

Verslag

1. Ontwerpverslag vorige vergadering VVRR 22/04– ter goedkeuring

Het vereiste aanwezigheidsquorum bij de lokale besturen is niet bereikt, waardoor besluitvorming w.o. een goedkeuring van het ontwerpverslag niet mogelijk is. Dit wordt hernomen op de volgende vergadering. Co-voorzitter deelt mee dat er geen opmerkingen zijn binnengekomen op het ontwerpverslag.

2. Stand van zaken basisbereikbaarheid – ter kennisname

De stand van zaken wordt toegelicht door de co-voorzitter (zie presentatie).

De Lijn zal aan de slag gaan om de haltes van het Kernnet, aanvullend net en VoM te beheren als resultaat van een Besluit Vlaamse regering. De co-Voorzitter verwijst ook naar dit BvR gezien daar juridische grondslag in staat over de verantwoordelijkheid van de PSG m.b.t. de beoordeling van de toegankelijkheidsvereisten bij de aanleg van haltes en Hoppinpunten (cfr .toelichting bij art 6). De bepalingen mb.t. mobiliteitsmonitoring werden ook a.d.h.v. een BvR definitief goedgekeurd. Eens de monitoringtool beschikbaar is zal deze ook worden toegelicht in een bestuurlijke vervoerregioraad. Als actiepoint zal de co-voorzitter de bewuste besluiten van de Vlaamse Regering delen met de VVRR. Deze documenten zijn eveneens te raadplegen via <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/>

Wat betreft het flex-plusvervoer licht de co-voorzitter toe dat het proefproject dat voorzien was om van start te gaan op 1/07/2022 in Gent en Limburg nog niet van start is gegaan. Momenteel wordt (politiek) vnl. gefocust op het afronden van het openbaar dienstencontract voor De Lijn.

Wat betreft het voorstel van het Europees hoofdwegennet en het Vlaams hoofdwegennet wordt informeel pré-advies aan alle vervoerregio's gevraagd. Gezien er geen bemerkingen worden geformuleerd stelt de voorzitter dit te beschouwen als een gunstig pré-advies.

Zottegem stelt de vraag op welke basis dat N-wegen geselecteerd werden. De co-voorzitter antwoordt dat dit te maken heeft met de steden die deze wegen verbinden en met de intensiteit van het verkeer erop.

3. Stand van zaken studieopdracht ADO2 – ter kennisname

Geen opmerkingen of vragen.

4. Vervoer op Maat

- Operationalisering : screening OV-plan door hoppincentrale – ter kennisname

De Hoppincentrale licht toe dat er momenteel nog geen bestekken zijn gepubliceerd dus het is nog niet duidelijk wat de kostprijzen zullen zijn. Een belangrijke vermelding is dat er shiften zullen worden ingeboekt bij vervoerders en geen ritten. Er zal telkens eerst een oplossing worden gezocht in het kernnet en aanvullend net en het treinnet, vervolgens naar aansluiting tot deze netten en als dat niet mogelijk is kunnen directe ritten geboekt worden.

Wat betreft het huidige semi-flex gebied in Velzeke stelt de Hoppincentrale voor om dit semi-flex aanbod in het grotere gebiedsdekkende flex-aanbod op te nemen zodoende een betere bediening te kunnen garanderen. Dit komt neer op een vast aanbod in het deelgebied Zottegem te behouden De Hoppincentrale geeft aan dat het vandaag niet de bedoeling is om te beslissen maar eerder om te polsen naar de mening van de actoren. De co-voorzitter merkt op dat dit voorstel zou betekenen dat de vaste lijn niet meer vraaggestuurd zal zijn rijden, maar eerder als een soort pendelbus volgens vaste dienstregeling.

Zottegem haalt aan dat er in Velzeke een archeologisch museum is, een school en verder ook een psychiatrisch ziekenhuis. Daar rijdt momenteel al niet elk uur een bus en het is heel moeilijk voor mensen die daar moeten geraken. De voorzitter vraagt of er voor deze vaste lijn een potentieel analyse werd gemaakt aangezien aanvankelijk werd besloten hier geen vaste lijn van te maken. Volgens de co-voorzitter

is voor Elene en Velzeke enkel een functioneel netwerk voorzien in het aanbod van De Lijn. De co-voorzitter stelt voor om de twee betrokken gemeenten aan te schrijven voor advies. De voorzitter merkt echter op dat de situatie voor Zwalm minder gunstig lijkt te worden gezien deze een rechtstreekse aansluiting naar het station van Zottegem verliezen.

De Hoppincentrale haalt aan dat er naar aanleiding van de witte-vlekken analyse zal worden bekeken of er nog een aantal haltes (15-tal) dienen toegevoegd te worden aan het netwerk. Geraardsbergen stelt de vraag waar deze 15 extra locaties dan zullen zijn. Volgens de Hoppincentrale zullen deze locaties later bekend gemaakt worden en in een VVRR besproken worden. Daarop vraagt Geraardsbergen of deze haltes in de BVVRR goedgekeurd dienen te worden. Volgens de co-voorzitter is het logisch om de ad hoc opgemaakte addendumnota aan te passen en voor goedkeuring voor te leggen, maar strikt juridisch gezien is het bepalen van haltes geen bevoegdheid van de BVVRR.

dMOW merkt op dat er nog enkele kleine afstemmingen nodig zijn wat betreft de polygoon en de gebieden die er net in of uit vallen. Een laatste opmerking betreft de benaming van de nachtraaf-lijn. Het FMLM-gedeelte hoeft niet in de naam voor te komen.

- Tarieven – ter kennisname

De voorzitter licht toe dat de technische uitrol nog dient onderzocht te worden. Dit aspect gaat over de ticket validatie in het voertuig van de flex-vervoerder. De tarieven voor het flexplusvervoer zullen wellicht een Vlaamse bevoegdheid worden zodat deze niet verschillen tussen de verschillende vervoersregio's. Wat betreft deelfietsen buigt men zich momenteel over het hoe omgaan met het heen-en-weer verkeer van de fietsen. Dit omdat deze fietsen steeds dienen teruggebracht te worden naar de initiële locatie waardoor je in principe voor de prijs van één rit een heen-en-weer rit hebt wat niet het geval is bij het OV. Een bijkomend vraagstuk m.b.t. fietsen is of er al dan niet een verschil dient te zijn in tarieven voor een elektrische of een gewone fiets. In de regio van de Vlaamse Ardennen is dit echter niet relevant omdat enkel werd gekozen voor elektrische hoppinfietsen. Geen vragen op dit moment.

- Bijkomend VoM-budget 2023-2024 – ter kennisname

Nota bijkomend VoM budget wordt toegelicht door de co-voorzitter

De NMBS stelt de vraag in welke mate de pendelbussen complementair zijn aan het bestaande aanbod (trein etc.). Volgens de co-voorzitter staat een onderlinge vergelijking van de reistijden beschreven in de nota. Er is een analyse aan vooraf gegaan en daaruit bleek dat er een efficiëntiewinst van 22% in reistijd is voor bijvoorbeeld het traject Oudenaarde-Arteveldepark (Ghelamco arena Gent). Voor alle pendelbussen zijn het aanzienlijke verschillen t.o.v. het gewone OV-aanbod. Geraardsbergen vraagt of er een idee is van hoeveel reizigers daarvan gebruik zouden maken. De co-voorzitter geeft te kennen dat er inderdaad een inschatting werd gemaakt en dat dit vermeld staat in de nota.

Wat betreft de marktbusen vraagt Herzele waarom de markt van Herzele hier niet bij is opgenomen. Herzele geeft aan dat er overlast is van het aantal wagens dat er parkeert. Volgens dMOW bleek uit de analyse dat die markt minder groot is in termen van aantal kramen en aantal bezoekers dan de wel-geselecteerde markten. Dit zal worden toegevoegd aan de nota. Zottegem stelt de vraag of het mogelijk is om na te gaan hoeveel bezoekers met OV naar de markt komen. Volgens De Lijn kan via de mobiliteitstool wel een idee verworven worden van het gebruik van OV maar er dient dan wel een vergelijking gemaakt worden met alle andere weekdagen. Ook dient er rekening mee gehouden worden dat we in deze nasleep van corona nog steeds een effect zien op het gebruik van OV. Verder zitten ook tickets via SMS hier niet bij. De co-voorzitter concludeert dat een inschatting van het gebruik op basis van de mobiliteitstool én een voorstel tot inclusie van Herzele in het marktbusen aanbod moet worden toegevoegd aan de nota.

Geraardsbergen geeft aan een groot voorstander te zijn van marktbusen, zeker wanneer men dit in het licht beschouwt van lokaal kopen en het weren van auto's uit dorpscentra. Sint-Lievens-Houtem merkt op

dat de communicatie naar de burgers heel belangrijk zal zijn. De co-voorzitter wijst op het belang van partnerschap in de vervoerregio om samen te werken in deze communicatie. Geraardsbergen vraagt verder nog wat de timing van de implementatie zou zijn maar daar kan nu nog geen antwoord op gegeven worden. Zottegem vraagt ten slotte wat wordt bedoeld met een halve dag dienstverlening wat betreft marktbusen waarop De lijn antwoordt dat dit 6u dienstverlening betekent.

5. Varia

. De NMBS licht toe dat er een studie aan de gang is betreffende de vergroening van de treinstellen maar dat het duidelijk niet de bedoeling is om te blijven rijden met dieseltreinen. De NMBS vult aan dat er ook een aantal studies lopende zijn in het Gentse over de haalbaarheid van nieuwe spoorprojecten (Vlaamse spoorprioriteiten) met een mogelijk effect op de VVR Vlaamse Ardennen. Geraardsbergen merkt op dat een tijd geleden ook in deze VVR een onderzoek was naar de toegankelijkheid van de stations en dit als een pijnpunt naar boven is gekomen in de regio.

Sint-Lievens-Houtem stelt nog de vraag wanneer zou overgegaan worden tot implementatie van VoM, gezien dit initieel voor dit jaar voorzien was en momenteel voor volgend jaar. De co-voorzitter wijst op de officiële communicatie van de minister waarin nog steeds 07/2023 wordt voorgehouden.