



Project **Vervoerregio Kempen**
Betreft **Verslag VVRR**
Datum **1/3/2023**

Aanwezigen en quorum

- **Aanwezig en verontschuldigd:** *(zie bijlage)*
- **Volmachten voor één, meerdere of alle beslispunten** (tellen mee als aanwezig): 4 volmachten (zie bijlage)
- **Quorum voor geldige stemming** (minimum 15 gemeenten + 1 vertegenwoordiger MOW): quorum oké
- **Verslag:** Christophe Lambrechts

Bijlagen

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

Agenda

Agenda	Statuut
Goedkeuren en opvolging vorig verslag	Beslissing
Synthesenota	Bespreking + Beslissing
Beleidsplan ('Voorlopig RMP') - (trap 6)	Bespreking
OV-plan (trap 2)	Beslissing
Varia	Ter info
Agenda volgende VVRR	Ter info

Goedkeuren en opvolging vorig verslag

(zie bijlage: verslag)

De VVRR keurt het verslag van de vorige vergadering goed.

Synthesenota

Zie bijlagen:

- 2022-07-02 - synthesenota;
- 2023-01-16 - resultaten doorrekening 2023-02-09
- amendement Rijkvorschel 2023-02-16
- amendement Grobbendonk

Inleiding

We bespreken deze amendementen en stellen de synthesenota vast.

De vaststelling omvat de globale tekst in de bijlage, de amendementen van Rijkvorschel en Grobbendonk en de kleine wijzigingen op vraag van Kasterlee en Arendonk (zie presentatie).

Kleine aanpassingen voor Arendonk en Kasterlee

- Geen opmerkingen.

Amendement Grobbendonk

- Geen opmerkingen.

Amendement Rijkvorschel

- Geen opmerkingen, behalve bij het artikel over parkeren aan stationsomgeving.

Bespreking betalend parkeren aan stationsomgeving

Koen heeft begrip voor de vraag van VVR Kempen. Hij vraagt wel om - als er acties/advies geformuleerd worden, dan aan juiste bevoegdheid te stellen, in dit geval aan de federale overheid, omdat de parkeerstrategie in de beheersovereenkomst met de federale overheid is afgesproken.

De vervoerregio Kempen kan uiteraard een advies uitbrengen, maar de strategie van de NMBS moet gelijkaardig in het hele land toegepast worden.

Koen Christiaen licht een aantal elementen uit de parkeerstrategie van NMBS toe:

- NMBS heeft een parkeerstrategie die toegepast wordt in het hele land. Deze parkeerstrategie is geïntegreerd in de beheersovereenkomst met de federale overheid.
- De bedoeling van deze parkeerstrategie is meervoudig: we willen een plaats kunnen garanderen aan onze klanten die dat willen en we willen de modal shift bevorderen door klanten voor wie dit kan aan te moedigen om alternatieven zoals fiets of bus te gebruiken (dit is ook in lijn met de Vlaamse strategie modal shift). Daarnaast is er ook een financieel aspect: de opbrengsten worden ook gebruikt om de parkeerplaatsen fietsenstallingen mee te financieren.
- Iedereen kan gebruik maken van de parkings maar het parkeertarief is goedkoper voor reizigers: aanzienlijk goedkoper voor klanten met een abonnement, goedkoper voor mensen met een dagticket.
- De aanleiding om een parking betalend te maken is in de meeste gevallen het feit dat de parking overvol is, en we niet langer een plaats kunnen garanderen aan de klanten die dat willen. Er wordt steeds in overleg gegaan met het betrokken lokale bestuur om de concrete modaliteiten te bespreken.

Reacties VVRR:

- Opgelet voor verplaatsing van parkeerdruk naar andere stations. Zijn bijvoorbeeld de wagens van de Noorderkempen sinds de invoering van betalend parkeren naar Scherpenheuvel, Telstelt ... verhuisd?
- De bedoeling is de modal shift te stimuleren. In stedelijke context kan dat door de parking betalend te maken – we willen dat de reizigers met de fiets naar het station komen. Grobbendonk meldt dat in landelijke gemeentes gratis of goedkoper parkeren juist de modal shift stimuleren, zodat de autobestuurders de overstap naar de trein maken in plaats van de hele rit naar hun bestemming met de auto. Een aantal gemeentes steunt dit.
- Grobbendonk vraagt terugkoppeling na het overleg met streekplatform en NMBS. Een aantal gemeentes steunt dit.
- De tekst spreekt nu enkel over Wolfstee, maar eigenlijk geldt het maatwerk voor heel de Kempen.
- De vervoerregioraad is erover eens dat het gaat over gratis parkeren voor trein- en busreizigers; niet gewoon een gratis parking tout court. Anderzijds heeft bijvoorbeeld Turnhout in de overeenkomst met de NMBS wel afgesproken dat ook buurtbewoners gratis kunnen parkeren.

De vervoerregioraad doet een aantal aanpassingen aan de tekst uit de synthese- en beleidsnota:

- Expliciet vermelden dat de doelstelling is de modal shift te realiseren. In sommige gevallen is dat juist door betalend parkeren, in andere juist door gratis parkeren voor treinreizigers.
- Toevoeging dat niet enkel contact, maar overleg nodig is met lokale autoriteiten.
- Omschrijving dat dit ook voor gemeentes in de buurt met stations geldt.
- Niet meer enkel naar Wolfstee verwijzen.
- Toevoegen dat het maatwerk is in functie van modal shift stimuleren. De situatie is verschillend landelijk of stedelijk.

De tekst ziet er dan zo uit:

Een tweede strategie in de aanpak bestaat erin om het parkeeraanbod voor auto's te beperken en dit ook betalend te maken. Dit geldt voor alle stations in de vervoerregio om verdrijvingseffecten tegen te gaan. Uitzonderingen zijn het station Noorderkempen (vervoerregio Antwerpen) en station Wolfstee die eerder een rol opnemen als P+R station en overstap voor busreizigers. Hier WE pleiten we voor een gratis parkeertarief voor trein- en busreizigers.. Hier kan gewerkt worden met een lager parkeertarief.—

Parkeerbeleid aan stationsomgeving is steeds in functie van de modal shift. Dit is maatwerk, het kan anders zijn in landelijke dan in stedelijke context. (Soms gratis parkeren voor treinreizigers, soms goedkoper parkeren, soms andere maatregelen zoals andere tarieven in het weekend enzovoort)

Goede afspraken tussen de NMBS en de betrokken gemeente zijn aangewezen om het mobiliteitsplan zo goed mogelijk uit te voeren. De vervoerregio vraagt aan de NMBS om in overleg te gaan met de lokale autoriteiten, niet enkel de lokale gemeente, maar ook buurgemeentes met stations, voor het uitwerken van gezamenlijk mobiliteitsplan aan stationsomgevingen vooraleer een parking betalend wordt.

Naast de parkeertarieven zijn er nog andere maatregelen nodig om mensen de overstap te laten maken van auto naar fiets en OV, zoals veilige fietsenstallingen,

fietspaden, comfortabele schuilhuisjes, stipte treinen... Het is wenselijk om parkeer- en reistarieven op elkaar af te stemmen, zodat reizen met OV aangenamer wordt.

We bevelen aan dat de Lijn en de NMBS hun parkeer- en reistarieven op elkaar afstemmen en vragen [aan de Vlaamse en Federale overheid](#) om een combiticket (parkeren + ticket de Lijn + ticket NMBS) te onderzoeken.

Vraag:

Kan de vervoerregioraad de synthesesnota vaststellen?

Dit vaststelling omvat de globale tekst in de bijlage, de amendementen van Rijkevorsel en Grobbendonk, de kleine wijzigingen op vraag van Kasterlee en Arendonk (zie presentatie), en de gewijzigde tekst over parkeren aan stationsomgeving naar aanleiding van de discussie tijdens de VVRR.

Stemming:

0 tegen

0 onthouding

29 voor

Besluit:

De vervoerregioraad stelt unaniem de synthesesnota vast

Beleidsplan ('Voorlopig RMP') - (trap 6)

[\(zie bijlagen in deze map\)](#) en zie slides in de presentatie)

Inleiding

Begin februari werd de draft van het beleidsplan rondgestuurd. Daarop verzamelden we tot 17/2 feedback. Christophe geeft een overzicht van hoe we met de feedback aan de slag gaan. Ter info: een volgende stap is het integreren van de feedback van de gemeentecolleges. 10 maart krijgen jullie bovendien ook de resultaten van de MER-studie. 31 maart volgt de vaststelling van het Voorlopig RMP.

Bespreking

- Reactie na 10 maart mag tot 27/3 doorgestuurd worden.

OV-plan (trap 2)

(zie bijlagen bij vorige vervoerregioraad) en (zie toelichting in de presentatie)

De Lijn presenteerde op de uitgebreide VVRR van 26/1 het faseringsvoorstel. We bespreken vandaag dit faseringsplan en stellen het vast.

We splitsen het besluit op in twee beslissingen: een beslissing over de lijn Turnhout-Leuven en een vaststelling van de fasering.

Bespreking problematiek van de lijn Turnhout-Leuven door de tachograafplicht.

De lijn 305 Turnhout-Leuven is langer dan 50 km, daardoor valt die lijn onder de tachograafplicht. Wettelijk mag die lijn dus niet behouden blijven zonder dat er met tachograaf gereden wordt. Dit is geen optie en dus dient de lijn aangepast te worden.

Een oplossing is ofwel opsplitsing te Herentals ofwel het opheffen van het deeltraject Aarschot-Leuven.

Vraag:

Hebben de betrokken gemeenten een voorkeur voor de opsplitsing van de lijn Turnhout-Leuven te Herentals of voor het opheffen van het deeltraject Aarschot-Leuven?

Stemming:

- Kasterlee en Turnhout na afstemming met RIT: akkoord met splitsing Herentals met voorziene overstap
- Olen: akkoord met beide opties
- Herentals: akkoord met splitsing te Herentals met voorziene overstap
- Westerlo: akkoord met splitsing te Herentals met voorziene overstap
- Herselt: geen enkele oplossing is een goede oplossing. Deeltraject opheffen zeker niet. Splitsing in Herentals krijgt akkoord.

Besluit

- De Lijn kan de lijn Turnhout-Leuven aanpassen met een splitsing te Herentals met voorziene aansluiting. Dit zal in fase 2, 1/1/24, gebeuren.

Deze lijnen blijven hierna over:

- Turnhout-Herentals,
- Herentals-Leuven

Opmerking:

Aangezien er niet gekozen wordt voor een opheffing van het deeltraject Aarschot-Leuven, dient er geen debat over lijn 306 Geel-Leuven gevoerd te worden. Lijn 306 blijft tot Leuven rijden.

Tijdens de vorige VVRR spraken we af dat we dit thema zouden aankaarten bij de minister. Cécile informeerde hier intern bij De Lijn verder naar, maar de vrees is dat we misschien, door het laten aankaarten van het thema, net het tegenovergestelde bereiken. Op Europees niveau zijn er immers ook voorstanders van een tachograafplicht op alle OV-lijnen, ongeacht de afstand. Dan zou het OV in heel Vlaanderen in de problemen komen. De Lijn vraagt aan de VVRR om de formele brief naar minister over de tachograafplicht niet op te stellen.

Reactie Karl: als beleidsmakers moeten we toch durven de bezorgdheid uiten.

Conclusie: **Andreas** toetst informeel af bij de minister.

Bespreking voorstel van fasering

Inleiding

Omtrent fases 1, 2, en 4 ontving De Lijn formeel geen opmerkelijke signalen, ook niet van de buurregio's.

Omtrent fase 3 deden zich de namiddag voor de VVRR een aantal ontwikkelingen voor die last minute in de presentatie verwerkt werden.

Concreet zijn deze lijnen betrokken:

150 Lier-Herentals

152 Lier-Vorselaar

- Beide toegewezen aan VVR Kempen, en dus te beslissen door de Kempen.

510 Mechelen-Geel

511 Mechelen-Herentals

- Beide toegewezen aan VVRR Mechelen, en dus niet te beslissen door de Kempen.
- Vanuit de Kempen aan Mechelen de vraag te stellen om minstens de maatregelen op ons grondgebied door te voeren op de door ons gewenste datum.

+ aantal functionele lijnen

De vervoerregio Mechelen had gisteren 28/2/23 een VVRR. Daar is beslist over fase 1, waar lijnen 510 en 511 geen deel van uitmaken. Er is onduidelijkheid over de volgende fases. De definitieve beslissing valt eind maart. Het is een zeer reële mogelijkheid dat op een uitzondering na er pas op 1/1/25 weer gewijzigd wordt in VVR Mechelen. De collega's van De Lijn – VVR Mechelen lieten op de VVRR wel weten dat De Lijn de wijzigingen aan lijn 510 en 511 op grondgebied van de Kempen graag zou willen laten ingaan ifv de fasering van de Kempen. Uitsluitend is er hier niet over.

Nijlen liet ook op 28/2/23 weten niet akkoord te gaan met fase 3. De vraag is om deze maatregelen ook onder fase 2 te laten vallen en dus op 1/1/24 te laten ingaan.

De Lijn had eerder al onderzoek gedaan naar die optie en kwam tot de conclusie dat dit operationeel niet haalbaar is. De optie is dit gedeelte uit de reeks beslissingen van vandaag te liften en verder in overleg te gaan. Het risico is echter dat Mechelen voor ons beslist als wij hen nu geen ingangsdatum doorgeven die voor ons wenselijk is. Het advies van De Lijn is dus om die reden om vandaag toch te kiezen voor 1/7/24 om het overleg met VVR Mechelen te kunnen opstarten.

Bespreking

Fase 3

- Voor Nijlen waren de ontwikkelingen in VVR Mechelen ook nieuw. Zonder dit terug op het college te brengen, kan er echter geen ander standpunt ingenomen worden.
- Grobbendonk treedt de vraag van Nijlen bij.
- Cécile: dan is het toch het best om de beslissing over de ingangsdatum van de lijnen die voorzien waren in fase 3 nu on hold te zetten. De ingangsdatum van de andere lijnen kan dan wel al goedgekeurd worden mits consensus. De rest keuren we pas goed na verder overleg.
- Reactie Herenthout: het is belangrijker dat er geen vacuüm valt, dan wat de exacte implementatiedatum is. Alle maatregelen horen samen.
- Marlon merkt op dat in Geel het verhaal van de tachograafplicht olie op het vuur was bovenop een aantal pijnpunten die terug aan de oppervlakte kwamen ivm de inhoud van het OV-plan. Geel liet aantal rechtstreekse lijnen vallen, omwille van treinparalleliteit, maar het lijkt of er nu nog een aantal treinparallelismen elders in de Kempen blijven bestaan.
 - o Cécile: Er is eigenlijk geen oneigenlijke treinparallel zoals bedoeld in basisbereikbaarheid in andere gemeentes; soms lijkt dat zo, maar is er geen overlap in het aanbod van de trein en de bus, of een verantwoording die volledig conform de methodiek is.
 - o Cécile plant toelichting aan het college van Geel.
- Marlon meldt dat Geel een brief zal sturen aan Minister Peeters.
- Bovenop deze vaststelling zorgde de optie tot het schrappen van het deeltraject Aarschot-Leuven op lijn 306 voor zeer veel wrevel. Cécile duidt dat deze optie gelinkt was aan de beslissing die genomen zou worden omtrent lijn 305, en louter een advies ter bespreking was. Omdat voor lijn 305 niet is gekozen voor het opheffen van dit deeltraject, is er sowieso geen bespreking omtrent lijn 306 van doen. Deze blijft tot Leuven rijden.
- Rijkvorschel heeft ook vragen bij het verhaal van treinparallelismen en de impact daarvan op het tot stand komen van het nieuwe net voor Rijkvorschel. Cécile plant bespreking met Rijkvorschel: vraagt wanneer de lijn van Hoogstraten naar Antwerpen niet meer via Rijkvorschel zal lopen.
 - o Cécile: In principe 1/1/2025, maar dit is een lijn van VVR Antwerpen. Deze datum is daar voorgelegd, en de eerste reacties zijn zeker niet negatief. Maar VVR Antwerpen zal gradueel in de tijd de fases afkloppen.
- Lille merkt op dat lijn 416 erg belangrijk is naar bereikbaarheid toe, ook voor woon-werkverkeer. Het downgraden is een groot probleem, de blinde vlek wordt groter.
 - o Reactie Cécile: dit zijn gekende bezorgdheden van Lille en begrip voor hun standpunt. Maar op het globale net heeft dit KN + AN het grootste potentieel. Bij de evaluatie na de invoering moet sowieso gekeken worden of er aanpassingen moeten gebeuren. De HOV Turnhout-Antwerpen gaat een nieuwe netwerkstructuur en dynamiek geven. Op lange termijn kunnen we die vragen blijven meegeven, maar op dit moment in OV-plan is geen ruimte.
- Vosselaar merkt op dat de nieuwe lijn 401 Turnhout- Westmalle Scholen goed zit in de fasering, maar zeker niet zonder overleg gewijzigd mag worden.
 - o Reactie: Cécile kent de bezorgdheden. De lijn zit in het functioneel net en is dus sowieso de beslissingsbevoegdheid van de lokale overheden; niet van De Lijn.
- Opheffing lijn 68 (VVR Limburg fase 1): Laakdal vraagt naar de motivatie. In VVR Limburg is geoordeeld dat de verplaatsingen die door deze lijn mogelijk zijn eigenlijk met de trein gemaakt moeten worden, of via overstap bus/trein.

Vraag:

Kan de vervoerregio het voorstel van besluit goedkeuren?

Dat voorstel van besluit houdt in dat:

- De ingangsdata van drie van de vier fases met maatregelen worden goedgekeurd
 - o Slide 23: datum en maatregelen van fase 1
 - o Slide 28:
 - Datum en maatregelen van fase 2 oké,
 - Datum en maatregelen van fase 4 oké,
 - Datum en maatregelen van fase 3: verder overleg binnen De Lijn, met betrokken gemeentes, met VVR Mechelen
- Er volgt dus verder overleg is over de lijnen 150, 152, 510, 511 en een aantal functionele lijnen.
- De ingangsdatum van de maatregelen van de lijnen 150, 152, 510 en 511 en een aantal functionele lijnen afhankelijk is van die besprekingen.
- Een reeds goedgekeurde fase kan dan desgevallend nog uitgebreid worden met bijkomende maatregelen.

Stemming:

0 tegenstemmen

1 onthouding

28 stemmen voor

Resultaat:

De vervoerregioraad keurt het voorstel van besluit goed.

Opmerking

Verschillende gemeenten, onder andere Herselt, Grobbendonk, Laakdal, Herenthout en Hoogstraten wensen expliciet te vermelden dat het OV-plan niet ambitieus genoeg is voor een modal shift, in die zin dat bijkomende maatregelen voor het OV nodig zijn om die te realiseren.

Na de gedeeltelijke goedkeuring van de fasering wordt nog stilgestaan bij de suggestie die gedaan wordt aan de lokale overheden, nl. om belangrijke stakeholders / attractiepolen (opnieuw) in te lichten over de aankomende wijzigingen met de fasering als kapstok hiervoor. Dit is zeker een goed idee; de gemeentes kennen hun pappenheimers.

Varia

- Er volgen nog twee data voor een toelichting aan de gemeenteraden begin mei; deze zullen digitaal plaatsvinden, gedurende de avond.
- Mol geeft aan dat Lidwina zich niet kan vinden in KN, AN en FN. Ook MAV, DAV, OV-taxi bieden geen antwoord. Het verleggen van lijnen ook niet. Na samenzitten met team MOW stelt Mol de vraag aan VVRR om als er geld bij komt, te kijken of dit naar maatwerkbedrijven kan.
 - Reactie Frank: Als er geld bij komt, samen nadenken over prioriteiten in het geheel, maatwerkbedrijven met kwetsbare doelgroep lijken daar zeker een belangrijke doelgroep.
- Het overleg met NMBS en Infrabel en het streekplatform zal plaatsvinden op 27/4 om 13 u in Brussel. Aansluiten kan nog; stuur mail naar Nancy Peeters Nancy.Peeters@iok.be.
- Welzijnszorg Kempen vraagt extra halte en een reguliere lijn. Ze vragen nog een extra overleg met De Lijn.