

Mohamed Ridouani
Voorzitter van de vervoerregioraad
Stad Leuven
Professor Roger Van Overstraetenplein 1
3000 Leuven
T 016 27 20 00
mohamed.ridouani@leuven.be

Kim Wouters
a.i. Voorzitter van de vervoerregioraad
Departement MOW-Beleid
Diestsepoort 6 bus 82
3000 Leuven
T 0498 29 34 49
vervoerregio.leuven@vlaanderen.be

Agendapunten vervoerregioraad

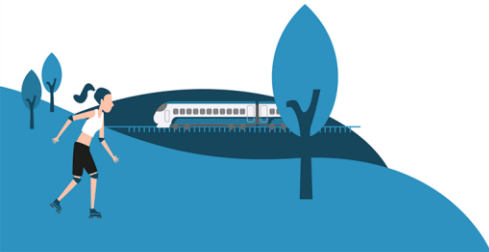


Datum: donderdag 09 februari 2023

Rechtsgeldigheid: 25 van de 31 gemeenten zijn aanwezig. Ook de provincie is aanwezig (26/32) Team MOW is aanwezig. Het quorum is bereikt en de vergadering is rechtsgeldig.

- Aanwezig: Aarschot, Bekkevoort, Bierbeek, Boutersem, Diest, Herent, Hoegaarden, Hoeilaart, Holsbeek, Huldenberg, Keerbergen, Kortenberg, Landen, Leuven, Linter, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Tervuren, Tiel-Winge, Tienen, Tremelo, Zoutleeuw, provincie Vlaams-Brabant
- Verontschuldigd: Begijnendijk
- Niet aanwezig: Bertem, Geetbets, Glabbeek, Haacht, Kortenen

Locatie: digitale vergadering via MS Teams



Agenda

Timing	Agendapunt	Aard	Toelichting
9u30-9u35	Inleiding en varia - Goedkeuring verslag vervoerregioraad 21 december 2022	Beslissing	Voorzitters
9u35-9u55	Basisbereikbaarheid (Gefaseerde aanpak) a. Goedkeuring inhoud fase 1 Basisbereikbaarheid (uitvoering juli 2023). Nota Aarschot – Diest en nota Nachtnet Leuven.	Beslissing	De Lijn
9u55-10u30	b. Aanpak VOM deelsystemen	Toelichting, discussie	MOW
10u30-10u45	Regionaal Mobiliteitsplan Plan van aanpak Actieplan (fase 3) 1 ^{ste} helft 2023	Toelichting	Regiopact

1 INLEIDING

1.1 Goedkeuring verslag vervoerregioraad 21/12/2022

Het verslag van de vorige vervoerregioraad van 21 december 2022 wordt ter goedkeuring voorgelegd.

Zie de link voor het verslag: [Link](#)

Er werden geen opmerkingen op het verslag ontvangen. Het verslag is goedgekeurd.

1.2 Schrijven aan minister

In de Vervoerregioraad van 21 december 2022 werd beslist om een officieel schrijven aan minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters te richten. Op dit moment werd er nog geen reactie ontvangen.

2 BASISBEREIKBAARHEID (GEFASEERDE AANPAK)

2.1 Goedkeuring inhoud fase 1 basisbereikbaarheid (uitvoering juli 2023). Nota Aarschot – Diest en nota Nachtnet Leuven

Toelichting door Lien Bauwens (De Lijn).

Fase 1 wordt in juli 2023 gelanceerd. Deze fase omvat de volgende elementen:

- Nachtnet Leuven
 - Voorlopig 9 nachtlijnen
 - Bij verdere uitrol fasering naar 8 en definitieve routes
- Deelgebied Aarschot - Diest
 - Invoering lijnen 30/31
 - Operationele aanpassing belbusgebieden omwille van budget - niet merkbaar voor de reiziger
 - Tijdelijke ophoging bediening lijnen 30/31 in weekend ter compensatie van belbus
 - Op termijn weekendbediening te evalueren

Akkoord begin februari 2023 noodzakelijk om implementatie begin juli 2023 voor te bereiden!

Vragen en opmerkingen:

- Holsbeek: de gemeente gaat akkoord maar betreurt dat de uitrol zich tot enkele gemeenten beperkt en niet verder wordt uitgebreid. Waarom werden deze lijnen gekozen om met de gefaseerde uitrol te starten?

- De Lijn: bij het bepalen van de eerste uit te rollen lijnen werd rekening gehouden met verschillende elementen, waaronder operationalisering, budgetneutraliteit en haalbaarheid.
- Holsbeek: op dit moment zou alles klaar, operationeel en gebudgetteerd moeten zijn (m.u.v. VoM).
- De Lijn: Het is belangrijk dat er overal bediening blijft, wat zonder het VOM moeilijker is. Er wordt ook gekeken naar mogelijke optimalisaties. Belangrijk om tussen de buurregio's afstemming te zoeken zodat verschillende elementen op mekaar aansluiten.
- Tremelo: sluit zich aan bij de opmerking van Holsbeek. Gemeente Tremelo voelt zich benadeeld. Als randgemeente moet Tremelo ook kijken naar de andere vervoerregio's.
- Leuven: momenteel rijden er 17 nachtlijnen, in fase 1 wordt de uitrol van 9 lijnen voorzien. Betekent dit dat er maar 9 lijnen zullen rijden?
 - De Lijn: er komen 9 nieuwe lijnen, maar de andere blijven nog rijden. De Lijn zal een overzicht aan stad Leuven bezorgen.

Stemming nachtnet Leuven

<p>Positief: Aarschot, Bekkevoort, Boutersem, Diest, Herent, Hoegaarden, Hoeilaart, Holsbeek, Huldenberg, Keerbergen, Kortenberg, Landen, Leuven, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Tervuren, Tielt-Winge, Tienen, Tremelo, Zoutleeuw, provincie Vlaams-Brabant (24 gemeenten)</p> <p>Team MOW</p>
<p>Negatief: geen</p>
<p>Onthouding: Bierbeek, Linter (2 gemeenten)</p>

Stemming deelgebied Aarschot - Diest

<p>Positief: Aarschot, Bekkevoort, Boutersem, Diest, Herent, Hoegaarden, Hoeilaart, Huldenberg, Keerbergen, Kortenberg, Landen, Leuven, Linter, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Tervuren, Tielt-Winge, Tienen, Tremelo, Zoutleeuw, provincie Vlaams-Brabant (24 gemeenten), Team MOW</p>
<p>Negatief: Holsbeek (1 gemeente)</p>
<p>Onthouding: Bierbeek (1 gemeente)</p>

Beide nota's zijn goedgekeurd voor implementatie in juli 2023.

2.2 Aanpak VOM deelsystemen

Toelichting door Kim Wouter (MOW).

MOW licht de problematiek van de operationalisering van de deelmobiliteit van het Vervoer op Maat toe. Het VOM van de VVR bevat behalve shuttles, flextaxi's, marktbusen, doelgroepenvervoer en een AN-lijn ook een aanzienlijk deel deelmobiliteit (deelfietsen, deelwagens). Dit aanbod werkt vastgelegd in oktober 2020 en juli 2021 door de vervoerregioraad. De aanbesteding werd nadien voor de 15 vervoerregio's door het Gewest opgestart. Echter voor de deelwagens waren er finaal geen kandidaten die aan de voorwaarden voldeden en voor deelfietsen werd de aanbesteding stopgezet (najaar 2022).

Op 13 januari 2023 heeft minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters een email gericht aan alle voorzitters van de vervoerregio's (op SharePoint op volgende [link](#)). De minister geeft daarin aan dat "we wat betreft deelsystemen gaan voor een verregaande autonomie per vervoerregio. (...). Elke vervoerregio krijgt de autonomie om zelf te beslissen in welk model ze wil stappen om deelsystemen te organiseren. (...) De VVR kan waar mogelijk ook snel inspelen op een bestaand samenwerkingsmodel of contract, om zo op een vlotte manier op het terrein de uitrol te verzekeren." Concreet noemt de minister een wens van VVR Mechelen om aan te sluiten op een raamovereenkomst van Lantis, de wens van VVR Westhoek om aan te sluiten op een bestaande raamovereenkomst van een intercommunale (VVR Westhoek), de mogelijkheid om via een penvoerende instantie binnen één VVR te werken (gemeente/intercommunale/...) en de wens om bestaande contracten te gebruiken teneinde sneller deelmobiliteit op terrein te kunnen voorzien. De vervoerregio zelf kan dergelijk raamcontract niet aanbesteden omdat het decreet Basisbereikbaarheid geen juridische bevoegdheid toegekend heeft aan de vervoerregio's. De bedoeling is dan dat er een samenwerkingsovereenkomst gesloten wordt tussen het Gewest en de derde partij en dat die derde partij instaat voor een raamcontract.

MOW heeft begin februari overlegd met Interleuven en de stad Leuven. Dit zijn twee partijen in de regio die veel ervaring inzake deelmobiliteit lijken te hebben. MOW geeft aan dat er in VVR Leuven voor deelfietsen geen geschikt raamcontract beschikbaar is voor de volledige vervoerregio en een nieuwe overheidsopdracht dus noodzakelijk is. Daarnaast geeft MOW aan dat er voor deelwagens momenteel wel een raamcontract beschikbaar is bij Interleuven, maar dat dat bij nader overleg niet inzetbaar bleek te zijn omdat het contract maar tot februari 2024 loopt. De levertermijn van de voertuigen is 9-12 maanden, zodat voertuigen niet meer tijdig geplaatst raken. Er dienen met andere woorden twee raamcontracten door een actor binnen de regio in de markt te worden gezet.

Interleuven en de stad Leuven gaven beide aan dat, als hen de vraag gesteld wordt, zij onder bepaalde voorwaarden een rol als derde partij zouden kunnen opnemen. Een van de voorwaarden is een vergoeding voor de werkingskosten, een vraag die MOW heeft overgemaakt aan haar centrale diensten. Voorgesteld wordt met Leuven/Interleuven het speelveld verder te verkennen op het moment dat er preciezere richtlijnen en meer details vanuit de minister zijn. MOW geeft aan dat als andere partijen zich geroepen voelen een rol te spelen, zij die wens kenbaar kunnen maken maar liefst op korte termijn.

Inzake timing moet de draft-samenwerkingsovereenkomst nog door de minister goedgekeurd worden en daarbij wellicht via IF (inspectie Financiën) te gaan. Er zijn bovendien nog geen goedgekeurde 'ambtelijke' richtlijnen (verwacht tegen maart 2023) zodat lang niet alle details al duidelijk zijn. De minister mikt er op om voor de zomer de samenwerkingsovereenkomsten door de VVR's te laten goedkeuren. Vermits er momenteel nog niet veel meer duidelijke richtlijnen zijn, lijkt het aangewezen de verdere Vlaamse besluitvorming af te wachten vooraleer daarover een discussie gevoerd kan worden. Dit zal wellicht in maart en tegen de vervoerregioraad van 18 april zijn.

Vragen en opmerkingen:

- Tremelo: is het de bedoeling dat de gemeente zelf invulling geeft of gebeurt dit overkoepelend?
 - MOW: de bedoeling is dat het Gewest een samenwerkingsovereenkomst sluit met een derde partij binnen de vervoerregio, die voor een raamcontract voor deelwagens en deelfietsen zal zorgen. Dergelijk raamcontract kan wellicht ook dienen voor gemeenten die deelmobiliteit ruimer wensen op andere locaties (waar vanuit VVR niets is voorzien). Er is op dit moment nog onduidelijkheid over een aantal zaken, o.a.: 1) hoe wordt omgegaan met deelmobiliteit aan bv. treinstations waar al deelvoertuigen aanwezig zijn, en 2) moeten alle gemeenten via de

- samenwerkingsovereenkomst van de derde partij werken of kunnen zij apart een samenwerkingsovereenkomst sluiten?
- Voorzitter Mohamed Ridouani: een andere bezorgdheid door zo'n gefragmenteerde aanpak is dat er geen uniformiteit zal ontstaan tussen de verschillende vervoerregio's.
 - MOW: die kans is inderdaad reëel en bijna onvermijdelijk als er per vervoerregio een aparte oplossing gezocht wordt. Een mogelijk voordeel van één raamcontract voor de hele vervoerregio impliceert wel dat het systeem per vervoerregio breder kan gaan dan enkel de locaties van het VOM. Gemeenten kunnen op bijkomende locaties iets voorzien. Dit is wellicht een voordeel tov. de eerdere aanbesteding van het Gewest voor de 15 vervoerregio's die zich enkel op de locaties van het VOM richtte en gemeenten (nog) geen kans bood op andere locaties ook VOM te voorzien.
 - Leuven: stad Leuven heeft in het verleden reeds aangegeven dat ze een andere weg volgt met betrekking tot deelmobiliteit en dat de voorziene budgetten naar de andere gemeenten kan gaan.
 - Leuven geeft aan meerdere vragen te hebben:
 - wanneer een derde partij een aanbesteding zal lanceren is er een risico dat er geen kandidaten zullen zijn, zoals bij de aanbesteding van het Gewest. Wat dan? De prijzen riskeren te stijgen terwijl de budgetten ongewijzigd blijven, waardoor er minder gedaan kan worden voor hetzelfde geld.
 - MOW: het klopt dat de aanbesteding vanuit het Gewest niet is gelukt en we moeten vermijden dat de onderliggende problemen zich herhalen. Vermits de aanbesteding een juridische procedure betreft, zijn ons niet alle details bekend (MOW bevestigt niet dat dit o.w.v. de prijs was). Voor deelwagens waren er finaal geen aanbieders en voor deelfietsen heeft de minister beslist de procedure stop te zetten. Het is inderdaad belangrijk dat er maximaal uit de knelpunten geleerd wordt.
 - Leuven: de stad sluit zich aan bij de opmerking van de voorzitter. Momenteel is er op veel stations een aanbod van BlueBike uitgebouwd. Wat als er verschillende systemen ontstaan?
 - MOW: dit risico is bijna inherent aan de beslissing van de minister om elke vervoerregio zelf te laten beslissen. Daar staat mogelijk wel tegenover dat een raamcontract wellicht ruimer kan worden opengesteld en ook voor andere locaties in de regio voor deelmobiliteit kan zorgen. Een belangrijke openstaande vraag voor de minister is alleszins hoe met bestaande systemen (bv. Bluebike) wordt omgesprongen. Wordt dit ingekanteld of kan op die stations een bijkomend, ander systeem worden voorzien? Dit is nog niet helemaal duidelijk.
 - Leuven: er is sprake van dat VVR Mechelen zou aansluiten bij Lantis (systeem van vervoerregio Antwerpen). Het kan zijn dat dit juridisch geen optie is. Enkel de gemeenten binnen de vervoerregio Antwerpen kunnen hier gebruik van maken.
 - MOW: discussie te voeren binnen VVR Mechelen.
 - Leuven: indien stad Leuven gevraagd zal worden om de lead te nemen in dit proces, dan moet er rekening gehouden worden met het feit dat er op dit moment geen capaciteit beschikbaar is bij de stad.
 - MOW: correcte bedenking en verder te bespreken hoe dit aangepakt wordt; belangrijk is te weten wat de details van de nieuwe regeling inhouden.
 - Rotselaar: gelijkaardige situatie voor de gemeente Rotselaar, die zelf initiatief heeft genomen om BlueBike te voorzien aan het station. Rotselaar zou het zeer spijtig vinden als er verschillende aanbieders aanwezig zijn voor zo'n relatief kleine gemeente.
 - Tervuren: Tervuren is ook op eigen initiatief begonnen met het aanbieden van deelwagens. Het systeem begint zich terug te verdienen waardoor het mogelijk is om verder uit te breiden. Is het mogelijk om binnen de bestaande contracten verder te werken? Zo kan dit het snelste gebeuren.
 - MOW: ofwel wordt alles via één raamcontract door een derde partij in de markt gezet, ofwel kunnen individuele gemeenten ook individueel bestaande systemen uitrollen. Dit is een openstaande vraag waarover de minister nog moet beslissen.
 - Tremelo: we moeten even stilstaan bij het concept basisbereikbaarheid en hoe het is ontstaan (MaaS - Mobility as a Service). Als iedereen op zichzelf gaat beginnen met de verschillende systemen te werken,

dan wordt het alleen maar moeilijk om mobiliteitscentrales goed te organiseren. Dit is een zeer belangrijk onderdeel om basisbereikbaarheid te kunnen realiseren.

- Holsbeek: gemeente heeft alle begrip voor de gemeenten die reeds bezig zijn met eigen initiatieven. Echter als we met de aparte contracten gaan werken dan 1) verliezen we de schaalvoordelen, en 2) wordt het alleen maar moeilijker om de mobiliteitscentrales operationeel en op mekaar afgestemd te krijgen.
- Als reactie op de opmerking van Holsbeek: het is niet voor alle gemeenten mogelijk om het op dezelfde manier aan te pakken. Deelwagens in Tervuren verdienen zich terug en dat geld kan geïnvesteerd worden in eerder de uitbreiding van het systeem en niet de onderhoud van de bestaande locaties.
- Holsbeek pleit voor een uniform systeem.
- MOW: samenvattend - er zijn zowel voorstanders van deelcontracten als voorstanders van één algemeen contract. Deze discussie dient nog verder te worden gevoerd. Eerst moeten we het besluit van de minister afwachten
- VVSG: is bezig met het opstellen van een basisdocument voor het bestek. Daarin worden een aantal zaken opgenomen.

3 REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

3.1 Plan van aanpak Actieplan (fase 3) 1^{ste} helft 2023

Toelichting door Valère Ceyssens (Regiopact).

Vragen en opmerkingen:

- Leuven: 1) timing opmaak actieplan/ beleidsplan komt overeen met de timing van mobiliteitsplan van stad Leuven. Leuven is een 'mission' stad, die tegen 2030 klimaat neutraliteit nastreeft en is geselecteerd door Europa. In het kader hiervan dient er dit jaar een Climate City Contract opgesteld worden, waarin de acties, engagementen, budgetten enz. zijn opgenomen. Mobiliteit is een belangrijk onderdeel ervan. Dit zal ook voor de andere gemeenten binnen de vervoerregio zeer waardevol zijn.
- Regiopact: dit wordt verder besproken met stad Leuven en ook met de andere gemeenten in de bilaterale overleggen.
- Voorzitter: alle gemeenten mee betrekken dat iedereen op dezelfde lijn zit.

4 VARIA

Volgende vervoerregioraad: 28 februari, uitnodiging volgt.

5 AANWEZIGHEIDSLIJST

Aaron van Schoor	Aarschot
Benny Reviere	Bekkevoort
Cil Cuypers	Bierbeek
Maarten Devroye	Boutersem
Katleen Pieters	Diest
Joeri Lauwers	Herent
Thibaut Deprez	Hoegaarden
Pieter Muyltermans	Hoeilaart
Hans Eyssen	Holsbeek
Anja Peeten (schepen)	Holsbeek
Laurent Vermeulen	Holsbeek
Luc Robijns	Huldenberg
Brent Eggerickx	Huldenberg
Leen Van Craen	Keerbergen
Chiara Lorré	Studiebureau Traject - aanwezig voor gemeente Kortenberg
Gerty Lintermans	Landen
Gilles Froidcoeur	Landen
Mohamed Ridouani	Leuven
Tim Asperges	Leuven
Marc Wijnants	Linter
Luc Veldhaens	Linter
Tania Roskams	Lubbeek
Koenraad van Coppenolle	Lubbeek
Hans Verhaegen	Overijse
Hanna Van Steenkiste	Oud-Heverlee

Adri Daniëls	Oud-Heverlee
Jérôme Sobrie	Oud-Heverlee
Carine Goris	Rotselaar
Nick De Rijck	Scherpenheuvel-Zichem
Nico Bergmans	Scherpenheuvel-Zichem
Annelies Geussens	Sweco, werkt voor Scherpenheuvel-Zichem
Bram Peters	Tervuren
Kristien Minten	Tervuren
Rudi Beeken	Tielt-Winge
Liesbeth Vanderloock	Tienen schepen
Hilde Medaer	Tienen
Clara Mertens	Tremelo
Kristof Brackez	Zoutleeuw
Christel Hendrix	Provincie Vlaams-Brabant
Katrien Van Vlasselaer	Provincie Vlaams-Brabant
Koen Christiaen	NMBS
Sara Verstreken	AWV
Xantha Langhendries	MOW
Kim Wouters	MOW
Valère Ceysens	Regiopact
Evelyn De Wachter	Regiopact
Veronika Rudnenko	Regiopact
Annemie Troosters	Interleuven
Ann Verhelst	Kampenhout
Luc Moors	Omgeving
Lien Bauwens	De Lijn
Roel Moors	DVW

Marc Awouters	DWV
---------------	-----