



Project Vervoerregio Kempen

Betreft Verslag VVRR F

Datum 24/8/2020

Verslag VVRR F (digitaal via Teams)

Aanwezigen en quorum

- **Aanwezig en verontschuldigd:** (zie bijlage)
- **Volmachten voor één, meerdere of alle beslispunten** (tellen mee als aanwezig) (voor wijziging BFF): geen volmachten gegeven
- **Quorum geldige stemmen** (minimum 15 gemeenten + 1 vertegenwoordiger MOW): quorum behaald
- **Verslag:** Christophe Lambrechts

Bijlagen

- [Pdf's bij uitnodiging](#)
- [Presentaties en pdf's bij verslag](#)

Agenda

Timing	Agenda	Statuut	Wie
9u30	Verwelcoming		Christophe
9u35	Agenda	Ter info	Yoleen
9u40	Goedkeuren en opvolging vorig verslag	Beslissing	Christophe
9u45	Stand van zaken proces	Ter info	Christophe
9u50	Terugkoppelingen	Ter info	Frank
10u05	VOM – eerste bespreking en debat prioriteiten	Bespreking	Geert en Christophe
11u05	Toelichting resultaten doorrekening KN + AN	Ter info	Cécile
11u15	Wijzigingen BFF	Beslissing	Frank + Nikka
11u20	Doelstellingen en strategische visie	Ter info	Geert en Christophe
11u30	Varia	Ter info	Frank

Goedkeuren en opvolging vorig verslag

Op vraag van de vorige vervoerregioraad pasten we de timing aan om voldoende tijd te hebben voor het opbouwen van draagvlak. Ook op vraag van de VVRR werden schriftelijke feedbackrondes georganiseerd over oriëntatienota en doelstellingennota.

De VVRR keurt het verslag goed.

Stand van zaken proces

(zie bijlage: stand van zaken proces)

Terugkoppelingen

(zie presentatie en zie bijlagen: resultaten autodelen, rolmobiel, GIP, governance-nota)

Er is sinds de vorige VVRR (19/5) veel gebeurd. Frank geeft een overzicht in een notendop.

- Volgende week op college: gastspreker van MOW over allerlei vragen rond VOM en doelgroepenvervoer.
- GIP: cyclus om advies te geven over driejarenprogramma --> gepland op vergadering
- Oriëntatienota met laatste opmerkingen goedgekeurd
- Haltespreiding: oefening loopt, feedback komt binnen
- Hoppin: nieuwe merk is gelanceerd
- Doelstellingen: 'normatieve' doelstellingen staan in brochure (brochure staat ook op sharepoint).
- Governance-nota over klimaatdoelen en ruimtelijke doelstellingen: zie bijlage

VOM – eerste bespreking en debat prioriteiten

(zie presentatie)

Op de VVRR van 26/10 willen we het hele OV-plan (KN + AN + VOM) bekrachtigen.

Geert geeft een samenvatting van de analyse en toont de eerste voorstellen van oplossingsrichtingen. Met de VVRR vullen we deze oplossingsrichtingen aan en voeren we een debat over de prioriteiten. De VVRR neemt ook een beslissing in het betrekken van stakeholders en ambtenaren. (zie bijlage: lijst met stakeholders)

Beslissing: VVRR keurt de planning met stakeholders en ambtenaren goed
--

Zijn er nog extra oplossingsrichtingen die ook bekeken kunnen worden met de ambtenaren?

- De oplossingsrichtingen zijn voorstellen om met de ambtenaren te bespreken. In die discussie kunnen elementen sneuvelen of toegevoegd worden, en dan komt het terug naar de VVRR om indien nodig de politieke keuzes te maken.
- Klopt het dat dit enkel een oefening is in voorstellen, nog geen beslissing? Pas na het werk van de ambtenaren komt op de VVRR de vraag naar politieke keuzes? Antwoord: Klopt. Vandaag verzamelen we input om met de ambtenaren te bespreken. Vervolgens komen we daarmee terug naar de VVRR om beslissingen te nemen.
- Is het de bedoeling om eerst gebiedsgericht te werken, en dan de criteria toe te passen? Kan het dan dat één subregio al oplossingen vindt zonder de criteria, en een andere niet? Hoe zit het met het totaalpakket? Antwoord: Eerst gebiedsgericht aan de slag, om te zien hoever we dan al geraken met het budget, vervolgens kijken we met het afwegingskader of dat kan helpen om knopen door te hakken.
- Niet alleen kijken naar 'niet bediend door KN en AN', maar ook 'kijken naar onvoldoende of minder bediend' en naar kernversterking.
- Betaalbaarheid en potentieel is een belangrijk criterium. Ook kijken wat er op maat van gemeente specifiek mogelijk of nodig is, en dat dan financieringsgericht bekijken. Als vb een VOM-probleem een groot potentieel heeft, dan is het verantwoord om met de VVR een

oplossing te vinden. Als het een lokaal probleem is, kunnen de ambtenaren en het studie bureau zoeken naar vervoersgerichte oplossingen. Die oplossingen worden dan niet door de VVR wordt opgepakt, maar wel door een of verschillende gemeenten die samen op een formule intekenen; een formule die deels gefinancierd is door de VVR en deels door de gemeente.

Debat over prioriteiten en politieke keuzes

Tijdens de colleges van juli voerden we een debat over criteria en een afwegingskader, om waar nodig keuzes te maken in de besteding van de budgetten van VOM.

Dat debat is onbeslist. Er waren bij de antwoorden verschillende strekkingen:

- Enkel op basis van potentieel
- Maak een én-én-verhaal: op basis van potentieel en op basis van sociale noden
- Kijk kern per kern naar de hele context
- Publiek / privaat

Daarom hernemen we hier het debat.

Voor alle duidelijkheid: we focussen ook voor VOM op het potentieel dat de fiets heeft. Niet alle investeringen moeten van budget VOM komen, een grote invulling voor de fiets kan van andere budgetten.

De leden van de VVRR vullen in de chatbox een aantal principes in; waarna we die bespreken.

Principes bij andere vervoerregio

- Algemene vraag over de principes: hoe pakken andere vervoerregio's dit aan? Je hoeft toch het warm water niet uit te vinden.
- Reactie Frank: voor Mechelen is dit meteen politiek beslist welke (voor de hand liggende) gebieden een VoM oplossing krijgen, op basis van waar er belbussen waren. Maar we zijn er nog niet in Mechelen. Maar de context in de Kempen is ook wel anders. Andere VVRR kan ik eens navragen.
- Reactie Geert: andere studie bureaus werken veel met potentieel, ook op basis van herkomst-bestemmingscijfers; en verder zijn er de usual suspects, er zijn geen 1000 oplossingen.

Potentieel en sociale noden

- Potentieel dat geen of beperkt OV ter beschikking heeft lijkt toch wel het belangrijkste criterium
- Huidige aanbod gekoppeld van vervoersmodi
- Maak er een en-en verhaal van. Potentieel en sociale noden
- Scholen zijn belangrijk
- Mij lijkt het potentieel erg belangrijk, maar we moeten ook oog hebben voor nuances
- Sociale component zou ook een rol spelen (bv. maatwerkbedrijven, penitentiaire instellingen,...)
- Ik vind mobiliteit koppelen aan sociale weerbaarheid fout (gemiddeld inkomen). Een nieuwe mobiliteit begint bij iedereen. (Wat niet wegneemt dat er wel degelijk een ander aanbod nodig is ifv urbanisatie). Potentieel is daarbij belangrijk maar de vraag is voor mij steeds: hoe meet je dat potentieel? Open vizier nodig. Bekijken per clusters is noodzakelijk maar mits respect voor een aantal verplicht te volgen principes voor de hele regio.
- Voornamelijk schoolvervoer
- En-én verhaal, plus cofinanciering bedrijven wat naar betaalbaarheid toe een goed verhaal kan worden
- Maatwerk, niet alles collectief en ook vraaggericht op sommige ogenblikken
- Ik snap de "en-en" insteek, maar een focus werkt altijd beter. Het is snel gezegd "en en" ... maar het is even snel gezegd, doe maar focus. Daar ligt nog een moeilijkheid waarschijnlijk.

- Doelgroepenbenadering; sommige groepen hebben een alternatief (bv. fiets), anderen niet (ouderen,...)
- Reactie Geert: het potentieel meenemen is evident. In eerste instantie is daar rekening mee gehouden voor het bepalen van KN en AN en zat ook al in de vragen die gemeenten stelden voor verbindingen. Verder hebben we zicht op de herkomst-bestemmingen voor de overige gebieden en de kaart van de bevolkingsdichtheid. Ook voor bedrijven hebben we duidelijk zicht op herkomst en bestemming. Dit kunnen we dus objectiveren. Potentieel wordt dus in alle gevallen meegenomen. Voor industrie en bedrijven was het potentieel van de fiets al duidelijk naar voor gekomen. Moeilijker in kaart te brengen zijn de attractiepolen zoals ziekenhuizen, gevangnissen, ... Hier is bevraging nodig om daar meer zicht op te krijgen. Deze problemen proberen we mee op te pakken met andere vervoersnoden.

Cofinanciering

- Cofinanciering van bedrijven, instellingen, besturen, zodat dit ook responsabiliserend werkt

Wendbaar VOM

- Voor welke periode engageren we VOM? Is er ruimte voor (snelle) evaluatie en bijsturing, mochten we systemen in de markt geplaatst hebben, die niet zouden werken?
- Reactie Frank: redelijk wendbaar, maar niet elke twee maanden kunnen we aanpassen. We bespreken het volgende college verschillende vragen met MOW, we hopen dat we voldoende flexibele contracten kunnen afsluiten met aanbieders, zodat we tussenin kunnen wijzigen waar het best functioneert.

Afstand tot mobipunten

- Hebben we zicht op afstand tot mobipunt?
- Reactie Frank: oefening voor de Hoppins moet nog gemaakt worden, oefening moet ook afgestemd worden met de oefening van de provincie en vervoersplan en haltespreiding van de Lijn. Een aantal Hoppins zijn evident: stations van de NMBS, ...
- Reactie Geert: Ook hier kijken we naar potentieel via de herkomst-bestemmingskaarten

Kostprijs:

- Toelichting Frank: Steeds onder voorbehoud: zolang de financiën het toelaten, kunnen we naar steeds specifiekere vervoer gaan. Voor KN en AN hebben we alleszins al een redelijk goede kostendekking. Let wel dat hoe specifiekere we gaan (van algemeen collectief vervoer naar specifiek systeem van individuele verplaatsingen met een soort OV-taxi), hoe meer de kosten stijgen, richting 40 euro per rit per persoon; waar de VVR een deel zal moeten bijbetalen. Daar heeft VVR Mechelen een oefening naar gedaan, wat tot soms een verdubbeling komt. Daarom: waar halen we beste kostendekking en waar lossen we de noden op? Een aantal slecht gelegen polen: maatwerkbedrijven, penitentiaire instellingen,... De kostprijs zal bepalen wat we kunnen doen. Logica is van hoge potentie naar lage potentie opbouwen en kijken waar we de lijn moeten trekken.
- Reactie deelnemer: Klopt, we moeten wel zorgen dat de vervoersarmoede hiermee niet vergroot wordt, net in de gebieden die wellicht een lager potentieel hebben. Hoppins bestaan ook op verschillende niveaus. Die zijn nog lang niet allemaal bepaald, integendeel.

Bedrijven of doelgroepen?

- Zit de nood niet méér bij de minder mobiele doelgroepen in plaats van bij woon-werk? Als je veel woon-werk verkeer met fiets kan oplossen, is daar dan nog nood? Als je de bedrijven kunt sensibiliseren, is het dan nodig om nog meer woon-werk-verkeer te stimuleren, of vooral te focussen op doelgroepen. Vergeten we kwetsbare of minder-mobiele doelgroepen niet?
- VOM op maat van doelgroep die je wil bereiken en waar die naar toe moet, bijvoorbeeld ook stimulerende maatregelen om mensen op de fiets te krijgen naar een afgelegen industrieterrein.

- Reactie Frank: klopt dat we zeker ook naar andere modi moeten kijken. In Mechelen zoeken we bvb een plek waar fietsen kunnen geplaatst worden voor het natransport, gefinancierd door de VVR. De bedrijvzones moeten we ook anders benaderen, oplossingen (en financiering) moeten ook van bedrijven komen. De gesprekken daarover met VOKA lopen ook al en er is veel bereidheid. Er liggen veel kansen in.
- Reactie provincie: Met alle respect voor de bedrijven in de Kempen, wil ik hun inbreng naar fietsbeleid toch ook wel relativeren. Via ons Provinciaal Mobiliteitspunt merken we dat werkgevers pas in beweging komen wanneer ze een parkeerprobleem hebben. (Ik generaliseer nu uiteraard.)

MMC en MAV

- Toelichting Frank: doelgroepen die gebruik kunnen maken van aangepast vervoer – MAV – zou overgenomen worden door VVR. De MMC en de initiatieven met vrijwilligers worden niet overgenomen door VVR, omdat we geen sociaal opbod willen. Maar dat sluit niet uit dat we een samenwerking met mobiliteitscentrale Vlaanderen kunnen zoeken en de centrale voor de MMC kunnen doen, maar daar hebben we nu nog geen antwoord op.
- Reactie IOK: ook al kunnen MMC misschien niet toegevoegd worden aan de Vlaamse mobiliteitscentrale, toch liggen daar m.i. mogelijkheden tot efficiëntiewinsten door samenwerking van Kempense gemeenten: lokaal de vrijwilligers blijven animeren, bovenlokaal dispatchen. Een idee.
- Reactie provincie: Dit gebeurt nu ook al. Collega's van provinciale departement Economie, Samenleven en Europa werken daaraan, het samenbrengen van MAV en DAV.
- Prima; daar moeten we breder in denken zodat we meer van die busjes en back-office kunnen centraliseren. Dat is een win-win
- Reactie provincie: Ik zal vragen of de collega's van Maarten Puls daar een toelichting over kunnen geven. (Chris geeft info door aan Christophe)
- Pleidooi om MMC te beschouwen als sluitstuk voor mensen die echt geen andere oplossing vinden. Dat kost wel veel aan dispatching en is enkel betaalbaar dankzij de vrijwilligers. Maar er zijn dus zeker efficiëntiewinsten te vinden.

Voorstel tot conclusie

Rekening houdend dat we nog niet eens zijn met criteria, doet Yoleen een voorstel: Het studie bureau zoekt op basis van de analyse en de kaart met vragen van de gemeenten samen met ambtelijke werkgroep naar oplossingen die geen geld kosten (vb fietsvervoer) of die éénmalige infrastructuur vereisen en werken ze rond het sensibiliseren en responsabiliseren van bedrijventerreinen. We zien hoever daarmee komen en dan kijken waar eventueel gemeenten, partners of andere investeringsstromen mogelijk zijn.

Reactie: goed voorstel van Yoleen: een goede insteek:

- 1) responsabilisering,
- 2) co-financiering om meer mogelijk te maken
- 3) efficiëntie in back-office (MMC maar ook veel andere, ook al is het niet gekoppeld aan centrale)

Conclusie:

- **We gaan het nu eerst concreet maken in gebiedsgerichte clusters en werken naar concrete oplossingen op de vragen die uit de gemeenten kwamen, met als insteek: goedkoopste oplossing voor grootst mogelijke publiek.**
- **De criteria bepalen we als de laatste problemen duidelijk zijn.**
- **We zoeken synergiën tussen oplossingen voor verschillende soorten vragen, maar ook tussen potentieel en sociale parameters.**

Toelichting resultaten doorrekening KN + AN

(zie presentatie De Lijn)

De Lijn heeft het KN en AN laten doorrekenen en presenteert de resultaten ervan.

Wijzigingen BFF (bovenlokaal functioneel fietsnetwerk)

(zie bijlage: wijzigingen BFF met volledige verslag)

De VVRR moet advies geven of beslissen over wijzigingen aan BFF. Frank en Nikka lichten toe.

- Wijziging in Herentals: doel: logischere route fietsstrade en functionele route. --> adviserend aan de minister
- Wijziging in Laakdal en Geel: ook hier logischere routes. --> beslissend

Bespreking

- Is het zinvol dat hiervoor eerst nog ambtenaren worden gecontacteerd?
Antwoord: de betrokken gemeentes worden al uitgenodigd bij de wijzigingscommissies.

De VVRR keurt het advies aan minister en beslissing voor functioneel net goed.
--

Doelstellingen en strategische visie

(zie bijlage: doelstellingennota met feedback van gemeenten + brochure vervoerregio Kempen)

Het studiebureau bracht alle feedback samen. Algemene feedback was positief, verschillende gemeenten vroegen wel meer samenhang en gaven aan dat er te veel doelstellingen op niveau van acties stonden.

Er is een brochure opgemaakt met daarin de kern van de zaak, met ook de normatieve doelstellingen. De andere doelstellingen zullen we nu onder die kapstok van die normatieve doelstellingen samenbrengen.

Varia

- Vraag van MORA (zie bijlage: vraag van MORA): Frank stuurt antwoord naar MORA.
- Mobiliteitsbevraging Beweging.net (zie bijlage: mobiliteitsbevraging Beweging.net). We wachten de eindresultaten af.
- Beperkt aantal vragen binnengekomen op de film voor de gemeenteraadsleden, deze zijn allemaal beantwoord.
- Vragen voor PCV: wordt dat terug ingepland? PCV loopt inderdaad niet zo goed de laatste tijd. Pieterjan gaat hier een duwtje aan geven voor Herentals en andere gemeentes.
- Vervoerregioraad vraagt dat er is rekening gehouden wordt met de vraag om het station Noorderkempen niet betalend te maken. Koen Christiaen (NMBS) bevestigt dat het inderdaad betalend zal zijn. De vervoerregioraad benadrukt nogmaals dat ze niet akkoord is met deze aanpak en keuze van de NMBS. Koen neemt de bezorgdheden nogmaals mee en maakt ze over.