



Saadet Gülhan
Voorzitter van de vervoerregioraad
Gemeente Bornem
Hingenesteenweg 13
2880 Bornem

Frank Leys
Co-Voorzitter van de vervoerregioraad
Departement MOW - Beleid
Lange Kievitstraat 111-113
2018 Antwerpen
T 03 224 68 45
vervoerregio.mechelen@vlaanderen.be

VERSLAG

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

Datum: 01/12/2021

Locatie: Online Teamsvergadering

Aanwezig: Frank Leys (MOW - covoorzitter), Joris Deboel (MOW), Saadet Gülhan (Schepen Bornem - voorzitter), Ludo Thoné (Kapelle-op-den-Bos), Lore Van Welde (STG), Roel Vanderbeuren (STG), Nick Vercammen (Schepen Putte), Anke Houben (Mechelen), Hans Flore (provincie Vlaams-Brabant), Kristof Wullems (Willebroek), Guido Vaganée (VVSG), Alex Goethals (Puurs-Sint-Amands), Lien Bauwens (De Lijn), Bart Vanmarcke (Schepen Bonheiden), Raf Bogaerts (Bonheiden), Michiel Apers (VVSG), Jeroen Jonckheere (De Lijn), Jan Moons (schepen Heist-op-den-Berg), Luc Spiessens (schepen Willebroek), Michiel Dieleman (Bornem), Charlotte Vandemoortele (Mechelen), Leen Notaerts (Puurs-Sint-Amands), Wim Lux (Provincie Antwerpen), Koen Christiaen (NMBS), Ann Van Winkel (Schepen Duffel), Arthur Scheltes (STG), Dirk Van den Bosch, Gert Tolenaars (stagiair STG), Eric Janssens, Judith Wouters (AWV).

Verontschuldigd: Pieter Dresselaers, Tijs Veyt, Helena Van Pottelberge

Voorzitters: Saadet Gülhan (voorzitter) en Frank Leys (co-voorzitter)

Verslaggever: STG

Onderwerp: Vervoerregioraad #10

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

1 AGENDA

Onderwerp	Wie?
Ontvangst en welkom	Ambtelijke en politieke VZ
Goedkeuring verslag vervoerregioraad 28/09/2021	Ambtelijke VZ
Bespreking en tussentijdse goedkeuring aangepaste synthesesnota	STG
Terugkoppeling ambtelijke werkgroep 28/10 en 22/11	STG
Stand van zaken doorrekeningen Verkeersmodel	STG
Planning	STG
Varia	

2 ONTVANGST EN WELKOM

Saadet Gülhan (bestuurlijk voorzitter) en Frank Leys (ambtelijk voorzitter) verwelkomen iedereen en verzorgen de introductie. De verwachtingen van de meeting worden geschetst en de agenda van de meeting wordt meer in detail toegelicht.

3 GOEDKEURING VERSLAG VERVOERREGIORAAD 28/09/2021

Het verslag van de vervoerregioraad van 28/09/2021 wordt goedgekeurd.

4 BESPREKING EN TUSSENTIJDSE GOEDKEURING AANGEPASTE SYNTHESNOTA

Er zijn veel opmerkingen geweest vanuit de verschillende instanties en gemeenten. Deze input werd verwerkt in de nieuwe versie van de nota. De aanpassingen gaan voornamelijk over het verbeteren van de leesbaarheid, extra toelichtingen voor complexe aspecten en dergelijke meer. De lokale context werd bovendien ook meer toegevoegd aan de hand van nuances en voorbeelden. Er werd ook gekeken naar de relatie tussen mobiliteit en ruimte omdat deze aspecten elkaar sterk beïnvloeden. Deze twee moeten met elkaar verbonden worden op termijn, hoewel er vanuit het RMP geen input kan gegeven worden voor ruimte.

De versie van de synthesesnota die nu voorligt, is een tussentijdse versie. Vandaag is dit uitgewerkt op niveau van scenario's. In de volgende stap zullen deze scenario's omgevormd worden tot één beleidsscenario. Dit finale scenario wordt meegenomen in het RMP. De finale goedkeuring van de synthesesnota kan pas gebeuren eens het finale scenario wordt gekozen. Nu wordt gevraagd om kennis te nemen van de tussentijdse versie opdat er verder gewerkt kan worden richting finale scenario op basis van de vastgelegde bouwstenen.

Opmerkingen:

Q: Is het mogelijk om een document te verkrijgen dat het verschil tussen de nieuwe en de voorgaande versie toont? Nu is het moeilijk om te zien wat er allemaal anders is, waardoor een goedkeuring geven niet evident wordt.

A: Er zijn verschillende documenten waarin alle opmerkingen vanuit de verschillende betrokkenen verzameld zijn. Alle input is gebundeld en dit via track changes bezorgen, zou geen duidelijkheid bieden. Er wordt voornamelijk gevraagd om de nota zoals die nu is te bekijken. Er werden voornamelijk aanpassingen gedaan aan de bouwstenen. In de andere hoofdstukken zijn louter kleine aanpassingen gedaan.

Het departement Omgeving en Provincie Antwerpen hebben gevraagd om enkele zaken nog verder te bespreken, voornamelijk vanuit de ruimtelijke elementen.

De VVRR neemt daarom vandaag enkel officieel kennis van deze nota. De nodige documentatie wordt overgemaakt aan iedereen en de gesprekken met de nodige instanties worden gevoerd. Er wordt gevraagd om de laatste opmerkingen te bezorgen voor de kerstvakantie. Iedereen wordt dus gevraagd om aan de slag te gaan met deze finale documentatie.

5 TERUGKOPPELING AMBTELIJKE WERKGROEP 28/10 EN 22/11

Er werden werkgroepen georganiseerd waar de focus lag op de gedragsbouwstenen. Deze gedragsmaatregelen kunnen niet doorgerekend worden in het verkeersmodel, hoewel er met deze bouwstenen ook aan de slag gegaan moet worden. Om tijdens de doorrekening van de andere bouwstenen geen kostbare tijd te verliezen, werden deze gedragsmaatregelen reeds in kaart gebracht.

Tijdens de eerste werkgroep (28/10) werd gefocust op voorbeelden van acties en wat deze acties net wel/niet succesvol maakt. Tijdens de tweede sessie (22/11) werd actief aan de slag gegaan om de inspiratie om te zetten naar concrete acties en maatregelen voor VVR Mechelen. Dit was eveneens een gelegenheid om samenwerkingen te versterken tussen de verschillende gemeenten van de regio. De methodiek van deze sessie was de GPS-methodiek. Deze methodiek liet het toe om ieder zijn ideeën te laten delen via post-its, de verschillende ideeën te scoren en vervolgens de ideeën met hoogste score in detail te gaan uitwerken.

De acties/maatregelen worden uitgewerkt in adaptieve actiefiches (AAF). Deze fiches zorgen ervoor dat het theoretische RMP ook concrete actiepunten heeft om naar uitvoering te gaan. Het adaptieve karakter van de fiches zorgt ervoor dat nieuwe inzichten meegenomen kunnen worden doorheen de tijd. Het worden dus levende documenten. Een voorbeeld van een fiche staat afgebeeld om de slides. De fiches moeten verder verfijnd worden, maar dit eerste voorstel werd al toegepast op de gedragsbouwstenen.

Tijdens de toelichting van mogelijke voorbeeldacties, kwam ook de oprichting van een mobiliteitscoördinatiecentrum voor Mechelen ter sprake. Daarover werd bijkomende toelichting gevraagd. De oprichting van een dergelijk centrum was tijdens de workshop niet meer dan een eerste idee. Of deze actie ook effectief wordt meegenomen in het RMP voor de Vervoerregio Mechelen, wordt later beslist.

6 STAND VAN ZAKEN DOORREKENINGEN VERKEERSMODEL

De verschillende scenario's die voor de zomer werden ter kennis gegeven, worden nu doorgerekend in het verkeersmodel. De resultaten worden verwacht in december en zullen als input dienen voor de keuze van het beleidsscenario.

7 PLANNING

De planning voor de komende maanden wordt toegelicht. De planning is voorzien tot eind 2022, wat eveneens het streefdoel is om het finale RMP klaar te hebben. 2022 wordt voor VVR Mechelen een heel belangrijk jaar, wat samen zal gaan met vele overlegmomenten. De overlegmomenten worden tijdig en spoedig in de agenda's gepland. Het MER zal hier ook de nodige impact op hebben. Momenteel werkt de MER-coördinator aan de inhoudsafbakening en aan een "quick scan" van de voorlopige scenario's. Er staat dus een intensieve periode voor de deur, maar met het mooie eindresultaat (hopelijk) om eind 2022 klaar te zijn met de MER en het RMP.

8 VARIA

Q: Doordat de invoering van het OV-plan uitgesteld is, is er een urgente kwestie van Malinas die opgelost moet worden via een tussentijdse oplossing. Wie neemt dit op en hoe kan dit gebeuren?

A: Het OV-plan zal in werking treden op een nieuwe datum, die vermoedelijk pas half 2023 is. Starten op 1/7/2023 heeft het voordeel dat de zomer een rustige inlooperperiode kan zijn. Er zijn wel nog geen zekerheden. De VVR heeft geen middelen om een zaterdag-ontsluiting voor Malinas te betalen, maar er moet wel gekeken worden hoe dit dan wel opgelost kan worden. Dit moet bekeken worden met De Lijn.

A: De case werd intern al besproken binnen De Lijn en er wordt bekeken of De Lijn een oplossing kan voorzien. Buslijn 9 en 6 worden mogelijks hiervoor ingezet. Er is dus nog geen finale oplossing, maar het overleg is wel lopende.

De mobiliteitscentrale (of beter gezegd de Hoppincentrale) is in opstartfase, waardoor veel informatie aangeleverd moet worden. Er zal contact genomen worden met Bonheiden en Mechelen voor de UVN, omdat deze nog niet werd goedgekeurd.

De aanbestedingen voor deelmobiliteit zitten in de laatste rechte lijn en half december zou het in de markt gezet kunnen worden. Om deze bestekken finaal op te maken, kan het zijn dat enkele gemeenten nog bevestigd worden. Tegen eind 2022 zou er een gunning kunnen zijn voor de plaatsing van deelfietsen. Tegen begin 2023 zouden de systemen dan geplaatst kunnen worden en kan het snel operationeel zijn. Voorlopig loopt deze timing goed samen met de start van het nieuwe OV-plan.

Q: De fietsenstallingen aan stations, hoe zit het daarmee? Zijn er al gesprekken over Blue-bike en NMBS?

A: Er zijn gesprekken lopende met NMBS, maar dit moet station per station bekeken worden.

A: Er werden met Blue-bike contracten gemaakt waarin ze een exclusiviteit hebben verkregen voor gelijkaardige systemen in de fietsenstallingen. In stations zijn dus 2 mogelijkheden: 1) BlueBike kan verzaken in de exclusiviteit of 2) er moet een andere locatie gekozen worden, zoals terreinen op kleine wegenis. Bij de meeste stations is hier wel een alternatief dat gekozen kan worden. Er wordt nu voor elk station gekeken wat de oplossingen gaan zijn.

Q: Zijn er compensaties voorzien?

A: Het zou op terreinen van kleine wegenis kunnen. Dit betekent dat het wel NMBS-grond is, maar dat de gemeente het beheer heeft. NMBS zal niet tussenkomen voor de extra kosten voor nieuwe fietsstallingen of dergelijke.

A: In principe zullen de fietsenstallingen geplaatst worden door de aanbieder voor de VVR. Er zijn wel nog enkele losse eindjes die opgelost moeten worden, maar hiervoor staan de nodige gesprekken ingepland.

Saadet en MOW zijn uitgenodigd bij de Minister, samen met andere voorzitters. Hier kunnen enkele problemen besproken worden zoals de startdatum van het OV-plan, tarieven ... Indien er nog vragen zijn die aangekaart moeten worden bij de minister, mogen deze vragen overgemaakt worden. De vragen zouden liefst voor de kerstvakantie bezorgd worden aangezien het overleg begin januari is.

Q: Als er in 2023 een nieuw OV plan komt, moet er dan voor elke aanpassing door een lange procedure gegaan worden? Of zijn er mogelijkheden om sneller kleine aanpassingen door te voeren? Indien een nieuwe situatie zich voordoet, zou het wenselijk zijn om op korte termijn te kunnen schakelen om het OV-plan aan te passen.

A: Momenteel moet die via de VVRR gaan en geldt de regel van budgetneutraliteit. Dit wil zeggen dat elke nieuw voorziene bus ook een schrapping met zich meebrengt. Deze vraag zal aan minister gesteld worden. Indien er een noodsituatie is, zou er een "noodpotje" moeten zijn om uit te putten.

A: Dit vraagt inderdaad veel tijd omdat er steeds iets geschrapt moet worden door de budgetneutraliteit. Ook voor De Lijn zou zo iets wenselijk zijn.

A: Op dit moment wordt er naar een RMP toegewerkt, maar eens het plan er is, moet het verder opgevolgd worden. Het zal dan neerkomen op een goede werkwijze binnen de VVR om goede beslissingen te kunnen nemen. Er moet een nieuwe governance uitgewerkt worden voor die periode.

VVSG laat weten dat er een uitnodiging op komst is over communicatie rond basisbereikbaarheid. Er zijn infosessies gepland waar de hele campagne wordt voorgesteld. De lokale besturen kunnen hier hun input op geven voor het naar het grote publiek gaat. Het zal in maart gelanceerd worden. Er wordt gevraagd om zeker een communicatieambtenaar af te vaardigen voor deze infosessies.

Q: Is er al duidelijkheid over de heropening van de stopplaats in Blaasveld? Dit ging onderzocht worden in de studie Puurs-Dendermonde. Er zal een vergadering zijn over de nieuwe spoorlijnen. Is dit hier onderzocht?

A: Dit zit mee opgenomen in de scenario's en wordt dus mee doorgerekend. Er werd in het verleden over gebrainstormd, maar dit werd niet weerhouden omdat de heropening van stations daar niet onder valt. Binnen 2 weken is er een infosessie over de nieuwe spoorlijnen, maar daar zal toelichting komen over de start van de onderzoekstrajecten. De heropening van stations worden in alle regio's bekeken om de modal shift te bewerkstelligen. Er zullen dus een massa onderzoekstrajecten opgestart worden, maar vooral de VVR in kwestie moet beslissen om dit op te nemen in de scenario's. In de toekomst moet gekeken worden tot wat dit gaat leiden. Er zijn onderhandelingen lopende met de overheid over een nieuwe beheersovereenkomst en daar kan ruimte zijn om extra aspecten op te nemen. Hier is geen zekerheid.

A: In de VVR werd deze piste meegenomen in één van de scenario's. Dit om het potentiële effect te onderzoeken. In het beleidsscenario moet gekeken worden of het effectief meegenomen wordt en zal het gesprek hierover met NMBS gevoerd worden. Dit zal in het voorjaar van 2022 zijn.

Q: Er werd samen met andere gemeenten de vraag ontvangen om in te stappen in een deelfietsensysteem van vervoerregio Antwerpen. Dit lijkt een goed systeem en zou al volgend jaar starten. Hoe werkt dit financieel met de VVR? Kan dit mee opgenomen worden in de mobiliteitscentrale? Blijven we dan deel van VVR Mechelen? Er wordt nu gestart met het plaatsen van fietsen in VVR Antwerpen en vanaf de zomer zouden de aangrenzende gemeenten kunnen volgen.

A: Igemo heeft laten weten dat er deelfietsen van Antwerpen naar 3 gemeenten van VVR Mechelen kunnen komen. Deze systemen van Antwerpen kunnen niet betaald worden door VVR Mechelen en kunnen ook

niet aangehaakt worden bij de mobiliteitscentrale. Er zullen sowieso fietsen vanuit de VVR Mechelen komen, onafhankelijk van de keuze die de gemeenten nu maken en uiteraard blijven ze deel van VVR Mechelen. Er zullen dan wel 2 systemen naast elkaar bestaan, dus het prijsbeleid moet op elkaar afgestemd worden. Er moet wel gezorgd worden dat deze systemen niet gaan concurreren met elkaar. Het zou het handigst zijn als alles via de mobiliteitscentrale kan gaan zodat reizigers maar via één partner moeten gaan voor alle systemen. Het systeem van VVR Antwerpen is een back-to-many. Er zal gekeken worden of dit op termijn interessant kan zijn voor andere gemeenten, want kosten en baten moeten wel in evenwicht zijn. MOW zal initiatief nemen om overleg in te plannen met Bornem, Willebroek en Puurs-Sint-Amands.