



Project Vervoerregio Kempen
Betreft Verslag VVRR
Datum 26/03/2024

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

Goedkeuren en opvolging vorig verslag	Beslissing
Fase 2 OV-plan: aanpassing OV-plan	Beslissing
Fase 2 OV-plan: analyse klantenreacties	Bespreking
Fase 2 OV-plan: Stand van zaken, evaluatie en monitoring	Ter info
Onderzoek VUB naar basisbereikbaarheid	Beslissing
Actiefiches: stand van zaken	Bespreking
Wijziging F5 Herentals	Beslissing

Goedkeuren en opvolging vorig verslag

(zie bijlage: verslag)

De VVRR keurt het verslag van de vorige vergadering goed.

Fase 2 OV-plan: aanpassing OV-plan

(zie presentatie)

Inleiding

Op een vorige VVRR vroeg Herentals of ook in Herentals flexvervoer voorzien zou kunnen worden. Ook van andere gemeenten of uit klantenreacties kwamen enkele vragen i.v.m. het toevoegen van een flexhalte of aanpassen van een flexzone.

De Lijn onderzocht deze vragen en koppelt de resultaten terug.

Bovendien ligt de vraag formeel voor om de budgetoverdracht binnen de VVR van VOM deelsystemen naar VOM Flexvervoer goed te keuren.

Toelichting

- Aanpassingen gaan in vanaf 1 juli 2024 als ze goedgekeurd worden.
- Deze aanpassingen hebben geen negatieve impact op budget of werking van het systeem.
- Deze aanpassingen zijn een vooruitgang voor bepaalde doelgroepen en bepaalde zones die beter bediend worden met VOM.
- Er zal nog steeds een OV-toets toegepast worden; dus ook met deze aanpassingen blijft het principe van basisbereikbaarheid gehandhaafd (met overstap naar KN-lijnen of naar treinverbindingen).
- Binnen De Lijn is verder overleg voorzien ivm de communicatie.
- Op Sharepoint volgt binnenkort nog een overzicht van alle beslissingen over aanpassingen.

Bespreking

- Vraag Geel: Deeldorp Bel is zowel op Geel als op Mol aangewezen. Kan Bel ook bij de flexzone van Mol toegevoegd worden?
 - o Reactie Cécile: De Lijn bekijkt of het kan, en als het mogelijk is, nemen ze dat mee naar de aanpassingen voor 1/7. De VVRR gaat ermee akkoord dat als het onderzoek van De Lijn positief is, dit automatisch gebeurt en niet opnieuw op een VVRR moet komen.
- Marlon: deze aanpassingen tonen dat de treinparallel toch effectief zijn nut had.
 - o Reactie Cécile: het zijn niet noodzakelijk de haltes naast de treinlijn waar veel gebruikers zaten, het gebruik van die afgeschafte treinparallel lag vooral aan de stations. De aanpassingen gaan over het flexvervoer, maar dat gaat over minieme aantallen, niet over grote vervoersstromen.

Besluit

- 1) Over te dragen budget van deelsystemen Vervoer op Maat naar flexbussen van Vervoer op Maat: 432.112 euro, voor de duurtijd van 6 opeenvolgende jaren, start contract 1/2025.
- 2) De VVRR is akkoord met de flexgebieden zoals weergegeven in de presentatie (en indien haalbaar ook de aanpassing van Geel Bel), op voorwaarde dat de principes van basisbereikbaarheid niet in gedrang komen en er geen negatieve impact op budget of werking is.

Opmerking van 27 maart, na de VVRR: De Lijn heeft de vraag over Bel meteen onderzocht en heeft laten weten dat vanaf 1/7/24 Bel toegevoegd kan worden aan het flexgebied van Mol. Conform de afspraken van 26/3 wordt dit dan ook als beslist beschouwd.

Fase 2 OV-plan: analyse klantenreacties

(zie presentatie)

Inleiding

Tot 8 maart gaven de gemeentes de klantenreacties door die bij de gemeente waren binnengekomen. Annelies deed een analyse van die reacties en van de reacties die bij De Lijn zijn binnengekomen en koppelt terug.

Bespreking

- Deze reacties gaan enkel over aanpassingen in het zuiden. Er leven ook bezorgdheden in het noorden, die zullen pas na de invoering in 2025 worden meegenomen.
- Worden op basis van deze klantreacties al preventief acties ondernomen voor de uitrol in het noorden?
 - o Reactie Cécile: De routeplanner zal uiteraard wel in orde zijn voor 2025, daar zal een betere controle op zijn. De operatoren van VIA zullen tegen dan ook ingewerkt zijn, waardoor de telefonische contacten vlotter zullen verlopen. Overbezettingen worden sowieso elk jaar na de start van het schooljaar gemonitord. De Lijn heeft geen zicht op de verplaatsingsrelaties naar de scholen via het abonnement, dus het is jaarlijks op te volgen of de ingezette capaciteit voldoet aan de stromen.
- Herentals: wat is de planning voor het onderzoek naar de extra rit op lijn 848?
 - o Reactie Cécile: De Lijn wacht op resultaten van een enquête.
- De organisatie van schooluren komt niet meer overeen met de organisatie van de functionele lijnen (vb. leerlingen die pas tweede lesuur moeten komen, die om 14u15 al gedaan hebben, ... en dit nog eens verschillend per school).
 - o Reactie Cécile: De Lijn zal zich blijven organiseren op de grootste gemene deler. Die flexibiliteit aanbieden is naar werking en budgettair niet mogelijk. Het zou betekenen dat er evenveel leerlingen met méér bussen en een veel hogere kost, maar met minder leerlingen per bus verplaatst worden.
 - o Kan hier een communicatie vanuit VVR en De Lijn komen dat het niet haalbaar is om ons op al die flexibiliteit te richten?
 - o Als er extra middelen zouden komen, zullen we het debat moeten voeren of we dat dan willen spenderen aan het flexibel onderwijs (om te zorgen dat een kind niet een uur in de studie moet zitten), of dat het geld dan in andere mobiliteitsmaatregelen geïnvesteerd moet worden. De VVRR is van mening dat dit dan wel een debat is dat op hoger niveau gevoerd moet worden.
 - o **Cécile** stelt een standaardantwoord op en bezorgt het aan de VVRR. (zie hieronder)

Standaardantwoord over afstemmen van busaanbod op lesuren van scholen, toegevoegd aan verslag op 16/4:

De vraag om het busaanbod af te stemmen op de alsmaar meer flexibel wordende lesuren van scholen werd besproken op de Vervoerregioraad van 26/3/24. Conclusie hier was dat er sowieso geen budgetten ter beschikking zijn op dit moment om bijkomend aanbod te voorzien afgestemd op verschillende mogelijke lesuren. Indien er in de toekomst extra middelen voor het openbaar vervoer zouden komen, is er sowieso eerst (op eigenlijk een hoger niveau) een debat nodig over het feit of het wel of niet aangewezen is om rekening te houden met de flexibele uren. Het decreet basisbereikbaarheid gaat immers uit van de sturende rol van het openbaar vervoer. Inspelen op flexibele schooluren is een volgende rol aannemen.

Schoolritten zijn daarenboven bijzonder duur en onproductief voor De Lijn. Dit wil zeggen dat deze ritten vaak een bus en chauffeur vergen om enkel die rit uit te voeren; de chauffeur dient echter x-aantal uur betaald te worden, en niet enkel voor die rit. De bus kan niet op andere lijnen ingezet worden en staat verder stil in de spits. Elders zal het aanbod hierdoor niet versterkt kunnen worden en dus geen extra reizigers worden aangetrokken. Het aantal reizigers blijft status quo, terwijl het budget sterk stijgt en het aantal reizigers per rit soms ondermaats dreigt te worden.

Net daarom is De Lijn eigenlijk vragende partij voor het omgekeerde: zo veel mogelijk vaste lesuren, met afstemming tussen verschillende scholen in 1 stad of gemeente. Op die manier kan met een veel lager budget schoolbediening voorzien worden voor alle scholieren. In elk geval richt De Lijn zich momenteel op de grootste gemene deler qua lesuren, en staat de vervoerregioraad op dit moment ook achter dit principe.

Uiteraard kan er ook een lans gebroken worden voor de maatschappelijke rol van het openbaar vervoer omtrent het inspelen op flexibele lesuren. Vandaar ook dat er gesteld is dat deze kwestie verder debat zal vergen.

Fase 2 OV-plan: Stand van zaken, evaluatie en monitoring

(zie presentatie)

Inleiding

Annelies licht toe hoe de evaluatie en monitoring van het OV-plan zullen lopen.

Bespreking

- Op basis van welke cijfers wordt de evaluatie gemaakt? Hoe betrouwbaar zijn de cijfers?
 - o Dit gebeurt ahv de cijfers uit de mobiliteitstool, die dagelijks alle registraties bijhoudt. Het zal nooit exact het aantal opstappers of afstappers per halte zijn. Bij het afstappen wordt niet gescand, er zijn altijd mensen die niet scannen. Sommige tickets (sms-, m-) zijn ook niet toegewezen aan een halte van opstap. Maar de cijfers uit de mobiliteitstool (met de registratie van de reizigers) worden bijgesteld met formules om het aantal reizigers dat niet registreert of niet hoeft te registreren (vb sms-tickets) bij te sturen.
 - o Waar interessant, gebeurt een dubbelcheck ahv een telling.
 - o De stiptheid is in het globale overzicht voor het jaarlijks evaluatierapport niet per halte, maar werkt met gemiddeldes van alle haltes van die lijn samen.
 - o Kan er onderscheid gemaakt worden tussen opstap- en afstaphaltes?
 - Neen, enkel de opstap wordt geregistreerd. Uit onderzoek van MIVB bleek wel dat het merendeel van de reizigers die 's ochtends opstappen, daar 's avonds ook terug afstappen.
- De bedoeling is om na evaluatie het net aan te passen indien nodig. Is het dan nodig om ook het potentieel in kaart te brengen, bijvoorbeeld richting Nederland?
 - o Reactie Cécile: het potentieel naar Nederland is niet mogelijk in het model
- Hoe worden verschuivingen naar andere lijnen zichtbaar?
 - o Reactie Cécile: we moeten nagaan of de doelstelling is bereikt, nl. meer reizigers op regionaal niveau. Netto zouden er dus meer reizigers moeten zijn. Bij de treinparrallels die zijn opgeheven / sterk gewijzigd verwachten we een stijging van het treingebruik. Een deel zal echter ook op het flexvervoer zitten, een deel zal de fiets nemen en een deel zal alsnog op een bepaalde manier met de bus reizen. Op die laatste groep hebben we geen zicht, dus 1-op-1 vergelijken is niet mogelijk.
- Hoe loopt het proces van de evaluatie in afstemming? (zie slide 23)
 - o Reactie Cécile: met het rapport kan De Lijn gericht een aantal zaken onderzoeken. Tijdens de ronde van gemeentes zal input verzameld worden voor de evaluatie; dit jaar zal dit hoofdzakelijk bij de gemeentes van fase 2 zijn, aangezien wijzigingen aan de rest van het net pas op 1/1/25 ingaan. Wijzigingen die worden voorgesteld door De Lijn zullen in lijn met het decreet moeten zijn. De Lijn doet dan een voorstel aan de VVRR. Het rapport zal met de VVRR worden besproken. Over eventuele aanpassingen aan het net moet de VVRR adviseren (kernnet) of beslissen (VOM, aanvullend net), en uitvoering van aanpassingen zullen afhankelijk zijn van de beschikbare budgetten. De eerste evaluatie beslaat slechts 6 maand van fase 2, dus (veel) wijzigingen zullen normaal gezien niet voorgesteld worden. Indien gemeentes wensen hebben die niet overeenkomen met de principes van het decreet, kan dit ook wel genoteerd worden in het rapport.
- Kunnen aanpassingen door evaluatie van VVR Kempen impact hebben op andere VVR?
 - o Reactie Cecile: ja, dit kan.

- Kunnen deze cijfers ook al zorgen voor kleinere wijzigingen, zoals bij die schoolbussen?
 - o Ja, zo kunnen bijvoorbeeld een kleine en grote bus wisselen bij de scholen.
- Is deze evaluatie nieuw?
 - o Reactie Cécile: Vroeger gebeurden er ook al gebiedsevaluaties, maar die zijn niet meer gebeurd sinds 2015. Nu staat er in het ODC een jaarlijkse verplichting.
- Voorstellen voor aanbodvermeerderingen worden in evaluaties in beeld gebracht, maar ook aanbodverminderingen.

Treinparallel

- Hoe worden verschuivingen naar de NMBS zichtbaar?
 - o Reactie Cécile: de reizigers die wegvallen omwille van de treinparallel zouden zichtbaar moeten worden in stijgende cijfers van de NMBS.
- Kan er zicht gegeven worden op het effect op de NMBS?
 - o Reactie Cécile: Die vraag zal aan de NMBS gesteld worden. Koen volgt mee op en vraagt of De Lijn kan aangeven wat haar inschatting voor die stijging is.
- Als bij evaluatie blijkt dat er toch nood is aan de treinparallel, kan dat dan terug bespreekbaar gemaakt worden?
 - o Reactie Cécile: in het evaluatierapport wordt ruimte gegeven aan de gemeentes om die vraag te formuleren.
- In Mol zijn over lijn 84 honderden klachten binnengekomen. 85% daarvan gingen over die treinparallel. Daar zit dan toch potentieel in?
 - o Reactie Cécile: Volgens gegevens die De Lijn heeft, zaten er behoudens de zones rond de stations niet zoveel reizigers op die lijn. Lang niet al die klachten kunnen dus van structurele gebruikers komen.
- Tariefintegratie blijft hierin een belangrijke rol spelen; en dat blijft heel moeilijk op de agenda te krijgen.
 - o Reactie Cécile: bij de opmaak van decreet is er niet gekozen om over de tarifiering onderdeel van de afweging te maken.
 - o Reactie Frank: het gaat in deze debatten vaak over tarief, maar dat staat slechts op de 3^e plaats van het belang van reiziger. De lijnen waar aanpassingen zijn gebeurd, zijn aan de hand van cijfers van op- en afstappers die vooral van station tot station gebeurden. Er waren dan onvoldoende opstappers tussendoor.
 - Reactie Mol: het gaat, in geval van Mol, vooral over het vele overstappen.
- Kan voor het thema treinparallel aan maatwerk gewerkt worden, door gemeentes samen te zetten met De Lijn?
 - o Reactie Cécile: juist daarvoor dient deze evaluatie, om daarin ook de vragen van de gemeentes te kunnen opnemen. Het is dus geen rapport dat alleen De Lijn zal opmaken, maar een rapport in co-creatie met de VVRR.

Onderzoek VUB naar basisbereikbaarheid

(Zie 'letter of intent' in bijlage)

Inleiding

De VUB (Geografie) wil samen met de KUL een aanvraag indienen bij het Fonds Wetenschappelijk Onderzoek in verband met Basisbereikbaarheid in de Kempen. Hun focus ligt op de bereikbaarheid voor kansengroepen in relatie tot Hoppin. Cécile gaf in een voorbereidend overleg ook mee dat er vooral ook aanbevelingen op Vlaams niveau zullen moeten komen. Het is geen financieel engagement, wel de vraag naar enkele overlegmomenten.

Het college staat erachter en stelt voor om de intentieverklaring te tekenen.

Hopelijk wordt het studiefonds daardoor goedgekeurd.

Conclusie:

De voorzitters van de VVRR ondertekenen deze letter of intent.

Actiefiches: stand van zaken

(zie presentatie + zie in bijlage een aanzet van 3 projectfiches)

Inleiding

De ambtelijke werkgroep, IOK en het college bogen zich al over de actiefiches; de concrete vertaling van het actieplan. Nancy geeft een stand van zaken.

Na het afkloppen op de volgende ambtelijke werkgroep kunnen we dan op de volgende vervoerregioraad in april de definitieve lijst van fiches brengen, zodat we erna met de invulling van de fiches aan de slag kunnen.

Wijziging F5 Herentals

(zie bijlage)

Inleiding

Wijzigingen in het BFF moeten formeel door de vervoerregioraad ter kennisgeving meegedeeld worden. Bij de F5 ter hoogte van het bedrijf Centerbeton wordt een omleiding voorgesteld. Frank licht de wijziging toe.

Besluit

De VVRR neemt kennis van de beslissing.

Varia

- 16 mei is het straatvinken, om de modal shift in jullie straten in kaart te brengen door burgers. Zie www.straatvinken.be
- 11 juni in de namiddag is er een inspiratiesessie in IOK rond deelwagens (in samenwerking met Cambio)
- IOK meldt dat het bestek van deelfietsen momenteel wordt voorbereid.