

vervoerregio. Bij rondvraag bleek er nergens problemen vastgesteld bij de opstart van het openbaar onderzoek, en dat er nog geen reacties van burgers zijn binnengekomen bij een van de gemeenten van de VVR. Als er reacties toekomen bij de gemeenten, worden die best zo snel mogelijk doorgestuurd naar DMOW.

Er zijn reeds 3 reacties binnengekomen van adviesinstanties. Dit zijn: de gemeente Flobecq, AWV en departement Zorg.

Op dit moment zijn er reeds 29 inschrijvingen voor het online infocafé op woensdag 11 oktober van 19u30 tot 21u00.

Ondermeer volgende aanpassingen op het ontwerp RMP zullen worden voorgesteld op de VVRR van 15/12:

- Door de schrapping van het BR OVL moet teruggevallen worden op het PRS OVL. De verwijzingen in het RMP naar het BR OVL moeten aangepast worden.
- In het RMP is de ombouw van de N42 te eng beschreven. In het RMP moet ook verwezen worden naar de carpoolparking te Gijzenzele en de rondweg te Sint-Lievens-Esse.
- In het RMP komt het grensoverschrijdend openbaar vervoer naar Wallonië niet aan bod. De verbindingen naar Wallonië via de TEC moeten beschreven worden.

Basisbereikbaarheid : operationalisering

De Lijn licht de werking van de Hoppincentrale toe (zie presentatie) en verduidelijkt hoe het flexvervoer gereserveerd kan worden en wie gebruik kan maken van het flexvervoer op basis van de OV-toets. De inkanteling van DAV/MAV is nog niet gebeurd.

De VVR Vlaamse Ardennen is sinds april 2023 een pilootgebied waar de Hoppincentrale wordt uitgetest. Onder andere bij Geraardsbergen waren er klachten dat mensen met beperkingen geen gebruik meer konden maken bij de overstap van belbus naar flexbus, omdat ze niet aan de voorwaarden van de OV-toets voldeden. De Lijn heeft daarom vanaf 8 augustus de regels voor mensen met een beperking versoepeld. Na melding aan de Hoppincentrale moeten die personen niet beantwoorden aan de OV-toets. Op dit moment heeft De Lijn geen controlemiddelen of hierdoor validen misbruik maken van het systeem. Mensen die reeds klacht hebben ingediend omdat ze geen flexbus meer konden nemen, zijn door De Lijn gecontacteerd met uitleg van de soepeler voorwaarden. Bovendien zijn alle flexbus gebruikers via een mailing hierover gecontacteerd.

Ondermeer Lierde meent dat de gehanteerde voorwaarden (< 1.000 m wandelen < 60 min tijdvenster voor verwijzing naar regulier net) voor toekenning van een flexverplaatsing ruim zijn.

Vervoer op Maat : Vast en Flex (restbudget)

De Lijn verduidelijkt dat er uit de onderhandelingsfase is gebleken dat er een restbudget VoM beschikbaar is van 653.546 euro (zie presentatie).

Het team MOW stelt voor om met dit restbudget het aanvullend net te versterken:

- L20 Ronse – Brakel op 60' frequentie op za en zo : 132.534 euro
- L65 Oudenaarde – Avelgem op 60' frequentie op zo : 99.137 euro

En om de pendelbus in te leggen waar op basis van woon-werkpendelgegevens het meeste potentieel zat:

- Pendelbus Zottegem – Herzele – Aalst – Erembodegem : 192.264 euro

Er blijft dan nog een restbudget van 229.611 euro.

Omdat pendelbus was opgenomen in de bestektekst van De Lijn en gunning tot 31 december kan, is in de meest optimale situatie het mogelijk dat pendelbus al geïmplementeerd wordt vanaf 6 januari (uiterste

deadline voor implementatie is 1 juli 2024). Projecten die niet in bestek stonden (zoals vb. marktbusen) kunnen pas veel later geïmplementeerd worden.

Op voorstel kwamen verschillende reacties:

- Zwalm meldt dat er geen reguliere buslijn is van Munkzwalm naar Gent. OV-gebruikers moeten nu met de trein en doen daar langer dan 1 uur over. Zwalm vraagt om bijvoorbeeld een snelbus te voorzien tussen Brakel, Zwalm en Gent. Ander voorstel is om de busverbinding van Zottegem - Velzeke – Meilegem te laten rondrijden naar Munkzwalm.

Antw: De Lijn heeft voorstel van busverbinding reeds onderzocht, toen bleek er niet zoveel potentieel op die verbinding te zitten. De Lijn wil onderzoeksvraag wel opnieuw opnemen.

- Op basis van de gemiddelde bezettingskaarten (slide 46, 48 en 50) blijkt de vraag voor het versterken van L20 Ronse – Brakel en L65 Oudenaarde – Avelgem logisch. Maar wat stelt de kaart precies voor?

Antw: Op de kaart wordt de gemiddelde bezetting weergegeven van lijnen in regio VLA voor alle werkdagen buiten de spitsuren en voor de weekenddagen.

- Waarom wordt de pendelbus Zottegem – Erpe-Mere – Aalst/Erembodegem voorgesteld? Deze loopt tussen Zottegem en Erpe parallel met de Lijnbus 25. Bovendien wordt in de VVR Aalst de lijnvoering naar de bedrijventerreinen juist ingeperkt, omdat er weinig potentieel zou zijn. De haltes binnen het bedrijventerrein worden afgeschaft. Sluizen we zo ook geen middelen door naar de VVR Aalst? Bovendien zal gebruik van pendelbussen geen oplossing geven aan werknemers die werken in ploegendiensten.

Antw: De pendelbussen zijn een manier om werknemers uit hun auto te krijgen en het openbaar vervoer te laten nemen. De pendelbus neemt niet hetzelfde tracé als de lijnbus, en heeft een andere (eind)bestemming. De Pendelbus rijdt niet door naar Aalst en is bedoeld voor werknemers wonende in de VVR Vlaamse Ardennen. Er zijn ook maar een beperkt aantal haltes met o.a. een stop aan het ziekenhuis van Aalst. Op basis van de statistische woon-werkpendelgegevens bleek de verbinding naar Aalst/Erembodegem de meest interessante. We hebben op dit moment geen andere gegevens om het potentieel van de 3 pendeldiensten in te schatten.

- Op dit moment is er al 45% van het VoM budget overgeheveld naar het aanvullend net. Met de voorstellen van het Team MOW (Lijn 20 en Lijn 65) zal er 48% van het VoM budget overgeheveld worden. Waarom is er niet veel meer terug gegrepen naar de oude voorstellen van het korte termijn OV-plan (pendelbussen, marktbusen, Nachtraaf...)?

Antw: De marktbusen zaten niet in oorspronkelijk basis budget van 2020. Maar zijn op basis van het bijkomend budget 2023-2024 toegevoegd als project. Het budget van de marktbusen was oorspronkelijk geraamd op 235.500 euro, maar wordt door De Lijn nu geraamd op ca. 0,5 miljoen euro. In het VoM-bestek van De Lijn zijn de marktbusen niet mee opgenomen. De echte kostprijs voor de marktbusen is daardoor niet gekend.

De Nachtraaf is niet weerhouden omdat deze technisch niet implementeerbaar is met de VIA-applicatie. De werking met VIA is gegund. Als er een ander boekingssysteem moet uitgedacht worden, is Nachtraaf bijgevolg zeer duur. Bovendien is potentieel van de Nachtraaf volgens De Lijn beperkt. De Lijn ziet veel meer nut in bijvoorbeeld een VOM vast verbinding van Oudenaarde naar Ronse ter vervanging van de trein die in Oudenaarde stopt en niet meer doorrijdt naar Ronse.

Een bijkomende reden waarom marktbusen en Nachtraaf niet prioritair zijn is omdat we vooral focussen op woon-werk en woon-school vervoer. Beide systemen zijn meer voor recreatieve doeleinden.

Repliek: Het is niet omdat Nachtraaf niet implementeerbaar is, dat deze geschrapt moet worden uit onze visietekst. Zelfde geldt voor de marktbusen.

Conclusie; In het RMP worden zowel de VoM-projecten op KT te implementeren vermeld, als deze die pas op latere termijn zijn te realiseren (als onderdeel van de visie).

- Op basis van de gemiddelde bezettingskaarten van de buslijnen in de regio Vlaamse Ardennen blijkt er een hoog potentieel op L20 tussen Brakel en Zottegem. Is het niet wenselijk om daar toch een frequentieverhoging door te voeren van 1u naar 30 minuten?

Antw: Er is inderdaad een hoog reizigerspotentieel op deze verbinding. Doch hier is reeds al openbaar vervoer. Dit is geen blinde vlek. Daarenboven zou dit het evenwicht en uniformiteit in het regionale aanbod verstoren.

- Horebeke en Lierde melden dat zij geen ruim aanbod aanvullende netlijnen hebben. Zij vinden het goed dat er flexbusjes zijn. Het is goed om een financiële buffer te hebben zodat er eventueel na evaluatie een extra flexbusje kan ingezet worden.

Antw: Dit kan na evaluatie vrij snel geïmplementeerd worden.

- Horebeke meldt dat ze vaak slechts 1 spitsrit hebben. Mis je de bus, dan heb je geen alternatief om school of werk te bereiken. Is er een mogelijkheid om 2 spitsritten in te voeren op de lijnen waar hiertoe het meest noodzaak is, met een deel van het restbudget ? Ook Lierde treedt deze vraag bij.

Antw: Dat kan, maar voor welke lijnen gaan we dan 2 spitsritten voorzien?

- Wat gebeurt er als het restbudget niet opgebruikt wordt in 2024?

Antw: Er is geen zicht op VoM-budgetten vanaf 2025. We moeten best signaleren voor een volgende begroting dat we een evtl. niet-opgebruikt restbudget wel nodig hebben. Vb. om 14^{de} flexbusje te laten rijden, maar ook voor andere VoM doelen.

- Herzele is vragende partij voor de pendelbus naar Aalst / Erembodegem én de marktbusen.
- Kruisem wil met extra budget toch graag de pendelbussen laten rijden. Door het inlassen van de pendelbus van Oudenaarde naar Gent kunnen auto's weggehaald worden op de N60. Dit sluit volledig aan bij de visie van het RMP. De berekening voor het potentieel pendelbus naar Waregem wordt mogelijks onderschat, omdat er geen rekening is gehouden met het PRUP van de Zaubeeek.
- Kluisbergen is voorstander voor de versterking van de aanvullend netlijn 65 tussen Avelgem, Kluisbergen en Oudenaarde. Met restbudget zouden de spitsbussen 2 maal i.p.v 1 maal kunnen rijden.
- Oudenaarde vind dat er van het originele plan veel zaken voor Oudenaarde zijn weggefallen. O.a. geen Nachtraaf, geen pendelbussen vanuit Oudenaarde, geen marktbusen.

Conclusie:

- Er is consensus om de projecten L20 en L65 op 60' min frequentie op za/zo te implementeren. Deze gaan gepaard met overdracht van VoM-budget naar het AN t.w.v. .231.671 euro.
- Er is geen akkoord over het restbudget van ongeveer 422.000 euro. Diversen voorstellen (o.m. hernemen alle eerdere voorstellen + versterkingsritten tijdens de spits) zullen op een volgende VVRR besproken worden.

Vervoer op Maat : Deelmobiliteit

De co-voorzitter licht de presentatie opgemaakt door Solva toe (zie presentatie).

Er is consensus over het verplaatsen van de VoM-deelwagens van Horebeke Brouwerij naar Sint-Maria-Horebeke Kerk. In de bestektekst zal buiten het basisnetwerk van deelfietsen en deelwagens zoals bepaald in het KT-OV-plan, de gemeenten ook extra deelauto's en deelfietsen kunnen plaatsen op bijkomende Hoppinpunten.

Aanvulling : Oosterzele bevestigt dat beide VoM-deelwagens te voorzien zijn aan Scheldewindeke Station.

Aanvulling : De subsidieovereenkomst tussen Vlaanderen en Solva is door Minister Peeters op 10/10 ondertekend.

Er wordt gevraagd of die extra deelfietsen elektrische fietsen zijn? Of dat dit ook gewone fietsen kunnen zijn?

Aanvulling : een niet-elektrisch aanbod van deelfietsen wordt als niet-verplichte optie voorzien in het bestek.

Hoppinpunten (Realisatie)

In het ontwerp RMP is een prioritering bepaald mbt het realiseren van de hoppinpunten (zie presentatie), ondermeer alle hoppinpunten waar er deelmobiliteit voorzien wordt. Een aandachtspunt bij het voorzien van deelsystemen is het plaatsen van laadpalen. Op dit moment zijn er slechts 2 hoppinpunten gerealiseerd (Brakel Stationsplein en Sint-Lievens-Houtem Markt). De Bloemenlaan in Kluisbergen is bijna klaar.

De co-voorzitter hoopt dat er meer prioritaire hoppinpunten gefinaliseerd worden in 2024. Gemeenten nemen bij problemen best contact op met Solva en DMOW. Horebeke meldt dat er voor het Hoppinpunt aan Sint-Maria-Horebeke een omgevingsvergunning is. Uitvoering wordt in 2024 voorzien.

Ronse merkt op dat er geen goede communicatie is met NMBS voor plaatsen van laadpalen in stationsomgevingen. Ronse vermoedt dat zij niet de enige zijn die geen goede afspraken kan maken met NMBS. Geraardsbergen beaamt. Op het DB zal worden bekeken of er een initiatief vanuit de VVR wordt genomen. DMOW zal checken of dit een Vlaams breed probleem is.

Aanvulling : Deze problematiek wordt ook in andere vervoerregio's vastgesteld. Er is reeds 'high level' overleg gepleegd tussen DMOW en NMBS. Binnen de spoorwegmaatschappij zullen de betrokkenen herinnerd worden aan het belang van een vlotte en snelle plaatsing van de laadpalen.

AWV is ook volop bezig met uitrol van Hoppinpunten (zie presentatie). Er worden geen vragen gesteld.

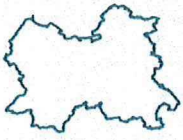
Varia

- De co-voorzitter geeft een toelichting bij de (ongewijzigde) planning (zie presentatie). Er is een volgende VVRR gepland op 15/12 ter bespreking van de ontvangen inspraak op het RMP / MER. Op dit moment is de VVRR van 19/01 gekoppeld aan een afsluitmoment. Mogelijks wordt deze datum nog verplaatst als die timing niet haalbaar blijkt.
- Op vraag van de co-voorzitter geven de gemeenten geen noodzaak te zien van CBS-behandeling van de definitieve versies RMP / MER vooraf agendering op VVRR voor definitieve vaststelling. Ook vanuit juridische grondslag hoeft dit niet.

AANWEZIGHEIDSLIJST

Datum : 6/10/2023

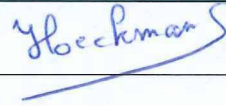

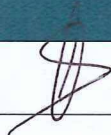
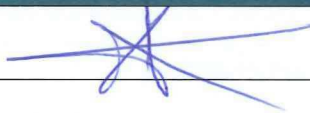
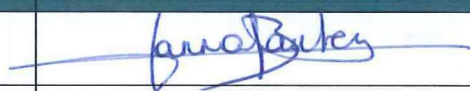
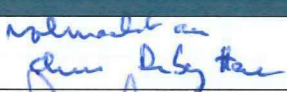

Locatie : SOLVA




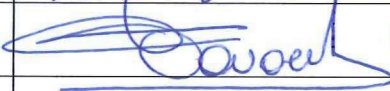


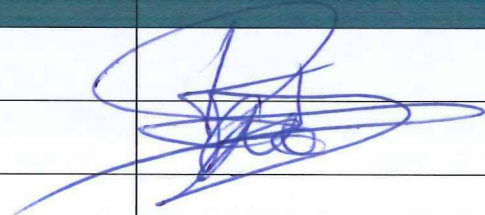
Vervoerregio
VLAAMSE ARDENNEN

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

NAAM	DIENST/FUNCTIE	HANDTEKENING
STEMGERECHTIGDE LEDEN		
Erwin Sucaet	DMOW - Co-voorzitter VVRR	
Michael Eeckhout	DMOW - Mobiliteitsbegeleider	
Katia Rottiers	DMOW - Mobiliteitsbegeleider	
Sophie De Vlieger	Regiomanager AWV	
Alexander Vanparijs	De Lijn - Vervoerregiodeskundige	
Björn Cool	De Lijn – Regiomanager	
Riet Gillis	Provincie	Verontschuldigd
Mark Cromheecke	Provincie	verontschuldigd
Daan De Zutter	Provincie	
An De Waele	De Vlaamse Waterweg	
Tim Bruyninckx	De Werkvennootschap	
Joos Dewulf	De Werkvennootschap	
Frank Vanden Bulcke	De Werkvennootschap	
Carolina De Meirne	Provincie	verontschuldigd

GEMEENTE BRAKEL		
Sabine Hoeckman	Schepen	
Francis Deboeverie		
Kevin Fouquet		
STAD GERAARDSBERGEN		
Fernand Van Trimpont	Schepen	
Tamara De Geeter		
Ronny De Keyzer		
GEMEENTE HERZELE		
Ronny Herremans	Schepen	
Sofie De Vuyst		
GEMEENTE HOREBEKE		
Janna Bauters	Schepen	
Katrien Blommaert		
GEMEENTE KLUISBERGEN		
Willem-Jan Baert	Schepen	
Arne Debyttre		

GEMEENTE KRUISEM		
Jurgen Haustraete	Schepen – Voorzitter VVRR	Verontschuldigd
Tom Rutsaert		J. Decoot
GEMEENTE LIERDE		
Katelijne Scheirlinckx	Schepen	[Handwritten signature]
Hannah Van Belle		
GEMEENTE MAARKEDAL		
Frederik Van Nieuwenhuyze	Schepen	volmacht aan Klara De Coker
Gemma Besard		
Klara De Coker		[Handwritten signature]
GEMEENTE OOSTERZELE		
Johan Van Durme	Burgemeester	Verontschuldigd
Christ Meuleman	Schepen	
Claudine van der Sluijs	Departementshoofd Grondgebiedszaken	
Geert De Landsheere	Deskundige mobiliteit	
STAD OUDENAARDE		
Peter Simoens	Schepen	verontschuldigd
Hendrik Decuypere	consulent mobiliteit	Verontschuldigd [Handwritten signature]

STAD RONSE		
Joris Vandenhoucke	Schepen	verantwoordelijk volmacht aan Nele Defoer
Nele Defoer		
GEMEENTE SINT-LIEVENS-HOUTEM		
Tim De Grootte	Schepen	Verantwoordelijk
Wouter Govaert		
Christa De Pauw		
GEMEENTE WORTEGEM-PETEGEM		
Luc Vander Meeren	Burgemeester	Volmacht aan Janna Bauters en/of Peter Simoens <i>en/of Frederik</i>
Ward Devos		Van de <i>Ward Devos</i> Verantwoordelijk
STAD ZOTTEGEM		
Cynthia Van den Steen	Schepen	
Kim Droesbeke		verantwoordelijk
GEMEENTE ZWALM		
Pat Moreels	Schepen	
Henky Martens		

ADVISERENDE LEDEN		
Maarten Willems	Studiebureau Deloitte	
Danny Venus	Studiebureau O2	
Ken Van Oproy	Studiebureau Mint nv	
Koen Van Heysbroeck	Studiebureau Tractebel	
Nele De Groot	Infrabel	
Anneleen Soenen	Infrabel	
Koen Christiaen	NMBS	Verontschuldigd
Ewout Depauw	SOLVA	Verontschuldigd
Guido Vanganée	VVSG	
Michiel Apers	VVSG	
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	
STAD WAREGEM		
Philip Himpe	Schepen	
Jo Deprez		
GEMEENTE ZULTE		
Simon Lagrange	Burgemeester	
Michael Vandemeulebroecke	Schepen	
Ludwig Vanluchene		
Tom Blockeel		