



VERSLAG VERVOERREGIORAAD

////////////////////////////////////
Datum: 07/01/2020

Locatie: VAC- gebouw Herman Teirlinck Brussel

Aanwezig: Zie bijlage.

Verslaggevers: STG Kim Proost, STG Kathleen De Beukelaer, MOW Jaak Boon.

Onderwerp: Vervoerregioraad Vlaamse Rand 7 januari 2020

Bijlage: Algemene presentatie en aanwezigheidslijst

Afkortingen:

VVR=Vervoerregio Vlaamse Rand;

VOM=Vervoer Op Maat,

OV-net=Openbaar Vervoersnetwerk,

KN=Kernnet

AN=Aanvullend net

MOW=Mobiliteit en Openbare Werken,

STG=consortium Sweco TheNewDrive Goudapple Coffeng

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

Tijdens de vervoerregioraad van 7 januari 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 1 oktober 2019 wordt goedgekeurd.

3 OV-NET 2022

3.1 Historiek

Geen vragen

3.2 Aangepast voorstel OV-net 2022

De provincie haalt aan dat het niet duidelijk is wat er is gebeurd met de opmerkingen die vanuit de provincie zijn geformuleerd op het eerste ontwerpversie van het OV-net. Deze opmerkingen werden impliciet meegenomen bij de uitrol van het AN, KN en eerste ideeën van VOM, maar zijn niet expliciet opgenomen als input van de provincie.

De provincie duidt op het belang van de doorrekening. Er moet zekerheid zijn dat het AN en KN de nodige middelen zullen krijgen. Zij begrijpt de bezorgdheden van gemeenten uit het Pajottenland.

De provincie is tenslotte bezorgd over de vervoerregio-overschrijdende aspecten. Aangezien de VVR Vlaamse Rand voor dit KN en AN voorop loopt, bestaat het risico dat zaken in andere regio's niet opgepikt worden. Er is overleg met de VVR Leuven en VVR Mechelen. Elke lijn zit in één doorrekening van een regio. Er wordt maximaal rekening gehouden met de lijnen van de andere regio's. De gemeenten aan de rand van de regio Vlaamse Rand worden ook uitgenodigd om maximaal mee te werken in de andere vervoerregio's.

3.3 Vervoer op maat

De gemeente Roosdaal geeft aan dat de workshop interessant was, maar dat dit thema nog verder uitgewerkt dient te worden. Ze stelt voor om samen te zitten om een aantal zaken verder uit te werken of om de nota/kaart naar verschillende gemeenten door te sturen zodat er aangevuld kan worden. Er is ook een samenwerking over mobipunten, dit zou nog moeten toegevoegd worden.

De provincie geeft aan dat een aantal studies en projecten gerealiseerd worden, maar dat sommige zijn blijven liggen. Zij doet een oproep naar extra middelen, want met wat nu gepland is, kan onmogelijk de vooropgestelde modal split gehaald worden.

De gemeente Ternat meldt dat zij niet alle elementen die zijn doorgesproken op de sessies kan terugvinden op de kaart. STG verduidelijkt dat de gepresenteerde kaarten een eerste weergave van de werksessies zijn, er is een inventaris van alle andere mogelijke initiatieven. Dit is de reden waarom niet alle voorstellen van de gemeenten hier direct in terug te vinden zijn.

3.4 Financiële aspecten

De gemeente Roosdaal vraagt zich af of het aantal extra reizigers van ongeveer 2,4 miljoen euro geldt voor de ganse vervoerregio van de Vlaamse Rand. De ambtelijke voorzitter bevestigt dit.

De inkomsten van deze extra reizigers die aangetrokken worden voorlopig niet verrekend in de balans van de budgetneutraliteit. In het kader van de beheersovereenkomst van De Lijn kan wel bekeken worden hoe hier globaal mee omgegaan wordt. Deze zullen echter nooit op lijnniveau verrekend kunnen worden.

De gemeente Lennik stelt vast dat het KN en AN al vrij ver is uitgewerkt, maar het Vervoer Op Maat nog niet zover staat. De bezorgdheid leeft dat de VVR niet klaar zal zijn om in 2022 het aanbod volledig te kunnen voorzien.

In bepaalde regio's zoals het Pajottenland, waar er lijnen effectief geschrapt worden, leeft de vrees dat één busje of OV-taxi dit wegvallen niet gaat kunnen opvangen. Het voelt ongemakkelijk aan om met één been in het verhaal van KN en AN te stappen, waar het VOM nog niet zover staat.

In de gebieden waar een aantal vaste lijnen wegvallen is het extra belangrijk snel zicht te krijgen op de mogelijkheden voor vervoer op maat.

De voorzitters geven mee dat in de nieuwe timing er een jaar extra voorzien is om alles uit te werken. Vervoer op Maat is een dynamisch gegeven dat geen black box is. Veel elementen zijn al voorhanden. De uitdaging is om de puzzelstukjes samen te rapen. De vragen voor VOM zullen worden opgelijst, en dan zal gekozen worden welke zullen passen binnen het budget.

De gemeenten uit het Pajottenland vragen om bij de gesprekken over de verdeling van de budgetten van VOM aan de onderhandelaars te vragen dat voldoende aandacht uitgaat naar de vervoersarmere delen van de vervoerregio's. De gemeente Grimbergen beaamt dit en verwacht dat de vervoerregio een sterk orgaan kan zijn om druk te zetten op de enveloppen voor VOM en druk te zetten op het echelon. Deze bezorgdheid zal worden meegenomen, maar dit zal ook een politieke kwestie zijn.

De politieke voorzitter verduidelijkt dat de uitdaging is om samen te zoeken hoe het nieuwe OV-plan van 2022 uitgerold kan worden. De bedoeling was om juist te gaan richten op de vraag. Het logische gevolg van dit plan is dat er andere oplossingen gezocht moeten worden naar de lijnen die minder potentieel blijken te hebben. Hiervoor wordt gekeken naar vervoer op maat.

Hij benadrukt ook het nut om de oefening rond VOM nu te doen en gezamenlijk verder uit te werken. Als er hoog potentieel is voor concrete voorstellen maar te weinig budget, kan de nodige actie genomen worden. Dan hebben we iets concreets in handen om mee naar de minister te stappen.

De gemeente Opwijk vraagt zich af of het nieuwe OV-plan met KN, AN en VOM geëvalueerd wordt in zijn totaliteit of naar specifiek de lijnen die zijn verdwenen. Bijvoorbeeld gaat achteraf gekeken worden of de maatregelen voor vervoer op maat het wegvallen van een bepaalde lijn gaan opvangen?

De politieke voorzitter verduidelijkt dat we nu in een andere logica, basisbereikbaarheid, zitten, die meer vraaggestuurd is. Dit wordt geobjectiveerd via het intrinsiek potentieel. Proefondervindelijk zal gekeken worden hoe succesvol de nieuwe initiatieven voor vervoer op maat zijn.

De gemeente Opwijk vraagt zich af wie de mobipunten bepaalt en of de budgetten van vervoer op maat ook doorvloeien naar de mobipunten. De ambtelijke voorzitter verduidelijkt dat er een gedeelde financiering zal zijn vanuit de Vlaamse Overheid voor de mobipunten. De Vlaamse Overheid heeft een beleidskader ontwikkeld dat de vervoerregio kan gebruiken om de mobipunten te gaan ontwikkelen. Er is een project lopende rond de branding van de mobipunten, en dit voor gans Vlaanderen. De Werkvennootschap heeft een oproep lopende waarbinnen mobipunten kunnen gerealiseerd worden. Ook via de provincie en Vlaio zijn er mogelijkheden. Deze zullen gedeeld worden naar de gemeenten.

De gemeenten duiden verder op het belang van een ticketsysteem. De politieke voorzitter geeft aan dat er hier schot in de zaak is gekomen, zonder te beloven dat de oplossing er morgen zal liggen. Een uitbreiding van een uniforme tarifiering binnen de GEN-zone ligt heden voor aan de 4 ministers van mobiliteit.

3.5 Ondersteuning communicatie CBS

De brochure, presentatie en speaking note kunnen gebruikt worden om intern te communiceren binnen de colleges. De politieke voorzitter vraagt aan de leden van de vervoerregioraad om nog niets te communiceren naar de buitenwereld, er is nog niets beslist. Het uiten van bezorgdheden in de media, helpt de zaak niet vooruit.

De gemeente Meise vraagt wie naar de bevolking de aangepaste regeling zal communiceren. De Lijn antwoordt dat de globale vervoerscommunicatie (o.a. naar de burgers toe) zal gebeuren door Vlaanderen en De Lijn zoals dit bij elke wijziging gebeurt. Dit wordt een degelijke publiekscommunicatie in verband met de lijnvoering.

De gemeente Beersel meldt dat een aantal gemeenten van plan zijn de thematiek te bespreken op de betrokken commissies. Dit bepaalt elke gemeente voor zichzelf.

3.6 Ontwerptekst akkoord doorrekening aangepast OV-net

De ontwerpteksten voor collegebeslissingen zijn verstuurd naar aanleiding van de aVVR van 12/12/'19, daags nadien zijn deze verstuurd naar de gemeenten. Een aantal gemeenten hebben via collegebeslissingen hierop al geantwoord.

De vervoerregioraad beslist om af te stappen van de ontwerptekst en geeft een akkoord over een herwerking van de laatste alinea van artikel 2 van het ontwerpbesluit. Deze luidt:

"De Vervoerregioraad Vlaamse Rand stelt de vraag tot de berekening van het integrale net (kernnet én aanvullend net), zoals beschreven in de fiches en uitgetekend op de kaart bijlage 1 en kaart bijlage 2; en raadplegen op SharePoint Vervoerregio Vlaamse Rand in de map "Ambtelijke Vervoerregioraad 12 december".

Er wordt geen definitief akkoord over het OV-net gevraagd van de gemeenten. Er wordt de vraag gesteld om het nieuwe net door te rekenen om vervolgens dit binnen ongeveer 3 maanden te evalueren na de doorrekening.

De gemeente Roosdaal wenst dat een hogere frequentie op lijn 625 Leerbeek – Roosdaal mee opgenomen wordt in de doorrekening. Gelet op het een intrinsiek potentieel van 380 van deze lijn tussen Gooik en Roosdaal, dat ruim onder de norm van 1000 blijft, lijkt het niet nuttig om deze lijn nu mee door te rekenen. Als deze lijn meegenomen moet worden, moet dit ook tal van andere lijnen ook.

De gemeenten Halle, Sint-Pieters-Leeuw en Beersel vragen nog een aanpassing van een aanpassing, namelijk dat indien 154 en 155 wel behouden worden met de huidige frequentie, en dan hoeft de aanpassing aan 890 niet te gebeuren.

De gemeente Gooik stelt dat een aantal gemeenten pas nu de consequenties van de algemene principes van basisbereikbaarheid zien. Het resultaat is dat door bepaalde afschaffingen en inkrimpingen bepaalde gebieden niet meer bereikbaar zijn, bijvoorbeeld in Gooik, maar ook nog in andere vervoersarmere gebieden. Dit is een fundamentele keuze geweest. Het is nuttig om te evalueren of vervoer op maat een betere oplossing biedt dan een vaste lijnbus terug mee op te nemen in het nieuwe net.

De gemeente Pepingen vraagt of het mogelijk is door te rekenen hoeveel er precies bespaard wordt, om een zicht te krijgen hoeveel middelen voor VOM er nodig zullen zijn om de vervoervraag die er nog is op te vangen. Het is echter moeilijk om dit één op één te berekenen. Het ligt wel in de lijn der verwachting dat de budgetten voor vervoer op maat grotendeels naar de meer vervoersarme gebieden zullen gaan zoals het Pajottenland dan de meer stedelijke regio's. Zaak is om deze middelen dan ook in te zetten op de juiste oplossingen. De gemeente Lennik vult aan dat voor het Pajottenland er zeer veel nood is aan dit vervoer op maat, maar juist op

dit punt is het dossier nog niet volledig. De gemeente Vilvoorde benadrukt dat ook de vervoersrijkere gemeenten uit de vervoerregio het belang van vervoer op maat ook zeker inzien. Er wordt gevraagd dit zoveel mogelijk uit te werken tegen juni 2020 om dan een beslissing te nemen over het globale plaatje. De ambtelijke voorzitter vraagt het vertrouwen om dit samen met de ganse vervoerregio verder uit te werken in het verdere dossier, waarbij KN, AN en VOM niet los van elkaar staan.

De gemeente Lennik ervaart een breed draagvlak voor de vraag: is het verantwoord dat wij in deze regio budgetneutraal werken, waar er juist zoveel uitdagingen zijn voor de mobiliteit? Kunnen wij vanuit de VVRR dit signaal geven aan de Vlaamse Regering?

De voorzitters duiden dat er verschillende vragen zijn om te investeren in Vlaamse Rand. Dit is niet alleen het OV-net, dat budgetneutraal is voor elke vervoerregio voor het KN en AN. Voor de rest zijn er nog andere projecten waar in geïnvesteerd zal worden, deze budgetten gaan veel ruimer. Het VOM is één van deze zaken. De gemeenten vragen om aan te geven dat dit VOM-verhaal absoluut noodzakelijk is om de doelstellingen te halen. En dit signaal te geven naar de Vlaamse Regering en zelfs het parlement.

Als na de doorrekening en verdere uitwerking zou blijken dat er middelen tekort zijn voor een lijn met zeer hoog potentieel (bijvoorbeeld de lijn tussen Denderleeuw-Liedekerke), kan met een concrete en onderbouwde vraag naar de regering gestapt worden.

De gemeenten vragen om snel duidelijkheid te krijgen over de beschikbare middelen voor de Vlaamse Rand, om de eigen plannings en begrotingen op te maken en op te volgen.

Conclusie;

- De vervoerregioraad stelt de vraag aan De Lijn om de doorrekening uit te voeren van het KN en AN met de aanpassingen uit de werksessies.
- De vervoerregioraad stelt duidelijke vragen aan de Vlaamse Overheid: hoeveel middelen zullen naar de regio Vlaamse Rand komen voor VOM en onder welke voorwaarden? Vanuit de vervoerregioraad zal het signaal gegeven worden dat duidelijkheid over de budgetten noodzakelijk is om het nieuwe OV-plan goed te keuren.

4 REGIONAAL MOBILITEITSPLAN 2030

4.1 Startdag 2020

De gemeente Grimbergen vraagt om werk te maken van een globale visie over het mobiliteitsvraagstuk. Zo is er cijfermateriaal nodig hoe de modal shift bewerkstelligd zal worden. STG antwoordt dat de mobiliteit in globo behandeld zal worden in het regionaal mobiliteitsplan.

De gemeente Vilvoorde vraagt om te communiceren over de inhoud van deze dag. De gemeenten zullen na de vervoerregioraad een uitnodiging te krijgen met meer uitleg over de inhoud van de startdag.

4.2 Stakeholders

De gemeenten gaan akkoord met de globale aanpak van de stakeholders. De lijst van stakeholders zal geplaatst worden op de Sharepoint, gemeenten kunnen deze nog verder aanvullen.

5 VOORUITBLIK

De politieke vervoerregioraad van februari zal niet doorgaan.

De vervoerregioraad wordt steeds voorzien de eerste dinsdag van de maand om 11u.

6 VARIA OF AANVULLENDE PUNTEN

Geen varia of aanvullende punten