

Verslag

Verslag vorige vergadering 11/09: ter goedkeuring

Er worden geen opmerkingen gemaakt op het ontwerpverslag. Het vorige verslag wordt goedgekeurd door de leden van de vervoerregioraad.

Basisbereikbaarheid en studieopdracht consortium atelier\demitro2 (stand van zaken): ter kennisname

- Er komt een verdere verfijning voor de regelgeving van de haltes. Hierrond komt er een BVR.
- Het regionaal mobiliteitsplan gaat definitief zijn bij een ministerieel besluit na voorlegging aan de gemeenteraden.
- Op 13/11/2020 staat voor principiële goedkeuring op de agenda van de Vlaamse regering het BVR projectmethodologie en projectstuurgroep. Hier gaat de rol van de stuurgroep en de MER procedures verder bepaald worden.

- Met betrekking tot de planning van de studieopdracht werd er door de leden van de vervoerregioraad gevraagd of het een mogelijkheid was om op voorhand al de vergaderverzoeken te versturen voor de beoogde data.
 - Het consortium haalt aan dat dit mogelijk is en neemt dit op.
- De covoorzitter van de vervoerregioraad haalt aan dat alle vervoerregioraden in principe telkens plaatsvinden in de voormiddag van 9u30 tot 11u30.
 - Het consortium gaat dit toevoegen aan het overzicht.

Follow-up openbaar vervoerplan: ter kennis name (presentatie door De Lijn)

- De schepen van Sint-Lievens-Houtem stelt de vraag vanaf wanneer de gepresenteerde documentatie beschikbaar zal zijn voor de gemeenten. Daarnaast wordt de vraag gesteld van wanneer de getoonde data dateert.
 - De Lijn verduidelijkt dat de getoonde data levende materie is. Er is een ploeg met betrekking tot het overzicht van de haltes 'on the field'. Deze houden een inventaris bij. Elke keer als er een verandering wordt genoteerd wordt er een nieuwe inventaris aangemaakt. Het getoonde materiaal klopt voor het grootste deel. Weliswaar is het mogelijk dat er nog fouten aanwezig zijn. Het is mogelijk om op de bilaterale overleggen de fouten die er zijn te melden.
- De Lijn stuurt in de loop van de week van 16/11 een email naar de gemeenten met alle voorziene data. Deze gegevens gaan ook door De Lijn geplaatst worden op de SharePoint.
 - Indien de voorgestelde overlegdata niet mogelijk zouden zijn voor de gemeenten, is er de mogelijkheid om deze te verschuiven. De Lijn vraagt aan de gemeenten, indien dit het geval zou zijn, te reageren op de mail.
- De covoorzitter verduidelijkt dat de overleggen ongeveer 2 uur duren. Naast de punten van De Lijn liggen ook de voorstellen van de mobipunten en flexhaltes op tafel. Deze worden hier nog individueel afgetoetst met de gemeenten. Deze documentatie gaat ook beschikbaar gesteld worden op de SharePoint.

Tarieven Verover op Maat: ter bespreking

- De covoorzitter van de vervoerregioraad licht toe dat de Vlaamse overheid instaat voor het maken van een tariefvoorstel inzake het maximaliseren van eenzelfde tickettarieven over alle vervoerregio's heen. Het doel is om te gaan vermijden dat er verschillende tickettarieven gebruikt gaan worden per vervoerregio. Het Vlaamse niveau is een voorstander van het

gelijktrekken van de tarieven. De voorgestelde tarieven vanuit de synthesesnota staan volledig los van het Vlaamse voorstel. Op 01/12/2020 wordt er een Vlaams voorstel hierover afgeklopt.

- Daarnaast licht de covoorzitter ook de begrippen ticketintegratie en tariefintegratie toe.
- De covoorzitter van de vervoerregioraad vraagt aan alle aanwezige leden of er instemming heerst over de voorgestelde begrippen en of er draagvlak is voor het wachten op het Vlaamse voorstel.
 - De gemeenten gaan akkoord met betrekking tot de begrippen als uitgangspunt en staan hierbij open voor een tarief- en ticketintegratie.
- Gemeente Horebeke haalt aan dat het scenario met een 0-tarief voor de gebruiker zoals gesteld in de synthesesnota niet gewenst is en sluit zich niet aan bij dit voorstel.
- Geraardsbergen vraagt of de berekening van het aantal deelfietsen per locatie een budgettaire berekening is.
 - De covoorzitter verduidelijkt dat er de mogelijkheid is om meer deelfietsen in te zetten. Hierbij kijkt de vervoerregio eerst naar het gebruik van de fietsen en kan er eventueel later een bijsturing worden gedaan. De berekeningen zijn een praktische uitwerking.
 - Daarnaast heerst er nog steeds onduidelijkheid over of Bluebike overgenomen zou worden. Geraardsbergen bemerkt dat er wel complementariteit nodig is.
- De mobiliteitsbegeleider merkt op dat er een mogelijkheid is dat een gemeente kan tussenkomen voor de inwoners. Het betreft hier de mogelijkheid van een derdebetalersysteem.
 - De covoorzitter beaamt dat het mogelijk is dit verder te zetten. De keuze ligt hier bij de gemeenten.
 - Bij de gemeente Zwalm wordt er gekozen voor een derdebetalersysteem.
- De provincie bemerkt dat het moeilijk is om een oordeel te vellen over de gepresenteerde tarieven zonder een zicht op het totaal budget van het Vervoer op Maat voor de vervoerregio. Hierdoor is het niet mogelijk om te zien wat een scenario voor effect heeft op het totaal budget. Daarnaast vraagt de provincie of de deelwagens sowieso als modi worden meegenomen. Verder bemerkt de provincie dat een Vlaams voorstel ook duidelijkheid zou kunnen scheppen rond naar wie de inkomsten zouden gaan.
 - De covoorzitter verduidelijkt dat het totaal budget wel in de synthesesnota staat en toegevoegd kan worden aan de presentatie. Daarnaast zijn de deelwagens een keuze geweest van de VVRR om mee te nemen als modi. Minister Peeters heeft verklaard dat het terugvloeden van de inkomsten voorzien is. Dit gaat nog verder uitgeklaard worden.
- De gemeente Sint-Lievens-Houtem vraagt om verduidelijking met betrekking tot de mobiliteitscentrale. De gemeente stelt de vraag of er al duiding is rond wie hier de kosten op zich neemt.
 - De covoorzitter verduidelijkt dat Vlaanderen de kosten van de mobiliteitscentrale op zich neemt. De verhoging van het VoM-budget aangekondigd net voor de zomer gaat deels ook gebruikt worden voor de mobiliteitscentrale.

Bijkomend VoM-budget: ter bespreking

- De covoorzitter verduidelijkt dat er voor het huidige VoM-voorstel 3,4 miljoen euro wordt besteed. Daarnaast wordt er nog eens een extra 3 miljoen euro vrijgemaakt, gefaseerd ter beschikking komend tot 2024. Er is reeds in de VVRR afgesproken om een deel van het VoM budget over te hevelen naar het aanvullend net (i.f.v. AN61). Wegens de grootte van het extra-budget is er extra onderzoek nodig om een gedegen voorstel op tafel te leggen.
- De covoorzitter van de vervoerregioraad meent dat de voorstellen van het studiebureau te groeperen zijn in type voorstellen die verder zouden kunnen uitgewerkt worden:
 - Versterking van het aanvullend net. Dit vergt (opnieuw) een principesbeslissing met betrekking tot de overheveling van VoM-budget naar het aanvullend net.
 - Een groot deel van het budget naar de specifieke deelsystemen.
 - Nieuwe initiatieven die kunnen worden toegevoegd aan het aanvullend net. Bv. het heropvissen van lijnen die niet werden in het eerste voorstel basisbereikbaarheid. Ook hier is sprake van overheveling van VoM-budget naar het AN.

- Gelijkaardige initiatieven (bv pendelbussen) voorstellen om bijvoorbeeld de woon-werk verbindingen te verbeteren.
- De gemeente Zwalm is erg te spreken over het uitbreiden van deelfietsen. Daarnaast zou een extra verbinding tussen Zwalm-Gent en Brakel-Gent de reistijd verminderen.
- De gemeente Lierde vraagt duidelijkheid rond het budget inzake de schuilhokken.
 - De covoorzitter verduidelijkt dat de kosten rond schuilhokken niet gedekt worden door het extra VoM-budget.
- Geraardsbergen vraagt zich rond het initiatief van bijkomende deelfietsen af of deze wel gebruikt zullen worden. Hiernaast stelt Geraardsbergen een nieuwe piste voor van een marktbus. In veel gemeenten wordt er een wekelijkse markt gehouden en de inwoners willen deze markt kunnen bereiken. Mensen zijn hiernaast een vragende partij om de auto's vanuit het centrum te weren. Hierdoor is het een mogelijkheid om de parkeerplaatsen in het centrum te beperken en naar de rand te verplaatsen. Een duurzame en milieuvriendelijke manier zou een shuttlebus kunnen zijn vanuit de deelgemeenten naar de wekelijkse markt.
- Sint-Lievens-Houtem volgt Geraardsbergen in het initiatief rond een shuttlebus naar de wekelijkse markten. Hiernaast stelt Sint-Lievens-Houtem dat de budgetten elk jaar omhoog gaan. Als er elk jaar een vergroting wordt aangekondigd is het niet logisch om momenteel alle pistes vast te leggen.
 - De covoorzitter verduidelijkt dat Vlaanderen momenteel werkt aan een gebundeld in de markt zetten van de VoM-projecten. Het lijkt niet nodig om nu al de projecten die pas in 2023-2024 kunnen worden uitgerold (omwille van budgettaire redenen) aan te besteden. Dit is evenwel Naar alle waarschijnlijkheid zal het mogelijk zijn om de verschillende initiatieven te gaan bijsturen. In het voorjaar 2021 worden de bestekken opgemaakt voor uitrol in 2022. Projecten voor in de verdere toekomst gaan naar alle waarschijnlijkheid de mogelijkheid hebben om (deels) geherformuleerd te worden. Momenteel is het doel van de oefening om een meerjarenplanning van besteding van de budgetten uit te werken.
- De gemeente Brakel haalt dat een Brakel-Gent snelbus een goed initiatief zou kunnen zijn. Verder zijn de deelfietsen ook een goede piste om verder uit te werken. Het initiatief dat Geraardsbergen voorstelde met betrekking tot een soort shuttlebus van de deelgemeenten naar de hoofdgemeenten met de handelaars van de wekelijkse markt wordt bijgestaan door de gemeente Brakel.
- De gemeente Wortegem-Petegem is een voorstander van het initiatief met betrekking tot het gelijktrekken van de zondagbediening. Dit zou erg positief onthaald worden door alle landelijke gemeenten. Hierdoor zou er de mogelijkheid zijn om het openbaar vervoer in te zetten om naar de steden te gaan als attractiepool.
- De voorzitter van de vervoerregioraad bemerkt dat de voorgestelde pisten en initiatieven vooral een aaneenschakeling zijn van losse zaken. Er is een integrale aanpak nodig over het volledige gebied. Het bijkomende budget gaat gebruikt moeten worden voor de hele vervoerregio.
 - De covoorzitter vult aan dat een eenduidigheid tussen de verschillende initiatieven wenselijk is. Het is van belang dat er zoveel mogelijk discussie gevoerd wordt over de voorgestelde pistes, zodat het consortium zoveel mogelijk input verkrijgt.
- Sint-Lievens-Houtem haalt aan dat er voor de landelijke gemeenten redelijk wat budget gebruikt zou kunnen worden. Er gaat hiernaast nagegaan moeten worden of het budget voor bel- en flexbussen toereikend gaat zijn. Er is een flexibel systeem nodig om dit budget te gaan hanteren. Eerst zou er gekeken kunnen worden naar het nodige VoM-budget voor de volledige vervoerregio en daarna naar hoeveel er overgeheveld kan worden naar het AN.
 - De covoorzitter verduidelijkt dat het consortium een inschatting heeft kunnen maken van het flexsysteemgebruik. De kostprijsberekeningen zijn gebaseerd op de huidige taxitarieven. Verder zit er op de inschatting ook een marge.
 - Sint-Lievens-Houtem uit bezorgdheid over de berekeningen naargelang hoe frequent een piste gebruikt zou worden. Hier zou een systeem gepromoot kunnen worden maar als deze niet gebruikt wordt heeft dat negatieve gevolgen en zijn er aanpassingen nodig. Deze oefening gaat in de loop der jaren aangepast moeten worden.

- Geraardsbergen volgt de bezorgdheid van Sint-Lievens-Houtem. Communicatie omtrent deze oefening en het gebruik van de initiatieven is zeer belangrijk. Het is van belang om het vervoer te kunnen aanpassen naargelang de vraag zoals voor het marktbusinitiatief.

Bespreking van de operationele en strategische doelstellingen

Het consortium presenteert de operationele doelstellingen.

- Het AWV haalt bij de strategische doelstelling 4: veilig aan dat de Vision Zero, die wordt onderschreven door de verschillende Vlaamse beleidsplannen, in het regionaal mobiliteitsplan van de Vlaamse Ardennen ook wordt nagestreefd. Weliswaar is het invoeren van een slachtoffervrije doelstelling erg moeilijk. Als wegbeheerder wordt er gestreefd naar nul slachtoffers maar er is bewustwording nodig omtrent het feit dat dit zeer ambitieus is. Er kan werk gemaakt worden van een betere en een veilige infrastructuur maar een ongeval die wordt veroorzaakt door externe factoren zoals het rijden onder invloed, het in slaapvallen van een chauffeur, een plotse hindernis op de weg en het onwel worden van een chauffeur gaan moeilijk te vermijden zijn. Daarnaast heeft de vervoerregio hier geen volledige grip op en moeten er ook vanuit de automotieve sector van Europa beslissingen gemaakt worden. Daarnaast haalt het AWV aan dat er geen grip kan zijn op het gedrag van zwakke weggebruikers.
 - Het consortium neemt deze nuance mee in het regionaal mobiliteitsplan. Het feit dat rond deze doelstelling men afhankelijk is van andere actoren is inderdaad van belang.
 - De provincie haalt met betrekking tot de doelstelling aan dat de verwoording van 'maximum 15 doden' erg cynisch klinkt. Een streefcijfer hierrond kan gecommuniceerd worden maar een suggestie zou zijn om dit anders te verwoorden.
 - Het consortium stelt voor om de verwoording te veranderen naar een 'daling van x aantal doden'. Dit is een genuanceerdere vertaling hiervan.
- Het AWV stelt dat bij de strategische doelstelling 5: leefbaar er wordt gestreefd naar een daling van het vrachtverkeer. Weliswaar moet men er van bewust zijn dat er vrachtwagens nodig zijn voor de leveringen van goederen in de kernen, het huisvuil ophalen en het leveren van pakjes.
- De provincie bemerkt dat er weinig grip is op de doelstellingen. Het verminderen van vrachtverkeer is een doelstelling waar de vervoerregio weinig impact op heeft. Bij een aantal doelstellingen heerst er de vraag of de vervoerregio hier überhaupt invloed op heeft.
 - Het consortium verduidelijkt dat het inderdaad voor het vrachtverkeer niet vanzelfsprekend is dat de vervoerregio hier veel invloed op heeft. Het inzetten op de ruimtelijke ontwikkelingen zijn weliswaar wel suggesties die kunnen worden weergegeven in het regionaal mobiliteitsplan.
 - De provincie haalt hierover aan dat de relatie tussen ruimte en mobiliteit hier van belang is.
 - De provincie suggereert dat het benchmarken van de doelstellingen zicht zou kunnen bieden op de impact die de vervoerregio hier heeft. Verder zou de mogelijkheid tot benchmarken er voor kunnen zorgen dat er complementariteit is. De provincie stelt voor dat het ook een mogelijkheid kan zijn om bij andere vervoerregio's de doelstellingen te bekijken voor monitoring en complementariteit.
 - Het consortium verduidelijkt dat er 7 vervoerregio's binnen het consortium vallen. Doorheen het proces zijn deze meer complementair geworden. Om de andere vervoerregio's te bekijken is dit een complexer verhaal.
 - De provincie suggereert dat een afstemming met vervoerregio Gent van belang is.
 - De mobiliteitsbegeleider haalt aan dat er op een Team MOW al een aantal maatregelen geschrappt zijn. Verder komt er vanuit Vlaanderen ook een monitoringssysteem.
- Het AWV haalt met betrekking tot de strategische doelstelling 6: milieu aan dat het niet zeer realistisch is om de NO₂-waarden te laten zakken voor drukke verkeersassen. Deze drukke verkeersassen zullen een hogere NO₂-waarden blijven hebben vanwege de toepassing van het Robuust Wegennet. Verder zal dit ook zo zijn vanwege de doortochten die het gevolg zijn van

de huidige Vlaamse ruimtelijk ordening. Deze doelstelling gaat in deze context geplaatst moeten worden.

- Het consortium merkt dat het Europese kader hier ook van belang is. Het type voertuigen spelen hiernaast ook een rol.
- Het AWV merkt dat er wel vat is op de wegcategorisering.
- De mobiliteitsbegeleider stelt dat er onrechtstreeks wel impact kan zijn via bepaalde regelementen.
- Het AWV haalt aan dat er wel een impact kan zijn op bepaalde ontwikkelingen die te veel verkeer zouden genereren maar dat het niet mogelijk is om mensen tegen te houden van het wonen aan een drukke weg.
- De gemeente Kluisbergen stelt dat de doelstelling aangaande de tevredenheid van inwoners te laten toenemen tegen 2030 eerder zwak is.
 - Het AWV meent dat dit eerder een subjectief gegeven is. Men moet zich er van bewust zijn dat inwoners steeds negatiever worden. De doelstelling is te bekijken in zijn tijdsgeest.
 - Kluisbergen suggereert dat dit wel mogelijk zou moeten zijn tegen 2030. Dit is een lange termijn doelstelling.
 - Het consortium stelt voor de doelstelling eventueel aan te passen tot 2025 maar met de nuance dat het een subjectief gegeven is.
- De mobiliteitsbegeleider merkt dat het belangrijk is om bij de doelstellingen duidelijk aan te halen dat bij bepaalde aangegeven bronnen de zaken nooit gefinaliseerd zijn geweest.
- De covoorzitter van de VVRR stelt voor om de doelstellingen te toetsen op de ambtelijke werkgroepen voor feedback.

Varia en afsluiting (o.m. Rond Ronse: stand van zaken + participatie)

- Met betrekking tot het project *Rond Ronse* wordt de stand van zaken toegelicht, in het bijzonder de nakende publicatie van scopingnota versie 2 met aansluitend een inspraakperiode.
- Het consortium deelt mee dat de rapportage burgerbevraging begin december wordt opgeleverd.
- De covoorzitter haalt aan dat er in Wallonië ook gewerkt wordt met een soort vervoerregioraad (nl. [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#)) .. Vanuit Ronse komen er vanaf 1/09/21 expresbussen naar Tournai en Péruwelz door de TEC. Deze bussen rijden enkel tijdens de spitsuren De covoorzitter dankt alle aanwezigen voor hun inbreng, en sluit de vergadering af verwijzend naar de volgende bijeenkomsten : WG 1/12 en VVRR 15/01.

AANWEZIGHEIDSLIJST

Datum : 13/11/2020
 Locatie : Online vergadering



DEPARTEMENT
**MOBILITEIT &
 OPENBARE
 WERKEN**

NAAM	DIENST/FUNCTIE	HANDTEKENING
STEMGERECHTIGDE LEDEN		
Erwin Sucaet	DMOW - Co-voorzitter VVRR	X
Michael Eeckhout	DMOW - Mobiliteitsbegeleider	X
Katia Rottiers	DMOW - Mobiliteitsbegeleider	X
Sophie De Vlieger	Regiomanager AWV	X
Luc Sagaer	De Lijn	X
Riet Gillis	Provincie	X
Mark Cromheecke	Provincie	X
Carolina De Winne	Provincie	
An De Waele	De Vlaamse Waterweg	
Tim Bruyninckx	De Werkvennootschap	X
Joos Dewulf	De Werkvennootschap	

GEMEENTE BRAKEL		
Sabine Hoeckman	Schepen	X
Francis Deboeverie		X
STAD GERAARDSBERGEN		
Fernand Van Trimpont	Schepen	X
Tamara De Geeter		
Ronny De Keyzer		
GEMEENTE HERZELE		
Jan Van Damme	Schepen	X
Sofie De Vuyst		
GEMEENTE HOREBEKE		
Janna Bauters	Schepen	X
Katrien Blommaert		
GEMEENTE KLUISBERGEN		
Frank De Backer	Schepen	X
Arne Debyttere		

GEMEENTE KRUISEM		
Jurgen Haustraete	Schepen – Voorzitter VVRR	X
Jeroen Van Heuverswyn		X
GEMEENTE LIERDE		
Katelijne Scheirlinckx	Schepen	X
Hannah Van Belle		X
GEMEENTE MAARKEDAL		
Frederik Van Nieuwenhuyze	Schepen	X
Gemma Besard		
Klara De Coker		
GEMEENTE OOSTERZELE		
Johan Van Durme	Burgemeester	Verontschuldigd
Wouter Govaert		
Elsy De Wilde	(vervanging)	X
STAD OUDENAARDE		
Peter Simoens	Schepen	
Katrien Levrau		

STAD RONSE		
Jan Foulon	Schepen	X
Nele Defoer		X
GEMEENTE SINT-LIEVENS-HOUTEM		
Tim De Groote	Schepen	X
Christa De Pauw		
GEMEENTE WORTEGEM-PETEGEM		
Luc Vander Meeren	Burgemeester	
Maarten Van Tieghem	Schepen	X
Ward Devos		Verontschuldigd
STAD ZOTTEGEM		
Evert De Smet	Schepen	
Kim Droesbeke		
GEMEENTE ZWALM		
Patrick Moreels	Schepen	X
Gerrit Schoonjans		

ADVISERENDE LEDEN		
Victoria van der Enden	Studiebureau Deloitte	X
Danny Venus	Studiebureau O2	
Hans Van Hoof	Studiebureau Mint nv	
Koen Van Heysbroeck	Studiebureau Tractebel	X
Charlotte Verbeke	Infrabel	
Koen Christiaen	NMBS	Verontschuldigd
Bart Wallays	SOLVA	
Ewout Depauw	SOLVA	X
Fons Wauters	SOLVA	
Ken Van Oproy	Studiebureau Mint nv	
GEMEENTE AVELGEM		
Lut Deseyn	Burgemeester	
Wim Monteyne		
Sanne Van Neste		

GEMEENTE ERPE-MERE		
Marleen Lambrecht	Schepen	
Geoffry Neerinckx		
STAD NINOVE		
Tania De Jonge	Burgemeester	
Wouter Vande Winkel	Schepen	
Katrien De Cooman		
STAD WAREGEM		
Philip Himpe	Schepen	
Jo Deprez		
Christoph Bauwens		
GEMEENTE ZULTE		
Simon Lagrange	Burgemeester	
Michael Vandemeulebroecke	Schepen	
Ludwig Vanluchene		
Tom Blockeel		