

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

Karl Vermaercke
co-voorzitter vervoerregioraad Leuven
Departement MOW-Beleid
Diestsepoort 6 bus 82
3000 Leuven
T 0493 89 26 71
vervoerregio.leuven@vlaanderen.be

Agendapunten vervoerregioraad

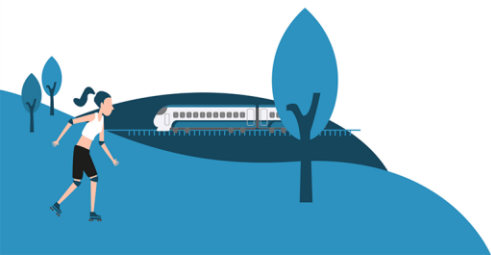


Datum: woensdag 20 december 2023

Rechtsgeldigheid: 24 van de 31 gemeenten en de provincie zijn aanwezig. De vergadering is dus rechtsgeldig.

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

Locatie: digitale vergadering via MS Teams



Agenda

Tijd	Onderwerp	Aard	Toelichting
10u00-10u10	Inleiding en evt. varia Goedkeuren verslag VVR-raad 23 november 2023	Beslissing	Voorzitters
10u10-10u25	Vervoer op maat – switch budget AN en VoM	Toelichting + Beslissing	De Lijn
10u25-11u30	Penhouderschap VoM- deelsystemen	Toelichting + Beslissing	Voorzitters
11u30-11u50	Toelichting ontwerp GIP	Toelichting	AWV, DWV
11u50-12u00	Stand van zaken openbaar onderzoek	Toelichting	Regiopact

1 INLEIDING EN VARIA

1.1 Goedkeuring verslag vervoerregioraad 23/11/2023

Het verslag van de vorige vervoerregioraad van 23 november 2023 wordt ter goedkeuring voorgelegd.

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

Vragen/opmerkingen:

- Aanvulling van De Lijn op de vraag van gemeente Tielt-Winge: Hebben de weken van De Lijn vijf, zes of zeven dagen?
 - 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.

Het verslag is goedgekeurd.

1.2 Brief minister Peeters i.v.m. aandacht voor toegankelijkheid

Toegelicht door Karl Vermaercke.

Er moet meer en sneller werk worden gemaakt van toegankelijke haltes, hiervoor is het Masterplan Toegankelijkheid geschreven. Doelstellingen:

- Nieuw (her)aangelegde haltes zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking
- Bij de aanleg van een nieuw Hoppinpunt worden de haltes meteen toegankelijk aangelegd.
- Tegen 2030 zijn 50% van de bestaande haltes van het kernnet en aanvullend net minimaal toegankelijk.
- Tegen 2030 zijn 100% van de haltes opgenomen in een Hoppinpunt autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking.

Om dit kracht bij te zetten is er een nieuwe subsidieregeling uitgewerkt. Er zijn subsidies voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur en voor de uitrusting van de haltes (schuilhuisjes met inbegrip van zitbanken, overdekte fietsenstallingen, vuilnisbakken...)

Voor gemeenten is er de mogelijkheid om het Charter Toegankelijkheid te ondertekenen.

Vragen/opmerkingen:

- Huldenberg: Neemt AWW het voortouw langs de gewestwegen voor de uitvoering tegen 2030?
 - Karl Vermaercke: Dat is de logica. Vlaanderen heeft dezelfde opdracht dan dat aan de gemeenten wordt opgelegd.

1.3 Varia

Vragen/opmerkingen:

- Hoeilaart: Wij hebben een nogal stormachtige periode doorgemaakt met onze bewoners die het vervoerplan van De Lijn hebben ontdekt. Wij hebben twee wijken waar vandaag een heel uitgebreid aanbod is, maar waar dit vanaf januari niet meer zal zijn. Kunnen wij een VOM-flexgebied worden samen met enkele wijken van Overijse?
 - De Lijn: We zijn op de hoogte van de vraag. We gaan het bekijken. Er zal een prijsuitvraag gebeuren, keuze zal gemaakt worden wanneer alle prijzen binnen zijn. We zullen de wijk in Overijse ook meenemen.

- Overijse: We zien niet hoe op hetzelfde tijdstip de drie wijken met maar één busje kunnen worden bediend.
- De Lijn: Mensen hebben een oplossing als ze naar de steenweg wandelen of fietsen. De bedoeling van de flex is een alternatief bieden aan de mensen die de verplaatsing niet kunnen maken.

2 TOELICHTING BUDGETVERSCHUIVINGEN BINNEN AANBOD DE LIJN

Toegelicht door Lien Bauwens (De Lijn)

De Lijn werkt een voorstel uit voor een flexgebied in het westen van de vervoerregio (Kortenberg/Tervuren/Huldenberg). Daarvoor wordt budget gebruikt dat voorzien werd binnen het Aanvullend Net voor een lijn tussen Zaventem en Huldenberg. Omdat een flexgebied Vervoer op Maat is, is er een verschuiving nodig tussen de budgetten AN en VoM.

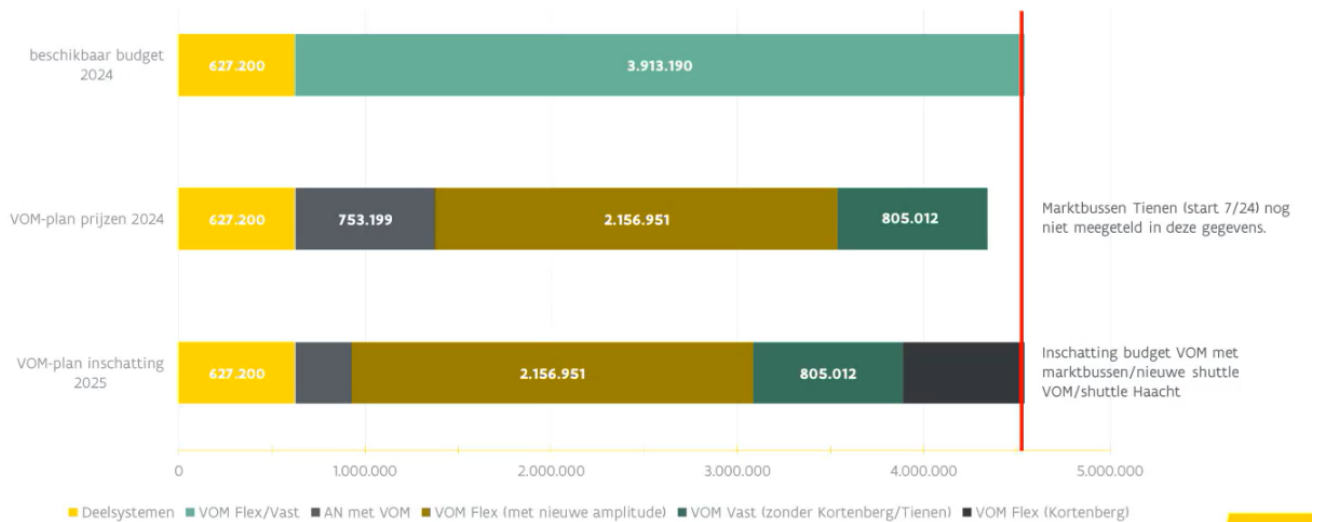
De 3 AN-lijnen die vandaag gefinancierd worden met VoM-middelen:

- Lijn 31: nieuwe lijn sinds juli tussen Aarschot en Scherpenheuvel-Zichem → wordt uit VOM-budget gehaald
- Lijn 40 (huidige 370): centrumbediening Tielt → wordt uit VOM-budget gehaald
- Marktbussen Tienen → blijft met VOM-budget gefinancierd

VOM toepassingen:

- Flexgebied Oosten VVR met uitgebreide amplitudes
- Shuttle Zoutleeuw Landen
- Shuttle Kortenberg → nieuw flexgebied Kortenberg/Tervuren/Huldenberg
- Heverlee Marktbus
- Shuttle Rummen – Bekkenvoort
- Shuttle Tremelo Haacht → moet opnieuw aanbesteed worden (momenteel maar voor 1 jaar gegund)
- Shuttle Tienen Soldatenplein → omvormen naar zorghaltes op de flex
- Flexgebied Kortenberg/Tervuren/Huldenberg → nieuw in te voeren
 - Door het nieuw flexgebied is lijn 716 niet meer nodig. Dit betekent besparing op het AN-budget. Hierbovenop gaat lijn 31 en spitsritten op Tielt-Winge uit het VOM-budget. Dit extra budget kan gebruikt worden voor de financiering van het flexgebied.

Samenvatting hoe het budget voorzien wordt:



Voor VOM Flex (Kortenberg) moet de prijs nog opgevraagd worden. Zodra deze informatie bekend is, zal dit teruggekoppeld worden naar de VVRR.

Vragen/opmerkingen:

- Tervuren: We kunnen geen volwaardige ja geven op dit moment omdat er nog geen volledige afstemming is gebeurd binnen de gemeente. We zijn bovendien verrast dat er nu al een stemming moet gebeuren over het budgettaire luik terwijl de inhoudelijke beslissing nog moet volgen later. Waarom moet dit vandaag al beslist worden? Kan dit niet samen met de inhoudelijke beslissing gebeuren?
 - De Lijn: Het kan samen, dat vormt geen probleem. Als het ook voor Kortenberg en Huldenberg goed is, wordt het uitgesteld tot volgende zitting.
 - Kortenberg, Huldenberg: Uitstel tot volgende VVRR is goed.
- Tielt-Winge: Het budget van VOM dat gaat gebruikt worden om dit soort dingen te doen (bijvoorbeeld maatregelen nemen in Tervuren), gaat dat af van de globale pot of wordt dat verrekend per lokaal bestuur dat begunstigde is van de maatregel?
 - De Lijn: Het gaat van het globale VOM-budget af.
 - Kortenberg: Eerst was er een shuttle voorzien voor Kortenberg in het budget, nu is er een opportuniteit om daar een flexgebied van te maken.
- Tremelo: Waarom shuttle Tremelo Haacht maar voor één jaar aanbesteed?
 - De Lijn: Heeft te maken met de inschrijving, gaat volgend jaar gewoon opnieuw aanbesteed worden.

De stemming wordt uitgesteld naar de volgende VVRR (05 februari 2024).

3 PENHOUDERSCHAP VOM-DEELSYSTEMEN

Toegelicht door Karl Vermaercke.

*De steden en gemeenten die in de Raad van Bestuur van Interleuven vertegenwoordigd zijn, hebben op 15 november beslist dat **Interleuven** door de VVRR kan worden aangesteld **als penhouder** voor de uitrol van de VoM-deelsystemen en dat de subsidieovereenkomst met de Vlaamse overheid kan ondertekend worden.*

De VVRR moet dat penhouderschap nog goedkeuren vooraleer Interleuven aan de slag kan met de opmaken van bestek(ken) en het voorbereiden van de aanbesteding, en later het opvolgen van het contract.

Op de vorige VVRR rezen nog heel wat vragen over het nut van een gezamenlijke opdracht en om die opdracht specifiek aan Interleuven toe te wijzen. Die vragen werden zo volledig mogelijk beantwoord in het document [Vragen en Antwoorden](#).

De vragen gingen voornamelijk over:

- De kostprijs van InterLeuven en eventuele mogelijke alternatieven
- Tijd tussen aanduiding penhouder en verwachte uitrol
- Inkomsten van de deelsystemen en uitbreidingsmogelijkheden
- Integratie met bestaande systemen, (overig) openbaar vervoer, andere regio's

De werking van InterLeuven is bekend, eveneens hoe ze hun kosten aanrekenen. Alternatieven: er waren niet veel kandidaturen, Leuven en InterLeuven blijven over. Uiteindelijk alleen InterLeuven.

Tijd: Door het feit dat er eerst een penhouder moet aangeduid worden, welke vervolgens een bestek moet opmaken en op de markt zetten, vervolgens offertes beoordelen, gaat enkele maanden tijd kosten. Hierna moet er rekening gehouden worden met de productietijd van de deelsystemen, dit kost ook enkele maanden tijd.

Inkomsten: de basis blijft de VOM-nota zoals die vandaag geldt. Maar bestek wordt niet uitgeschreven als dit is de enige mogelijkheid, er zal gezorgd worden dat er uitbreidingsmogelijkheden zijn. Als er voldoende inkomsten zijn om uit te breiden, kan het aantal plaatsen of voertuigen stijgen. Dit dient beslist te worden samen met de VVRR.

Integratie: Huidige systemen in gemeenten kunnen overgenomen worden als deze beantwoorden aan een correcte aanbesteding in het verleden en er voldoende middelen over zijn om dit te kunnen doen. Integratie met ander openbaar vervoer en andere regio's kan op dit moment nog niet gerealiseerd worden, maar is wel de bedoeling in de toekomst.

Vragen/opmerkingen:

- Overijse is toetredingsonderhandelingen aan het voeren met InterLeuven, hierbij werd expliciet gesteld dat enkel van raamcontracten afgenomen kan worden door vennoten. Overijse zal pas vennoot kunnen worden in 2025. Ze willen zekerheid dat ze als (nog) niet-vennoot ook kunnen afnemen.
 - InterLeuven: Alleen vennoten kunnen inschrijven op onze contracten, maar dit geldt niet altijd voor raamcontracten, hangt af van de manier dat het in het bestek wordt geschreven. In het bestek voor de VOM-deelsystemen schrijven we in dat alle gemeenten die deel uitmaken van de VVR Leuven daarvan kunnen afnemen. Het kan dus geen beletsel zijn om er deel van uit te maken.
- Tienen: Wanneer mogen we meer duidelijkheid verwachten over de verdeling van de budgetten?
 - Karl Vermaercke: Dit zullen we hebben nadat het bestek is uitgeschreven en de offertes zijn binnengekomen. Dit zal eerste helft volgend jaar zijn, na de paasvakantie.
- Huldenberg: Welke tarieven zullen gehanteerd worden? We begrepen als iemand een deel van een traject met bus doet en dan overstapt op een fiets of een wagen, een tarifiering moet betalen die in lijn ligt met wat vandaag moet betaald worden voor die deelsystemen. Klopt het bovendien dat er in de andere vervoerregio's andere tarifieringen kunnen zijn voor het VOM?
 - Karl Vermaercke: Dat klopt inderdaad. Eerst dachten we dat het VOM-budget kon ingezet worden voor tariefcompensatie, maar dat is niet toegestaan. Dus wat de deelaanbieders zullen vragen als verbruikskost kunnen we niets aan veranderen. Wie overstapt van bus op fiets, zal inderdaad die fiets apart moeten betalen. En het kan bovendien inderdaad

verschillen tussen de vervoerregio's, dit is een gevolg van het VOM over te laten aan de vervoerregio's.

- Huldenberg: We vinden dat er meer duidelijkheid moet bestaan over de in- en uitstap mogelijkheden in de samenwerkingsovereenkomst. We willen ook de vrijheid kunnen hebben om eruit te kunnen stappen.
 - Karl Vermaercke: Goed punt, hebben we nog niet over nagedacht of besproken. Hier kan nog geen sluitend antwoord op gegeven worden.
- Huldenberg: We vinden dat er aanpassingen moeten mogelijk zijn over de locaties en de hoeveelheid van deelsystemen die beslist zijn in 2021. Eveneens zouden we ook graag de keuze voor een elektrisch voertuig of met een verbrandingsmotor bespreekbaar maken. Dit omdat de context toch behoorlijk veranderd is. We vragen dat die Excel file terug besproken kan worden.
 - Karl Vermaercke: Een andere locatie binnen de gemeente is geen probleem, dit is enkel formeel een kleine aanpassing aan de VOM-nota. Overschakelen van benzine naar elektrisch hangt af van de kostprijs of dit mogelijk is. De prijzen zullen we krijgen bij de offertes en dan zullen we zien hoe we de mix eventueel kunnen aanpassen.
 - Karl Vermaercke: Ik stel voor om voorstellen tot wijzigingen in te dienen tegen 5 februari, zodat we deze volgende VVRR kunnen bespreken.
- Huldenberg vraagt om in de samenwerkingsovereenkomst de manier van rapportering over voortgang en resultaten uitgebreider te omschrijven.
- Tervuren: Wordt de bijdragen aan kosten van de eigen deelsystemen van de gemeenten, voor zover ze correct werden aanbesteed nog toegelicht? We vermoeden dat het gaat over de plaatsen die al eerder werden goedgekeurd en niet over al reeds bezette plaatsen met deelwagens?
 - Karl Vermaercke: Het gaat over het verschil tussen de 49 en 60 plaatsen in de VOM-nota. Er zijn 49 plaatsen die nu moeten worden ingevuld. Voor de overige 11 kunnen we de gemeentelijke bijdragen meenemen als deze volgens de regels van de openbare aanbesteding zijn gegund en als er nog voldoende geld over is.
- Tielt-Winge: Wij hadden de vraag om zelf als penhouder te worden aangesteld voor onze gemeente. We betreuren het dat dit niet is geagendeerd in het vraag- en antwoordformulier. Bovendien betreft de aanstelling van InterLeuven, een exclusieve aanstelling. We vinden niet dat we als gemeente een andere keuze hebben dan 'ja' te zeggen. Wij gaan het niet goedkeuren en overwegen om een rechtsmiddel aan te wenden wegens de waarborging van de lokale grondwettelijke autonomie.
 - Karl Vermaercke: Gemeenten die zelf willen optreden, kunnen niet mee opgenomen worden in het te bedienen grondgebied. Hierbij is het niet nodig dat deze gemeenten beschikken over een penhouder. Deze mogen zelf een overeenkomst afsluiten met de Vlaamse overheid.
 - Tielt-Winge: Dit is niet mogelijk omdat de Vlaamse Overheid enkel een overeenkomst zal afsluiten met diegene die als penhouder is aangewezen.
- Haacht: Het voelt wrang aan als gemeente om te moeten betalen voor iets dat we zelf sneller kunnen doen. We vrezen bovendien dat we al in 2024 moeten betalen voor iets dat pas in 2025 operationeel zal zijn. We willen voorstellen om het overschot van het VOM-budget te besteden aan het betalen van InterLeuven. Zo kan de kost voor de gemeenten beperkt worden.

De uitbreiding van systemen met het overschot van het budget gaat in de praktijk een moeilijke kwestie zijn omdat zowel de VOM-nota als de subsidieovereenkomst moeten aangepast worden. We vinden het een jammer verloop, maar leggen ons neer bij het penhouderschap van InterLeuven.

STEMMING:

- De aanstelling van Interleuven als penhouder
- De afbakening van het werkingsgebied waarvoor de penhouder optreedt (in principe de volledige vervoerregio)
- Het beschikbare budget (627.200 euro) wordt in eerste instantie gebruikt om het aanbod van de VoM-nota dd. 29 juni 2021 uit te rollen

Positief: Bertem, Boutersem, Diest, Geetbets, Herent, Hoeilaart, Holsbeek, Huldenberg, Keerbergen, Kortenberg, Leuven, Linter, Lubbeek, Oud-Heverlee, Overijse, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Tervuren, Tienen, Tremelo.

Negatief: Tielt-Winge

Onthouding: Begijnendijk, Haacht, Landen

4 TOELICHTING ONTWERP GIP

4.1 Projecten DWV

Toelichting door Marc Awouters (DWV)

R0 Brussel

Met werken aan de ring proberen we een multimodaal programma tot stand te brengen, waarbij verschillende vervoersmodi met elkaar in interactie komen. Dus niet alleen de R0 herinrichten maar ook de aanleg van fietssnelwegen, Hoppinpunten en openbaar vervoer projecten. Voor de VVRR Leuven is voornamelijk de oostzijde van belang. Hier zijn we bezig met een aantal Quick Wins en geïntegreerde planningsprocessen voor de vier knopen.

Volgende punten staan op het GIP 2024:

- Studiekosten voor de 4 grote verkeersknooppunten
 - Vierarmtunnel
 - Leonardtunnel
 - Groenendaaltunnel
 - Knooppunt Jezus-Eik



Planning:

- Knopen Groenendaal, Jezus-Eik en Vierarmen
 - Informatievergadering actoren over voorkeursoplossingen: 5 december 2023
 - Plenaire vergadering: februari – maart 2024
 - Voorlopige vaststellingen: ?
- Knoop Leonard

- Intergewestelijke mobiliteitsstudie E411 as
- Planinitiatief (RPA of aanpassing GBP): na verkiezingen

F204 Brussel – Waver

Aanbesteding voorzien in 2024 voor fase 2: Joseph Kumpsstraat – Rameistraat.

F205 Hoeilaart – Ter Hulpen

In uitvoering.

F29 Tervuren – Leuven

Uitvoering start in januari 2024.

4.2 Projecten AWW

Toegelicht door Bram Peeters (AWV)

GIP betreft kosten die gebudgetteerd zijn voor 2024

- 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.

Als iets nu niet in GIP wordt vermeld, wil het niet zeggen dat het niet uitgevoerd zal worden. Bij vragen best contact opnemen bij de bevoegde contactpersoon bij AWW/DWV/De Lijn of via vervoerregio.

GIP 2024 voorlopig weerhouden:

- Studies
 - R26 Diest Kiss and Ride station
 - Fietsinfrastructuur t.h.v de Knoop van Kessel-Lo wordt vervangen door studie toekomstvisie R23
 - Renovatie Vierarmentunnel – VIE
- Onteigeningen
 - N19 Rotselaar: Doortocht Wezemaal
 - N3 Tervuren: Herinrichting Leuvensesteenweg
 - N3 Fietspaden Lovenjoel – Boutersem
 - N21 - Haacht Zoellaan tot station
 - N3 Boutersem – Doortocht Roosbeek en mod
 - N26 Herent: Mechelsesteenweg F2b – KMO-zone Hambos
 - N26 Leuven: Herinrichting t.h.v complex E314/18
 - N2 – Wegenisontwerp: Leuven – Tielt-Winge
 - N287/1 Diest Tessenderlo N287 N174 FP & weg + Aquaf coll
- Uitvoering
 - E314 – Herinrichting afrit 20 Vuntcomplex (Leuven): aanbesteding 2024, uitvoering 2025
 - N229 Rotselaar/Leuven: Tussen rondpunt en E314 fase 1
 - N25 Oud-Heverlee: aanpassing riolering Aquafin fase 1

Vragen/opmerkingen:

- Herent: Wij pleiten voor een plan B. Als een aantal zaken niet gerealiseerd kunnen worden, willen we dat de budgetten toch besteed kunnen worden. We pleiten voor een hoge realisatiegraad.

Bovendien zijn we vragende partij voor koppeling met subsidies rond milieu, ontdebbling van het waterstelsel.

- Haacht: Is dit de volledige lijst van uitvoering? Wij dachten dat de N21 ook voorzien was om volgend jaar naar uitvoering te gaan.
 - Marc Awouters: Volgens mij staan die op het GIP 2023.
 - Haacht: De uitvoeringsbudgetten staan dan op het bestaande GIP?
 - Bram Peeters: Dit zal ik nakijken en terugkoppelen.

5 STAND VAN ZAKEN OPENBAAR ONDERZOEK

Toelichting door Valère Ceysens (Regiopact).

Stand van zaken:

2 december was sluitingsdatum voor de adviezen, nu zijn we deze aan het verwerken.

- Openbaar onderzoek is afgerond
 - 110 reacties van burgers
 - 5 reacties van middenveldorganisaties
 - Transport en Logistiek Vlaanderen
 - Leuvense Bewonersparticipatie (na gesprek beoordeeld dat we ze niet zouden toelaten tot de klankbordgroep wegens onvoldoende visie met betrekking tot mobiliteit)
 - Provinciebestuur Antwerpen
 - Natuurpunt Herent
 - TreinTramBus

Mobiliteitsraad Hoeilaart hebben we bij de adviesinstanties geplaatst (was dubbel opgenomen).

- Adviesinstanties
 - 10 reacties
 - VR Limburg, Kempen, Mechelen
 - Brussel Mobiliteit
 - NMBS, Infrabel
 - VMM
 - Agentschap Zorg
 - SPW MI (service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures)
 - Mobiliteitsraad Hoeilaart
- Leden van de Vervoerregioraad
 - 9 reacties van stemgerechtigde leden
 - Provincie Vlaams-Brabant
 - Tielt-Winge
 - Bierbeek
 - Kortenaeken
 - Overijse
 - Tervuren
 - Kortenberg
 - Geetbets
 - Tienen
 - 3 reacties van adviserende leden
 - Steenokkerzeel
 - Sint-Truiden
 - Nieuwerkerken

Alle ontvangen adviezen zijn inmiddels verdeeld en geanalyseerd op hun betrekking tot het RMP, het MER, of beide. Deze triage is voltooid. Momenteel zijn we inhoudelijk alle antwoorden aan het formulieren.

Vervolgstappen:

- Bundeling en verwerking adviezen
 - December 2023
- Overleg met adviesinstanties
 - Januari 2024
- 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 vragen

Volgende Vervoerregioraad zal doorgaan op donderdag 5 februari 2024 om 11u00. De uitnodiging wordt later uitgestuurd.

6 AANWEZIGHEIDSLIJST

Geert Holemans	Begijnendijk	Bram Peeters	AWV
Steven Vermeulen	Begijnendijk	Maarten Verschaffelt	Brussels Gewest
Filip Delie	Bertem	Lien Bauwens	De Lijn
Nico Dams	Boutersem	Roel Moors	DWV
Katleen Pieters	Diest	Marc Awouters	DWV
Danny Vaes	Geetbets	Annemie Troosters	Interleuven
Robin Pepermans	Haacht	Ann Verhelst	Kampenhout
Maarten Forceville	Herent	Robin Dirix	MOW
Joeri Lauwers	Herent	Karl Vermaercke	MOW
Pieter Muyltermans	Hoeilaart	Luc Moors	Omgeving
Anja Peeten	Holsbeek	Katrien Van Vlasselaer	Provincie Vlaams-Brabant
Luc Robijns	Huldenberg	Jarne Vervoort	Regiopact
Leen Van Craen	Keerbergen	Valère Ceyskens	Regiopact
Elke Verhoeven	Kortenberg		
Gerty Lintermans	Landen		
Mohamed Ridouani	Leuven		
Andy Vandeveld	Linter		
Koenraad van Coppenolle	Lubbeek		
Tania Roskams	Lubbeek		
Jérôme Sobrie	Oud-Heverlee		
Hans Verhaegen	Overijse		
Wim Billet	Rotselaar		
Nico Bergmans	Scherpenheuvel-Zichem		
Bram Peters	Tervuren		
Kristien Minten	Tervuren		
Rudi Beeken	Tielt-Winge		
Hilde Medaer	Tienen		
Clara Mertens	Tremelo		