



Hans Eyssen
Voorzitter van de vervoerregioraad
Burgemeester Holsbeek
Dutselstraat 15
3220 Holsbeek
T 0475 56 05 13
burgemeester@holsbeek.be

Mark Thoelen
Covoorzitter van de vervoerregioraad
Departement MOW - Beleid
Diestsepoort 6 bus 82
3000 Leuven
T 016 66 58 46
vervoerregio.leuven@vlaanderen.be

VERSLAG

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

Datum: 1 juli 2020

Locatie: Digitaal via Microsoft Teams

Aanwezig: Zie aanwezigheidslijst

Verslaggever: departement MOW

Rechtsgeldig: ja, 30 van de 32 aanwezig.

Verontschuldigd: Glabbeek en Hoegaarden

Onderwerp: Het verslag van de vorige vervoerregioraad (19/11) wordt ter goedkeuring voorgelegd, toelichting omtrent het OV-plan en de goedkeuringsprocedure, kennismaking met oriëntatienota, voorstelling missie en ambities, toelichting vervolgstappen in de zomermaanden (Summerschool)

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

1. Het verslag van de vorige vervoerregioraad (19/11) wordt ter goedkeuring voorgelegd

Het verslag van het vorige overleg wordt goedgekeurd zonder opmerkingen.

2. Toelichting omtrent het OV-plan en de goedkeuringsprocedure

De presentatie, nota's en verslagen staan op de SharePoint.

Toelichting NMBS

Roadshow NMBS: deze is uitgesteld o.w. van Covid-19. De gemeenten worden hierover nog ingelicht per mail. De toelichting zou in plaats van in mei wellicht eind september-begin oktober doorgaan. Hierover zal door de NMBS nog een mail worden verstuurd.

Update: Ondertussen is de Roadshow NMBS datum bekend: Woensdag 7 oktober om 14.30 uur

Voor de VVR Leuven worden al een aantal elementen aangehaald:

- nieuwe relatie tijdens de week: Leuven-Landen verlenging S9-trein uit GEN-netwerk tot Landen;
- in weekend extra verbinding Leuven-Hasselt, elk uur op zondag;
- 2022: IC-relatie naar Charleroi, met bediening van luchthaven Charleroi;
- Er worden geen nieuwe stations geopend (In navolging van de intentieverklaring Haasrode is voor Haasrode wel toegezegd dit te bestuderen voor het volgend transportplan 2023-2026);

Vervolg presentatie Mark : lokale initiatieven integreren (vraag gesteld aan kabinet), na afloop van contract mee instappen in deelwagenlocaties, mobipuntenkaart wordt nog verfijnd in kader van het regionaal mobiliteitsplan.

Vragen :

Geetbets: Het lijkt ons niet correct we via de media, en niet via de werkbanken of VVR, moeten vernemen dat Glabbeek en Lubbeek een extra OV-lijn krijgen.

Dit betreft de lijn 485. Het betreft geen nieuwe lijn maar de aanpassing van een buslijn die in de eerste versie van het KN-AN reeds ingetekend was. Over het traject werd dit voorjaar bilateraal overleg met de gemeenten Glabbeek en Lubbeek gevoerd waarbij het traject van de buslijn gewijzigd werd, maar aan de buslijn zelf geen bijkomende financiële middelen toegekend werden. De perscommunicatie hierover gebeurde niet vanuit de vervoerregio.

Provincie, Leuven: Wat met de plannen voor het nieuwe station te Rotselaar (verplaatsing station Wezemaal)?

Hiervoor is vooralsnog niets gepland. NMBS noteert de vraag.

Leuven: voor Haasrode is er een hoge sense of urgency. De stad heeft beloftes gemaakt aan bedrijven en meldt dat er reeds studiewerk is.

NMBS gaat verder op reeds gemaakte afspraken. Er is een meeting gepland tss Dhr. Vanderstukken (c-valley) en de NMBS. Terugkoppeling hiervan wordt voorzien. Vraag te stellen dat ook Tim Asperges hierbij aanwezig kan zijn (quid MOW?)

Tremelo: Wat is de stand van zaken in de ontwikkeling van Maas?

De selectie voor de mobiliteitscentrale is lopende, aanbieders operationeel krijgen om voor heel Vlaanderen te opereren. MAAS vormgeven door operator MAAS-platform wordt verder uitgewerkt.

Tervuren: Selectie HOV Tervuren-Kraainem en niet naar Etterbeek? Gebaseerd op KN?

De verbinding is inderdaad voorzien naar metro Kraainem i.p.v. naar Etterbeek. Het eindpunt voor lange termijn kan eventueel verder bekeken worden (mobiliteitsplan lange termijn). Het doortrekken en verbinden van tramlijn 39 en 44 binnen Brabantnet is mee te nemen in het mobiliteitsplan van de VVR.

Standpunt: vermits er geen flex taxi's in Tervuren worden voorzien, zijn de geschrapte bussen op grondgebied Moorsel voor ons een fundamenteel bezwaar voor het voorliggende KN-AN.

Welke logica zit er achter het aanduiden van de marktbusen en (dure) shuttles?

De selectie van shuttles is gebeurd op basis van eerdere vragen van gemeenten, methodiek en keuze kan verder verduidelijkt worden. Discussie kan in zomermaanden nog via Summerschool.

Leuven: GR vraagt discussie ten gronde, graag goedkeuringsdeadline een maand later om correcte terugkoppeling GR te kunnen doen.

Het zomerreces van het Vlaams Parlement is bepalend voor de timing, alsook de algemene timing van Basisbereikbaarheid. Het OV-net moet in alle VVR's afgeklopt zijn voor implementatie tegen eind 2021.

VoM: er was akkoord over de principeverdeling van het budget (blinde vlek). Nu er meer budget voorhanden is, blijft de vraag over de verdeling van de middelen. Het gros gaat naar de blinde vlekken maar met het extra budget is Leuven vragende partij om een deel van de extra middelen te gebruiken voor deelmobiliteit en DAV. Na de werkbank mobipunten werden we niet meer betrokken bij VoM.

De vraag tot overleg werd genoteerd. Ter verduidelijking, er is telkens gecommuniceerd geweest dat er bijkomend budget kwam voor vervoer op maat en dit is ingecalculeerd geweest in de verschillende scenario's.

Leuven: kan meer informatie gegeven worden over de huisstijl de mobipunten. Leuven is bezig met de uitrol ervan (aanbesteding bezig).

De centrale afdeling van MOW en kabinet hebben een look-en-feel uitgewerkt voor de huisstijl van Basisbereikbaarheid, waarin ook de huisstijl van mobipunten past. Communicatie hierover is gepland voor dit najaar maar gebeurt door de bevoegde minister. Vanuit verschillende hoeken is gevraagd hierover reeds sneller zaken vrij te geven. Er is daarom onder meer deze week reeds overleg voorzien tussen de mobipuntenmanager van MOW en Mobipunt vzw, waarbij zij op korte termijn op de hoogte worden gesteld van de nieuwe merkarchitectuur. We geven contactgegevens door.

Kortenaken: Wat is het verschil tussen een flex taxi en belbus? Is dit wel een verbetering? Is de radius van 10 geen drastische vermindering? Deze vragen moeten we eerst wegwerken voordat

goedkeuring mogelijk is binnen GR en het verschil moet duidelijk zijn. Blinde vlek is ok als er flankerende maatregelen komen voor het oostelijk deel van de VVR.

We hebben de radius verhoogd naar 12 km, dit komt tegemoet aan ca. 96% van de huidige belbusritten. De tarieven zijn in het voorstel verlaagd, mede om zicht te krijgen op de financiële implicaties en inkomsten. Over de tarieven is het laatste woord nog niet gezegd: we wachten nog op richtlijnen omtrent tariefintegratie vooraleer we dit oppikken. Verschil belbus en flextaxi: een flextaxi is een kleiner voertuig dus lagere kosten, per rit een kost en geen kost voor chauffeur die hele dag beschikbaar moet zijn.

Graag verduidelijking waarom 12km in Q&A. Communicatie hierover is belangrijk voor het welslagen van de flextaxi.

Dit wordt opgenomen. Het systeem is momenteel bewust simpel gehouden maar een uitbreiding van de radius naar 15km en nachtbediening is te bekijken als de kostprijs het toelaat. Algemene communicatie omtrent basisbereikbaarheid wordt gepland vanuit Vlaanderen (uitleg over alle alternatieven, huisstijl mobipunten over heel Vlaanderen faciliteren).

Hoeilaart: reeds veel overleg maar het resultaat stelt teleur. Verbinding Hoeilaart/Overijse richting Brussel: bussen zijn gebundeld maar eigenlijk is er een lijn geschrapt dus minder frequentie. Hoe gaan we dit aan bewoners dat we een modal split nastreven als het aanbod verzwakt? Flextaxi vooral in het oosten van de VVR en niet bij ons, dus we hebben geen alternatieven om aan inwoners aan te bieden of om aan te zetten tot OV-gebruik. Hoe gaan we dit in GR goedgekeurd krijgen ?

Er kan inderdaad ook een blinde vlek zijn binnen een bepaalde tijdsspanne v.d. dag, ook in andere delen van de VVR en niet enkel in het oosten, dus bespreekbaar om in het westen van de VVR flextaxi's uit te rollen vanaf 2023-'24 en in de druivenstreek, avond- en nachtbediening voor werknemers van de luchthaven. Eerst willen we de focus leggen op het oosten van de VVR, waar helemaal niets is, en dan kijken naar het westelijk deel van de VVR voor extra bediening. Afhankelijk van het succes van het voorziene VOM en de beschikbare budgetten zijn voor 2023-2024 nog bijkomende initiatieven mogelijk.

Voorstel om deze discussie verder op te nemen met De Lijn, we zullen contact opnemen met de gemeente om dit te bekijken.

Rotselaar: vraagt specifiek antwoord op een aantal gestelde vragen, niet enkel via Q&A.

Dit wordt opgenomen

Provincie: worden de inkomsten uit de vervoerbiljetten van het VOM ter beschikking gesteld worden van de VVR? Is die vraag beantwoord en meegenomen in de extra 2,3 mio die nu in het groeipad ter beschikking wordt gesteld?

Wellicht wel, maar hierover is nog geen finale zekerheid. We hebben dit vooralsnog niet meegeteld.

3. Kennismaking met oriëntatienota, voorstelling missie en ambities

Voorstelling van de oriëntatienota door Valère Ceyskens alsook het OV-plan na 2022, de doorkijk naar 2030, tendensen.

De oriëntatienota wordt op de SharePoint gezet.

Vragen :

Leuven: had verwacht dat men al verder zouden staan met het fietsnetwerk, de wegen-categorisering, ... Regionet heeft al veel gewerkt, we hadden een vliegende start kunnen nemen.

Het klopt dat er reeds veel voorbereidend werk gedaan werd door Regionet en daar wordt ook naar gekeken. De vervoerregio is echter ook groter en meer dan enkel Regionet. Het is aan de VVRR om denkplaatjes van Regionet te bekijken bij de scenariokeuze. Men wenst deze plaatjes verder uit te werken in een regionaal mobiliteitsplan. We staan nog niet zo ver dat we die al kunnen voorstellen, na de werkbanken van 11 maart zorgde Covid-19 voor vertraging. Er wordt over alle vervoerregio's ook een gelijkaardige methodiek gevolgd (oriëntatienota).

Zoutleeuw: graag ook het Strategisch project Getestreek meenemen, met Hoegaarden, Tienen, Linter, Geetbets, Landen en Zoutleeuw. Hierin zal de fietssnelweg F21 en 22 een belangrijke rol spelen aanvullend op het mobipunten netwerk en OV.

Dit wordt meegenomen.

4. Toelichting vervolgstappen in de zomermaanden (Summerschool)

Presentatie Valère Summerschool:

bilateraal overleg rond thema's OV, oriëntatienota (ambities en missie), scenario's voorbereiden, inschrijving op Summer School nodig (tegen 3 juli zal iets rondgestuurd worden). Deadline 16 september voor ...

Summer Schools

- OV-plan op 11 augustus
- Oriëntatienota op 13 augustus
- ~~— Scenario's vertrekkend van oriëntatienota op 25 aug (missie en ambities) en via digitale co-creatie.~~

Vragen :

Tervuren: worden al deze data meegegeven ? Hoe communiceren over OV-plan KT: wij krijgen hier veel vragen over.

Communicatie waarmee je naar bewoners kan gaan, staat in de steigers. Er is een publieksmoment voorzien in het najaar. Het overleg OV en VoM kan als vertrekbasis dienen voor interne terugkoppeling binnen gemeente, input voor LT plan ook welkom dan zetten we stappen vooruit. We voorzien een algemene presentatie d.m.v. van een bevraging.

Update: Op basis van de vraagstelling rond de communicatie hulpmiddelen hebben we een ingesproken presentatie gemaakt rond de volgende thema's: vervoerregio's, missie en ambities,

mobiliteitsplan, mobipunten, openbaar vervoer & vervoer op maat, beleidskader OV-plan 2021 en methodiek OV-plan. Te downloaden via:

https://vlaamseoverheid.sharepoint.com/:f:/r/sites/dmow_a_vervoersregios/vervoerregio_leuven/Documenten%20Vervoerregioraad/Documenten/OV-plan%202021%20en%20ori%C3%ABntatienota%20+%20communicatiepakket/Communicatiepakket%20-%20ingesproken%20voorbeeldpresentatie?csf=1&web=1&e=t17BuW

- Toelichting over stand van zaken communicatie met betrokken stakeholders

Tervuren: communicatie naar bewoners over KT-plan OV ?

We stippen aan dat de communicatie over de OV-plannen naar de brede bevolking toe door de het Vlaams Gewest zal gebeuren, en dus niet rechtstreeks door de vervoerregio's. Deze communicatie zal zich focussen op de principes van basisbereikbaarheid, de merkarchitectuur en de mobiliteitscentrale.

5. Slide over aanpak communicatie naar "brede publiek" (website publiek toegankelijk) en doet een oproep naar beschikbare locaties bij gemeenten voor het publieksmoment.
6. Varia

Hans Eyssen: Tijdsbestek is krap, maar we zitten met deadline vanuit de Vlaamse regering die een standpunt vraagt tegen eind september. Graag reeds standpunten van schepencolleges doorgeven maar dit sluit niet uit dat GR dit daarna nog kan bespreken.

Huldenberg: Tegen 16 sept advies geven over iets dat gedragen moet zijn is niet mogelijk. Eerste gemeenteraad in Huldenberg is op 24 september. Zoiets belangrijk kan niet zo snel afgehandeld worden en niet meer op zo'n korte tijd afgetoetst worden. Verschillende gemeenten treden dit bij. Er wordt gevraagd uit te stellen naar 16 oktober.

Hans Eyssen: de vraag tot tijdelijk uitstel wordt doorgegeven. Veel uitstel zal echter niet mogelijk zijn, dus werken we verder in afwachting van het antwoord vanuit Brussel.

Update: Het oorspronkelijke voorstel voor de procedure was om te werken met een principiële beslissing van het college/deputatie van de gemeente/provincie. In het najaar 2020 zou het voorstel dan naar de gemeente- en provincieraad gaan voor een definitieve beslissing. Op de vervoerregioraad kwam de wens van een aantal gemeenten naar boven, om het OV-plan 2021 intern binnen de adviescommissies en raden alsnog te kunnen bespreken vooraleer enige vorm van beslissing te nemen. De stemming over het OV-plan is uitgesteld naar de vervoerregioraad van 13 oktober. Een belangrijke consequentie is dat de deadline, om tegen de zomer van 2020 een beslissing te nemen, hierdoor overschreden wordt.