



Marleen Lambrecht
Voorzitter van de vervoerregioraad
Gemeente Erpe-Mere
Oudenaardsesteenweg 458
9420 Erpe-Mere
T 053/60 34 05
marleen.lambrecht@erpe-mere.be

Michael Eeckhout
Co-Voorzitter van de vervoerregioraad
Departement MOW - Beleid
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 80
9000 Gent
T 09 276 25 81
vervoerregio.aalst@vlaanderen.be

VERSLAG Bestuurlijke vervoerregioraad 20/05/2021

////////////////////////////////////
Onderwerp: Verslag Bestuurlijke Vervoerregioraad

Datum: 2021-05-20

Locatie: Microsoft Teams

Verslaggever: Victoria van der Enden (ADO2)

Voorzitters: Marleen Lambrecht & Michael Eeckhout

Aanwezig: zie aanwezigheidslijst

Verontschuldigd: zie aanwezigheidslijst

////////////////////////////////////

Agenda:

1. Inleiding
2. Extra budget Vervoer op Maat
3. Hoppinpunten & flexhaltes
4. Tarifiering
5. Varia
 - a. Gratis parkeren deelwagens
 - b. Lijnnummering De Lijn
 - c. Reminder collegebesluiten De Lijn
 - d. Rondvraag PVDA haltewijzigingen
 - e. Planning

1. Inleiding

De co-voorzitter geeft een toelichting rond het uitstel van de Mobiliteitscentrale. Hierdoor zal Basisbereikbaarheid niet van start kunnen gaan in januari 2022, maar wellicht met enkele maanden opschuiven.

2. Addendumnota: extra budget Vervoer op Maat

(zie presentatie BVVRR_20210520.pptx)

Het consortium geeft een toelichting over de addendumnota.

Toewijzing initiële budget en wijzigingen tov het OV-plan

Beslispunt: flexbus of flextaxi

De co-voorzitter licht het voorstel van het Team MOW toe om te opteren voor een flextaxi. De flextaxi is flexibeler inzetbaar en daarnaast goedkoper dan de flexbus. Verder kan de flextaxi ondertussen nog inzetten op particuliere vragen. Een flexbus gaat uit van de garantie dat er voldoende aanvragen zullen zijn om een chauffeur en voertuig volwaardig in te zetten in de toegewezen regio.

De vervoerregioraad gaat akkoord met de keuze voor een flextaxi.

Beslispunt: 10 conventionele deelfietsen of 3 elektrische deelfietsen op de 15 goedgekeurde deelfietslocaties uit het OV-plan. (zie beslispunt deelfietsen)

In het goedgekeurde OV-plan wordt €96.000 voorbehouden voor de uitrol van een deelfietsstelsel op 15 locaties. Het OV-plan vermeldt niet of het over conventionele of elektrische fietsen gaat. Binnen het beschikbare budget kunnen ofwel 10 conventionele, ofwel 3 elektrische deelfietsen voorzien worden.

Aalst stelt dat de beslissing afhangt van de aanbieder. Daarnaast pleit Aalst voor het zo uniform mogelijk te maken van de werking van deelsystemen. Daarnaast zijn er nog open vragen rond de batterijen van de elektrische deelfietsen. Aalst duidt dat een combinatie van zowel conventionele en elektrische deelfietsen interessant zouden zijn.

Solva vraagt om toelichting rond de deelfietsen van Blue Bike aan het station van Ninove en tevens om de VoM deelfietsen bijkomend zijn.

- De co-voorzitter verduidelijkt dat de gemeenten zelf de verantwoordelijkheid krijgen voor het kiezen van bepaalde deelsystemen. De overname van huidige deelsystemen door de VVR is enkel mogelijk wanneer aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Zo moet hierbij rekening gehouden worden met de tarieven en zal er een koppeling moeten zijn aan de mobiliteitscentrale.

Dendermonde stelt de vraag of de deelfietsen gesplitst zouden kunnen worden tussen stadscentrum en deelgemeenten.

- De covoorzitter licht toe dat er een bepaald budget is vastgelegd voor de deelfietsen (96.000 euro). Er kan weliswaar een onderscheid gemaakt worden, maar het zal moeten blijven passen in de netwerklogica en binnen het budget. Daarnaast is het van belang rekening te houden met de Hoppinpunten. Het is niet zozeer de bedoeling dat alle deelgemeenten zullen worden voorzien van deelfietsen op kosten van de vervoerregio.

De voorzitter haalt aan dat het doel van een deelfiets het makkelijk kunnen overbruggen van afstanden is. De voorzitter vermoedt dat de keuze voor elektrische deelfietsen meer succes zal kennen. Daarnaast wordt er gepleit voor een keuze voor 5 elektrische deelfietsen per locatie (en dus een hogere kostprijs dan het voorzien budget van €96.000)

Aalst vraagt om verduidelijking rond de aankoop van deelfietsen: de vervoerregio koopt geen deelfietsen aan maar werkt met een aanbieder die instaat voor aankoop en onderhoud.

De co-voorzitter haalt aan dat elke gemeente voor de eigen projecten dus een eigen contract kan afsluiten of in de toekomst putten uit het raamcontract van de Vlaamse overheid met aanbieders van deelsystemen. Daarnaast wordt de keuze gemaakt voor elektrische fietsen.

De co-voorzitter verduidelijkt voor Berlare dat er op eigen initiatief aanspraak gemaakt kan worden op het VoM deelfietsen vanaf 2023 maar dat deze aanspraak wel moet gaan passen binnen de netwerklogica van het Vervoer op Maat.

De voorzitter stelt de vraag aan de vervoerregioraad of er voor 3 of voor 5 elektrische deelfietsen wordt gekozen.

De vervoerregioraad gaat akkoord met de keuze voor een uniform systeem van 5 elektrische VoM-deelfietsen.

Solva stemt tegen en acht een vrije keuze voor Stad Ninove een betere oplossing maar zal het officiële standpunt bij Ninove navragen.

Haaltert onthoudt zich van het nemen van een beslissing.

De vervoerregioraad gaat akkoord met de keuze voor 5 elektrische deelfietsen per locatie. De budgettaire impact wordt teruggekoppeld naar de VVR.

De co-voorzitter gaat de stand van zaken na bij de het Departement MOW rond de opmaak van de bestekken.

Voorstellen ter besteding van het extra budget VoM

A: THEMA VERSTERKING KERNNET/AANVULLEND NET

1. Avondbediening en zondagbediening: uitbreiding amplitudes aanvullend net

De amplitudes van het AN rond Aalst zijn op vrijdagavond relatief kort, terwijl er op zaterdag wel tot later 's avonds busvervoer voorzien wordt. Er worden drie varianten gegeven: een uitbreiding tot 22u enkel op vrijdag en zaterdag, een uitbreiding tot 22u van maandag t.e.m. zaterdag en de uitbreiding van de zondagbediening (10u00 – 22u00).

De vervoerregioraad gaat akkoord met het invoeren van de uitbreiding op vrijdag en zaterdag (optie A).

B. THEMA VERVOER OP MAAT

1. Nieuwe lijn Zele – Mere binnen het VoM

Het basisnetwerk kan verder uitgebreid worden met een verbinding die voldoende potentieel heeft (IP-waarde > 1000) en niet parallel is aan een bestaande trein- of busverbinding. Er worden 2 tracés en 3 amplitudes voorgesteld.

De co-voorzitter voegt toe dat de dienstregeling en de amplitude geëvalueerd zullen worden.

De vervoerregioraad gaat akkoord met het tracé Zele –Overmere - Uitbergen – Wichelen - Lede.

De VVR gaat akkoord deze uitbreiding en met de dienstregeling van maandag tot en met zaterdag (optie B).

2. De aanpassing van de Zuidtangent Aalst

Het Zuidtangent is in het OV-plan ingevoerd om enkele witte zones op het grondgebied van de stad Aalst te voorzien van openbaar vervoer. Het toekennen van extra budget creëert de mogelijkheid om deze tangentverbinding op te waarderen en ook te gebruiken om beter tegemoet te komen aan de bediening van enkele regionale attractiepolen:

De voorzitter vraagt om verduidelijking rond het tracé van de Zuidtangent. Momenteel vormt deze geen lus. Daarnaast wordt Meldert naar het flexvervoer overgeheveld.

- De co-voorzitter stelt dat Meldert bediend zal worden door de flextaxi. Daarnaast wordt de lus in het tracé niet gemaakt, omdat het VOM niet parallel en dus 'concurrentieel' mag rijden aan het kernnet en aanvullend net.
- De grote meerkost ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel zit hem in het extra voertuig dat wordt ingezet bij de uitbreiding.

Aalst merkt op dat de Zuidtangent zeer veel attractiepolen bedient en dat dit een belangrijke lijn voor de vervoerregio betekent.

De VVR gaat akkoord met de uitbreiding van de Zuidtangent

3. Versterking semi-flex Sint-Blasius tot pendelbus

In het OV-plan werd besloten om vanaf 2022 elk halfuur een semi-flex Sint Blasius te laten rijden, met éénmaal per uur de mogelijkheid om op aanvraag het traject Station – Denderbelle aan te doen. Het nieuwe voorstel bestaat er uit dat de semi-flexbus een vaste flex wordt, waarbij Denderbelle dan verschuift naar de gewone flex.

Stad Dendermonde gaat akkoord om dit voorstel te verschuiven naar 2023 indien financieel noodzakelijk. Het originele voorstel van de semiflex wordt dan gewoon ingevoerd en vormt ook al goed antwoord op de vraag om het ziekenhuis bereikbaar te maken.

De co-voorzitter licht toe aan Lebbeke dat Denderbelle in het nieuwe voorstel gewoon in het flexvervoer opgenomen zal worden. De dienstverlening zal hierdoor voor de burgers niet veranderen (de bediening was reeds als 'flex' voorzien en dient dus aangevraagd via de Mobiliteitscentrale).

De vervoerregioraad gaat akkoord met het voorstel van de versterking van de semi-flex Sint-Blasius vanaf 2023.

4. Uitbreiding flexvervoer Buggenhout – Lebbeke

Het voorzien van extra grensoverschrijdende vervoer richting Buggenhout behoort tot de mogelijkheid.

Er wordt geen concreet standpunt ingenomen over dit voorstel en wordt verder onderzocht richting 2023 – 2024.

5. Extra deelfietslocaties en elektrische deelfietsen

In het OV-plan werd reeds besloten tot de plaatsing van 12 nieuwe deelfietslocaties en de overname van 3 bestaande locaties. Er worden meerdere voorstellen gedaan om dit systeem verder uit te breiden vanaf 2022.

Voorstel 1: Extra deelfietsen in stadscentra Dendermonde en Ninove en 'Back-to-few' fietsdeelsysteem in centrum Aalst

Voorstel 2: twee bijkomende locaties in functie van de industrieterreinen: Baasrode-Zuid en station Welle

Dendermonde haalt aan dat werknemers vanuit de bedrijven elektrische deelfietsen krijgen. Hierdoor is de bijkomende locatie aan Baasrode-Zuid niet nodig. Het Station van Dendermonde zou een betere optie zijn voor extra deelfietsen.

Het consortium licht toe dat de huidige voorstellen zijn gekozen vanwege de doelstellingen van het Vervoer op Maat waaronder inzetten op industrie- en centrumgebieden.

Voorstel 3: elektrische deelfietsen aan de 4 belangrijke stations (Aalst, Dendermonde, Denderleeuw en Ninove)

De co-voorzitter vraagt aan het consortium om verduidelijking rond de kosten van de elektrische fietsen.

- Het consortium licht toe dat Blue Bike is bevestigd voor de kostinschatting van de conventionele deelfietsen. De elektrische deelfietsen zijn duurder door de bijkomende onderhoud en laadpalen.
- Verder zijn er hogere opstartkosten en worden de kosten lager voor de bijkomende deelfietsen.
- In de raming wordt een inschatting van € 2150/jaar per elektrische deelfiets gehanteerd (obv de gegevens van WoW! Solutions).

Voorstel 4: Alle voorziene 150 VoM deelfietsen elektrisch

Voorstel 5: De helft van de voorziene VoM deelfietsen elektrisch (75)

Voorstel 6: 100 bijkomende elektrische deelfietsen bovenop de 150 conventionele

De vervoerregioraad wenst de deelfietsystemen de komende jaren uit te breiden. Er wordt (gezien de kostprijzen) nog geen concreet voorstel meegenomen richting 2022.

6. Overname financiering bestaande deelfietsen op goedgekeurde deelfietslocaties

In het OV-plan werden besloten tot de overname van 3 bestaande locaties in Aalst (8 fietsen), Dendermonde (21 fietsen) en Ninove (12 fietsen), maar er werd hiervoor geen specifiek budget voorzien.

De vervoerregioraad gaat akkoord met het voorzien van de nodige budgetten.

7. Overname deelwagenlocaties Cambio en Solva bij einde contract

In het OV-plan werd besloten om de reeds bestaande deelwagens op de goedgekeurde deelwagenlocaties over te nemen bij het einde van het contract.

Lebbeke zal mogelijks in september starten met Valckenier Share via Solva.

- De co-voorzitter licht toe dat er geen nieuwe contracten overgenomen kunnen worden van Solva of Valckenier Share door de vervoerregio. De co-voorzitter raadt Lebbeke aan om af te wachten tot de deelwagens via de vervoerregio.
- Solva verduidelijkt dat een contract met Solva en Valckenier Share een deeltijd van 2 jaar is. Indien er een contract is van 2 jaar kan deze niet worden overgenomen door de vervoerregio. Solva stelt dat Lebbeke de optie heeft om een contract aan te gaan van 2 jaar, ofwel te wachten op de deelsystemen van de vervoerregio in 2022 of om in gesprek te gaan met Valckenier Share (om een contract met kortere looptijd te bedingen)

De vervoerregioraad gaat akkoord met het voorzien van de nodige budgetten.

C. VOORZIEN VAN BUFFER

Een buffer voor het opvangen van eventueel hoger uitvallende kosten is aangewezen. Op die manier kunnen de verschillende VoM-initiatieven gegarandeerd worden doorheen het jaar.

De vervoerregioraad gaat akkoord met het voorzien van een buffer indien mogelijk.

Overzicht voorstellen en voorkeurscenario

Het departement MOW licht het standpunt van het Team MOW toe. Het Team MOW heeft een prioritering opgesteld rond de verschillende voorstellen om niet over het beschikbare budget te gaan. Er volgt een bespreking van de verschillende standpunten dat uitmondde in een voorkeurscenario.

De voorzitter stelt dat de tabel onvoldoende leesbaar is en dat er enkele fouten instaan. De voorzitter stelt voor om een duidelijk leesbare tabel op te maken.

- De voorzitter zal een nieuw voorstel van tabel ter bespreking overmaken aan de co-voorzitter en het Departement MOW.
- De co-voorzitter stelt voor om het voorkeurscenario ter goedkeuring voor te leggen aan de BVVR van 10/06

Het voorkeurscenario voor 2022 wordt weergegeven in onderstaande (herwerkte) tabel.

JAAR		2021		2022	
CATEGORIE	CONCEPT	Bruto	Netto	Bruto	Netto
SALDO		-130.878	172.122	-126.878	176.122
EXTRA BUDGET				904.000	904.000
TOTAAL BESCHIKBAAR BUDGET VOM		1.710.322	1.710.322	2.614.322	2.614.322
KOSTPRIJS VOORSTELLEN		1.841.200	1.538.200	2.741.200	2.438.200
Flex	Flex vervoer (open gebruiker)	879.000	759.000	879.000	759.000
	Flex vervoer (doelgroepen)	91.000	47.000	91.000	47.000
	Buggenhout-Lebbeke				
	Aanpassing Sint-Blasius: Denderbelle in flex				
Vast en semi-flex	Semi-flex Sint-Blasius	226.000	210.000	226.000	210.000
	Semi-flex Moerzeke	190.000	158.000	190.000	158.000
	Zuidtangent Aalst	244.000	204.000	244.000	204.000
	Zuidtangent Aalst uitbreiding			262.000	262.000
Deelmobiliteit	Deelfietsen conventioneel: 10 stuks	96.000	45.000		
	Deelfietsen elektrisch: 5 stuks			124.000	73.000
	Deelfietsen elektrisch: 10 stuks				
	Deelfietsen extra: + 5 elektrisch aan 4 stations*				
	Deelfietsen: overname bestaande systemen			20.000	20.000
	Deelfietsen: + 5 locaties in steden				
	Deelfietsen: + 1 locatie aan station Welle				
	Deelauto's: 2 elektrische	115.200	115.200	115.200	115.200
	Deelauto's overname bestaande systemen			48.000	48.000
Avondbediening vanuit Aalst tot 22u	Vrijdag + zaterdag			92.000	92.000
	maandag tot zaterdag				
Zondagbediening	Gelijktrekken naar 1x/u in hele regio				
VOM Lijn : Zele-Overmere-Uitbergen-Wichelen-Lede-Erpe-Mere	maandag tot vrijdag				
	maandag tot zaterdag			450.000	450.000
	maandag tot zondag				
BUFFER		-130.878	172.122	-126.878	176.122

3. Addendumnota: Hoppinpunten en flexhaltes

(zie presentatie BVVRR 20210520.pptx)

Departement MOW licht toe dat Erpe-Mere ondertussen bijkomende feedback heeft geleverd rond het aantal hoppinpunten.

- Erpe-Mere verduidelijkt dat er niet alleen aan Hoppinpunten, flexhaltes zijn. Ook aan haltes van kernnet en aanvullende lijnen kunnen flexbussen of flextaxi's halteren. .
- Ninove meldt dat er een herwaardering van de stationsomgeving van Ninove staat gepland.
- Het consortium licht toe dat de huidige selectie een voorlopige selectie is. De hoppinpunten dienen opgenomen te worden in het Regionaal Mobiliteitsplan waarin de finale selectie wordt opgenomen.

De co-voorzitter verduidelijkt dat de addendumnota vooral een samenvatting bevat van de bilaterale overlegmomenten.

Het Departement MOW bevestigt dat Schellebelle Station een lokaal hoppinpunt is.

De vervoerregioraad bereikt een akkoord voor de bijkomende flexhaltes en een consensus over de locaties van de hoppinpunten in VVR Aalst.

De aanpassingen van Erpe-Mere worden nog opgenomen in de addendumnota.

4. Addendumnota: Tarifiering

(zie presentatie BVVRR 20210520.pptx)

De vervoerregio heeft het standpunt ingenomen voorstander te zijn van een Vlaamse uniforme tariefstructuur. Deze addendumnota dient hierdoor gezien te worden als een tweede optie.

De co-voorzitter licht toe dat er voor de vervoerregio de vrijheid blijft om niet te kiezen voor het Vlaamse voorstel. De ambitie om naar uniformiteit te gaan geldt voor heel Vlaanderen. Daarnaast is er een Werkgroep Tarieven aan de slag, waarvoor er een enquête is ingevuld op het Dagelijks Bestuur.

Departement MOW haalt aan dat er nog geen tariefbepaling is gebeurd voor elektrische deelfietsen.

De voorzitter stelt de vraag welke gemeenten reeds gebruik maken van elektrische deelfietsen en wat de tarieven hiervan zijn.

- Aalst is al bezig met elektrische deelfietsen maar heeft nog geen duidelijkheid rond de tarieven.
- Het consortium stelt dat de uitrol van elektrische deelfietsen nog zeer beperkt is. Meestal wordt er hierrond een uitrol van tarief per minuut gerekend. Dit zal 15 a 20 cent per minuut kosten wat neerkomt op 9 euro per uur.
- Solva bemerkt dat de echte prijszetting pas duidelijk zal worden zodra er een aanbieder is geselecteerd. Momenteel zijn er erg veel verschillende systemen.
- Het consortium geeft ook aan een kosteninschatting te hebben gedaan maar dat er nog geen zicht is op de realistische ramingen.

- De co-voorzitter vult aan dat er nog geen zicht is op hoe de markt zal gaan reageren op de bestekken en wat de prijszetting zal zijn.

Berlare pleit voor het nadenken over het kansentarief.

- De co-voorzitter stelt dat de tarieven van het doelgroepenvervoer zijn gebaseerd op bestaande (van de drie MAV's die in onze regio werkzaam zijn). Hierbij werd gekozen voor het goedkoopste van de drie. Voor de doelgroepen zal er geen verandering zijn in tarieven.
- Het consortium voegt toe dat er voor bepaalde doelgroepen budgetten worden voorzien vanuit de overheid om vervoer aan te kopen.

Beslispunt: De vervoerregioraad gaat akkoord met de addendumnota tarifiering mits voorbehoud over de deelfietsen en deelwagens. De tarieven van de deelwagens en de deelfietsen zijn voorlopig, hierrond dient nog afstemming te gebeuren met de uiteindelijke aanbieders.

5. Varia

a) Gratis parkeren deelwagens

Solva licht toe dat er een initiatief vanuit de werkgroep rond de maatregelen om autodelen te promoten naar voren is gekomen. Er wordt gratis parkeren voor deelauto's voorgesteld om eenom het gebruik van deelwagens te stimuleren. Gemeenten die op dit initiatief willen ingaan zullen twee stappen moeten ondernemen :

- het erkenningsreglement goedkeuren en
- een aanvullend verkeersreglement goedkeuren.

Het erkenningsreglement dient om na te gaan welke auto's de 'vrijgestelde' deelauto's zijn. Hiervoor kan er aan betalend parkeren uitzondering worden gegeven op basis van nummerplaat voor erkende deelwagens. De tweede stap betreft het aanvullend parkeerreglement. Indien deze twee worden goedgekeurd kan er van start gegaan worden.

De reglementen dienen goedgekeurd te worden per gemeente, het erkenningsreglement kan nog aangepast worden naar de noden van de gemeenten. Van beide documenten zal een ontwerp tekst op de Sharepoint gezet worden. Een gezamenlijk aanvullend reglement maken voor de regio is niet evident. Indien gemeenten niet onder de werking van Solva vallen, kunnen ze de documenten nagaan bij Solva of andere gemeenten.

b) Lijnnummering De Lijn (zie presentatie BVVRR 20210520.pptx)

De Lijn licht toe dat de huidige lijnnummering niet duidelijk is voor de gebruiker. Hiervoor wordt er een aanpassing gedaan van de lijnnummering en wordt er gewerkt aan de hand van verschillende gradaties.

c) Reminder collegebesluiten De Lijn

De Lijn verduidelijkt dat er met alle gemeenten een halteoefening is besproken. De Lijn verwacht van alle gemeenten een collegebeslissing met het akkoord over de gemaakte afspraken om dit verder te kunnen uitwerken.

d) Rondvraag PVDA haltewijzigingen

De co-voorzitter licht toe dat er overal vragen opduiken door de PvdA rond het afschaffen van de haltes zijn. De gemeenten antwoorden best dat de vraag niet ontvankelijk is bij de gemeentelijke overheid, maar aan de vervoerregio moet gesteld worden. Daarnaast zal de het totale aantal haltes afhangen van de goedkeuring van de addendumnota bijkomend budget. Hierrond is er nog geen beslissing genomen.

e) Planning

Het consortium licht toe dat de goedkeuring van het bijkomend budget VoM ter goedkeuring zal worden voorgelegd op de volgende bestuurlijke vervoerregioraad van 10/06.

Aanwezigheidslijst

Verontschuldigd:

Bart Peeters, Riet Gillis, Tim de Groot, Bart Welleman, Jan van Damme en Sophie de Vlieger

Aanwezig

Sam Janssens, Dirk Auwelaert, Piet van Heddegem, Carine Meyers, Mark Cromheecke, Danny Praet, Carlos de Troch, Michael Eeckhout, Ewout Depauw, Frans Coppens, Geoffry Neerinckx, Jan Vanderstraeten, Jean-Jacques De Gucht, Kathleen Stevens, Koen Christiaen, Kris Breugelmans, Ludo Stassen, Marleen Lambrecht, Marius Meremans, Peter Govaert, Rutger Huybrechts, Sophie Podevyn, Wouter van de Winkel, Ken van Oproy en Victoria Van Der Enden.