



1. Het verslag van de Vervoerregioraad van 1/7 wordt goedgekeurd.

Het verslag van het vorige overleg wordt goedgekeurd zonder opmerkingen.

## 2. Goedkeuring OV-plan

De Lijn geeft een toelichting van de resultaten van het OV-plan. Uit de resultaten van de doorrekening blijkt dat er een reizigerswinst is van 5% voor de vervoerregio Leuven en in totaal een stijging van 7% voor Vlaanderen. Daarnaast duidt de doorrekening ook aan dat het plan voorlopig 2,36% boven het beschikbare budget uitvalt. De precieze kostprijs zal verder in kaart te worden gebracht obv. de dienstregelingen, een doorrekening die nu opgestart wordt. Mogelijk kan het tekort daarbij nog weggewerkt of verkleind worden.

### Vragen :

**Tervuren:** In de fiche voor de nieuwe 830 (druivenlijn) frequentie wordt 10min/15min. Wat betekent de opsplitsing? De Lijn: er zijn bussen om het kwartier en in de spits om de 10min.

**Hoeilaart:** Dit is toch niet de laatste versie van de besprekingen die tijdens de zomer zijn gebeurd. Daar is een bijkomende nota voor opgemaakt. De Lijn: deze laatste nota maakt ook deel uit van het OV-plan.

**Holsbeek:** In de nota wordt aangeduid dat er een daling is van 7% in het aantal reizigerskilometer. Is dat positief te noemen? Het cijfer geeft enkel weer dat er minder lange afstanden met de bus worden gereden. De huidige stand van zaken is er een reizigerswinst van 5% voor de regio en 7% voor geheel Vlaanderen.

**Huldenberg:** Lijn 344 werd geschrapt zodat woonzorgcentrum Ter Meeren (Neerijse) niet meer bediend wordt. Hier zijn intern meerdere opmerkingen gekomen. Het college vraagt dit toch nog te heroverwegen om de lijn er toch mee te nemen; maar de gemeente heeft het OV-plan niettemin goedgekeurd.

**Bierbeek:** Verliezen dienstverlening tussen de deeldorpen en het hoofddorp.

**Overijse:** vraagt garantie dat de sneldienst over de E411 rijdt. De Lijn geeft aan dat deze lijn inderdaad over de snelweg zal rijden. Dit zal gespecificeerd worden in de fiche en wordt ook in het verslag genoteerd.

**Linter** geeft aan dat er nog opmerkingen op de oriëntatienota zijn bezorgd van hun kant.

<b>Positief:</b> Aarschot, Begijnendijk, Bekkevoort, Bertem, Diest, Geetbets, Glabbeek, Haacht, Herent, Hoegaarden, Holsbeek, Huldenberg, Keerbergen, Kortenaken, Kortenbergh, Landen, Leuven, Linter, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Provincie Vlaams-Brabant, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Tienen, Tremelo, Zoutleeuw
--

<b>Negatief:</b> Hoeilaart, Tervuren, Tielt-Winge
---

<b>Onthouding:</b> Bierbeek, Boutersem
--

Met 27 positieve stemmen, 2 onthoudingen en 3 tegenstemmingen is de 2/3 meerderheid voor het blok van de gemeenten + provincie bereikt. Team MOW stemt ook voor. Er is derhalve consensus.

De voorzitters melden dat dit nog niet het einde is. We houden nog zoveel mogelijk rekening met de ja als nee-stemmers om een oplossing voor de burger te bieden.

### 3. NMBS-Roadshow

Vanuit de NMBS werd er een digitale toelichting door de gedelegeerden gegeven om over het toekomstig vervoersplan te spreken. De voornaamste elementen voor de vervoerregio zijn:

- De lijn Schuman – Landen zal voor meerdere halten een uitgebreider bijkomend aanbod bieden.
- IC verbinding: Antwerpen-Hasselt vervangt enkele P-treinen waardoor er een frequent aanbod komt voor Diest en Aarschot.
- Leuven – Charleroi komt er door de week bij. Dit een bijkomende lijn.
- De studententrein tussen Leuven en Hasselt wordt een volwaardige trein die ook op zondag rijdt.
- Onderzoek omtrent het station Haasrode start in het begin van volgend jaar. Koen Christiaen (NMBS) zal de gemeenten dit jaar afgaan.

In principe werden alle gemeenten uitgenodigd voor de roadshow. De uitnodiging werd via mail verzonden naar de schepen van mobiliteit en mobiliteitsambtenaar. Enkele gemeenten geven aan geen uitnodiging te hebben ontvangen. Zij kunnen info verkrijgen via de webpagina (<https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/themes/transportplan-2020-2023>). Het plan zal eveneens op de SharePoint van de VVR geplaatst worden.

### 4. Bespreking Oriëntatienota en ontvangen feedback

Na de vorige Vervoerregioraad werden er vanuit de gemeenten en andere actoren bemerkings gevraagd. Voor enkele punten zijn enkel redactionele aanpassingen nodig. Daartegenover zijn er ook punten die ook inhoudelijk mogelijk tot discussie kan leiden. Regiopact overloopt deze punten.

**Hoeilaart:** Onze opmerking kwam te laat binnen. Op dit moment worden er twee zwarte kruispunten aangeduid in de nota terwijl het in feite maar over één kruispunt gaat. Deze dienen samengevoegd te worden.

**Leuven:** De oriëntatienota dient een geïntegreerde nota te zijn. De vervoerregio zal veel overlappings kennen met het strategisch project Regionet en ook andere strategisch ruimtelijke projecten. Daar we ons kunnen inbeelden dat Regionet niet voor alle gemeenten kan gelden, kan er een opsplitsing gebeuren per gemeente. Regiopact geeft aan dat er afstemming met Regionet plaatsvindt en zal blijven plaatsvinden in de volgende fases. Bijvoorbeeld in december 2020 zal er een gemeenschappelijk werkmoment plaatsvinden.

**Regionet:** Onze opmerkingen waren iets breder dan ze hier worden weergegeven. Hoe worden deze aan de deelnemers van de raad overgemaakt? Naast een Excel op de SharePoint zullen de opmerkingen integraal aan het verslag toegevoegd worden.

**Geetbets:** De constante verbinding tussen het regionaal mobiliteitsplan en Regionet Leuven is voor ons moeilijk omdat we als Hagelandse gemeente zo uit de boot dreigen te vallen. Dit geldt niet alleen voor onze streek maar ook voor gemeenten in de Druivenstreek en de regio Aarschot – Diest. Die vrees heerst niet alleen planmatig, maar ook financieel. Als er niet voldoende in het Vervoer op Maat zit en we worden minder bediend met het OV, dan houden wij er een standstill aan over. Regiopact: We trachten zo veel mogelijk alle strategische projecten naast elkaar te integreren. Leuven: Leuven onderschrijft dit ook en wij vragen een en-en-verhaal. Het staat ons niet in de weg om verder in de toekomst te kijken en daar actief aan te bouwen. Op die manier voorkomen wij die standstill voor beiden trouwens.

**Tervuren:** Worden de opmerkingen op de oriëntatienota nog verwerkt of moeten we ze nu zo als verwerkt beschouwen? Tervuren benadrukt de functie van het performant en efficiënt openbaar vervoer het verschil gaat moeten maken in de gehele regio. Deze moet absoluut meegenomen worden in de ambities. Regiopact:

Na de vervoerregioraad bekijken we welke noden er inhoudelijk daadwerkelijk als essentieel moeten meegenomen worden. De ambitie wordt scherper geformuleerd.

**Huldenberg:** Hoe wordt de verbinding met het spoor gemaakt? Of maakt de NMBS zijn eigen verhaal zonder af te stemmen met het vervoerregio verhaal. In het OV-plan hebben we een eerste link gelegd met het sporaanbod. Dit geldt bijvoorbeeld voor de S-lijn Schuman-Landen waar bijkomend aanbod kan gebracht worden. NMBS geeft aan dat het van zijn kant de gevalideerde input vanuit de vervoerregio's meeneemt om het eigen net te verbeteren. Zij reiken in het kader van de uitbouw van stationsomgevingen de hand uit naar de gemeenten om de Hoppin te ontwikkelen. De NMBS vraagt daar niet te overhaast bij aan de slag te gaan.

**UPDATE:** De NMBS geeft een presentatie op de volgende vervoerregioraad over de mogelijkheden van een Hoppin-punt aan stationsomgevingen. Dit agendapunt staat geprogrammeerd op de VVRR van 8 december.

De samenwerking van de strategische projecten wordt verder getrokken. Zo zal er in december samen in overleg getreden worden rondom ruimte.

**Tervuren** gaat niet akkoord gaan met deze wijze van goedkeuring van de nota. Zo wordt er gestemd op een tekst waarvan men niet geheel weet wat het zal inhouden. Willen een nieuwe stemming voorleggen nadat de herwerkte versie is bekomen. Stemming over een nieuwe werkwijze: de oplistijng is een finale lijst met aanpassingen van de oriëntatienota. De nota wordt daaraan aangepast, waarna er op 8 december 2020 een goedkeuring wordt gestemd op de vervoerregioraad.

**Positief:** Aarschot, Begijnendijk, Bekkevoort, Bertem, Diest, Geetbets, Haacht, Glabbeek, Herent, Hoegaarden, Hoeilaart, Holsbeek, Huldenberg, Kortenaken, Kortenbergh, Landen, Leuven, Linter, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Tervuren, Tielt-Winge, Tienen, Tremelo, Zoutleeuw, Provincie Vlaams-Brabant, Team MOW

**Negatief:** /

**Onthouding:** Bierbeek, Boutersem, Keerbergen

Met 29 positieve stemmen en 3 onthoudingen is de 2/3 meerderheid voor het blok van de gemeenten + provincie bereikt. Team MOW stemt ook positief. Er is derhalve consensus.

#### 5. Betrekken van de gemeenteraad in de volgende fase (synthesefase)

Worden alle Gemeenteraden betrokken bij de goedkeuring van de synthesesnota in de tweede fase?

**Overijse en Begijnendijk** geven aan dat zij de Gemeenteraad wensen te betrekken.

**Tervuren** niet het geheel goedkeuren van de nota, maar net met tussenstappen te werken zodat er ook daadwerkelijk toevoegingen zijn vanuit de Gemeenteraden.

Punt wordt aangenomen na consensus. Alle gemeenten mogen hun gemeenteraden betrekken, ook voor tussenfasen of voor andere elementen. Doelstelling is te komen tot een plan waarvoor bij de gemeenteraden voldoende draagvlak bestaat.

## 6. Brief Interleuven

Interleuven vraagt om als waarnemend lid te kunnen zetelen in de vervoerregioraad. Alle gemeenten zijn daarover aangeschreven. Bedoeling is om zo ook de gemeenten beter te kunnen ondersteunen.

**Tremelo:** Wat is er veranderd ten opzichte van de vorige keer. De vraag is reeds eerder aan bod gekomen op een eerdere VVR. Hans Eyssen: toen was de vraag onvoldoende gemotiveerd.

**Hoeilaart:** Wij en Overijse zitten niet bij de interleuven. Wij hebben daar dus weinig meerwaarde in.

**Tervuren:** Zien geen graten in de aanwezigheid van interleuven in het licht van de discussie omtrent de afstemming van het strategisch plan Regionet.

Positief: Herent, Holsbeek, Hoegaarden, Huldenberg, Kortenaeken, Kortenberg, Landen, Leuven, Linter, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Tervuren, Tienen, Tremelo, Zoutleeuw, Begijnendijk, Bekkevoort, Bertem, Bierbeek, Boutersem, Diest, Geetbets, Provincie Vlaams-Brabant, Team MOW
--

Negatief: /
-------------

Onthouding: Haacht, Hoeilaart, Keerbergen, Tielt-Winge, Aarschot
--

Met 26 positieve stemmen en 5 onthoudingen is de 2/3 meerderheid voor het blok van de gemeenten + provincie bereikt. Team MOW stemt ook positief. Er is derhalve consensus.

## 7. Goedkeuring BFF wijzigingen uit april

In april werd de werkwijzigingsgroep voor een laatste keer vanuit de Provincie Vlaams Brabant georganiseerd. De beslissingen die toen werden genomen dienen nu bekrachtigd te worden. Het gaat niet over de elementen die vanuit de werkbanken werden opgenomen. Hierbij gaat het over volgende punten:

- Opnemen van de categorie hoofdroutes in het BFF
- Vastleggen F77 te Diest
- Wijziging BFF Viaductstraat te Tienen

De drie wijzigingen worden opgenomen in het BFF in consensus.
---

## 8. Varia

- Regiopact geeft de vervolgstappen van de werkbanken oktober – december verder aan.
- Communicatie

Publieksmoment werd uitgereikt naar de communicatieambtenaren. Er wordt aan de gemeenten een interactieve video doorgegeven. Dit geeft de mogelijkheid om een online participatietraject op poten te zetten. Er zijn drie verschillende fasen. Er wordt een filmpje vrijgegeven om mensen inzicht te geven in de vervoerregio. Daarnaast wordt er een online enquête opgemaakt die mee als basis zal dienen voor de doelstellingen. Deze blijft zes maanden online staan. We hopen deze langer in te zetten omdat het ook lokaal een meerwaarde kan zijn. Er wordt een voorbeeld artikel bezorgd aan de gemeenten.

**UPDATE:** Alle communicatie producten en tools van de vervoerregio Leuven kan u raadplegen op de google drive.

**Tremelo:** Mogelijkheid om ook een analoge versie van de enquête te maken. Wij proberen de senioren niet in situaties te brengen waar besmetting mogelijk is. MOW tracht een papieren versie te verkrijgen.

**UPDATE:** ondertussen een papieren versie van de enquête beschikbaar gesteld op de google drive.

**Kortenaken:** Hoe wordt deze info tot bij de burgers te krijgen? Wij vragen dit via de kanalen van de gemeenten te versturen. We moeten qua planning ook een indicatie krijgen.

**UPDATE:** ondertussen is de presentatie over het stappenplan communicatie brede publiek toegevoegd op de SharePoint. Deze presentatie is gegeven op 9 oktober aan alle communicatie- en mobiliteitsambtenaren van de VVR Leuven.

**Holsbeek:** Het communicatiepakket is handig als deze up-to-date wordt gehouden. Anders wordt het te ingewikkeld wanneer wat en hoe wordt gecommuniceerd.

- Hoppin merkarchitectuur

Website en communicatie is gelanceerd en er zijn al Hoppinpunten in de merkstijl te Leuven en Zoutleeuw gelanceerd.

**Huldenberg:** Er zijn verschillende gemeenten en steden waar mogelijke punten al aanwezig zijn. Zijn er middelen nu reeds beschikbaar die het mogelijk maken om die punten aan te leggen? Daarmee wordt een versneld traject bedoeld dat eventueel kan afgelegd worden. MOW: Er is een mobiliteitsmanager aangesteld die de opstart in goede banen tracht te leiden. We nemen dit intern op. Over de nodige middelen kunnen we op dit moment niet antwoorden omdat we hier ook nog vragende partij zijn naar meer informatie.

**UPDATE:** Er wordt vanuit het dept. MOW een presentatie gegeven over een stappenplan om te komen tot realisatie Hoppin-punten (incl. subsidies). Dit agendapunt staat geprogrammeerd op de VVRR van 8 december.

**Kortenberg:** Een vraag die niet alleen geldt voor het traject mobipunten, maar kunnen we concrete data en uren voor de werkbanken verkrijgen? Regiopact: gezien er met tijdsblokken per subregio wordt gewerkt is dat niet altijd evident om dit op voorhand door te geven.

**Leuven:** Zullen alle hoppinpalen apart besteld moeten worden. Als stad hebben wij daar nu zelf een bedrijf voor het onderhoud onder de arm genomen. Dat is zeer tijdsintensief en onoverzichtelijk als dat door elke gemeente apart moet gebeuren. MOW: Tijdens de werkbanken werd al eerder de oproep gedaan om een gemeenschappelijk raamcontract in de markt te zetten (wordt vervolgd).

**Begijnendijk:** Ook op het gebied van communicatie wensen wij de antwoorden te krijgen. Het is spijtig dat het merk al gelanceerd is, terwijl nog niet alles uitgewerkt is. Dit zorgt ervoor dat we mogelijk op zaken voorruit lopen of in het ongewisse tasten.

- Afsluitend woord van de voorzitter

9. Addendum 1: standpunten/argumenten OV-plan via gemeenteraads- en collegebeslissingen - stand van zaken zoals bekend bij MOW

	<b>Stem VVR</b>	<b>Besluit?</b>	<b>Datum</b>	
Aarschot	Voor	schepencollege	9/10/2020	
Begijnendijk	Voor	onbekend	-	
Bekkevoort	Voor	gemeenteraad	28/09/2020	
Bertem	Voor	gemeenteraad	25/08/2020	
Bierbeek	Onthouding	gemeenteraad	1/10/2020	
Boutersem	Onthouding	onbekend	-	
Diest	Voor	schepencollege	12/10/2020	
Geetbets	Voor	gemeenteraad	28/09/2020	
Glabbeek	Voor	schepencollege	14/09/2020	
Haacht	Voor	schepencollege	9/07/2020	
Herent	Voor	gemeenteraad	13/10/2020	
Hoegaarden	Voor	onbekend	-	
Hoeilaart	Tegen	gemeenteraad	28/09/2020	
Holsbeek	Voor	gemeenteraad	8/09/2020	
Huldenberg	Voor	gemeenteraad	24/09/2020	
Keerbergen	Voor	gemeenteraad	28/09/2020	
Kortenaken	Voor	schepencollege	14/09/2020	
Kortenberg	Voor	gemeenteraad	5/10/2020	
Landen	Voor	gemeenteraad	29/09/2020	
Leuven	Voor	gemeenteraad	28/09/2020	
Linter	Voor	schepencollege	14/09/2020	
Lubbeek	Voor	gemeenteraad	25/08/2020	
Oud-Heverlee	Voor	gemeenteraad	13/10/2020	
Overijse	Voor	gemeenteraad	24/03/2020	
Provincie	Voor	geen officieel besluit	-	* Dit agendapunt is wel op de commissie ruimte /mobiliteit gebracht van de provincieraad op 22/09/2020
Rotselaar	Voor met opm	schepencollege	26/10/2020	* Adviezen ingewonnen van mobiliteitsraad en commissie openbare werken en mobiliteit van de gemeenteraad
Scherpenheuvel-Zichem	Voor	schepencollege	28/09/2020	
Tervuren	Tegen	gemeenteraad	29/09/2020	
Tielt-Winge	Tegen	gemeenteraad	17/09/2020	College bevestigt dit op 6 okt 2020
Tienen	Voor	schepencollege	29/09/2020	
Tremelo	Voor	gemeenteraad	1/10/2020	
Zoutleeuw	Voor	schepencollege	9/07/2020	

10. Addendum 2: opmerkingen op de oriëntatienota

Gemeente/instantie/Team MOW	Vraag	Antwoord	Datum antwoord
Stad Tienen	<p>Voor zover ik mij herinner tijdens het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van Tienen is het van het allergrootste belang dat problemen, knelpunten, te voeren onderzoek, onderzoeksvragen,... waarop een antwoord dient gegeven te worden duidelijk worden omschreven in de oriëntatienota.</p> <p>Mogelijks heb ik hierover gelezen maar dit lijkt mij toch niet duidelijk opgenomen te zijn in de oriëntatienota.</p>	<p>In tegenstelling tot de gemeentelijke mobiliteitsplannen verzamelt het regionale mobiliteitsplan net die problemen, knelpunten, onderzoeksvragen,... en brengt ze in kaart en stemt ze op elkaar af. Zo wordt vorm gegeven aan waar we willen staan in 2030 en verder. Het actieplan dient om een roadmap uit te werken om het toekomstbeeld van de regio te bereiken.</p>	2/10/2020
<p>Departement Omgeving, Strategisch Project Regionet Leuven</p>	<p>We merken op dat het zinvol is om – zoals verderop in die nota - expliciet de voorstellen (wensbeeld) van Regionet Leuven te vergelijken met het OV-plan 2021 in opmaak.</p> <p>Dergelijke aanpak zou er toe bijdragen dat voor de betrokken gemeenten de draagwijdte en samenhang van beide processen begrijpelijk wordt voorgesteld Door Regionet Leuven nu enkel in de bijlagen als één van de lopende processen te vermelden wordt het waardevolle werk van de voorbije jaren volgens ons onvoldoende meegenomen.</p>	<p>Regionet heeft inderdaad een lange looptijd achter de rug en heeft vele inzichten en werk geleverd in verschillende facetten van de regio. Dit is ook de belangrijkste reden waarom een vergelijk van het wensbeeld Regionet met het OV-plan 2021 nog niet aan de orde is. Het OV-plan 2021 kan die vergelijking nog niet correct aangaan. Het wensbeeld houdt immers ook in dat er meerdere stappen en enkele infrastructuurprojecten gerealiseerd zijn. De eerste stappen in het RMP zijn nog maar net genomen. Het toekomstscenario zal wel</p>	30/09/2020



Gemeente/instantie/Team MOW	Vraag	Antwoord	Datum antwoord
		die test of vergelijking aangaan, want dat is een verder uitgewerkt netwerk waar keuzes voor de verschillende onderzoekslijnen zijn gemaakt.	
Departement Omgeving, Strategisch Project Regionet Leuven	<p>Naast een bijsturing van de ruimtelijke ordening ambieert Regionet Leuven voor de regio Leuven tegen 2030 een modal shift van 70% autogebruik naar 50% autogebruik (40% in de steden). De afname van het wegverkeer met 20% vereist een verdubbeling van de verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer. Vlaanderen lijkt deze ambitie te onderschrijven door aan de vervoerregio's een 'ambitieuze modal split' op te leggen waarbij 40% van alle verplaatsingen met een duurzaam vervoersmodi moet gebeuren. (voor sommige vervoerregio's ligt dit op 50/50).</p> <p>De oriëntatienota geeft volgens ons daardoor een verkeerd signaal door te stellen dat de regio Leuven op 0,62% na nu reeds een duurzaam verplaatsingsgedrag kent. Die 0,62% afdoen als een</p>	<p>De voorgestelde definitie, die bepaalt hoe de modal split dient te worden berekend, is opgemaakt en vastgelegd in een gezamenlijke nota van het departement MOW en Omgeving. In het RMP wordt de afspraak over modal shift zoals die op Vlaams niveau is vastgelegd gevolgd. De nota hierover kan u indien gewenst ontvangen. Het beperkte verschil tussen de huidige modal split en de doelstelling vanuit het regeerakkoord is inderdaad opvallend in absolute cijfers en de kleinste van de 15 Vlaamse vervoerregio's. Dit beperkte verschil in één zin te vermelden met de benaming ambitieuze modal split kan dus vreemd overkomen. Desalniettemin kunnen we onder de doelstellingen duiden dat de Vervoerregio streeft naar een hoger ambitieniveau dan het regeerakkoord vooropstelt. Dit debat en</p>	30/09/2020

Gemeente/instantie/Team MOW	Vraag	Antwoord	Datum antwoord
	<p>grote inspanning staat in schril contrast met de effectieve inspanningen die volgens ons nodig zijn om tot een duurzaam verplaatsingsgedrag in de regio te komen.</p>	<p>dat van de exact nagestreefde modal split dient nog verder te worden gevoerd.</p> <p>Vooreerst onderstrepen we de wenselijkheid van een duurzame modal split. Hoe duurzamer, hoe beter. Desalniettemin willen we er ons ook voor behoeden de ambitie onhaalbaar hoog te leggen. De ervaringen uit het verleden en de ervaringen met andere projecten tonen dat het wijzigen van een modal split zeer veel tijd en intense inspanningen vergt. De ambitieuze doelstellingen die daarover de voorbije decennia op verschillende beleidsniveau's uitgesproken werden, werden in praktijk helemaal niet gehaald. Een toename van één percent duurzame modal shift zal al een mental shift en de nodige substantiële inspanningen en veranderingen in het netwerk vragen. Hou daarbij ook rekening met de genoemde definitie van modal split: deze gaat ruimer dan bijvoorbeeld enkel het woon-werk en woon-school verkeer. En tot slot: de omvang van de vervoerregio, met meer dan 500.000 inwoners en heel wat</p>	

Gemeente/instantie/Team MOW	Vraag	Antwoord	Datum antwoord
		relatief landelijke gebieden, maakt dat een algemene trendbreuk complexer, minder snel en moeilijker door te voeren is. Hoewel die trendbreuk, nogmaals, wel de eindbedoeling is en ook het streven van de VVR.	

Gemeente/instantie/Team MOW	Vraag	Antwoord	Datum antwoord
<p>Stad Leuven</p>	<p><b>Verplaatsingsgedrag</b>  Het ambitieniveau inzake modal split is onaanvaardbaar  Vanuit Vlaanderen werd een ambitieuze modal split opgesteld waarbij 40% van alle verplaatsingen met een duurzaam vervoersmodi moet gebeuren. Voor de vervoersregio's werd vervolgens de modal split verder uitgesplitst. Aan de vervoerregio Leuven wordt dezelfde modal split opgelegd als aan het Vlaams Gewest, namelijk 60-40.</p> <p>Voor het aandeel duurzame modi werd een definitie opgemaakt: 'Alle verplaatsingen van mensen, zowel kinderen als volwassenen, van en/of naar de regio. Voor volwassenen worden als passagiers als duurzaam gezien, maar kinderen (vanaf 6 jaar) zijn dat niet'. De modal split moet bijkomend voor alle motieven en de gehele gemiddelde werkdag gehaald worden. Deze definitie is bijzonder onduidelijk/onbegrijpelijk. Wat is de bedoeling bv. Om passagiers als duurzaam te zien?</p> <p>Indien deze definitie in het basisscenario (2017) van het vervoersmodel</p>	<p>De voorgestelde definitie is opgemaakt door zowel het departement MOW en Omgeving. De nota hierover kan u indien gewenst ontvangen. Op dit moment wordt er dus een richtlijn gevolgd. Het toeval dat deze richtlijn net een dergelijk signaal geeft, is inderdaad te betreuren. Om het in één zin te vermelden met de benaming ambitieuze modal split is een ongelukkige formulering. Afstappen van de richtlijn zal moeilijk zijn omdat deze is uitgesproken in het Vlaamse Regeerakkoord. Desalniettemin kunnen we onder de doelstellingen duiden dat de Vervoerregio streeft naar een duurzamere modal shift dan opgelegd door Vlaanderen</p> <p>Om concreet te zijn, elke percent zal tellen. Dit omwille van diezelfde definitie die verder gaat dan bijvoorbeeld enkel het woon-werk en woon-school verkeer. De daling van één percent zal al een mental shift en de nodige substantiële inspanningen en veranderingen in het netwerk vragen.</p>	<p>1/10/2020</p>

Gemeente/instantie/Team MOW	Vraag	Antwoord	Datum antwoord
	<p>wordt bekeken, is er nu reeds een duurzaam aandeel van 39,38%. Het aandeel duurzame verplaatsingen ligt dus al in de buurt van de huidige ambitie.</p> <p>Volgens de vooropgestelde definitie moeten we de volgende jaren nog slechts een modal shift van 0,62% realiseren om ons ambitie niveau op vlak van modal split te halen.</p> <p>De stad Leuven wenst het ambitieniveau serieus bij te sturen. Zeker voor de stedelijke gebieden is een veel verregaandere modal shift noodzakelijk indien we de bereikbaarheid van deze steden op termijn willen garanderen.</p>		
Stad Leuven	<p><b>Fiets</b></p> <p>Voor de oriëntatienota ontbreekt het reeds verder uitgewerkte fietsroutenetwerk op stadsregionaal niveau en vervoersregioniveau uit de Regionetstudie. Hierin wordt reeds dit principe van fijnmazigheid in de stedelijke gebieden toegepast. Er wordt ook een bijkomende categorie van fietsroutes gedefinieerd tussen de fietsnelwegen en de BFF routes; namelijk de doorfietsroutes.</p>	<p>Het inzetten van een fietsnetwerk op stadsregionaal niveau is inderdaad een gegronde suggestie. Dit is te bespreken bij de komende werkbanken. Wel hebben we duidelijk aangegeven dat er moeilijk of niet aan enkele principes van het BFF kan worden geraakt, vermits daarbij een aantal Vlaamse richtlijnen gelden. Maaswijdte, kilometerneutraliteit en typologie routes (fietsnelweg, gewone BFF-route, alternatieve</p>	1/10/2020

Gemeente/instantie/Team MOW	Vraag	Antwoord	Datum antwoord
		BFF-route) zijn er daar drie van.	
Stad Leuven	<p><b>Visies maatschappelijke actoren</b></p> <p>Een hoofdstuk dat ontbreekt in deze oriëntatienota is het overzicht van visies van de verschillende maatschappelijke actoren. Voor het uitwerken van de toekomstige mobiliteitsvisie voor de VVR Leuven is het cruciaal dat de verschillende stakeholders gehoord worden en dat er rekening gehouden wordt met hun wensen en suggesties.</p> <p>Wat is de visie van Voka, Unizo, Febiac, Febetra, de onderwijsinstellingen, ...?</p>	<p>De verwerking van de visies van onze maatschappelijke actoren zit verwerkt in de ambities van de vervoerregio. Deze werden gedestilleerd uit de overlegmomenten van de klankbordgroepen. Deze klankbordgroepen bevatten een heel gamma aan maatschappelijke actoren.</p> <p>De klankbordgroep wordt op een aantal momenten in het proces samengeroepen om te reageren op het RMP. Tegelijkertijd biedt het de mogelijkheid om de actoren inzichten van elkaar te doen verkrijgen.</p>	1/10/2020
Stad Leuven	<p>Toevoegen ambitie 1 (of 9) – afstemming duurzaam vervoerssysteem op slimme ruimtelijke ontwikkelingen. Regionaal vervoersplan versus strategisch project Regionet.</p> <p>Bij de ambities ontbreekt hét kernpunt dat we de groei en bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen in onze</p>	<p>Een afstemming tussen een duurzaam vervoerssysteem op slimme ruimtelijke ontwikkelingen is inderdaad één van de kernopdrachten binnen de regio om een modal shift te bereiken. Indien dit niet duidelijk is uit de huidige visies dient dit bijgesteld of helder geformuleerd te worden.</p>	1/10/2020

Gemeente/instantie/Team MOW	Vraag	Antwoord	Datum antwoord
	<p>regio zodanig willen organiseren dat hier een performant en duurzaam mobiliteitsnetwerk op geënt kan worden. De visie en verdere uitwerking van deze ruimtelijke ontwikkelingen maakt o.a. deel uit van het strategisch project Regionet Leuven dat een belangrijke kapstok is voor de verdere concretisering van de verkeersnetwerken en overstapknopen in het regionaal vervoersplan.</p>		
Gemeente Tervuren	<p>60-40 modal shift als doel maar sommige gebieden, zoals de rand rond Brussel is dit 50-50. Of geldt dit per vervoerregioraad?</p>	<p>De modal shift geldt voor de gehele Vervoerregio. De keuze hiervoor werd in het Vlaamse regeerakkoord gemaakt. Voor de vervoerregio's Antwerpen, Vlaamse Rand en Gent werd de modal split van 50-50 vooropgesteld. Voor de overige regio's ligt dit op 60-40. Uit de berekeningen van het verkeersmodel waren de resultaten positief. Dit betekent niet dat we niet ambitieus moeten zijn. We kunnen dit vertalen in doelstellingen die verder liggen dan het vooropgestelde 'hoofddoel'.</p>	3/08/2020

Gemeente/instantie/Team MOW	Vraag	Antwoord	Datum antwoord
Gemeente Tervuren	<p>Ik kan me niet vinden in de 5 principes. De 8 principes uit Good Move zijn dan bvb beter. Samengevat zou ik de ambities als volgt opstellen:</p> <p>I. Verduurzamen vd mobiliteit + promoten actieve weggebruikers</p> <p>II. Efficiënte &amp; performante mobiliteit = NIEUW = auto is niet efficiënt (1 persoon in grote wagen), toepasbaar op OV, van belang voor economie,...</p> <p>III. = amb 1 = bereikbaarheid verbeteren</p> <p>IV. = amb 2 = comfortabel, gebruiksvriendelijk en laagdrempelig</p> <p>V. = amb 3 &amp; 4 = innovatief</p> <p>VI. = amb 5 = sociaal</p> <p>VII. = amb 6 = leefbaar</p>	<p>De ambities zijn een vertaling van de gesprekken tijdens de klankbordgroep en Vlaamse beleidsplannen. De huidige ambities en visies bevatten de elementen die genoemd worden. Dat deze elementen niet herkend worden in de beschreven ambities, betekent dat zij helderder geformuleerd of bijgesteld moeten worden.</p>	3/08/2020