



Erwin Sucaet
Voorzitter van de vervoerregioraad
Departement DMOW - Beleid
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 80
9000 Gent
T 09 276 25 86
vervoerregio.waasland@vlaanderen.be

Carl Hanssens
Voorzitter van de vervoerregioraad
Stad Sint-Niklaas
Grote Markt 1
9100 Sint-Niklaas
T 03 778 30 18
carl.hanssens@sint-niklaas.be

VERSLAG

////////////////////////////////////
Datum: 19/12/2023
Locatie: Interwaas
Aanwezig: Zie aanwezigheidslijst
Voorzitters: Carl Hanssens en Erwin Sucaet
Verslaggever: Maarten Willems
Onderwerp: Bestuurlijke Vervoerregioraad VVR Waasland 30/11/2023
////////////////////////////////////

AGENDA

- Ontwerpverslagen vorige vergaderingen VVRR 29/06 en VVRR 14/09 – ter goedkeuring
- Vervoer op Maat : Flex : gestandaardiseerde parameters– ter goedkeuring
- Vervoer op Maat : Deelmobiliteit– ter goedkeuring
- Voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan (incl. ontwerp plan-MER in bijlage) : overzicht inspraakreacties + voorstel tot verwerking– ter bespreking en beslissing
- Varia

VERSLAG

Ontwerpverslag vorige vergaderingen VVRR 29/06 en VVRR 14/09

Er zijn geen opmerkingen op de ontwerpverslagen.
De ontwerpverslagen worden goedgekeurd.

Vervoer op Maat: Flex: gestandaardiseerde parameters

Dit onderwerp kwam aan bod op de ambtelijke werkgroep van 12/10. Maar er moet een beslissing door de VVRR worden genomen, want het betreft een amendering van de eerder in VVRR goedgekeurde KT OV-plan en latere addendumnota's.

De Lijn geeft een toelichting (zie presentatie). Het systeem van ViaVan kan geen parameters in afstand uitdrukken, daarom wordt voorgesteld deze parameters in tijd uit te drukken. Op advies van De Lijn wordt de maximale ritduur op 30 min bepaald.

- Hulst stelt de vraag ten opzichte van wat de omrijfactor precies is berekend. De Lijn antwoordt dat het t.o.v. het reguliere OV-aanbod betreft.
- Sint-Gillis-Waas vraagt wat er gebeurt met de reiziger die een traject aanvraagt van meer dan 30 min. Volgens De Lijn zorgt de OV-toets ervoor dat er niemand tussen de mazen van het net valt. Het studie bureau bepaalde in het verleden dat 7 km ideaal is en dit komt overeen met ongeveer 30 min.
- De Lijn haalt de ambitie aan om combimobiliteit te promoten en niet louter het Flex-vervoer.
- Temse stelt de vraag of het in geval van de hospitaaltaxi ook 9 km betreft aangezien de afstand tot het hospitaal te Bornem 10 km is. DMOW herinnert eraan dat er geen apart VoM-product 'hospitaaltaxi' meer wordt aangeboden, en dat deze verbinding vervat zit in het flexvervoer 'Zuid-Oost'.

De vervoerregioraad beslist akkoord te gaan met de voorgestelde parameters en hierdoor het KT OV-plan te amenderen, én om de suggestie van De Lijn te volgen om de maximum rittijd voor het flexvervoer op 30 min in te stellen.

Vervoer op Maat : Deelmobiliteit

De co-voorzitter meldt dat op 9/11 de minister de subsidieovereenkomst met Interwaas heeft goedgekeurd. Dit onderwerp kwam reeds aan bod op het Mobiliteitsoverleg Interwaas 8/09, de VVRR 14/09 en de AWG 12/10. Ook voor dit agendapunt moet een beslissing door de VVRR worden genomen, want het betreft een amendering van de eerder in VVRR goedgekeurde KT OV-plan en latere addendumnota's.

Interwaas licht de principes toe van de VoM-deelfietsen, alsook een concreet voorstel voor plaatsing en tarieven (zie presentatie). Wanneer structurele tekorten van fietsen op bepaalde locaties worden vastgesteld zal Donkey Republic een herverdeling doorvoeren.

- NMBS vraagt of we operationeel dan spreken van één systeem wat bevestigd wordt door Interwaas.
- NMBS vraagt of de pedal-bikes back-to-many zijn. Interwaas laat weten dat alle fietsen back-to-many zijn.
- NMBS vraagt Interwaas (en lokale besturen) om spoedig contact op te nemen met NMBS i.v.m. fietsen die aan een stationsomgeving zullen komen.
- Provincie stelt de vraag hoe deze nieuwe deelfietsen zich zullen verhouden ten opzichte van de Blue-bikes en voor welke termijn we ons engageren. Interwaas geeft aan dat de Blue-bikes zullen blijven bestaan op de huidige 5 locaties waar ze staan. De Blue-bikes is een back-to-one systeem wat resulteert in een lagere kost voor de gebruiker t.o.v. back-to-many wegens de lagere operationele kosten verbonden aan het systeem. De regio engageert zich voor een termijn van 5 jaar. Er zal ook een tussentijds evaluatiesysteem opgezet worden. Eén van de voorwaarden van de subsidieovereenkomst van Vlaanderen is het verzamelen van data en het evalueren van het gebruik van de deelsystemen.
- De provincie vraagt vervolgens wat de kost is die de VVR per fiets zal betalen aan Donkey Republic in vergelijking met wat het zou kosten met Blue-bike. De voorzitter wijst op het

vastgelegde budget voor VoM-deelmobiliteit en de oefening die erop volgde om te bepalen hoe dit budget het best kon ingezet worden. Deze oplossing voorgesteld door Interwaas is de uitkomst van deze oefening. Interwaas verduidelijkt dat de Blue bikes niet weggaan op de plekken waar ze nu staan en dat in abonnementsformule de Donkey Republic bikes goedkoper zijn.

- De Lijn vraagt of het stallen van fietsen aan stationsomgevingen nog bespreekbaar is voor de nieuwe deelsystemen, waarop NMBS reageert dat Blue-bike bepaalde exclusiviteitsrechten heeft waarbij zij de enige zijn die voorbehouden plaatsen kunnen aanvragen aan stationsomgevingen. Wanneer er aan een bepaald station geen Blue-bikes staan in de stalling en een andere aanbieder wil er fietsen plaatsen dan moet dit eerst voorgelegd worden aan Blue-bike. De overeenkomst die NMBS en Blue-bike hiervoor hebben geldt nog tot 2028.
- Sint-Gillis-Waas verwijst naar het Excel-document ([OVZ 20231108 VoM Voorstel verdeling.xlsx](#)) dat op SharePoint staat en vraagt naar de status ervan. Interwaas bevestigt dat dit het volledige up-to-date overzicht is met ook de Lantis-locaties. DMOW verduidelijkt dat de gepresenteerde tabel de info betreft waarover de raad een beslissing dient te nemen.
- DMOW merkt op dat de fietslocaties op Hoppinpunten zouden gebaseerd zijn maar de namen lijken niet te kloppen met tabel bijlage 3 van het RMP. Vb. Zele Zevensterrenstraat heeft een andere benaming als Hoppinpunt. Verder staat ook Zele Wijnveld erbij wat in feite geen geselecteerd Hoppinpunt is dus hoort het ook niet bij de voorgestelde locaties. Interwaas haalt aan dat dit een gelijkaardige situatie is als in Sint-Niklaas SVK, waar ook wordt voorgesteld om bijkomend een buurthoppinpunt te voorzien.
- Volgens SGW zijn er meerdere locaties waar bijkomend een buurthoppinpunt zou kunnen komen (bv Reepstraat). De co-voorzitter wijst erop dat de VVRR vandaag enkel een beslissing dient te nemen over de door Interwaas voorgestelde locaties voor deelfietsen. Hij roept op om vragen m.b.t. het bijkomend selecteren van (buurt)hoppinpunten in een apart traject te behandelen, los van het beoogde afronden van het planproces RMP kort na nieuwjaar. De voorzitter onderschrijft deze oproep.

De vervoerregioraad beslist akkoord te gaan met het plan zoals gepresenteerd door Interwaas (principes, lokaties, aantal en type deelfietsen, en tarieven), rekening houdend met de toevoeging van Sint-Niklaas SVK en Zele Wijnveld (o.v.) als buurthoppinpunten aan het RMP. Er is consensus omtrent een flexibele houding t.a.v. toekomstige vragen voor het toevoegen van bijkomende hubs.

Vervolgstappen

- RvB Interwaas op 6/12/2023 voor goedkeuring van het voorstel en vervolgens bestelling van de fietsen.
- Uittol: ten laatste 1/05/2024 zullen alle fietsen er staan.

Voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan (incl. ontwerp plan-MER in bijlage)

dMOW licht de analyse van de inspraakreacties toe, en geeft samen met het studiebureau een overzicht van de ontvangen opmerkingen en adviezen die verdere verwerking behoeven (zie presentatie). Mits akkoord van de vervoerregioraad zal het studiebureau een nieuwe versie van het RMP maken a.d.h.v. 'track changes', die op 25/01/2024 voor vaststelling wordt voorgelegd aan de VVRR, waarna deze ook aan de minister voor goedkeuring zal worden bezorgd. De tabel met voorstellen tot verwerking werd inmiddels ook aan het TMER bezorgd, en ook aan hen wordt een nieuwe versie van het MER a.d.h.v. 'track changes' bezorgd zodat zij een kwaliteitsadvies kunnen uitbrengen.

Verwerking RMP

1. N47: Zele meent dat vraag VVR Aalst logisch is maar stelt dat infrastructuur er voorlopig niet op afgestemd is. Daarom de streefbeeldstudie.
=> De raad gaat akkoord met de voorgestelde verwerking.
2. Statuut N403: Sint-Gillis-Waas merkt op dat het KT-perspectief dus zal verdwijnen. Volgens Interwaas zal Voka zich hier niet in kunnen vinden, echter maken zij geen deel uit van deze raad. AWV geeft nog mee dat de verkeersborden tonnagebeperving zullen blijven bestaan, en wijst op het belang van handhaving ervan.
=> De raad gaat akkoord met de voorgestelde verwerking.
3. VoM lijn Zele-Mere: Interwaas stelt de vraag of dit een budgettaire consequentie voor deze regio met zich meedraagt. Volgens DMOW gebeurt dit volledig met het budget van VVR Aalst, en is dit bovendien reeds operationeel. Zele en DMOW geven aan dat het beter is om de haltes niet te vermelden in de voorgestelde reactie.
=> De raad gaat akkoord met de voorgestelde verwerking mits de laatste zin volledig te schrappen.
4. Doorstroming OV: Volgens NMBS lijkt het alsof er momenteel niets aan het gebeuren is terwijl er een studie lopende is betreffende de verbinding Dendermonde - Aalst. DMOW wijst erop dat de studie waarnaar NMBS verwijst niet in deze regio plaatsvindt.
De voorzitter meent dat we dit onderzoek van VVR Aalst kunnen ondersteunen.
=> De raad gaat akkoord met de voorgestelde verwerking mits vermelding tussen de haakjes "Sint-Niklaas-Dendermonde-Aalst" en dat de regio het engagement van VVR Aalst onderschrijft.
5. Spoorlijn 77: . => De raad gaat akkoord met de voorgestelde verwerking mits invoegen van "vrijwaren van" voor "de mogelijkheid van ontwikkeling".
6. Spoorwegovergangen: Interwaas onderschrijft dat het belangrijk is dat op lijn 59 Gent-Antwerpen alle gelijkgrondse overwegen verdwijnen op termijn. Temse wijst op de gevolgen die deze suggestie van Infrabel kan meebrengen inzake kostprijs en verkeersverschuivingen. Ook de voorzitter bevestigt dit. Sint-Gillis-Waas wijst ook op de andere kant met ongevallen aan overwegen. Er is duidelijk eensgezindheid dat er iets over in het plan moet komen.
=> De raad gaat akkoord met de voorgestelde verwerking mits bijkomende verwijzing naar het belang voor veiligheid voor het wegverkeer, de ruimtelijke inpasbaarheid van evtl alternatieven voor de te sluiten overwegen en aandacht voor de effecten op het onderliggende wegennet..
7. A. Netwerk van trage wegen : De provincie vindt dit een terechte opmerking want je ziet meer druk van zwaar verkeer op zwakke weggebruikers op deze wegen. De provincie meent dat het veiligheidsaspect ook benadrukt moet blijven worden.
=> De raad gaat akkoord met de voorgestelde verwerking.
B.: Vergroening
=> De raad gaat akkoord met de voorgestelde verwerking.
C: Ontharding. Er wordt opgemerkt dat deze toevoeging in specifieke gevallen kan worden overwogen, maar dat dit maatwerk betreft, en bijgevolg beter niet generiek wordt vermeld.
=> De raad gaat niet akkoord met de voorgestelde verwerking
8. Veerdiensten: Uit nazicht blijkt dat ook nog andere bestaande veerdiensten in onze regio gelegen zijn op het BFF waarover geen opmerking is gekomen. Gezien de opvatting en uitwerking van de betreffende paragraaf 4.1.1.2 wordt voorgesteld beide veren niet expliciet te vermelden.
=> De raad gaat niet akkoord met de voorgestelde verwerking
9. Knooppunten: => De raad gaat akkoord met de voorgestelde verwerking.
10. Doelstelling sociaal: DMOW onderschrijft de opmerking, maar is van oordeel dat deze problematiek enkel in het hoofdstuk VoM vermelden onvoldoende is, en dringt aan op vermelding op meerdere plaatsen in de nota, ook voor mobiliteit in het algemeen. DMOW suggereert om de vermelding naar voor te trekken, onder de strategische doelstelling zelf, en de operationele doelstellingen hetzelfde te houden. Interwaas is van oordeel dat de toegevoegde tekst nogal breed geformuleerd is. Voorzitter meent dat de voorgestelde toevoeging niet is wat de VVR zelf aanvoelt.
=> Er wordt beslist een te herformuleren passage met verwijzing naar het begrip "vervoersarmoede" in H.2.1.6 toe te voegen.

11. Hoppinpunt Avermaat: DMOW meldt afstemming met de gemeente omtrent het voorstel te hebben gehad
=> Er wordt beslist dit Hoppinpunt toe te voegen aan het RMP als buurthoppinpunt.

Verwerking MER:

1. Lokaal vrachtverkeer: Er zijn geen opmerkingen bij de voorgestelde verwerking.
2. Logistiek: Er zijn geen opmerkingen bij de voorgestelde verwerking.
3. Doelstelling voertuigkilometers: Aan de teksten van het RMP en het MER zal een verduidelijkende uitleg toegevoegd worden.
4. Verbindingsweg N70-E34: Interwaas meent dat in de voorgestelde reactie de bedoeling van de weg moet verduidelijkt worden en dat de positieve impact benadrukt mag worden.
5. Modal shift goederenvervoer: Bestaande toestand klopt en het plan heeft er ook geen ambities over uitgesproken dus het antwoord klopt.
6. Landbouwstructuren: Er zijn geen opmerkingen bij met de voorgestelde verwerking.

Na de goedkeuring van het RMP worden de tabellen m.b.t. de inspraak gepubliceerd zodat de indieners van reacties deze kunnen raadplegen.

Varia

NMBS Vervoersplan 2023 – 2026: Het wegvallen van de rechtstreekse IC-verbinding tussen het Waasland en Brussel werd bilateraal besproken tussen de kabinetten van de Vlaamse en federale ministers van mobiliteit. Volgens de covoorzitter werd de NMBS gevraagd om contact op te nemen met de betrokken actoren. Zele wenst hier geen genoegen mee te nemen, en stelt een pro-actieve handeling voor.

Toegankelijkheid: Vlaams minister van mobiliteit Lydia Peeters schreef een brief aan alle vervoerregio's waarin ze aandacht vraagt voor het realiseren van toegankelijke hoppinpunten en bushaltes en waarin ze wijst op de beschikbaarheid van subsidies. Uit een screening van de bushaltes melden de lokale besturen dat vaak voldoende ruimte op het terrein ontbreekt voor het toegankelijk maken ervan én dat de geraamde kosten (veel) hoger zijn dan de subsidiebedragen. Deze bezorgdheden werden overgemaakt aan VVSG. VVSG bevestigt en meldt dat deze problematiek inmiddels ook werd aangekaart bij het Kabinet. Er werd nog geen reactie ontvangen..

Werkgroep Hulst: Voor de Busconcessie 2025 in Zeeland werd er geen inschrijver gevonden, waardoor de opdracht van "Connection" met 2 jaar zal worden verlengd. De huidige buslijn 19 Hulst-Antwerpen-Breda gaat men in de loop van 2024 beperken tot Hulst-Rosendaal, zonder tussenstop op Belgisch grondgebied.. Namens de regio heeft de co-voorzitter (opnieuw) het voorstel overgemaakt tot halteren in het regionaal hoppinpunt Sint-Gillis-Waas Sint-Helena. Uit de laatste besprekingen is gebleken dat er bij de Nederlandse partners toch minder draagvlak is voor een gecadanseerde OV-aanbod Hulst – Sint-Niklaas dan initieel gedacht.

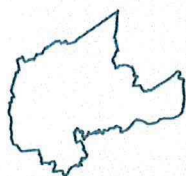
Planning 2024: 25/01 is de volgende VVRR met als agendapunt het RMP vaststellen, deze raad vangt aan om 15u met daaraan gekoppeld een slotmoment met raadsleden en stakeholders. Dit zal doorgaan in het stadhuis van Sint-Niklaas. Het slotmoment beoogt via een panelgesprek van VVR-leden vooruit te kijken. Voor de zomer zal de raad wellicht nog eenmaal samengeroepen worden op 23/05, en nog een tweede keer in het najaar.

Sint-Niklaas vraagt of het RMP, na goedkeuring door de minister op de gemeenteraad dient gebracht te worden. DMOW stelt dat dit in de regelgeving niet voorzien is, en dat het aan de lokale besturen zelf is om hierin een initiatief te nemen. VVSG vult aan dat het voorlopig vastgestelde RMP in het kader van de adviesperiode op de gemeenteraden kon worden gebracht, en adviseert om de goedkeuring van het RMP minstens ter kennis te geven aan de gemeenteraad.

AANWEZIGHEIDSLIJST

Datum : 30/11/2023

Locatie : Interwaas



Vervoerregio
WAASLAND



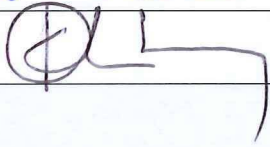
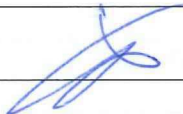


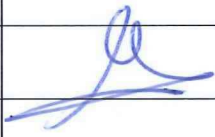


DEPARTEMENT
**MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

NAAM	DIENST/FUNCTIE	HANDTEKENING
STEMGERECHTIGDE LEDEN		
Erwin Sucaet	DMOW - Co-voorzitter VVRR	
Sam Janssens	DMOW - Mobiliteitsbegeleider	
Vladimir Kostadinov	AWV - Regiomanager	
Micheline Steen	De Lijn - Regiomanager	
Rutger Huybrechts	De Lijn	
Hans De Preter	De Vlaamse Waterweg	
Riet Gillis	Provincie Oost-Vlaanderen	Verontschuldigd
Mark Cromheecke	Provincie Oost-Vlaanderen	
Sven Taeldeman	Provincie Oost-Vlaanderen	
Thomas Gerets	MDK	

GEMEENTE KRUIBEKE		
Dimitri Van Laere	Schepen	Verontschuldigd, volmacht aan <i>Bart Gythiel</i>
Jelle Van Bogaert	Afdelingshoofd TD	Verontschuldigd
Bart Gythiel	Deskundige mobiliteit	<i>[Signature]</i>
STAD LOKEREN		
Sabine Van Rysselberghe	Schepen	Verontschuldigd volmacht aan <i>Carl Hanssens</i>
Jeroen Rottiers		
Sarah Van Wichelen		
GEMEENTE MOERBEKE		
Koen Mertens	Schepen	
Karel Van Stappen		
GEMEENTE SINT-GILLIS-WAAS		
Erik Rombaut	Schepen	<i>[Signature]</i>
Jonie De Wilde	<i>f</i>	VERONTSCULDIGD
Kris Van der Coelden	<i>f</i>	<i>[Signature]</i>
STAD SINT-NIKLAAS		
Carl Hanssens	Voorzitter VVRR, Schepen	<i>[Signature]</i>
Jurgen Goeminne	Mobiliteitsambtenaar	<i>[Signature]</i>

GEMEENTE STEKENE		
Kris Van Duyse	Schepen	
Frank Lemmens		
Patrick Geers		Patrick Geers
GEMEENTE TEMSE		
Lieve Truyman	Schepen	Lieve Truyman
Tonny Schelfhout		Tonny Schelfhout
GEMEENTE WAASMUNSTER		
Guido De Cock	Schepen	Verontschuldigd
Nicole Drieghe		
GEMEENTE ZELE		
Hans Knop	Burgemeester	Hans Knop
Simon Laureys		

ADVISERENDE LEDEN		
Ine Dhondt	Dept. Omgeving	
Bart Casier	Interwaas	
Tom Bosman	Interwaas	
Koen Christiaen	NMBS	
Nele De Groot	Infrabel	
Anneleen Soenens	Infrabel	
Jort Kerremans	Tractebel	
Danny Venus	O2	
Frans Van Langevelde	Provincie Zeeland	
Maarten Willems	Deloitte	
Ken Van Oproy	Mint	
Guido Vaganée	VVSG	
Michiel Apers	VVSG	
GEMEENTE HULST		
Gino De Pauw	Wethouder	Verontschuldigd
Wim Wullaert	Beleidsmedewerker verkeer en vervoer	

GEMEENTE BERLARE		
Carine Meyers	Schepen	
Kris Breugelmans		
GEMEENTE BEVEREN		
Jeroen Verhulst	Schepen	<i>verontschuldigd</i>
Virginie Meersschaert		
Emiline Brocken		
GEMEENTE BORNEM		
Saadet Gülhan	Schepen	Verontschuldigd
GEMEENTE HAMME		
Koen Mettepenningen	Schepen	
Benny Collier		
GEMEENTE ZWIJNDRECHT		
Andre Van de Vyver	Burgemeester	
Peter Raats		