



Project Vervoerregio Kempen

Betreft Verslag VVRR G

Datum 16/11/2020

Verslag VVRR G (digitaal via Teams)

Aanwezigen en quorum

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

Bijlagen

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

Agenda

- Bespreking VOM

Goedkeuren en opvolging vorig verslag

(zie bijlage)

De VVRR keurt het verslag goed.

Stand van zaken proces

(zie presentatie: stand van zaken proces)

Voorstel VOM

(zie slides)

Bespreking:

Herkomst-bestemmingsmatrix (slide 19)

- Geert toont op Slide 19 nieuw materiaal: een **herkomst-bestemmingsmatrix** om een inschatting te maken hoeveel mensen we kunnen bedienen met een flexsysteem en naar waar die reizigers gaan. De cijfers hieruit komen van het Vlaams Verkeersmodel, met referentie 2017. Dit model probeert een buikgevoel te onderbouwen of te beantwoorden: over hoeveel mensen gaat het, waar gaan ze naartoe, ...
- Vraag: Als cijfers komen van scannen van mobipas, dan zijn die mogelijk niet accuraat, omdat niet iedereen mobipas scant?
Antw: er zitten meer cijfers in dan enkel mobipass, ook bevragingen, ...
- Suggestie: In VVR Mechelen is omgekeerd te werk gegaan: wat is de kostprijs van een reiziger per lijn; omdat het dan makkelijker is om beslissingen te nemen. Dat kan helpen om andere inzichten te geven.

Restricties flexvervoer (slide 23)

- Vraag: wordt hier uitgegaan van wandelafstand of van vogelvlucht? Antw: Wandelafstand.
- Vraag: Als geen alternatief voor lijn 30, is er dan geen mogelijkheid voor reizigers van Poppel, en is dat een oplossing? Antw: niet de bedoeling dat de flexbussen achter het KN en AN zullen lopen. Het blijft niet evident om mensen die in buitengebied gaan wonen waar een probleem van ruimtelijke ordening is, ook vlot toegang te bieden tot OV. Het zal moeten blijken uit de evaluatie of mensen er effectief gebruik van gaan maken. De verwachtingen mogen ook niet te hoog te worden, waardoor mensen toch in buitengebied blijven wonen.
- Vraag: de bewoording '**enkel aan dienstencentra**' is een vreemde kronkel.

Nieuw voorstel VOM (slide 29)

Toelichting bij de kaarten: op de linkse kaart: alle randen waar mensen wonen die buiten het KN-AN vallen. Rechtste kaart – oranje bollen - voorstel van haltes. (PS: de rode ovalen rechts scheppen wat verwarring; Geert herwerkt die twee kaarten tot één kaart, maar geeft aan dat dit niet evident is om met harde grenslijnen te werken) De oranje bollen zijn opstaphaltes; de mensen kunnen naar mobiliteitscentrales bellen om naar de dichtstbijgelegen halte van KN + AN gebracht te worden. De vraag zal bepalen welk systeem het is (OV-taxi of flexbus).

De principes zijn: in elk gehucht buiten KN + AN wordt iemand op flexhalte opgehaald en naar meest dichte halte waar voldoende aanbod is van KN + AN of treinnet gebracht; meestal dichtstbijzijnde buurt-Hoppin. Alleen wie geen alternatief heeft, kan gebruik maken van flexvervoer, mits een aantal restricties. Wie tijdelijk slecht te been (zwanger, gebroken been, ...) is, wordt ondervangen via sociale netwerk, privétaxi (evt met tussenkomst gemeente), ... Er zijn enkele uitzonderingen op deze principes, vb bepaalde ziekenhuizen of zorginstellingen, vb verbinding tussen dienstencentra van dorpskernen, ...

Algemene opmerking van Frank

- VOM blijft altijd minder interessant dan KN en AN (reserveren nodig, restricties, ...) Het systeem is dus inferieur aan KN + AN. Gelukkig hebben we in de Kempen een sterk KN + AN.

VOM is enkel een goede zaak voor waar KN + AN niet past. Bovendien is budget nooit zo laag geweest als nu; we gaan dus niet overal belbussen kunnen inleggen.

- Als je nu naar de oranje bollen kijkt, lijkt we af te stappen van basisbereikbaarheid, en terug naar basismobiliteit te gaan. Dat mag niet de bedoeling zijn.
- IP onder de 1000 moeten we met VOM aanbieden. Het gebruik zal de maatstaf zijn om bij evaluatie te zeggen of we VOM blijven inzetten.

Vervoersvraag

- Vraag: Wat wordt bedoeld met 'vervoersvraag is dun'? Is dat hetzelfde als 'er is geen mogelijkheid tot vervoersaanvraag'. Antwoord: we moeten met OV de ruimte gaan structureren om zo de ruimtelijke wanorde af te bouwen en om af te remmen. Misschien kunnen we zelf afbouwen door sturend te werken met de tarieven.
- **De vervoersvraag is gerelateerd aan potentieel dat gehaald kan worden => daar zijn de IP-berekeningen voor uitgewerkt.**
- Nota tijdens opmaak van verslag: in bijlage staat de presentatie die De Lijn in september 2019 gaf, met daarin vanaf slide 5 extra uitleg over waar het IP vandaan komt.

Toegankelijkheid

- Vraag: is het toegankelijkheid? Een oranje bol blijft wel heel ver voor sommige open gebruikers waarvoor fiets niet haalbaar is. In zuiden wordt vertrokken van belbushaltes; dat is een goed uitgangspunt. Kunnen we misschien in het noorden ook de oude (afgeschafte) belbushaltes erbij bekijken? Antw: Het is nu gebaseerd op zones waar mensen wonen en afgetoetst met de herkomst-bestemmingsmatrix. Het principe blijft dat wie zich zelfstandig kan verplaatsen te voet/fiets naar die halte moet om dan met flexvervoer verder te gaan. Voor speciale doelgroep blijft DAV/MAV gelden. Evaluatie zal moeten uitwijzen of vraag voldoende groot is. Ook mensen met vb met buggy, degenen die bussysteem niet kunnen lezen, ...blijven mobiel; die kunnen toch ook tot aan hun halte stappen.

Hoppin-punten

- Wat is de deadline voor de hoppinpunten?
 - Geert: We gaan eerst een voorbeeld uitwerken en dat dan bespreken met MOW.
 - Frank. Voor deelfietsen moet tegen de zomer operationeel zijn; dus tegen eind januari duidelijkheid op perceelsniveau over de exacte locaties van fietsdeelsystemen kluizen.
- Wanneer moeten we als gemeente alles voorbereiden als Hoppinpunten? Antw: zullen het zelf eerst voorbereiden; selectie is in twee stappen gemaakt: na eerste voorstel waren er besprekingen in de workshops, die herwerking is in de fiches opgenomen. De feedback op de fiches worden dan weer herwerkt in een nieuwe kaart, op GRB-niveau, en die worden opnieuw doorgenomen met de gemeentes.
- Als deel van de wijk te ver ligt van lokaal hoppinpunt, dan niet opgenomen? Antw: klopt. Daarom:
 - Kwaliteit verbeteren van route naar kernnet en naar kwaliteitsvol overstappunt.
 - Mensen die actief kunnen verplaatsen maar slecht te been zijn: halte in de buurt om naar KN te gaan of naar bepaalde ziekenhuizen of dienstencentra.
 - Mensen met handicap: DAV/MAV. Dat wordt op niveau VVR Kempen georganiseerd.

Specifieke vragen bij gemeentes

- Vraag: Bij de oranje bollen bij Grobbendonk-Herenthout-Bouwel komen flexssystemen?
Antw: Klopt. Er zijn twee haltes waar OV-taxi reiziger kan ophalen om naar KN te brengen.
- Vraag: Komen dan automatisch alle buitengebieden in aanmerking voor flexsysteem? Klopt.
- Vraag: Bij Hoogstraten geen oranje bol of rode cirkel. Antw: inderdaad: geen flexsysteem daar.
- Vraag: Interne verbinding in Olen is mogelijk tussen lokale dienstencentra. Antw: Klopt.
- Vraag: Bij Turnhout zijn geen op- en afstap-mogelijkheden op VOM? Antw: De oranje bollen zijn nieuwe haltes; bovenop de bestaande haltes uit KN en AN. In het zuiden kan een halte gemaakt worden, maar opgelet: met die restricties kan een deel van de wijk dan gebruik maken van flexsysteem, ander deel niet.
- Vraag: regio rond Turnhout is maar klein uitgetekend. Beerse is maar een stukje opgenomen, waarom niet verder tot grens met Malle? Antw: omdat KN + AN al voldoende dekkend is (behalve kern van Vosselaar; dat valt buiten de contouren, dus daar past wel een flexsysteem)
- Vraag: Vosselaar-zuid was grootste blinde vlek, daar zijn goede haltes op ingetekend. Als we kijken naar oorspronkelijke kaart met zones die buiten KN-AN zaten, dan zat Beerse, Liereman, ...in; was daar geen potentieel in om extra haltes te werken?
- Vraag van De Lijn: kan bij Zone Turnhout-zuid: ook A-kwadraat opgenomen worden? Kan flexzonegebied in relatie met HODB uitbreiden tot Nijlen-Grobbendonk-Herenthout?
- Vraag: is in Laakdal iets in flexsysteem? Antw: Het meeste zit in KN_AN; enkele snippers (vb Langdorp) kan in flexsysteem opgepakt worden.
- Is flexhalte aan station Bouwel mogelijk? Antw: Station Bouwel is sowieso een halte; zal een afstaphalte zijn als ze via VOM zijn opgehaald.
- Het college blijft moeilijk hebben dat weinig aandacht gaat naar link met Sint-Jozef-site. MMC ondervangt slechts gedeeltelijk; maar vraag blijft groter dan aanbod. Antw: Uitzondering voor specifieke doelgroep (medische reden) is mogelijk (via reservatie); voor de anderen zal het via de overstap moeten gebeuren; via twee buslijnen.
- Hoe ziet het flexsysteem er bij Geel concreet uit? Antw: Opgepikt aan Rand Bel om overstap te maken op KN of AN om naar centrum van Geel te gaan. De frequentie op de lijn moet nog bekeken worden. Basisfilosofie blijft brengen naar KN + AN.

Op basis van fiches waren nog vragen binnengekomen (slides 30 e.v.)

Geert verwerkte die

Wat heeft de VVRR nog nodig voor vervoerregioraad 30/11?

- **Duidelijk zicht krijgen op wie wat bekostigt, wat moet gemeente begroten?**
 - Frank: komende maanden moeten we dat inderdaad concreet intekenen + berekenen wat kost om toegankelijk te maken + hoe de financiering ervoor is. Principe = Wegbeheerder legt het aan; als dat de gemeente is, zullen er subsidies komen, die niet alles zullen dekken. Kijken welke basisinrichting al in eerste instantie moet komen.
 - Geert: voorstel van lokale hoppin-punten zal met de gemeentes nog eens apart besproken worden.
- **Inzicht in hoe VOM later zal geëvalueerd worden.** (Frank: kostprijs, gebruik, inkomsten, en dat ifv gebied)
- **Inzicht of duidelijkheid wat onderzocht wordt tussen VVR Mechelen en Kempen**
- **Cécile:** nog een aantal vragen uit de opmerkingen niet besproken: **uitsluitel over richting van aansluitingen;** die zullen bepalen wat de plaats van flexbus zijn. Graag feedback per mail, mag ook naar alle gemeenten.

Slotwoord (Frank)

- Belangrijk dat we iedereen mee hebben, fijn dat er vragen komen als er iets niet duidelijk is. Blijf ons zeker daarmee contacteren.
- Principe blijft: basisbereikbaarheid met overstapmodel met aantrekkelijk en toegankelijk Hoppin-punt.
- Vereenvoudigen van systeem: ipv dat wij focussen op taxi/bus; vooral als één systeem te bekijken.
- We weten nog niet alles: we moeten nog afstemmen met de markt, haalbaarheid onderzoeken van briefjes.

Yoleen:

- Bedankt aan studiebureau om met de vragen rekening te houden en bedankt aan de gemeentes om alles zo grondig te bekijken en bevragen!