

1 GOEDKEURING VERSLAG POLITIEKE VERVOERREGIORAAD 4 JUNI 2019

Het verslag van 4 juni 2019 wordt goedgekeurd.

2 INTRODUCTIE

Geen opmerkingen

3 TOELICHTING BIJ BASISBEREIKBAARHEID

De ambtelijke voorzitter bevestigt dat De Vlaamse Regering beslist over het netwerk en de minimaal te bedienen attractiepolen van het kernnet, na het advies van de vervoerregioraad.

De goedkeuring van het aanvullend net valt onder de bevoegdheid van de Vervoerregioraad. De presentatie geeft soms de verkeerde indruk, dit wordt aangepast. Verder geen opmerkingen.

4 ALGEMENE CONCLUSIES WERKGROEPEN, ADVIESRONDE EN AMBTELIJKE VERVOERREGIORAAD

4.1 Vervoer op Maat. Vragen vanwege de lokale besturen.

De uitrol van de mobipunten

Krijgt elke gemeente een mobipunt? Waar worden deze voorzien? Wie betaalt? In elk gemeente kunnen er mobipunten komen, van verschillende niveaus. Het niveau is afhankelijk van het vervoersniveau van het respectievelijke mobipunt. Er is al een generiek overzicht en categoriseringssysteem uitgewerkt, maar de concrete selectie van lokale punten volgens dit systeem dient nog te gebeuren. Er zijn al grotere mobipunten, combiparkings, gepland, gebudgetteerd en voorzien in de Vlaamse Rand. Deze elementen komen aan bod op de themadag van 8 november 2019.

Zijn er financiële middelen voorzien voor Vervoer Op Maat.

Ja, tijdens de vergadering wordt toegelicht dat in het nieuwe regeerakkoord staat dat er meer middelen voorzien zullen worden voor vervoer op maat op basis van objectief vastgelegde criteria.

Timing

De timing die wordt voorgesteld in deze vergadering heeft als doel om aan de slag te gaan met een objectieve analyse van de behoefte en de mogelijke oplossingen voor Vervoer Op Maat. Het is belangrijk om een realistische en concrete vraagstelling op te bouwen vertrekkende vanuit de behoefte. Daarna kan dan deze vraagstelling voorgelegd worden om de nodige middelen te bekomen.

De komende periode gaan we bekijken wat de behoefte voor het vervoer op maat is, en op welke wijze en met welk vervoermiddel dit kan worden ingevuld. Het is belangrijk deze vervoersvraag goed te funderen en te stofferen. We moeten samenleggen wat het huidige aanbod is: fietspaden, halte-infrastructuur, enz. Dit gaat breder dan enkel busvervoer. Vervolgens kijken we naar wat er nog nodig is. Hiervoor maken we een budgettering op, en een plan van aanpak voor de uitrol. (zie tabel in de presentatie). Ten slotte werd opgemerkt dat een goed uitgewerkt en onderbouwd plan cruciaal is voor de budgetverdeling.

Het zal een verhaal worden waarin de hogere overheden en de gemeenten samen inspanningen leveren.

Bedoeling is om het vervoer op maat samen met de nieuwe lijnvoering kernnet-aanvullend net uit te rollen.

4.2 Grensoverschrijdende OV-lijnen

Wie coördineert de afstemming tussen de verschillende lijnen in de verschillende regio's?

Het kernnet valt onder Vlaamse bevoegdheid en werkt vervoerregio-grensoverschrijdend. De gemeenten zijn adviserende leden in de eventuele aanpalende vervoerregioraden. De team MOW's leggen de plannen naast elkaar en melden waar er discrepanties zijn.

Het provinciebestuur vraagt extra aandacht voor het gebied Noord-Oost, dat op de spil zit van drie regio's.

4.3 Verdere proces van het Kernnet, Aanvullend Net en het Regionaal Mobiliteitsplan 2030

De timing wordt verder toegelicht, met verduidelijking op de dubbele snelheid. Tegen eind 2019 wordt gewerkt aan een goedkeuring van het kernnet aanvullend net. De mogelijke uitrol op het terrein is voorzien in april 2021. Ondertussen loopt het proces voor Vervoer Op Maat zodanig dat dit vervoer samen met de start van het kernnet en aanvullend net kan werken op het terrein. Tevens wordt een alles omvattend regionaal mobiliteitsplan gemaakt met een doorkijk naar 2030. Er is een startdag in januari 2020. De opmaak van het regionaal mobiliteitsplan loopt door tot eind 2021. Het precieze proces en bijhorende stappen zullen later uitgerold en gecommuniceerd worden.

Is er een verschil in de bewoording "start OV-net" of "opstart VOM" (zie figuur)?

Neen, de ambitie is om beiden in april 2021 te implementeren/laten rijdende ambitie is om beiden in april 2021 te implementeren/laten rijden

Betekent “doorkijk” dat er gewacht zal tot 2030 alvorens iets te ondernemen?

Neen, doorkijk wil zeggen dat we een visie opbouwen voor 2030. Maar om dit te bereiken zal er getrapt gewerkt worden en zullen tussentijdse projecten gedefinieerd en uitgevoerd moeten worden.

Spreken we over een proces dat 2 jaar zal duren?

Ja, het afronden van het RMP is voorzien in eind 2021. Het RMP is geen statisch document en kan evolueren in de tijd. Ook hier geldt dat belangrijke eerste stappen al genomen kunnen/moeten worden in tussentijd.

4.4 Wat met communicatieplan van het OV-net 2021 naar gebruikers toe?

MOW – STG bevestigt dat er verschillende vragen van lokale besturen zijn over de manier waarop de nieuwe lijnvoering naar de lokale bevolking kan worden toegelicht. Hiervoor worden inhoudelijke voorbereidingen getroffen. Dit zal verder uitgewerkt moeten worden op meerdere niveaus.

Vanuit VVRR zal duidelijk gemaakt worden waarom dit OV-net 2021 geïmplementeerd wordt en hoe dit er uit zal zien. Vanuit operatoren zal hieraan een brede campagne gekoppeld worden. De communicatie zal uitgevoerd worden na beslissing van het net.

Kan er hierover toch nog over geparticipeerd worden?

De formules zal nog gespecificeerd moeten worden per regio. Het zal voornamelijk gaan over het communiceren van de wijzigingen in het OV-net, voor participatie is er in dit luik weinig speelruimte.

4.5 Indeling en werking met 6 werkgroepen voor de planning en bespreking van het Kernnet Aanvullend net.

Verschiedende gemeenten sluiten qua functionaliteit van het netwerk aan bij meerdere werkgroepen. Elke gemeente is altijd vrij om meerdere werksessies bij te wonen.

Zijn de werksessies op politiek of ambtelijk niveau?

Dit is een verderzetting van de vorige sessies. Het is een mix van politiek en ambtelijk. Het is belangrijk om zowel de inhoudelijke kennis als besluitvorming aan tafel te hebben.

4.6 Themadag vervoer op maat

De verschillende elementen die aan bod komen, (de combinatie van een studiedag op 8 november 2019 en een werksessie) wordt verder uitgelegd. De lokale besturen stemmen in met de voorgestelde werkwijze. MOW zal de praktische uitrol zo snel mogelijk realiseren.

Het provinciebestuur merkt op dat het doelgroepenvervoer mee onder het vervoer op maat valt, maar niet opgenomen wordt in de planning van de themadag. Toch is dit een belangrijke garantie op mobiliteit voor iedereen. Dit is een terechte opmerking en zal worden meegenomen in de verdere detaillering, in het aanbod van de dag over Vervoer op maat op 8 november 2019.

Het belang van de mobipunten is groot. Zij zijn niet enkel gelinkt aan het VOM, maar ook waar kernnetten samenkomen. De mobipunten zullen ook op de sessies aan bod komen.

Hoe speelt de OV-app een belangrijke rol?

De app valt onder MaaS. Het moet toelaten de gebruiker te verleiden en meer comfort in gebruik aan te bieden. Er wordt door de lokale besturen gevraagd om deze app uit te breiden met andere modi. Dit betekent onmiddellijk geïntegreerd werken en deelsystemen nu al aanbieden.

Het concept van de mobiliteitscentrale speelt hierin een rol.

4.7 De vervoerregioraad geeft een goedkeuring van de vooropgestelde timing zoals opgenomen in deze presentatie.

Zowel de algemene timing, als de werking met enerzijds overlegmomenten in groepen rond de lijnvoering van het OV kernnet en aanvullend net, en anderzijds de voorgestelde werking voor het Vervoer op Maat worden goedgekeurd.

5 "HET NIEUWE BUSPLAN VAN DE MIVB" DOOR DHR. JACQUES EVENEPOEL

Dit is een eerste voorstelling van de aanpassingen van het OV-net (MIVB). Maar er zullen er nog meer volgen. Het kan hier ook gaan om uitbreiding van het netwerk (bijv. doortrekken van de lijn tot het Sint Amandsplein te Grimbergen). Alle vragen of opmerkingen mogen doorgegeven worden.

Dhr. Evenepoel is het aanspreekpunt voor alle gemeenten in Vlaanderen.

Tram naar militair hospitaal

De impactstudie centrum en Nederoverheembeek loopt. Het is nog een openstaande vraag tot waar deze wordt doorgetrokken. In samenspraak met DWV wordt voorgesteld tot aan de ring R0. Maar dit is moeilijk wegens bestaande grote gasleiding (deze bemoeilijkt fundering).

De Brusselse regering zal zich uitspreken over 3 toekomstige tracés (die zich elks begeven naar de site van Solvay). Idealiter elk met eindhalte die ook gemakkelijk te gebruiken is door Vlaamse burgers.

Sneltram A12: de lokale besturen horen het gerucht dat de afstemming voor dit proces moeilijk loopt

MIVB en De Lijn bevestigen dat de gesprekken tussen de Lijn en MIVB constructief verlopen. Huidige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning loopt. Tramlijn 3,7,9 is te verknopen tot de Heizel. Bijkomende investeringen zijn nodig en worden bekeken (bijv. vanuit Nederoverheembeek tot aan Willebroek).

6 AANVULLENDE PUNTEN

Verzoek tot adviserend lidmaatschap van de aangrenzende besturen Aalst en Lebbeke

Geen bezwaren, verzoek wordt goedgekeurd.

Verzoek tot waarnemend lidmaatschap "Toekomstforum Halle-Vilvoorde"

Geen bezwaar, verzoek wordt goedgekeurd.

Procedure Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk binnen het decreet basisbereikbaarheid

Er is een overleg geweest tussen MOW, afdeling beleid en het provinciebestuur. Er zullen nieuwe procedures en werkwijze volgen. In tussentijd wordt de oude procedure gevolgd.

Presentaties en communicatie met oa. [Beweging.net](#)

Tijdens de participatiesessies van het Regionaal Mobiliteitsplan 2030 zullen er bredere stakeholders betrokken worden. Nu lijkt het ons voorbarig om presentaties te geven op individuele vragen (zoals [beweging.net](#)). Zij zullen wel nauwer betrokken worden tijdens de participatiesessies van het Regionaal Mobiliteitsplan 2030.

7 VARIA

Volgende politieke VVRR gaat door op 7 januari 2020. Dit is altijd de eerste dinsdag van de maand om 11u in VAC Herman Teirlinck.

De vervoerregioraad van november gaat niet door. Er zal nog gezocht worden naar een datum voor een ambtelijke VVRR in december.

Een aantal gemeenten ondervinden heel veel problemen met de diensten van De Lijn (afgeschafte bussen, lange wachttijden, ...)

Wij ontvangen enorm veel klachten vanuit burgers. Hoe kan hier nog op geantwoord worden? Individueel per gemeente of regionaal?

De Lijn neemt dit ter harte. Het probleem is een gevolg van een personeelstekort bij De Lijn. Er wordt hard aan gewerkt om dit op te lossen. Vandaag wordt er maximaal ingezet om schoolritten te verzekeren en eventuele afschaffingen zoveel mogelijk in te zetten op lijnen met een hoge frequentie.

Kan er een standaardbrief/antwoord gemaakt worden vanuit De Lijn of kan dit geplaatst worden op de website?

Dit is een goede suggestie en zal opgenomen worden. Op de volgende raad zal een zicht hierop gegeven worden.

Hebben wij (Vlaanderen MOW) een antwoord verkregen op de vraag tot adviserend lid in het regionaal mobiliteitsplan Brussel?

Wij ontvingen hierop nog geen antwoord, deze vraag wordt opgenomen door het kabinet van de bevoegde Brusselse minister, die aanwezig is tijdens de vergadering.

Team MOW komt ten gepaste tijde samen met Brussel Mobiliteit en MIVB teneinde een optimale integratie te bekomen.

Specifiek voor het openbaar vervoer is er een werkgroep tussen De Lijn en MIVB waar projecten worden doorvertaald. Het samenwerkingsakkoord van 1991 ondersteunt dit.

Is dit het forum om ook over andere modi vragen te stellen/discussie te voeren?

Ja, maar eerder over globale punten. Bijv. het is de bedoeling om advies geven op investeringsprogramma. Kleine elementen worden beter specifiek besproken met de juiste instantie.