



# G E C O R O

Verslag van de bijeenkomst van donderdag 4 maart 2021

(Digitaal 19.30u)

---

## Aanwezigen:

Schepenen: Els Baeten

Voorzitter: Frans Visser

Secretaris: Cedric Heerman

Leden: Peter Vervoort, Lutgart Proost, Mieke Machiels, Edith Wouters, Luc Vanhout, Caroline Daemen, Simonne Evrard, Herman De Backer, Carolien Van Gorp, Corneel Van de Sande, Nicole Cleymans; Erik Van Geirt, Philippe Van Durme, Wilfried Sylverans, Dini Versteynen

Raadsleden/waarnemers: -

Gast sprekers: Hugo Meeus, Marc Boogers, Karolien Van den Broeck

Verontschuldigd: John Glenisson

Afwezig: Johan Spits, Stef Breugelmans, Sander Bridts, Sofie Schelles, Linda Van Dooren, Linda Van Den Bosch

Verslaggever: Gert Cloostermans

---

## Agenda:

- Goedkeuren vorig verslag
- Stand van zaken vervoerregio
- Varia

## Goedkeuren vorig verslag:

Het vorige verslag werd goedgekeurd.

## Stand van zaken vervoerregio:

Karolien Van den Broeck, mobiliteitsambtenaar, geeft toelichting aan de hand van een powerpoint.

De opmaak van de vervoerregio ontstaat naar aanleiding van het nieuwe Vlaamse decreet basisbereikbaarheid. Dit decreet is opgemaakt na de beslissing om in Vlaanderen over te gaan naar een andere soort mobiliteit, namelijk de vraaggerichte mobiliteit. Eén van de principes hierbij is de belangrijkste vervoerstromen bundelen op de grootste verkeersassen. U vindt alles over de basisbereikbaarheid terug op volgende website: [www.basisbereikbaarheid.be](http://www.basisbereikbaarheid.be)

## De Vervoerregioraad:

Deze is samengesteld uit de belangrijkste stakeholders uit alle bestuursniveaus. In de vervoerregioraad zetelen de burgemeesters of schepenen van de 28 betrokken gemeenten, het departement MOW (welke de regierol heeft), andere betrokken actoren (de Lijn, AWW, Vlaamse Waterweg, ...), en is er participatie door NMBS, Infrabel, provincie, Departement Omgeving, Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer.

## Taken van de Vervoerregioraad:

- Zij bewaken de invulling van de basisbereikbaarheid, sturen bij waar nodig en evalueren.
- Combi-mobiliteit staat centraal. Dit betekent zo veel mogelijk verschillende vervoersmodi gebruiken om een verplaatsing te maken
- Zij zijn ook de cockpit voor het mobiliteitsbeleid binnen de vervoerregio met de facilitering van niet enkel het openbaar vervoer, maar ook van andere vervoersmodi voor voor- en natrajecten. De beschikbare financiële middelen en vervoersmiddelen worden efficiënter ingezet.
- Zij organiseren Vervoer op Maat, de invulling door een ander systeem dan het openbaar vervoer bv. belbus, mindermobielen centrale, ...
- Zij organiseren de Mobiliteitscentrale welke helpt bij het plannen van verplaatsingen en het beantwoorden van vervoersvragen.
- Zij buigen zich over infrastructuur (wegen, fietspaden, ...) en goederenvervoer
- Zij stellen een regionaal mobiliteitsplan op met:
  - Het openbaar vervoernetwerk (fase 1) met voorstel voor verbetering van de doorstroming.
  - Een visie voor langere termijn, en dat voor alle vervoersmodi, ook lokale mobiliteitsplannen moeten afgestemd worden op deze visie.
  - Keuzes voor de belangrijke mobiliteitsuitdagingen (fase 2)
  - Maatregelen voor meer verkeersveiligheid
  - Fietsbeleid

## Kernet en aanvullend net:

Het OV-net bestaat uit 4 lagen, hiërarchisch gestructureerd:

- **Het treinnet:** dit is heel strak want hangt vast aan de reilsporen die er liggen
- **Het kernnet:** De Lijn bereidt voor, op basis van tellingen, vragen, plannen, aangetoonde vervoersvraag, groei reizigerspotentieel en maakt modeldoorrekening. De Vlaamse Regering beslist over het netwerk en de minimaal te bedienen attractiepolen, na advies van de VVRR. Het kernnet verbindt de grotere steden en voert reizigers aan het treinnet aan.
- **Het aanvullend net:** De Lijn bereidt voor en legt voor aan de Vervoerregioraad. AN: doorlopende bediening minimaal elke uur. Het aanvullend net verbindt kleinere gemeenten en voert reizigers aan het kernnet aan
- **Het functioneel net:** aanvulling op het aanvullend net tijdens spitsmomenten.

## Vervoer op Maat:

- optimaliseren en integreren van verschillende aanvullende vervoer- en deelsystemen die zich vandaag richten tot een specifieke vervoersvraag. Geen 'standaard OV-bussen', maar wel flexibele systemen cfr. Belbus, MAV,...
- Bepaling van 'blinde vlekken' tussen Kernnet en Aanvullend Net.
- Werkwijze volgens 'overstapmodel': vanop afstand van 750m kan men met fiets of te voet naar een OV-as.
- Invulling met 'Flexbussen' en 'OV-taxi's'.
- Geprivatiseerd. Aanbestedingen door Vlaanderen.

## Hoppinpunten:

Dit zijn overstapplaatsen op andere vervoersmodi om op de bestemming te geraken. Zij zullen over gans Vlaanderen voorzien worden van een uniforme huisstijl zodat deze overal duidelijk op dezelfde manier aangeduid worden.

- Regionaal: aan het reilstation en parking Stadspark, dit zijn plaatsen waar een belangrijke vervoersknoep is
- Lokaal: afhankelijk van de locatie of bestemming; deelfietsen, deelauto's of bushalte
- Buurt: op buurtniveau binnen de eigen wijk bv deelfietsen om naar de winkel te rijden

### Voorziene budget:

Het Vervoer op Maat-budget voor de Kempen bedraagt vandaag 1.480.062 euro. De komende jaren worden er nog extra budgetten vrijgemaakt. Voor de start in 2022 kan er zo bovenop het huidige bedrag nog 782.445 euro extra gebruikt worden.

### Timing:

Fase 1, het gelaagd vervoernetwerk, zal eind dit jaar klaar zijn. Hiervoor werd er eind vorig jaar een participatiemoment georganiseerd. In iedere volgende fase zullen er nog participatiemomenten volgen.

### **Vragen/opmerkingen:**

- Enkele jaren geleden heeft de minister van mobiliteit gezegd dat er een elektrische ontsluiting van de centrumsteden komt. Is dit effectief het geval? *Elektrificatie is iets waar de Lijn mee bezig is. De uitrol is voorzien maar de fasering staat nog niet vast.*
- Wordt er ook gekeken naar de stiptheid van de bussen? *De frequentie wordt normaal gezien zo hoog dat je binnen de 5 à 10 minuten een bus hebt. Door de stadsregio is er een concept 'hoogwaardig openbaar vervoer' ontwikkeld waarbij bussen in de spits om de 6 à 8 minuten passeren. Dit komt neer op een 3 à 4 minuten wachttijd voor de reiziger. Dit kan door de lijnen zo goed mogelijk te bemannen met zoveel mogelijk bussen en zoveel mogelijk lijnen samen te laten vallen op dezelfde assen.*
- Het moet vooral duidelijk zijn waar en hoe je moet overstappen, dit is nu momenteel zeker niet het geval. Om de auto thuis te laten staan moet er veel tegenover staan.
- Is er al nagedacht waar er stadsregionaal hoppinpunten komen? Is hier al een kaart van? *De hoppinpunten zijn niet hetzelfde als gewone bushaltes maar worden bushaltes die speciaal uitgerust worden. De meeste bushaltes blijven trouwens gewoon behouden. De plaatsen waar hoppinpunten komen zijn op de vervoerregioraad goedgekeurd. Er moet echter nog wel op perceelniveau bepaald worden waar de hoppinpunten komen en hoe deze ingericht worden. Een lijst met de locaties van de hoppinpunten is beschikbaar.*
- Lukt de samenwerking tussen de vervoerregio en studie bureau Buur welke aan het stadsregionale mobiliteitsplan aan het werken zijn? *Die samenwerking verloopt vlot. Onder andere het hoppinpunt aan het Stadspark is er op deze manier gekomen. Er is voor Turnhout centrum trouwens een goed overleg met de Lijn om te bekijken hoe we de punten met elkaar kunnen verbinden.*
- Tot hoe laat zal er vervoer georganiseerd worden? *Als stadsregio hebben wij als prioriteit opgegeven dat vervoer verzekerd moet zijn op vroege en late tijdstippen. Dit is nog niet uitgewerkt maar we zijn er ons van bewust dat dit een zeer belangrijk punt is.*
- Is er al bekeken hoe er omgegaan moet worden met deelfietsen/deelauto's? Waar kunnen deze achtergelaten worden? *Dit moet nog bekeken worden hoe dit gaat gebeuren. Hier komen nog aanbestedingen voor.*
- Er moet goed gekeken worden naar het gebruiksgemak. Als gebruiker je weg vinden in het openbaar vervoer is niet altijd makkelijk, dit gemakkelijk maken zal nodig zijn om mensen effectief te overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken. *Dit is inderdaad een terechte opmerking. Dit is momenteel ook één van de belangrijkste onderzoeken binnen Vlaanderen om een uniforme manier hier voor te zoeken. Er moet voor gezorgd worden dat er in elke regio een mobiliteitscentrale is met dezelfde manier van werken.*
- Wordt er gekeken naar private aanbieders openbaar vervoer? *Deelmobiliteit moeten we aanmoedigen maar via welk systeem is nog een deel van het onderzoek. Er wordt bekeken welke systemen van deelmobiliteit er allemaal bestaan. Bijkomend probleem is ook gebleken dat als we de UGP's van de verschillende gemeenten naast elkaar leggen, daar zeer verschillende dingen in staan over bv reglementen over deelfietsen. Ook hier moet een afstemming voor gezocht worden. Het blijft ook nog een beetje de vraag welke zaken we op Vlaams niveau gaan doen en welke op regionaal niveau.*
- In welke mate is er gemonitord wie wanneer welke bus pakt? *Het is de bedoeling om de juiste bussen op de juiste lijnen te laten rijden. Functioneel wordt daarbij bijvoorbeeld gekeken naar schoolnetten en*

*spitsnetten. De kernlijnen zijn er bijvoorbeeld voor shoppers. Dit is een efficiëntieoefening die gemaakt is door de Lijn, hierdoor kunnen er tot 7% meer mensen vervoerd worden binnen Vlaanderen.*

- *Waarom zijn er eigenlijk in Turnhout nog geen fietssystemen zoals er in veel andere steden al wel zijn? Er moet eerst bij de aanbesteding nog bekeken worden wat dit kost, en wat er allemaal achter zo een systeem zit.*
- *Er moet voor gezorgd worden dat het openbaar vervoer veel comfortabeler kan gebeuren. De hoppinpunten en bushaltes moeten goed ingericht worden, niet in openlucht. Als er zoals nu op veel plaatsen gewoon een paal blijft staan, zal dit mensen niet aanmoedigen om de auto te laten staan. Wat de inrichting van schuilhuisjes betreft, dit is de bevoegdheid van de gemeente. Wel wordt er op vraag van de Lijn rekening gehouden met het aantal opstappers om een paal of een schuilhuisje te voorzien. Voor de hoppinplaatsen zal er gekeken worden dat deze laagdrempelig en goed ingericht zijn met verschillende voordelen, bv laadinfrastructuur, krantenkiosk, pakjespunt, ... In de eerste fase zal er infrastructuur om over te stappen voorzien worden, daarna zullen deze ingericht worden met andere diensten.*
- *Wordt er voor de buurthoppins overlegd met de buurten of wijken? Dit moet nog bekeken worden hoe we dit gaan aanpakken. De buurthoppins zullen in ieder geval lokaal aangepakt worden en niet op het niveau van de vervoerregio. Mogelijk kan de buurtraad hier een rol in opnemen.*

### **Varia:**

De schepen wenst de Gecoro te bedanken voor de constructieve vergadering. De Gecoro is al een goede reflectiekamer gebleken waardoor de bereidheid groot is om ook in de toekomst zeker nog gebruik te maken van hun expertise.

*Wat staat er de komende maanden nog op de agenda? Is er nog nieuws over de ziekenhuissite? Normaal gezien zal het groenplan komende maanden toegelicht worden, het stedelijk plateau is voor het najaar. Cedric bekijkt nog wat er de komende maanden op de agenda komt. We polsen alleszins eens bij Luc Op de Beeck of er een mogelijkheid is om de ziekenhuissite op de Gecoro toe te lichten.*

Ar-Tur en Storm op Komst zijn samen op zoek naar 30 à 40 gezinnen die in beweging willen komen om gedurende 2 à 3 weken brievenpost te ontvangen en opdrachten uit te voeren. Dit is een project dat vooral gericht is naar gezinnen met kinderen. Maar info is terug te vinden op <https://centrum.ar-tur.be/2021/03/01/how-to-start-a-movement-zoekt-40-gezinnen-in-of-rond-turnhout/>