



Erwin Sucaet  
Voorzitter van de vervoerregioraad  
Departement MOW - Beleid  
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 80  
9000 Gent  
T 09 276 25 86  
[vervoerregio.waasland@vlaanderen.be](mailto:vervoerregio.waasland@vlaanderen.be)

## VERSLAG Bestuurlijke VVRR 29/10/2020

////////////////////////////////////  
Datum: 29/10/2020  
Locatie: Online meeting  
Aanwezig: zie bijlage  
Voorzitter: Carl Hanssens  
Verslaggever: Amber Coone (atelier\demitro2)  
Onderwerp: bestuurlijke vervoerregioraad 29/10/2020 (nr. 12)  
////////////////////////////////////

### AGENDA

- Inleiding
  - Goedkeuring verslag VVRR 27/08/2020
  - Stand van zaken basisbereikbaarheid
  - Stand van zaken planproces
- OV-plan
  - Tarieven Vervoer op Maat: ter bespreking
  - Budget Vervoer op Maat: ter bespreking
  - Mobipunten: ter bespreking
- Regionaal mobiliteitsplan
  - Doelstellingen: ter bespreking
  - Participatie: ter kennisname
- Varia en afsluiting

## GOEDKEURING VERSLAG

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van de vorige vergadering. Dit verslag wordt **goedgekeurd**.

## STAND VAN ZAKEN BASISBEREIKBAARHEID

De co-voorzitter overloopt de meest recente ontwikkelingen binnen basisbereikbaarheid. Er worden geen vragen gesteld.

## STAND VAN ZAKEN: PLANPROCES

Atelier\demitro2 overloopt de grote lijnen van het planproces. Belangrijk hierbij is dat goedkeuring van de openstaande punten van het OV-plan is voorzien eind december. Ook de goedkeuring van de doelstellingen van het RMP (als onderdeel van de synthesesnota – fase 2) is dan voorzien. De afronding van fase 3 is voorzien tegen de zomer van 2021.

- De co-voorzitter vult aan dat het inhoudelijk op punt stellen van het regionale mobiliteitsplan verloopt via (2) bijeenkomsten van de werkgroep, waarna de eerder ook voor het OV-plan gehanteerde ‘drietraps’ behandeling in de vervoerregioraad (informereren – bespreken – beslissen) is voorzien.
- Sint-Niklaas vraagt hoe de MER-toetsing in de planning zal worden in gekanteld.
  - De co-voorzitter stelt dat de MER-toetsing moet gebeuren voor afronding van het plan. Hij geeft verder aan dat dit nog moet verduidelijkt worden in definitieve uitvoeringsbesluiten (noot : ontwerpbesluit is beschikbaar sinds 17/07/2020).
  - De voorzitter geeft aan dat het ontbreken van de uitvoeringsbesluiten een ongewenste druk leggen op het planningsproces. Het is belangrijk het juridische kader te kennen vooraleer er door de gemeenten richting een goedkeuringsbesluit moet worden gewerkt. De voorzitter stelt voor om deze boodschap mee te geven aan DMOW. Dit standpunt wordt door de overige gemeenten gedeeld.
- De voorzitter geeft aan dat de planning erg strak is, en merkt op dat het goedkeuringsproces binnen de gemeenten een mogelijk struikelblok vormt. De voorzitter geeft aan dat de voorgestelde timing in geval van Sint-Niklaas betekent dat er reeds een commissie zou moeten worden georganiseerd in januari, om dit tijdig op de gemeenteraad te kunnen brengen.
  - Een aantal gemeenten deelt deze bezorgdheid.
  - De co-voorzitter verduidelijkt verder dat het de bedoeling is om de synthesesnota tegen eind 2020 af te ronden. De bedoeling is vervolgens om binnen de vervoerregioraad tegen de zomer van 2021 tot een consensus te komen m.b.t. de derde fase van het RMP. De finale goedkeuring van het plan (gemeenteraden > VVRR > Vlaamse Regering) kan vervolgens over de zomer getild worden.
  - De voorzitter roept de gemeenten op om reeds te beginnen met de voorbereiding van het interne goedkeuringsproces.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat de planning en de slides gedeeld zullen worden via SharePoint.
  - De co-voorzitter geeft aan dat de gemeenten hun bedenkingen in relatie tot de besluitvormingsprocedure kunnen signaleren.

## TARIEVEN VERVOER OP MAAT: TER BESPREKING

De co-voorzitter geeft aan dat een nota m.b.t. de tarieven voor het Vervoer op Maat is opgesteld door atelier\demitro2. Deze werd voorafgaand de vergadering gedeeld ter duiding, maar ligt niet voor ter goedkeuring. DMOW geeft aan dat in de synthesenota per VoM-initiatief reeds diverse tarieven waren opgenomen. Het is belangrijk om zo snel mogelijk tot een inhoudelijke discussie te komen over de tariefvoorstellen, maar anderzijds heeft de vervoerregio eerder de ambitie geuit om af te stemmen met de omliggende regio's. DMOW geeft aan dat het hiertoe wenselijk kan zijn om naar ticket- en tariefintegratie te evolueren. Vanuit Vlaanderen zou midden november een uniform tariefvoorstel naar voor worden geschoven.

- De provincie onderschrijft de opmerking dat afstemming met de omliggende regio's een belangrijk aandachtspunt lijkt.
- De provincie geeft verder aan dat het nog zinvol zou kunnen zijn om de impact van de inkomsten op het budget in kaart te brengen.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat de inkomsten per tarief optie in de synthesenota zijn opgenomen.
  - DMOW treedt hierin bij, en verduidelijkt dat intussen ook duidelijk is dat de inkomsten van vervoer op maat naar de vervoerregio zullen terugvloeien.
- De provincie stelt tot slot dat ticketintegratie zinvol kan zijn.
  - De voorzitter volgt deze opmerking en stelt voor om als standpunt te hanteren dat tariefintegratie of het afstemmen met omliggende regio's het uitgangspunt moet zijn. De voorzitter verduidelijkt verder dat het ticket- en tariefsysteem vooral gebruiksvriendelijk moet zijn.
- Sint-Niklaas vraagt welke argumenten er zijn om wel of niet met een tariefintegratie te werken.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat het inderdaad zinvol kan zijn om een korting te geven voor VoM-reizigers die overstappen van of naar het KN/AN. Hierbij is de vraag dan of dit gratis moet zijn. Anderzijds zijn er vandaag reeds overstappen waar men bij overstap 'dubbel' moet betalen. Zo kan men met een treinticket in principe geen korting krijgen op de bus en vice versa (m.u.v. Jumptickets te Brussel).
- Zwijndrecht vraagt hoe zou worden omgegaan met het derdebetalerssysteem van De Lijn.
  - DMOW geeft aan dat er momenteel binnen De Lijn wordt nagedacht over hoe in de toekomst kan worden omgegaan met de tarieven voor het KN/AN. DMOW stelt dat het kan zijn dat deze derdebetalerssystemen blijven bestaan, maar dat dit voorlopig nog niet duidelijk is.
  - Op vraag van Temse verduidelijkt Zwijndrecht dat deze vraag nog niet in de vervoerregio van Antwerpen is gesteld, gezien het daar nog niet aan de orde is. Zwijndrecht merkt op dat ze zelf sterk inzetten op het promoten van openbaar vervoer, en dat ze daarom een uniek derdebetalerssysteem kennen.
  - Temse geeft aan dat een voorzet vanuit Vlaanderen omtrent de derdebetalerssystemen zinvol kan zijn.
- Interwaas merkt op dat ook de kostendekkingsgraad een rol speelt. Sommige scenario's hebben een zeer lage kostendekkingsgraad. Echter, hoe hoger de kostendekkingsgraad, hoe meer kan worden aangeboden. Interwaas vraagt of er vanuit Vlaanderen een voorstel zou worden geformuleerd van ondergrens voor de kostendekkingsgraad.
  - DMOW geeft aan dat deze vraag nog niet op Vlaams niveau is geformuleerd.
  - Interwaas verduidelijkt dat het eerder om een informatieve vraag ging.
  - De provincie stelt dat financiële overwegingen niet altijd moeten primeren op het maatschappelijk belang van een succesvolle duurzame mobiliteit.

- Zwijndrecht onderstreept dit en stelt dat een evenwicht tussen deze factoren gezocht moet worden. Gelet op de maatschappelijke rol, lijkt de kostendekkingsgraad voor Zwijndrecht van ondergeschikt belang.
- De gemeente Hulst stelt dat deze keuze ook een stuk op Vlaams niveau zal moeten bepaald worden. Hierbij geven ze aan dat het tarief kan voortvloeien uit de ambitie die de vervoerregio met het netwerk nastreeft.

## BIJKOMENDE BUDGETTEN

Atelier\demitro2 licht toe dat in de nota een aantal mogelijke invullingen voor de bijkomende budgetten Vervoer op Maat onderzocht werden. Atelier\demitro2 wijst er op dat na het verspreiden van de nota ook een voorstel voor de industrieterreinen in Lokeren werd toegevoegd. Dit wordt in de slides toegelicht.

DMOW geeft aan dat ze een aanzet hebben geformuleerd voor de verdeling van het budget binnen het tijdspad. DMOW overloopt deze aanzet.

De vervoerregioraad formuleert enkele opmerkingen.

- Sint-Gillis-Waas geeft aan dat het doortrekken van de waterbus van Lillo naar Doel sneller zou kunnen dan het doortrekken van de waterbus naar Temse. Het zou ook betaalbaarder zijn gelet op het kortere traject. Sint-Gillis-Waas geeft aan dat er mogelijks ook meer potentieel zit, gelet op de ontsluiting van de noordelijke zone van de Waaslandhaven en Saefthinge.
  - Hulst vult aan dat het ook vanuit recreatief oogpunt interessant zou zijn, mocht dit ook kunnen doorgetrokken worden tot de toekomstige aanlegplaat van groot Saefthinge.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat zowel de infrastructurele als de operationele kost een aandachtspunt is.
  - Sint-Gillis-Waas geeft aan dat de infrastructuur in Doel reeds aanwezig is, waardoor de infrastructurele kost beperkt zou zijn.
  - Temse stelt dat deze vraag zich eerder in VVR Antwerpen situeert. Deze opmerking wordt ondersteund door andere leden.
  - Sint-Gillis-Waas begrijpt deze opmerking, maar stelt dat dit ook een antwoord zou kunnen bieden voor vervoersvragen vanuit VVR Waasland.
- Sint-Niklaas geeft aan dat er op twee manieren naar het voorliggende voorstel kan gekeken worden. Enerzijds lijkt dit een goed politiek compromis. Anderzijds moet er op worden toegezien dat dit voldoende interessant is op niveau van de vervoerregio. Geldt dit wel voor het doortrekken van de waterbus? Sint-Niklaas geeft aan dat inzetten op deelfietsen het meest voor de hand liggen, gezien dit reeds beslist was.
- Stekene geeft aan dat de verbinding naar Hulst een belangrijk aspect lijkt.
  - Sint-Gillis-Waas merkt op dat de budgettaire afstand tussen het toevoegen van een flex-bus en een AN lijn erg beperkt is.
  - Enkele andere gemeenten begrijpen deze opmerking, maar geven aan dat de flex-bus een versterking betekent voor het volledige gebied, en niet enkel voor de verbinding naar Hulst.
- Temse geeft aan tevreden te zijn dat de hospitaaltaxi is toegevoegd, maar vraagt waarom het enkel tijdens de bezoeken zou voorzien worden.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit het oorspronkelijke doelpubliek leek. Het consortium zal terugkoppelen over een mogelijke uitbreiding naar patiënten.
- Temse stelt dat het back-to-one fietssysteem mogelijks een probleem vormt voor de verbinding naar het TTS. In het bijzonder zien ze een risico dat reizigers zouden toekomen via het station van Temse, en terug zouden vertrekken vanuit Sint-Niklaas, omdat dit een groter station is.

- Atelier\demitro2 geeft aan dat ook in het voorgaande traject werd uitgegaan van een back-to-one systeem. In het bijzonder met oog op woon-werkverkeer blijkt dit in de praktijk een interessant systeem. Anderzijds zijn er aanbieders die het back-to-one systeem uitbreiden naar back-to-one plus, tegen een meerkost.
- DMOW vult aan dat het voor reizigers die terugkeren richting Mechelen sowieso interessanter zal blijven om op te stappen in Temse, gezien alle treinen die in Sint-Niklaas richting Mechelen vertrekken ook in Temse stoppen.
- De voorzitter stelt dat er aandacht moet worden geschonken aan de robuustheid van het systeem. Hier merkt de voorzitter op dat sommige ramingen die vanuit VVR Antwerpen voorgesteld worden hoger lijken te liggen.
  - Atelier\demitro2 verduidelijkt dat is vertrokken van de kostprijzen van bestaande systemen.
  - Atelier\demitro2 geeft verder aan dat aanbieders van deelfietsen reeds sterk inzetten op monitoring, en dat indien nodig zou kunnen bijgestuurd worden. Het lijkt daarom ook verstandig om een buffer te voorzien.
  - Op vraag van DMOW geeft atelier\demitro2 aan dat de ingeschatte kostprijzen uitgaan van de huidige situatie en rekening houden met courante gevraagde tarieven. Anderzijds lijkt het op termijn wel mogelijk en eventueel zelfs de ambitie dat het gebruik van de deelfietsen zal toenemen, waardoor het systeem eventueel moet uitgebreid worden. Mogelijks zal dus op termijn moeten bijgestuurd worden.

## HOPPINFUNCTIES

Atelier\demitro2 licht toe dat oorspronkelijk een aantal kaarten werden opgesteld en besproken met de ambtelijke werkgroep, aan de hand van een leidraad die door het consortium werd opgesteld. Intussen werd vanuit DMOW echter een beslissboom gedeeld op basis van het BVR, die andere resultaten oplevert. In het bijzonder volgt uit deze beslissboom dat Stekene Markt en het station van Sinaai niet langer als regionaal punt ingeschaald worden.

De co-voorzitter geeft aan dat het vandaag de bedoeling is om een richtinggevende discussie te voeren over het niveau van mobipunten waarover de regio moet beslissen. In het bijzonder moet dus gekeken worden naar de regionale en interregionale punten. Voor de lokale en buurt mobipunten is door het studiebureau een weergave gegeven van de bespreking in het geclusterd overleg, nadien (noodgedwongen) aangepast aan de bepalingen van het BVR. Gemeenten wordt gevraagd na te kijken of de feedback correct is gecapteerd. Duiding in de vervoerregio is er enkel om het regionale evenwicht in de selectie af te toetsen.

- De Lijn vraagt of de vervoerregio zal moeten betalen voor de interregionale en de regionale punten, en de wegbeheerder voor de lokale en buurt mobipunten.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat dit niet klopt, en verwijst naar het subsidiekader opgenomen in de nota en het BVR.
  - DMOW verduidelijkt verder dat de subsidiëring vanuit Vlaanderen komt. Het is de wegbeheerder die instaat voor de uitvoer en het onderhoud van de mobipunten.
- De Lijn vraagt of het Vlaams gewest klaar is om de mobipunten langs gewestwegen in te richten. Daarnaast vraagt De Lijn of er niet beter gewacht wordt op de halte-oefening van De Lijn om deze punten vast te leggen.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat de goedkeuring van de mobipunten pas voorzien wordt in de VVRR van 10/12.

- DMOW vult aan dat de bezorgdheden van De Lijn terecht zijn, maar dat de oefening van het consortium is vertrokken vanuit het potentieel en de netwerklogica. De afstemming met AWV en andere wegbeheerders is uiteraard wel van belang.
- AWV vult aan dat AWV de principes die op hoger niveau zijn goedgekeurd, zal volgen. AWV vraagt om op de kaarten een onderlaag van het gewestwegennet toe te voegen.
- DMOW stelt verder dat de mobipunten in het RMP moeten komen. Dit is een plan met een doorkijk van tien jaar.
- De provincie vraagt in welke mate het BFF is meegenomen in de selectie en vraagt of ook hier een onderlegger voor kan worden voorzien. Eventueel kan ook een onderlaag worden toegevoegd waarop de ruimtelijke context duidelijker is.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat er is afgestemd met het fietsnetwerk, maar geeft aan dat het openbaar vervoer netwerk logischerwijs een belangrijke rol speelt.
  - Atelier\demitro2 geeft verder aan dat er is afgestemd met de provincie rond het pilootproject.
- Stekene betreurt dat het eerder aangekondigde regionale punt in Stekene niet langer behouden is.
  - DMOW geeft aan dat een bepaalde selectie moet overeenkomen met de bepalingen in het BVR om ook in aanmerking te komen voor subsidiëring. De argumenten om Stekene niet als regionaal punt op te nemen worden aangehaald in de nota die werd opgesteld door atelier\demitro2.
  - Stekene stelt dat het jammer is dat er eerst gesneden werd in het aanbod, om dan ook geen regionaal hoppinpunt te voorzien op die basis. De verbinding naar Hulst kan een reden zijn om een regionaal punt in Stekene te overwegen.
    - Dep. Omgeving stelt dat het nog onvoldoende duidelijk is wat de verbinding naar Hulst zou inhouden, zodat het moeilijk is om hier al rekening mee te houden.
    - Dep. Omgeving geeft verder aan vanuit de ruimtelijke logica te kunnen volgen in het voorstel zoals het nu op tafel ligt.
    - DMOW wijst er op dat de situatie in Stekene sterk verschilt van de situatie in Sint-Gillis-Waas, zowel op niveau van openbaar vervoer als inzake fiets(snelwegen)structuur.
- Waasmunster begrijpt de argumentatie voor het terug schalen van Sinaai naar een lokaal punt, maar heeft hier een aantal bezorgdheden rond. Waasmunster is in het bijzonder bezorgd dat het aanbod hier voldoende sterk moet blijven. Zo zou dit geen impact mogen hebben op het voorzien van deelfietsen.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat het eventuele voorzien van deelfietsen los staat van het niveau van het mobipunt.
  - DMOW vult aan dat de selectie van de mobipunten aangeeft hoe het punt functioneert in het netwerk, maar inderdaad niet uitsluit dat hier deelfietsen voorzien worden.
  - Sint-Niklaas gaat er vanuit dat de bijkomende deelfietsen in Sinaai sowieso zullen voorzien worden met de bijkomende budgetten.
  - Sint-Niklaas geeft verder aan dat Sinaai wel veel troeven heeft vanuit netwerklogica (fietsroutes, treinverbinding, kernnetlijn) en vanuit die optiek mogelijks wel voldoet aan de voorwaarden. Het ruimtelijke verhaal is inderdaad misschien minder sterk is. Anderzijds geeft Sint-Niklaas aan meer waarde te hechten aan het voorzieningenniveau dan aan de categorie van de hoppinpunten.
- De NMBS geeft aan dat ze een presentatie kan geven over de mogelijke invullingen van mobipunten in stationsomgevingen.
  - Op vraag van de co-voorzitter verduidelijkt de NMBS dat het voorstel van categorisering van de mobipunten niet wordt betwist. De presentatie die er vanuit de NMBS zou kunnen

worden gegeven gaan eerder over wat de mogelijke invulling zou kunnen zijn en wat de NMBS hierin kan aanbieden.

- Sint-Niklaas vraagt waarom bepaalde lokale mobipunten geselecteerd zijn. Dit lijkt relevant om tot een uniforme aanpak te komen over de ganse regio. Sint-Niklaas geeft aan dat er een aantal punten zijn die sterk geënt zijn op het OV-netwerk en geeft aan dat de selectie eerder ruim is. Verder vraagt Sint-Niklaas om het verschil tussen de buurt-netwerk en lokale punten te duiden.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat er inderdaad een ruime selectie is gemaakt, gelet op de doorkijk van het mobiliteitsplan.
  - Daarnaast zijn de voorstellen inderdaad vaak gekoppeld aan het OV-netwerk, gezien dit een belangrijk aspect is in het multi-modale netwerk.
    - De Lijn onderschrijft de opmerking dat er erg sterk naar het OV-aanbod is gekeken, en geeft aan de minimale criteria voor de selectie te missen.
  - Atelier\demitro2 licht verder toe dat aan buurt-netwerk punten geen OV-aanbod mag worden voorzien, waar dit aan lokale punten wel is toegelaten.
    - DMOW geeft verder aan dat deelsystemen wel kunnen voorzien worden aan buurt-netwerk punten.
  - Sint-Niklaas geeft aan dat ze de punten voorzien in het stedelijk gebied nog zullen bekijken en hierover zullen terugkoppelen.
- De Lijn vraagt of er een toets is gebeurd met de ruimtelijke haalbaarheid.
  - Atelier\demitro2 geeft aan dat niet op dit niveau van detail is gekeken. Atelier\demitro2 merkt dat gemeenten eventuele bezorgdheden op dit vlak kunnen delen.

Atelier\demitro2 en de co-voorzitter geven aan dat gemeenten nog verdere opmerkingen kunnen formuleren. Dit kan tot ten laatste 26 november.

## REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

*De vergadering loopt uit tot na 16:00, dus wordt beslist om de agendapunten m.b.t. het regionaal mobiliteitsplan niet te behandelen. De voorzitter stelt voor deze agendapunten te behandelen op de volgende ambtelijke werkgroep, waarbij de bestuurders expliciet uitgenodigd worden aanwezig te zijn. Advisering vanuit de gemeenten verloopt vlotter op een nota i.p.v. op presentaties.*

*Atelier\demitro2 geeft aan dat de agenda van de volgende ambtelijke werkgroep reeds goed gevuld is, waardoor het moeilijk zou zijn om de doelstellingen dan te behandelen. Atelier\demitro2 zal afstemmen met de co-voorzitter over een mogelijke oplossing.*

## VARIA

- Deelfietsen VVR Antwerpen: De co-voorzitter geeft aan dat de gunningsprocedure lopende is. De optie om later in te stappen in het deelfietsensysteem van VVR Antwerpen is voorzien in het bestek. Het bestek zal een duurtijd hebben van 5 jaar. De inschrijvers zouden ook worden gevraagd om alternatieve voorstellen naast back-to-one te formuleren.
- Volgende stappen KN/AN: De Lijn geeft een toelichting rond de volgende stappen in het KN/AN. Ze geven aan dat er een fiche zal komen met de haltes en amplitudes van de lijnen per gemeente. Hier zal ook info inzitten rond de knelpunten voor doorstroming. De nodige uitleg en documenten zullen per mail bezorgd worden. Dit dient ter voorbereiding van mogelijke bilaterale gesprekken.
- De voorzitter geeft aan dat regio Waasland en Brugge de enige twee regio's zijn die er budgettair op achteruit lijken te zijn gegaan in tabellen die circuleren ter vergelijking van budgetten van midden 2019 en najaar 2020. De voorzitter vraagt wat hier de oorzaak van is.

- De Lijn geeft aan dat de nieuwe varianten van het KN/AN zijn doorgerekend op basis van de aangepaste parameters. In principe zouden alle regio's moeten stijgen in kostprijs, zeker als de beladen kilometers en uren niet zakken. De daling in de kostprijs in VVR Waasland is te wijten aan een menselijke fout binnen De Lijn. Bij het vertalen van de dienstregelingen naar de kostprijs zouden de beladen uren op zondag gewijzigd zijn.
- Sint-Gillis-Waas vraagt wat de consequenties zijn van deze lagere kostprijzen, en vraagt of dit betekent dat er bijkomende mogelijkheden zouden zijn.

Antwoord van De Lijn na de vergadering : *De Lijn berekent de kostprijs van de netten en de Vlaamse Regering beslist of dit het budget is dat toegekend wordt.*

*Het is een misvatting dat kostprijs gelijk staat voor budget. De Lijn heeft een kostenmodel ontwikkeld dat geauditeerd werd door PwC, in opdracht van het kabinet. Met dit kostenmodel schatten we in wat de kostprijs is voor ons net, rekening houdende met algemene gemiddelde parameters.*

*De Lijn is verantwoordelijk om ervoor te zorgen dat de kosten gedekt zijn met het budget dat ze toegekend krijgt van de Vlaamse Regering, voor de organisatie van het openbaar vervoer waaronder het kernnet en aanvullend net vallen.*

*Per vervoerregio kan er een afwijking zijn tussen de berekende kost en de reële kost omdat we enerzijds werken met gemiddelden en anderzijds nog bezig zijn met de operationele run.*

*In de operationele run worden de dienstregelingen effectief omzet in diensten voor chauffeurs. Deze diensten worden onderhandeld met de vakorganisaties.*

*Na deze overleggen moet eventueel nog bijgestuurd worden aan deze diensten wat impact kan hebben op de kostprijs.*

*Zoals meegedeeld tijdens de VVRR zal na de operationele run zicht zijn op de definitieve kostprijs van OV-plan van de VR Waasland.*

*Indien er dus vandaag minder euro's gecommuniceerd werden voor het kernnet en aanvullend net binnen een vervoerregio betekent dit niet dat er middelen over zijn om nieuwe initiatieven te financieren.*



## AANWEZIGHEIDSLIJST

Datum : 29 oktober 2020

Locatie : Online meeting



Vervoerregio  
**WAASLAND**

DEPARTEMENT  
**MOBILITEIT &  
OPENBARE  
WERKEN**

NAAM	DIENST/FUNCTIE	HANDTEKENING
<b>STEMGERECHTIGDE LEDEN</b>		
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	
Hans De Preter	De Vlaamse Waterweg	
Riet Gillis	Provincie Oost-Vlaanderen	Aanwezig
Mark Cromheecke	Provincie Oost-Vlaanderen	Aanwezig
Sven Taeldeman	Provincie Oost-Vlaanderen	

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

<b>GEMEENTE STEKENE</b>		
Kris Van Duyse	Schepen	Aanwezig
Frank Lemmens		Aanwezig
Patrick Geers		Aanwezig
<b>GEMEENTE TEMSE</b>		
Lieve Truyman	Schepen	Aanwezig
Tony Schelfhout		Verontschuldigd
<b>GEMEENTE WAASMUNSTER</b>		
Guido De Cock	Schepen	Aanwezig
Nicole Drieghe		
<b>GEMEENTE ZELE</b>		
Hans Knop	Burgemeester	Verontschuldigd
Daan Fierens		

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

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