

INHOUDSTAFEL

1	<i>Inleiding</i> _____	3
2	<i>Voor de klankbordgroep: opgenomen presentatie</i> _____	3
3	<i>Verloop digitale klankbordgroep</i> _____	3
4	<i>Missie en ambities Vervoerregio Leuven</i> _____	3
4.1	<i>Bevraging</i> _____	4
5	<i>Thematische werksessies</i> _____	5
5.1	<i>Thematische werksessie mobipunten</i> _____	5
5.2	<i>Thematische werksessie openbaar vervoer</i> _____	11
6	<i>Na de klankbordgroep</i> _____	18
6.1	<i>Mentimeter</i> _____	18
6.2	<i>Bijkomende vragen/opmerkingen na klankbordgroep</i> _____	18
7	<i>Aanwezigheden</i> _____	19

1 INLEIDING

In dit verslag worden de suggesties, opmerkingen en bedenkingen van de klankbordgroep leden weergegeven. De klankbordgroep vond, ten gevolge van de COVID 19, digitaal plaats. De presentatie in bijlage 1 (presentatie - klankbordgroep 2 – 11/06/2020) werd als leidraad gebruikt voor de digitale klankbordgroep.

2 VOOR DE KLANKBORDGROEP: OPGENOMEN PRESENTATIE

Voor het plaatsvinden van de klankbordgroep werd de projectgids en een plenaire, informatieve presentatie (webinar) doorgemailed naar alle deelnemers.

3 VERLOOP DIGITALE KLANKBORDGROEP

- Spelregels digitale klankbordgroep
- Missie en ambities Vervoerregio Leuven
- Thematische werksessies deel 1
- Thematische werksessies deel 2

4 MISSIE EN AMBITIES VERVOERREGIO LEUVEN

De missie en de ambities werden vormgegeven op basis van de input die de deelnemers gaven tijdens de eerste klankbordgroep (kick-off van 10/02/2020).

Vervoerregio Leuven wordt een klimaatneutrale, zelfvoorzienende regio tegen 2040. De samenwerking met andere beleidsdomeinen is hiervoor cruciaal. De missie is gebaseerd op 4 thema's:

Thema 1: Groene regio

Ambitie 1: Het versterken van de natuur om de duurzame en leefbare ontwikkeling van de regio maximaal kansen te geven. Het evenwicht bewaken tussen open landschap en stad is hierbij essentieel. Dit gaat uiteraard verder dan mobiliteit. Nodig om zowel de sterktes van de stad als die van het platteland uit te spelen.

Ambitie 2: Het inzetten op beweging als motor voor de meest gezonde regio, zowel fysiek als mentaal.

Thema 2: Innoverende regio

Ambitie 3: De ontwikkeling van "game changers" ruimte geven met als doel de innovatiemotor van Vlaanderen te worden. Innovatie is het pad voor de toekomst en moet worden omarmd.

Ambitie 4: Het inzetten op innovatieve, toekomstgerichte en duurzame mobiliteitsoplossingen. Dit moet uiteraard bekeken worden samen met ruimtelijke ordening.

Thema 3: Ontplooiende regio

Ambitie 5: Het streven naar een gelijkwaardige economische en sociale ontplooiing van alle bewoners. Iedereen (zowel personen als bedrijven) moet een gelijkwaardige kans hebben op economische en sociale ontplooiing. Systemen moeten goed toegankelijk zijn.

Ambitie 6: Het streven naar een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van het platteland, dorpen en steden. Zowel het platteland als de stad hebben hun sterktes. Belangrijk om het evenwicht tussen beide te bewaren.

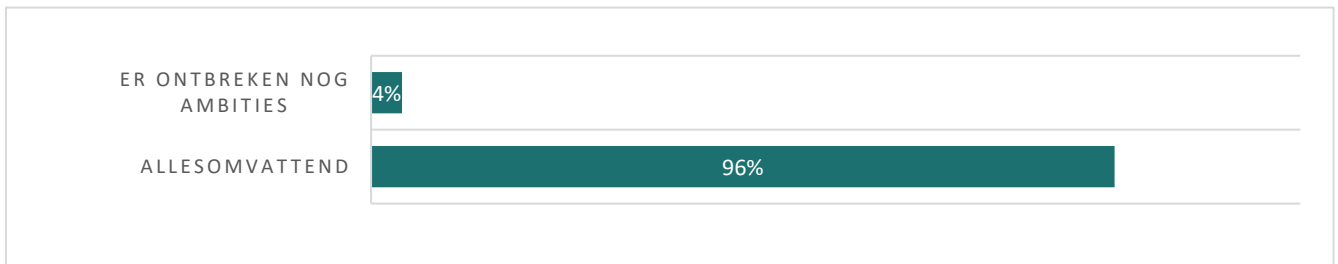
Thema 4: Nabije regio

Ambitie 7: Het verbeteren van bereikbaarheid binnen en buiten de grenzen van de regio. Belangrijk om de juiste connecties te leggen (zowel fysieke verbindingen, als digitale) bv. transit-oriented development (collectief vervoer is hierbij de drager).

Ambitie 8: Het uitbouwen van duurzame, gebruiksvriendelijke en laagdrempelige vervoersnetwerken tussen stad en platteland. Ook hier speelt innovatie ook een belangrijke rol, bv. verdere alternatieven zoeken voor fossiele brandstoffen. Combinatie van vlot en traag verkeer (gebruiker kiest zijn eigen ritme). Gelaagde netwerken nodig (vrachtwagen, wagen, voetgangers,..). Gebruiker kiest zelf welk verplaatsingsmiddel hij wil gebruiken.

4.1 Bevraging

A. Zijn de 8 ambities alles omvattend of ontbreken er nog ambities?

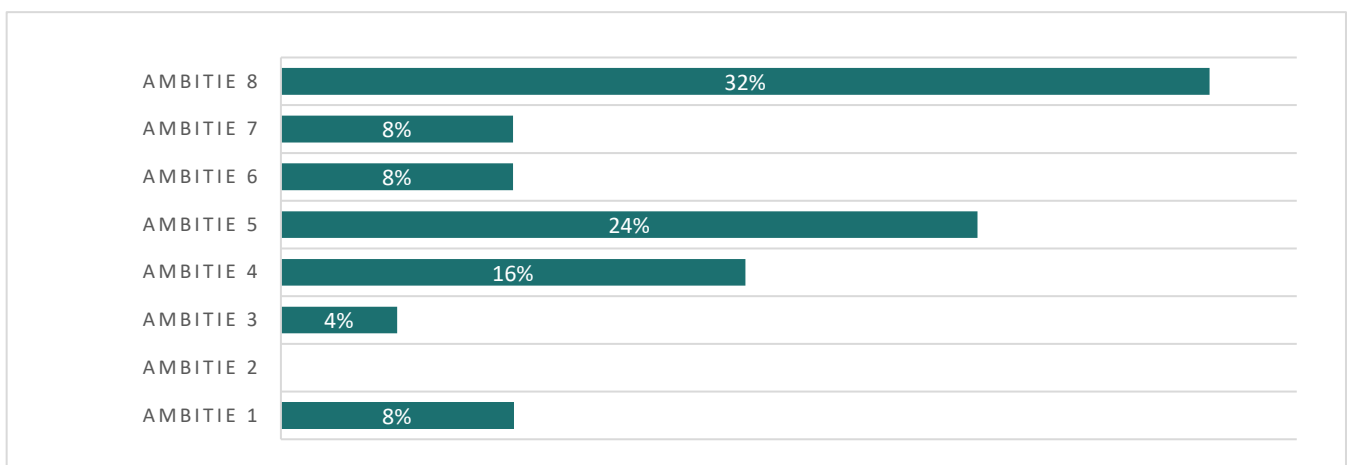


Input leden klankbordgroep: Één deelnemer vindt dat verkeersveiligheid nog ontbreekt.

Input regiopact: Verkeersveiligheid is een doelstelling die horizontaal doorheen alle ambities wordt doorgetrokken. Deze komt vooral bij thema 4 “Nabije regio” naar boven. In dit thema worden de netwerken van zowel binnen de Regio Leuven als erbuiten onder de loep genomen en wordt bv. getracht de juiste modi op de juiste plaats te krijgen. Er zal worden geprobeerd verkeersveiligheid duidelijker naar boven te brengen binnen de verschillende ambities.

Conclusie: Bijna alle deelnemers vinden de ambities allesomvattend.

B. Welke van de 8 ambities is voor jouw doelgroep / achterban het belangrijkste?



Conclusie: Ambitie 8 “Het uitbouwen van duurzame, gebruiksvriendelijke en laagdrempelige vervoersnetwerken tussen stad en platteland” is voor de deelnemers van de sessie de belangrijkste ambitie (32%). Niemand stemde voor ambitie 2.

C. Zijn er nog andere vragen / suggesties?

Niemand had bijkomende vragen.

5 THEMATISCHE WERKSESSIES

De deelnemers werden onderverdeeld in 2 groepen (“breakout-rooms”). Groep 1 ging eerst dieper in op het thema mobipunten en vervolgens op het thema openbaar vervoer. Groep 2 ging eerst dieper in op het thema openbaar vervoer en vervolgens op het thema mobipunten.

5.1 Thematische werksessie mobipunten

Agenda

- Vragen over de vooraf doorgestuurde informatieve presentatie (webinar)
- Toelichting inrichtingsvoorwaarden
- Cases

Vragen over de vooraf doorgestuurde informatieve presentatie (webinar)

Vraag 1: Houdt de webinar verband met de projectgids? (GROEP 1)

- In de projectgids stelt als doel om iedereen kennis te laten maken met het concept van de vervoerregio's. De projectgids is een basisdocument voor iedereen die in contact komt met de vervoerregio Leuven. De webinar die we doorstuurd gaat een stapje verder. In deze webinar worden de missie en de ambities, de mobipunten, en het openbaar vervoer inhoudelijk gekaderd.

Vraag 2: Zullen dezelfde tarieven worden gehanteerd in de Vervoerregio Leuven als deze die gebruikelijk zijn voor De Lijn? (GROEP 1)

- We streven naar een maximale afstemming. Wat tarifiering betreft is het de bedoeling van de Vervoerregio Leuven om naar een tariefintegratie te kunnen werken. De beslissing over tarieven en tariefintegratie gebeurt echter op Vlaams of federaal niveau.

Vraag 3: Is het hebben van een gebiedsdekkende mobipuntenkaart een doel op zich? (GROEP 1)

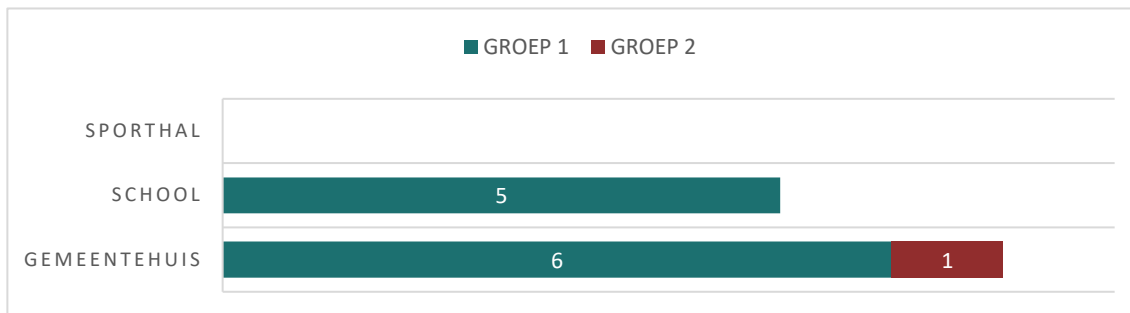
- De mobipunten zijn vanuit een netwerk- en nabijheidslogica geplaatst. Beide hebben hun nut en doel. Het gaat niet enkel over overstappunten, maar ook over een aanbod van mobipunten die omgevingen (zoals KMO, recreatie, enz.) bedienen. Op de kaart wordt momenteel het onderscheid tussen beide soorten nog niet gemaakt, maar dit zal in de toekomst wel het geval zijn.

Vraag 4: Wordt er in de aanstaande plannen om mobipunten te creëren voldoende rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen? Voorbeelden zijn: het wetenschapspark Leuven Noord (kan omsloten worden door spoorlijn 36), de heropening van de stopplaats Haasrode, het station van de NMBS in Linden,.. (GROEP 1)

- Daar wordt rekening mee gehouden in de scenario's. De eerste stap is focussen op de nabije toekomst; voor de verre toekomst (2030) worden ook scenario's ontwikkeld en keuzes gemaakt.

Vraag 1: Het reizigerspotentieel en het budget is beperkt. Er zijn m.a.w. niet voldoende reizigers om drie mobipunten in te richten. De Vervoerregio Leuven kan maar één mobipunt inrichten. Wat is jouw voorkeurslocatie?

Reacties:



Voorkeur voor gemeentehuis:

- Een deelnemer reageert dat hij kiest voor een mobipunt bij het gemeentehuis (in de dorpskern) omdat hij vooral rekening houdt met 65-plussers. Schoolgaande jeugd kan zich namelijk vlot verplaatsen met de fiets naar school. Leerlingen die het openbaar vervoer gebruiken om naar school te gaan kunnen makkelijk 400 meter naar school wandelen. (GROEP 1)
- Volgens een andere participant heeft de dorpskern het grootste potentieel door de nabijheid van functies (bv. bakkerij). De stromen naar de school zijn bovendien enkel 's ochtends en in de namiddag, terwijl deze in de dorpskern gespreid zijn doorheen de dag. (GROEP 1)
- Iemand anders vindt dat het mobipunt aan het gemeentehuis moet komen omdat dit zich in de dorpskern bevindt en er een bundeling van functies is. (GROEP 2)

Voorkeur voor school:

- Vervoersstromen zijn van belang voor mobipunten en volgens de deelnemer zijn er meer stromen naar de school dan naar het gemeentehuis. Het mobipunt zou zich daarom beter bevinden aan de school en niet aan het gemeentehuis. (GROEP 1)

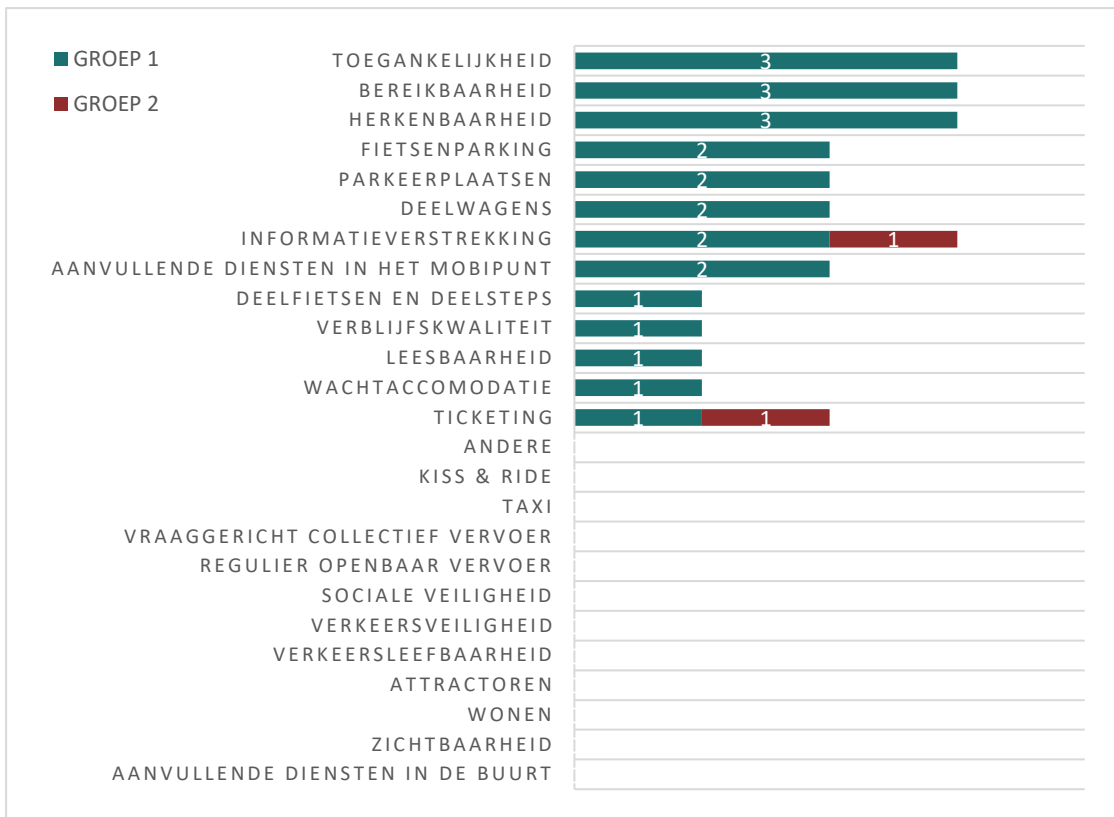
Algemeen:

- Een deelnemer merkt op dat het niet de bedoeling kan zijn dat er meer verkeer gegenereerd wordt in de dorpskern. (Dit zou het geval zijn indien het mobipunt zich in de dorpskern zou bevinden, en mensen zich met de auto naar het mobipunt zouden verplaatsen). Een andere participant vindt dat men zich te voet of met de fiets naar een mobipunt moet begeven, maar dit is volgens de eerste deelnemer niet realistisch (bv. bij regenweer, ouderen, ...) (GROEP 1)

Conclusie: De voorkeur gaat naar een mobipunt in de dorpskern (gemeentehuis of school) Het reizigerspotentieel komt naar voor als belangrijkste factor om te beslissen waar een mobipunt zich moet bevinden in een gelijkaardige case. De doelstelling om de dorpskern te ontlasten van verkeer mag niet vergeten worden. Er is een modalshift nodig.

Vraag 2: Wat zijn de voornaamste elementen die hier aanwezig moeten zijn / waarop we als vervoerregio moeten inzetten?

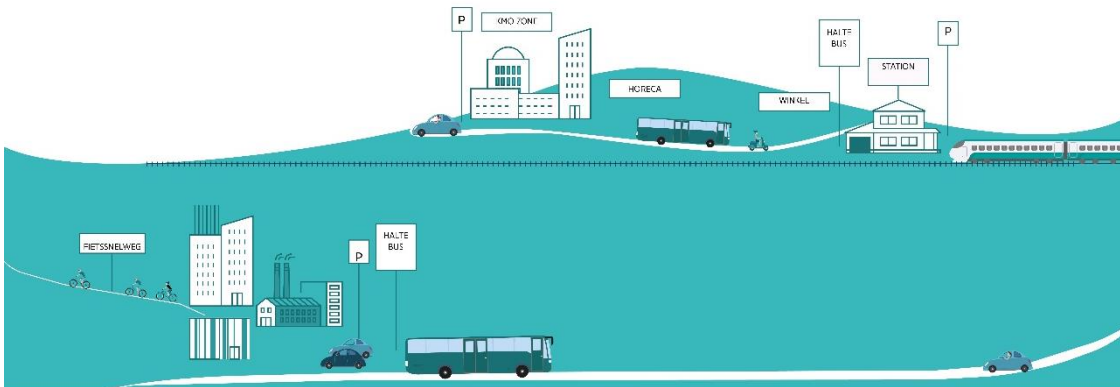
Reacties:



- Ticketing (2 stemmen): We zouden mobipunten aantrekkelijk kunnen maken door een extra laag toe te voegen aan de ticketing bv. met ‘gamification’ (spelelementen gebruiken om mensen te stimuleren de mobipunten te gebruiken). Dit zowel bij jongeren als andere bevolkingsgroepen. (GROEP1)
- Wachtaccomodatie (1 stem): Een wachtplek is voor sommigen heel belangrijk (bv. mensen met een beperking). (GROEP 1)
- Toegankelijkheid (3 stemmen): Toegankelijkheid gaat niet enkel over mensen in een rolstoel, maar is ook bv. belangrijk voor iemand met autisme. Dit moet m.a.w. zo ruim mogelijk worden meegenomen. (GROEP 1) Ook voor ouderen is de toegankelijkheid tot vervoersmodi zeer belangrijk. Ook sanitair zou moeten worden voorzien. (GROEP 2)
- Bereikbaarheid (3 stemmen): Moet zo ruim mogelijk bekeken worden. (GROEP 1)
- Informatieverstrekking (1stem): Belangrijk om info te krijgen over de verschillende modi in het mobipunt bv. welke diensten worden aangeboden. Kan gebeuren via verschillende infokanalen. (GROEP 1)

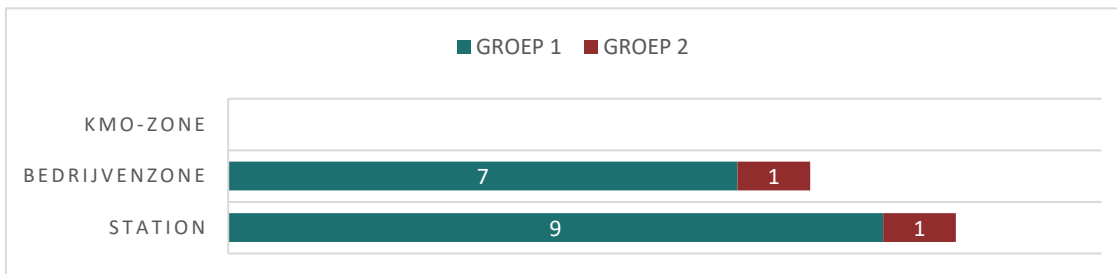
Conclusie: Toegankelijkheid, bereikbaarheid, herkenbaarheid en informatieverstrekking zijn voor de deelnemers de belangrijkste elementen voor een buurt of lokaal mobipunt.

Case 2: In een fictieve gemeente worden twee mobipunten gepland. In de gemeente is een treinstation gelegen, aan het station is er ook een bushalte en een parkeerplaats. In dit station stopt een IC-trein op frequente basis. Op 400 meter van het station (maximaal 10 minuten wandelen) is er een KMO-zone, deze KMO-zone heeft een parking. Langsheen de straat die het treinstation verbindt met de KMO-zone zijn heel wat handelszaken en diensten gelegen. Op 1,5 kilometer van het station is er een bedrijvzone. Deze bedrijvzone bevindt zich buiten de kern. Ter hoogte van de bedrijvzone is er een bushalte. Naast de parking (met voldoende uitbreidingsmogelijkheden) is er een rechtstreekse verbinding met de fietssnelweg naar een andere gemeente / stad.



Vraag 1: Het reizigerspotentieel en het budget is beperkt. Er zijn m.a.w. niet voldoende reizigers om drie mobipunten in te richten. De Vervoerregio Leuven kan maar twee mobipunten inrichten. Wat zijn jouw voorkeurlocaties?

Reacties:



Voorkeur voor station:

- Het station is een logisch overstappunt i.f.v. de netwerklogica (meer parkeerplaats, bushaltes, ..). (GROEP 1)
- Het station is een knooppunt. De KMO-zone kan bediend worden vanaf dit mobipunt. (GROEP 2)

Voorkeur voor bedrijvzone:

- Een bedrijvzone heeft veel werknemers en dus ook grote stromen. (GROEP 1)
- Er is een stijgende vraag vanuit industriezones om mobipunten te installeren. Voor woon-werkverplaatsingen is het station een goede plek voor een mobipunt. Veel bedrijvenparken zijn echter slecht bereikbaar; een mobipunt kan dit deels opvangen. Voor de gespreide verplaatsingen van

bedrijfsactiviteiten (verplaatsingen overdag, tussen bedrijven, enz.) is een mobipunt handig (aanbod van duurzame modi). (GROEP 1)

- In een bedrijvenzone zou een bundeling van modi mogelijk zijn (ook bv. fietsen). (GROEP 2)

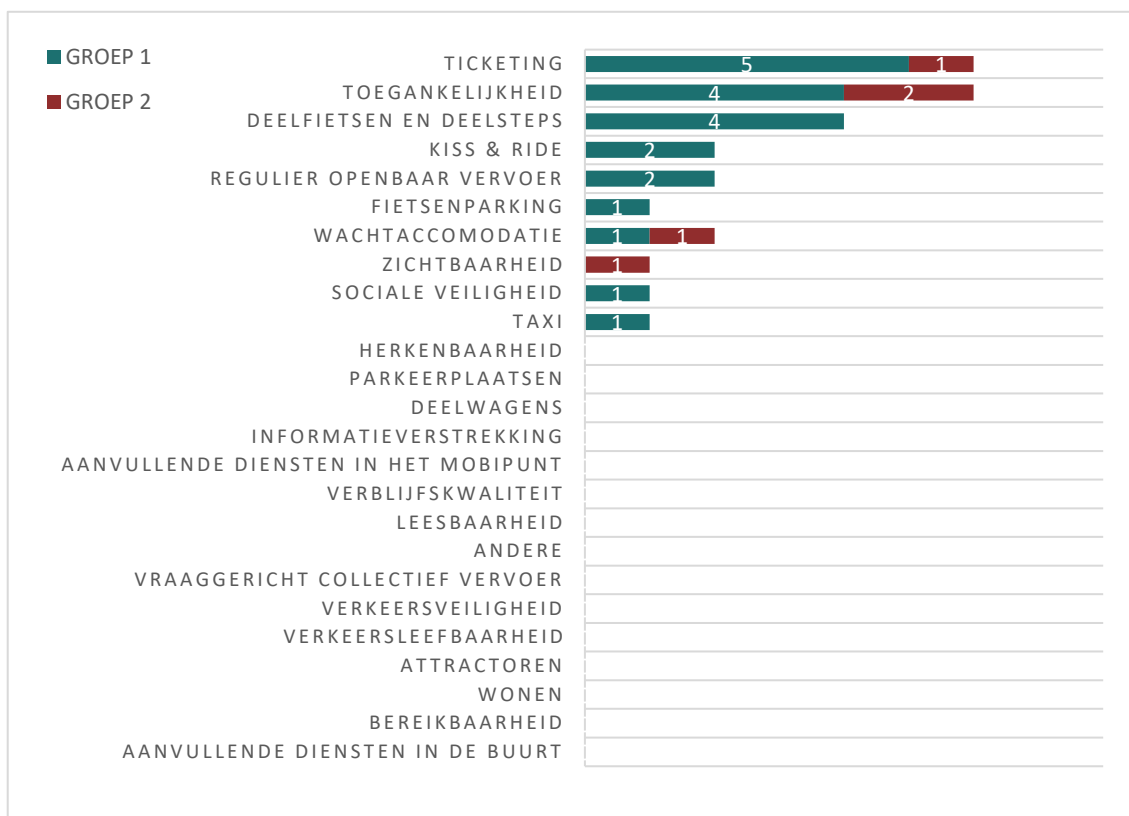
Algemeen:

- Volgens een participant zijn er veel kleine bedrijven in een KMO-zone en zijn deze eerder lokaal georiënteerd. (GROEP 1)
- Het hangt af van het soort KMO-zone: indien er ook koopactiviteiten zijn, is er mogelijk behoefte aan een mobipunt. (GROEP 2)

Conclusie: De voorkeur gaat uit naar het station of de bedrijvenzone

Vraag 2: Stel dat de vervoerregio inzet op een mobipunt ter hoogte van het station. Wat zijn dan de voornaamste elementen die hier aanwezig moeten zijn / waarop we als vervoerregio moeten inzetten?

Reactie:

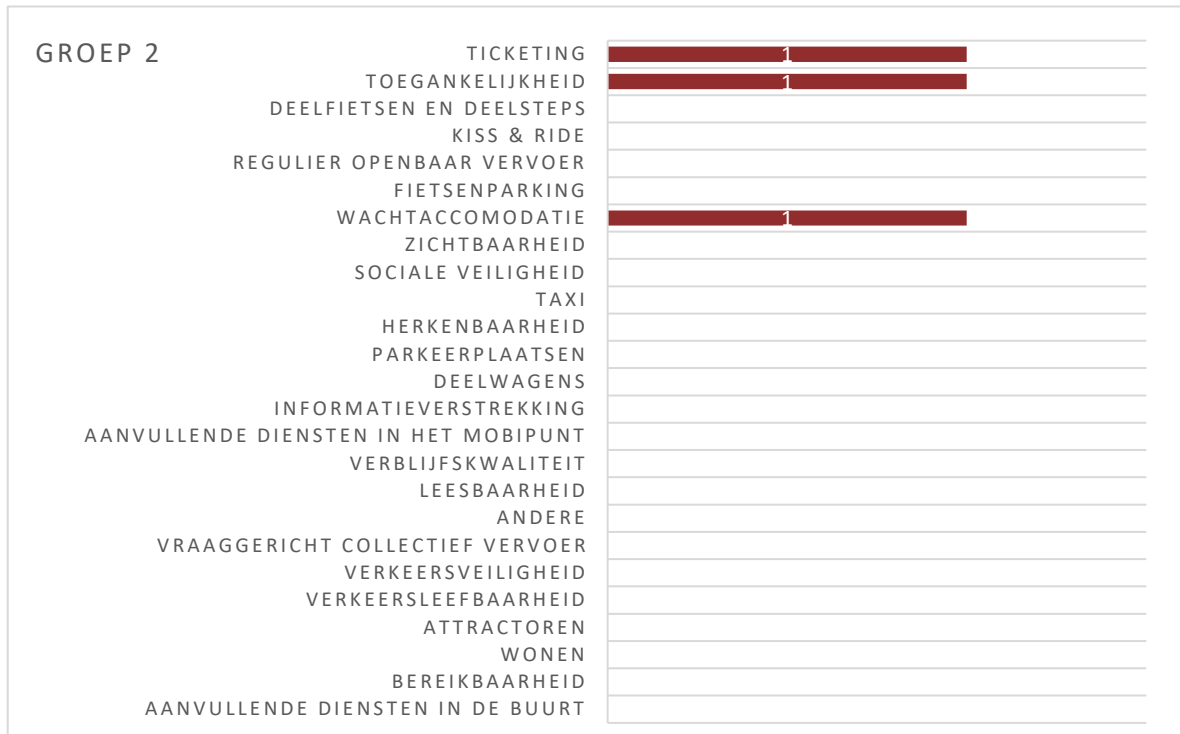


- Zichtbaarheid (1 stem): In een station is de zichtbaarheid van het mobipunt erg belangrijk. Je moet het makkelijk kunnen vinden. (GROEP 2)
- Ticketing (6 stemmen): Het zou interessant zijn om een tariefintegratie te hebben zodat je met hetzelfde vervoersbewijs verschillende modi kan gebruiken. (GROEP 1)

Conclusie: Ticketing, toegankelijkheid en het aanbod van deelfietsen/deelsteps komt naar voren als de voornaamste elementen van een mobipunt aan het station.

Vraag 3: Stel dat de vervoerregio inzet op een mobipunt ter hoogte van de KMO-zone. Wat zijn dan de voornaamste elementen die hier aanwezig moeten zijn / waarop we als vervoerregio moeten inzetten? (Deze vraag werd enkel gesteld in groep 2, in groep 1 was hier onvoldoende tijd voor)

Reactie:



- Ticketing (1 stem): De informatie dient voldoende fijn te zijn bv. m.b.t. tussenstations of afstapplaatsen (netwerkkarten of opzoekmogelijkheden).
- Toegankelijkheid (1 stem): Iedereen moet kunnen gebruik maken van de modi.

Conclusie: Bij een mobipunt aan een KMO-zone komen ticketing, toegankelijkheid en wachtaccomodatie naar voren als belangrijke elementen.

5.2 Thematische werksessie openbaar vervoer

Agenda

- Vragen over de vooraf doorgestuurde informatieve presentatie (webinar)
- Cases

Vragen over de vooraf doorgestuurde informatieve presentatie (webinar)

Vraag 1: Is er rekening gehouden met frequenties bij de analyse/opbouw van het net? (GROEP 1)

- Met de frequenties is rekening gehouden bij de kernnetlijnen en aanvullende lijnen. Bv. bij kernnet A is er een minimale frequentie van 4 bussen per uur, bij kernnet B 2 bussen en bij kernnet C en het aanvullend net gaat men uit van een minimale frequentie van 1 bus per uur. De Lijn heeft daarnaast rekening gehouden met frequenties bij de berekening van het IP (Intrinsiek Potentieel) van de lijnen. Naast IP hielden zij ook rekening met de huidige tellingen en informatie over de buslijnen. Met de

frequenties is m.a.w. rekening gehouden eerder als achterliggende laag, omdat we ons gebaseerd hebben op data van De Lijn en dus niet van nul zijn gestart.

Vraag 2: Hoe worden herkomstbestemmingen geselecteerd? (GROEP 1)

- Deze zijn gebaseerd op verkeersmodellen van het verkeerscentrum.

Vraag 3: Van waar komen de grensgetallen? Zijn deze kosten gebaseerd? (GROEP 1)

- Nee deze zijn niet kostengebaseerd. Deze vloeien voort uit de oefening die gemaakt werd bij de opmaak van de methodiek om een grens te trekken tussen het kernnet A, B en C. Er werd o.a. gekeken naar het bestaande net en welke vervoersstromen daar zijn. Op basis van die gegevens kon een grens worden getrokken tussen de verschillende kernnetten. Er werden ook tellingen gedaan, waarbij er naar het huidige netwerk werd gekeken om eventuele afwijkingen in het IP te kunnen bijsturen. Het is m.a.w. een middel om aan de slag te gaan, maar het moet worden afgetoetst met andere parameters.

Vraag 4: Wordt er gekeken hoeveel overstappen nodig zijn om van de ene uithoek van de vervoerregio naar de andere te reizen? (GROEP 1)

- Momenteel hebben wij niet per deelgemeente bekeken hoeveel overstappen er nodig zijn om te reizen naar een andere deelgemeente. De Lijn heeft wel een oefening gedaan m.b.t. de afstemming van verschillende buslijnen op mekaar. Het netwerk wordt momenteel opgebouwd a.d.h.v. een methodiek, maar er is geen uurregeling voor opgemaakt. Het is pas in een volgende fase dat men de verschillende buslijnen zo goed mogelijk op mekaar probeert af te stemmen. Ook het budget heeft een invloed. Het is uiteraard onhaalbaar om van de ene uithoek van België naar de andere te reizen zonder overstap. Het belang van aansluitingen hangt daarnaast ook af van waar je je bevindt. In een stad als Leuven bv. is het minder belangrijk een aansluiting te voorzien aangezien er een hoge frequentie is van treinen. Ook doorstromingen moeten worden bekeken: soms is het moeilijk een aansluiting te garanderen aangezien er mensen aankomen met verschillende buslijnen; indien er vertragingen zijn, is de doorstroming minder vlot.

Vraag 5: In hoeverre wordt er rekening gehouden met buslijnen van TEC? (GROEP 1)

- Bij de IP-berekening (Intrinsiek Potentieel) wordt er rekening gehouden met alle bus- en treinlijnen (dus ook met die van TEC). Tariefintegratie zou zeker een verbetering zijn in Hoeilaert aangezien er zowel TEC, De Lijn als MIVB-lijnen zijn. Dit staat zeker op de agenda.

Vraag 6: Is er nagedacht over een soort tussenvorm tussen kernnet een aanvullend net? Bv. een bus die naar een stad rijdt via een vast traject, maar bij de terugrit naar het platteland een andere, snellere route volgt. Dit zou kunnen gebeuren om een hogere frequente te kunnen aanbieden. Is er m.a.w. een zekere flexibiliteit mogelijk? (GROEP 1)

- Dit is momenteel nog niet meegenomen in het aanvullend net, maar het is wel interessant om mee te nemen naar de toekomst.

Vraag 7: De druk op andere vervoersmodi zou kunnen worden verminderd door oude stations terug te openen (verwijzing naar spoorlijn 36). Wordt hierover gedacht binnen de vervoersregio? (GROEP 1)

- Dit is niet haalbaar op korte termijn, maar misschien wel op lange termijn. Het wordt alvast opgenomen in het regionale mobiliteitsplan aangezien dit een bezorgdheid was bij verschillende gemeenten.

Vraag 8: Wat met de doelgroep gebruikers (minder mobiele mensen)? Kunnen zij het reguliere openbaarvervoersnet gebruiken? (GROEP 1)

- Deze maken zeker deel uit van het plan. In het verleden vond reeds overleg plaats met de vzw Mobiel⁵ en de bezorgdheden die deze mensen hadden werden alvast genoteerd. We kunnen niet erg in detail treden, maar we voorzien alvast bijkomend budget om het aanbod te versterken en uit te breiden in de toekomst.

Opmerking: Bij de slide over ‘gebruikers vervoer op maat’ zouden ook de open gebruikers moeten toegevoegd worden. In de vervoer-op-maat-nota is dit wel opgenomen.

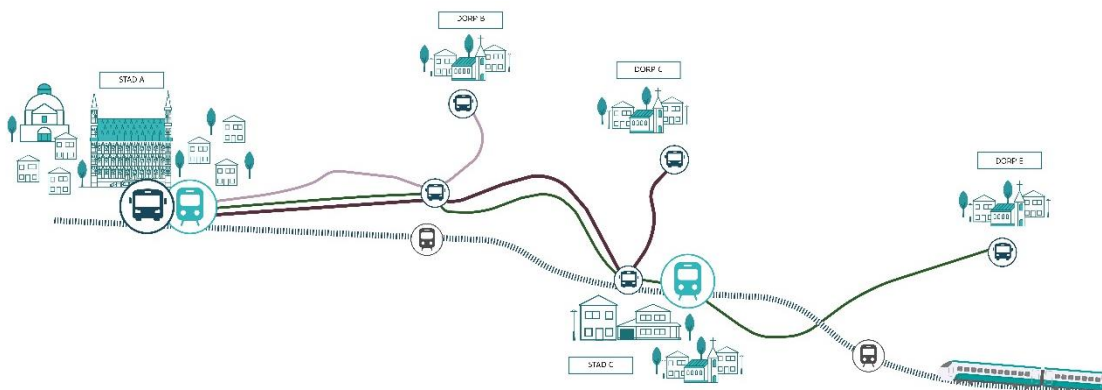
Cases

Er wordt telkens een fictief scenario geschetst.

Case 1: In een fictieve regio zijn er drie dorpen, een kleine stad en een grotere stad. De inwoners van de dorpen en van de kleine stad maken op regelmatige basis gebruik van de voorzieningen in de grote stad. Sommige mensen gaan er werken, andere gaan er shoppen, nog andere gaan er naar school, ...De Vervoerregio Leuven wil inzetten op een optimale verbinding van de dorpen en de kleine stad met de grote stad met het openbaar vervoer. Hiervoor werkt de Vervoerregio Leuven drie potentiële scenario's uit voor het openbaar vervoerplan 2030. Welk scenario verkies jij?

Scenario 1:

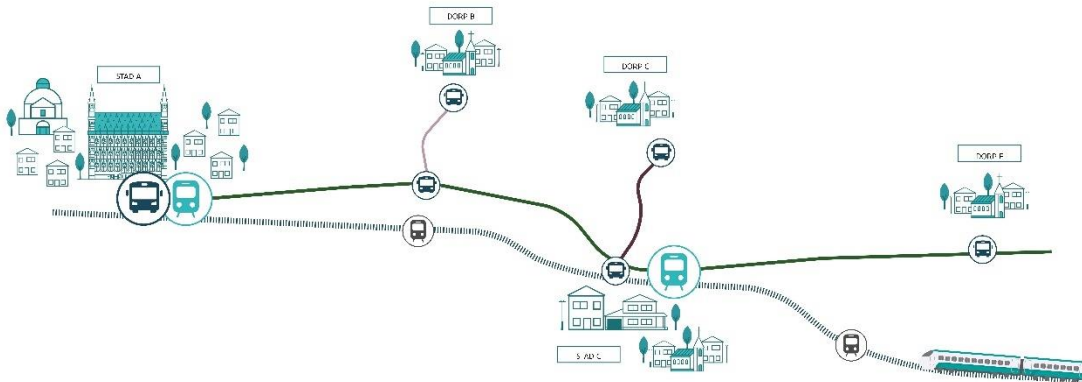
Zowel dorp B, D, E als stad C zijn met verschillende buslijnen verbonden met de grote stad A. Alle dorpen en stad C zijn dus rechtstreeks verbonden met de grote stad A. Er is bijgevolg geen overstap nodig. Het aantal reizigers op de bussen en de frequentie is beperkt. De treinen rijden enkel frequent tussen grote stad A en stad C. De tussenstations worden nauwelijks bediend met de trein. De bussen bedienen wel de grotere stations van stad A en stad C maar niet de kleinere tussenstations.



⁵ Vzw Mobiel is een koepelorganisatie waaronder drie diensten ressorteren: Dienst Aangepast Vervoer Leuven (individueel vervoer van deur tot deur), Meer Mobiel Leuven vzw en Minibus van de stad Leuven (groepsvervoer van deur tot deur). (bron: <https://vzwmobiel.be/about/>, op 17/06/2020)

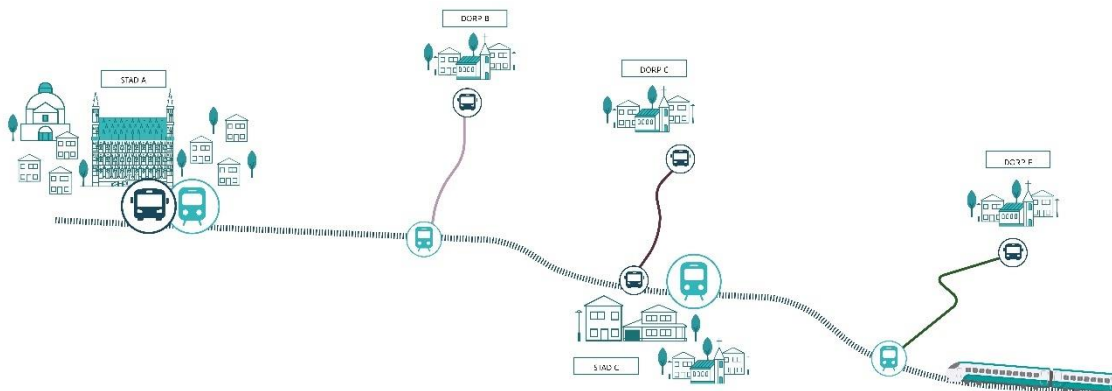
Scenario 2:

Verschillende buslijnen worden gecombineerd in één sterke kernnetlijn met een hoge frequentie en betrouwbaarheid. Er is geen directe verbinding van dorp B en D naar de grote stad A. Wel zijn er aantrekkelijke overstappunten georiënteerd op de kernnetlijn met een gegarandeerde directe aansluiting. De drukte op de bus kan aanzienlijk zijn tijdens de spits. De treinen rijden enkel frequent tussen grote stad A en stad C. De tussenstations worden nauwelijks bediend met de trein. De kernnetlijn bedient wel de grotere stations van stad A en stad C, maar niet de kleinere tussenstations.

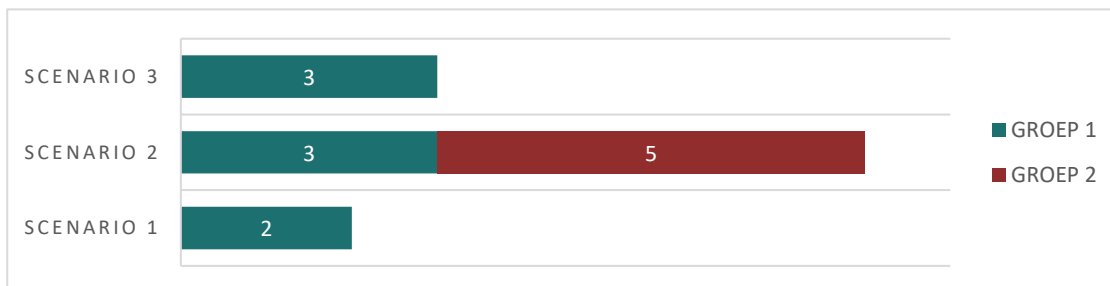


Scenario 3:

Verschillende regionale buslijnen rijden met een hoge frequentie en betrouwbaarheid naar alle kleine stations toe. De drukte op de bus is beperkt. Er is een beperkte overstaptijd nodig om de trein te nemen aangezien er een frequente stoptrein rijdt tussen grote stad A en stad C die alle kleine tussenstations aandoet.



Reacties:



Voorkeur voor scenario 1:

Voor een participant gaat de voorkeur uit naar scenario 1 aangezien hier het minst overstappen moeten plaatsvinden en dit veel comfortabeler is voor minder mobiele mensen. (GROEP 1)

Voorkeur voor scenario 2:

- Idealiter is het een combinatie van 2 en 3 waarbij dorp C aansluit op het treinnet. (GROEP 2)
- Wat goed is bij scenario 2, is dat indien er hinder is op het spoornet, er toch nog een alternatief is om de stad te bereiken. Dit is bij scenario 3 niet het geval. (GROEP 2)
- In scenario 3 ben je te afhankelijk van de frequentie van de trein, vandaar mijn keuze voor scenario 2. (GROEP 2)

Voorkeur voor scenario 3:

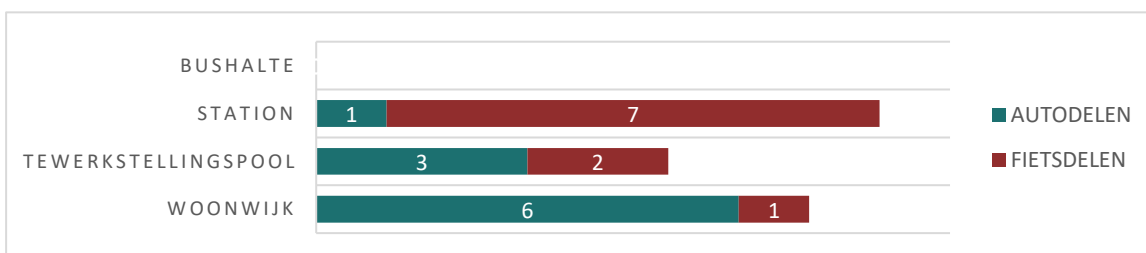
- Scenario 3 is volgens een deelnemer het standaardprincipe van basisbereikbaarheid, maar hij maakt de bedenking dat we helaas niet altijd de frequentie en het type voertuigen bij de spoorwegen in de hand hebben. De huidige spoorwegen zijn volgens hem niet toereikend om dit op een goede manier in te vullen. (GROEP 1)
- Laat het meest toe om de beperkte middelen die er zijn zo efficiënt mogelijk in te zetten. Veel hangt echter af van de concrete cijfers: wat is de vraag vanuit de verschillende dorpen, op welke afstand liggen deze van de lokale stations, etc. De realiteit is m.a.w. ingewikkelder dan geschetst wordt in de case en elke situatie moet apart bekeken worden. (GROEP 1)
- Sneller via de trein, ook meer zitcomfort op de trein dan op de bus. De verbinding tussen de dorpskernen is ook frequent, waardoor er wellicht, ook in de spits, voldoende zitgelegenheid is. De leesbaarheid is groot bij scenario 3, in tegenstelling tot scenario 1. De overstappunten moet zeer makkelijk vindbaar zijn. (GROEP 2)

Conclusie: De meeste voorkeursstemmen gaan naar scenario 2, al willen veel deelnemers spontaan eerst voor scenario 3 kiezen.

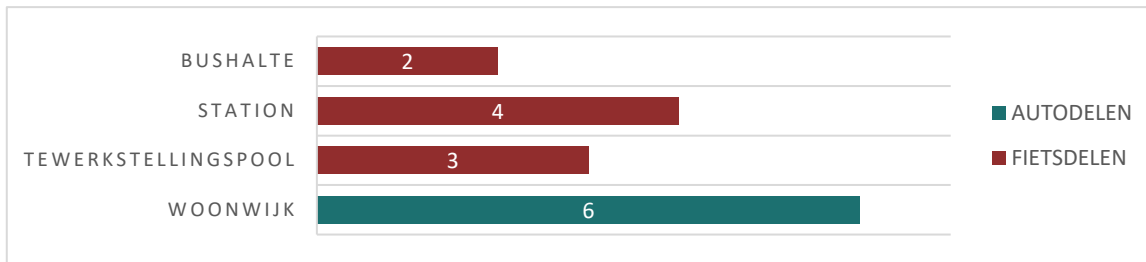
Case 2: Wat betreft vervoer op maat wenst de Vervoerregio Leuven zowel in te zetten op fietsdelen als op autodelen. In een fictieve stad is er een woonwijk, een tewerkstellingspool, een station, en een bushalte. Het budget is beperkt, op iedere plaats kan de vervoerregio slechts investeren in autodelen of fietsdelen. Waar wens je in te zetten op autodelen? Waar wens je in te zetten op fietsdelen?

Reactie:

Groep 1:



Groep 2:



Autodelen in woonwijk – fietsdelen aan station

- Is een logische keuze: autodelen heb je nodig op een plek waar je specifiek een auto nodig hebt (bv. om boodschappen te doen, om naar het containerpark te gaan, ..). Deze verplaatsingen gebeuren vaak van thuis uit, dus kies ik voor autodelen in de woonwijk. Fietsdeelsystemen heb je eerder nodig aan een station om met de fiets vanaf het station bv. naar je werk te gaan. (GROEP 1)
Indien de tweede gezinswagen verdwijnt in de toekomst, is er in de woonwijken nood aan een autodeelsysteem. Fietsdelen hoort voor mij aan het station, omdat je dan de fiets kan gebruiken om vanaf het station naar het werk te fietsen. (GROEP 2)

Fietsdelen aan tewerkstellingspool

- Maar kan ook aan het station zijn, om dan met de fiets naar het werk te gaan. Kan ook een mogelijkheid zijn dat verschillende bedrijven gebruik maken van hetzelfde deelsysteem. Andere mogelijkheid is dat bedrijven fietsen aankopen, en dan een fietsparking hebben aan het station. (GROEP 2)

Algemeen

- Gebruik van een autodeelsysteem als 'last mile' in combinatie met openbaar vervoer is iets waar ik niet in geloof. Eens iemand in de auto zit, gaat die rechtstreeks naar zijn bestemming gaan met de auto. Deelwagens kunnen m.a.w. voor mij niet worden gezien als deel van het vervoer op maat. Wordt er soms nagedacht over 'ride sharing' (bv. blablacar)? (GROEP 1)
 - Momenteel wordt dit nog niet opgenomen, maar het is zeker interessant om dit mee te nemen. Dit is wel eerder iets voor de lange termijn, de focus ligt momenteel op auto- en fietsdeelsystemen.
- Is het de bedoeling dat er parkeerplaatsen worden voorzien aan de bushaltes zodat mensen die gebruik maken van autodeelwagens daar kunnen parkeren? (GROEP 2)
 - Het zou ideaal zijn dat mensen hun deelauto ergens kunnen parkeren en niet moeten betalen voor de periode dat de auto geparkeerd staat (zoals bv. de Villo-fietsen in Brussel).
- Bij Beweging.net vond een enquête plaats waaruit dezelfde resultaten voortvloeiden. De resultaten kan je bekijken op www.uwvervoer.be (GROEP 2)

Conclusie: De meeste deelnemers kiezen voor autodelen in de woonwijk en voor fietsdelen aan het station.

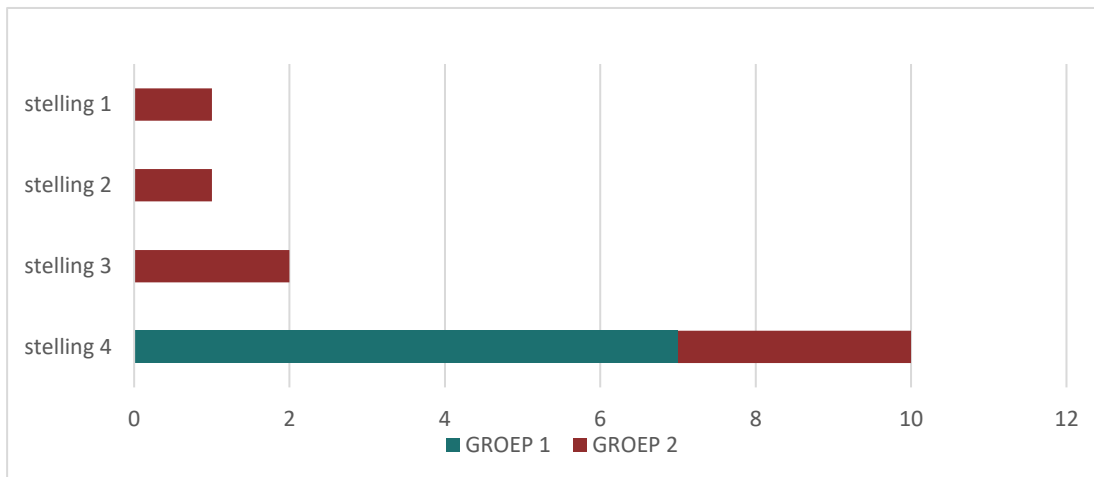
Case 3: Piet wil van zijn woning naar punt B gaan. In de buurt van zijn woning is er geen regulier openbaar vervoer. Piet neemt eerst de vervoer op maat taxi. Hiervoor betaalt hij 15 euro. Deze taxi brengt hem naar het

station, daar neemt Piet de trein. De trein kost 10 euro. Als Piet van de trein stapt dan moet hij nog tien minuutjes op de bus om zijn bestemming te bereiken. Een busticketje kost 2,8 euro. Piet heeft dus met andere woorden van drie verschillende modi gebruik gemaakt en op drie momenten een verschillend ticketje gekocht.

De Vervoerregio Leuven streeft naar toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen, maar de middelen zijn beperkt. De Vervoerregio Leuven staat voor een dilemma, ze kan slechts tegemoetkomen aan 1 van de 4 nevenstaande stellingen. Welke stelling primeert? Je kan slechts één kiezen.

- Als Piet in een rolstoel zit en dus niet in de mogelijkheid is om te fietsen naar het station, dan moet de vervoerregio tussenkomen bij de vervoer op maat taxi.
- Piet is goed te been maar is minder welvarend. De vervoerregio moet tussenkomen bij de vervoer op maat taxi.
- Het maakt niet uit of Piet goed te been is en of hij welvarend is. De vervoerregio moet altijd tussenkomen bij de vervoer op maat taxi.
- Het is de taak van de vervoerregio om te zorgen dat Piet slechts één ticketje moet kopen voor de volledige rit.

Reacties:



- De vervoerregio zou een pakket moeten bieden aan Piet op basis van zijn persoonskenmerken/wat hij specifiek nodig heeft, of dit zou toch de doelstelling van basisbereikbaarheid moeten zijn. (GROEP 1)
- Het is niet aan de vervoerregio om financieel tussen de komen bij mensen die daar nood aan hebben, dit is de taak van de overheid. (GROEP 1)
- De keuze voor stelling 4 is volgens een deelnemer de evidentie zelve. Ticketintegratie zou openbaar vervoer veel aantrekkelijker maken. Het feit dat mensen momenteel verschillende vervoersbewijzen moeten kopen (bv. voor TEC, De Lijn, ..) schrikt velen af. (GROEP 2)
- Mobiliteit moet gesubsidieerd worden, maar het is wel afhankelijk van waar mensen wonen. Indien mensen heel erg afgelegen wonen, dan moet dit niet gefinancierd worden door de overheid. Dit zou een stimulatie zijn van een "slechte ruimtelijke ordening". (GROEP 2)
- Een participant koos voor stelling 3 omdat daarin het sociaal tarief naar voorkomt. Het zou voor iedereen mogelijk moeten zijn om zich te verplaatsen en dit aan een sociaal tarief. Dit primeert voor mij op ticketintegratie. (GROEP 2)

Conclusie: De meeste deelnemers kiezen voor stelling 4. Ticketintegratie staat m.a.w. op het verlanglijstje van velen.

6 NA DE KLANKBORDGROEP

6.1 Mentimeter

Ter evaluatie van de klankbordgroep werd aan de deelnemers per mail een Mentimeter overgemaakt. De resultaten van de Mentimeter kunnen geraadpleegd worden in bijlage 2 – Mentimeter klankbordgroep 2.

6.2 Bijkomende vragen/opmerkingen na klankbordgroep

Na de klankbordgroep ontvingen we nog enkele vragen / opmerkingen per mail.

Opmerkingen:

- Om van de basisbereikbaarheid een succesverhaal te maken is het voor de gebruikers van het openbaar vervoer belangrijk dat:
 - de overstap tussen de verschillende vervoersmodi tot een minimum beperkt is
 - de overstap goed gecommuniceerd wordt en via de kortste weg verloopt
 - de perrons en voertuigen vlot toegankelijk zijn
 - de overstaphaltes met een omroepinstallatie, zitgelegenheid en verlichte schuilhuisjes zijn uitgerust
 - de aansluiting op lijnen met een lage frequentie gegarandeerd wordt
 - er slechts één vervoerbewijs voor het gebruik van het vervoer op maat, bus, tram, metro en trein betaald moet worden (geïntegreerd tarief)
 - de dienstregeling van de verschillende vervoersmodi op elkaar wordt afgestemd
 - het grensaanbod binnen de eigen regio rekening houdt met dat van de aangrenzende regio's
 - de totale verplaatsing, overstap inbegrepen, minstens zo snel als nu verloopt
 - het openbaar vervoer qua doorstroming voorrang krijgt op het autoverkeer
 - hoogwaardige voertuigen met voldoende capaciteit en rij- en zitcomfort worden ingezet.

In een plattelandssituatie hoort een mobipunt in het dorpscentrum thuis. Wie aan de rand van een dorp woont moet overstappen of kiest voor de auto om het centrum te bereiken. Voor een stad zijn mobipunten aan de rand van het stedelijk weefsel wel zinvol mits ze door een kwaliteitsvol tram- of bussysteem met hoge frequentie, voldoende capaciteit en vlotte doorstroming ontsloten worden.

Vragen:

- Mobipunten: Wie beslist over het budget van de mobipunten? Is dit De Lijn, de vervoerregio of moeten de gemeenten hierover beslissen?
Antwoord: Op dit moment is het zo dat de wegbeheerder verantwoordelijk is voor het mobipunt. Dit betekent aan gewestwegen dat dit het Vlaamse Gewest zal zijn. Aan gemeentewegen zullen dit de steden en gemeenten zelf zijn. Vanzelfsprekend zullen er situaties zijn waar er een overeenkomst moet gebeuren, bijvoorbeeld aan stations. Dit kan bijvoorbeeld via een samenwerkingsovereenkomst. Daarnaast zijn er al verschillende trajecten opgestart, waarbij er ook mogelijkheden zijn voor financiële ondersteuning. Deze zijn voornamelijk op gemeenten gericht. In de nabije toekomst wordt er binnen MOW een mobipuntmanager bekend gemaakt. Op dat moment is er ook meer duidelijkheid vanuit Vlaanderen hierover.
- Vervoer op Maat: De belbus zal verdwijnen. Deze is heel belangrijk voor enkele kwetsbare groepen. Op welke manier wordt dit opgevangen?
Antwoord: Het huidige concept van de belbus zal verdwijnen vanaf 2022. In de gebieden waar op dit moment belbussen rijden zullen deze vervangen worden door ofwel aanvullend net, een shuttledienst of een flextaxi. De modaliteiten daarvoor (frequentie, amplitude, operationele perimeter, tarief etc.) worden de komende weken en maanden verder bepaald. Daarnaast zullen er ook (e)-deelfietsen en (e)-deelwagens voorzien worden.

7 AANWEZIGHEDEN

GROEP	DEEL	NAAM	ORGANISATIE
GROEP 1	1&2	Tine Vanderspolden	Beweging.net
	1&2	Wim Pannecoucke	Voka
	1&2	Annemie Steutelings	Pilootproject leerlingenvervoer Leuven
	1&2	Sander Wouters	De Lijn
	1&2	Frederiek De Kimpe	UNIZO Vlaams Brabant & Brussel
	1	Marie Desrousseau	Febetra
	1&2	Betty Kieseoms (enkel aanwezig bij deel A)	Provincie Vlaams Brabant dienst onderwijs en provinciale scholen
	1&2	Annemie Troosters	Interleuven
	1&2	Peter Bosschaert	De Vlaamse Jeugdraad
	1&2	Mark Thoelen	MOW
	1&2	Frans Dumont	TreinTramBus
	1	Sofie Neyens	Fietsersbond Oud-Heverlee
	1&2	Veerle Smet	MOW Beleid
	1&2	Jef Francken	Arcadis (expert)
	1&2	Elke Dolfen	CommonGround (moderator)
	1&2	Valère Cysens	Arcadis (expert en verslaggever)
	GROEP 2	1	Miguel Vertriest
1&2		Carine Bergers	FBAA/VRA
1		Dirk Claes	vzw Reizigersbond
1&2		Sara Verstreken	AWV
1		Pieter Vansteenwegen	Leuven 2030 en KU Leuven
1&2		Kim Wouters	MOW
1&2		Pol Vanden Bempt	RPO Regio Leuven (Vlaamse Ouderenraad
1		Karen Verboven	Landelijke Gilden
1		Roland BETRAINS	A.C.L.V.B.
1		Fred Debrun	Okra Oost Brabant
1		Annelies Geelen	vzw Mobiel
1		Esther Nevelsteen	De Lijn
1		Filip Thieren	KVG (Katholieke Vereniging Gehandicaptten)
1		Maarten Bresseleers	Fietsersbond Hoeilaart
1&2		Barbara Beauseart	CommonGround (moderator)
1&2		Jana Van der hoeven	CommonGround (verslaggever)
1&2		Wouter Florizoone	TML (expert)
1&2	Gitte Van den Bergh	TML (expert)	