

Hans Eyssen
Voorzitter van de vervoerregioraad
Gemeente Holsbeek
Dutselstraat 15
3220 Holsbeek
T 016 62 95 00
hans.eyssen@holsbeek.be

Kim Wouters
a.i. ambtelijk co-voorzitter vervoerregioraad
Departement MOW - Beleid
Diestsepoort 6
3000 Leuven
T 0498 29 34 49
vervoerregio.leuven@vlaanderen.be

Verslag vervoerregioraad

//

Datum: dinsdag 29 juni 2022

Locatie: digitale vergadering via MS Teams

//



Agenda

| Timing | Agendapunt | | Toelichting door: |
|-------------|--|-----------------------------------|---|
| 9u30-9u40 | Inleiding en varia <ul style="list-style-type: none">- Verslag vervoerregioraad 26 april 2022- Overdracht politiek voorzitterschap (1 juli 2022) | Beslissing (verslag), toelichting | Voorzitters |
| 9u40-9u55 | Advies Vlaamse ontwerpselectie Hoofdwegennet | Beslissing gevraagd | MOW |
| 9u55-10u40 | Regionaal mobiliteitsplan: duurzaam scenario <ul style="list-style-type: none">- Voorstelling wijzigingen draftversie- Timing & aanpak komende maanden + adviesvraag aan gemeenten- inhoudsafbakening MER- Participatietraject gemeenteraadsleden najaar | Toelichting – afspraken RMP | Regiopact |
| 10u40-10u55 | Basisbereikbaarheid <ul style="list-style-type: none">- Stavaza- Toelichting VOM-flex analyse | Toelichting | MOW, Bart Baeyens voor VOM-flex analyse |
| 10u55-11u15 | Subsidie MOW verkeersveilige schoolroutes (+ andere fietssubsidies) | Toelichting | MOW (Julie Degraeve) |
| 11u15-11u35 | Aanpak zero-emissie voertuigen en stavaza Vlaamse aanpak uitrol laadinfrastructuur | Toelichting | MOW (Jeroen Cockx) |

1 INLEIDING EN VARIA

1.1 Verslag vervoerregioraad 26/4/2022

Het verslag van de vorige vervoerregioraad van 26 april 2022 wordt ter goedkeuring voorgelegd.

Het verslag is zonder opmerkingen goedgekeurd.

1.2 Overdracht politiek voorzitterschap 1 juli 2022

Op 1 juli 2022 zal het politiek voorzitterschap van Hans Eyssen overgedragen worden aan Mohamed Ridouani.

2 ADVIES VLAAMSE ONTWERPSELECTIE HOOFDWEGENNENET

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken wenst het hoofdwegennet, binnen de nieuwe wegencategorisering, voorlopig te selecteren via een Besluit van de Vlaamse Regering.

Het ontwerp-BVR en het ontwerp van het hoofdwegennet wordt ter advies voorgelegd aan de 15 Vlaamse vervoerregioraden. De ontwerpnota van de Vlaamse Regering bevat de ontwerpselectie hoofdwegennet zoals die nu voorligt.

Het Gewest (MOW) vraagt aan vervoerregio Leuven om voor 15 juli 2022 te bevestigen dat voorliggende selectie van het hoofdwegennet in VVR Leuven onveranderd kan blijven ofwel om eventuele knelpunten te melden.

Landen: Onze bezorgdheden zijn overgemaakt via mail. Volgens de vroegere studies was het duidelijk dat de N3 de functie van hoofdweg beter kan dragen dan de N80. Indien er geen Vlaamse hoofdweg

geselecteerd wordt door de Vervoerregio Leuven dan vindt Landen het aangewezen dat de N3 als een Regionale Weg wordt ingezet en de N80 wordt ingezet als een interlokale weg. Beide wegen kunnen ingezet worden als calamiteitsroute voor de E40. Regiopact: we nemen dit op in de verdere uitwerking van het duurzaam scenario.

Leuven: Met de beslissing om de N3, noch de N80 op niveau van een Vlaamse Hoofdweg te selecteren, is deze maas de enige in Vlaanderen waarbij er van het rasterpatroon wordt afgestapt.

Aan het advies kan toegevoegd worden om voor een snelheidsverlaging van 120km/u naar 100km/u te gaan op het gedeelte van de E314 tussen het Vuntcomplex en de aansluiting op de E40. Omtrent de E314 zijn er in de werkbanken discussies geweest over de dichtheid van de op- en afritten. Er zijn er rondom Leuven een hele reeks en het is geen evidentie om er te schrappen. Een snelheidsverlaging zou een eenvoudige quick win zijn om de hoge verkeersstromen te verwerken. De vraag wordt ondersteund door Overijse, Kortenberg en Herent. Regiopact: We nemen het voorstel mee richting het definitief scenario.

Tienen: Vanuit Tienen vinden we het belangrijk dat de VVR Limburg wordt aangeschreven om voldoende flankerende maatregelen te nemen zodat de spreiding van verkeer over de N80 en N3 goed werkt. Het vrachtverkeer moet maximaal gespreid worden over de N3 en de N80. Regiopact: We hebben de indruk dat er wat spanning zit op de voorstellen van Landen en Tienen. Het is aangewezen dat de VVR Leuven en de VVR Limburg onderling afstemmen hoe ze met deze verschillende standpunten over het doortrekken van de N80 als een Vlaamse Hoofdweg omgaan. Binnen de Vervoerregio Leuven zal een overleg met de gemeenten Landen, Tienen, Linter en Zoutleeuw georganiseerd worden met de bedoeling om een consensus te bereiken i.v.m. de categorisering van de N3 en de N80. Nadien zal met de Vervoerregio Limburg afgestemd worden.

Hoeilaart: Graag hadden we aan het advies toegevoegd dat het de verwachting is dat het Leonardkruispunt als kruispunt van Europese hoofdwegen een volwaardig knooppunt moet zijn waar alle rijrichtingen mogelijk zijn. Dat is momenteel niet het geval. De toevoeging wordt ondersteund door Tervuren en Overijse. Regiopact: We nemen deze opmerking op in het advies.

De vraag wordt voorgelegd of de VVR akkoord gaat met de toegevoegde opmerkingen op het advies en de bundeling over te maken aan de Vlaamse Regering.

Stemming

| |
|--|
| Positief: 25 gemeenten (26 van 31 aanwezig) + provincie |
| Negatief: geen gemeente |
| Onthouding: 1 gemeente (Landen) |

Het voorstel wordt aanvaard.

3 HYPOTHESE-VOORKEURSSCENARIO REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

In dit agendapunt wordt het hypothese-voorkeursscenario voor het regionaal mobiliteitsplan beknopt voorgesteld aan de vervoerregio. Er is aandacht voor de belangrijkste aanpassingen na de werkbanken van 9 mei en 14-17-20 juni.

Bedoeling is dat de actoren na de vervoerregioraad de tijd krijgen tot september 2022 om het draft voorkeursscenario grondig te bekijken en aandachtspunten te formuleren. Op basis daarvan zal in het najaar het voorkeursscenario verder worden gefinaliseerd.

Op 13 juli 2022 zullen de actoren een update van de synthesesnota aangeleverd krijgen via de Sharepoint van de Vervoerregio. De feedback kan aangeleverd worden tot en met 9 september 2022 via vervoerregio.leuven@vlaanderen.be. Daarnaast kunnen gemeenten een bilateraal overleg vragen, indien gewenst. Voor een bilateraal overleg dient een invulsheet op de sharepoint ingevuld te worden. Deze is bereikbaar via volgende link:

https://vlaamseoverheid.sharepoint.com/:x/r/sites/dmow_a_vervoersregios/vervoerregio_leuven/_layouts/15/Doc.aspx?sourcedoc=%7BCE17FE2A-E125-4C5F-9026-DE68A74B66C9%7D&file=Timing%20overlegmoment%20zomer.xlsx&action=default&mobileredirect=true

Het traject dat de komende maanden zal worden gevolgd (overleg zomermaanden, adviesvraag inhoudsafbakening MER, participatietraject gemeenteraadsleden najaar 2022) wordt in detail toegelicht.

Overijse: Op het plannetje staat dat het ringfietspad stopt in het Zoniënwood, terwijl het via de verbinding van Wezembeek-Oppem loopt. Regionet: We nemen netwerken in de andere regio's en gewesten op in de kaarten. Het is mogelijk dat dit niet dezelfde categorisering is.

De N253 is een lokale verbindingsweg, maar mogen wij de bebouwde kom uitbreiden? Regiopact: de aanpassing is te bekijken in overleg met AWV en MOW. De gemeente is op gemeentewegen bevoegd om snelheden e.d. vast te leggen. Het plaatsen van borden is aan AWV.

Voor de buslijn van de N253 naar Terhulpen krijgt de buslijn niet de correcte kleur. Dat is in onze ogen een feeder voor het station van Terhulpen. Regiopact: We nemen de vraag omtrent Terhulpen op met De Lijn indien we dit gemist hebben.

Landen herhaalt de vraag van de N3 en de N80. Daarnaast gaat de N283 niet door het centrum maar via de industrie. Op de N283 is er tevens een doorgangsbeppering, dus voor vrachtvervoer is daar wel een randopmerking voor nodig in het regionaal mobiliteitsplan.

Leuven: We zitten in Leuven met een aantal tangentele fietsrelaties. We hebben de afspraak met Regiopact om hierover een bilateraal overleg te hebben. Dit kan enkel het fietspotentieel sterk te goed komen. Voor de FSW Diest-Leuven werd aangegeven dat die niet het FSW-niveau moet hebben. Maar er is discrepantie tussen de FSW Leuven-Diest en de in het plan voorgestelde FSW Aarschot-Tienen. Regiopact: We zijn in de verschillende werkbanken (oostelijk Demerbekken en Tienen) tot de conclusie gekomen dat de fietsrelatie Aarschot-Tienen op niveau van een BFF+ verbinding wordt voorzien.

Leuven: Een tangentele OV-lijn Gasthuisberg-Haasrode is cruciaal in functie van de verscheidene attractiepolen. Zeker met het oog op Haasrode.

Voor de treinstations wordt de ambitie uitgesproken om naar een dicht netwerk te gaan van stations. We moeten echter enige realiteitszin aan de dag leggen hierover. Haasrode steekt daar als potentieel bovenuit. Als Vervoerregio zullen we onze eigen prioriteiten moeten maken om te kunnen passen in de 10 bijkomende stations van de NMBS (volgens hun meerjarenplan).

Leuven is zeker géén vragende partij voor de oostelijke tangent N25 - E314. Regiopact: Voor het RMP is dit een onderzoeksvenster. Er wordt een studie opgestart vanuit Vlaanderen en we gaan daar vanuit Vervoerregio nu geen standpunt over innemen. In onze plannen is er enkel een onderzoeksvenster getekend. Er is zelfs geen wenslijn ingetekend.

Bierbeek: Het is van belang dat de categorisering die beslist wordt in realiteit gevolgd wordt. Daarnaast vindt Bierbeek de connectiviteit met Wallonië zeer belangrijk. Dit moet niet alleen op papier, maar ook in

realiteit. Dit geldt voornamelijk voor het Openbaar Vervoer, waar we een degelijk netwerk op elkaar moeten afstemmen.

Tremelo: We hebben onze collegebeslissing genomen en deze wordt overgemaakt aan de Vervoerregio. Daarin werd gesproken over het voorstel fietssnelweg, de trambus en de wegencategorisering. In welke mate wordt er gewerkt met onze bemerkingen, aangezien het hier over netwerken gaat. Voor de wegencategorisering zijn niet geschikt voor een interlokale verbinding. Daar dienen ook wijzigingen te gebeuren. Regiopact: We kunnen werken met pakketten van maatregelen die we regiobreed kunnen uitzetten. Daar is geen pasklaar antwoord voor en dient bovendien draagvlak te krijgen.

NMBS: Het is belangrijk te weten dat de 10 nieuwe stations een grootteorde zijn. Weet ook dat een hoge dichtheid van stations nadelig werkt voor de snelheid en reistijd waardoor het gebruik van de trein op deze lijnen zou kunnen afnemen. We hebben reeds een dicht netwerk van stations in België. Voorzitter: Ik wens aan te geven dat wij een verkeersdruk te verwerken hebben die gelijkaardig is aan situaties in Brussel en Antwerpen. Daarom is de vraag voor een degelijke ontsluiting van de trein geen verkeerde.

Tienen: Een eerder praktische vraag voor de komende maanden en omwille van de grote omvang van het document. Deze documenten dienen steeds voorgelegd te worden aan de colleges. Kan er geen management summary opgemaakt worden? Regiopact: Voor de gemeenteraadsleden wordt een summary op te maken. Die volgt later in september. Voor de colleges kan op basis van de presentaties een filtering door jullie gemaakt worden. Eventuele uitsneden van kaarten kunnen bij Regiopact opgevraagd worden.

4 BASISBEREIKBAARHEID

4.1 Stand van zaken

In dit agendapunt wordt de algemene stand van zaken van het project Basisbereikbaarheid (kernnet, aanvullend net, VOM, hoppinpunten, regelgeving, ...) overlopen.

De minister gaf aan dat basisbereikbaarheid van start gaat in juli 2023, mits alle elementen er zijn:

- Besprekingen omtrent het openbare dienst(en)contract van De Lijn
- De tarifiering van het VOM zijn nog niet afgeklopt, dus een voorstel aan de VVR's is niet mogelijk.
- Bestek VOM: gezamenlijke publicatie
 - Bestek spot market (korte-termijncontracten individuele ritten) werd ondertekend door de minister
 - Bestek langetermijncontracten nog niet ondertekend door de minister
 - Deelmobiliteit zijn de offertes ontvangen

Er wordt aangegeven dat er enkele Hoppin flex pilots worden georganiseerd. Dit zijn enkele belbusgebieden waarbinnen de hoppincentrale het organiseren en boeken van ritten overneemt van De Lijn. Dit gaat van start in het voorjaar van 2023.

Overijse: Kunnen jullie toelichten hoever de gunning van de deelsystemen staat? MOW: De procedure is momenteel lopende. Daar is een bestek op de markt gebracht en zijn er offertes ontvangen. De consortia werken nu aan een verbeterde offerte. In dit najaar is het de bedoeling om een beter zicht te hebben wie er kan gegund worden. De switchdatum blijft juli 2023 om ook voor deelsystemen de operationeel te zijn.

Leuven: We hadden graag duidelijkheid gehad over de mobiliteitsindicatiestelling. Het is een kernpunt over wie er gebruik mag maken van het mindermobielenvervoer. Dat is voor ons en de aanbieders van essentieel belang. MOW: Voor flex is er een kladbesteding, maar is nog niet ondertekend. Voor flexplus is er een apart traject opgezet om pas later in te kantelen in het Hoppin verhaal.

De stad Leuven heeft zelf een aanbesteding voor Leuven gestart en dat voor het verhuren van bakfietsen.

Er blijft voor ons de onbeantwoorde vraag: worden de deelsystemen, niet alleen de bakfietsen, van Leuven ingekanteld in het gegeven van de Hoppincentrale en de Hoppin-app. Regiopact: Die gesprekken moeten we blijven voeren omdat dit het meest gewenst is. Het is momenteel met MOW dat deze afspraken gemaakt moeten worden.

Boutersem: Voor de hoppinpunten dienen wij echt harde deadlines te hebben, want we kunnen niet communiceren naar de burger over de Hoppinpunten als de deelsystemen zullen ontbreken.

4.2 Toelichting analyse VOM

De praktische uitwerking van het VOM loopt momenteel. De hoppincentrale heeft de OV-plannen van de 15 vervoerregio's geanalyseerd op praktische uitvoerbaarheid. Een aantal conclusies worden kort gepresenteerd.

De haalbaarheid zou volgens de stresstest haalbaar zijn voor de Vervoerregio Leuven. De financiële haalbaarheid is nog niet aan een stresstest onderworpen aangezien de bestekken nog niet zijn uitgestuurd. Zodra er meer gekend is, kan die oefening gemaakt worden.

Op termijn zal het Flex, Flex Plus en het Leerlingenvervoer door 1 Hoppincentrale geregeld worden. De uitzondering is het VOM vast (shuttles en marktbusen). VIA plant daarin geen ritten maar biedt shifts aan bij vervoerders via een spotmarket.

Bij de flex wordt er telkens een OVcheck gedaan. Daarin wordt gecheckt of er een degelijk alternatief is via de hogere OV-netten. Daarna wordt er gezocht binnen het VOM. Voor de VVR Leuven zouden voor het flexgebied geen fundamentele wijzigingen zijn. De marktbus Tienen (VOM Vast) werkt binnen het geheel van VOM. Het is af te wachten of er interesse vanwege de vervoerders.

5 SUBSIDIE VERKEERSVEILIGE SCHOOLROUTES

Toelichting door het Departement MOW (Julie Degraeve) omtrent de Vlaamse subsidie voor verkeersveilige schoolroutes.

Subsidie voor verkeersveilige schoolroutes kan gaan over verschillende onderdelen: verkeersborden, wegmarteringen, heraanleg infrastructuur en hardware. De subsidie schoolroute is nog redelijk onbekend. Er is nog voldoende ruimte om hiervoor subsidies aan te vragen. Tot 1 november 2022 is er nog de mogelijkheid om een dossier in te dienen. Per gemeente is de subsidie gelimiteerd tot 5 schoolroutes en bedraagt 50% van de kosten met een max. van 100.000€ per route.

De eerste schijf (50%) wordt uitbetaald vanaf het moment het dossier is goedgekeurd. De werken dienen binnen de 12 maanden afgerond te zijn. De volgende schijf wordt er uitbetaald na afronding van de werken als het dossier is binnen gebracht (maximaal 3 maanden na de werken). De motivatie is eenvoudig uit te werken en moet gericht zijn op een schoolroute. Er is geen cumulatie mogelijk met andere subsidies.

Link voor info voor subsidie veilige schoolroute: <https://www.vlaanderen.be/subsidies-voor-veilig-schoolverkeer/richtlijnen-bij-veiligheidsmaatregelen-voor-schoolroutes>

Link voor info voor subsidie veilige schoolomgeving: <https://www.vlaanderen.be/subsidies-aan-gemeenten-voor-het-verbeteren-van-de-verkeersveiligheid-van-schoolomgevingen>

Aanvraag gebeurt via: subsidies.veilige.schoolroutes@mow.vlaanderen.be

Link naar de Fietssubsidiewijzer: <https://mow.vlaanderen.be/fietssubsidiewijzer/>

6 ZERO-EMISSIE VOERTUIGEN EN UITROL LAADINFRASTRUCTUUR OVER VLAANDEREN

Toelichting en stand van zaken door het Departement MOW (Jeroen Cockx) over de uitrol van laadinfrastructuur over het Vlaams Gewest. De doelstelling is 35.000 CPE of openbare laadpunten te plaatsen in Vlaanderen.

Er is een flexibele invulling van de doelstelling voor de publieke laadpunten op basis van de monitoring data. Het is nu eenmaal de vraag of de elektrische markt wel degelijk op gang trekt. Er wordt eerst gewerkt met vraaggestuurde laadpunten. Pas daarna wordt er ingezet op een aanvullend aanbod. Alle systemen zijn terug te vinden op <https://www.vlaanderen.be/publicaties/lokaal-laden> (publicatie) en <https://www.lokaalbestuur.vlaanderen.be/nieuws/lokaal-laadplan-handreiking-lokaal-laden>

Er zijn twee e-loketten:

- "Paal volgt wagen": Een locatievoorstel door Charge Point Operator (CPO) wordt door MOW beoordeeld, in overleg met wegbeheerder en netbeheerder opgenomen. Deze aanvraag kan gebeuren door burgers, bedrijven en organisaties.
- Voor lokale besturen wordt er een bijkomend loket opgezet voor strategische plaatsingen. Dit wordt een eenvoudig loket met de situering, aantal palen, vermogen van de palen (snellader ook mogelijk) en een motivering. Ook deze aanvragen worden door MOW en de CPO beoordeeld. Er wordt gekeken naar spreiding en dringendheid.

De offertes voor de CPO's is afgerond en de gunning staat gepland op de agenda van Vlaamse Regering van 25 juli 2022. De uitrol zou dan starten in augustus en september. Er is gekozen om met twee CPO's in zee te gaan. Er is een traject voor normale laders en een traject voor snelle laders (concessie wordt later opgezet). Sinds 23 juni 2022 is er een project-call gedaan voor (semi-)publieke laadinfra op privaat domein. Info is eveneens via de website terug te vinden.

Kortenberg: Wat is de procedure voor de goedgekeurde palen. Wie neemt de uiteindelijke beslissing of de aanvraag wordt goedgekeurd? MOW: dat zal telkens in samenspraak zijn tussen MOW en de CPO, maar de uiteindelijke beslissing ligt bij MOW. We zullen het case-per-case moeten benaderen om een strategische positie te vinden. De systemen van het VOM (hoppinpunten) zullen niet in onze concessie opgenomen zijn.

Leuven: We hebben er voor gekozen om mee in te stappen in de uitrol van MOW, maar we moeten weten wanneer burgers kunnen doorsturen naar het loket. Momenteel hebben we in de stad een stop doorgevoerd in afwachting van de uitrol. MOW: De lancering is afhankelijk van de gunning. Er zijn ook concessieovereenkomsten te onderhandelen (er is een standaard concessie in het bestek opgenomen). Als dat gebeurd is, verwachten we het loket te openen in september. Als de CPO's aangeven toch meer tijd nodig hebben, kan het ook later zijn.

Leuven: Vanuit onze Adviesraad Toegankelijkheid willen we graag wat richtlijnen uitwerken op het publiek domein. In Leuven kiezen we ervoor om de laadpaal deel te laten uitmaken van de parkeerruimte zelf. MOW: Op de website zijn er tips opgenomen. Wij beschouwen in ons traject de toegankelijkheid als de taak of opdracht van de gemeente zelf. Er staat op de website een beslissingscascade.

Landen: is er de mogelijkheid om andere systemen te installeren die niet de standaardlaadpalen zijn (bijvoorbeeld in verlichtingspalen). MOW: Momenteel zitten niet alle alternatieve types van laadpalen mee in de concessie, enkel de standaardlaadpalen. Voor het systeem van de verlichtingspalen zal er niet

geopteerd worden, daar er verscheidene technische problemen kunnen ontstaan. Alle systemen die werden opgenomen, zijn terug te vinden op de website.

7 SAVE THE DATE & TIMING

| Datum | Wat? | Uur | Bemerkingen |
|---------------------------|---|--|---|
| Woensdag 13 juli 2022 | Draft synthesenota wordt bezorgd | | Feedback te bezorgen tegen 9 september 2022 |
| Maandag 29 augustus 2022 | Start 30d procedure adviesvraag MER | | Advies te bezorgen tegen 30 september 2022 |
| Juli & augustus 2022 | Bilateraal overleg | Moment vastleggen op sharepoint (klik hier) | Teams. Enkel als actor dat vraagt. |
| Dinsdag 20 september 2022 | Vervoerregioraad | Ca. 9u30-11u30 | Teams |
| 4-6-11-13 oktober 2022 | Werkbank voor gemeenteraadsleden (i.f.v. participatietraject) | 19u00-21u00 | Zoom |
| Woensdag 9 november 2022 | Vervoerregioraad | Ca. 9u30-11u30 | Wellicht Teams (wordt bevestigd) |
| Woensdag 21 december 2022 | Vervoerregioraad | Ca. 9u30-11u30 | Wellicht Teams (wordt bevestigd) |

8 AANWEZIGHEIDSLIJST

| | |
|----------------------|--|
| Aaron van Schoor | Aarschot |
| Marc Morris | Bertem |
| Marieke Cyffers | Bertem |
| Cil Cuypers | Bierbeek |
| Filip Kempnaers | Boutersem |
| Katleen Pieters | Diest |
| Kris Swinnen | Geetbets |
| Robin Pepermans | Haacht |
| Joeri Lauwers | Herent |
| Thibaut Deprez | Hoegaarden |
| Pieter Muyltermans | Hoeilaart |
| Laurent Vermeulen | Holsbeek |
| Anja Peeten | Holsbeek |
| Hans Eyssen | Holsbeek |
| Luc Robijns | Huldenberg |
| Leen Van Craen | Keerbergen |
| Stef Ryckmans | Kortenberg |
| Chiara Lorré | studiebureau Traject - aanwezig voor gemeente Kortenberg |
| Gilles Froidcoeur | Landen |
| Mohamed Ridouani | Leuven |
| Tim Asperges | Leuven |
| Tania Roskams | Lubbeek |
| Peter Lombaert | Overijse |
| Hans Verhaegen | Overijse |
| Jérôme Sobrie | Oud-Heverlee |
| Carine Goris | Rotselaar |
| Wim Billet | Rotselaar |
| Nico Bergmans | Scherpenheuvel-Zichem |
| Bram Peters | Tervuren |
| Rudi Beeken | tielt-winge |
| Liesbeth vanderloock | Tienen schepen |
| Sven Vanwing | Tienen |
| Hilde Medaer | Tienen |
| Nick De Rijck | Tremelo |
| Kristof Brackez | Zoutleeuw |
| Geert Van Esch | Provincie Vlaams- Brabant |
| Christel Hendrix | Provincie Vlaams- Brabant |
| Koen Christiaen | NMBS |
| Xantha Langhendries | MOW |
| Michiel Apers | VVSG |
| Valère Ceysens | Regiopact |

| | |
|------------------|-------------|
| Roel Moors | DVW |
| Peter Hofman | MOW |
| Marlies Vervoort | Interleuven |
| Julie Degraeve | MOW |
| Bart Baeyens | MOW |
| Lien Bauwens | De Lijn |
| Jef Francken | Regiopact |
| Ann Verhelst | Kampenhout |
