



**Project**                    **Vervoerregio Kempen**  
**Betreft**                    **Verslag VVRR**  
**Datum**                    **24/04/2024**

## Aanwezigen en quorum

- **Aanwezig en verontschuldigd:** *(zie bijlage)*
- **Volmachten voor 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

<b>Goedkeuren en opvolging vorig verslag</b>
<b>Engagement voor nieuwe legislatuur</b>
<b>Resultaten tevredenheidsenquête De Lijn</b>
<b>Motie Mol + brief Balen over het KN en AN</b>
<b>Toelichting memorandum</b>
<b>Stand van zaken actiefiches</b>

## Goedkeuren en opvolging vorig verslag

*(zie bijlage: verslag)*

Ter info:

Er kwam vorige vergadering de vraag naar wat men aan scholen kan antwoorden die vragen naar aanbod afgestemd op flexibele lesuren.

Hier een antwoord:

*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.*

De VVRR keurt het verslag van de vorige vergadering goed.
---

## Engagement voor nieuwe legislatuur

*(zie presentatie en bijlagen)*

### **Inleiding**

Jiska werkte samen met de stakeholders een brochure en communicatieplan uit met acties rond bewustmaking voor beleidsmakers. Jiska licht het resultaat toe.

### **Bespreking**

- Brochure is ook digitaal beschikbaar. Elke gemeente kan deze zelf ook printen op A4.

## Resultaten tevredenheidsenquête De Lijn

*(zie presentatie)*

### **Inleiding**

De Lijn hield een bevraging over de tevredenheid van de steden & gemeenten van de reizigers. Annelies koppelt hierover terug.

### **Bespreking tevredenheidsenquête van de reizigers**

- Het belangrijkste thema voor reizigers, de stiptheid, is voor een groot stuk ook in handen van de VVR, niet enkel van De Lijn. Aandacht voor doorstromingsmaatregelen blijft dus opdracht van ons allen!
- Is er al een indicatie van de tevredenheid van 2024?
  - o Reactie Annelies: Daar zijn nu nog geen cijfers van. Het gebruik wordt in het statusrapport van 2024 opgepakt; ook de tevredenheid wordt in 2024 bevraagd.
  - o Reactie Frank: De Lijn moet een aantal streefcijfers halen van MOW, bijvoorbeeld over de tevredenheid over de chauffeur e.d. Daarom doet MOW de monitoring ervan.
- Over communicatie en informatie lijkt een stijging van 50% naar 60% spectaculair; maar 60% is nog steeds geen positief nieuws; er blijven veel klachten binnenkomen over de app die uit ligt, het gebruiksgemak van de routeplanner, de complexiteit bij vervanghaltes...
  - o Reactie Annelies:
    - Hopelijk zijn een deel kinderziektes tegen de volgende meting wel weg.
    - De flexbus loopt via de mobiliteitscentrale van Via; daar heeft De Lijn geen impact op, De Lijn kan enkel vragen om aanpassingen/suggesties doorgeven bij VIA.

## Motie van Mol en brief van Balen over het KN en AN

(zie bijlagen)

### Inleiding

De gemeenteraad van Mol heeft een motie goedgekeurd over de aangepaste dienstverlening van De Lijn en brengt die op de VVRR.

De gemeente Balen reageerde met een brief.

De gemeenten lichten hun motie en brief toe.

### Uittreksel uit de motie van Mol

#### **BESLUIT**

#### **Artikel 1**

De gemeenteraad keurt volgende motie voor de aanpassing van het busaanbod van De Lijn goed:

"We vragen aan De Lijn en de Vlaamse overheid extra financiële middelen om dringend het busaanbod in onze gemeente uit te breiden. We vragen met grote prioriteit de oost-west verbinding met buurgemeentes Geel en Lommel te herstellen en de geschrapte lijn 84 opnieuw in te voeren.

Een vlotte verbinding tussen alle gehuchten en het Centrum is een vereiste.

Door de toenemende samenwerking tussen de ziekenhuizen van Mol en Geel is een rechtstreekse busverbinding tussen deze twee vestigingen nodig. De aansluiting tussen de nieuwe buslijnen moet vlotter verlopen.

Om gecombineerd vervoer trein en bus betaalbaar te maken zijn tariefintegratie en gekoppelde vervoersbewijzen noodzakelijk."

#### **Artikel 2**

De gemeenteraad gelast het college van burgemeester en schepenen met de uitvoering van onderhavig besluit

### Toelichting door Anneleen Dom (Gemeente Mol)

- De gemeente Mol vraagt om de geschrapte lijn 84 terug in te voeren. Deze reed via Hamont-Wezel-Gompel-Molcentrum-Ezaart-Geel. Het gaat over de oost-west-verbinding, de treinparallel. De uitleg dat de reizigers van treinstation tot treinstation rijden is niet van toepassing op lijn 84, gezien daar juist in de gehuchten tussenin veel opstappers zijn.
- Ook de oppositiepartijen in Mol hebben voor deze motie gestemd.
- Er waren veel klachten binnengekomen over het afschaffen van deze treinparallel en de bezorgdheid is om de gehuchten bereikbaar te houden. Bijna 90% van de klachten zou opgelost worden als die lijn terug ingevoerd wordt.
- De ziekenhuizen zijn nu aan het samensmelten tot 1 campus in Geel (tegen 2030); ook dit geeft bezorgdheden bij de inwoners. De fusiegesprekken van die ziekenhuizen zijn nu bezig. In Mol zal een zorgcentrum blijven voor eerste zorgen; maar voor heel wat zaken zullen mensen van Mol naar Geel moeten gaan. Het doel is om de campus op de ring van Geel te huisvesten; zodat die toch ook nog enigszins bereikbaar is voor inwoners van Mol.

## **Toelichting door Werner Hens (Balen)**

- In Balen is die niet per se de motie in het verkeerde keelgat geschoten, maar wel het persbericht waar gevraagd werd om lijn 83 terug af te schaffen. We zitten allemaal samen in het bad, er zijn te weinig Vlaamse middelen. Lijn 83 toonde uit marktonderzoek dat er potentieel zat en eindelijk worden die gehuchten nu ontsloten. Door nu via moties deelaanpassingen te doen, ondergraven we het gezamenlijk verhaal met alle compromissen die daarrond zijn gesloten.

## **Bespreking**

- Ook Geel wil een motie uitwerken naar de Vlaamse overheid met een gelijkaardige vraag voor meer middelen en tegen het afschaffen van de treinparallel. Al vanaf het begin leeft bij Geel de vraag over die treinparallel. Er zijn veel reizigers die uitwisselen tussen de verschillende gemeenten. Die zouden nu moeten overstappen van bus naar trein naar bus. Maar er is nog geen tariefintegratie. Daardoor rijdt iemand nu om via een andere bus die een grote omweg doet. Of erger; die reizigers stappen over op de auto.
- Grobbendonk gaf al eerder aan dat het afschaffen van de treinparallel moeilijk is. Er komen zelfs klachten van scholieren die andere scholen zoeken omdat ze niet met de bus naar school kunnen. Ook in Geel voelen scholen zich misdeeld, vooral studenten uit Mol en Olen, die vrezen dat ze dat gaan zien in de leerlingenaantallen.
- In Lille is het wegvallen van de treinparallel niet het probleem, maar het wegvallen van de sneldiensten. RIT brengt het aantal gebruikers van de sneldiensten in kaart.
- Het decreet is van het begin een dwingend keurslijf geweest. Het is een nogal star decreet voor de Kempen die al slecht bedeed waren, en daar komt een tekort aan middelen bovenop.
- We willen dat reizigers meer OV gebruiken, dan moet daarin geïnvesteerd worden.
- We ondersteunen de vraag naar meer middelen.
- Er is weinig hoop dat er veranderingen volgen, maar het is wel belangrijk om de boodschap vanuit de VVRR te sturen.
  
- We moeten opletten dat er geen opeenstapeling van moties komt. Kunnen we geen bundeling maken van de vragen om met een verhaal van de VVR te komen?
- Vragen naar extra middelen is oké, maar we moeten opletten dat we niet ineens alles moeten hertekenen, want dan is de fragiele consensus van tafel.
  
- Reactie Annelies:
  - o We wachten best eerst de evaluatie af, om dan aanbevelingen samen met de VVR te bespreken.
  
- Reactie Nancy:
  - o Vanuit de Conferentie van Kempense burgemeesters in januari zijn de bezwaren doorgegeven over de treinparallel, het budgetneutraal kader en de impliciete boodschap dat 'de gemeenten het zelf hebben goedgekeurd'. Die brief van de Conferentie heeft Nancy eerst op de VVRR besproken, voordat hij naar de minister is gestuurd.
  - o De reactie van de minister op de brief van de Conferentie van Kempense Burgemeesters is ondertussen ook binnen. Ze geeft aan dat het aanpassen van basisbereikbaarheid momenteel geen optie is. (Zie bijlage bij verslag).

- Reactie Jef:
  - Wij zullen hier als VVR een oplossing moeten vinden; dat zal niet van hogerhand komen. Elke gemeente is bevoegd om moties in te dienen en contact te nemen met hogere overheden, maar die zullen de bal terugkaatsen naar de VVRR om een antwoord te zoeken; en dan moeten we ons plan herzien nog voordat het helemaal is uitgerold.
  - De politieke voorzitters komen binnenkort ook samen; zij zullen een vraag lanceren om extra te investeren.
  
- Reactie Frank:
  - Het decreet moeten we wel blijven volgen als MOW. Uiteindelijk is er bij de uitbouw van het kernnet en aanvullend net met IP (intrinsiek potentieel) gewerkt en hebben we geïnvesteerd in volgorde van het meeste potentieel tot minst potentieel. De bedoeling was ook om de kostendekkingsgraad (15%) naar omhoog te halen en lege bussen te vermijden. Daarom is er vooral ingezet op waar een grote vraag is, ten koste van verbindingen van deelgemeenten. We kunnen wel zoeken of er nog kleine aanpassingen kunnen doorgevoerd worden, maar we kunnen geen fundamentele aanpassingen zoals de treinparallel doorvoeren.
  - Het argument dat de treinparallel te duur is, wordt niet door reizigersbevragingen onderschreven. Uit de reizigersbevraging over wat reizigers het belangrijkste vinden, staat stiptheid op de eerste plaats, prijs pas op de vierde plaats. En die stiptheid hangt samen met doorstromingsmaatregelen waar de VVR wel voor bevoegd is.

Jef toont veel begrip voor de argumenten. De motie is hier behandeld. Als er nog andere komen, zullen we die hier ook behandelen, maar hij geeft opnieuw mee dat wij als VVRR het hier zullen moeten oppakken. In mei zullen de voorzitters samen bekijken hoe ieder er tegenover staat en hoe we het kunnen aanpakken. Het is niet de vraag om nu allemaal feedback te sturen, maar wie wil, staat vrij om dat te doen. Dat hoeft niet via een motie, dat mag ook gewoon doorgestuurd worden. De Lijn doet sowieso de evaluatie binnenkort, en ook daar zullen we veel leren over gebruik, tevredenheid, klachten, ...

## Toelichting memorandum

*(zie presentatie + in bijlage)*

### **Inleiding**

De ambtelijke werkgroep stelde voor om een memorandum op te stellen om aan de nieuwe gemeentebesturen te overhandigen. Dit memorandum spoort aan om werk te maken van de actiefiches. De ambtelijke werkgroep gaf hier nog feedback op. Christophe licht de laatste versie toe.

## Stand van zaken actiefiches

*(zie presentatie)*

### **Inleiding**

De voorbije maand werkten IOK en de ambtelijke werkgroep hard aan de lijst van actiefiches en de afbakening van gebiedsgerichte fiches.

Nancy licht kort de stand van zaken toe en wat de vervolgstappen zijn.

### **Bespreking**

- De ambtelijke werkgroep en een kleiner werkgroepje gaat hier nog verder mee aan de slag. Hopelijk is het op volgende ambtelijke werkgroep duidelijk wat de lijst van de fiches zal zijn.

### Varia

- Op 16 mei is het de jaarlijkse verkeerstelling van Straatvinken (zie [www.straatvinken.be](http://www.straatvinken.be))
- In juni loopt de actie '30 dagen minder wagen' van het Netwerk Duurzame Mobiliteit. Meer info: <https://www.30dagenminderwagen.be/>
- De resultaten van de mobiliteitscijfers (en de modal split) zijn binnen en de resultaten zien er al goed uit! Fietsen blijft de grootste winst om op in te zetten.
- Meerhout heeft een snelheidsplan en tonnagebeperking ingevoerd; het blijft zoeken hoe gemeentes met elkaar afstemmen om er allemaal beter uit te komen.
- Het is de laatste VVRR voor het studiebureau. MOW zal VVRR blijven organiseren. Jef bedankt in een mooie speech en met een grappig cadeautje het studiebureau.