



VERSLAG VERVOERREGIORAAD 01/09

////////////////////////////////////
Datum: 01/09/2020

Locatie: Digitaal

Aanwezig: Zie bijlage 1.

Verslaggevers: STG Kim Proost, STG Charlotte Deckers, MOW Jaak Boon.

Onderwerp: Vervoerregioraad Vlaamse Rand 1 september 2020

- Bijlage: 1. Aanwezigheidslijst
2. Presentatie VVRR 01/09
3. Presentatie NMBS
4. Oriëntatienota versie 2.0

Afkortingen:

VVR=Vervoerregio Vlaamse Rand;

VOM=Vervoer Op Maat,

OV-net=Openbaar Vervoersnetwerk,

KN=Kernnet / AN=Aanvullend net

BFF = Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

MOW=Mobiliteit en Openbare Werken,

STG=consortium Sweco TheNewDrive Goudappel Coffeng

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

Tijdens de vervoerregioraad van 1 september werd via PowerPoint een presentatie getoond, welke integraal deel uitmaakt van dit verslag,

1 VERWELKOMING

Door Dhr. Stijn Quaghebeur

2 GOEDKEURING VAN HET VORIG VERSLAG

Het verslag van de politieke vervoerregioraad van 23 juni 2020 wordt goedgekeurd.

3 S-NET EN EXPLOITATIE IN DE VLAAMSE RAND

NMBS presenteert het S-net en exploitatie in de Vlaamse Rand. (Bijlage 3)

Op de volgende vervoerregioraad van 6 oktober zal een presentatie komen over de investeringen in de stations. In oktober zal de NMBS daarnaast ook roadshows organiseren over de exploitatie vanaf december 2020.

Opmerkingen en vragen:

- (Sint-Pieters-Leeuw) Waarop baseert de NMBS zich om het aanbod op bepaalde lijnen te verhogen? Is dit gebaseerd op tellingen op het terrein of op planning?
In eerste instantie wordt gewerkt naar een aanbodsuitbreiding van twee treinen per uur. Daarnaast wordt ook gekeken naar reizigersstromen en bezettingen op de trein. Op sommige plaatsen is infra voldoende om het aanbod uit te breiden, en wordt gekeken adhv de vervoersvraag of het aanbod verhoogd kan worden.
- (Dilbeek) Wat houdt ons tegen om de treinen verder te verhogen naar vier treinen per uur? We zien namelijk dat het aantal reizigers mee verhoogd als de frequentie verhoogd.
Momenteel is de meest beperkende factor de capaciteit, samen met werken aan sommige lijnen. Niet alleen op de Noord-Zuidverbinding is de maximale capaciteit bereikt, ook op de verbinding via Schuman en Luxemburg is er niet veel capaciteit meer over. Naast capaciteit moet ook de stiptheid bewaakt worden. Dit is een moeilijk evenwicht.
- (Dilbeek) Waarom moeten alle treinen per sé door de tunnel van de Noord-Zuidverbinding? Is het een optie om Brussel-Noord en Brussel-Zuid als kopstations te gebruiken?
Het keren van treinen is dermate omslachtig, dat het doorrijden door de tunnel het efficiëntste is.
- (Ninove) In heel het S-verhaal ontbreekt Ninove. Tot voor kort hadden wij rechtstreekse verbinding met Brussel die is weggefallen. Wij vallen hier uit de boot als gemeente van 40.000 inwoners.
Binnen een maand zijn de roadshows wat we gaan doen vanaf december 2020. In oktober 2020 zal uitgelegd worden wat de wijzigingen zullen zijn, dan wordt duidelijk hoe de verbinding van Ninove zal evolueren.
- (Machelen) Wordt een groter aanbod voorzien 's avonds?
Dit zal aan bod komen in de roadshows.
- (Machelen) Zijn er plannen rond fietsen op de trein of toegankelijkheid?
Dit zal aan bod komen op de presentatie rond de stations op de VVRR van 6 oktober 2020. De integrale toegankelijkheid wordt een prioriteit voor de NMBS. Zij had de doelstelling dit rond te hebben tegen 2020, maar dat was moeilijk gezien dit veel investeringen vroeg. Dit blijft belangrijk.
- (Vilvoorde) Naar de toekomst toe ben ik blij dat jullie deze presentatie komen geven. Vanuit VVR Vlaamse Rand zijn we opgestart met het Regionaal Mobiliteitsplan met de duidelijke opdracht om de modal shift te bewerkstelligen. Ik merk vanuit de presentatie dat de NMBS hierin ook gelooft en hierin de eerste successen ziet. Hoe ziet de NMBS de samenwerking met de vervoerregio's? Wat mogen wij verwachten qua input dat de VVR kan aanleveren aan de NMBS?
Koen Christiaens (NMBS) stelt zichzelf voor als verantwoordelijke voor de afstemming tussen de NMBS en de vervoerregio's. Hij wordt bijgestaan door verschillende specialisten om hieraan mee te werken, vanuit hun eigen visie. Het is momenteel afasten hoe de samenwerking zal lopen. Uit de VVR

Antwerpen bleek de uitwisseling van scenario's alvast zeer nuttig voor de toekomst.. Patricia Lamby (NMBS) is bereid om de gemeenten bij te staan in de promotie van het S-net.

- (Zaventem) Wat is de visie en de planning van de NMBS met betrekking tot de mogelijkheid om een (elektrische) fiets veilig te kunnen stallen aan het station. Bijvoorbeeld via bewaakte fietsstallingen met toegangscontrole of individuele fietskluizen. Is de NMBS bereid om dergelijke gemeentelijke initiatieven op NMBS-domein te ondersteunen?

Dit zal aan bod komen op de presentatie rond de stations op de VVRR van 6 oktober 2020. Vilvoorde bevestigt dat waar de NMBS bezig is met nieuwe fietsstallingen, dit zeker aan bod komt.

4 OV-NETWERK: DOORREKENING & VOM

4.1 Doorrekening KN & AN

De Lijn geeft mee dat de doorrekeningen in Hastus in de laatste fase zitten. Het nieuwe net zit voorlopig beperkt boven budget, er wordt nu getracht om dit budgetneutraal te krijgen in de operationele run. De Lijn benadrukt dat het KN en AN zoals eerder gepresenteerd op de VVRR van januari 2020 het basisuitgangspunt is waar niet aan getornd wordt. Deze cijfers zullen voorgelegd worden aan de Raad van Bestuur van De Lijn op 7 oktober 2020. Daarna zal dit gecommuniceerd worden naar de gemeenten, de VVRR en het Dagelijks Bestuur.

Een aantal gemeenten uit het Pajottenland en de Zennevallei hebben samengezeten en een brief gestuurd naar het Dagelijks Bestuur. Zij vragen voorzichtigheid om het basis openbaar vervoersnet in detail te gaan bekijken, omdat ze het gevoel hebben dat dit fundamenteel herbekeken moet worden indien er niet voldoende middelen zijn voor VOM. Ze kunnen zich vinden in een optimalisatie van het KN/AN, maar maken zich zorgen over de algemene krimp in het basisnet in de regio. Zij hadden gehoopt dat VOM dit zou kunnen opvangen.

De VVRR gaat er uit dat het KN/AN en VOM onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Zolang er geen extra middelen zijn voor VOM, zal het AN niet goedgekeurd worden door de VVRR.

Het KN wordt goedgekeurd door de minister, het AN moet goedgekeurd worden met 2/3 meerderheid (obv aantal gemeenten, niet gewogen), maar we streven naar consensus. Zowel aan het KN als AN hangen een aantal criteria vast die in een Besluit Vlaamse Regering worden vastgelegd, dus hier is niet veel manoeuvreerruimte.

De gemeenten stellen dat cijfermateriaal over de verschillen in reizigers tussen het huidige en nieuwe KN/AN absoluut noodzakelijk zijn om naar een consensus te gaan. Eens de cijfers er zijn kan er een werkvergadering komen om de cijfers in detail te bespreken met de experts, vooraleer dit zo op de vervoerregioraad komt. We hebben nu bij een aantal aanvullende lijnen grote reizigersaantallen. Dit zijn soms lijnen met meer reizigers dan bepaalde kernlijnen.

De VVRR vraagt maximale transparantie van De Lijn om de cijfers te communiceren indien beschikbaar. Het is nadien nodig om samen te zitten met de technische mensen en de gemeenten met bijkomende vragen om tot de bodem te gaan. Hoe alles tot stand is gekomen en om maximaal de vragen te beantwoorden. De maximale transparantie en een open gesprek is heel belangrijk.

Dit zal worden besproken op de Raad van Bestuur van De Lijn in oktober. Het is de bedoeling om na de Raad van Bestuur het verhaal voor gans Vlaanderen naar buiten te brengen. Deze puzzel moet immers gelegd worden voor gans Vlaanderen, gezien de operationele lijnen die over de vervoersregio's heen gaan. De cijfers

zullen dan geconsolideerd aangeleverd worden. Het is niet zo simpel om de cijfers per stelplaats aan te leveren.

Bijkomende opmerkingen en vragen:

- (Grimbergen) Ik ben serieus ontgoocheld dat de cijfers nog altijd niet klaar zijn. We kunnen niet vooruit zonder deze cijfers. Ik begrijp niet waarom deze eerste op de RvB moeten passeren. Ook voor mij is het KN/AN en VOM één geheel. We kunnen niet verder met VOM zonder de rest. Ik had gehoopt dat de VVRR innovatief en vernieuwend zou kunnen zijn. Door dit feit zijn we dit niet als dusdanig aan het uitrollen. Het lijkt me evident dat cijfers vrij op tafel worden gelegd, en dat dit niet op een RvB moet komen. Ik vrees dat het mobiliteitsvraag zo niet op een innovatieve en creatieve manier opgelost kan worden. Het is belangrijk dat ook De Lijn vernieuwend is in de aanpak en samenwerking.
- (Meise) Ik heb het gevoel dat men bepaalde regio's tegen mekaar aan het uitspelen is, en dit verontrust mij. Ik hoop dat er snel werk wordt gemaakt van cijfers en transparantie.

4.2 Budgetten Vervoer op Maat

Er is voorlopig nog geen duidelijkheid over de vraag naar bijkomende middelen voor Vervoer op Maat voor de VVR Vlaamse Rand.

De VVRR zal een schrijven richten aan de bevoegde minister en viceminister-presidenten met twee boodschappen. De eerste brief bevat de vraag om het budget voor VOM te herbekijken. Daarnaast volgt een schrijven omtrent investering van bijkomende middelen in onze regio, en budgetneutraliteit lost te laten. Zelfs de huidige en gevraagde middelen zullen niet voldoende zijn om de modal shift te bewerkstelligen in onze regio.

De adviserende leden van de VVR uit de regio Leuven sluiten zich volledig aan bij de discussie. In VVR is een iets groter budget voor VOM, maar dit gaat voornamelijk naar het gebied achter Leuven. Op korte termijn worden de gaten in het AN helemaal niet opgevangen. Zij vragen zich af of er overleg met alle vervoerregio's kan zijn om de budgetten van het vervoer op maat aan te kaarten. Zij vermoeden dat er in elke regio bijkomende middelen nodig zijn.

Uit het gesprek met de minister bleek dat de VVR Vlaamse Rand één van de enige regio's was die de oefening heeft gemaakt vertrekkende van de objectieve vraag zonder het budget al te kennen. Het is belangrijk in de verf te zetten dat de Vlaamse Rand is eigenlijk wel een alleenstaand geval is: met een dermate laag budget voor VOM in een dermate complexe regio.

De VVSG sluit zich hierbij aan, maar stelt dat het moeilijk zal zijn om de boodschap te brengen dat de Vlaamse Rand teveel middelen en de andere regio's te weinig. Belangrijk is de kostendekkingsgraad die een impact zal hebben op de uiteindelijke werkbudgetten die er zullen zijn. Onder de VVR's samen moet dit ook afgeklopt worden, om te gaan naar een basisprincipe tarief om te zorgen dat er geen te grote verschillen zijn. De VVSG sluit zich aan bij de stelling dat meer middelen nodig zijn.

5 REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VLAAMSE RAND

5.1 Oriëntatienota

STG bezorgde de gemeenten een aangepaste oriëntatienota. De meeste opmerkingen werden verwerkt in de nota. Van een aantal opmerkingen werd akte genomen. Een aantal opmerkingen zullen aan bod komen in de verder uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan. De oriëntatie is immers een weergave van de huidige toestand, strategische keuzes komen pas in de komende fasen.

Een aantal gemeenten waren omwille van de verlofperiode niet in de mogelijkheid om tijdig de opmerkingen te bezorgen en op het college te agenderen.

- (Sint-Pieters-Leeuw) De verwijzing naar het OV-plan moet aangepast worden. Dit OV-plan is immers nog niet goedgekeurd.
- (Ternat) Men heeft het over verzadiging van de E40 die leidt tot heel wat west-oost sluipverkeer op lokale parallelwegen. Dit komt niet terug en ontbreekt toch wel. De bipool Lombeek-Ternat wordt ontsloten door secundaire weg, dit zou op de syntheseskaart moeten komen.
- (Beersel) Bij de problematiek van het sluipverkeer in de regio ten zuiden en zuidwesten van Brussel komt onvoldoende aan bod.
Dit is het gevolg van een studie die niet de ganse regio omhelst, de afbakening van het studie gebied komt niet helemaal overeen met de VVR. In de vorige legislatuur werd er namelijk een diepgaand onderzoek gedaan in de noordrand. Daarom is er meer data beschikbaar voor de noordrand, waardoor dit in de oriëntatienota wat scheef is gegroeid. ER zal in de nota in de verf gezet worden dat voor nagenoeg elke gemeente in de Vlaamse Rand de problematiek van het sluipverkeer leeft..

De VVRR vraagt om de oriëntatienota aan te passen aan de opmerkingen van de gemeenten en opnieuw te agenderen op de VVRR van 6 oktober. Zij geeft STG wel het mandaat om het vervolgproces alvast verder te voeren.

5.2 Start synthesefase

In september zal gestart worden met de synthesefase van het Regionaal Mobiliteitsplan. In de maanden september en oktober zal dit een intensief proces zijn, met 3 werkgroepen+ en een logistieke werkgroep.

Omdat het gegeven de COVID-maatregelen niet mogelijk is om fysiek samen te komen, zal het overleg tot en met oktober alvast digitaal gebeuren. Om dit optimaal voor te kunnen bereiden wordt gevraagd om hiervoor in te schrijven.

[De inschrijvingslink voor de werkgroepen+ en de logistieke werkgroep zal nogmaals verstuurd worden.](#)

6 GEÏNTEGREERD INVESTERINGSPLAN (GIP)

Het GIP wordt gepresenteerd door de betrokken initiatiefnemers. Het integrale GIP zal online gezet worden

De VVRR vraagt hoe de advisering over het GIP kan verlopen, maar hierover is nog geen antwoord gekomen vanuit de kabinetten. Geeft de VVRR advies op het GIP? Krijgen wij altijd een GIP voorgeschoteld waarnaar wij mogen kijken, of mogen wij ook effectief adviezen formuleren en meedenken?

6.1 De Werkvennootschap (DWV)

Nele Degrauwe van De Werkvennootschap presenteert het GIP

Opmerkingen:

- (Lennik): Zit de exploitatiekost van Ring Tram bus in het ontwerp kernnet? Ik neem aan dat dit een meerkost is die door budgetneutraliteit niet kan doorgerekend worden?
De ringtrambus rijdt momenteel al en wordt alzo meegenomen in de berekening. Zij zat reeds in de bestaande budgetten en valt dus mee onder de budgetneutraliteit.
- (Beersel) Hoe staat het met de Park en Ride in Lot? Wanneer wordt het overleg hieromtrent hervat? Het laatste overleg dateert van januari 2020.
Deze budgetten zijn voorzien voor 2021. DWV zal de verdere planning bezorgen.
- (Ternat) Kan er voor ons ook duidelijkheid gegeven worden over de overstapparking?
DWV zal de nodige informatie bezorgen.
- (Lennik) Tot hoever gaat de bevoegdheid van DWV omtrent de overstappen? Zijn hier binnen DWV budgetten of is dit afgebakend en zit dit in de budgetten van MOW?
De P&R's zijn quick wins die komen uit de studies van MOW. Dit zijn P&R's waar we mee bezig zijn en die effectief in het programma van werken aan de rind gelegen zijn. Verder zijn er nog P&R's die gelegen zijn langsheen de sneltram. Daarnaast is er ook het ssporinvest-deel. Hier heeft Vlaanderen een budget om te investeren in stationsomgevingen van NMBS-stations. De bevoegdheden zijn dus verspreid over gans Vlaanderen. Dit is niet regionaal opgesplitst.
- (Lennik): Dit illustreert wat een aantal gemeente al eerder aankaatte, namelijk dat er een structureel onevenwicht is tussen de zuidwestrand en de rest van de regio. Vanuit onze regio komen vragen voor extra P&R's, maar die finaal niet weerhouden zijn voor een verdere ontwikkeling. Het is nodig om hier extra investering te doen om de modal shift te bekomen.
- (MOW) Er is een overzicht gemaakt van alle stationsomgevingen in de Vlaamse Rand met overzicht wie investeert: AWV/Spoorinvest/DWV.... We hopen dit kaartje zo snel mogelijk voor te leggen en te bespreken met de VVRR. Hier kunnen we terecht werk van maken.

6.2 AWV

Raf Van den Broeck presenteert het GIP.

Opmerkingen:

- (Vilvoorde) Is het mogelijk om ook een doorkijk te krijgen naar de komende jaren? De bezorgdheid van ons ligt vooral naar de Schaarbeeklei op middellange termijn en de quick wins naar verkeersveiligheid op korte termijn
AWV is dit aan het bestuderen, maar het is nog niet klaar om de doorkijk voor alle vervoerregio's al te delen.
-
- (Zemst) Wat mogen we verstaan onder verkeersveiligheidsfonds? Kunnen wij als gemeente die willen investeren in verkeersveiligheidsmaatregelen beroep doen hierop?
Dit is een budget dat wij kunnen uitvoeren over gans de provincie. Dit wordt pas bekend in de loop van het jaar en wordt beslist op de PCV. AWV kan wel een inkijk geven wat ze met dit bedrag gedaan hebben en hoe de verhouding tussen VVR Leuven en VVR Vlaamse Rand zit. De initiatiefnemers is hiervoor AWV op gewestwegen, de gemeenten worden hierbij betrokken.

6.3 De Lijn

Geen opmerkingen

6.4 De Vlaamse Waterweg

Lief Vanspringel presenteert het GIP

Opmerkingen:

- (Vilvoorde) De Tuchthuisbrug, is dat de Europabrug?
Dit is de brug aan de brandweer, het kleine brugje over de Zenne waar enkel en alleen de brandweer over kan.
- (Vilvoorde) Waarin kaderden de werken aan de Willemsbrug?
De Willemsbrug waren werken die vooraf ingepland zijn geweest, dus niet op het budget van 2020. Deze zijn in het kader van aanpassingen en onvoorziene werken gebeurd.

7 VARIA

Vanuit de gemeente Machelen komt de vraag om de manier van stemmen te bekijken en formeel gebruik te maken van de tool van Teams. Indien aangevoeld wordt dat er overgegaan moet worden tot stemming waar geen consensus is, kan dit gebruikt worden.