

Vergadering raadscommissie Ruimte **NOTULEN**



**VLAAMS-
BRABANT**

Plaats Raadzaal Datum 22/09/2020
Voorzit(s)ter Geertrui Windels Aanvangsuur 13:00 uur

Aanwezig Geertrui Windels, Tine Eerlingen, Lucia Dewolfs, Diederik Dunon, Joris Van den Cruyce, Kris Poelaert, Manu Claes, Ella Deneve, Steven Elpers, Luka Augustijns, Stephan Boogaerts, Bertrand Demiddeleer, Kris Peeters, Linda Van den Eede, Nicolas Kuczynski, Tom Dehaene, Bart Nevens, Ann Schevenels, Marc Wynants, Tom Raes, Koen Van Bouchout, Katrien Putzeys, Els Van Loon, Els Quartier, Christel Hendrix, Mark Thoelen, Sander Wouters, Tania Gilson, Annelies Janssens

Verontschuldigd Monique Swinnen

Agendapunten

De voorzitter Geertrui Windels heet iedereen welkom op deze raadscommissie. Er zijn geen deelnemers online aangemeld. Er wordt bijgevolg volledig fysiek vergaderd.

1 Goedkeuring van het verslag van de vorige vergadering

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van 8 september 2020. Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Halfjaarlijkse voortgangsrapportage van 2 prioritaire actieplannen: 'Pilotprojecten wonen' en 'Kernversterkende woonprojecten'

Tom Raes, diensthoofd wonen, geeft een toelichting aan de hand van een presentatie. De tekst van de voortgangsrapportage is aan alle raadsleden bezorgd over alle prioritaire actieplannen samen.

De voorzitter bedankt Tom Raes en gaat na of er vragen zijn.

Luka Augustijns heeft een inhoudelijke vraag. In het nieuwe meerjarenplan 2020-2025 zijn er voor de sociale huisvestingsmaatschappijen (SHM's) geen aparte budgetten meer voorzien, dus geen 8 miljoen meer zoals vroeger. Hoe reageren de sociale huisvestingsmaatschappijen er zelf op? Zijn jullie daarover met hen in overleg?

Tom Raes zegt dat er in de meerjarenplanning wel degelijk nog een budget is, zij het sterk verminderd. Er wordt verder samengewerkt met de SHM's. De provincie gaat nog steeds met hen samen in zee rond projecten kleinschalig wonen. Voorbeelden zijn o.a. SWaL, CNUZ, Diest Uitbreiding, Woonpunt Zennevallei en Volkshuisvesting.

Tom Raes gaat verder met de 2de vraag, nl. of de huisvestingsmaatschappijen ook op de hoogte zijn van het gewijzigd provinciaal beleid. Er zijn hierover gesprekken met de directeurs geweest vorig jaar en ze zijn ook eind 2019 schriftelijk op de hoogte gebracht dat het reglement herzien wordt. Er zal begin oktober nog een overleg zijn met de directeurs van de SHM's. Hiermee kan de dienst wonen ook input van hen krijgen voor het verder uitwerken van het nieuwe reglement. Het dossier wordt dit najaar voorgelegd aan deputatie, waarna het naar raadscommissie en provincieraad gaat. De bedoeling is het nieuwe reglement van toepassing te hebben in het voorjaar van 2021.

Luka Augustijns vraagt nog of er dus een samenwerking komt opnieuw?

Tom Raes verduidelijkt dat de samenwerking blijft bestaan. Er zijn verschillende opportuniteiten. Vroeger gebeurde de financiering voor de aangroei sociale huurwoningen in zijn totaliteit. Nu is het de bedoeling om SHM's vanuit de provinciale prioritaire acties te gaan ondersteunen voor projecten rond kernversteking, kleinschalig wonen en woningdelen.

Bart Nevens vult nog aan: sociale huisvestingsmaatschappijen hun financiering komt hoofdzakelijk uit Vlaanderen. Wij als provincie financierden eigenlijk extra bij via subsidies renteloze leningen. Bart Nevens stelt dat Vlaanderen zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Zo kunnen wij als provincie onze budgetten gebruiken om prioriteit te geven aan projecten in onze provincie. Maar de basisfinanciering van de sociale huisvestingsmaatschappijen moet dus uit Vlaanderen komen. Ook hier zit wel wat beweging in voor sociale woonprojecten enz. Wij hebben als provincie een goede samenwerking met de Sociale Huisvestingsmaatschappijen. We zijn trekker en partner op verschillende vlakken. Of het nu over kleinschalig wonen of woningdelen gaat. We zijn een gewaardeerde partner bij de SHM.

De voorzitter dankt Tom Raes voor de duidelijke toelichting.

3. Halfjaarlijkse voortgangsrapportage van 1 prioritair actieplan: 'Beleidsplan ruimte'

Koen Van Bouchout, dienst ruimtelijke planning, geeft een toelichting aan de hand van een presentatie.

Kris Poelaert heeft een vraag vanuit de gemeenten. Hij stelt vast dat er meer en meer gemeenten een betonpauze inlassen. Welk advies geeft u hen als provincie? Stelt u hen voor te wachten tot het beleidsplan ruimte van de provincie klaar is of niet?

Koen Van Bouchout antwoordt dat deze vraag op zich niet rechtstreeks verbonden is met het beleidsplan. Het woord betonstop wordt ook niet meer echt gebruikt binnen het Vlaamse ruimtelijk beleid. Men spreekt nu van een bouwshift. In sommige gemeenten probeert men nu toch een soort bouw pauze in te voeren. Koen Van Bouchout licht toe dat we hier als provincie eigenlijk niet door gevat zijn. Het gaat immers over gemeenteraadsbeslissingen waarover geen advies dient gevraagd te worden aan de provincie.

Koen Van Bouchout geeft nog als voorbeeld de gemeente Sint-Pieters-Leeuw mee waar een bouwstop werd ingevoerd. De gouverneur heeft deze beslissing echter vernietigd. Als dienst ruimtelijke planning kijken we met interesse toe wat er gebeurt met soortgelijke beslissingen bij andere gemeenten. Vanuit de dienst pleiten we eerder dat gemeenten goed nadenken waar en hoe gebouwd wordt dan voor een 'stop'. Het beleidsplan kan hiervoor

inspirerend zijn. Er wordt geen echt formeel advies over uitgebracht. De provincie heeft geen adviesbevoegdheid inzake gemeenteraadsbeslissingen over een bouwstop of een bouwpaauze. Ze vallen onder het algemeen toezicht van de gouverneur als commissaris van de Vlaamse regering. Er wordt dus geen formeel advies over uitgebracht. Soms vragen gemeenten wel om raad hierover bij de dienst ruimtelijke planning. De ervaringen uit andere gemeenten worden dan gedeeld.

Joris Van den Cruijce wil ook graag reageren. Hij stelt vast dat gemeentebesturen graag snel willen handelen. Zijn regio (Asse) is daar alleszins vragende partij voor. Joris van den Cruijce vraagt op welke manier de provincie gemeenten kan ondersteunen opdat dit op een juridisch correcte manier afdwingbaar is? Hij vraagt of de provincie daarin geen ondersteuning kan bieden gekoppeld aan haar beleidsplan, vb. een strikter instrument dan wat nu beschikbaar is.

Koen Van Bouchout licht toe wat de deputatie wel beslist heeft en opgestart is met een interbestuurlijk overleg voor de uitvoering van het beleidsplan ruimte. Het model voor het beleidsplan is 'samenspraak', het is niet meer zo hiërarchisch opgelegd als vroeger. De provincie wil de uitvoering van het beleidsplan in bestuurlijke overlegtafels (10 tot 12 gemeententent zittingen daarin informeel samen) bespreken: welke strategie kan werken en kan je gebruiken om iets in de praktijk om te zetten. Hij stelt ook vast dat de vragen vanuit gemeenten ook sterk verschillen per streek. Ze zijn verschillend voor het gebied rond Brussel als voor de Getestreek bijvoorbeeld. We leggen als provincie geen zaken op aan de gemeenten, dat is niet meer het model. Dit kan zeker besproken worden met gemeenten in de volgende ronde van overlegtafels.

Koen Van Bouchout geeft ook nog mee dat er eigenlijk ook wel een aantal gemeenten zijn die al een stap verder staan dan de provincie. Ze hebben al een goedgekeurde verordeningen of uitvoeringsplannen. De bouwpaauze wordt meestal overwogen door gemeenten die deze stap nog niet gezet hebben. Volgens Koen Van Bouchout, die hier eerder het standpunt van de dienst toelicht, is dit een vreemde situatie. Vanuit de dienst ruimtelijke planning pleit men eerder om juridische instrumenten die er zijn, verordeningen en ruimtelijke uitvoeringsplannen te gebruiken. Een bouwpaauze zou dan alleen kunnen dienen om dit instrumentarium uit te rollen.

Hij verwijst ook nog naar een omzendbrief van de provincie Antwerpen om een gewenste beleidsmatige ontwikkeling te implementeren. Deze provincie gaat er tijdelijk op in, maar er moeten wel verordeningen en RUP's volgen binnen de 3 jaar. De provincie wil dit graag samen doen met gemeenten, via de overlegtafels.

Joris Van den Cruijce verneemt dus dat er een goede samenwerking is tussen gemeenten en provincie via de overlegtafels. Hij vraagt of Vlaanderen ook mee aan tafel zit? Er is een Vlaams Strategisch gebied rond Brussel aangeduid waar Vlaanderen ook voor zichzelf bepaalde bevoegdheden voorzien heeft. Een deel van de gemeenten is hier ook mee geconfronteerd. Hij stelt als voorbeeld dat als er nu een eengezinswoning staat, het soms heel interessant kan zijn om deze op te kopen en op te splitsen in 13 appartementen. Hoe kan je hier als gemeenten mee omgaan als je dit ziet gebeuren in je gemeente?

Koen Van Bouchout stelt dat Vlaanderen mee is uitgenodigd voor alle bestuurlijke overlegtafels. In de rand rond Brussel is de Vlaamse administratie geneigd om mee aan tafel te schuiven. Ook omwille van hun rol in dit gebied. Ze zijn ook effectief aanwezig geweest bij het overleg voor het beleidsplan ruimte van de provincie. De provincie is ook vragende partij dat de Vlaamse overheid ook zou aansluiten bij de andere gebieden; Dat zou zeer goed zijn voor vb. Getestreek. Tot nu toe is dat nog niet gebeurd. Maar we krijgen op de dienst wel indicaties dat Vlaanderen mee zou aansluiten in een volgende fase. Dat zou heel goed zijn.

Kris Poelaert hoort dat het systeem van beleidsplannen ruimte niet meer hiërarchisch is? Betekent dit dan dat een gemeente zijn eigen plan kan maken en dat dit niet meer moet passen in het provinciale en Vlaamse plan?

Koen Van Bouchout licht toe dat het vroeger, tot 2 jaar geleden, inderdaad helemaal hiërarchisch was. Je plan moest passen in het plan van het hogere niveau. Nu is het een samenspraakmodel, inderdaad niet meer hiërarchisch. Het gemeentelijk beleidsplan kan afwijken van het Vlaamse plan of het provincieplan. Het moet niet volledig gevolgd worden en kan inzetten op andere elementen. Natuurlijk wil de Vlaamse overheid toch wel wat bewaken ook; er is voor Vlaanderen en de provincie een mogelijkheid tot 'voorbehoud' bij bepaalde opties van een gemeentelijk beleidsplan en schorsingsbevoegdheid. Maar die schorsingsbevoegdheid geldt enkel bij de uitvoeringsplannen. Als er geen voorbehoud gemaakt is bij de beslissing over het beleidsplan, vervalt ook het recht om te schorsen op basis van strijdigheid met het provinciaal beleid. Maar, zoals gezegd, gaat Vlaanderen voortaan uit van een samenwerkingsmodel tussen besturen. Als alle partijen rond de tafel het tijdens de procedure met elkaar eens geraken, zal deze schorsingsbevoegdheid in de praktijk niet nodig zijn. Wij als provincie denken dat de bespreking van de plannen dus best gebeurt per gebied, nu blijkt dat ook de discussies verschillend zijn per gebied. Vandaar dat in de conceptnota ook vrij veel vrijheidsgraden voorzien zijn. Zo laten we voldoende flexibiliteit voor de verdere uitwerking en verfijning per gebied.

De voorzitter dankt Koen Van Bouchout voor de toelichting.

4. Raamovereenkomst in functie van het uitvoeren van (delen van) milieubeoordelingen. Niet gunning. Goedkeuring van het aangepast bestek, de voorwaarden en de wijze van gunnen.

Els Van Loon geeft een toelichting aan de hand van een presentatie. Dit dossier is ook in het voorjaar 2020 op de raadscommissie geweest. Er waren echter geen inschrijvingen. De procedure wordt hernomen met een beperkt aantal wijzigingen.

De voorzitter dankt Els Van Loon voor de toelichting en gaat na of er vragen zijn. Dat is niet het geval.

| |
|---|
| Advies: Het dossier mag voorgelegd worden aan de provincieraad. |
|---|

5. Bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk - wijzigingen voorjaar 2020

Annelies Janssens geeft een toelichting aan de hand van een presentatie. Dit dossier stond 2 weken geleden ook op de agenda maar was door een vergissing niet voorbereid. Daarom dat het nu terug is.

Luka Augustijns vraagt van waar de voorstellen tot aanpassing vooral komen. Is dit van de gemeenten?

Els Quartier licht toe dat de vragen heel vaak van fietsers uit bepaalde gemeenten komen. Vaak komen deze voorstellen rechtstreeks tot bij de dienst toerisme maar soms ook via de gemeenten. Ook gemeentebesturen komen soms zelf met voorstellen. Alle voorstellen worden bekeken en besproken met de gemeentebesturen.

Linda Van den Eede wil de administratie ook uitdrukkelijk bedanken om de titels van de bijlagen aan te passen zodat ze vlotter raadpleegbaar waren. Dat was vorige raadscommissie gevraagd en is intussen dus uitgevoerd.

Linda Van den Eede heeft een vraag over de nieuwe route in Roosdaal, Pamel. Een lichtgroene route is een extra route, heeft ze geïnterpreteerd. Els Quartier bevestigt dit.

Linda Van den Eede vermoedt dat de oversteekbeweging aan de Jozef De Schepperstraat niet helemaal juist is weergegeven.

Els Quartier bevestigt dat je inderdaad schuin moet oversteken daar en dat dit misschien niet helemaal correct is weergegeven in de getekende lijn. Maar dat is alleszins de bedoeling.

Lina Van den Eede vraagt ook nog of de oranje lijn in Strijtem, de Nieuwkambaan, een echt nieuwe lijn is of hoe ze de oranje kleur moet interpreteren.

Els Quartier stelt dat een lichtgroene lijn normaal een echt nieuw tracé is. Een oranje doorstreepte lijn is een afgeschafte stukje en een gewone oranje lijn is een gewijzigde route. Het stukje Nieuwkambaan komt bij in het netwerk ter vervanging van een andere route dus.

De voorzitter dankt Annelies Janssens en Els Quartier voor de presentatie en het beantwoorden van de vragen.

| |
|---|
| Advies: het dossier mag ter kennisgeving voorgelegd worden aan de provincieraad |
|---|

6. OV-plan 2021 vervoerregio Leuven – informatie en vragen

De voorzitter licht toe dat er een uitgebreide bundel informatie bezorgd is. Ook heet ze 2 extra gasten welkom, nl. Mark Thoelen, de ambtelijke voorzitter van de vervoerregioraad Leuven en Sander Wouters, medewerker bij de Lijn. Zij zullen mee vragen beantwoorden.

Gedeputeerde Tom Dehaene leidt het agendapunt in: Aanleiding om dit dossier naar de commissie te brengen is het feit dat in de provincie West-Vlaanderen er vragen waren van de provincieraadsleden om sterk betrokken te worden bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan en meer bepaald bij het openbaarvervoerplan. Vandaar dat we ervoor gekozen hebben om ook in onze provincie de raadsleden goed te informeren over het OV-plan 2021 vervoerregio Leuven, zoals het nu op tafel ligt. Er kunnen straks vragen gesteld worden en ook later nog via het e-mailadres.

Christel Hendrix, dienst mobiliteit, geeft een toelichting aan de hand van een presentatie en licht de leeswijzer toe.

Marc Wynants heeft een aantal vragen. Als eerste over het vervoer op maat, het VOM: hoe zit het voor de doelgroepreizigers en hun tarifiering?

Mark Thoelen verduidelijkt dat voor het doelgroepenvervoer de bestaande regelgeving nog steeds van kracht is en blijft zolang het compensatiedecreet bestaat. De bestaande tarieven blijven dus nog aanhouden. De bedoeling is ook de tarifiering zo goed mogelijk hetzelfde te houden. Dit staat in de presentatie in het deel van het compensatiedecreet ook uitgelegd (p38 van het deel vervoer op maat). Er is wel een verschil voor gebruikers met of zonder rolstoel. Er zouden tot maximum 2 begeleiders kunnen meegenomen worden met een doelgroepgebruiker. Zolang het compensatiedecreet niet is opgeheven, blijven de tarieven geldig.

Marc Wynants vraagt of er vanuit het Vervoer Op Maat ook deelwagens worden voorzien en Flextaxi's?

Mark Thoelen antwoordt dat de gebieden voor flextaxi's worden opgetrokken tot 12 km. Hiermee zouden meer dan 97% van de gebruikers kunnen bediend worden. Het zou een groot aaneengesloten gebied worden. De rit zou beperkt worden tot max 12 km tot aan een dichtstbijzijnde mobipunt, waar je dan verder kan met een ander vervoermiddel.

Hij geeft aan dat ook buiten de eigen vervoerregio wordt gekeken naar vervoerregio Kempen, Vlaamse Rand en Limburg, naar locaties die net buiten de eigen regio liggen. Er zijn heel wat voordelen aan de flextaxi's t.o.v. de huidige belbussen. Ook de reserveringstijd zou korter moeten worden met de nieuwe centrale.

Marc Wynants vraagt hoever het staat met de oprichting van de nieuwe mobiliteitscentrale? Hoe zit het met de tarifiering?

Mark Thoelen licht toe dat er intussen een aantal kandidaten geselecteerd zijn en dat nu gekeken wordt welke kandidaat het meest geschikt is. Dat loopt via een overheidsopdracht. De bedoeling is de opdracht toe te wijzen op het einde van het jaar of begin volgend jaar.

Mark Wynants vraagt of er ook voor open reizigers een budget voorzien is bij Vervoer Op Maat, voor deelwagens dus?

Mark Thoelen bevestigt dit. Het is voorzien voor alle gemeenten behalve Leuven zelf. Telkens 1 deelwagenlocatie per gemeente met een bijbehorend budget voor exploitatie. Dit gaat over 10.000 euro per gemeente. Het gaat over 2 wagens: een hybride en een elektrische per gemeente. De aankoop en exploitatie van de deelwagens wordt via de mobiliteitscentrale geregeld, dus het is nog af te wachten hoe het uitgewerkt wordt.

Marc Wynants vraagt zich af, of er afstemming is tussen het OVplan dat op 13 oktober goedgekeurd zou moeten worden en de richtlijnen die Vlaanderen nog moet goedkeuren. Ontstaat er geen conflict hiertussen dan?

Mark Thoelen antwoordt dat die richtlijnen inderdaad nog officieel moeten goedgekeurd worden (basisbereikbaarheid criteria enz.) maar dat deze wel al volledig verwerkt zitten in het voorliggend plan. Hierover hoeven de gemeenten zich dus geen zorgen te maken.

Marc Wynants heeft ook nog opgevangen dat het fietsnetwerk enkel nog zou gesubsidieerd worden als de nieuwe fietspaden minimum 2 meter breed zijn. Dat zou betekenen voor vele plattelandsgemeenten dat er geen subsidies meer zou mogelijk zijn in de praktijk, want een fietspad van 2 meter aanleggen is vaak niet haalbaar. Hij is hierover dus echt wel bezorgd en vraagt klaarheid.

Tine Eerlingen vraagt hoe het intrinsiek potentieel bepaald is? Gaat dit over het aantal reizigers die er nu al zijn in combinatie met afstand? Want als er nu maar 1 bus per uur is heeft dat wel invloed hierop.

Sander Wouters licht toe dat het over een theoretisch model gaat dat níét gebaseerd op huidige aantal reizigers. Het model is wel gebaseerd op het aantal inwoners en afstand tot bestemmingen en is nadien pragmatisch bijgestuurd met effectief potentieel en de huidige tellingen. Vertrekpunt is dus zeker het aantal inwoners en de vervoersvraag die er is tussen gebieden (en niet het aanbod van openbaar vervoer dat er momenteel aanwezig is).

Gedeputeerde Tom Dehaene wenst een aantal bezorgdheden ook mee te geven via deze commissie. Het zijn bezorgdheden die hij al eerder heeft meegegeven ook maar hier dus ook nu.

- Hij geeft aan dat de link met de andere vervoerregio's heel belangrijk is. De vervoerregio Leuven is een zeer centrale regio, waarbij het heel belangrijk is ook over de grenzen te kijken.
- Een tweede bemerking is dat ook voor het ticketsysteem over de grenzen heen moet gekeken worden, om te komen tot een geïntegreerd systeem. Tom Dehaene vraagt om dit ook door te trekken naar Brussel en Waals-Brabant. Het zou absurd zijn als je telkens een ander ticket nodig hebt. Hij hoopt ook dat de Vlaamse overheid hiervoor de nodige stappen zet om dit na te streven, ook vb. naar Infrabel en NMBS toe, wat een federale bevoegdheid is maar hiervoor kijkt hij dus naar Vlaanderen om deze contacten te leggen en hier werk van te maken.
- Tenslotte blijft ook het budget een aandachtspunt. De geldpot is nu gelijk verdeeld. Echter zijn er sommige lijnen die misschien dubbel zo goed scoren als deze in andere gebieden en hiervoor zou deze centrale regio dus meer budget moeten krijgen. Als er in deze regio heel veel vraag is naar openbaar vervoer zou de regio hiervoor meer budget moeten krijgen.

Mark Thoelen reageert hierop dat tariefintegratie inderdaad het plan is. Niet alleen tussen de verschillende gebieden maar ook voor de verschillende lagen: van flextaxi's naar bus en trein zou moeten kunnen met eenzelfde soort ticket. Een voorloper hierin is de GEN-Regio rond Brussel: sinds 14 juli maken ze in de GEN-regio rond Brussel de tariefintegratie al mogelijk voor de aanbieders. Dit is een soort voorloper en Mark Thoelen hoopt dat in heel Vlaanderen ook door te kunnen trekken. Mark Thoelen hoopt ook het budget verder te kunnen uitbouwen.

Gedeputeerde Bart Nevens heeft ook een aantal aandachtspunten en vragen die hij hier wil meegeven:

- Als eerste stelt hij dat de opgebouwde visie rond mobiliteit en basisbereikbaarheid zeer interessant is. Anders wordt het onbetaalbaar. Combimobiliteit is hierbij echt nodig en dus een verdedigbaar verhaal.

Bart Nevens ziet toch enkele hiaten in het plan:

- Hij stelt dat het om meer gaat dan lijnen en frequenties. Heel belangrijk is ook de omkadering: propere en moderne bussen, want kwaliteitsvolle bussen trekken nieuw en extra volk aan, ook goede bushaltes, fietsstallingen rond haltes, veilige stallingen, zodat we niet te maken krijgen met veel gestolen fietsen, camerabewaking,.... Dat zal ook in dit plan moeten zitten. Hij geeft aan dat hij dit toch wel wat mist in dit plan.
- Ten tweede kaart hij ook de problematiek aan rond Covid en de schoolbussen. Mensen willen hun kinderen niet meer met de bus laten gaan, dicht op elkaar (hij krijgt daarvan veel meldingen). Waarom slaagt men er niet in meer bussen in te leggen? Anderzijds ziet hij ook nog veel lege bussen of te lange gelede bussen rondrijden. Lege bussen zien rijden is frustrerend. Hiervoor vraagt hij dus ook aandacht en een gepaste oplossing.
- Bart Nevens kaart ook de doorstroming aan die een groot knelpunt is. Dit komt onvoldoende aan bod in dit OV-plan.
- Hij vervolgt met te vermelden dat treinstations in het plan gezien worden als de belangrijkste vervoermodus in onze regio. Maar toch hij voelt nog steeds concurrentie tussen De Lijn en NMBS. Er wordt ook weinig informatie in het plan gezet over de treinverbindingen en wat de evolutie daarvoor is.
- Tenslotte kaart hij ook nog het participatietraject aan. Hij dacht dat dit ook gericht ging zijn op de gebruikers, maar dit lijkt verdwenen in de uitrol van het plan.

Mark Thoelen reageert op het laatste punt betreffende de participatie. Voor het regionaal mobiliteitsplan is er wel een participatietraject voorzien, met infomomenten in 5 deelregio's. Het OV-luik is hier ook in voorzien. Voor het nu voorliggende korte termijnplan voor 2021 is participatie door de burger niet voorzien. In het participatietraject voor het regionaal mobiliteitsplan zal in het najaar 2020 en het voorjaar 2021 wel vanalles te gebeuren staan. Er zal o.a. aandacht gaan naar thema's zoals mobipunten, fietsnetwerk, OVnetwerk,

Mark Thoelen licht ook toe dat vergroening van de (bus)vloot niet enkel voorzien is voor het stedelijk gebied maar ook daarbuiten. Ook toegankelijkheid van de haltes is belangrijk en wordt meegenomen. Het is de bedoeling om samen met de gemeenten een duidelijk plan op te maken. Nu al heeft het departement MOW en De Lijn in het OV-plan locaties aangeduid waar nu de knelpunten ervaren worden. In het najaar zal hier verder werk worden van gemaakt.

Over de tariefintegratie wil Mark Thoelen nog meegeven dat ook toegankelijk vervoer voor rolstoelgebruikers wordt meegenomen. Ook de diensten aangepast vervoer worden mee opgenomen in het plan.

Mark Thoelen reageert op de vraag over de samenwerking met NMBS: er was al een duidelijke vraag vanuit de regio, van de burgemeesters, voor het openen van het station van Haasrode. Ook over de voorstadsbediening van Leuven zijn al vragen geweest. Deze worden meegenomen en zijn dus gekend.

Sander Wouters reageert op de vraag over de lege en lange bussen: alle ritten zijn inderdaad aan elkaar gekoppeld. Het is moeilijk om deze bussen telkens terug te sturen naar de stelplaats om een andere te laten komen dan. Dat zou ook niet goed zijn.

Bart Nevens vraagt nog na hoe het juist zit met de shuttlebussen en wat men hieronder moet verstaan?

Mark Thoelen licht toe dat het over verschillende groottes van bussen kan gaan, variërend van 8 of 12 tot 18 personen. In eerste instantie zullen het de kleinere modellen zijn van 8 of 12 personen. Het is een vorm van vervoer op maat. Vergelijkbaar met taxibusjes naar de luchthaven.

Lucia Dewolfs wil ook nog een bezorgdheid meegeven over regio- of tariefintegratie. Het is ook belangrijk om over de taalgrens te kijken, ook voor de Waalse lijnen van de TEC, vb. voor Goetsenhoeven langs een Waalse Lijn.

Mark Thoelen geeft aan dat het ook de bedoeling is hiernaartoe te werken, dat de tariefintegratie ook over de gewestgrenzen heen geldt, ook voor Waver en Rixensart bijvoorbeeld. Er is overleg met de Waalse collega's, vooral met de TEC dan. Er wordt gestreefd naar optimalisatie. Hij geeft ook nog mee dat in Wallonië een gelijkaardige oefening rond basisbereikbaarheid bezig is, maar deze is nog maar net gestart. .

Bart Nevens stelt dat telgegevens ook heel belangrijk zijn als men zo'n vervoerplan maakt. Ook voor De Lijn. Of voor gemeenten die vragen hoeveel mensen opstappen aan bepaalde haltes? Toch blijkt dat dit niet meer systematisch bijgehouden wordt of beschikbaar gesteld wordt. Is er een gemakkelijke manier om aan gegevens te geraken?

Sander Wouters geeft aan dat deze niet in een publieke toepassing zitten ,maar wel beschikbaar zijn op aanvraag.

Mark Thoelen vult nog aan dat de opmaak van het vervoersplan al een lang proces is. Bij de start van het proces in 2019 hebben de gemeenten actuele cijfers gehad, dit was wel voor Covid19. Ze ontvingen dit per buslijn.

De voorzitter dankt Christel Hendrix, Mark Thoelen en Sander Wouters voor de presentatie en het beantwoorden van de vragen.

7. Rondvraag

Voorstel voor het geplande terreinbezoek van volgende maand op 13 oktober.

De voorzitter geeft aan dat een combinatie van het terreinbezoek en het behandelen van provincieraadsdossiers in een zaaltje in de buurt, niet te organiseren valt gezien de coronamaatregelen. Daarom:

- Als er andere punten zijn, raadsdossiers die beter niet uitgesteld worden: dan is het gewone fysieke vergadering in provinciehuis.
- Als er geen andere agendapunten zijn: dan kan alles buiten doorgaan.

De voorzitter bevroagt de commissieleden. Er zijn geen problemen of bezwaren om dit te laten doorgaan. Iedereen ziet het in principe haalbaar om hierop aanwezig te zijn. Het terreinbezoek zal dus volledig buiten zijn. Tom Raes geeft mee je best te voorzien op de weersomstandigheden (Paraplu indien nodig). Er is voorlopig geen interesse om te carpoolen, gezien de coronamaatregelen.

De voorzitter geeft nog de voorlopige timing door: om 14u starten aan de camping in Huldenberg, een half uur tot uur rondkijken en toelichting– om 15.15u aan de vierkantshoeve in Moorsel. Ook daar wordt een half uur toelichting voorzien en dan ten laatste rond 16u afronden. Alle info zal nog bezorgd worden. Rond 2 oktober kan bevestigd worden of het plaatsbezoek kan doorgaan of niet,

Er zijn geen verdere vragen.

Einduur van de vergadering
Datum volgende vergadering

14:50 uur
13 oktober vanaf 13u.

De secretaris,

De voorzitter,

Annelies Janssens

Geertrui Windels