

Mark Thoelen
i.o. Kim Wouters
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: 14 december 2021

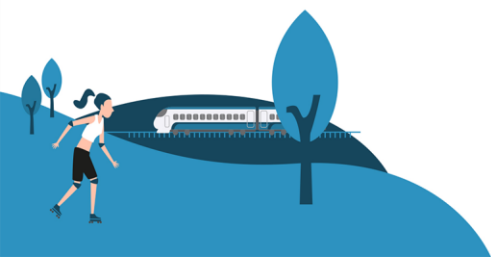
Locatie: digitale vergadering via MS Teams

Aanwezig: zie aanwezigheidslijst

Verslaggever: Regiopact

Rechtsgeldig: ja, 27 van 31 gemeenten en de provincie zijn aanwezig (Diest, Geetbets, Glabbeek, Holsbeek niet aanwezig). Het 2/3 quorum voor de gemeenten/provincie is dus bereikt (28/32). Ook de Vlaamse partners zijn aanwezig of door volmacht vertegenwoordigd. De vervoerregioraad kan rechtsgeldig plaatsvinden.

Onderwerp: VVRR 14 december 2021
////////////////////////////////////



Agenda

Timing	Agendapunt	Toelichting door:
9u30-9u40	Verwelkoming en uitleg over het verloop van de vervoerregioraad	Kristof Mollu
9u40-9u45	Het verslag van de vorige vervoerregioraad (22/09) wordt ter goedkeuring voorgelegd + varia (stavaza Basisbereikbaarheid)	Kristof Mollu MOW
9u45-10u30	Regionaal mobiliteitsplan: scenario's (Voorlegging ter kennisgeving, 30' toelichting, 10' vragen).	Regiopact
10u30-10u55	Vooruitblik naar 2022 (toelichting, 20'): - Timing mobiliteitsplan, MER - Data vervoerregioraden	Regiopact MOW
10u55-11u05	Pauzemoment	
11u05-11u15	Realisatie hoppinpunten UVN	MOW
11u15-11u30	Toelichting resultaten studie station Haasrode (10' toelichting, 5' vragen) **onder voorbehoud**	NMBS
11u30-11u55	Geïntegreerd Investeringsprogramma 2022: toelichting (15' toelichting, 10' vragen)	MOW (team MOW)
11u55-12u00	Afsluitend woord	Kristof Mollu

Verslag

Plaatsvervanger politieke voorzitter: Kristof Mollu (Kortenaken).

Plaatsvervanger ambtelijke voorzitter: Kim Wouters (MOW).

1 HET VERSLAG VAN DE VVRR VAN 22 SEPTEMBER 2021 WORDT GOEDGEKEURD

Toelichting door Kristof Mollu (vervanger politieke voorzitter).

Het verslag van de vorige raad wordt unaniem goedgekeurd, met aanpassing aan de opmerkingen van de gemeente Bekkevoort:

- Hoppinpunt 'Bekkevoort carpoolparking' niet te schrappen uit lijst Hoppinpunten, wel timing uitvoering verschuiven naar middellange termijn;
- Gemeente Bekkevoort wenst Hoppinpunten 'Bekkevoort centrum' en 'Assent Dorpsplein' op korte termijn uit te voeren.

2 STAND VAN ZAKEN BASISBEREIKBAARHEID

Toelichting door Kim Wouters (MOW).

- Timing Basisbereikbaarheid staat nog niet vast (januari – juli 2023 – nog later?);
- BVR over haltes en halte-infrastructuur:
 - Eerste goedkeuring VR 16/07, tweede goedkeuring 15/10; advies Raad van State ontvangen;
- BVR over de hoppinpunten:
 - VR 16/07, principiële goedkeuring; VR 19/11 tweede principiële goedkeuring; nu bij RvS.
- Tarifiering VOM:
 - Aantal voorstellen uitgewerkt binnen DP14;
 - In uitwerking voor deelfietsen/deelwagens ('Hoppinfiets'/'hoppinwagen'/vervoer over water);
- VOM bestekken:
 - Vast vervoer/flex/flexplus: openbare aanbesteding (in voorbereiding) ('flexplusvervoer' => 'hoppinflex+');
 - Deelmobiliteit:
 - Selectiebeslissing genomen en verstuurd naar de kandidaten, en
 - Bestek onderhandelingsprocedure (in opmaak) ('deelfiets' => 'hoppinfiets'; 'flex taxi' => 'hoppinflex');
- Hoppinpunten:
 - Ontwerpwijzer hoppinpunten is inhoudelijk uitgewerkt (AWV). Afwerking nadert (eind 2021-begin 2022). Toelichting februari 2022?

Vanuit het Vlaams Gewest wordt een reeks communicatiemomenten georganiseerd in de loop van 2022. Daarnaast wordt de publiekscampagne opgestart i.s.m. lokale besturen. In april 2022 wordt in beperkt gebied voor belbus/MAV de mobiele app getest.

Eind februari 2022 vindt het overleg plaats tussen de minister Lydia Peeters en de voorzitters van 15 vervoerregioraden.

Vragen

Interleuven: selectiebestek deelvoertuigen is uitgebracht, wordt de tarifiering mee opgenomen? Wordt het een onderdeel van uit dat selectiebestek?

MOW (terugkoppeling na de VVRR): In de bestekken wordt er rond het tarief voor de gebruiker voor deelmobiliteit niets voorzien in de bestekken. Het zijn de VRR die dit tarief bepalen en de inkomsten gaan naar de overheid (VRR)

Hoeilaart: hoe verhoudt zich het nieuwe OV-plan tot de timing uitrol Basisbereikbaarheid?

MOW: uitrol OV-plan staat gelijk aan de opstart Basisbereikbaarheid. Met andere woorden: kernnet, aanvullend net en VOM gaan samen van start.

Leuven: i.v.m. de app voor Hoppinpunten: in Leuven zijn er al een reeks Hoppinpunten uitgerold, ook met eigen deelsystemen. Voor alle Hoppinpunten werd de branding meegenomen. Op welke manier worden eigen deelsystemen geïntegreerd in de app?

MOW: wordt vervolgd/opgenomen met de stad. Later terug te koppelen.

Leuven: duidelijkheid i.v.m. de basisbereikbaarheid wordt gevraagd. Er staan een aantal ingrepen op til i.k.v de nieuwe buslijnen, maar het is nog niet geweten wanneer de bussen er zullen beginnen rijden. Financieel aspect is ook heel belangrijk.

MOW: deze vraag wordt behandeld op het overleg met de minister en alle vervoerregio's (februari 2022).

Traject (namens gemeente Kortenberg): zal de laadpaal vanuit de vervoerregio publiek toegankelijk zijn?

MOW: de laadpaal voor deelwagens wordt voorzien vanuit gewest en is enkel voor het deelvoertuig bedoeld. Ook als er maar één elektrische wagen is en de laadpaal twee poorten heeft. De laadpaal vanuit het Gewest is dus geen publieke laadpaal. Er is voorzien dat de laadpaal voor de deelwagens door de aanbieder van de deelwagens moet worden geplaatst (ism. een aannemer voor laadpalen) en dit op budget van het Gewest. Indien er al werken lopende zijn, is het aangewezen desgewenst te voorzien in wachtbuizen zodat niet nadien opnieuw moet worden opengeboren.

Traject (namens Gemeente Kortenberg): procedure ontwerp Hoppinpunten: parkeerplaats naast de laadpaal zijn voorzien voor particulieren. Aanpassingen nodig? Hoe aanpakken?

MOW (aanvulling na VVRR): laadpalen voor particulieren gebeuren via een publieke laadpaal. De elektrische deelvoertuigen worden opgeladen via een specifieke laadpaal van het VOM. De publieke laadpaal kan niet voor het VOM dienen en vice versa. De laadpaal voor het VOM wordt voorzien vanuit het Gewest. Bij werken kan het interessant zijn als er, indien nodig, al wachtbuizen worden voorzien voor bekabeling, dit zodat er minder ingrijpende werken nodig zijn.

Opmerkingen vanuit de chat

VVSG: tip van VVSG: neem een budget voor de aanleg van de Hoppinpunten mee in de meerjarenplannen, in 50.000 euro per lokaal hoppinpunten en 50.000 euro UIT om te kunnen starten met de investering.

3 REGIONAAL MOBILITEITSPLAN: SCENARIO'S (VOORLEGGING TER KENNISGEVING)

Toelichting door Valère Ceysens (Regiopact).

Het opzet van de scenariowerking wordt hernomen. Nadien worden de scenario's 'BAU', 'Corridors', 'Stedelijke bolsters' en 'Over de grens' beknopt toegelicht.

Vragen

Boutersem: komt het vrachtverkeer ook aan bod in de scenario's?

Regiopact: vrachtverkeer heeft in elk scenario plaats gekregen, wel op het niveau van de vervoerregio.

Leuven: een aantal aspecten vanuit openbaar vervoer zijn nog niet helemaal duidelijk (bv. station Rotselaar en station Haasrode werden niet opgenomen?). Treinnet – business as usual wordt gevolgd? Waar zit de logica van de nieuwe stations als onderdeel van het nieuwe overstapmodel?

Regiopact: stations van Rotselaar en Haasrode werden wel opgenomen, maar niet in alle scenario's.

Provincie: een vraag i.v.m. scenario corridors: een aantal fietsnelwegen worden in dit scenario verlengd (F24 Leuven – Tienen, Aarschot – Tienen). Welke redenering werd gevolgd? In de andere vervoerregio's wordt niet enkel i.f.v. verlenging nagedacht, maar ook bv. maasverkleining. Kan deze insteek ook hier meegenomen worden?

Regiopact: in eerste instantie wordt er in het scenario corridors uitgegaan vanuit de ontwikkeling van een regionaal ruggengraat. Niet tussen alle steden zijn er op dit moment sterke fietsassen aanwezig, vandaar dat deze relaties gelegd werden. Dergelijke relaties kunnen de omslag betekenen naar de modale shift. Sterke structuren zijn noodzakelijk, en in de scenario's worden ze als fietsnelwegen aangeduid. Realiseerbaarheid ervan moet momenteel buiten beschouwing gelaten worden.

Provincie: beter denken i.f.v. de versterking van het huidige netwerk?

MOW: aanvulling: de vraag voor deze verbinding komt ook vanuit Landen. De as Landen – Sint-Truiden wordt onderzocht binnen de vervoerregio Limburg. Wat betreft de scenario's, hier gaat over een onderzoeksopzet, er wordt nu nog geen beslissing genomen. Bedoeling is net te bekijken of een fietsnelweg de moeite van het bekijken waard is (bv. potentieel).

Provincie: is er genoeg potentieel op de as Aarschot – Tienen?

Landen: aanvulling: in het huidige fietsnetwerk loopt het BFF door het natuurgebied. Het is niet optimaal voor de functionele verplaatsingen. Daarom is Landen de vragende partij om deze nieuwe verbinding te onderzoeken.

4 VOORUITBLIK NAAR 2022

Toelichting door Mieke Deconinck (MER-coördinator, Arcadis).

Er is geopteerd om een geïntegreerd planningsproces vast te leggen waarbij de plan-milieueffectrapportage deel uitmaakt van het mobiliteitsplanproces. Het geïntegreerd planproces voorziet een constante inhoudelijke wisselwerking tussen het RMP en de milieueffectenbeoordeling. Participatietraject wordt verder uitgewerkt en afgestemd op RMP.

Methodiek bevat 6 stappen:

- Stap 1: verschillende toekomst perspectieven uit het mobiliteitsplan onderverdelen in verschillende types projecten volgens de zogenoemde onderzoeklijnen: openbaar vervoer, fietsnetwerken, hoppinpunten en verkeersnetwerken;
- Stap 2: scope in en scope out van de verschillende mogelijke milieueffecten per type projecten/onderzoeklijn, bv. emissies naar lucht van belang voor nieuwe verkeersnetwerken, maar niet voor nieuwe hoppinpunten & fietsnetwerken;

- Stap 3: receptorgerichte i.p.v. een disciplinegerichte benadering, en combinatie van kwantitatieve, semi-kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling op strategisch niveau;
 - Modelleren van verkeer (i.k.v opmaak van het RMP);
 - Modelleren zijn aangewezen (moeten niet) voor : mobiliteit i.f.v. geluid, lucht i.f.v. mens/gezondheid, biodiversiteit;
- Stap 4: criteria en indicatoren bepalen waarmee uitdrukking zal gegeven worden aan het milieueffect:
 - De effectbeschrijving zal gebeuren op basis van bepaalde waarden zoals oppervlakte ruimteinname, oppervlakte ontharding, resultaten verkeersmodellering (mede als input voor lucht – IMPACT model & geluid);

Stap 5: opstellen significantiekaders om inzicht te geven in de milieueffecten van het plan of eventuele alternatieven (scenario's). De significantiekaders zullen gebaseerd zijn op basis van expert-judgement, richtlijnenboeken, beleidskaders, ... en beoordeling effecten en milderende maatregelen (acties);

- Stap 6: focus op mogelijke aanbevelingen waarbij in de latere fase (bv project MER) mee rekening kan gehouden worden.

Vragen

Kortenaken: moet het gemeentelijk mobiliteitsplan ook beMERd worden? Of enkel RMP?

MER-coördinator: voor de gemeenten is de MER-screening voldoende, het hangt af van de omvang van het plan. Bij impact op natura 2000 is de passende beoordeling altijd verplicht.

Regionet: hoe omgaan met ruimtelijke ordening? Wordt het opgenomen in de scenario's?

MER-coördinator: enkel beslist beleid wordt meegenomen in het MER (referentiesituatie).

Regionet: binnen Regionet bv. worden HOV-assen gezien in relatie tot ruimtelijke verdichting. Hoe wordt dit opgenomen in de doorrekeningen?

Regiopact: voor de ruimtelijke ordening we gaan uit van het beslist beleid. Regionet is nog geen beslist beleid. De ruimtelijke context werd niet geprojecteerd, omdat de inhoud ervan nog niet gekend is. In de modellen zitten de ruimtelijke verschuivingen dus niet in.

Regionet: dit moeten we in het achterhoofd houden dat de ruimtelijke aspecten ook invloed kunnen hebben op de uiteindelijke resultaten.

Regiopact: te bekijken wat het kan betekenen in het beleidsscenario (in de loop van 2022).

MER-coördinator: eventueel kan het als ontwikkelingsscenario opgenomen worden, maar dan wordt het louter kwalitatief beoordeeld.

Vervolgstappen

- Overleg met de buurregio's incl. Waals en Brussels Gewest (door MOW) i.f.v. vordering mobiliteitsplan:
 - Buurregio's en Waals Gewest ;
 - to do BHG;
- Strategisch MER wordt opgestart;
- Doorrekeningen verkeersmodel worden:
 - Voorbereid (december 2021 – januari 2022);
 - Uitgevoerd (februari – maart 2022);
 - Rapportage (april 2022);
- Januari – maart 2022:

- Flankerend beleid uitwerken (VVR 26 april 2022?);
- Mei en juni 2022 duurzaam scenario assembleren a.d.h.v.:
 - Uitkomsten doorrekening;
 - Toetsing via MER;
 - Werkbanken (draagvlak);
 - => Stavaza VVR 29 juni 2022?
- Juli en augustus 2022 feedback van gemeenten en andere actoren;
- September – oktober 2022 duurzaam scenario;
- Communicatie & participatie:
 - Draagvlakvorming (wijze nog te bepalen).

Werkbanken

- Werkbank 22 februari 2022;
- Werkbank 19 april 2022.

Werkbanken Q1 hebben betrekking op het flankerend beleid. De organisatie van de werkbanken is afhankelijk van de dan geldende COVID-maatregelen. We voorzien voorlopig de ganse dag (9 – 17 uur).

Werkbanken Q2 t.e.m. Q4 hebben betrekking op de assemblage en bespreken van het duurzaam scenario. Deze data worden vastgelegd i.f.v. de vorderingen in het duurzaam scenario.

Vervoerregioraden

- 16 februari 2022;
- 26 april 2022;
- 29 juni 2022;
- 20 september 2022;
- 9 november 2022;
- 21 december 2022.

De vervoerregioraden gaan steeds in de voormiddag door (9u30-...). Het is mogelijk dat er nog vervoerregioraden wegvallen, afhankelijk van aantal agendapunten enz. Tot nader order worden de vervoerregioraden digitaal gehouden, afhankelijk ook van de dan geldende COVID-maatregelen.

5 REALISATIE HOPPINPUNTEN UVN: TIMING GEMEENTEN UITVOERING/PLANNING

Toelichting door Kim Wouters (MOW).

Eerste selectie hoppinpunten is door VVR Leuven goedgekeurd KT-selectie). Binnen het RMP (2022-2023?) volgt een uitgebreidere LT-selectie.

Voor een aantal locaties werd een Unieke Verantwoordingsnota (UVN) opgemaakt en voorgelegd aan de Projectstuurgroep (PSG). Het gaat om de plaatsen waar binnen VOM een aanbod aan deelauto's/deelfietsen voorzien wordt. Op korte termijn wordt een aangepast ontwerp bezorgd voor akkoord (termijn van twee weken voor feedback, feedback tegen begin oktober 2021).

Precieze locatie van de deelauto's/deelfietsen op het hoppinpunt is voor bijna alle hoppinpunten intussen overeengekomen. Locaties zijn opgenomen in de bestekken voor de deelmobiliteit.

Ondertussen werd het antwoord van de minister ontvangen i.v.m. het brief raamcontracten hoppinpunten.

MOW bezorgt het antwoord aan de gemeenten.

Oproep naar de gemeenten toe

- Wenselijk dat lokale hoppinpunten een plaats krijgen in het meerjarenplan (MJP). Dit als eerste essentiële stap naar uitvoering toe bij nieuwe acties die nodig zijn vooraleer men ook voor de boekhoud-technische acties kan uitvoeren;
- GR dient via een begrotingswijziging 'realisatie hoppinpunt' in te schrijven en hiervoor uitgaven/ontvangsten op te nemen;
- In een meerjarenplan mag je wel degelijk ontvangsten inschrijven, ook al zijn deze nog niet officieel bevestigd.

Vraag om input (eind 2021)

- Voorstel trekker AWV/gemeente: nakijken;
- Welke timing voorziet uw gemeente concreet voor de werken/oplevering van het hoppinpunt:
 - In enkele gevallen zijn de werken zeer beperkt;
- Kunnen deelfiets/deelwagen incl. laadpaal (in geval van elektrische deelwagen) eind 2022 finaal worden geplaatst op de overeengekomen plaats?
- Welke voorwaarden stelt uw gemeente voor de plaatsing van deelinfrastructuur op de overeengekomen locatie?
- Welke andere geselecteerde hoppinpunten (zonder UVN) plant uw gemeente tegen het einde van deze legislatuur nog concreet te realiseren?

Timing is soms moeilijk te geven. We vragen een inschatting op basis van de huidige beslissingen en kennis.

Tabel wordt na de VVRR verstuurd. Input tegen Kerstmis (24/12)?

Vervoerregioraad gaat akkoord met deze deadline

Vragen

Overijse: wanneer mogen we de subsidies verwachten voor laadpalen? De werken zijn op dit moment al bezig.

MOW: deze vraag is overgemaakt aan de centrale diensten. Een mogelijkheid om te werken met de wachtbuizen wordt intern opgenomen door MOW.

Traject (namens Gemeente Kortenberg): zijn deelwagens enkel station-based of kan er ook gewerkt worden met de free floating zones, zonder vaste staanplaats?

MOW: deelwagens vanuit de VVR hebben altijd vaste staanplaats.

Voorlopig gaan we uit van de KT-selectie van Hoppinpunten die in het voorjaar 2021 werd vastgelegd. Vanuit RMP komen er nog Hoppinpunten bij. Maar wanneer de subsidieaanvragen worden ingediend dan worden de desbetreffende Hoppinpunt mee opgenomen.

Boutersem: bij het plaatsen van deelinfrastructuur, hoe wordt omgegaan met de randvoorwaarden? Als elke gemeente haar eigen voorwaarden gaat stellen, is dit steeds werkbaar? Kunnen vanuit de VVR de uniforme voorwaarden voorzien worden?

MOW: de voorbeeld zijn meegegeven, het gaat voornamelijk over de technische voorwaarden.

MOW zet de voorwaarden van AWV als voorbeeld nog op de sharepoint.

Kortenaken: opdrachtcentrales, hoppinpunten enz. – kan gebundelde info op SharePoint geplaatst worden?

Leuven: de lijst van Hoppinpunten wordt overgemaakt, maar er zijn reeds veel Hoppinpunten gerealiseerd.

Vragen vanuit Leuven:

1) Voor deelmobiliteit die reeds actief is (geen onderdeel van VOM aanbesteding), zijn garanties nodig dat het een onderdeel zal blijven kunnen maken vanuit Hoppinpunt;

MOW: wordt intern opgevolgd.

2) subsidies voor lokale- en buurthoppinpunten – wanneer kunnen dossiers ingediend worden? Heeft dit relatie tot de wijzigingen van BVR?

MOW: subsidies kunnen meteen ingediend worden. Categoriseringswijzigingen in het nieuwe BVR + aanpassing subsidiabele posten, het zal ervan af hangen op welke datum het dossier werd ingediend.

Leuven: wat is de stand van zaken van Vademecum Hoppinpunten.

MOW: zo lang als het Vademecum er niet is kunnen we ook geen rekening ermee houden. Het zou wel op KT afgerond moeten zijn (begin 2022?).

6 TOELICHTING RESULTATEN STUDIE STATION HAASRODE

Toelichting door Koen Christiaen (NMBS): 'Haalbaarheidsstudie i.v.m. de eventuele opening van een treinstation Haasrode op het baanvak Leuven – Tienen'.

Standpunt NMBS na vorige studies:

- Er is wel potentieel, maar eerder beperkt;
- De bedrijven en onderwijsinstellingen bevinden zich tussen 1 à 2 km van het mogelijk station.

In de vorige studie werd geconcludeerd dat dit een negatieve business case was.

Ondertussen is er een nieuw element aan bod gekomen. Vanaf december 2021 wordt de S9-verbinding van Leuven verlengd tot Landen waardoor er twee treinen per uur en per rijrichting via lijn 36 rijden op werkdagen met halte in alle stations en stopplaatsen tussen Landen en Leuven.

De vraag voor opening werd vanuit 3 insteken benadert:

- Functieanalyse: op basis van de mogelijke functies voor een station Haasrode zoals meegedeeld door de stakeholders;
 - Voornaamste besluiten:
 - Er bevinden zich effectief buurtbewoners en werknemers in de invloedzone van een eventueel station Haasrode;
 - Een station Haasrode kan verschillende functies vervullen;
 - Perifeer gelegen locatie: de meeste bedrijven bevinden zich in een straal van 1 à 2 km;
 - Belangrijke concurrentie van andere vervoersmodi;
- Verplaatsingsanalyse: de verplaatsingen komen voornamelijk uit Leuven, en zijn zeer verspreid voor wie van verder komt.
- Modelanalyse: basisscenario + 2 scenario's (zonder en met pendelbus).

Globale effecten:



De investeringskosten voor een station Haasrode worden geschat op meer dan 10 mio euro, te verdelen tussen NMBS, Infrabel en derden.

Besluit:

- De potentieelstudie bevestigt de conclusies van vorige studies;
- Een nieuw station Haasrode heeft een beperkt potentieel, dat niet opweegt tegen de belangrijke investeringskosten;
- Er is geen budget voor Haasrode voorzien in de lopende investeringsplannen van NMBS en Infrabel.

Vragen

Leuven: Regionet gaat uit van de sterke groei, niet enkel voor stad Leuven maar ook voor de gehele regio Oost-Brabant. Mobiliteit en ruimtelijke ordening moeten zich erop aanpassen. Haasrode is een strategische plaats om de toekomstige groei te kunnen opvangen. Ook voor de rest van de vervoerregio is dit een strategisch puzzelstuk. Stad Leuven vraagt engagement om op politiek niveau het belang van dit station naar de minister toe te brengen.

Vervanger politiek voorzitter: als vervoerregio kunnen we deze vraag namens de regio ondersteunen. Op welke manier?

NMBS: brief naar NMBS kan, maar NMBS kan niet tegen haar eigen besluit gaan.

MOW: welke minister wordt bedoeld, federaal of Vlaams? Station Haasrode is opgenomen in één van de scenario's van het RMP, maar de bevoegdheid is federaal, dus overleg met NMBS is essentieel. Meer duidelijkheid / realisme nodig wanneer het voorkeursscenario wordt uitgewerkt, dus bijkomend politiek overleg kan zinvol zijn om in te schatten waar we in voorkeursscenario heen kunnen. Busbediening zou volgens de scenario's nodig zijn om het gebruik te verhogen en dat is Vlaamse bevoegdheid, dus de VVR heeft zeker ergens een rol te spelen.

Leuven: klopt, maar vanuit de vervoerregio kunnen we een signaal geven dat dit een zeer belangrijke kwestie is.

Volgende gemeenten geven in de chat aan het voorstel van Leuven te willen steunen: Tielt-Winge, Begijnendijk, Oud-Heverlee, Bierbeek, Boutersem. Stad Leuven brengt medestanders samen.

Boutersem: volgens de studie is het aantal van 370 opstappers niet genoeg potentieel, wat is de grenswaarde?

NMBS: er is geen vaste waarde. Er wordt rekening gehouden met het feit dat dit station zich op KT niet kan terugbetalen, op dit moment kunnen we ermee niet verder gaan.

Leuven: belangrijk is dat er een trein al rijdt, die voorheen niet reed.

7 GEïNTEGREERD INVESTERINGSPROGRAMMA 2022: TOELICHTING

Toelichting door Kim Wouter (MOW).

Op 18 november 2021 werd het Ontwerp-GIP 2022 vrijgegeven voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Begin 2022 zal dit ontwerp GIP aangepast worden aan de stand van de vastleggingen GIP 2021. Dit GIP 2022 wordt dan formeel goedgekeurd door minister Lydia Peeters. In de loop van de komende maanden zal de doorkijk GIP 2023-2024 beschikbaar komen.

Veel begrotingsposten zijn generieke posten, die niet aan een specifiek project worden toegewezen. GIP betreft kosten die gebudgetteerd zijn voor 2022:

- Sommige projecten zijn dit jaar of voordien al aanbesteed en nog niet uitgevoerd;
- Andere volgen mogelijks nog op het jaar 2023 of verder, die programma's zijn nog niet goedgekeurd;
- Voor een aantal (oude) moduledossiers zijn de middelen al vastgelegd en deze komen dus niet terug op het GIP;
- 'Kleine' ingrepen gebeuren op raamcontracten en staan dus ook niet individueel vermeld op het GIP;
- Project i.k.v. Relance staan vaak niet individueel vermeld op het GIP;
 - Een project dat niet vermeld wordt, ligt daarom niet stil.

Voor meer informatie en/of vragen:

- Het ontwerp GIP is te vinden op volgende link: [Geïntegreerd investeringsprogramma | Vlaanderen.be](#)
- De belangrijkste specifieke projecten voor VVR Leuven zijn weergegeven op kaart op <https://www.google.com/maps/d/edit?mid=18E0at3RZv4dYfgw4-N3Xw6f-14z2zvWm&usp=sharing>
- Vragen: vertegenwoordiger agentschap of op vervoerregio.leuven@vlaanderen.be.

Vragen

Geen vragen.

8 VRAGEN EN VARIAPUNTEN

Geen vragen.

9 AFSLUITEND WOORD VAN DE VOORZITTER

De voorzitter sluit de vervoerregioraad af.

Aanwezig

Aaron van Schoor, Aarschot
Steven Vermeulen, Begijnendijk
Marijke Van Hoofstat, Bekkevoort
Marc Morris, Bertem
Marieke Cyffers, Bertem
Cil Cuypers, Bierbeek
Filip Kempnaers, Boutersem
Robin Pepermans, Haacht
Maarten Forceville, Herent
Joeri Lauwers, Herent
Pieter Muyltermans, Hoeilaart
Kris Lahaye, Hoeilaart
Christophe Bettens, Hoeilaart
Thibaut Deprez, Hoegaarden
Luc Robijns, Huldenberg
Brent Eggerickx, Huldenberg
Jens Eggers, Keerbergen
Kristof Mollu, Kortenaeken
Stef Ryckmans, Kortenberg
Elke Verhoeven, Kortenberg
Chiara Lorré, Traject (namens Kortenberg)
Gilles Froidcoeur, Landen
David Dessers, Leuven
Tim Asperges, Leuven
Marc Wijnants, Linter
Andy Vandeveldel, Linter
Koenraad Van Coppenolle, Lubbeek
Hans Verhaegen, Overijse
Jérôme Sobrie, Oud-Heverlee
Carine Goris, Rotselaar
Wim Billet, Rotselaar
Nico Bergmans, Scherpenheuvel-Zichem

Olivier Bervoets, Sweco (namens S-Z)
Johan Vangeffelen, Sint-Truiden
Veerle Heeren, Sint-Truiden
Bram Peters, Tervuren
Marc Charlier, Tervuren
Rudi Beeken, Tielt-Winge
Inne Dekort, Tielt-Winge
Frans Vanwing, Tienen
Sven Vanwing, Tienen
Monique Van Goidsenhoven, Tienen
Clara Mertens, Tremelo
Roger Mertens, Zoutleeuw
Kristof Brackez, Zoutleeuw
Christel Hendrix, Provincie Vlaams-Brabant
Sara Verstreken, AWV (via volmacht)
Veerle Smet, MOW
Kim Wouters, MOW
Sandra De Bel, MOW
Peter Hofman, MOW (VVR-coördinator)
Stephan Reniers, Regionet
Guido Vaghane, VVSG
Michiel Apers, VVSG
Annemie Troosters, Interleuven
Valère Ceysens, Arcadis (Regiopact)
Veronika Rudnenko, Arcadis (Regiopact)
Mieke Deconinck, Arcadis (MER-coördinator)
Marc Van de Bruel, Herselt
Ann Verhelst, Kampenhout
Rudy Vanderelst, Kraainem
Lien Bauwens, De Lijn (via volmacht)
Roel Moors, DVW

Niet aanwezig

Diest, Geetbets, Glabbeek, Holsbeek.