zondag waardoor een groot deel van Stekene en Klein-Sinaai ook zonder busvervoer op zondag komt te zitten. Er is ook bezorgdheid over het kunnen nemen van de aansluiting tussen deze twee lijnen. Dit alles zal veel reizigers van een groot deel van Stekene en deelgemeente Klein-Sinaai weerhouden om nog de bus te nemen. Naast het wegvallen van alle andere ritten of vermindering van kwaliteit is dit een te groot negatief punt voor de gemeente Stekene om te aanvaarden.

wil dat er met volgende aandachtspunten wordt rekening gehouden:

- De lijnen 41-42-43 verlopen enkel via N403-Drieschouwen-centrum Stekene functioneel waardoor tijdens de daluren zowel ten noorden als ten zuiden van de gemeente de bediening wegvalt. Enkel de lijn 44 bedient nog De Kwakkel-Bormte-deel ambachtelijke zone in de spitsuren. De blinde vlek zal groter worden zoals nu aangegeven.
- Tijdens de spits zullen de bussen overvol zitten omdat de complementariteit van lijnen 41 en 85 grotendeels wordt opgeheven waardoor overvolle bussen in de spits voor de functionele bediening de norm zal worden. Ook zal er moeten gewaakt worden dat tijdens de spitsuren de overvolle bussen met schoolkinderen geen afschrikkende effect zal geven. Daardoor zal de capaciteit van die bussen dienen verhoogd te worden.
- Geen reguliere verbinding meer met Hulst via het centrum van Stekene

- De dienstverlening wordt verminderd met 92 lijnen (gespreid tijdens schooldagen, vakanties en weekends) zorgt voor een grote impact op ons grondgebied. De impact is zeer groot voor onze gemeente.

Advies Vervoer op maat

De gemeente Stekene geeft een **voorwaardelijk positief advies** voor het vervoer op maat. We vinden het spijtig dat het aanbod voor grote kernen in onze gemeente drastisch wordt afgebouwd. We zijn wel tevreden met de keuze voor het win-win scenario voor de gemeenten binnen de Vervoerregio voor een combinatie van flexbus, collectieve taxi, deelfietsen, doelgroepenvervoer DAV en de bus Kruibeke-Beveren functioneel Rupelmonde-Beveren.

Alle actoren staan achter de visie dat verschillende deelsystemen kunnen ontwikkeld worden. Wanneer enkel 3 flexbussen worden ingezet is het budget voor VOM opgebruikt. In concreto wordt er gekozen voor 2 flexbussen, 1 gebied waar de collectieve taxi van toepassing is, deelfietsen op 5 prioritaire (stedelijke) locaties met een groei van 10%, de garantie van de werking van Dienst Aangepast Vervoer (doelgroepenvervoer) met een groei van 10% en de bus Kruibeke-Beveren met een functionele bediening Rupelmonde-Beveren.

De voorwaarde voor ons gunstig advies is :

- We kunnen akkoord gaan met het type flex-bus systeem voor onze gemeente als dit kwalitatief en kwantitatief voldoende uitgerold kan worden. We vrezen dat de huidige zone te groot is om dit goed te kunnen bedienen. De uiterste punten liggen nu 22km uit elkaar verwijderd en we vrezen dat dit de kwaliteit en de snelheid niet ten goede komt. We zouden graag wensen dat wanneer het budget voor VOM uitgebreid wordt, er bekeken wordt of de zone niet kan verkleind worden, opgesplitst worden of het aanbod daar kan verruimen.

Aandachtspunten zijn :

- Er is een gemis aan openbaar vervoer in de buitengebieden door het wegvallen van de lijnen. Ouderen zullen niet meer thuis geraken en het cultureel en sociaal leven zal daarvan een impact ondervinden.
- Er bestaat een risico dat reizigers die tijdens de daluren de bus wensen te nemen, een vroegere bus dienen te nemen tijdens de spitsuren 's morgens en een latere tijdens de spitsuren 's avonds. Dit zal ook impact hebben op de capaciteit van de lijnen in de spits die nu soms problematisch zijn.
- Vraaggestuurd ophalen van deur tot deur zal wegvallen
- Stekene heeft beslist om over te gaan naar een Flex-bus en geen taxi-bedrijf. Afstappen aan de voordeur zal wegvallen. Er zal een verplaatsing moeten gemaakt worden naar een halte.

Sucaet Erwin

Van: Hans Knop <Hans.Knop@zele.be>
Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 13:54
Aan: Sucaet Erwin
Onderwerp: RE: VVR Waasland - ontwerp OV-plan

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

Dag Erwin

Deze tekst zal in het collegebesluit vervat zitten:

- *De gemeente Zele gaat voorwaardelijk akkoord met het voorstel KN/AN en VOM mits*
 - *alles in het werk wordt gesteld om de beoogde modal shift ook in de praktijk te realiseren. De AN-verbinding tussen Lokeren station en Zele station is daarbij cruciaal, gezien de noodzaak om de attractiepolen AZL, woonwijk Lokeren Zuid, industriezones E17/2-3 en 4, industriezones Wijnveld en Dommekensstraat structureel te bedienen. Concreet betekent dit evenwel dat een route dient uitgestippeld die de comfortabele bereikbaarheid van deze attractiepolen vanaf de beide stations garandeert. Naast het verbeteren van de fietsbereikbaarheid vanuit beide stations, is ook een perimeter van 800m van de attractiepolen tot een op-/afstappunt essentieel. In de verdere uitwerking van het OV-net is dan ook grondig overleg met De Lijn nodig om de gevraagde bediening van de attractiepolen gedetailleerd uit te werken.*
 - *de implementatie van het VoM voldoende gebiedsdekkend is. Vooral het uitbreiden van het werkingsgebied van de flexbus tot de grenzen van de gemeente dient hierbij gerealiseerd. Naar analogie met de mobipunten Heikant en Huivelde, zijn daartoe mobipunten in de wijken Avermaat en Durmen wenselijk om het aantakken van de ganse gemeente op het AV/KN-net te faciliteren. Dit geldt ook expliciet voor de zorgzone Koevliet (woonzorgcentra, dagziekenhuis, assistentiewoningen ...).*

Met gedreven groeten

Hans

Hans KNOP
Burgemeester

Algemeen bestuur | Burgerlijke stand | Erediensten | Diversiteit |
Personeel & organisatie | Klantvriendelijkheid | Informatie & communicatie |
Inspraak & participatie | Politie & brandweer | Veiligheid & preventie |
Verkeer & mobiliteit | Woon- en grondgebied | Kieszaken



GEMEENTEBESTUUR ZELE
Markt 50 - 9240 Zele
Tel. 052 45 98 11
Tel. 0495 25 29 99

www.zele.be

Een afspraak maken? Dat kan via secretariaat@zele.be of 052 45 98 10.

Van: Sucaet Erwin <erwin.sucaet@mow.vlaanderen.be>
Verzonden: maandag 13 juli 2020 16:43
Aan: Hans Knop <Hans.Knop@zele.be>
Onderwerp: VVR Waasland - ontwerp OV-plan

Geachte heer Burgemeester,

Beste Hans,

Kan u mij indicatie geven over het standpunt dat gemeente Zele zal innemen op de VVRR 15/07 omtrent het ontwerp OV-plan ?

Al vast bedankt !

Mvg,

Erwin

0499 949 175



directie Ruimte & Mobiliteit
dienst Mobiliteit

vergadering van
25 juni 2020

Nota aan de Deputatie

aanwezig
Detollenaere Didier,
wnd. gouverneur-voorzitter

kenmerk
betreft

VVRWaasland/bestuurlijke/250620
Vervoerregio Waasland - Ontwerp Openbaar Vervoerplan

Moens Kurt
Grillaert Leentje
Gillis Riet
Charlier Anna Maria
leden

Akkoord met ontwerp OV-plan mits advies
bevoegde gedeputeerde Riet Gillis
voorstel van beslissing *Akkoord met ontwerp Openbaar Vervoerplan mits rekening gehouden wordt met de geformuleerde opmerkingen*

De Smet Albert,
provinciegriffier

visum Financieel Beheerder **niet vereist**
juridisch visum **niet vereist**

dossiernummer:
2002536

zittingnummer:
87

termijn:
25 juni 2020

1. Situering

Er is in het kader van mobiliteitsbeleid nieuwe regelgeving van toepassing met het decreet 'Basisbereikbaarheid' (zie nota 2000591 dd. 6 februari 2020).

Dit decreet 'basisbereikbaarheid' (in werking sedert 22/06/19) heeft tot doel het mobiliteitsbeleid te ontwikkelen "*gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund worden. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.*"

Hiervoor wordt met 15 Vlaamse Vervoerregio's ("VVR") gewerkt, waarvoor volgens deze nieuwe visie per vervoerregio resp. *Regionale Mobiliteitsplannen* en *Openbaar Vervoersplannen* worden opgemaakt. Oost-Vlaanderen is hoofdzakelijk opgedeeld in 4 vervoerregio's (Gent, Waasland, Aalst en Vlaamse Ardennen), en twee gemeenten behoren tot een aanpalende vervoerregio (Beveren tot VVR Antwerpen, Buggenhout tot VVR Vlaamse Rand).

Deze regionale mobiliteitsplannen bevatten een visie op lange termijn, met een actieplan om dit te bereiken in de resp. VVR's. Hiertoe behoren in hoofdzaak elementen rond de resp. netwerken, bv. fietsnetwerk maar ook het openbaar vervoernetwerk. Het huidige openbaar vervoernetwerk wordt volgens de principes van dit decreet *op korte termijn al bijgestuurd* (eind 2020, implementatie in 2021), en er volgt een grondige hertekening op middenlange termijn (2030), als onderdeel van Regionaal Mobiliteitsplan.

./...

Ook de korte termijn-bijsturing zit vervat in een *Openbaar Vervoersplan*, dat in verschillende fases wordt opgebouwd (Oriëntatienota, Ontwerp OV-plan, Definitief OV-plan), en in een strak budgettair kader zit. In de resp. fases wordt er cfr. de afspraken hierover op deputatie dd. 06/02/20 ten gepaste tijde teruggekoppeld, met een kennisname van het document, en met de goedkeuring van het OV-plan mits inachtnaam van het provinciaal advies voor de bestuurlijke Vervoerregioraad.

Op 26 maart jl. kwam de zgn. Oriëntatienota van het Openbaar Vervoersplan Waasland ter kennisname, incl. goedkeuring van het provinciaal advies tav de Bestuurlijke Vervoerregioraad Waasland op deputatie (zie nota 2001319). Vandaag ligt de goedkeuring van het 'Ontwerp Openbaar Vervoersplan Waasland' aan u voor, mits inachtnaam van het provinciaal advies hierop, tbv. de bestuurlijke Vervoerregioraad Waasland op 25 juni 2020 (namiddag).

2. Ontwerp Openbaar Vervoerplan Waasland

Het decreet bepaalt dat het netwerk voor openbaar vervoer per vervoerregio wordt herbekeken vanuit de reële en de potentiële vervoersstromen (=vraaggericht). Dit netwerk sluit aan op het treinnet, en bestaat verder uit 3 'lagen': 'Kernnet', 'Aanvullend net' en 'Vervoer op maat' (VOM). De federale overheid bepaalt het treinnet, Vlaanderen het Kernnet (hoge vervoersvraag tussen de steden, regionale attractiepolen en op stedelijk niveau de grote assen), en de Vervoerregio's bepalen het 'Aanvullend net' (toevoerfunctie vanuit kleinere kernen naar Kernnet en spoornet) en het 'Vervoer op Maat' (VOM). De Vervoerregio's kunnen ook wel het Kernnet en het Treinnet adviseren.

De voorliggende (en bijgevoegde) documenten zijn het Ontwerp van OV-plan en de twee presentaties bij dit agendapunt op de voorbije bestuurlijke VVR (dd 11/06/20).

Inhoud OV-plan :

- Basisscenario *Kernnet* en *Aanvullend net* (p. 24, fig. 12 p.26, e.v.), met een analyse, en conclusie. Voor het Waasland 'dekt' het basisscenario ca. 90% van de huidige vervoersvraag.
Het '*Kernnet*' is een netwerk van vast en lijn-gebonden openbaar vervoer met minimale bedienings- en comfortvoorschriften en een minimaal voorzieningenniveau ter hoogte van haltes, maximaal gericht op combimobiliteit. Het is een netwerk dat op gewestelijk schaalniveau de grote kernen met elkaar verbindt (interregionaal) en daarin complementair is aan het treinnet. Hierin heeft de VVR een adviserende rol.
Het '*aanvullend net*' bestaat uit lijnen met een uitdrukkelijke feeder functie vanuit en in de kleinere kernen naar de lijnen van het Kernnet van het stads- en streekvervoer en het treinnet. Daarnaast bestaat het ook uit ontsluitende lijnen. Het aanvullend net is volledig complementair aan het Kernnet. Hier heeft de VVR een beslissende rol.
- Voorstel van Vervoer op Maat (VOM), met diverse concepten (oa flexbus of flextaxi), locatie mobipunten en duiding kostprijs VOM, om de overige ca. 10% dekkingsgraad van de huidige vervoersvraag te bereiken; hier heeft de VVR een beslissende rol.

./...

- Conclusie Kernnet/aanvullend net +VOM : met dit voorstel wordt binnen strak budget een bescheiden stijging van het OV-gebruik beoogd van +7,5%.
- Verdere planning : korte termijn OV-plan moet in exploitatie gaan eind '21. Hiervoor komt het Ontwerp van OV-plan op bestuurlijke VVR dd 25/06/20, waarna rekening houdend met de adviezen van de resp. VVR-leden een definitieve versie van het OV-plan op de bestuurlijke VVR van september '20 komt. Daarna dienen alle verdere voorbereidingen getroffen te worden voor de implementatie eind '21. Ondertussen wordt er ook een lange termijn visie en -aanpak uitgewerkt ikv het RMP tegen medio '21.

3. **Advies OV-plan**

Vanuit het bovenlokale niveau geven we volgend advies mee :

Algemene bevindingen :

- Ambitie : gezien strak budgettair kader, spreken we eerder van bescheiden ambitie (zie hoger, +7,5% OV-gebruik tav vandaag). De huidige nota's vertrekken van een 'as is ' situatie (huidige vervoersvraag). Om een duurzame omslag te maken (cfr. principe 6) zal er meer nodig zijn. Hiervoor vragen we om in de LT-aanpak van het RMP voldoende ruimte te voorzien om samen ook 'as if'-scenario's op te maken. Het is wenselijk dat er streefwaarden worden opgesteld waaraan een duurzaam mobiliteitssysteem moet voldoen op termijn.
- Het decreet basisbereikbaarheid steunt heel sterk op 'combimobiliteit'. Hierbij is een betere afstemming tss. en met de resp. mobiliteitsnetwerken (o.a. het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk incl. Fietsnelwegen) cruciaal, en dient dit ook samen met het ruimtelijk beleid bekeken worden. Door het feit dat het voorliggend korte termijn OV-plan niet kadert in het Regionaal Mobiliteitsplan, is de link met de andere netwerken (bv. fietsnetwerk) en de ruimtelijke ontwikkelingen te beperkt in deze fase. We vragen dat deze link veel nadrukkelijker en geïntegreerd is bij het Regionaal Mobiliteitsplan, maar ook bij de uitvoering van dit OV-plan op terrein (bv. uitrol en inrichting en locatiekeuze mobipunten).
- Interregionale relaties : Mede door de ligging en de schaal van de Vervoerregio, maar ook algemeen, wensen we het belang van de relaties met de omliggende VVR's, en daarin de attractiepolen, te onderstrepen, alsook naar een goede afstemming tussen de resp. OV-plannen. Zie ook verder bij de regiospecifieke bemerkingen.
- Treinnet : dit is de ruggengraat van het OV-net; belangrijk is ook bij de implementatie van dit OV-plan, de afstemming met de dienstregelingen op dit Treinnet, zeg maar het 'Vervoersplan 2020-2023' (in opmaak). Omwille van coronamaatregelen is dit niet meer dit voorjaar kunnen besproken worden met de Oost-Vlaamse stads- en gemeentebesturen, maar dit zal wel in september gebeuren. We vragen alsnog een afstemming met de dienstregeling van het nieuwe NMBS-vervoersplan,

./...

om ook ikv dit OV-plan van een geïntegreerd netwerk te kunnen spreken.

- KN/AN : Hier vragen we aandacht voor de bovenlokale/regionale attractiepolen, ook diegene die net buiten de VVR-grens liggen.
- VOM Vervoer op Maat :
 - o Voor de deelgebieden in de VVR die niet door het Kernnet of het Aanvullend net bediend worden, kan er met Vervoer op Maat (dat verschillende vormen kan hebben : flexbus, flextaxi, taxicheques, deelmobiliteitssystemen zoals deelfietsen, deelauto's, maar ook Aangepast Vervoer) een aanbod aangeboden worden om ook die vervoersvraag te dekken. Hiervoor worden wel garanties gevraagd naar voldoende 'beschikbaarheid' (er is effectief een voertuig) en 'toegankelijkheid' (voertuig dat indien noodzakelijk ook toegankelijk is voor persoon met een beperkte mobiliteit), en wordt aandacht gevraagd voor betaalbaarheid voor de gebruiker.
 - o Werking mobiliteitscentrale : Cruciale 'draaischijf' bij Vervoer op Maat is de werking van de mobiliteitscentrale die vraag en aanbod kan matchen en een antwoord biedt/regelt. Dit moet eenvoudig bereikbaar en adequaat zijn.
 - o Mobipunten :

De provincie Oost-Vlaanderen trekt momenteel een pilootproject 'Netwerk Mobipunten'. Vanuit dat project wordt op de aanpak van mobipunten in de OV-plannen en RMP's gereflecteerd door middel van een adviesnota in bijlage (statuut : werktekst). Gelieve deze mee te nemen bij de verdere uitwerking van het RMP en de mobipunten. Hierin gaat oa aandacht naar :

 - De functionele invulling van een 'mobipunt' (buurtfunctie, opstap- of afstapfunctie, overstapfunctie), vs. de 'schaal' van het mobipunt (en de invulling die het krijgt ngt de schaal).
 - Voldoende linken leggen met andere netwerken (bv fiets), nu, en ikv Mobiliteitsplan (zie hoger).
 - Voor toekomstig OV-plan best ook meer actuele gebruiksdata en ook niet alleen functioneel verkeer maar ook recreatief en sociaal gebruik mee in ogenschouw nemen. Dat kan voor bepaalde mobipunten bv. versterkend werken.
 - De uitbouw van deze *mobipunten* vormt een onlosmakelijk onderdeel van de werking van combimobiliteit. Gezien de fysieke uitbouw van de mobipunten geen deel uitmaakt van het *exploitatiebudget, rijst de vraag of alle gemeenten kunnen/willen inzetten op de uitrol ervan.*
 - o De link met fiets o.a. thv stations en andere OV-haltes wensen we te onderstrepen, en er dient aandacht te zijn voor overstap

./...

en bescherming (oa degelijke en veilige fietsenstallingen). Ook ikv dit OV-plan.

- Goede communicatie op maat van de gebruiker wordt gevraagd.

Gebiedsspecifieke elementen VVR Waasland :

- Kernnet/Aanvullend Net :
 - In hoofdstuk 4 worden nu ook de OV-relaties weergegeven met enkele attractiepolen net buiten het VVR-gebied. VVR Waasland wordt 'geflankeerd' door 2 heel grote tewerkstellingsgebieden, m.n. de havens van Antwerpen en NSP. Vanuit bepaalde delen van de VVR Waasland kan een reiziger in die havengebieden geraken, maar dit gaat steeds gepaard met omrijfactoren en in vele gevallen met meerdere overstappen om op de bestemming te geraken. We vragen om dit verder te optimaliseren, en zeker te bekijken ikv het RMP. Dit maakt het immers niet aantrekkelijk genoeg om ook hier de duurzame omslag te maken.
 - Dit geldt ook voor recreatiedomein Puyenbroeck, zie verder (bij VOM).
 - Stadsnet Sint-Niklaas : Sint-Niklaas is het regionaalstedelijk gebied in deze VVR, en belangrijk OV-knooppunt. Nu is er een 'stadsnet' in Sint-Niklaas. En rijden er ook regioliijnen. In het nieuwe voorstel zou er door combinatie van stadslijnen met 'voorstadsnet- en regioliijnen' in een nieuwsoortige 'voorstadslijnen' voor een vergelijkbaar aanbod (frequentie en amplitude) gezorgd worden. Er zijn zeker een aantal verbeteringen vanuit de woonkernen rond Sint-Niklaas, maar voor een of enkele wijken in Sint-Niklaas ontstaan zgn. 'witte vlekken' (niet meer bediend) en wordt de wandelafstand naar een halte wel groot voor vele inwoners. Hierin zitten ook stedelijke functies die op die manier minder bereikbaar worden. Kan dit alsnog bekeken worden?
- Voor de vervoersvraag op de OV-relatie Sint-Niklaas – Hulst, wordt gevraagd om ism Zeeland en Hulst naar een oplossing te gaan.
- VOM :
 - Puyenbroeck : is een groot gebied, en kent bijna een half miljoen bezoekers per jaar. In voorliggende ontwerp OV-plannen zijn er diverse voorstellen (p. 84) :
 - KN Gent-Lochristi – Wachtebeke, passeert via VVR Gent aan de westzijde van Puyenbroeck.
 - Functionele lijn (dus enkel tijdens spits) Lokeren – Zaffelare - Wachtebeke, via de westzijde Puyenbroeck
 - Zwembad via 'mobipunt flexvervoer' (VOM) aan de oostzijde van Puyenbroeck. Opgelet : dit komt in hoofdstuk 3 aan bod, maar niet meer in hoofdstuk 4. Dit mobipunt mag niet vergeten worden. Tevens moet gekeken worden of hier niet beter met een 'flexbus' gewerkt wordt in deze deelregio Lokeren-Puyenbroeck, omdat er toch ook geregeld groepjes en gezinnen dit domein bezoeken.
 - Aan de noordzijde is er een 'aanvullende' buslijn Moerbeke – Wachtebeke – Zelzate. In deze kernen zijn er mobipunten met deelfietssystemen.

./...

- Conclusie : Dekt deze bediening op de juiste tijdstippen de vervoersvraag naar deze regionale recreatiepool ? Gelieve dit verder te bekijken; te evalueren en desnoods met een afz werkgroepje (incl provincie en incl. VVR Gent-afvaardiging) te bekijken ikv het LT-RMP. Alvast op korte termijn pleidooi voor flexbus.
- Keuze flexbus – flextaxi : naast kostprijs voor de inrichtingende macht(en) en de gebruiker, is ook de beschikbaarheid en toegankelijkheid van belang (zie ook hoger). De VVR Waasland kent 3 deelregio's die voor dit 'flexvervoer' in aanmerking komen. Misschien moeten de 3 deelregio's niet hetzelfde systeem kennen, en kan er in het ene deelgebied met flexbus (bv. met hogere vraag, of waar bv. groepen zich verplaatsen naar een trekpleister, bv. Puyenbroeck), en in het andere deelgebied met flextaxi gewerkt worden. Kan dit bekeken worden?
- Doelgroepenvervoer : op dit moment wordt vastgesteld dat ca. 20% van de oproepen niet kan worden ingevuld. Ook minstens die 20% zou extra moeten kunnen ingevuld en uitgevoerd kunnen worden.

4. **Besluit**

Akkoord met het ontwerp van OV-plan (bijlage) mits rekening gehouden wordt met de geformuleerde opmerkingen.

Gent, 19 juni 2020

overzicht bijlagen

advies mobipunten - werktekst
OV 200527 VVR WAAS Synthesenota v9.4 layout

overzicht gerelateerde dossiers

2000591 - Decreet basisbereikbaarheid - vervoerregiowerking - Oost-Vlaanderen
2001319 - Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan en Openbaar Vervoer VVR Waasland - advies