



Project **Vervoerregio Kempen**
Betreft **Verslag VVRR**
Datum **31/3/2023**

Aanwezigen en quorum

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

Bijlagen

- [Pdf's bij uitnodiging en verslag](#)
- [Vastgesteld voorlopig ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan](#)

Agenda

Vaststelling Ontwerp RMP Versie 2	Beslissing
Toelichting stappenplan Openbaar Onderzoek	Ter info
Hoppinpunten	Bespreking
Vervoer op maat	Bespreking
Agenda volgende VVRR	Ter info
Varia <ul style="list-style-type: none">- Vaststelling wijziging BFF (zie bijlage)- Toevoegen Lokale Hoppinpunten RIT (zie bijlage)	Beslissing

Vice-voorzitter

We verwelkomen vice-voorzitter Marlon.

Goedkeuren en opvolging vorig verslag

(zie bijlage: verslag)

Opmerking NMBS

NMBS gaf deze opmerking door over het verslag van 1/3/2023. Christophe voerde deze aanpassing door.

In het verslag staat de volgende passage:

Een advies uit de Kempen kan, maar maatregelen moeten voor de NMBS over het hele land gelden, want anders is er sprake van discriminatie van doelgroepen of gemeenschappen.

Koen Christiaen van de NMBS licht de maatregel toe:

- De NMBS heeft een parkeerstrategie over het hele land en die is ook geïntegreerd in beheersovereenkomst met de federale overheid. De motivatie om de stationsparkings betalend te maken is een financieel gegeven. Tegelijk was het ook belangrijk om mensen die echt een auto nodig hebben voor de overstap op de trein een plaats te garanderen. Zonder de slagbomen of poorten parkeren namelijk ook veel niet-treinreizigers. Ook is het een antwoord op de Vlaamse doelstelling naar modal shift en om te kunnen investeren in fietsenstalling.

- Sowieso is het parkeertarief gekoppeld aan een abonnementsstelsel: met abonnement is het veel goedkoper, met een dagticket is het een beetje goedkoper om te parkeren.

- Strategie NMBS is nu om eerst de grootste parkings betalend te maken, later de kleinere. Op termijn.

NMBS stelt de volgende aanpassing voor:

De vervoerregio Kempen kan uiteraard een advies uitbrengen, maar onze strategie 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 en 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.

Opmerking Grobbendonk

In het verslag staan bij weergave van discussie omtrent al dan niet betalend parkeren bij treinstations geen besturen noch vertegenwoordigers vermeld. Grobbendonk vraagt hier de tussenkomst van Marianne en andere sprekers concreet te benoemen.

Christophe voegt toe: 'Grobbendonk bracht volgend agendapunt aan [...], een aantal gemeentes steunden dit'.

De VVRR keurt het verslag van de vorige vergadering (met die aanpassing van de NMBS en Grobbendonk) goed.

Vaststelling Ontwerp RMP Versie 2

(zie presentatie)

Inleiding

10 maart werd de eerste versie van het Ontwerp RMP (+ het ontwerp plan-MER) doorgestuurd. Geert licht kort de feedback daarop toe en de feedback uit de gemeentecolleges. We geven mee welke aanpassingen er zijn gebeurd en stellen het RMP vast. Hierna gaat het openbaar onderzoek van start. Een goedkeuring houdt in dat:

- De gemeentes achter het plan staan en het ontwerp RMP en het ontwerp actietabel naar openbaar onderzoek mag.
- Het ontwerp plan-MER wordt vastgesteld.

Bespreking

- Hoogstraten is bezorgd over de linken tussen vervoerregio's Antwerpen en Kempen.
- Rijkvorschel blijft bezorgd over het OV-plan, maar ziet vooral heel veel mooie stappen in het RMP en keurt het daarom goed.
- Herselt onthoudt zich bij de stemming, wegens collegebesluit met opmerkingen over OV.

Besluit

Stemming: (zie bijlage)

- Akkoord: 28
- Onthouding: 1
- Tegen: 0

De vervoerregio stelt het Voorlopig Ontwerp RMP unaniem vast.

Waarnemend voorzitter Marlon bedankt de betrokkenen voor het werk:

“Een proces van bijna 4 jaar hebben we samen doorlopen. Het bijna-eindresultaat hebben we net vastgesteld. Ik begrijp dat het niet ambitieus genoeg is voor de ene, té voor een andere. Met meer dan 30 partners samen een plan maken is niet evident en daarom mogen we zeer tevreden zijn met het resultaat.

Maar dit is pas het plan!

Nu zullen we allemaal de handen uit de mouwen moeten steken om te werken aan minder ongevallen, meer leefbaarheid, minder uitstoot, meer kwaliteit, minder autogebruik, meer fietsen, minder gezeur, meer daden. We weten dat de fiets en fietsen onze beste kans is om onze omslag te maken, dat wordt onze focus.

Ik dank – en ik veronderstel ook namens het team MOW – het IOK, provincie, Stramien, Vectris en alle steden en gemeenten en mijn twee voorzitter-voorgangers die tot dit resultaat hebben bijgedragen!”

Toelichting stappenplan Openbaar Onderzoek

(zie presentatie)

Inleiding

Nu het Voorlopig Ontwerp RMP is vastgesteld, kan de minister het goedkeuren. Vervolgens kunnen we het Openbaar Onderzoek starten. Voor het openbaar onderzoek zijn er een aantal stappen en deadlines die ook van toepassing zijn voor de gemeentes. Frank licht toe wat dit betekent.

Bespreking

- De gemeentes hebben graag een FAQ of wervende tekst voor de gemeentes. Frank brengt dat in orde.
- Bij deze FAQ ook toevoegen welk soort inspraak wel en niet is, bijvoorbeeld niet over de bushalte.
- MOW verwerkt alle input van burgers, gemeenteraden, stakeholders ... in een tabel; de tabel wordt geanonimiseerd, dan wordt die besproken in de ambtelijke werkgroep. Na bespreking op VVRR ook publiek geplaatst op website.
- Gemeenteraden kunnen in OO ook advies geven (niet ter goedkeuring) Frank checkt het decreet en geeft door wat dat betekent voor gemeente.
- Kan er een sjabloon gemaakt worden over hoe ambtenaren dat op de gemeenteraad moeten plannen? Frank brengt dat in orde.
- Gaan we alle adviezen meenemen, of kijken we wat ontvankelijk is of niet?
 - o Reactie Frank: Alles moet besproken worden, maar we beslissen wel in de VVRR wat relevant of niet is.
- Zijn er regels voor participatie bij OO? Frank checkt bij BVR.

Stand van zaken fasering OV-plan

(zie presentatie)

Inleiding

Bespreking stand van zaken fasering OV-plan.

Cecile kan blij melden dat na overleg met VVR Mechelen, Mechelen akkoord is om de VVR Kempen te volgen qua routing én dat de voorgestelde fasering (1/1/24 ipv 1/7/24) mogelijk is.

Bespreking

- Heeft dit impact op het flexvervoer?
 - o Cécile: Ja, het flexvervoer in het zuidwesten volgt dan ook die snellere fasering.
- Zal er budget zijn voor alle flexvervoer uit te rollen?
 - o Cécile: Bij de vaststelling van plan van VOM was al geweten dat we met een budgetoverschrijding zaten; dus dat we moeten kijken hoe we prioriteiten stellen. Dus concreet is het uitgangspunt dat flexvervoer er op 1/1/24 (zuid) en 1/1/25 (noord) komt, maar wat het zal inhouden is nog niet beslist. Er mogen alleszins geen nieuwe witte vlekken vallen. De VVRR zal komende maanden dus nog moeten bekijken hoe we dat concreet vertalen (vb aangepaste bedieningstijden, prioritering of fasering uitwerken, ...).
 - o Frank: de bedoeling is ook dat de inkomsten van VOM ook terug naar de VVR gaan, maar het is nog niet duidelijk hoe dat gaat lopen. Bovendien is er nu de inflatiecrisis. Dat samen maakt dat we op dit moment geen duidelijk hebben over welk budget we te besteden hebben. Wat wel is beslist door de minister is dat de deelauto's, deelfietsen en flexbussen aparte enveloppen zijn. Het principe dat we eerder hadden afgesproken was prioriteit voor flexbussen, dan deelfietsen, dan pas deelauto's. Ook hier weten we dus niet of en hoe we die prioritering kunnen volgen,

en of we bijvoorbeeld toch geld van de deelauto's kunnen overhevelen naar flexbussen.

Vraag:

Het globale faseringsplan was al goedgekeurd. Over het vraagstuk dat nog on hold stond, vragen we vandaag aan de betrokken gemeentes om goed te keuren dat fase 3 wegvalt en in fase 2 wordt opgenomen.

Stemming:

- Nijlen: ok
- Grobbendonk: ok
- Vorselaar: ok
- Herentals: ok
- Herenthout: ok
- Geel: ok
- Westerlo: ok
- Hulshout: ok

Besluit:

De aanvulling op de reeds goedgekeurde fasering is ook goedgekeurd.

De Lijn bezorgt iedereen nog de update met alles over fasering, maar wil zich er eerst van verzekeren dat ook in de buurregio's alles definitief is. De Lijn zal de scholen ook inlichten over de wijzigingen. Dat is voor fase 1 al duidelijk. Voor fase 2 is dat natuurlijk een veel groter netwerk; daar moet nog duidelijk en gestructureerd gecommuniceerd worden. Dat zal De Lijn dan nog niet over communiceren zolang de school bereikbaar blijft, maar enkel waar complexiteiten mbt de bediening van een specifieke school opduiken. De Lijn brengt dat nu alvast in kaart en neemt waar nodig contact op met de gemeenten.

(nb 19/4/23: De Lijn werkt ondertussen een aanpak op Vlaams niveau uit mbt het inlichten van scholen. Ook in de Kempen zal deze Vlaamse aanpak dan gevolgd worden. Zodra hier zicht op is, communiceert De Lijn hierover).

Hoppinpunten

(zie presentatie)

Inleiding

Joris Cornu, de Hoppinpuntenmanager van MOW, legt uit hoe de aanleg van Hoppinpunten is afgestemd op de fasering van het OV-plan.

Bespreking

- Als een project al is opgestart, maar pas in fase 4 staat, moeten we dat dan afronden?
 - o Reactie Joris: neen, als er rapper Hoppinpunten kunnen gerealiseerd worden, graag!
- Retie merkt op dat de beheerder voor Hoppinpunt Retie Markt niet AWW is, maar de gemeente zelf.
 - o **Joris** past het aan
- Wat gebeurt met interregionale Hoppinpunten?

- Reactie Joris: Voor Hoppinpunten aan stationsomgevingen mogen de contactpersonen van NMBS (Koen Christiaen en Geraldine Wellens) gecontacteerd worden.
- Cécile merkt op dat ervaring toont dat discussies en realisaties hier moeilijk lopen omwille van eigendomsrechten, bijdragen aan studie bureaus, budgetten, beperkte ruimte aan station om toegankelijke bushalte aan te leggen, noodzakelijke verschuivingen van functionaliteiten, ...
- Nikka en Marlon vragen dat Vlaanderen (MOW) toch ook druk moet zetten op NMBS en Infrabel om sneller uit te voeren, want juist die interregionale Hoppinpunten zijn erg belangrijk.
 - Joris blijft dat engagement aangaan.
 - Nikka plant gesprek met Joris, NMBS, Infrabel, gemeenten, DMOW om prioriteiten te benadrukken.
 - De VVR vraagt aan Joris om toch ook op niveau van ministers het gesprek te laten plaatsvinden. Joris neemt dit op.
- Nikka dubbelcheckt of het punt van Nijlen-Kessel geselecteerd is als hoppinpunt.
- Feedback van gemeentes op de lijst is welkom bij Joris.
- Het is nog steeds niet duidelijk bij colleges, gemeenteraden, burgers wat een Hoppinpunt is. Er is nog een campagne op Vlaams niveau nodig, want dat is toch één van de sleutelpunten in de nieuwe mobiliteit.
 - Reactie Joris: er komt een campagne; een samenwerking tussen MOW en De Lijn. We merken dat waar het al als piloot is ingevoerd, dat het begint te leven.
- Er is teleurstelling over wat de Hoppinzuil nu is ten opzichte van wat er eerst is beloofd: een zuil met real-time info, alle verschillende modi, aansluitingen,
 - Reactie Joris: Klopt, op dit moment enkel raamcontract van AWW voor analoge zuilen. Voor de digitale zuilen is nog geen raamcontract, daar zijn wel al enkele leveranciers. MOW onderzoekt hoe het best kan aanbesteed worden en hoe dat gemeenten daar dan ook kunnen afgenomen worden. Voor de aanbesteding van één zuil, kan het nog wel gewoon via de openbare aanbesteding, want dat blijft onder de 30.000 euro. Dat is niet ideaal natuurlijk, daarom onderzoekt Vlaanderen wat er nog mogelijk is via een raamcontract. Anderzijds is er ook wel regelmatig de vraag of een digitale zuil nodig is, nu er zoveel mensen een smartphone hebben en de QR-code kunnen scannen.
- Het is de beheerder die bepaalt waar analoge of digitale zuil staat. De aanbeveling is dat op de grote Hoppinpunten digitale zuilen staan.
- Hoe weet een stakeholder wanneer de zuil geplaatst wordt?
 - Reactie Joris: Als het over de gewestweg gaat, dan volgt Pieterjan dat op.
- Als er een analoge zuil komt, kan daar dan nog real-time info van De Lijn toegevoegd worden?
 - Reactie Cécile: de bedoeling is dat er zoveel mogelijk digitale zuilen zijn met real-time info; in dat geval zal er geen real-time bord van De Lijn toegevoegd worden. Op andere punten met analoge zuilen zou het ideaal zijn dat er daar De Lijn-real-time info toegevoegd worden, maar dat lijkt met de budgettaire context niet evident te zijn. Een Hoppinpunt is niet altijd een veel gebruikte halte en dan zijn er elders misschien grotere noden voor real-time borden. Er zullen dus keuzes gemaakt moeten worden.
 - Reactie Pieterjan: AWW kiest daarentegen eerder voor analogoog.

- Conclusie: er zijn nog wat losse eindjes. Het is nuttig dat er een concreet standpunt over komt. Joris volgt op.
- Zijn alle bussen uitgerust om digitale info te geven? Waarom zou je investeren in infrastructuur als de informatie niet correct is.
 - Reactie Cécile: Real-time info is sterk verbeterd tgo vroeger. Daar zijn nog wel stappen in te zetten, maar de investering in de zuil is zeker nodig. Afstemming is zeker belangrijk.

Stand van zaken deelsystemen

(zie presentatie)

Inleiding

Ooit was gezegd dat Vlaanderen de aanbesteding van deelsystemen zal doen. Dat bestek is niet goed gelopen en dan is er beslist dat vervoerregio's autonomie krijgen.

Frank ligt toe wat de stand van zaken is en wat de openstaande vragen zijn die we nog als VVRR moeten vastpakken.

Bespreking

- Geen vragen

Varia

- Vaststelling wijziging BFF (zie bijlage)
 - **Conclusie: de VVRR stelt dit vast**

- Toevoegen Lokale Hoppinpunten RiT (zie bijlage)
 - **Conclusie: de VVRR stelt dit vast.**
 - Toevoeging Magali: RiT is ook bezig met Hoppinpunten en vraagt dat waar sterke HOV-lijnen zitten, ook herkenbare hoppinpunten zijn; met meer infrastructuur dan schuilhuisje + zuil. RiT wil een raamovereenkomst met een firma sluiten voor de schuilinfrastructuur (realisatie). Is er interesse van andere gemeentes om ook van die raamovereenkomst gebruik te maken? Stad Turnhout zal dan aanbestedende overheid zijn. Andere gemeentes (zelfs andere Vlaamse gemeentes) kunnen dan ook mee afnemer zijn voor schuilinfrastructuur, zowel langs gemeentewegen als gewestwegen (bij gewestwegen is schuilinfrastructuur ook bevoegdheid van gemeente).
 - De Lijn: het gaat hier dan om schuilhuisjes eigen ontwerp. Deze zijn ook subsidieerbaar, onder een aantal voorwaarden.
 - Magali stuurt nota uit.
 - Als het concreter wordt, plaatst Christophe het op Ambtelijke werkgroep. IOK doet mee.

- VVSG deelt de bezorgdheid over hoe de centrale aanbesteding van deelsystemen is gelopen.

- VVSG heeft 2 interessante webinars : zie www.vvsg.be/vervoerregio
 - 20/4: Derdebetalersstelsel van De Lijn
 - 25/4: Inrichtingsprincipes van wegen (via VSV)

- Herentals wijzigde in 2021 het BFF, maar botst nu op ANB om toestemming te krijgen voor verharding. Het is vreemd dat we het BFF hier bespreken samen met het Vlaams niveau, maar dat het door een ander Vlaams niveau wordt tegengehouden. Moet dat BFF niet eens integraal doorgestuurd worden?
 - Reactie Frank: dat is inderdaad een bekend probleem. Ze zijn uitgenodigd op projectstuurgroep waar ze formeel bezwaar kunnen maken, maar als ze dan niet komen en achteraf bij de vergunningsfase komen, houden ze het tegen. We blijven met hen rond de tafel zitten en zoeken steeds mee naar compromissen.