

Agenda

Tijd	Onderwerp	Aard	Toelichting
11u00-11u10	Inleiding en evt. varia Goedkeuren verslag VVR- raad 19 oktober 2023	Beslissing	Voorzitters
11u10-11u30	Penhouderschap VOM- deelsystemen	Toelichting + Beslissing	Voorzitters
11u30-11u45	Stand van zaken openbaar onderzoek	Toelichting	Regiopact
11u45-11u55	Toelichting laadpalenstrategie	Toelichting	Yoram Van Camp (MOW)
11u55-12u05	Toelichting fase 4 basisbereikbaarheid	Toelichting	De Lijn
12u05-12u25	Toelichting ontwerp GIP	Toelichting	De Lijn, AWV, MOW
12u25-12u20	Vastleggen vergaderkalender 2024	Toelichting	Voorzitters

1 INLEIDING EN VARIA

1.1 Goedkeuring verslag vervoerregioraad 19/10/2023

Het verslag van de vorige vervoerregioraad van 19 oktober 2023 wordt ter goedkeuring voorgelegd.

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

Vragen/opmerkingen:

- De Lijn heeft samengezeten met de gemeente Oud-Heverlee om de herschikkingen van het vervoer op maat met hen te bespreken. Voor de gemeente Oud-Heverlee verandert er niks, behalve het toevoegen van een schoollijn.

Het verslag is goedgekeurd.

1.2 Programma gevaarlijke punten

Toegelicht door Karl Vermaercke.

Onlangs heeft ministers Peeters een update meegegeven van het programma gevaarlijke punten. In totaal zijn er 70 gevaarlijke punten aangepakt. In de vervoerregio betreft dit volgende punten:

- Leuven: Naamsepoort
- Leuven: Tiensepoort
- Leuven: Vest-Boudewijnlaan
- Leuven: Tiensesteenweg-Martelarenlaan
- Tielt-Winge: Aarschotsesteenweg-Roeselberg

De aanpak van volgende gevaarlijke punten staan gepland in de vervoerregio:

- Rotselaar: Aarschotsesteenweg-Stationstraat

De aanpak van volgende gevaarlijke punten zijn in voorbereiding in de vervoerregio:

- Hoeilaart: Complex Groenendaal

1.3 Varia

Vragen/opmerkingen:

- De Lijn vraagt om de tevredenheidsmeting in te vullen.
 - Scherpenheuvel-Zichem zegt deze niet ontvangen te hebben.
 - De Lijn: Zijn normaal verstuurd naar mobiliteitsambtenaar, schepen van mobiliteit en burgemeester. Wordt nagekeken.
- De Lijn: Bij Fase 3 kan niet alles worden ingevoerd zoals dat gezegd was. Kwartierfrequentie tussen Boutersem en Leuven op N3 kan niet doorgevoerd worden. Probleem is dat de chauffeursdiensten niet veel meer kunnen aangepast worden omdat we bijna op het einde van het jaar zitten. Bijkomend is de fase te klein om optimale koppelingen te doen. Er zal dus geen opschaling plaatsvinden voor lijn 380 tijdens fase 3. Bij fase 4 zal deze lijn echter wel opgeschaald worden.
- Karl Vermaercke vraagt om specifieke vragen rond de VOM-deelsystemen tijdig door te sturen, zodat deze behandeld kunnen worden voorafgaand aan de volgende VVRR.

2 VASTLEGGEN VERGADERKALENDER 2024

Toegelicht door Karl Vermaercke.

Het voorstel is om maandelijks op donderdag om 11u00 te vergaderen, behalve in juli.

De vergadering van 18 januari zal verplaatst worden naar 5 februari omdat De Lijn fase 4 basisbereikbaarheid niet tijdig klaar krijgt. De vergadering van 18 september zal verplaatst worden naar 19 september omdat 18 september een woensdag blijkt te zijn.

Op volgende data zullen de vergaderingen van 2024 plaatsvinden:

- 5 februari
- 22 februari
- 21 maart
- 25 april
- 23 mei
- 27 juni
- 29 augustus
- 19 september
- 24 oktober
- 21 november
- 12 december

3 PENHOUDERSCHAP VOM-DEELSYSTEMEN

Toegelicht door Karl Vermaercke.

3.1 Interleuven

De Raad van Bestuur heeft op 15 november beslist dat Interleuven door de VVRR kan worden aangesteld als penhouder voor de uitrol van de VOM-deelsystemen en dat de samenwerkingsovereenkomst met de Vlaamse overheid kan ondertekend worden.

Ondanks dit aanbod zou een gemeente toch kunnen verkiezen om zelf op zoek te gaan naar aanbieders voor haar deelsystemen en daarvoor een subsidieovereenkomst met MOW af te sluiten. De vervoerregioraad moet dan bepalen hoe het beschikbare budget wordt opgedeeld en voor welk grondgebied of hoppinpunten de penhouder niet moet optreden.

3.2 Aantallen en centen

De VOM-nota, goedgekeurd door de VVRR op 29 juni 2021, vormt de basis voor de aanbesteding. Maar de VVRR kan nog wijzigingen goedkeuren, weliswaar binnen het toegewezen subsidiebudget.

Er wordt een jaarlijks budget voorzien van 627.200 euro. Het eerste jaar wordt er een extra 4% van dit bedrag voorzien voor de penhouder.

Het aantal deelsystemen is nog steeds zoals goedgekeurd in de VOM-nota. In totaal worden er 25 elektrische deelwagens voorzien, 35 deelwagens met benzine, 71 elektrische fietsen en 96 klassieke fietsen. Meer informatie over deze verdeling per gemeente in onderstaande figuren.

Gemeente	Deelwagen elektrisch	Deelwagen benzine
Aarschot	1	1
Begijnendijk	0	2
Bekkevoort	1	1
Bertem	1	1
Bierbeek	1	1
Boutersem	1	1
Diest	1	1
Geetbets	1	1
Glabbeek	1	1
Haacht	1	1
Herent	1	1
Hoegaarden	1	1
Hoellaart	1	1
Holsbeek	1	1
Huldenberg	0	2
Keerbergen	1	1
Kortenaken	0	2
Kortenber	1	1

Gemeente	Deelwagen elektrisch	Deelwagen benzine
Landen	1	1
Linter	1	1
Lubbeek	0	2
Oud-Heverlee	0	2
Overijse	1	1
Rotselaar	1	1
Scherpenheuvel-Zichem	1	1
Tervuren	1	1
Tielt-Winge	1	1
Tienen	1	1
Tremelo	1	1
Zoutleeuw	1	1
Totaal	25	35

Figuur 3-1: Verdeling deelwagens

Gemeente	Deelfiets elektrisch	Deelfiets gewoon
Aarschot	4	12
Begijnendijk	3	5
Bekkevoort	0	0
Bertem	3	0
Bierbeek	0	0
Boutersem	3	5
Diest	4	12
Geetbets	1	2
Glabbeek	0	0
Haacht	3	5
Herent	3	5
Hoegaarden	0	0
Hoellaart	4	1
Holsbeek	1	2
Huldenberg	4	1
Keerbergen	1	2
Kortenaken	0	0
Kortenber	6	2

Gemeente	Deelfiets elektrisch	Deelfiets gewoon
Landen	4	12
Linter	0	0
Lubbeek	1	2
Oud-Heverlee	7	6
Overijse	6	2
Rotselaar	1	2
Scherpenheuvel-Zichem	0	0
Tervuren	0	0
Tielt-Winge	0	0
Tienen	4	12
Tremelo	1	2
Zoutleeuw	1	2
Totaal	71	96

Figuur 3-2: Verdeling deelfietsen

Wijzigingen zijn nog mogelijk tot definitieve versie bestek.

3.3 Lopende contracten deelauto's

Zowel Interleuven als afzonderlijke gemeenten hebben lopende overeenkomsten met deelauto-aanbieder Cambio. Sowieso dient er bekeken te worden hoe bestaande contracten voor e-deelwagens kunnen ingekanteld worden. In de goedgekeurde VoM-nota staat daarover:

"Een aantal gemeenten beschikken reeds over deelwagens (Tervuren, Tienen, Landen, Diest en Zoutleeuw). Het is niet opportuun om daar nu meteen bijkomende deelwagens te voorzien (met uitzondering van 1 deelwagen in Diest). Bedoeling is dat de bestaande systemen of systemen die kortelings worden voorzien kunnen inkantelen onder VVR-aanbod. Het budget daarvoor wordt nu niet gebruikt, maar wel in de toekomst voorzien."

Hiervoor zal kortelings overleg met Cambio worden ingepland.

Vragen/opmerkingen:

- Tervuren: In de goedgekeurde VOM-nota staat dat gemeenten die reeds beschikken over deelwagens, waaronder Tervuren, niet opportuun nieuwe deelwagens zullen verkrijgen. Dit vinden ze geen correcte redenatie. Gemeenten die in het verleden hun best hebben gedaan om dit te ontwikkelen en voorlopen worden op deze manier gestraft.
Verder vinden ze de bedragen voor dienstverlening disproportioneel. Voor Tervuren gaat het over twee wagens, waarvoor ze 3000 euro zouden moeten meebetalen. Dit zou duurder zijn dan dat ze het zelf zouden doen. Er wordt de vraag gesteld of het niet beter is om het budget te verdelen onder de gemeenten en deze zelf te laten zorgen voor deelwagens.
- Haacht volgt de stelling van Tervuren dat de kosten niet in verhouding zijn. Bovendien vinden ze het eenvoudiger om als gemeente zelf deelwagens te voorzien. Daarom hebben ze de voorkeur om zelf een subsidieovereenkomst te sluiten met het Vlaams Gewest.
- Landen deelt de mening van bovenstaande gemeenten. Ze beschikken reeds ook al over twee elektrische deelwagens.
- Tienen haalt aan dat de overdracht van de huidige deelsystemen belangrijk is. Tevens staat er genoteerd dat Tienen beschikt over één elektrische deelwagen en één deelwagen met benzine. Dit blijken twee elektrische deelwagens te zijn, welke geparkeerd staan aan het station van Tienen.
- Holsbeek vraagt zich af of het anno 2024 nog wel verstandig is om te kiezen voor de plaatsing van conventionele wagens?
- Hans Eyssen als voorzitter van Interleuven: Overnemen van bestaande contracten is zeker geen problemen. Wat het penhouderschap betreft, hierop zijn we enkel ingegaan omdat niemand anders het niet wil doen. Hierbij hebben we geen intentie om geld te verdienen, we willen enkel de kosten kunnen dekken. Wat kostprijs betreft gaat het over het doorrekenen van de uurlonen van de mensen dat er mee bezig zijn om alles te organiseren. De raming van de kosten is ook eerder voorzichtig opgesteld. Moesten er minder uren nodig zijn dan geraamd, wordt dit uiteraard verrekend.
Voor Interleuven is het wel mogelijk dat gemeenten het zelf zouden doen. Hierbij mogen ze wel niet vergeten dat ze ook de werkuren van hun eigen gemeentepersoneel mee in rekening moeten brengen.
- Herent wil akkoord gaan met het penhouderschap door Interleuven indien de subsidie is voor de ganse periode. Ze willen meer duidelijkheid over de kosten en willen niet dat achteraf onvermelde kosten opduiken.
Als er in de toekomst een andere aanbieder wordt aangesteld dan Cambio, zijn ze niet bereid hierin mee te gaan. Ze willen niet met twee of meer verschillende aanbieders van deelsystemen werken.
- Hoeilaart geeft aan ook al te beschikken over een aantal deelwagens van Cambio. Als deze goed geplaatst zijn, zullen ze zelfbedruipend zijn. Omwille van deze reden kunnen ze niet goed inschatten wat ze moeten kiezen.
- Mohamed: Ik dacht dat alle gemeenten op de hoogte waren en konden instappen, ook diegene dat geen lid zijn van Interleuven. Klopt dit?
 - Hans: Klopt, dat kan ik bevestigen. Burgemeester van Hoeilaart en Overijse worden al twee jaar uitgenodigd op het burgemeestersoverleg Oost-Brabant.
- Tielt-Winge wil niet ingaan op het penhouderschap van Interleuven omdat ze zelf al verschillende deelsystemen hebben.
- Mohamed: Dus of je neemt deel aan de aanbesteding of je doet het zelf maar dan maak je geen aanspraak op het budget, klopt dit Karl?
 - Karl: Als gemeenten afzonderlijk een overeenkomst willen sluiten met de Vlaamse Overheid kan dat, maar dan moet het budget herverdeeld worden. Hoeveel budget elke gemeente hiervan dan kan gebruiken moet nagekeken worden.
- Interleuven: Voor de kostenraming zijn we uitgegaan van één voltijdsequivalent tot het einde van de overeenkomst in 2028. Hierbij zit ook een jaarlijks transparante rapportering over de uurkosten. Bovendien zullen enkel maar de gepresteerde uren aangerekend worden. Het is zeker geen winstpost.

- Tervuren: Het contract met Cambio heeft een terugverdienmodel. Volgens ons is het beter als de budgetten rechtstreeks naar de gemeenten komen en dat die vervolgens zelf deelwagens gaan aanbieden.
- Interleuven: Vanuit MOW hebben we begrepen dat de enige manier om het budget te activeren is via zo'n overeenkomst.
Als gemeenten al 5 deelwagens hebben kunnen ze waarschijnlijk maar 1 of 2 wagens met het VOM-budget gefinancierd worden.
- Huldenberg: Dit gesprek brengt niet meer duidelijkheid voor ons. We kunnen niet akkoord gaan met het feit dat we geen recht hebben op het budget als we niet instappen. We willen toch niet landen bij verschillende aangeboden diensten. Hoe gaan we komen tot één aangeboden dienst?
Moeten we hier vandaag al een beslissing over nemen?
- Mohamed: Karl, hoe zit de werking van de app/platform in elkaar? Kunnen verschillende systemen daarin geïntegreerd worden?
 - Karl: Dat moet nog onderhandeld worden. Maar het is wel de bedoeling dat ook andere systemen erin worden opgenomen.
- Mohamed: Als we een derde partij aanstellen, is het normaal dat dit kosten met zich meebrengt. Maar gaan we voor een bestek waarbij we één of enkele aanbieders selecteren? Want als iedereen zijn eigen ding gaat doen, dan lijkt me een integratie zo goed als onmogelijk.
- Tervuren: Kunnen we niet beter in plaats van top-down denken, het aan de aanbieders laten. Het is namelijk voor hun eigen belang dat hun app goed is afgestemd met het VOM. Komen we op deze manier niet uiteindelijk tot een geïntegreerd systeem met verschillende aanbieders?
Het lijkt ons nog steeds beter om vanuit Vlaanderen middelen te geven aan gemeenten en die vervolgens zelf het systeem laten starten of uitbreiden.
- Mohamed: Is er de mogelijkheid dat het budget verdeeld wordt over alle steden en gemeenten?
- Karl: Wat is de bedoeling van dit systeem? Dit is vervoer op maat, onderdeel van het openbaar vervoer systeem, niet het zo efficiënt mogelijk uitrollen van deelsystemen. Vlaanderen wil één bestek, één systeem dat makkelijk in te passen is in het Hoppinsysteem.
- Haacht: Moeten niet noodzakelijk naar één uniform systeem gaan. Aanbieders gaan zelf met het hoppinsysteem willen aangesloten zijn. We sluiten dan ook aan bij het standpunt dat elke gemeente het zelf kan regelen en kan kiezen welke aanbieder ze kiezen.
- Huldenberg: Het zullen de aanbieders moeten zijn die de koppeling moeten maken met het systeem. Kunnen totaal niet akkoord gaan dat we subsidies zouden missen doordat we niet in een project willen stappen dat ons niet duidelijk is.
- Mohamed: Ik merk dat de discussie nog erg leeft of we wel een gezamenlijke investering willen nemen.
Er is nog geen consensus en veel gemeenten zitten nog met vragen. We gaan vandaag hier dan ook niet over stemmen.
- Herent: Als we dan toch naar één systeem gaan moet dit dan een commercieel bedrijf zijn? Kan het niet vanuit een overheidsbedrijf worden geregeld? We kunnen bijvoorbeeld aan Vlaanderen de boodschap geven om te investeren in een deelsysteem van De Lijn zelf. Op deze manier lijkt het ons het best te kunnen aansluiten bij het openbaar vervoer, wat uiteindelijk ook de bedoeling is.
- Holsbeek: De meningen zijn inderdaad verdeeld, maar er zijn ook gemeenten die vooruit willen. Laten we de kracht van de vervoerregio gebruiken om één aanbod te gebruiken. Laten we voortmaken en zorgen dat het budget gebruikt wordt voor de deelwagens.
- Mohamed: Ik hoor dat er een aantal niet willen deelnemen maar wel aanspraak willen maken op het budget. Kan er iemand mij vertellen hoe die verdeling van het budget dan moet gebeuren? Dit wordt een bijzonder moeilijke discussie. Als iedereen apart wilt gaan, gaat de uitrol veel trager verlopen.
- Herent: Wie wil instappen heeft recht op een deel van het budget, wie niet instapt heeft geen recht op een budget. Als je mee doet met het project weet je dat je een subsidie kan ontvangen anders niet.
- Mohamed: Dat is de discussie, er zijn gemeenten die niet willen instappen maar wel aanspraak willen maken op het budget. Kan dit Karl?
 - Karl: Er is een akkoord over dat het mag, maar zie het praktisch niet snel geregeld zien.

- Tervuren: Als het budget voor de gemeente kan, is dit onder dezelfde voorwaarde dat Vlaanderen nu al gesteld heeft?
- Karl: Dan sluit je zelf een subsidieovereenkomst af met MOW.
- Hans Eysen als voorzitter van Interleuven: Gemeenten die eigen deelsystemen hebben en willen uitbreiden, dan is er geen probleem met het overdragen van de subsidie. Want dan kunnen ze deze gebruiken voor de extra deelwagens. Als deze op het Hoppinpunt komen is dat voldoende.
 - Mohamed: In dat geval behouden we het ganse subsidiebudget en moeten we niet gaan verdelen.
- Herent: Is het verplicht dat er maar één penhouder wordt geselecteerd vanuit de VVR.
 - Interleuven: Het is inderdaad niet verplicht dat er maar één penhouder is. De VVRR kan verschillende penhouders aanstellen. Wat Herent voorstelt lijkt me in strijd met wat er in de overeenkomst staat, de wet op overheidsopdrachten moet gerespecteerd worden. Er wordt per perceel één speler gegund.
 - Karl: Zouden met verschillende noten kunnen werken voor gemeenten die samen gaan en apart lot voor de gemeenten die twijfelen. Maar dat zijn dingen die nog juridisch moeten uitgezocht worden.
- Tervuren: Wat gebeurt er met subsidie als deelwagens zelf bedruipend zullen zijn? Wordt deze gebruikt voor nieuwe locaties? Vloeit deze terug naar Vlaanderen of VVR?
 - Interleuven: Er staat in de samenwerkingsovereenkomst dat er jaarlijks een raming moet gemaakt worden om voor het volgend kalenderjaar het budget te activeren. Ongebruikt subsidiebedrag zou van dit nieuwe subsidiebedrag worden afgetrokken. Dus het is geen rollend fonds waar we mee werken.
 - Karl: Het bestek is momenteel nog niet opgesteld, maar het lijkt logisch dat het bestek flexibel wordt opgesteld zodat winstgevende Hoppinpunten kunnen gebruikt worden om extra te investeren en uit te breiden.
- Tielt-Winge: In het goedgekeurde ontwerp van samenwerkingsovereenkomst staat dat er een beslissing nodig is van de VVR om de gemeente aan te duiden als verantwoordelijke voor de plaatsing van de VOM-systemen. Als deze beslissing er niet is, kan de gemeente geen samenwerkingsovereenkomst afsluiten.
- Mohamed: We stellen het dossier nog een maand uit. We bereiden een aantal antwoorden zeer goed voor, zodat het volgende keer helder is over wat kan en wat niet kan. Mag ik wel indicatief weten wie eerder geneigd is om in een gezamenlijk bestek te gaan en wie apart?
 - 13 leden zijn voorstander van een samenwerking in één bestek.
 - 6 leden gaan liever apart of hebben alleszins grote vragen bij het gezamenlijk penhouderschap.
 - Mohamed: Het dossier komt terug met antwoorden op de bezorgdheden. We beslissen bij de volgende zitting.

4 STAND VAN ZAKEN OPENBAAR ONDERZOEK

Toelichting door Valère Ceysens (Regiopact).

Stand van zaken:

- Openbaar onderzoek is afgerond op 2 november
 - 110 reacties van burgers
 - 6 reacties van middenveldorganisaties
- Op 18 november is de deadline voor de adviezen van de adviesinstanties verlopen
 - 9 reacties
 - VR Limburg, Kempen, Mechelen
 - Brussel Mobiliteit
 - NMBS, Infrabel
 - Agentschap Zorg
 - SPW MI (service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures)

- Mobiliteitsraad Hoeilaart
- De deadline voor adviezen van steden en gemeenten is 2 december
 - 6 reacties van stemgerechtigde leden
 - Tielt-Winge
 - Bierbeek
 - Kortenaeken
 - Tienen
 - Tervuren
 - Kortenberg
 - 3 reacties van adviserende leden
 - Steenokkerzeel
 - Sint-Truiden
 - Nieuwerkerken

Wanneer adviezen worden ontvangen na de deadline, gaan ze hun adviesplicht voorbij en zal hierop niet meer worden ingegaan.

Vervolgstappen:

- Bundeling en verwerking adviezen
 - December 2023
- Aanpassingen MER t.g.v. adviezen + iteratie met RMP (incl. overleg MOW)
 - Januari – februari 2024
- Kwaliteitsbeoordeling door dienst MER
 - Medio februari – medio maart 2024
- Verwerking opmerkingen kwaliteitsbeoordeling (definitief ontwerp RMP en definitief plan MER)
 - 2^{de} helft maart 2024
- Vaststelling definitief ontwerp RMP door VRR
 - April 2024
- Goedkeuring RMP door minister
 - Mei 2024
- Publicatie staatsblad
 - Mei 2024
- Inwerkingtreding
 - 10 dagen na publicatie

Vragen/opmerkingen: geen.

5 TOELICHTING LAADPALENSTRATEGIE

Toelichting door Yoram Van Camp (MOW).

Beleidskader rond vergroening voertuigen eind 2020 opgesteld, genaamd CPT visie 2030. Oorspronkelijk was het plan om tegen 2030 50% en tegen 2035 100% marktaandeel te hebben van batterij elektrische personenwagens. Maar in nieuw Vlaams Energie- en Klimaatplan doelstelling gewijzigd om tegen 2029 100% te bereiken.

Zitten nu in een stroomversnelling. Proberen zowel privaat als publieke laadinfrastructuur te ontwikkelen. Mikken tegen 2025 te beschikken over 35.000 publieke laadequivalenten. Op de grote verkeersassen willen ze elke 25 km (ultra)snelladers.

Voor de publieke laadinfrastructuur willen ze meer vraaggestuurd gaan werken met Paal volgt Wagen en Paal volgt Paal. Dit willen ze aanvullen met aanbodgestuurd (plaatsing van strategische laadpalen).

Vlaamse Overheid zorgt voor Vlaams kader en coördinatie van de uitrol. Installatie en exploitatie gebeurt door CPO. Voor VVR Leuven is dat TotalEnergies. Lokale overheden kunnen meebepalen waar de laadpalen gaan komen, voorstellen indienen waar nog laadpalen kunnen bijkomen en inrichting van parkeervakken.

5.1 Paal volgt Wagen

Burgers, ondernemingen en organisaties kunnen publiek laadpunt aanvragen (via E-loket voor burgers) als ze zelf niet in staat zijn om een laadpunt te voorzien en organisaties voor autodelen en taxibedrijven kunnen een privé laadpunt aanvragen. Bij beide is er goedkeuring nodig van de lokale overheid om een standplaats in te richten.

Redenen tot weigering:

- Geen volledig elektrische wagen
- Eigen parkeergelegenheid of mogelijkheid om eigen laadinfrastructuur te installeren
 - Niet altijd duidelijk: huurwoningen, te kleine garage of oprit, ondergrondse garage etc.
- Publiek toegankelijke laadpaal aanwezig op minder dan 250m wandelafstand
- Aanvraagadres heeft geen betrekking op de hoofdverblijfplaats

5.2 Paal volgt Paal

Dit is een proactief beleid. Er wordt gekeken naar het verbruik en bezettingsgraad van bestaande laadpalen. Als deze te druk bezet zijn of een te hoog verbruik hebben, gaan ze een laadpaal bijplaatsen.

5.3 Strategische locaties

Lokale overheden kunnen suggesties doorgeven (via E-loket voor lokale besturen), deze worden doorgegeven naar laadpaalexploitant en deze gaan kijken welke laadpalen interessant zijn om bij te plaatsen.

In principe voorrang aan residentieel laden t.o.v. opportuniteitsladen (tenzij mogelijk grote afname): druk bezochte plaatsen waar lang genoeg geparkeerd wordt (stations, start wandel/fietsroutes, horeca, cultuurhuizen, winkelcentra, sportcomplexen, ...).

Per locatie wordt in principe gestart met 1 à 2 laadpalen. Bijplaatsen kan gebeuren na evaluatie gebruik.

Bij indienen suggestie probeer rekening te houden met volgende aspecten:

- Laadbehoefte
- Bestaande laadpunten en mogelijkheden om publieke laadinfrastructuur te plaatsen op privaat domein
- Is de locatie op het openbaar domein en is deze 24u per dag en 7 dagen per week toegankelijk
- Aanwezigheid van elektriciteitsnet (vooral laagspanning)
- Geplande werkzaamheden

5.4 Stand van zaken

Loket is geopend op 1 september 2022. Vanaf oktober is er effectief van start gegaan. De gemiddelde doorlooptijd voor de behandeling van een aanvraag bedraagt 12 dagen.

- 233 lokale besturen dienden al één of meerdere voorstellen in voor strategische plaatsing
 - 2669 locaties
- 2500 aanvragen Paal volgt Wagen
- 2993 plaatsingsopdrachten uitgegeven aan concessiehouders
 - 57% strategisch

- 40% Paal volgt Wagen
- 3% Paal volgt Paal (recentelijk nog maar gestart)
- 926 publieke laadpalen geplaatst
 - 310 in dienst

Uitrol loopt minder snel dan verwacht. Vertragingen zitten voornamelijk bij Fluvius. Specifiek bij het aanmaken voor de offertes van de netaansluiting, het duurt soms langs tot dat de laadpaalexploitant de offerte ontvangt. En bij het aansluiten van de laadpalen op het elektriciteitsnet wordt dikwijls ook vertraging opgelopen. Beterschap is in zicht doordat de onderaannemer van TotalEnergies nu zelf in het systeem van Fluvius kan inplannen wanneer de netaansluiting zal gebeuren. Op deze manier moet er minder heen en weer worden gemaïld, wat de doorlooptijd ten goede komt.

5.5 Snelladers

Bedoeling is dat DC-snelladers aanvulling worden op de normale AC laadinfrastructuur. Willen een minimaal vermogen per laadpunt van 50kW. Snelladen is voornamelijk nodig voor gebruikers die grote afstanden moeten afleggen of mensen die veel rond rijden en dus ook snel moeten kunnen laden. De beste locaties om deze laadpalen te plaatsen is dan ook op de grote verkeersstromen.

Plaatsingsprocedure: Overheid gaat de gevalideerde locaties die van de lokale overheden zijn ontvangen in een batch plaatsen, waar de laadpaalexploitanten (momenteel 5 exploitanten geselecteerd) dan vervolgens op kunnen bieden. Welke het beste bod doet wint de batch en mag deze gaan plaatsen. Meer informatie is terug te vinden op de website.

Enkele verschillen met de normale laadpaal:

- Aansluiting op het middenspanningsnet (1-36kV) i.p.v. laagspanningsnet
- Hardware van snelladers is ook complexer → grotere investering

Vragen/opmerkingen:

- Holsbeek: Wat is de geschatte doorlooptijd tussen aanvraag en plaatsing?
 - Yoram: Er is geen plaatsingstermijn op geplaatst. Je kan best contact opnemen met TotalEnergies. Deze hebben zicht op wanneer de laadpaal zal worden aangesloten en kunnen eventueel de laadpaal iets hoger in de lijst zetten als de prioriteit hoog is.
- Landen: Wat kunnen we doen om de afwerking rondom de palen, bij plaatsing, deftiger te laten gebeuren?
 - Yoram: Wat bedoel je met afwerking?
 - Landen: Afwerking rond de paal (niet terugplaatsen van klinkers etc.)
 - Yoram: Deze feedback mag altijd aan ons bezorgd worden. Dan kunnen we TotalEnergies hier op wijzen. Tot nu toe was dit puntje nog niet tot bij ons gekomen. We zullen het opnemen met TotalEnergies.
- Overijse: Bij ons werden er opschriften in verschillende talen geplakt op de laadpalen. We zijn een zeer taalgevoelige gemeente waardoor het niet in vrede werd afgenomen door enkele burgers (vandalisme).
 - Yoram: Het is de bedoeling dat het zo toegankelijk mogelijk is voor iedereen. Het is ook een private speler dus ze mogen op hun toestellen aanbrengen wat ze willen.
 - Overijse: Om vandalisme te vermijden raden we aan om het gewoon in het Nederlands te plaatsen.

6 TOELICHTING FASE 4 BASISBEREIKBAARHEID

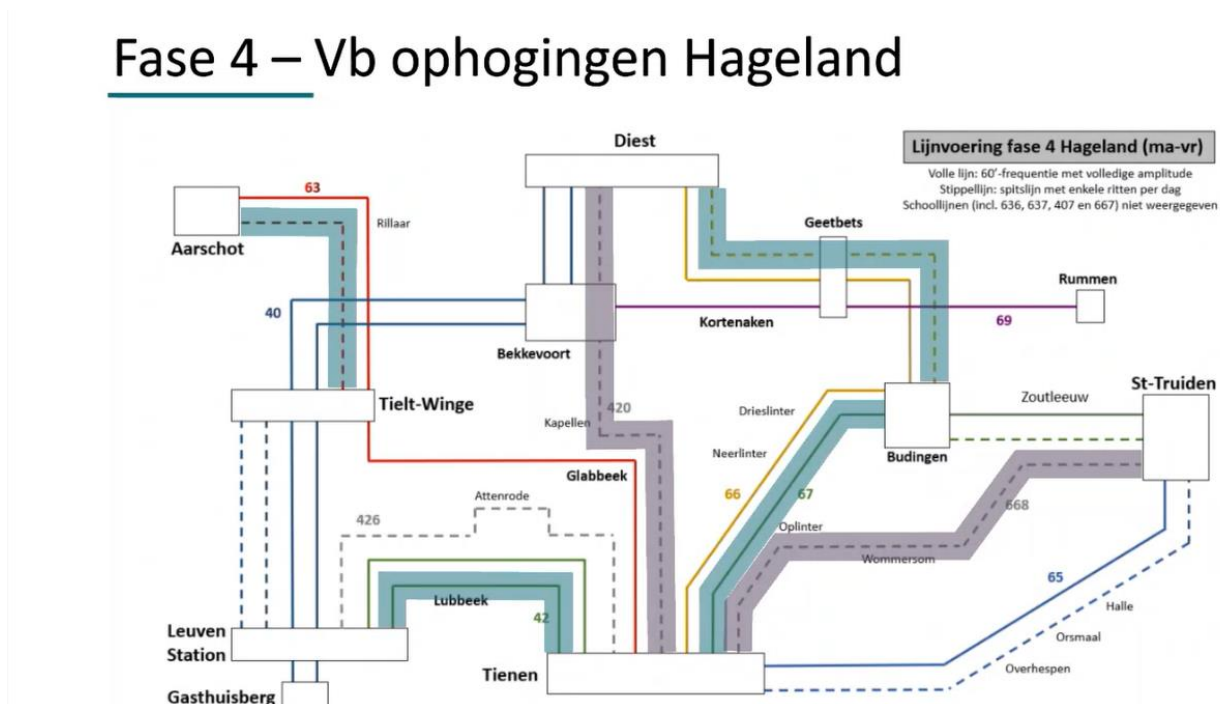
Toelichting door Lien Bauwens (De Lijn).

Korte vooruitblik naar wat er op de tekentafel ligt voor de vierde fase van de hervorming van het netwerk van De Lijn. Voorzien voor invoering in januari 2025.

De gesprekken rond basisbereikbaarheid met gemeenten die betrokken zijn en waar optimalisaties zullen gebeuren zijn gestart. Hieronder enkele voorbeelden van aanpassingen die zullen worden doorgevoerd:

- Schoolbussen regio Haacht-Keerbergen-Rotselaar-Herent
 - Nieuwe schoolbussen met leesbaar traject
- Schoolbussen regio Tervuren
 - Bediening richting Brussel opgehoogd
- Functionele lijnen regio Hageland
 - Ophoging van belangrijkste regionale lijnen → halffrequentie i.p.v. uurfrequentie
 - Oplossing voor lijn 420 (Geetbets/Kortenaken)
 - Oplossing scholieren Hakendover – Zoutleeuw
 - Betere afstemming van busuren op overstap met trein

Onderstaand, figuur van de ophogingen van buslijnen in Hageland. Gemarkeerde lijnen zijn de ophogingen. Er is gekozen om functionele lijnen, met minder dan 3 reizigers, te schrappen in ruil voor een betere bediening op het reguliere aanbod. Hopen hier mee dat er ook meer voorverplaatsingen gaan gebeuren richting de steenwegen waar dan halffrequenties gaan zijn i.p.v. uurfrequenties.



Figuur 6-1: Schema ophogingen Hageland

Wat het VOM betreft: Hadden gezegd dat lijn van Kortenberg niet werkt en hier een oplossing voor gingen zoeken. Hebben hier het nieuw flexgebied voor ingericht en willen graag een wissel doen binnen het VOM budget, dat er geen VOM meer naar AN gaat. Hierover willen we op volgende VVR een stemming doen.

Belangrijk ook dat er rond Tienen een duidelijk standpunt komt. Hierover is gisteren een mailtje gestuurd naar de gemeente.

Vragen/opmerkingen:

- Tiel-Winge: Hebben de weken van De Lijn vijf, zes of zeven dagen?

- De Lijn: In principe wat je nu ziet is het algemene beeld. In de presentaties die je krijgt per gebied zal het specifieker zijn (enkel in spits, enkel in week, enkel in vakantie,...).

7 TOELICHTING ONTWERP GIP

Wegens tijdgebrek zal dit op volgende vergadering toegelicht worden.

Aanvullingen na de vergadering

De Lijn geeft nog extra toelichting naar aanleiding van de vraag van Tielt-Winge.

- In de nota voor Hageland fase 4 staan de frequenties op elke dag (ma-vr, za, zo) weergegeven per tijdsblok. Zie tabel op de laatste pagina. Amplitudes blijven ongewijzigd tenzij anders vermeld in de nota.
- Functionele lijnen 420, 426 en 668 zijn lijnen die ook in de schoolvakantie rijden. Daarom staan ze ook op het kaartje. De andere functionele lijnen rijden in functie van scholieren en zijn dus enkel tijdens schoolperiode.

8 AANWEZIGHEIDSLIJST

Aaron van Schoor	Aarschot	Hans Verhaegen	Overijse
Geert Holemans	Begijnendijk	Wim Billet	Rotselaar
Benny Reviere	Bekkevoort	Annelies Geussens	Scherpenheuvel-Zichem
Filip Delie	Bertem	Nico Bergmans	Scherpenheuvel-Zichem
Marc Morris	Bertem	Bram Peters	Tervuren
Cil Cuypers	Bierbeek	Kristien Minten	Tervuren
Nico Dams	Boutersem	Rudi Beeken	Tielt-Winge
Katleen Pieters	Diest	Hilde Medaer	Tienen
Robin Pepermans	Haacht	Clara Mertens	Tremelo
Maarten Forceville	Herent		
Joeri Lauwers	Herent		
Thibaut Deprez	Hoegaarden		
Christophe Bettens	Hoeilaart		
Pieter Muyltermans	Hoeilaart		
Anja Peeten	Holsbeek		
Brent Eggerickx	Huldenberg		
Luc Robijns	Huldenberg		
Leen Van Craen	Keerbergen		
Elke Verhoeven	Kortenberg		
Chiara Lorré	Kortenberg		
Gerty Lintermans	Landen		
Gilles Froidcoeur	Landen		
Mohamed Ridouani	Leuven		
Koenraad van Coppenolle	Lubbeek	Bram Peeters	AWV
Tania Roskams	Lubbeek	Lien Bauwens	De Lijn
Jérôme Sobrie	Oud-Heverlee	Sara Vanzavelberg	De Lijn

Roel Moors	DWV
Annemie Troosters	Interleuven
Ann Verhelst	Kampenhout
Robin Dirix	MOW
Karl Vermaercke	MOW
Veerle Smet	MOW
Jarne Vervoort	Regiopact
Valère Ceysens	Regiopact