

Mark Thoelen
Voorzitter van de vervoerregioraad
Departement MOW - Beleid
 Diestsepoort 6
 3000 Leuven
 T 016 66 58 46
vervoerregio.leuven@vlaanderen.be

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

VERSLAG

//

Datum: 22 september 2021

Locatie: digitale vergadering via MS Teams

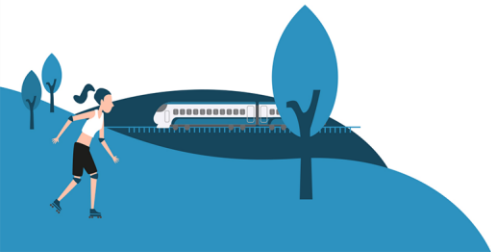
Aanwezig: zie aanwezigheidslijst

Verslaggever: Regiopact

Rechtsgeldig: ja, 25 van 31 gemeenten en de provincie zijn aanwezig. Het 2/3 quorum voor de gemeenten/provincie is dus bereikt (26/32). Ook de Vlaamse partners zijn aanwezig. De vervoerregioraad kan rechtsgeldig plaatsvinden.

Onderwerp: VVRR 22 september 2021

//



Agenda

Timing	Agendapunt	Toelichting door:
9u30-9u40	Verwelcoming en uitleg over het verloop van de vervoerregioraad	Hans Eyssen
9u40-9u45	Het verslag van de vorige vervoerregioraad (29/06) wordt ter goedkeuring voorgelegd	Hans Eyssen
9u45-10u15	Terugkoppeling brief minister over uitstel basisbereikbaarheid en geactualiseerde tijdslijn proces VVR Leuven (15' min intro, 15' min bespreking)	Hans Eyssen /Mark Thoelen
10u15-10u40	Goedkeuring uitbreiding aanpassing hoppinpunten op korte termijn (kaart + lijst) (5' min intro, 15' min bespreking, 5' min stemmen)	Mark Thoelen
10u40-10u45	Pauzemoment	
10u45-11u40	Politieke gedachtenwisseling omtrent de mobiliteitsscenario's in het regionaal mobiliteitsplan (15' min intro, 40' min bespreking)	Valere Ceyskens (intro)
11u40-12u10	Toelichting proces plan MER regionaal mobiliteitsplan (20' min toelichting) <i>Hoppinpunten, wat nu? (25' min toelichting, 5' min vragen)</i>	Kim Wouters
12u10-12u15	Vragen en/of variapunten (5' min) <i>Graag vragen insturen tegen 17/9. Er zijn geen variapunten aangebracht of bijkomende vragen gesteld.</i>	Hans Eyssen
12u15	Afsluitend woord	Hans Eyssen

Verslag

1 HET VERSLAG VAN DE VVRR VAN 29 JUNI 2021 WORDT GOEDGEKEURD

Toelichting door voorzitter Hans Eyssen.

Het verslag van de vorige raad wordt unaniem goedgekeurd.

2 TERUGKOPPELING BRIEF MINISTER OVER UITSTEL BASISBEREIKBAARHEID EN GEACTUALISEERDE TIJDSLIJN PROCES VVR LEUVEN

Toelichting door voorzitters Mark Thoelen en Hans Eyssen.

Naar aanleiding van de vervoerregioraad van 28 april 2021 werd een brief verstuurd naar de minister. Daarin werden enkele bedenkingen en bezorgheden opgenomen met betrekking tot de vertraging van de opstart basisbereikbaarheid. Op 2 augustus werd een reactie van het kabinet ontvangen.

Geactualiseerd timing

De geüpdatete timing ziet er als volgt uit:

- Uitrol basisbereikbaarheid
 - o Tussen januari en juli 2023 (keuze van de minister)
- Regionaal mobiliteitsplan
 - o Goedkeuring van het beleidsplan en actietabel in het voorjaar 2023
- Hoppinpunten
 - o Realisatie van Hoppinpunten KT en VoM tegen het einde 2022
- OV-plan
 - o Gunning VoM in het najaar 2021 en zomer 2022

Bemerring RMP

Er werd gekozen om een geïntegreerd planningsproces vast te leggen, waarbij het plan-MER deel uitmaakt van het mobiliteitsplanproces.

De MER-coördinator zal de opbouw van het beleidsscenario opvolgen en begeleiden om ervoor te zorgen dat milieu-effectenbeoordeling doorwerkt in gemaakte keuzes (implicatie – milieuoverwegingen worden geïntegreerd in het plan). Bij de opmaak van MER hoort een apart participatieproces.

VRAGEN

Tremelo: de nieuwe dienstregeling en de mobiliteitscentrales gaan dus ten vroegste in op 2023, maar de zekerheid is er niet? Is de timing van de opdracht onderschat geweest? De planning is nu aan het schuiven, welke garanties kunnen de gemeenten nog krijgen met deze geactualiseerde timing?

MOW: dat is inderdaad de timing. De vertraging is mee te wijten aan vertragingen m.b.t. de gunning van mobiliteitscentrales en VoM (bestelperiode deelvoertuigen...). Dergelijke onzekerheden maken het moeilijk om op voorhand een precieze timing op te stellen.

Tremelo: belangrijke speler in het MER-verhaal is De Lijn en hun vloot. Is de vergroening van de vloot lopende?

De Lijn: het klopt. Maar vertraging van de uitrol van basisbereikbaarheid heeft geen invloed op vergroening van voertuigen. Welke stalplaatsen wanneer worden vernieuwd moet nog bekeken worden. De bedoeling is om tegen 2035 zo veel mogelijk voertuigen te vergroenen.

Tremelo: wordt hiermee rekening gehouden bij het opstellen van MER? Het is de vloot van De Lijn die het milieueffect zal bepalen.

MOW: MER gaat niet enkel over het OV, maar ook over de andere modi (RMP). Daarbij wordt rekening gehouden met de vergroening van alle voertuigen in het algemeen. Deze vraag moet aan MER-coördinator gesteld worden.

Kortenaken: bedenking m.b.t. timing: is het niet vreemd dat de gemeenten klaar moeten zijn met de realisatie van Hoppinpunten tegen 2022, terwijl de uitrol van basisbereikbaarheid ten vroegste voorzien wordt voor 2023?

MOW: hopelijk zal de deelmobiliteit operationeel zijn eind 2022 – begin 2023, voor de uitrol van de basisbereikbaarheid.

MOW: de aanbesteding van deelvoertuigen is inderdaad reeds opgestart, de plaatsing is gepland tegen het einde 2022. De nodige locaties moeten dan wel op orde zijn. Het is niet onlogisch om te streven naar de realisatie van deelmobiliteit tegen de uitrol van basisbereikbaarheid.

Kortenaken: wanneer is er meer duidelijkheid over de bestekken van deelmobiliteit?

MOW: in de loop van het volgende jaar.

Leuven: (mededeling) de stad is reeds opgestart met de realisatie van 41-tal Hoppinpunten (Europees project). Op zich hoeft alles niet gelijktijdig te lopen met basisbereikbaarheid en mobiliteitscentrales. Ook deelvoertuigen is een leerproces. Belangrijk is dat de vergroening van de bussen doorgaat, dat het plan-MER opgesteld wordt en onderzoek van de effecten van de scenario's op het milieu.

Vraag i.v.m. het uitstel van basisbereikbaarheid: in het geval van Leuven heeft het financiële gevolgen – de buslijn via de Spaanse Kroon wordt momenteel gefinancierd door de stad, maar het maakt wel deel uit van het nieuwe OV-plan. Ervanuit gaande dat het OV-plan vroeger operationeel zou zijn heeft stad Leuven geen budget meer voorzien voor deze lijn. Nu de timing van basisbereikbaarheid opschuift, hoe wordt dit opgelost?

MOW: deze vraag is reeds gesteld aan het kabinet. Komt er financiële compensatie? Wie zal de rekeningen dragen? De reactie van het kabinet wordt snel verwacht.

Overijse: (opmerking vanuit de chat) randbemerking naar openbaar vervoer: we kunnen als overheid wel openbaar vervoer altijd wel naar voor schuiven en aanprijzen, maar het is niet bemoedigend als tijdens het WK Infrabel gaat werken aan de sporen op de lijn Brussel-Ottignies, zodat potentiële reizigers naar de Druivenstreek een vervangende NMBS bus misschien niet gaan nemen (dubbel van de tijd). En vervolgens meldt gisteren 21/9 de socialistische vakbond een staking aan (voor pensioenen) en springt De Lijn op de kar. Alle respect voor stakingsrecht, maar kies het moment... Het internationale toneel heeft hier niets aan... Elke gemeente /stad langs het parcours tracht het openbaar vervoer te promoten... Deze samenloop der omstandigheden stelt het openbaar vervoer in slecht daglicht... de perceptie was al niet zo goed....

3 GOEDKEURING AANPASSING HOPPINPUNTEN OP KORTE TERMIJN

Toelichting door voorzitter Mark Thoelen.

Naar aanleiding van de discussie op de vervoerregioraad van 28 april 2021 zijn er bilaterale gesprekken doorgegaan. Hiervoor is er in sommige gevallen een aanpassing nodig van de KT-selectie van Hoppinpunten.

Goedkeuring (stemming per punt)

- Bekkevoort: de gemeente is vragende partij om een ander Hoppinpunt te selecteren op KT, nl. Assent Dorpsplein i.p.v. Bekkevoort Carpoolparking.
Voorstel: Assent Dorpsplein op te nemen als lokaal Hoppinpunt op KT en Bekkevoort Carpoolparking (i.f.v. ambachtelijke KMO-zone) te verplaatsen naar middellange termijn.
 - o **Bekkevoort akkoord, geen bezwaren.**

Geetbets: er werd een halte voor de flexbus afgesproken, vormt de schrapping van Hoppinpunten het gevaar voor dit flexbus?

Bekkevoort: de flexbus heeft hier niets mee te maken, andere twee Hoppinpunten zijn niet geschrapt maar worden naar LT geschoven.

- Rotselaar: Bij lezing door het college was er toch de vraag om Hoppinpunt Marc Muntplein (rotonde) Rotselaar te bestempelen als regionaal i.p.v. lokaal Hoppinpunt.
Voorstel: Rotselaar rotonde (t.h.v. Marc Muntplein) te behouden als lokaal Hoppinpunt, potentieel om op (middel)lange termijn uit te bouwen tot regionaal Hoppinpunt.
 - o **Rotselaar akkoord, geen bezwaren.**

Rotselaar: het is niet duidelijk wanneer dit Hoppinpunt kan gerealiseerd worden. Het ligt langs de gewestweg maar AWV heeft geen plannen hiervoor. Hopelijk wordt het niet vergeten.

AWV: Momenteel is AWV volop bezig met het voorstel aan de minister over de Hoppinpunten die door AWV aangelegd moeten worden en op welke termijn. Voorlopig kan daar nog geen zicht op gegeven worden. Uitspraak van de minister wordt in de komende periode verwacht.

- Zoutleeuw: de stad heeft al eerder voorgesteld om van het punt Aen den Hoorn het regionale punt te maken, de hoppinpunten in Halle-Booienhoven en in Budingen te bestempelen als lokale Hoppinpunten.
Voorstel: Aen den Hoorn en Budingen te behouden als lokale Hoppinpunten en Halle-Boeienhoven te behouden als regionaal Hoppinpunt.
 - o **Zoutleeuw akkoord, geen bezwaren.**
- Overijse: in overleg met de gemeente Overijse wordt voorgesteld om het stationsplein als lokaal in plaats van regionaal Hoppinpunt te aanzien, en De Leegheid in de toekomst als regionaal op te nemen.
Voorstel: stationsplein Overijse als lokaal Hoppinpunt te selecteren en De Leegheid te onderzoeken als regionaal Hoppinpunt op middellange termijn.
 - o **Overijse akkoord, geen bezwaren.**
- Kortenberg: het college van Kortenberg vraagt om het station Kortenberg als regionaal i.p.v. lokaal Hoppinpunt te selecteren.
Voorstel: Kortenberg station als regionaal Hoppinpunt te selecteren.
 - o **Kortenberg akkoord, geen bezwaren.**
- Begijnendijk: Betekom C. Vissenaekenplein moet zijn Betekom Sportcomplex (site Sportcentrum De Tumkens aan Pastoor Pitetlaan).
 - o **Begijnendijk akkoord, geen bezwaren.**
- Keerbergen: Keerbergen Stationsstraat moet zijn Keerbergen Kerk (Gemeenteplein / Oudstrijderslaan).
 - o **Keerbergen akkoord, geen bezwaren.**
- Kortenberg: Korbeek-Lo moet zijn Dr. V. De Walsplein.
 - o **Kortenberg akkoord, geen bezwaren.**
- Scherpenheuvel – Zichem: Gemeentehuis centrum moet zijn Den Egger.
 - o **Scherpenheuvel-Zichem is niet aanwezig, de vraag wordt schriftelijk gesteld.**

- Zoutleeuw: Drieslinter Motstraat moet zijn Budingen Roelstraat (ter hoogte van Garage Van Mullem). Zoutleeuw Gemeentehuis moet zijn Aen den Hoorn.
 - o **Zoutleeuw akkoord, geen bezwaren.**

- Oud-Heverlee: Station Heverlee moet zijn Station Oud-Heverlee.
 - o **Oud-Heverlee akkoord, geen bezwaren.**

De wijzigingen worden aangepast en gecommuniceerd vanuit MOW Brussel.

Bierbeek: buurthoppinpunten werden niet in deze selectie opgenomen, maar ze mogen niet uit het beeld verdwijnen. Wat is de statuut van deze Hoppinpunten?

MOW: er is telkens een bepaalde instantie bevoegd voor de selectie van bepaalde Hoppinpunten. Buurthoppinpunten vanuit nabijheidslogica zijn een belangrijke schakel, maar ze vallen onder de bevoegdheid van de gemeente. Buurthoppinpunten vanuit nabijheidslogica waarvan we op de hoogte zijn trachten we op onze kaarten zetten. Er worden ook subsidies voorzien voor buurthoppinpunten. Bij deze de oproep naar de gemeente om van buurthoppinpunten werk te maken en de locaties door te geven aan MOW.

Tervuren: voor Tervuren is er één extra VoM Hoppinpunt bijgekomen, niet opgenomen in het bovenstaande overzicht van wijzigingen.

MOW: wordt vervolgd.

Haacht: bij KT-selectie van Hoppinpunten staat vermeld dat ze tegen 2022 gerealiseerd moeten worden, is dit een absolute voorwaarde om een Hoppinpunt in KT-selectie op te nemen?

MOW: dit is eerder een streefdatum i.p.v. deadline (garantie voor subsidies). Hoppinpunten langer termijn worden bekeken in het RMP.

Aarschot: in Aarschot zijn er 4 Hoppinpunten voorzien, waarvan één lokaal Hoppinpunt in Langdorp – staat dit al vast? Klopt de naamgeving van Hoppinpunt?

MOW: de naam hoeft niet naar de straatnaam te verwijzen. Het Hoppinpunt is ingetekend op de locatie die we hebben doorgekregen, kan zijn dat het verschuift?

Aarschot: locatie is OK, maar er kan best voor de andere naam gekozen worden. De straat is te lang, mensen gaan lang moeten zoeken waar het Hoppinpunt juist ligt.

MOW: Aarschot kan zelf de naam kiezen en doorgeven aan MOW.

4 POLITIEKE GEDACHTENWISSELING OMTRENT DE MOBILITEITSSCENARIO'S IN HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

Toelichting door Valère Ceyssens (Arcadis, Regiopact).

Scenario's staan centraal in het proces en vormen de schakeling tussen de oriëntatienota (waar staan we nu?) en het beleidsplan (wat moeten we doen om ons doel te bereiken?). Aanvullend werd de nota Beleidskaders opgesteld om de ambities en doelstellingen vast te leggen en te bepalen waar we met onze vervoerregio naartoe willen.

Met behulp van scenario's kunnen verschillende denkrichtingen onderzocht worden. Het is belangrijk om binnen het kader van een scenario te denken, los van de persoonlijke voorkeuren. In een scenario wordt bekeken hoe we met de verschillende netwerken kunnen omgaan en wat de effecten daarvan zijn. De bedoeling van deze oefening is niet om één scenario als voorkeursscenario naar voren te schuiven, maar om te onderzoeken hoe

we de voordelen van elk scenario kunnen combineren. Zijn er elementen die mekaar tegenspreken? Hoe gaan we hiermee om? De doorrekeningen van de scenario's zijn gepland in het najaar 2021 – voorjaar 2022. Op basis van de resultaten van de doorrekeningen wordt het onderzoek naar het voorkeursscenario verder gezet. Dat wordt tevens op de werkbanken en de vervoerregioraden besproken met de gemeenten en andere actoren. Wanneer het voorkeursscenario is gekozen, wordt dit nogmaals doorgerekend. Daarbij wordt het tegenover onze doelstellingen en MER gezet – halen we de doelstellingen? Is er bijsturing nodig en waar? Haalbaarheid?

Volgende stap is de uitwerking van het actieplan. Het actieplan zal repercussies hebben voor het lokaal beleid in die zin dat het lokaal mobiliteitsbeleid afgestemd zal moeten worden op het regionaal mobiliteitsplan.

Mocht er blijken dat de aanpassingen op het vlak van ruimte nodig zijn, dan zullen gesprekken opgestart worden met de provinciale diensten.

Acties vanuit het beleidsplan worden uiteindelijk opgenomen in het GIP. Bij de uitvoering van deze acties is monitoring en evaluatie noodzakelijk.

De uitspraken/conclusies van het MER kunnen implicaties geven op de timing van het RMP.

Gedachtenwisseling

Holsbeek: worden de scenario's nog besproken?

Regiopact: op 4 oktober volgt nog een werkbank waarbij de scenario's opnieuw zullen voorgelegd/besproken worden.

Holsbeek: wordt er rekening gehouden met de vragen / bedenkingen vanuit de vorige werkbank?

Regiopact: antwoord verschuldigd (opm.: Valère Ceysens was niet aanwezig op de vorige werkbank).

Leuven: in het scenario 'over de grens' was Leuven verbaasd door de oostelijke ring rond Leuven. Hoe kan men dit realiseren? Over het algemeen is de aanpak OK om alle mogelijkheden grondig te onderzoeken.

Regiopact: de insteek om met de 3 scenario's te werken is om op verschillende manieren na te denken over de vervoerregio. In de loop van het proces werden een aantal bezorgheden opgepikt, waaronder de verkeersdruk aan de oostelijke zijde van Leuven. Het ligt gevoelig, maar de scenario's geven ons net de kans om dergelijke gevoeligheden te onderzoeken. Als ze niet onderzocht worden, dan blijven ze naast het proces onbeantwoord hangen. Scenariowerking moet beschouwd worden als een onderzoekslabo voor de verschillende insteken.

5 TOELICHTING PROCES PLAN MER REGIONAAL MOBILITEITSPLAN HOPPIMPUNTEN, WAT NU?

Toelichting door Kim Wouters (MOW).

Eerste selectie van Hoppinpunten is reeds goedgekeurd door de vervoerregioraad. Voor een aantal locaties werd een Unieke Verantwoordingsnota opgelegd en voorgelegd aan de PSG. Het gaat om de plaatsen waar binnen VoM een aanbod van deelvoertuigen voorzien wordt. De juiste locatie voor deelvoertuigen is grotendeels gekend.

Bijgevolg wordt er onderscheid gemaakt tussen Hoppinpunten waarvoor een Unieke Verantwoordingsnota is opgemaakt (waar deelvoertuigen van de vervoerregio komen), en Hoppinpunten waarvoor geen Unieke Verantwoordingsnota is opgemaakt.

1) Wie realiseert / is trekken en wat houdt dat in?

De trekker is de partij die het zwaartepunt van de betrokken grond in het beheer heeft. Bij complexe gevallen (grijze zones) moeten per case afspraken gemaakt worden. Voor de locaties onder de bevoegdheid van AWW wordt momenteel een lijst opgemaakt.

De trekker zorgt voor de verdere uitwerking (technisch ontwerp) en realisatie van het Hoppinpunt. Unieke Verantwoordingsnota vormt hier een uitgangspunt. In het geval wanneer het ontwerp sterk wijzigt, is de goedkeuring van de PSG nodig.

2) Wie betaalt?

Basisprincipe is het beheer van de grond waarop de realisatie gebeurt. Aanleg op gemeentewegen gebeurt door de gemeente en is ten laste van de gemeente (subsidies mogelijk: BVR mobipunten en BVR haltes). Aanleg op gewestwegen gebeurt door AWV en is ten laste van AWV. Als de gemeente verder wil gaan dan wat door AWV voorzien wordt, dan kan dat mits financiering/onderhoud door de gemeente zelf (via samenwerkingsovereenkomst).

3) Wat met 'gemengde dossiers'¹?

Het kan gaan om dossiers deels op grond van AWV en deels die van gemeente, of om dossiers op gewestgrond (ook daar zijn kosten ten laste van de gemeente).

In dit geval maakt de trekker een technisch ontwerp op o.b.v. het volledige Hoppinpunt (zowel gemeente- als gewestweg). Nadien wordt de samenwerkingsovereenkomst opgemaakt en ondertekend. Uitvoering gebeurt door één aannemer die aangeduid is door de trekker (betaling gebeurt via een gesplitste factuur). Er zijn subsidies beschikbaar voor het deel op gemeentegrond, en het deel op gewestdomein.

4) Subsidiebedragen en percentages

Type hoppinpunt	Percentage	Maximaal bedrag
Interregionaal hoppinpunt	50%	500.000€
Regionaal hoppinpunt	50%	250.000€
Lokaal hoppinpunt	100%	50.000€
Buurthoppinpunt	100%	25.000€

5) Deadline: tegen wanneer te realiseren?

Er is geen strikte deadline, maar een streefdatum. AWV plant tegen eind 2022 haar eerste reeks Hoppinpunten te realiseren. Minister beslist tegen december 2021 over welke punten het gaat.

Het bestek voor de gewenste VoM wordt gefinaliseerd. Tegen het najaar 2022 zou er kunnen worden overgegaan tot de plaatsing van de deelsystemen. De realisatiedatum eind 2022 voor Hoppinpunten is niet overal haalbaar. Indien dit implicaties geeft voor de deelvoertuigen (locatie o.w.v. werken niet beschikbaar vanaf eind 2022), dan is het belangrijk om dat te melden.

6) Zijn er nog wijzigingen te verwachten?

Nieuw BVR is momenteel in opmaak. Dit werd op 16 juli 2021 principiële goedgekeurd. De volgende wijzigingen zijn mits definitieve goedkeuring te verwachten:

- Wijzigingen subsidieerbare posten (veelal uitbreiding);
- Wijzigingen in de selectiecriteria (momenteel nog onduidelijk of de huidige selectie moet worden herbekeken);

¹ 'Gemengde dossiers' zijn dossiers waar zowel AWV als gemeente een deel van de kosten dragen.

- Uitbetaling subsidie NA oplevering werken;
- Verschillende subsidieaanvragen mogelijk (niet boven het maximaal bedrag).
- ...

Advies van MORA is intussen uitgebracht.

7) Zijn er raamcontracten beschikbaar?

Voor Hoppinzulen is er een raamcontract in opmaak door AWV, publicatie is voorzien in september 2021, gunning onbekend.

Voor fietsstallingen, studies, lockers... is er op dit moment geen raamcontract in opmaak.

Voor deelmobiliteit is er voorlopig geen raamcontract voorzien. Verder dient het uitgeklaard worden of de gemeenten op middellange termijn het bestek van het Gewest kunnen gebruiken (via derdebetalerssysteem).

Voor laadpalen is er een projectoproep voorzien in 2022, los van Hoppinpunten.

Hoppinpunten waarvoor geen Unieke Verantwoordingsnota is opgemaakt

Voor de toekomstige dossiers dient de studie te worden getrokken door de trekker. Om een subsidie te verkrijgen, dienen ofwel start- en projectnota ofwel unieke verantwoordingsnota opgemaakt worden. Het Gewest voorziet er (nu) geen deelmobiliteit, maar het staat de gemeente vrij daar wel in te voorzien. De trekker wordt aangeduid volgens de eerder beschreven principes. Timing wordt door de trekker bepaald. Financieel gelden zelfde principes zoals eerder geschetst.

VRAGEN

Interleuven: het is inderdaad een goed idee om de wijzigingen op de vervoerregioraad te overlopen, aangezien er veel verandert op korte tijd.

Ontwerpen die nu in de unieke verantwoordingsnota's opgenomen zijn, moeten deze voorgelegd worden aan de PSG als er geen grote wijzigingen zijn? Verder zijn er geen aanduidingen m.b.t. toegankelijkheid. Welke stappen moeten genomen worden voor de Hoppinpunten waarvoor geen nota's werden opgesteld? Is er een soort van stappenplan/draaiboek beschikbaar voor de gemeenten? Is het niet gevaarlijk om ze niet aan de PSG te voorleggen?

MOW: Op zich is er geen bezwaar om de plannen verder te bekijken/samen te zitten en als er inhoudelijk (ontwerpmatig) zaken wijzigen is dat zelfs aangewezen. Procedureel strikt genomen is dit niet nodig, omdat de UVN al is goedgekeurd. Maar het kan de projectkwaliteit uiteraard helpen verbeteren.

Interleuven: subsidiebedragen wijzigen niet, maar voor sommige punten komen we financieel niet toe, kosten lopen op voor de gemeenten. Bij deze de oproep (voor de minister) om de subsidiebedragen te herzien.

MOW: de beslissing omtrent omvang van de subsidie ligt bij de minister/Vlaamse regering. In het nieuwe BVR wordt bekeken om de subsidies voor een deel legislatuurgebonden te maken, maar dit is nog niet definitief goedgekeurd.

Interleuven: voor de Hoppinzulen is enkel een analoge zuil voorzien in de raamcontracten. We voorzien wel al de mogelijkheid voor datatransmissie. Hoe wordt omgegaan met subsidie als er toch voor een digitale zuil wordt gekozen die dan later voorzien wordt.

MOW: de digitale Hoppinzuil is nog niet opgenomen in het raamcontract. Dit wordt nog verder nagevraagd bij de centrale diensten. Als de digitale zuil later geplaatst wordt, kan dit mogelijk ook binnen de voorziene regeling passen waarbij er meerdere subsidieaanvragen worden ingediend (niet boven een maximaal bedrag)

Interleuven: in het nieuwe BVR zijn nieuwe selectiecriteria voor de Mobipunten opgenomen. Welk effect heeft dat op de reeds geselecteerde mobipunten.

MOW: we schatten in dat de impact vrij beperkt is. Een aantal mobipunten zullen van lokaal naar buurtmobipunt wijzigen.

Tremelo: voor fietsenstallingen is er nog niets geregeld via een raamcontract. We vragen om dat wel te doen. Beveiligde en goed uitgeruste fietsenstallingen zijn noodzakelijk (oplaadpunten, beveiliging, toegangscontrole).

MOW: enkel de fietsenstalling bij de bushalte zijn nu opgenomen via het BVR haltes/subsidie schuilhuisjes. De vraag wordt aan de voorzitters voorgelegd.

Voorzitter: het is wenselijk om over raamcontracten voor fietsenstallingen en dan meer bepaald de technische uitrusting ervan te kunnen beschikken. Indien iedere gemeente lastenboeken en aanbestedingen gaat voeren zal dat veel tijd in beslag nemen. Een raamcontract kan de uitvoering van de Hoppinpunten versnellen.

Mevr. Carine Goris (Rotselaar) vult aan dat een raamcontract ook voor uniformiteit zorgt. Er wordt opgemerkt dat de raamcontracten voor de uitvoering van de Hoppinpunten (mobipunt met VoM aanbod) dienen ter beschikking te staan van de gemeenten zodat gemeenten voor de uitwerking van de andere mobipunten hieruit kunnen putten.

6 VRAGEN EN VARIAPUNTEN

Landen: is de lijst met Hoppinpunten die door AWV worden gerealiseerd al gekend?

AWV: AWV is momenteel bezig met deze oefening. De focus ligt op plaatsen waar VOM aanwezig is. De lijst wordt intern bekrachtigd en daarna op één van de volgende vervoerregioraden voorgelegd.

7 AFSLUITEND WOORD VAN DE VOORZITTER

De voorzitter sluit de vervoerregioraad af.

Aanwezig

Annick Geyskens, Aarschot
Aaron van Schoor, Aarschot
Steven Vermeulen, Begijnendijk
Marijke Van Hoofstat, Bekkevoort
Marc Morris, Bertem
Marieke Cyffers, Bertem
Cil Cuypers, Bierbeek
Kris Swinnen, Geetbets
Robin Pepermans, Haacht
Pieter Muyltermans, Hoeilaart
Thibaut Deprez, Hoegaarden
Hans Eyssen, Holsbeek
Anja Peeten, Holsbeek
Luc Robijns, Huldenberg
Brent Eggerickx, Huldenberg
Ann Verhelst, Kampenhout
Leen Van Craen, Keerbergen
Kristof Mollu, Kortenaak
Elke Verhoeven, Kortenberg
Sander Vonck, Traject (ondersteuning Kortenberg)
Gilles Froidcoeur, Landen
David Dessers, Leuven
Andy Vandeveld, Linter
Marc Wijnants, Linter
Koenraad Van Coppenolle, Lubbeek
Tania Roskams, Lubbeek
Hans Verhaegen, Overijse
Hanna Van Steenkiste, Oud-Heverlee
Jérôme Sobrie, Oud-Heverlee
Carine Goris, Rotselaar
Bram Peters, Tervuren

Hilde Medaer, Tienen
Paul De Cort, Tienen
Sven Vanwing, Tienen
Nick De Rijck, Tremelo
Roger Mertens, Zoutleeuw
Kristof Brackez, Zoutleeuw
Christel Hendrix, Provincie Vlaams-Brabant
Geert Van Esch, Provincie Vlaams-Brabant
Sara Verstreken, AWW
Veerle Smet, MOW
Kim Wouters, MOW
Mark Thoelen, MOW
Guido Vaghane, VVSG
Valère Ceysens, Arcadis (Regiopact)
Veronika Rudnenko, Arcadis (Regiopact)
Annemie Troosters, Interleuven
Lien Bauwens, De Lijn
Sander Wouters, De Lijn
Roel Moors, DVW

Niet aanwezig

Boutersem, Diest, Glabbeek, Herent, Scherpenheuvel-Zichem, Tielt-Winge.