



**Mark Thoelen**  
**Voorzitter van de vervoerregioraad**  
**Departement MOW - Beleid**  
 Diestsepoort 6  
 3000 Leuven  
 T 016 66 58 46  
[vervoerregio.leuven@vlaanderen.be](mailto:vervoerregio.leuven@vlaanderen.be)

## VERSLAG

//

Datum: 21 mei 2019

Locatie: VAC Leuven, multifunctionele zaal

Aanwezig: Zie aanwezigheidslijst

Verslaggever: Kim Wouters

Onderwerp: Samenstelling vervoerregioraad en inleiding over het decreet en invloed op openbaar vervoer

//

- **Voorzitterschap**
  - Politieke en ambtelijke voorzitter
  - Twee kandidaten: Mohamed Ridouani, burgemeester van Leuven en Hans Eysen, burgemeester van Holsbeek.
  - Principeakkoord: eerste drie jaar Hans Eysen, dan drie Mohamed Ridouani.
    - Geen bezwaren tegen het principeakkoord.
    - Definitieve goedkeuring volgt nog op de volgende vervoerregioraad.
- **Voorstel dagelijks bestuur**
  - Er worden een politieke en ambtelijke voorzitter aangeduid
  - De burgemeesters van vier gemeenten worden toegevoegd: Tervuren, Diest, Tienen en Leuven. Daarmee zijn ook de fracties van CD&V, SPa, VLD en N-VA vertegenwoordigd, maw. alle fracties in de VVR met burgemeesters.
  - De vervoerregioraad dient om een regionale mobiliteitsvisie vanuit de gemeenten te ontwikkelen. De grootste uitdaging in de regio is om een balans te vinden tussen steden en gemeenten waar iedereen zich achter de mobiliteitsvisie kan scharen.
  - Vragen:
    - Waar komt dit voorstel vandaan? Besproken op de kerngroep van het burgemeestersoverleg

- Relatief weinig vertegenwoordiging vanuit buitengemeenten? Sowieso essentieel om gezamenlijk te denken, niet gemeenten tegen de steden. Zowel stad als platteland heeft er belang bij dat de steden goed bereikbaar zijn vanuit het ommeland.
  - Waar worden de grote lijnen uitgezet? Bij dagelijks bestuur? Bedoeling niet dat deze taken overneemt van de vervoerregioraad. Goede afstemming is nodig. Principiële discussies zouden in de vervoerregioraad concreter vertaald moeten worden.
  - Niet altijd de burgemeester die het beste de dossiers kent (soms schepen, soms ambtenarij)
  - Vraag om niet vandaag te beslissen. Het dagelijks bestuur (met aanvullende leden) wordt verankerd in het huishoudelijk reglement en wordt besproken en geagendeerd op de volgende vervoerregioraad.
- **Huishoudelijk reglement**
- Er is een algemeen reglement (model) voor alle vervoerregio's. Doel is uniformiteit over grenzen heen te hebben, maar toch is maatwerk mogelijk. Een aantal discussies kunnen door de VVR naar eigen believen ingevuld worden.
  - De vervoerregioraad bestaat uit
    - vaste leden (alle gemeenten, MOW, AWV, exploitant kernnet/aanvullend net, Vlaamse Waterweg)
    - adviserende leden (gemeenten aanpalende vervoerregio's)
    - andere adviserende leden: hierover is een akkoord nodig. We denken aan vertegenwoordigers van de aangrenzende VVR, DWV, TEC/MIVB, mobiliteitscentrale, NMBS/Infrabel, **Beleidsdomein** Departement Omgeving en Onderwijs, andere gewesten
      - ➔ Op vrijdag 17 mei 2019 werd de omzendbrief MOW 2019 01 'De opstart en werking van de vervoerregio's' als mededeling aan de Vlaams Regering voorgelegd. In de omzendbrief is het beleidsdomein vervangen door departement.
    - elke gemeente duidt zijn eigen leden aan en ook een vervanger. Een volmacht geven kan ook. Maximaal 2 vertegenwoordigers per gemeente.
  - Voorzitter:
    - Consensus vaststellen
    - Waken over gemaakte werkafspraken
    - Woordvoerder voor de vervoerregio
    - Vertegenwoordiger naar de hogere overheid toe
  - Beraadslaging
    - Er wordt gestreefd naar consensus
    - Enkel vaste leden stemmen mee voor consensus
    - Parallele werking: organisatie vanuit Vlaamse kant (Team MOW), organisatie vanuit gemeenten (consensus noodzakelijk)
    - Adviserende leden: niet bindend, minderheidsstandpunten worden altijd genoteerd.
    - Bij blijvende discussie: ~~beroepscommissie bij MOW (Brussel) die op basis van de standpunten een advies formuleren in welke richting we moeten (binnen 60 dagen), als er dan nog geen akkoord is, beslissing vanuit de minister~~
      - ➔ Op vrijdag 17 mei 2019 werd de omzendbrief MOW 2019 01 'De opstart en werking van de vervoerregio's' als mededeling aan de Vlaams Regering voorgelegd. In de omzendbrief is de beroepsprocedure niet weerhouden.
    - Regionaal mobiliteitsplan: moet een akkoord krijgen binnen de vervoerregioraad
  - Streven naar vaste overlegmomenten, op voorhand doorgegeven

- **Overlegstructuren**
  - Uitwerking studiebureau => naar werkgroepen => naar dagdagelijks bestuur => agendering vervoerregioraad
  - Vier verschillende subregio's: druivenstreek, Leuven, Diest-Aarschot en Tienen.
- **Samenwerking met ruimtelijke planning.**
  - Regionet zal zich richten op de ruimtelijke visie voor de gemeenten in de vervoerregio. Mobiliteit wordt niet behandeld door Regionet, maar door de vervoerregio. Waar er een duidelijke overlap is met mobiliteit, is het de bedoeling dat er een samenwerking komt tussen Regionet en de vervoerregio, bv. rond knooppontontwikkeling.
- **Vragen**
  - Het decreet is nog niet in werking. Wat is het juridisch statuut van het overleg? Dat klopt. Strikt juridisch genomen bestaan de vervoerregio nog niet. Wel is het decreet in april gestemd door het parlement. Het is dus een kwestie van tijd dit juridisch kader er zal zijn.
  - Volmachtensysteem: zijn er criteria aan wie men volmacht mag geven? De gemeente bepaalt dit zelf en het moet iemand zijn die de gemeente kan vertegenwoordigen (bij voorkeur iemand van het gemeentebestuur) of kan spreken namens de gemeente.
  - Opdeling in vier deelregio's, maar wat is het statuut van gemeenten waar een grenslijn door getrokken wordt? Gemeenten mogen zelf kiezen, en kunnen ook opteren om bij beide regio's betrokken te worden. Dit is logisch vermits voor deze gemeenten beide regio's even relevant zijn.
  - Hoeilaart: dubbele regio's, maar burgemeester is niet betrokken op burgemeestersoverleg. Belangrijk dat de gemeenten aan de rand mee worden betrokken.
    - Hoeilaart is intussen mee betrokken bij het burgemeestersoverleg
  - Is het geen slechte start om hier de bouwmeester te citeren. Hier eigen visie opmaken. Is dit visie van Vlaanderen?
    - Het filmpje illustreert de link tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit.
  - De bouwmeester spreekt niet over bijkomende investering in OV. Dit is noodzakelijk voor basisbereikbaarheid. Er is een grote noodzaak om te investeren in openbaar vervoer.
  - Kernversterking: vrees van kleine gemeenten om uit de boot te vallen. Kleine gemeenten dienen voldoende vertegenwoordigd te zijn in het dagelijks bestuur.
  - Veel gemeenten hopen dat zij beter betrokken worden dan bij het Regionet-verhaal. Bedoeling niet dat dit door de strot geduwd wordt. Naar welke eindvisie gaan we als regio?
    - Volgende vervoerregioraad ruimte voor debat voorzien
    - Het is expliciet de bedoeling van het concept vervoerregio om een plan te maken in overleg met alle gemeenten.

- **Inleiding voor het OV**

- Hiërarchisering net nodig: treinnet-kernet-aanvullend net-vervoer op maat
  - Treinnet: NMBS voorziet aanbod
  - Kernet: vervoersvraag tussen kernen en attractiepolen
  - Aanvullend net: ontsluitende lijnen, toevoer op hogere treinnet. Lagere frequentie dan de kernnetlijnen. Exploitant kernnet/aanvullend net doet een eerste voorstel, nadien bespreking en eindbeslissing door VVR
  - Vervoer op maat: bepaalde doelgroepen en tijdstippen
    - Financiering: middelen die nu voor de belbussen dienen, niet kijken naar de gemeenten. Hier is momenteel nog een financieel deficit.
    - Er kan in de budgetten geschoven worden. Er kan maw. budget vanuit de belbus naar het aanvullend net gaan. De kost voor een belbusgebied is nu ca. 200.000 à 300.000€ op jaarbasis, en er zijn 9 belbusgebieden.
    - Is er zicht op het huidige gebruik van de bussen? Nu is dat niet het geval, dus noodzaak van manuele tellingen. Mobibkaart nu, resultaten nog te checken. Hopelijk tegen de zomer goed beschikbare cijfers.
    - In juni komt er een toelichting per deelregio. Die geldt als startpunt, niet als eindvoorstel. Het betreft zeker geen te nemen of te laten voorstel.

→ In de omzendbrief MOW 2019 01 'De opstart en werking van de vervoerregio's' staat een samenvatting van de bevoegdheidsverdeling inzake selectie en advisering OV:

NETWERKLAAG	BEPAALT	GEEFT ADVIES
treinnet	Federaal	Vlaanderen
kernet	Vlaanderen	Vervoerregio
aanvullend net	Vervoerregio	Gemeente/Vlaanderen
vervoer op maat	Vervoerregio	Gemeente/Vlaanderen

- **NMBS**

- Vragen
  - Noodzaak aan een SWOT-analyse: waar is het OV van het spoor sterk of minder sterk.
  - Werking gemeenten en NMBS: momenteel is er veel intenser overleg met De Lijn. Noodzaak om meer out-of-the-box te denken, maar NMBS doet dat niet. Moeilijk ook om met Infrabel aan tafel te komen. Kan hierover ruimer nagedacht worden? Welke afstanden zijn er voor spoor, bus, wagen wenselijk? Dit kan binnen de vervoerregioraad bekeken worden.
  - Wat met betalend maken parkings? Dit moet inderdaad worden bekeken voor alle gemeenten en de regio op zich. Sowieso is het niet de bedoeling dat er gereden wordt tot de file en dan pas overstappen, want capaciteit dan al van zeer ver te voorzien.
  - Aarschot: betalend maken v.d. parking. Discussie omtrent deze betalend te maken en feit dat er geen antwoorden komen op vragen vanuit burgers. NMBS bekijkt intern.

⇒ Er wordt regelmatig overleg voorzien binnen de werkgroepen

- **De Lijn netwerk**

- Is en blijft een voorstel, dat voorwerp is van verdere bespreking. Overleg met NMBS, maar ook met MIVB en TEC wordt voorzien.
- Er wordt een algemene toelichting per deelregio voorzien in de loop van juni. De gemeenten krijgen nadien de tijd om intern terug te koppelen en advies te formuleren.

- **Vervoer op maat en de mobipunten**

- Zie presentatie.
- Momenteel zijn er 7-tal mobipunten gerealiseerd, er staan er ook extra op de planning.
- Mobipunten zijn schakelpunten voor vervoer. Overstap daar faciliteren (vertrekpunt, overstappunt, ...). Dit als er geen OV is ('s nachts), als alternatief voor de tweede of de derde wagen, specifieke verbindingen, ...
- Essentieel is dat een mobipunt over heel Vlaanderen een aantal gezamenlijke kenmerken heeft. Bv. Glabbeek had eerste mobipunt: fietsenstalling, aanvullend netwerk, ... => deelfietsen, deelauto's, ... Kan zelfs met voorzien van een chauffeur werken (West-Vlaanderen)
- Eventueel koppelen aan nieuwbouwlocaties: interessant voor gemeente (minder investering), voor ontwikkelaars (minder parkeerplaatsen nodig) en inwoners (extra mobiliteitsaanbod).

## SUGGESTIES VOOR VERBETERING



- Micro doorgeven, vragen zijn niet hoorbaar zonder micro.
- Pauze voorzien elk anderhalf uur.
- Agenda uitgebreider opmaken dan nu. Niet enkel titel maar ook toelichtende paragraaf.
- Streven naar vaste overlegmomenten, op voorhand doorgegeven van datums college van burgemeester en schepenen.

Zelf een voorstel? Mail dan naar [vervoerregio.leuven@vlaanderen.be](mailto:vervoerregio.leuven@vlaanderen.be)