



## 1. Goedkeuring verslag VVRR 15/10

Het verslag van de vorige vervoerregioraad wordt ter goedkeuring voorgelegd.

Opmerkingen:

- de provincie meldt dat de verplaatsing van spoorhalte Wezemaal effectief niet opgenomen werd in de adviestekst, hoewel dit wel zo in het verslag vermeld staat. *Het verslag is hier inderdaad verwarrend en wordt aangepast. De verplaatsing van het station van Wezemaal is niet opgenomen in het voorstel van advies. Wel is er de vraag om stopplaats Wezemaal, op dezelfde locatie, binnen voorstadsbediening te bedienen.*

Het verslag wordt goedgekeurd
-------------------------------

## 2. OV-plan: overzichtslijst opmerkingen en toelichting bij vervolgstappen

Aan de raad wordt gevraagd om de lijst met verzamelde opmerkingen op het voorstel OV-plan goed te keuren. Deze lijst vormt een kader waarbinnen verder gewerkt wordt. Tot slot worden de kaarten van de werkbank OV-net 6/11 alsook de vervolgstappen toegelicht.

Opmerkingen:

Keerbergen: er zijn nog opmerkingen bezorgd na de deadline. *Deze bemerkingen zijn inderdaad ontvangen en worden nog mee verwerkt*

Tervuren: de presentatie vermeldt NMBS-stations, maar graag ook bekijken hoe tramhaltes met hoog potentieel mee te nemen. *Dit wordt opgenomen*

Overijse: Graag ook aandacht voor treinstations buiten het grondgebied (bv. Terhulpen) en afstemming aanvullend net. *Dit is verder op te nemen, aantakking aanvullend is inderdaad te bekijken mogelijkheid.*

Sommige knopen staan niet op vlekkenkaart of magnetenkaart maar wel op de kaart van de bilaterale overlegmomenten. *Klopt, deze worden samengevoegd en meegenomen*

Holsbeek: Wat met verspreide bebouwing tussen de kernen in? Mensen langs een lijn tussen twee magneten in hebben ook een vervoersvraag.

*Toelichting na het overleg:*

*Er dient een belangrijk onderscheid te worden gemaakt tussen 1. de IP-methodiek en 2. de magnetenkaart.*

1. *De opmaak van kernnet-aanvullend net gebeurt via de **IP-methodiek**. Men gaat uit van de totale vervoersvraag en dit per deelgemeente. Daarbij wordt maw. geen onderscheid gemaakt of mensen allemaal in de kern wonen dan wel grotendeels verspreid tussen de kernen in. Het aantal inwoners speelt dus enkel indirect mee (meer inwoners op grondgebied van de deelgemeente zorgt wellicht voor meer vervoersvraag). Nog anders gesteld vormt de totale vervoersvraag van de gehele deelgemeente de basis voor de IP-methodiek. Het obv. de IP-methodiek uitgetekend busnet werd vergeleken met de magnetenkaart, die de grote attractiepolen weergeeft. Dit om te dubbelchecken of er geen fouten gemaakt werden, i.e.*

*geen belangrijke polen werden vergeten. In de overzichtskaart zijn polen onder de 100 inwoners niet meegenomen (cumulatie), omdat het in praktijk onmogelijk is alle kleine kernen (ook boven de 100 inwoners) systematisch te bedienen. Dus: de totale vervoervraag wordt meegenomen in de IP-methodiek (ook die van inwoners uit kernen onder de 100 inwoners en ook die van verspreid wonende bewoners), maar ze zitten niet vervat in de magnetenkaart.*

- 2. Voor de **magnetenkaart** wordt gekeken naar het aantal inwoners, de leerlingenplaatsen en de tewerkstellingsplaatsen. Er wordt voor elk van deze doelgroepen berekend wat het verplaatsingspotentieel voor OV is (op dagbasis). Factoren zijn: 0,12 voor inwoners; 0,27 voor leerlingenplaatsen; 0,19 voor tewerkstellingsplaatsen. Alle kernen worden meegenomen in de berekening (aan de hand van info op statistische sector niveau), maar een kern van +100 inwoners (zonder school of tewerkstelling) kan nog steeds te laag scoren om de aandacht op te vestigen als er geen KN/AN-bereikbaarheid is. De methodiek wordt vooral gebruikt als tool om prioriteiten te kunnen leggen, en te zien waar het potentieel het grootste is.*

Verschillende gemeenten stellen vragen bij bepaalde polen of buslijnen die nog niet op de kaarten opgenomen zijn, waarover eerder reeds bemerkingen gemaakt werden. *Arcadis verduidelijkt dat de aanpassing van de kaarten niet meer volledig rond geraakt is en dat de getoonde kaarten nog die van de werkbanken zijn. Er wordt sowieso met de gemaakte bemerkingen en de resultaten van het bilateraal overleg rekening gehouden.*

En aantal gemeenten uit het Hageland melden dat het oosten van de provincie niet afgedekt is en vragen of de kaarten impliceren dat al het budget VOM naar Oost-Brabant gaat en of Leuven bereid is een deel van zijn vervoer op maat af te geven ten gunste van het Hageland. *Deze discussie zal bij de uitwerking van het VOM gevoerd moeten worden, maar sowieso is het VOM-budget niet per gemeente toegekend. Wellicht zullen de oplossingen voor VOM in de Leuvense Rand wellicht anders zijn dan die in het Hageland.*

Kortenaken: het oosten van de VVR is niet afgedekt, gaat het budget VOM dan integraal naar het oosten van de provincie? De regio kent veel lintbebouwing, er is wel potentie naar relatieniveau maar niet op kernniveau, wat blinde vlekken geeft. *Op dit vlak dient de methodiek te worden bekeken. Budgetneutraliteit blijft de voorwaarde, het is niet evident elk lint te bedienen.* Vraag: Lijnen die bijgekomen zijn (KN en AN), zijn er vooral in andere gemeenten, waardoor het budget daarvoor weg is en dus niet meer beschikbaar voor extra lijnen in onze blinde vlek. *Focus van nieuwe decreet qua OV is om attractiepolen met hoog potentieel beter te bedienen versus gebieden met minder potentieel. De OV-arme gebieden kunnen worden bediend via VOM.* Vraag: zal Leuven deel van VOM-budget afstaan, gezien belang om goed te worden bediend vanuit buitengebied? *De budgetten zijn niet gebonden aan een bepaalde gemeente, enkel aan de VVR. Belangrijk mee te denken en voorstellen/oplossingen te vinden. Rond VOM wordt op korte termijn een infosessie opgestart.* Vraag: ligt AN al vast? *Neen, het agendapunt houdt enkel in dat de bemerkingen van de gemeenten bij het eerste voorstel wordt goedgekeurd. De volgende stap is dat alle opmerkingen worden verwerkt en een aangepast voorstel wordt opgemaakt.*

Huldenberg stelt dat bestuurders van gemeenten niet mogen akkoord gaan met het principe om slechts 2,8m€ te voorzien voor VOM. Gemeenten worden in een richting geduwd van VOM dat misschien een lege doos zal blijken, wat als VOM budget gebruikt wordt om AN op te lappen? VOM wordt gepresenteerd als oplossing maar die oplossing is momenteel onbestaande, de termijn is veel te kort om het uit te bouwen. *De vraag ivm. te lage budgetten is gehoord op hoger niveau en er worden extra middelen voorzien. [aanvulling na de VVR: het Vlaams regeerakkoord bepaalt dat er meer middelen worden voorzien, maar dit is nog niet uitgedetailleerd]. Voor de uitwerking van VOM worden werkbanken georganiseerd.*

Boutersem stelt de vraag waarom men inzet op lijnen parallel met het spoor? *De lijnvoering parallel met het spoor is sowieso vooral complementair. Eventuele overlap wordt bijgestuurd.*

Tervuren stelt dat de aanvullende lijnen sterk en op zelfde manier gebruikt worden als het kernnet. Dit verklaart deels waarom sommige kernen minder goed bediend kunnen worden, een andere vormgeving kan dit mogelijk verbeteren. *Deze bemerking werd reeds gecapteerd en wordt meegenomen.*

Tervuren vraagt meer tijd te voorzien voor de werkbanken voor vervoer op maat. Voor eind december lijkt overleg hierover door volle agenda's niet meer mogelijk. Het vergaderritme is hoog, er is onvoldoende tijd voor de gemeenten om intern terug te koppelen, het lijkt logischer meer tijd te voorzien. *Dit zal bekeken worden. Ook voor het studieconsortium zijn de deadlines scherp, maar deze deadlines gelden voor alle VVR's. Er is momenteel geen beslissing van de Vlaamse regering omtrent eventueel uitstel. Vraag: in andere regio's (Mechelen, Kempen) is men nog niet eens begonnen, hoe gaat men deadlines dan halen? Ook het overleg van grensoverschrijdende lijnen moet trouwens gebeuren. Tijdens het overleg stelt De Lijn dat het netwerk in regio Mechelen reeds voorgesteld werd en dat feedback werd ingewonnen. MOW heeft dit na het overleg nog even gedubbelcheckt bij de voorzitter van vervoerregio Mechelen en Kempen. Zij bevestigen dat de eerste versie van het KN-AN reeds geruime tijd geleden werd voorgesteld en dat de opmerkingen vanuit de gemeente verzameld werden. Momenteel wordt in beide regio's gewerkt aan een tweede versie van het netwerk.*

Herent: ook zelf kijken naar ruimtelijke ordening want VOM niet zaligmakend, als je ergens gaat wonen moet je hiermee rekening houden. De Lijn kan niet overal passeren.

Huldenberg: solidariteit tussen gemeenten is belangrijk, relevant om verbindingen parallel aan spoor in vraag te stellen.

Leuven : we beseffen dat we andere aandachtspunten hebben maar we willen toch solidariteit benadrukken, we ondersteunen aantal bekommernissen en vinden solidariteit heel belangrijk !

Departement Onderwijs: het is belangrijk om de scholen te betrekken en als attractiepool mee te nemen (inclusief buitengewoon onderwijs).

Leuven: wil de netvoering mee op regionaal niveau bekijken, begrijpt de bekommernissen van de landelijkere gemeenten en vindt solidariteit belangrijk

De voorzitter vat samen: 1. de gemeenten vragen om meer tijd te laten tussen de overlegmomenten/hoge vergaderritme; 2. vraag naar KN: in hoeverre moet die langs spoorwegnet liggen, er is wellicht ook vervoer op kortere afstand langs spoor nodig maar spoor kan dit deels overnemen, en busverkeer moet misschien niet volledig parallel met spoor; 3. hoe vervoersvraag vanuit kleinere kernen en bebouwing meenemen?; 4. De gemaakte punctuele bemerkingen (= inhoudelijke invulling van de methodiek), met hierin begrepen het belang van bediening van onderwijs; 5. Er is meer budget noodzakelijk om op een realistische manier te kunnen werken aan een betere mobiliteit in onze regio.

De lijst met bemerkingen wordt goedgekeurd.

Voor de timing is het aangewezen meer tijd te voorzien, gezien het hoge vergaderritme.

De aangepaste overzichtskaarten zijn nog niet verspreid en worden nog voorgelegd.

De andere bezorgdheden worden, voor zo ver nog niet opgenomen in de goedgekeurde lijst met bemerkingen, daarin opgenomen.

### 3. Goedkeuring participatiestrategie en de daarbij horende stakeholderlijst

Op de raad van 15/10/2019 is er een toelichting geweest over de participatiestrategie. Nu wordt het aangepaste document ter goedkeuring voorgelegd.

Bemerkingen:

Een aantal middenveldorganisaties zijn bijkomend te betrekken. Worden genoemd: vakbonden, jeugdbewegingen, onderwijs, sport Vlaanderen, senioren en mindervalidengroepen, regionale ziekenhuizen (o.a. Diest en Tienen), treintrambus.

Inzake experts wordt gesuggereerd ook experts van buiten de VVR te betrekken, bv. van de VUB. Daarnaast eventueel ook personen die bij regio's in het buitenland betrokken zijn.

Een aantal vragen dienen verder te worden uitgeklaard:

- Participatietraject OV-net: hoe gaat de participatie omtrent het busnetwerk. Kan ik feedback verzamelen vanuit de burgers over dit voorstel? Voorlaatste stap zou een consultatieronde moeten zijn (zou nog moeten kunnen wijzigen). Die consultatie moet gebeuren voor de goedkeuring op VRR en is niet terug te vinden in het schema.
- De gemeenten stellen de vraag waar de grens ligt tussen wat de gemeenten doen en wat men centraal doet? Dit is ook een strategische/praktische vraag: wie communiceert wanneer waarover? Ook dient op voorhand duidelijk te zijn wat er met de feedback zal gebeuren; gaat het om zuiver informeren of om feedback vragen.
- Vraag dient gesteld wie wordt uitgenodigd. Huidige gebruikers belbus of anderen?

Goedkeuring participatietraject: 24 voor, 2 tegen, 1 onthouding. Het thema wordt verder uitgewerkt met de bovenstaande opmerkingen in het achterhoofd.
--

### 4. Wijzigingen aan het Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk (BFF)

Er zijn twee dossiers opgemaakt waarbij het BFF dient herzien te worden: Diest, toevoeging wenslijn F77 en trajectwijziging F25 Aarschot-Leuven.

Bemerkingen bij het voorstel

AWV is mee voorstander van het doortrekken van de FSW, maar geen voorstander van deze op gewestweg te leggen. Hier loopt immers een uitgetekend moduledossier. Het is daarom belangrijk rekening te houden met dit voorstel.

Op basis van deze bemerking wordt het voorstel tot beslissing aangepast: beslissing tot doortrekking van de FSW, maar het precieze tracé is nog verder te bepalen.

Presentatie wordt goedgekeurd, mits aanpassing voor F77 (doortrekking traject OK, exacte ligging nog te onderzoeken. (26 voor, 1 onthouding)
--

## 5. Visie spoornet

Op de raad van 15/10 is de vraag gekomen om het advies van MOW over het vervoersplan NMBS 2020-2023 te valideren.

### Bemerkingen

De provincie Vlaams-Brabant wenst dat de verplaatsing van halte Wezemaal wordt opgenomen.

De gemeente Rotselaar haalt aan dat onderzoek kan, maar wil liever nu afschaffing van een overweg en de voorziene tunnel dan over x jaar een mogelijke verplaatsing van station. De optimalisering van de huidige halte mag niet on hold gezet worden, deze zijn klaar om uit te voeren. Er is bovendien weinig engagement en draagvlak bij verschillende andere overheden. Sowieso zou veel meer onderzoek nodig zijn.

Leuven wil op lange termijn een verplaatsing.

Parkeren vraag 14: er wordt aangehaald dat dit op een andere manier geformuleerd werd. De gemeenten wensen het gratis parkeren explicieter te vermelden in de tekst van het advies. Van belang is dat dit gratis parkeren in de eerste plaats voor treinreizigers gratis is.

NMBS geeft aan dat het advies best wordt bezorgd aan NMBS en Infrabel. Gemeenten stellen dat NMBS de tekst intern dient te verdelen.

Is de 60-40 modal split beslist? *Ja. Verduidelijking bij het opmaken van het verslag: de Vlaamse regering wenst deze verdeling te hanteren: vgl. Vlaams regeerakkoord 2019-2024 (p. 178) en beleidsnota minister Mobiliteit en Openbare Werken (p. 18).*

Timing: NMBS meldt dat de fiches voor korte termijnprojecten reeds uitgewerkt werden en dat andere vragen lange termijn zijn. In die zin is er geen dringend probleem voor de timing van het advies, dit kan verstuurd worden na de volgende VRR.

De tekst wordt niet ter stemming voorgelegd. Een aangepaste tekst wordt op de sharepoint beschikbaar gesteld met nogmaals de mogelijkheid schriftelijk input te geven tegen de volgende vervoerregioraad.
---

## 6. Pilotproject leerlingenvervoer

Het pilotproject leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs wordt toegelicht. Het betreft een project dat samen met de gemeente Herent werd uitgevoerd. De bedoeling is om een gelijkaardige samenwerking aan te gaan met andere gemeenten uit de ruime regio.

### Bemerkingen

- Het is belangrijk om ook buiten de VVR te bekijken. Kampenhout behoort tot VVR Vlaamse rand, maar heeft ook vervoer richting Leuven.
- Bierbeek wijst op de ongelukkige timing: er is voorlopig niets voorzien op haar meerjarenprogramma. Een budgetwijziging zal daarvoor nodig zijn.
- Bierbeek geeft aan dat het niet, zoals Herent, een voor de hand liggende kinderopvangplaats heeft. *De oplossingen voor het leerlingenvervoer moeten altijd zeer maatgericht en apart per gemeente/case worden bekeken. Het kan interessant zijn de mobipunten mee in te schakelen als ophaalpunt.*
- Is dit pilootproject een bevoegdheid van de VVR? *Nee, het betreft leerlingen met specifieke zorgen en noden. Dit vervoer kan niet gemengd worden met het vervoer op maat en staat buiten de feitelijke werking.*

Geïnteresseerde gemeenten kunnen contact opnemen met de VVR, die contactgegevens zal doorgeven.

## 7. Doorstroming openbaar vervoer

De Lijn geeft een toelichting over doorstroming met de evaluatie van een concrete case in de regio. Het prioriteren van doorstromingsmaatregelen wordt immers een taak van de vervoerregio.

### Bemerkingen

- Rapport doorstroming is te bezorgen aan de gemeenten.

Een nota met de doorstromingsproblematieken in regio Leuven wordt ter beschikking gesteld.

## 8. Toelichting over het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP)

Het departement MOW (Nele Terrie) geeft een algemene toelichting omtrent de methodiek van het GIP.

### Bemerkingen

- Er wordt gevraagd een voorbeeld te bezorgen van hoe een GIP er uitziet, teneinde alles concreter te maken.
- Enkele gemeenten betreuren dat het GIP zelf niet getoond wordt.
- Is er ook een planning op langere termijn? Ja, het GIP wordt jaarlijks aangepast maar werkt met een termijn van 5 jaar, met concrete projecten op 3 jaar.

Een voorbeeld wordt ter beschikking gesteld bij de documenten voor de vervoerregio

## 9. Slotmededelingen

De timing voor volgende VVR's zal wellicht opschuiven. Er worden in de komende weken een aantal data gecommuniceerd.

Voor de vervoerregioraad zelf blijkt vrijdagmiddag het beste moment, omdat er op dat moment geen enkel schepencollege is. Er wordt aangegeven dat dit evenmin ideaal is, omdat een aantal ambtenaren dan niet werken. Dit wordt verder bekeken. De vraag wordt gesteld om dinsdagvoormiddag aan te houden.