



Project **Vervoerregio Kempen**
Betreft **Verslag VVRR**
Datum **06/02/2024**

Aanwezigen en quorum

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

Bijlagen

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

Agenda

Welkom en agenda
Goedkeuren en opvolging vorig verslag
Opvolging RMP
Deelfietsen (trap 2)
Stand van zaken VOM Noorderkempen
Flexzones
Pauze
Fase 2 OV-plan
Agenda volgende VVRR
Varia

Goedkeuren en opvolging vorig verslag

(zie bijlage: verslag)

De VVRR keurt het verslag van de vorige vergadering goed.

Opvolging RMP

Na vorige vervoerregioraad kon Frank alle nodige documenten tijdig doorsturen naar de minister, waarop begin januari de minister het plan heeft ondertekend. Frank licht toe welke stappen zijn gezet sinds vorige VVRR:

- 20/12/2023: vaststelling van het ontwerp RMP door VVRR
- 11/01/2024: handtekening onder het definitief RMP door minister Peeters.
- 19/01/2024 kennisgeving aan Vlaamse Regering door minister Peeters.
- 30/01/2024: publicatie in Staatsblad
- 09/02/2024: RMP gaat van kracht.

Alle documenten zijn te vinden op de website van de vervoerregio.

Deelfietsen (trap 2)

(zie presentatie)

Inleiding

IOK deed vorige vervoerregioraad een voorstel van strategie van implementatie van de deelfietsen volgens vier groeispurten. IOK verwerkte de feedback tot een definitief voorstel op basis waarvan ze het bestek zal uitschrijven. We nemen een beslissing over het voorstel van strategie.

Bespreking

- Is die looptijd van vier jaar marktgericht? Is korter aanbesteden mogelijk om te verlengen als het aanslaat?
 - Reactie Nancy: Die looptijd komt overeen met het penhouderschap dat ook tot 2028 loopt. Vier jaar is ook een minimum om marktspelers enthousiast te krijgen om te investeren in landelijke gemeentes.
- Gaan er in Lille ook deelfietsen ingezet worden?
 - Reactie Nancy: Lille dat zat niet in de oorspronkelijke selectie, maar in het bestek is nu wel is gekozen om alle hoppinpunten te benoemen. Daardoor kunnen we bij aanbesteding kijken hoever we kunnen geraken met het beschikbare budget. Eerst focussen we op interregionale en regionale Hoppinpunten, daarna volgen de lokale hoppinpunten en deelsystemen op bedrijventerreinen.
- Het is interessant om een lijst te maken met de volgorde van de Hoppinpunten waar deelfietsen worden uitgebouwd. **Nancy** neemt dit op.
- Het succes zal ook afhangen van de dekking. Als er geen gaten vallen in de regio, zal het succesvoller zijn. We moeten samen met de VVRR over waken dat gebruikers er stabiel op kunnen rekenen.
- Hebben we snel zicht op de registraties en gebruik? Wie registreert?
 - Reactie Nancy: Het zit mee in het bestek dat er goed gemonitord moet worden. De bedoeling is dat we als VVR wel snel op de bal kunnen opvolgen.
 - Reactie Frank: Het is opvallend dat in Antwerpen na 2 jaar na installatie nog een stijging blijft. We mogen niet te rap evalueren of het niet werkt, soms heeft het minstens 6 maanden nodig om te beginnen werken.
 - Reactie Frank: Voorlopig zal de monitoring via de concessiehouder moeten gebeuren, de bedoeling is wel dat het later ook via de mobiliteitscentrale kan aangevraagd worden.

- Hebben we al zicht op aantal fietsen per locatie?
 - o Reactie IOK: Het is nog even wachten op de kostprijs: wat is interessant en wat is mogelijk? Minimum drie is alvast algemeen een goede basis, en meer aan de stations. Bij de elektrische fietsen is het nog wachten op het marktonderzoek.
- Aan Olen en Tielen staan nog geen bluebikes
- Welke budgetten hebben andere vervoerregio's?
 - o Reactie Nancy: Het budget van VVR Antwerpen komt van Lantis, dat komt van de minder-hinder-maatregelen en bijkomende investeringen door gemeentes zelf die mee hebben afgekomen. Andere regio's hebben gelijkaardige budgetten als de Kempen. De kostprijs hangt af van allerlei omstandigheden, zoals de locatie van de werkplaats, de kost voor elektrisch (kost x 3) versus niet-elektrisch, ...

Conclusie

De vervoerregioraad is akkoord met de voorgestelde strategie

Stand van zaken VOM Noorderkempen

Inleiding

In juni 2023 beslisten we alvast de flexzones ten zuiden van spoorlijn 15 + Retie / Dessel aan te besteden, en nog even te wachten op de beslissing over flexzones in het noorden, om onderzoek te doen naar eventueel goedkopere formules met flextaxi.

Magali schetst de stappen die zijn genomen in dat onderzoek, met een infomoment voor taxibedrijven op regio-overschrijdend niveau en een vraag aan de Kempense gemeentes om lokale taxibedrijven aan te schrijven.

Er zijn geen reacties van de taxi-ondernemingen op de vraag naar interesse.

De betrokken gemeentes bespraken dit en keken of ze dan voor de flexbussen kiezen.

Bespreking

- Door alle KN-AN- als haltes voor het flexvervoer in te tekenen, is het verwacht aantal gebruikers van de flexhaltes wel gestegen, wat meer druk op de taxi's zou zetten en beter te verzamelen valt met een flexbus.
- De gemeenten van RIT zijn tot conclusie gekomen om toch op flexbussen in te zetten. Er was nog het idee om nog even af te wachten tot maart, om opstart van zuiderkempen te evalueren. Maar omdat het resultaat toch is 'flexbus of niets', heeft verder uitstel geen zin.
- Hoe vast liggen de zones en haltes?
 - o Reactie Cécile: De aanbesteding van de flexbus ligt voor een periode van zo'n 6 jaar vast. De polygonen, dus de zones waarbinnen bediening mogelijk is, kunnen waarschijnlijk 2x/jaar gewijzigd worden. Aanpassingen aan haltes binnen die zone kunnen in principe wel sneller gebeuren.
- Is het in het westen niet interessant om naar de VVR Antwerpen te kijken voor samenwerking flextaxi's daar?
 - o Reactie Frank: samenwerken kan zeker.
 - o Reactie Cécile: Cécile zal navragen of er in de VVR met flextaxi's wordt gewerkt; en eventuele consequenties op de aanbesteding.
 - (PM: de flextaxi's in VVR Antwerpen dienen enkel als eventuele back-up voor de flexbus; we kunnen hier niet op aanhaken)

Conclusie

De betrokken gemeentes adviseren om de flexzones van het noorden via het raamcontract van de flexbussen uit te voeren.

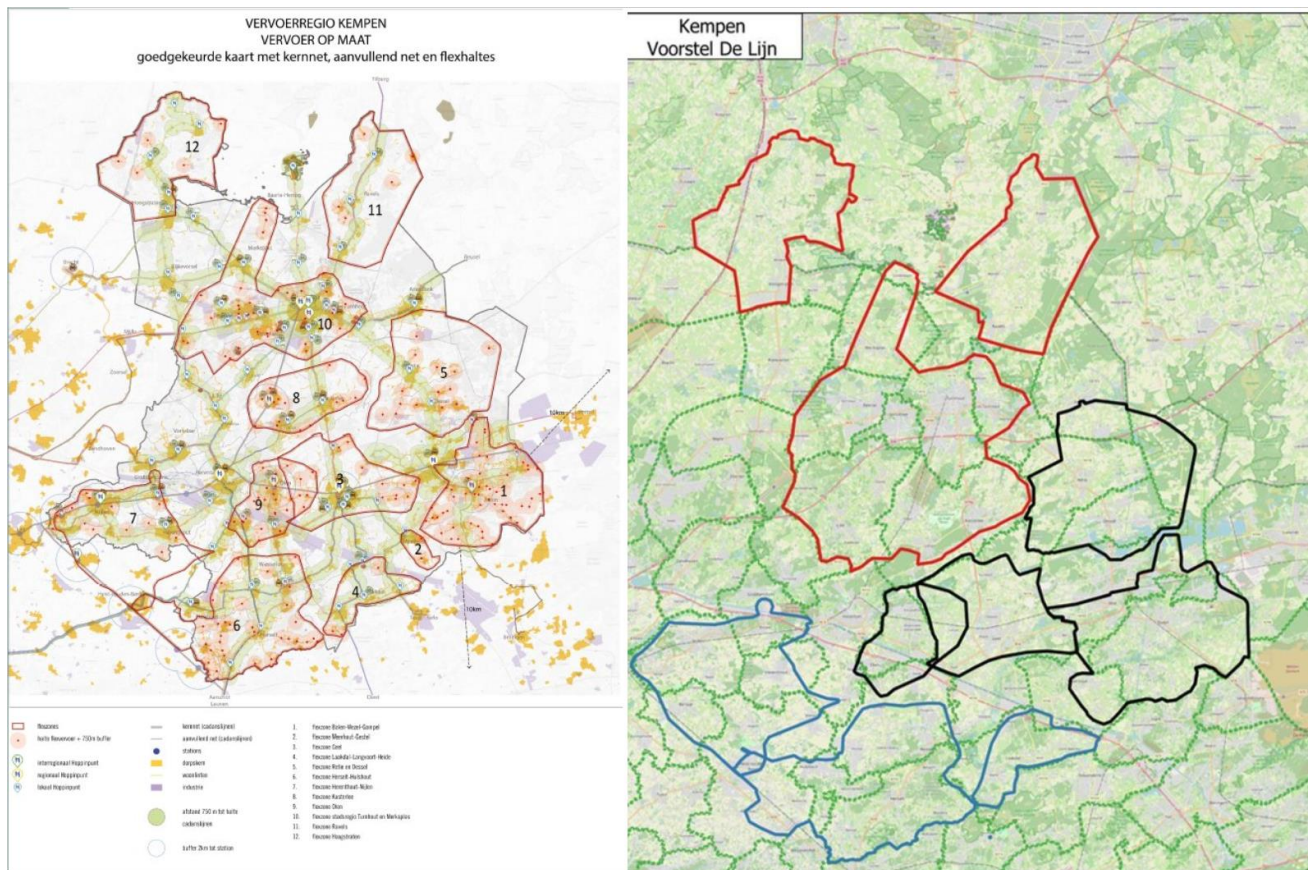
De vervoerregioraad beslist om de flexzones van het noorden via het raamcontract van de flexbussen uit te voeren.

Kaarten flexzones

Er ontstaat verwarring over de geprojecteerde kaarten.

Hierbij meer duiding:

Links is de kaart van het officiële VOM-plan, zoals 20/9/2021 goedgekeurd (en ook in het definitieve RMP van 20/12/2023 is vastgesteld). Rechts is het vervolg hierop van de operationele uitwerking door De Lijn (zoals besproken op de VVRR van 28/6/23). Voor de aanbesteding zijn de zones samengebracht (zie rood-zwart-blauw), maar de reizigers kunnen enkel binnen hun zone flexvervoer gebruiken.



PS: Op de sharepoint zal in de map 'definitieve documenten' een map aangemaakt worden waarin aanpassingen aan het net kunnen opgevolgd worden.

Onderzoek naar aanpassing Flexzones

(zie presentatie)

Inleiding

Herentals wil De Lijn vragen om een onderzoek in te stellen om de mogelijkheden te bekijken om enkele gebieden in Herentals, die momenteel niet bediend worden door kernnet of aanvullend net, op te nemen in de flexgebieden Kempen Zuidoost en/of Zuidwest.

Sarah licht toe dat door wisselende schepenen en ambtenaren het onduidelijk is waarom er geen flexhaltes zijn waar vroeger belbussen waren, en dat ze daarom nu de vraag aan De Lijn stellen.

Bespreking

- Is er iets gewijzigd in de omgeving? Hoe komt dat het oorspronkelijk niet is opgenomen?
 - o Reactie Sarah: eigenlijk is het niet duidelijk waarom; er is alleszins geen grote nieuwe infrastructuur, behalve Campus Spiegelfabriek en de groeiende school. Er is wel belangrijke bestaande infrastructuur die nu geen bediening meer heeft.
- Is het de bedoeling om in de toekomst dan bij nieuwe ontwikkelingen in de VVR of bij nieuwe nood om zones uit te breiden?
 - o Reactie Cécile:
 - Als er binnen een zone iets wisselt, is dat mogelijk. Dat kan 2x per jaar onderzocht worden.
 - Opmerking bij industriezones: in de VVRR besloten dat we zullen inzetten op de fiets. Flexhaltes bieden geen antwoord op de nood van die industriezones.
 - o Reactie Frank:
 - We hebben steeds gezegd dat het niet in steen gebeiteld staat. Vandaag is er een vraag om te onderzoeken wat de haalbaarheid is, wat nodig is en of dat met bestaande bussen kan. Daarna moet De Lijn terugkomen naar VVRR met wat de mogelijkheden en de consequenties zijn. Pas dan kunnen we dat beslissen.
- De lerarenopleiding van Thomas More in Vorselaar verdwijnt. Is dat een voorbeeld van een wijziging die tot aanpassing van het net kan zorgen?
 - Reactie Cécile: Ook voor KN/AN moeten wij bij evaluaties kijken hoe we omgaan met nieuwe ontwikkelingen
 - In de situatie van de school van Vorselaar waren nog andere redenen om het huidige plan te volgen, er is ook nog potentieel los van de Campus van Thomas More.
 - Vorselaar geeft voor de duidelijkheid aan de lijn Turnhout-Vorselaar niet omwille van de beslissing van Thomas More te willen wijzigen.

Conclusie:

Cécile onderzoekt de vraag van Herentals en komt terug met de haalbaarheid en consequenties.

Fase 2 OV-plan

Inleiding

6 januari is fase 2 van het OV-plan ingevoerd, wat tot heel wat reacties in de pers heeft geleid. Het Streekplatform en de Conferentie van Kempische burgemeesters reageerden met een brief aan de minister.

Cécile licht toe hoe de evaluatie zal lopen en op welke termijn:

Jaarlijks

- De Lijn is verplicht jaarlijks een evaluatie van het netwerk te doen, volgens criteria in ODC met input van gemeente. Hier kunnen voorstellen tot conceptuele bijsturing komen, maar die zullen ook volgens decreet basisbereikbaarheid zijn

Tussentijds

- Tussentijdse monitoring over gebruik

Korte termijn:

- Operationele problemen qua capaciteit, aansluiting scholen, ... met als doel snel te schakelen. Dat is uiteraard afhankelijk van beschikbaarheid van bussen, chauffeurs, ...

In de pers is de indruk gewekt dat grootschalige wijzigingen snel konden aangepast worden, maar dat kan niet, omdat dit budgettair gewoon niet kan.

Cécile geeft een overzicht van de klantenreacties bij De Lijn

- Waarschijnlijk wordt een groot deel van de klachten nu naar gemeentes en op facebook gestuurd, maar niet naar De Lijn (relatief weinig in aantal).
- Ritten van de Kempen kwamen 3 dagen niet in de routeplanner (de ritten waren niet geschrapt, maar leken geschrapt). Daar zijn wel heel veel klantenreacties op binnengekomen. Dat doet vermoeden dat de reizigers toch de weg naar het formulier gevonden hebben.
- Er zijn minder reacties over het netwerk zelf. Vooral over de geschrapte treinparallel Lier-Herentals, over capaciteit en over afstemming schooluren komen klachten.
- De Lijn heeft niet genoeg informatie van de scholen, bovendien lijken de scholen steeds meer variabele uurroosters te gebruiken (vb. einde schooldag tussen 14u15 tot 8ste u, andere uren per dag, ...). De Lijn zal grootste gemene deler moeten zoeken, maar zal geen aanbod kunnen bieden voor al die variabele uurroosters. De Lijn vraagt aan de vervoerregioraad om dit standpunt ook te verdedigen.

Cécile reageert ook op de brief aan de minister

- De Lijn en MOW kunnen moeilijk over de opmerkingen in de brief van de Conferentie van Kempische Burgemeesters in discussie gaan, omdat die over principes van decreet basisbereikbaarheid gaan en de werking van de VVRR. Dit is materie op Vlaams niveau. Wel

zou men op de VVRR nog een aantal standpunten kunnen laten noteren in het verslag – dit bleek niet nodig.

- Een reactie van de minister op de brief van Conferentie van Kempense burgermeesters is op komst.

Klantenreacties bij gemeentes

Het college van de VVR Kempen wil inzicht krijgen in de vragen en reacties die zijn binnengekomen over de invoering van het OV-plan.

Er zijn een aantal reacties binnengekomen bij De Lijn, maar vermoedelijk zijn er veel reacties rechtstreeks naar de gemeenten gestuurd. Dit gaat zowel over de reacties die de gemeente zelf heeft, of reizigers hebben doorgestuurd naar de gemeente, of mensen op sociale media hebben geplaatst.

Bespreking: welke reacties ontvingen de gemeenten nu al?

- De gemeente Meerhout heeft een emailadres aangemaakt waar een 70-tal mails zijn binnengekomen + 200 reacties op Facebook. Deze zijn in samengevatte context reeds overgemaakt aan De Lijn. Het lijkt voor burgers idd 'aangenamer' om reacties naar de gemeente te sturen. De samenwerking met De Lijn daaromtrent is bijzonder goed verlopen.
- In Meerhout kwamen volgende thema's aan bod:
 - o De capaciteit van schoolbussen. Dat is snel opgepakt door De Lijn.
 - o Het flexgebruik is ongekend. Het is voor gebruikers verwarrend dat tijdens de functionele lijn geen flexbus mogelijk is. Het is de centrale die aangeeft wat de beste oplossing is.
 - o De rechtstreekse lijnen richting Hasselt en Diest zijn afgeschaft
- In Grobbendonk kwamen via Facebook een 200-tal reacties, minder via mail. Een petitie zamelde ca 120 handtekeningen in.
- In Grobbendonk kwamen volgende thema's aan bod:
 - o Vooral i.v.m. parallelle treinverbinding (gebundeld in overzicht). Het afschaffen verlengt vooral de reistijd en maakt de reis duurder. Grobbendonk steunt de vraag van Herentals naar het onderzoek om de flexzone uit te breiden.
 - o 166 leerlingen vanuit Nijlen-Bouwel-Grobbendonk gaan naar middelbare school in Herentals. Een bevraging volgt en de info wordt aan de Lijn bezorgd.
 - o Voor schoolgaande jeugd is de uurregeling 's middags net te krap.
- Reacties in Lille:
 - o Nog geen implementatie, maar al veel reacties over de overstap in Malle
 - o Spannend voor volgende fase als de zaterdagen en middagen zullen wijzigen.
- Reacties in Mol:
 - o Er worden petitie opgestart en actiecomités opgericht
 - o Mol plant een vergadering om alle mensen die reacties gaven te woord te staan
 - o Er zijn veel individuele reacties, vooral over het afschaffen van de treinparallel
- In Kasterlee heeft school Smik een verbeterd aanbod nodig
- In Geel zijn er verschillende reacties: aansluitingen verlopen moeilijk, verschillende lijnen (Bel en Larum) zijn verdwenen waardoor mensen de bus niet meer nemen, ...
- In Geel gingen de reacties ook vooral over de parallelle lijnen en over schoolvervoer. Wat dit laatste betreft, zijn intussen enkele verbeteringen doorgevoerd of in voorbereiding of onderzoek.

- In Herenthout is ook een meldpunt opgericht met een 10-tal negatieve reacties, vooral over het wegvallen van de reguliere verbinding naar Heist op den Berg (lijn 511) voor de leerlingen en tijdens weekend (zondagmarkt, shopping, ...). Herenthout zal deze meldingen via de online tabel doorgeven.
- In Balen zijn ook een aantal meldingen binnengekomen.

Vervolg:

[Klik op deze link](#) voor een tabblad om alle reacties gebundeld te noteren (dat mogen zowel negatieve als positieve zijn).

De Lijn zal samen met deze reacties en de reacties die bij De Lijn zelf zijn binnengekomen een volgende VVRR een overzicht geven, door middel van een lijst met wat er was, wat er is bijgekomen, wat er is weggefallen, en welke reacties er zijn binnengekomen.

Bespreking treinparallel

- Gemeente Olen, Geel, Grobbendonk, Herentals en Mol herhalen de teleurstelling over het afschaffen van treinparallellellen.
 - o Reactie Kris Vreys: de problematiek van de parallellijnen geeft ook aan dat de nood aan tariefintegratie tussen NMBS en De Lijn een reële uitdaging is. Dat signaal moeten we ook doorgeven.

Bespreking verdere communicatie

* Jef heeft volgende vragen

- Komt er een algemene publieke reactie van De Lijn?
 - o Reactie Cécile: daar is nog geen zicht op
- De media heeft zijn best gedaan om het plan bij het begin te verbranden. Kunnen wij via lokale media reageren indien De Lijn op Vlaams niveau geen updates zou sturen?
 - o We kunnen uitleggen wat opdracht was, met een Infographic en beeldend, om uit te leggen wat doelstelling van basisbereikbaarheid is. Dat moet vaak herhaald worden.
 - o De waarom-vraag is één zaak, maar dit moet gepaard gaan met een sterk pleidooi voor een groeipad en het eventueel veranderen van basisprincipes zoals treinparallellellen, die overal terugkomen.
 - o Reactie Cécile: wees voorzichtig, de pers maakt hier uiteindelijk zelf iets van. Dit is niet noodzakelijk het verhaal dat de VVRR wil brengen.

(PM: De Lijn stuurde na één maand, vlak voor de VVRR, een persbericht uit over de stand van zaken. Dit werd verstuurd naar Jef om na te gaan of dergelijke updates aan zijn verwachtingen voldoen)

* Het is belangrijk om ook de communicatie voor 2025 voor te bereiden.

* Er zijn ook vragen naar toelichtingen aan bv. Dienstencentra. In sommige andere regio's komt De Lijn die toelichting geven. Kan dit in de Kempen ook niet?

- o Reactie Cécile: bij het begin van de VVRR werd afgesproken dat in de Kempen het principe zou gelden dat het een plan van Vlaanderen en de gemeentes was, en dat de gemeentes voor de lokale input en inlichtingen zouden zorgen. De bedoeling is dus altijd geweest dat de gemeente deze vragen als in eerste instantie zelf opvangt. Annelies en Cécile willen normaal gezien specifieke vragen altijd wel bekijken, maar

hebben nu door hun uitzonderlijke situatie (slechts 1,5 VTE effectief) helaas niet voldoende capaciteit om in alle Kempense gemeentes uitleg te komen doen.

- Er wordt aangehaald dat het goed zou zijn om meer aandacht te besteden aan het systeem van de flexbus gemeentes waar vroeger geen belbus was.
 - o Reactie Cécile: dit wordt bij Hoppin al aangegeven. Hoppin is ook een routeplanner voor gemeentes waar Flex is: wat is op het gewenste moment van vertrek of aankomst de beste oplossing. Is dit een flexbus, dan wordt die geboekt. Anders wordt men doorverwezen naar het vaste net. Het is een kwestie van gewoon worden, en dat gebeurt snel.
- **Christophe** plant debat over communicatie op college, **Cécile** vraagt ondertussen na of er publieke reacties gepland zijn bij De Lijn

Agenda volgende VVRR

(zie presentatie)

Varia

- Memoranda Streekplatform Kempen zijn gepresenteerd (zie bijlagen)
- Hoe is het afficheren van de invoering gelopen?
 - o Reactie Cécile: Dat is goed gelopen.