



VERSLAG Vervoerregioraad

////////////////////////////////////
Datum: 7 maart 2022
Locatie: Teams
Aanwezig: zie achteraan
Voorzitter: Sven Lieten
Verslaggever: Lore Van Welde (STG)
Onderwerp: Vervoerregioraad
////////////////////////////////////

1 Opening en goedkeuring verslagen

De co-voorzitters heten iedereen welkom. Er zijn geen bemerkingen bij het verslag van de Vervoerregioraad van 25/10. Het verslag wordt goedgekeurd.

2 RMP 2030-2050

2.1 Resultaten verkeersmodel

2.1.1 Recap van de scenario's

Er is een korte samenvatting van elk scenario opgenomen op de slides. Hier kunnen alle bouwstenen teruggevonden worden per scenario voor de modi fiets, OV en auto.

2.1.2 Model resultaten

De scenario's werden doorgerekend in het Vlaamse Verkeersmodel. De resultaten daarvan worden hieronder toegelicht.

2.1.2.1 Kadering Model

Het startpunt van de analyses is de modal split (MS). Het is de bedoeling om zoveel mogelijk mensen te laten overstappen naar duurzame verplaatsingen (40-60). Op slide is weergegeven wat de initiële doelstelling was en hoe deze wordt aangepast voor de nieuwe berekeningswijze. Om onze vastgelegde doelstellingen te behalen zal er in 2030 finaal gestreefd moeten worden naar een modal split met 51% duurzame verplaatsingen.

In het verkeersmodel zitten automatisch verschillende infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. Dit werd aangevuld met de specifieke maatregelen vanuit het basispakket alsook de scenario's. In elk scenario gaat dus een ruimtelijke groei mee. Daarnaast blijft een model maar een benadering en zijn er 5 kanttekening opgelijst in de presentatie, waaronder bv het niet kunnen modelleren van grensoverschrijdend vervoer.

Conclusie:

- Het model is onvoldoende geschikt om het effect op de modal split voor een gehele regio in beeld te brengen (onderschatting)
- Het model is (in de huidige vorm) onvoldoende geschikt om de effecten van de gehele scenario's te vergelijken voor VVR Limburg
- Het model kan in bepaalde gevallen wel gebruikt worden om specifieke maatregelen te vergelijken tussen scenario's

2.1.2.2 Modal split (MS)

Het MS-overzicht geeft aan dat er voornamelijk niet duurzame verplaatsingen zijn in Limburg. Over de scenario's heen daalt dit lichtjes met 2 procentpunten. De verschillen zijn echter heel minimaal over de modi heen. Op dit vlak zijn de scenario's niet echt onderscheidend. De grootste verschuiving wordt reeds in het basisscenario gezien.

2.1.2.3 Fiets

Het verkeersmodel kan niet gebruikt worden voor de effectbepaling op routeniveau voor fiets. Wel kan je afleiden welke relaties het populairst zijn en waar zaken ontbreken.

2.1.2.4 Openbaar vervoer

De grootste sprong in aandeel wordt reeds gemaakt in het basispakket. De reizigerskilometers nemen dus toe. In elk scenario is een nog groter aandeel voor OV terug te vinden. Hieruit blijkt dat de frequentieverhogingen alsook de Spartacuslijnen een positieve impact hebben.

Jerica Heleven: De Spartacuslijnen 2 en 3, zijn dat trams of bussen in het model?

- In het basispakket zijn dit trambussen en in BB én LG zijn dit trams. Een trambus wordt in het model ingegeven als bus. Op basis van het verkeersmodellen zijn de verschillen miniem. In de praktijk zal dat verschil vooral in het comfort en de mindset zitten. Op regionaal niveau kunnen we deze details niet zien.

Johan Sauwens: Spoor aansluiting blijft een belangrijk streven. Trein heeft een goede impact op MS. 1) ik geloof niet in enkel mindset maar wel in harde maatregelen. Er is de doorbraak van elektrische fiets en dat heeft veel impact. De stijging van energieprijzen doet veel mensen nadenken over auto gebruik. Mensen gaan nu uitkijken naar alternatieven (dichter bij werk wonen). Fiets zal bij woon-werk dus ook populairder worden. Investering in OV is belangrijk. 2) Veel meer grensoverschrijdend denken is belangrijk. Het gaat over fietsrelaties van Bilzen en Maastricht bijvoorbeeld. 3) Ook de verbinding van Hasselt naar Luik is heel belangrijk. Op korte termijn moet met NMBS besproken worden of deze lijn opgewaardeerd kan worden. De VVR moet veel ambitieuzer durven zijn.

- Grensoverschrijdend willen we meenemen, maar dat kan niet in het verkeersmodel. Dat is een gigantisch nadeel voor Limburg, maar dat kan helaas niet opgelost worden. Dit kan dus niet gekwantificeerd worden, maar kwalitatief nemen we dit mee.
- Flankerend beleid is inderdaad belangrijk om mee te nemen omdat het mensen hun gewoonten laat heroverwegen.

Jo Brouns: Sluit zich aan bij Johan. Vlaanderen zit in een internationale context dus het moet beter. Station Halen werkt volgens het model niet, maar dat is in de huidige context. Vroeg of laat komen er kilometerheffingen. In die context zal dat station waarschijnlijk wel werken. Een kilometerheffing zal een grote impact hebben op Limburg. Kunnen daar berekeningen rond gebeuren? Dat zou wel veel andere inzichten kunnen geven?

- Het rekeningrijden zal doorgerekend worden op Vlaams niveau als alle RMP's ver genoeg staan. Het zal nog even wachten worden op deze resultaten, maar het is wel positief dat het er zal komen.

2.1.2.5 Auto

Voor auto is een overall groei terug te vinden in de voertuigkilometers, welke grotendeels toe te wijzen is aan de economische groei die het model automatisch toepast. Het onderliggende net kleurt deels groen (minder voertuigen), maar er zijn ook drukke assen die een grote toename van autoverkeer kennen. Het hoofdwegennet

zal dus wel drukker worden. Er zal dus een bundeling zijn op de hoofdroutes, wat een gewenst effect is. Verder blijkt dat een leefbaarheidsgordel en een rondweg eenzelfde effect hebben in het model.

Jan Dalemans: Er wordt gesproken over minder verkeer op de N73 (Leopoldsburg-Kinrooi) de rondwegen. Dit is heel vreemd want het gevoel is heel anders. Als er morgen een rondweg komt, zou dit de doorstroming en leefbaarheid sterk verhogen. Is dit puur theoretisch of is dit echt bespreekbaar?

- Dit is één van de scenario's dus dat is een mogelijkheid in de toekomst. Dit is een aftoetsing van het scenario, maar er is nog geen keuze gemaakt. De verschillen worden vergeleken ten opzichte van het basispakket. In het basispakket is wel degelijk een toename van autoverkeer, maar mits een omleiding, zou dit toch wat dalen tov het basispakket.

Jo Brouns: De terminologie omleidingsweg en leefbaarheidsgordel: wat is het verschil?

- Bij het formuleren van de scenario is daar een verschil gemaakt. Doorstroming is prioriteit bij het BB en daar werd gekozen voor rondweg. Bij LG ligt de prioriteit op leefbaarheid en werd gekozen voor leefbaarheidsgordel. Deze andere insteek werd benoemd door een andere naam te geven, maar lokaal is de impact hetzelfde.
- Sturen op internationaal doorgaand vrachtvervoer is heel belangrijk. Slimme sturing is belangrijk, maar het is niet evident. Dit aandachtspunt wordt meegenomen naar het beleidsscenario

Ivo Hulshagen: Er is een groene lijn op de E313. Wat is hier de verklaring?

- Het is heel moeilijk om op detailniveau verklaringen te krijgen. Vermoedelijk is dit het effect van de extra spitsstrook die de doorstroming tijdens de spitsstijden moet verbeteren.

Johan Van Geffelen: N3 en N80: er is een opwaardering richting Tienen en Luik. Er moet gelet worden op het aanzuigeffect vanuit Hasselt. Waarom is het effect bij LG anders dan bij BB?

- De N3 kleurt rood en N80 groen. Het zal vermoedelijk bundeling zijn van verkeer op het hoofdnet alsook extra verkeer naar Brussel zijn. Het wordt nog verder uitgeklaard.

Rik Schreurs: Bij BB is er geen omleidingsweg in Pelt. Zat deze niet in het basispakket?

- Deze moet inderdaad in het basispakket zitten. Er wordt nagekeken of deze erin zit of niet.

Stijn Piette: N76: de Westerring kleurt rood bij LG. Hoe komt dit?

- Het onderliggend net wordt groen dus mogelijks komt er een bundeling op het hoofdnet. Dit wordt verder uitgeklaard.

2.1.2.6 Algemene conclusies

Met alleen infrastructuurmaatregelen zoals nu geraken we er niet. **Een mental shift en meer dwingende maatregelen zijn nodig om meer duurzame verplaatsingen te verkrijgen.** Om naar een duurzaam mobiliteitssysteem te gaan, zijn o.a. flankerende maatregelen nodig op het gebied van gedrag, parkeerbeleid, beprijzing en toegangsbeheer (verkeersvrije en autoluwe centra, parkeren buiten het centrum).

2.2 Vooruitblik planning

Momenteel wordt er gewerkt aan stap 5: resultaten verkeersmodel analyseren en verdere aanpak bepalen. Daarop volgend wordt gestart met het beleidsscenario. Hier is vertraging in geslopen door een vertraging in de resultaten van het model en een extra iteratieslag door team verkeersmodellen om analyse en meer detailuitspraken mogelijk te maken.. Hierdoor wordt het mobiliteitsatelier dat origineel in maart werd gepland, uitgesteld naar een nog nader te bepalen datum (voor de zomer). Er zijn nog geen save-the-dates overgemaakt voor werksessies, maar deze komen spoedig eens de nieuwe planning op punt is gezet.

2.3 Goedkeuring gedrag

Om het beleidsscenario verder vorm te geven in het RMP zal dit vergezeld worden van een roadmap met adaptieve actiefiches (AAF). Dergelijke fiches zullen opgemaakt worden voor alle pijlers, maar in december werd reeds van start gegaan met de pijler gedrag. Deze mental shift zal in elk mogelijk beleidsscenario geïntegreerd

moeten worden, waardoor niet gewacht moest worden op de cijfers van het verkeersmodel. Tijdens de werksessies van december werden deze fiches besproken. Deze input werd verwerkt in de (voorlopig) finale fiches en vergezeld met een hoofdstuk gedrag. Dit hoofdstuk zal onderdeel zijn van het RMP zelf en omvat alle krijtlijnen van gedrag.

Marjan Frederix: Goed opgebouwd! Er mist wel een link met STOP-principe. Is dat bewust? Ook ruimte komt later, maar die link is heel belangrijk zoals de 15 minuten-stad. Ook mist de rol van de steden en gemeenten in de fiches.

- STOP wordt uiteraard toegepast, dat zal de basis zijn van het RMP. De gehele tekst wordt nog opgemaakt en samengevoegd tot een geheel en dan komt het zeker terug. Ruimte zal hier ook bijkomen, maar hier zijn we in overleg met de provincie om het Beleidsplan ruimte te integreren. Hier kunnen we nu niets van zeggen. De rol van de gemeenten kunnen uitgediept worden, maar dat moet verder bekeken worden.

Dirk Coelmont: Wat zal het statuut zijn van deze fiches?

- Een leidraad om gedrag verder uit te werken en op te volgen. Dit geeft een concreet actieplan en stappenplan om de doelen te gaan bereiken. Deze fiches zullen de mental shift bewerkstelligen zodat de modal shift er kan komen.

Deze stemming is voorlopig. Iedereen is akkoord met een algemene stemming. Het wordt voorlopig goedgekeurd. Deze kaders kunnen behouden worden in de toekomst.

3 MER: stavaza

De MER is volop bezig met de inhoudsafbakening. Deze wordt spoedig verwacht en zal dan gecommuniceerd worden.

4 Wijzigingen BFF

1. Tongeren: verlenging van de Neremweg/oude Blaarstraat. Hierdoor zou er een betere aansluiting zijn. Adviescommissie en deputatie hebben positief geadviseerd.
2. Tongeren: F791: er was een omleidingsweg maar nu kan op de definitieve locatie worden ingetekend. Adviescommissie en deputatie hebben positief geadviseerd.
3. 3 fietssnelwegen F76, F71, F741: Deze 3 tracés zouden toegevoegd worden aan het BFF, want ze zijn nieuw. Positief advies van adviescommissie en deputatie.

Jan Dalemans: fietsverbinding Leopoldsburg naar Kinrooi: is dit opgenomen? Over de N73?

- Deze staat in het mobiliteitsplan, maar dit zijn concrete projecten.

Ivo Hulshagen: in 2017 is wijziging geweest voor N725 en N717 en die wijziging is niet meer terug te vinden.

- De provincie kijkt dit na.

Kris Swinnen: is F21 Tienen-Diest-Sint-Truiden opgenomen?

- Dit is een officiële FSW en dus al opgenomen in het BFF, voor de kwaliteitssprong op het terrein zijn de gesprekken hierover met provincie Vlaams-Brabant lopend.

Deze wijzigingen worden algemeen goedgekeurd.

5 Haalbaarheidsonderzoek HOV-corridor

Tractebel geeft een toelichting over de stand van zaken omtrent hun potentieelonderzoek voor een Hoogwaardige Openbaar Vervoer verbinding tussen Antwerpen en Hasselt-Genk. Fase 1 van de studie wordt nu afgerond waarbij verschillende scenario's worden onderzocht en afgewogen omtrent het potentieel. Hieruit

blijkt vooral dat snelheid, aantal haltes en de locatie van de haltes een belangrijke impact hebben op het potentieel van de verbinding. De stuurgroep heeft een “go” gegeven om fase 1 af te ronden. Nu worden alle relevante vervoerregio's ingelicht en zal beslist worden of er van start kan worden gegaan met fase 2 (het bepalen van een referentiescenario inclusief haltes (locatie en aantal) en tracé). Indien er voldoende potentieel is zal in fase 3 gekeken worden naar het effectieve ontwerp.

Dirk Coelmont: Is het de bedoeling dat de financiering reeds wordt onderzocht?

- In eerste fase is enkel inhoudelijk potentieel bekeken. Op basis van de concepten zal de financiële overweging ook wel naar voor komen.

6 Varia

Michiel Apers (VVSG): Graag willen we jullie nog uitnodigen voor onze sessie over inrichtingsprincipes lokale wegen en ons webinar over subsidie en financieringsmechanismen. Hieronder vinden jullie de links:

- Infosessie inrichtingsprincipes lokale wegen
 - o <https://www.vsv.be/opleidingen-congressen/opleidingen/infomoment-inrichtingsprincipes-lokale-wegen-3/>
 - o <https://www.vsv.be/opleidingen-congressen/opleidingen/infomoment-inrichtingsprincipes-lokale-wegen-2/>
 - o <https://www.vsv.be/opleidingen-congressen/opleidingen/infomoment-inrichtingsprincipes-lokale-wegen/>
- Webinar proceshandeling lokale besturen: <https://www.vvsg.be/opleidingen/webinar-financierings-en-subsidiemechanismen-hoppinpunten>

7 Aanwezigen

<u>AANWEZIGHEIDSLIJST VERVOERREGIORAAD</u>	DATUM: 7 MAART 2022 LOCATIE: MS TEAMS - VIRTUEEL
	DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

<u>NAAM</u>	<u>DIENST/INSTANTIE</u>	<u>FUNCTIE</u>	<u>AANWEZIG</u>
<u>APERS MICHIEL</u>	VVSG		<u>A</u>
<u>BAPTIST MARTINE</u>	PROVINCIE LIMBURG		<u>A</u>
<u>BOURGUIGNON IVO</u>	PROVINCIE LIMBURG		<u>A</u>
<u>CARDINAELS KARIN</u>	DEPARTEMENT MOW	<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>CHAMPAGNE DOMINIQUE</u>	DE LIJN		<u>A</u>
<u>CHRISTIAEN KOEN</u>	NMBS		<u>A</u>
<u>CLAES VIVIANE</u>	DEPARTEMENT OMGEVING	<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>COEKAERTS ARNO</u>	DE LIJN		<u>A</u>
<u>COELMONT DIRK</u>	PROVINCIE LIMBURG	<u>KABINET</u>	<u>A</u>
<u>DAYERS GIJS</u>	DEPARTEMENT MOW	<u>AMBTENAAR</u>	<u>VO</u>
<u>DE JONG DAPHNE</u>	STUDIEBUREAU STG		<u>A</u>
<u>HUYSMANS SVEN</u>	STUDIEBUREAU STG		<u>A</u>
<u>LAMBRECHTS BERT</u>	PROVINCIE LIMBURG	<u>CO-VOORZITTER</u>	<u>A</u>
<u>LIETEN SVEN</u>	DEPARTEMENT MOW	<u>CO-VOORZITTER</u>	<u>A</u>
<u>MAGIS MAARTEN</u>	DE LIJN	<u>REGIOMANAGER</u>	<u>A</u>
<u>MARKET JAN</u>	AWV LIMBURG	<u>REGIOMANAGER</u>	<u>A</u>
<u>MEEK NELE</u>	STUDIEBUREAU STG		<u>A</u>
<u>MOORS GIJS</u>	AWV LIMBURG	<u>AFDELINGSHOOFD</u>	<u>A</u>
<u>RENTMEESTERS PETER</u>	DE VLAAMSE WATERWEG	<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>REUMERS MARTHE</u>	DEPARTEMENT OMGEVING	<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>SILVESTRINI MONICA</u>	PROVINCIE LIMBURG	<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>THOELLEN MARK</u>	DEPARTEMENT MOW	<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>UYTTENDAELE PAMELA</u>	DEPARTEMENT MOW	<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>VAGANEE GUIDO</u>	VVSG		<u>A</u>
<u>VAN CAMPENHOUT SOFIE</u>	DEPARTEMENT MOW	<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>VAN WELDE LORE</u>	STUDIEBUREAU STG		<u>A</u>
<u>VLASSENROOT SVEN</u>	TRACTEBEL		<u>A</u>
<u>WALRAVEN DANNY</u>	STUDIEBUREAU STG		<u>A</u>
<u>WILLEMS TOM</u>	DE WERKVENNOOTSCHAP		<u>A</u>
<u>WIJNKER MARCEL</u>	INTER		<u>A</u>
<u>WIJNS STEVEN</u>	TRACTEBEL		<u>A</u>
<u>WOLFS RONALD</u>	STUDIEBUREAU STG		<u>A</u>

ALKEN			
<u>FRANK VROONEN</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
AS			
BALEN			
BERINGEN			
<u>SANDRA VAN IMMISSEN</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>JEAN VANHEES</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
BILZEN			
<u>DANA BREULS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>JOHAN SAUWENS</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>
BOCHOLT			
<u>PATRIEK DANIELS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>ERIK VANMIERLO</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>VO</u>
BORGLOON			
<u>DORIEN LIEBENS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>ERIC AWOUTERS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
BREE			
DIEPENBEEK			
<u>DAPHNE STUIJ</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>JERICA HELEVEN</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
DIEST			
DILSEN-STOKKEM			
<u>PETER DE LA HAYE</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>SOFIE VANDEWEERD</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>
<u>KOEN SLEYPEN</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
GEETBETS			
<u>KRIS SWINNEN</u>		<u>VOORZITTER GEMEENTERAAD</u>	<u>A</u>
GENK			
<u>MARJAN FREDERIX</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>STIJN PIETTE</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
GINGELOM			
HALEN			
<u>KRIS JACOBS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
HAM			
<u>VEERLE WOUTERS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>ROBERT VANDEZANDE</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
HAMONT-ACHEL			
<u>ANNICK KAUFFMANN</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>BER VAN DE SCHANS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
HASSELT			
<u>BRAM SWERON</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>CHRISTIANE MALINA</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>MAARTEN DE SCHEPPER</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>STEVEN VANDEPUT</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>
HECHTEL-EKSEL			
<u>KEVIN KRASUSKI</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>

<u>JAN DALEMANS</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>
<u>THEO MARTENS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>HEERS</u>			
<u>HERK-DE-STAD</u>			
<u>BART BASTIJNS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>MARK VANLEEJW</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>VO</u>
<u>HERSTAPPE</u>			
<u>HEUSDEN-ZOLDER</u>			
<u>LODE SCHOPS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>HOESEL</u>			
<u>KRISTA VANDERSMISSEN</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>JORDI BOULET</u>		<u>VOORZITTER GEMEENTERAAD</u>	<u>VO</u>
<u>HOUTHAIEN-HELCHTEREN</u>			
<u>LUC MELOTTE</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>KINROOI</u>			
<u>RICK VAN VIJFEIJKEN</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>JO BROUNS</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>
<u>KORTESSEM</u>			
<u>EVA TIMMERMANS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>DONALD MARTENS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>LANAKEN</u>			
<u>NATASHA KOVAC</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>JOLEIN MARTENS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>LANDEN</u>			
<u>LEOPOLDSBURG</u>			
<u>BENOIT FOLENS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>KATRIEN OZEEL</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>LOMMEL</u>			
<u>SOFIE REUMERS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>SOPHIE LOOTS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>LUMMEN</u>			
<u>IVO HULSHAGEN</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>RITA MOORS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>MAASEIK</u>			
<u>JOHAN TOLLENAERE</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>
<u>MAASMECHELEN</u>			
<u>PIERRE WIJNEN</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>JELKA ROGIERS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>MEERHOUT</u>			
<u>NIEUWERKERKEN</u>			
<u>ANNEMIE BERGEN</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>ROHNNY SCHREURS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>VO</u>
<u>OUDSBERGEN</u>			
<u>EVELIEN VANDERSPIKKEN</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>RENE SCHREURS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>MARCO GOOSSENS</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>
<u>PEER</u>			
<u>VEERLE AERTS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>STEVEN MATHEI</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>

<u>PELT</u>			
<u>RIK SCHREURS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>CARMEN VAN DEN AKKER</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>JAAK FRANSSEN</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>RIEMST</u>			
<u>SAARTJE VAN DE LINDE</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>CHRISTIAN BAMPS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>SINT-TRUIDEN</u>			
<u>JOHAN VANGEFFELN</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>INGRID KEMPENEERS</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>
<u>TESSENDERLO</u>			
<u>ESTEL TROONBEECKX</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>KAROLIEN EENS</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>A</u>
<u>TONGEREN</u>			
<u>YANNICK VOLONT</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>PATRICK JANS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>VOEREN</u>			
<u>TWAN WILMES</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>WELLEN</u>			
<u>CHIEL HERBOTS</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>ELS ROBEYNS</u>		<u>BURGEMEESTER</u>	<u>VO</u>
<u>ZONHOVEN</u>			
<u>CINDY LODEWYCKX</u>		<u>AMBTENAAR</u>	<u>A</u>
<u>FREDERICK VANDEPUT</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>
<u>ZOUTLEEUW</u>			
<u>ZUTENDAAL</u>			
<u>DIRK SMITS</u>		<u>SCHEPEN</u>	<u>A</u>