

minister gecommuniceerd. Het extra budget kan besteed worden aan VOM, maar kan ook naar AN gaan. De vervoerregioraad kan dit zelf beslissen.

Lode Ceysens (Oudsbergen): dit bedrag is reeds van vrijdag bekend. Waarom mag dit nog niet gecommuniceerd worden?

- Wij kennen helaas het bedrag nog niet, anders hadden we dit hier ook gezegd.

Els Robeyns (Wellen): Hebben zij een beslissing kunnen nemen op basis van onze opmerkingen op het OV-plan zodat het extra budget noden-dekkend gaat zijn?

- Ja inderdaad. En een 3-tal weken geleden zijn we ook naar het kabinet geweest. Het OV plan Limburg hebben we aan de minister en haar adviseurs kunnen toelichten. Zij zijn dus goed op de hoogte van het OV plan en de specifieke noden in Limburg.

Sven Lieten: Enkele schepenen konden vandaag niet aanwezig zijn. Zij hebben via mail aan de vervoerregio hun volmacht en hun stemgedrag gegeven aan hun respectievelijke ambtenaren. Het dagelijks bestuur kon akkoord gaan met deze werkwijze. Het huishoudelijk reglement verbiedt deze werkwijze namelijk ook niet. De Vervoerregioraad gaat hier ook mee akkoord.

Het verslag VVRR Limburg van 30 maart 2020 wordt goedgekeurd zonder aanpassingen.

2. OV-plan 2021

2.1 Vervolgtraject

- Vandaag de vraag tot voorlopige vaststelling van het OV-plan 2021
- Daarna volgt de adviesronde langs de gemeenteraden: deadline 1/10
- Bepaalde operationele wijzigingen zijn mogelijk in de operationele voorbereidingsfase voor implementatie: okt 2020-nov 2021: bijvoorbeeld:
 - Halte-locaties (bv. onderzoek stad Genk naar gebruik haltes)
 - Gedetailleerde routes, geen nieuwe tracés
 - Op korte termijn gerealiseerde ruimtelijke ontwikkelingen zijn meegenomen in OV-plan.
De geplande / te plannen ruimtelijke ontwikkelingen worden in het RMP meegenomen. Hiervoor stemmen we af met het team dat bezig is met het Beleidsplan Ruimte Limburg.
- Na de voorlopige vaststelling zal De Lijn een doorrekening maken van het KN en AN en weten we in welke mate we aan de budgetneutraliteit kunnen voldoen. In Limburg zijn we voorzichtig te werk gegaan, misschien is er wel nog een beetje budget over, zodat we de wensenlijst kunnen aanspreken. Maar dit zal uit deze doorrekeningen moeten blijken. Hierover zal een terugkoppeling gebeuren tijdens de VVRR van 26/10.
- Vraag aan VVRR 26/10 voor definitieve vaststelling van OV-plan 2021

2.2 Belangrijkste wijzigingen

De inhoudstabel is hetzelfde gebleven ten opzicht van het plan dat voorgelegd werd aan de VVRR op 30 maart.

Het OV-plan 2021 vormt een onderdeel van het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan 2030-2050.

Het OV-Plan 2021 is geen eindpunt, maar een eerste stap in een iteratief proces waarin het OV-netwerk in Limburg naar het eindbeeld toe groeit.

Na de VVRR van 30 maart hebben we 257 reacties ontvangen en deze werden beantwoord (zie excellijst in de SharePoint) en OV-plan werd hieraan aangepast. Dit heeft bijgedragen tot een veel beter document.

Limburg is een grote regio. Om leesbaarheid te behouden, is onderscheid aangehouden:

1. Procesaanpak en gehanteerde principes op hoofdlijnen (dit is de Kerntekst)
2. Concretisering (wat betekent dit lokaal) (dit staat in de bijlagen)

In hoofdstukken 1 tot en met 4:

- Geen inhoudelijke wijzingen voorzien
- Kleine tekstuele aanpassingen op basis van jullie feedback
 - Correcties
 - Consistentie
 - Updates:
 - Bv. verwijzing naar toekomstige stappen die inmiddels al gezet zijn
 - Benadrukken springplank naar Spartacus

In het hoofdstuk VOM werden de grootste aanpassingen gedaan, meer bepaald verduidelijkingen en zaken gedetailleerder uitgewerkt. Zo hebben we het huidige VOM beter gekaderd en voor elk deelgebied de specifieke noden aangehaald.

Duidelijkere toelichting van het voorstel voor de opbouw van Vervoer op Maat in VVRLim

Duiding invulling budget VOM m.b.v. rekentool (bijlage 6): Huidig budget en effect wijzigingen

Binnen het VOM zijn er 3 grote pijlers:

1. Flexsysteem:

1. Het bestaande belbussysteem dient als uitgangspunt. Het systeem geeft in de huidige situatie goede invulling aan het aanbieden van OV in veel gebieden die buiten de invloedssfeer vallen van de reguliere buslijnen.
2. Aanpassen VOM op KN/AN: aanpassingen in het bestaande aanbod van de belbussen, om dit goed te laten aansluiten op het voorgestelde netwerk van KN en AN
3. Heroverwegen inzet bij lage gebruikscijfers: bijvoorbeeld op weekenddagen
4. Verbeteren gemak om belbus te gebruiken: oprichten van Vlaamse mobiliteitscentrale die voorziet in een verbetering van het gemak om de belbus te gebruiken;
 - flexibiliteit in reismogelijkheden
 - gemak van het reserveren van een rit.

In het najaar is er ook de marktbevraging waardoor we hopelijk nog beter op de hoogte zullen zijn van de innovatieve mogelijkheden.

2. Deelmobiliteit:

Tweeledige aanpak voor de inzet van deelfietsen:

1. Deelfietsen aan grote knooppunten in het OV-netwerk. Vandaag reeds op sommige plekken via Blue Bike. Te bekijken welke operator/marktpartij dit zal bedienen.
2. Deelmobiliteit aan bedrijventerreinen: samenwerking met bedrijven aangaan om aan mobipunten bijvoorbeeld bedrijfsdeelfietsen te plaatsen voor last mile.

3. Mobiliteitscentrale aangepast vervoer. Continueren van de bestaande inzet: vandaag doelgroepenvervoer. De werking van de centrale voor aangepast vervoer zal ook geïntegreerd worden in de Vlaamse mobiliteitscentrale.

Ook enkele kaarten werden aangepast en duidelijker uitgewerkt:

- Huidige belbusgebieden
- Gebruikersaantallen in de weekenden
- Definitief voorstel OV-plan 2021:
 - Aangevuld met laatste iteratieslagen
 - Update lijnennetkaart & schematische kaart

Update wensenlijst nav Q&A: Opsplitsing in 3 onderdelen

- Vraag naar aanbieden van een reguliere lijn (vandaag enkel functioneel)
 - Sint-Truiden – Nieuwerkerken – Herk-de-Stad – Lummen als reguliere verbinding
 - Bolderberg – Heusden-Zolder als reguliere verbinding
 - Bilzen – Riemst – Voeren als reguliere verbinding
 - Sint-Truiden – Heers als reguliere verbinding
 - Sint-Truiden – Jeuk als reguliere verbinding
- Vraag naar uitbreiding van het lijnennet
 - De reguliere verbinding Hasselt – Peer verlengen naar Bocholt en Hamont op 60' frequentie
 - Uitbreiden van de lijn Hasselt – Lommel tot Lommel Kristalpark
 - Bediening OPZC Rekem opnemen in aanvullend net / kernnet
- Vraag naar frequentieverhoging van een bestaande reguliere lijn
 - Genk – Dilsen-Stokkem - Maaseik: frequentieverhoging van 60' naar 30'
 - Lommel – Hamont-Achel: frequentieverhoging van 60' naar 30'
 - Tongeren – Riemst – Maastricht: frequentieverhoging van 60' naar 30'
 - 15' frequentie in Maasmechelen
 - Extra bediening richting Kermt met het stadsnet Hasselt

Randvoorwaarden implementatie vervoersplan 2021:

- Update tabellen QW en LT Doorstroming
 - 'Dubbele' knelpunten verwijderen
 - Top 32 knelpunten met quick win, dit zijn alle knelpunten
- Update Haltekaart
 - Uitsnede op gemeenteniveau beschikbaar op de online exceltabel
- Update mobipunten
 - Mobiliteitsbegeleiders deden gedetailleerde screening om consistent beeld te realiseren.
 - OV-plan: focus op mobipunten die een belangrijke ondersteuning vormen voor het functioneren van het OV-net
 - ⇔ RMP: mobipunten van verschillende niveaus (ook lokale mobipunten)
 - Elke gemeente heeft er minstens één. Indien er een station is, dan soms ook een tweede mobipunt

Evaluatie verder aangevuld:

1. Reguliere evaluatie = dagelijkse bijsturing door De Lijn
2. Reactieve evaluatie: monitoring van reacties
3. Proactieve evaluatie: stappenplan op Vlaams niveau

Bijlagen:

Elementen waarop we niet zijn ingegaan:

- Lokale aandachtspunten/details
 - OV-plan is een regionaal plan
 - Lokale uitwerking komt aan bod in lijn- en gemeentefiches
- Detailuitwerking Vervoer op Maat:
 - principes werden vastgelegd in OV-plan 2021
 - verder input ophalen uit marktbevraging (najaar 2020)
- Bespreking wijzigingen in kernnet en aanvullend net: Wijzigingen uitgeklaard in werksessies/iteratie. Het plan dat nu voorligt is het resultaat van al deze werksessies.

Vragen tijdens VVRR:

- Jan Dalemans (Hechtel-Eksel) : vraag over het kernnet en VOM: er is gezegd waar een blinde vlek is, komt VOM: Wat is kostprijs? Wie gaat betalen? Komt het er zeker of niet? Praktische bezorgdheid: indien men met de belbus naar een centraal punt gaat en vandaaruit naar een andere gebied via kernnet bv, moeten mensen dan 2 tickets kopen? Dit zal een bezorgdheid van de gemeenteraad zijn.
 - Vervoerregio heeft opdracht om VOM uit te werken. In Limburg specifieke situatie: lage bevolkingsdichtheid, versnippering in bebouwing, geen grootsteden, daarom beslist om een RFI te organiseren.
 - VVR Limburg moet VOM systeem uitwerken en doorgeven aan mobiliteitscentrale. Uitdaging is om met budget toe te komen. Vlaamse MC monitort dit maandelijks en geeft aan ons een prognose of we toekomen met ons budget of niet. Wij moeten dit opvolgen en bijsturen indien het ontspoot. Want het is niet de bedoeling om bijvoorbeeld in november te zeggen dat er geen VOM meer kan zijn, want het budget is op. Nu is er een VOM budget van 5 miljoen euro en er is nog extra budget voorzien. Het is absoluut niet de bedoeling om factuur door te schuiven naar gemeentes! We moeten binnen de enveloppe blijven, net zoals bij het KN en AN. De achillespees van VOM is om zo snel mogelijk mensen van blinde vlekken naar kernnet en AN te brengen, zodat ze kunnen overstappen. Overstappunten worden zeer belangrijk, waarbij een vlotte overstap gegarandeerd wordt.
 - Tarieven en integratie van de tickets: Het is aan de VVRR om de tarieven vast te stellen. Vandaag zijn de tarieven voor belbus zeer laag: 1 euro per rit. Deze discussie moet binnen VVRR gevoerd worden. Het is de bedoeling dat er ticketintegratie is. Het is niet de bedoeling om met verschillende soorten tickets te werken. In Brussel is een werkgroep actief om een systeem uit te denken waarbij we 1 ticket hebben voor alle verplaatsingen. Dit moet ook voor de abonnementen gelden.
 - VOM komt er sowieso. De VVR beschikt over het budget. De doelstelling is om het budget zo goed mogelijk in te zetten.
 - De offerte voor het RFI is klaar en ligt reeds in Brussel. We hopen dat dit eerstdaags in de markt wordt gezet. Het is namelijk onze bedoeling om voor september meer duidelijkheid te hebben.
- Lode Schops (Heusden-Zolder): Er gingen nog een aantal berekeningen gemaakt worden door De Lijn. Is hier reeds meer info over?
 - Dit gaat inderdaad om operationele wijzigingen. Vandaag staat de voorlopige vaststelling op de agenda en tot eind september zullen de adviezen van de gemeenteraden worden verzameld. In tussentijd loopt het RFI en kunnen ook nog een aantal kleine operationele punten verder uitgekristalliseerd worden. De gevraagde informatie van Heusden-Zolder wordt inderdaad nog bezorgd.

- Sofie Loots (Lommel): Kaart fig 5.3 en 5.4: initiële haltevoorstel of definitieve haltevoorstel? Kan dit nog aangepast worden? Wordt nog nagekeken.
- Frank Vroonen (Alken): Kernnet en AN is duidelijk. Maar VOM is nog niet duidelijk. Wat gaan de minimale eisen zijn? Zal een private partner dit niet te veel naar zijn hand zetten?
 - o De RFI is bedoeld om meer info te verkrijgen, maar de VVRR neemt de beslissingen. VOM wordt door de vervoersautoriteit in de markt gezet. Wij moeten een zo sterk mogelijk dossier maken om in Brussel aan te tonen dat het VOM dat wij wensen binnen het budget past. In de werksessies hebben we een aantal minimale basisvereisten opgesteld, met de belbus als uitgangspunt.
- Steven Vandeput (Hasselt): Hard gewerkt. Proficiat! En er zijn ook al een heel deel aanpassingen gebeurd. Maar tussen nu en advies vanuit de gemeenteraad is er nog wel wat werk te doen. We zijn nog niet klaar om het plan goed te keuren. Voor Hasselt zijn er heel wat vergaderingen geweest, maar het staat voor Hasselt nog niet op punt. We kunnen dit document nog niet voorleggen aan gemeenteraad. Voor de stadsbus komt er een substantiële vermindering van dienstverlening, zonder zicht op wat VOM gaat betekenen, dan is het een blinde stemming. Welke mogelijkheden zijn er nog tussen nu en het voorleggen aan de gemeenteraden om nog aanpassingen te doen? Welke stappen kunnen we nog nemen vooraleer we naar de gemeenteraad gaan?
 - o Zo snel als kan wordt er doorgewerkt. We proberen ook om de RFI zo snel mogelijk op de markt te krijgen. Zo gauw dat we het definitief budget kennen, kunnen we een betere inschatting maken van wat nog mogelijk is. Tegen eind augustus willen we ook met jullie hierover terugkoppelen. Eventueel doen we een extra VVRR (in de vorm van een werksessie) om terug te koppelen en om meer duiding te geven aan het VOM.
 - o Bij een aantal gemeentes zijn nog vragen en wensen: bekijken of we die kunnen invullen. Wel belangrijk om te onderstrepen dat er binnen budget/enveloppe moet gebleven worden, want het is een globaal budget voor een globaal project.

Antwoord Steven Vandeput: we willen toch onderstrepen dat er grote ongerustheid is omdat we nu de besparingen moeten goedkeuren. Extra budget is mooi, maar niet voldoende. Extra besprekingen zijn nodig.

- Veerle Heeren (Sint-Truiden): Om dit verdedigen op gemeenteraad, moet je goed gewapend zijn: daarom moeten we zicht hebben op startpositie en voorstel OV-plan. We hebben nood aan een gedetailleerd overzicht: voor en na. Gemeenteraad hoort dit voor de 1^{ste} keer. Er is ondersteuning nodig. We hebben ook nog een aantal detailvragen i.v.m. de haltekaart: kunnen wij nog bij iemand terecht? (bijvoorbeeld: kan er uitleg gegeven worden waarom de haltekaart niet is aangepast aan de opmerkingen die vanuit de stad zijn doorgegeven. nl halte Bevingen centrum en halte Velm Davidstraat. Het is een gedetailleerde vraag die misschien nu niet aanbod moet komen maar wel graag antwoord, want ze is cruciaal voor stad)
 - o Men kan steeds terecht bij de MOW mobiliteitsbegeleider
 - o Voor en na: heel moeilijk, want nieuwe regelgeving. Niet langer basismobiliteit, wel basisbereikbaarheid. Het hele verhaal willen we vertellen, hoe moeten we ons gaan verplaatsen. Beseffen dat het geen evidente oefening is om dit uitgelegd te krijgen. Daarom hebben we een heel ondersteuningsprogramma (zie verder) gemaakt.
- Jo Brouns (Kinrooi): Het is een evenwichtsoefening en jullie hebben ook goed naar ons geluisterd. Maar in Kinrooi, Maaseik en Dilsen-Stokkem zijn er grote wijzigingen. We zijn een gebied met 60.000 inwoners, perifeer gelegen, zonder station, geen Spartacus en het wegvallen van de snelbussen. En in deze studie zijn wij het enige gebied die geen 30 minuten frequentie hebben. Volgens ons is het een redelijke vraag om een halfuurfrequentie naar Hasselt/Genk te hebben. Als we mensen van de auto weg willen, dan hebben we halfuurverbinding nodig: dit is de essentie waar het om gaat. We willen

graag naar een consensus gaan en willen dan ook de komende weken er erg hard aan werken. Maar op dit moment kunnen we hetgeen wat nu voorligt niet goedkeuren.

- Voorzitter Sven Lieten begrijpt de bezorgdheden. De vraag om een halfuurfrequentie van Kinrooi, Maaseik en Dilsen-Stokkem staat als top op de wensenlijst. Procedureel is echter afgesproken dat De Lijn pas begint door te rekenen wanneer er een voorlopige vaststelling is. Dit is op Vlaams niveau afgesproken en dit moeten we dus ook volgen. Op basis van de doorrekening kunnen we kijken waar er nog budget over is en dan wensenlijst ernaast leggen. Ook het extra budget wordt dan in rekening gebracht.

Antwoord Jo Brouns: Snelbussen voor studenten worden ook afgeschaft. We vragen geen nieuwe snelbussen maar wel een goede verbinding voor de studenten naar o.a. de stations. Deze vragen zijn niet onredelijk. Sven ondersteunt de vraag. We zullen dit de komende maanden verder uitkristalliseren.

Dilsen-Stokkem ondersteunt Kinrooi in dit verhaal.

- Jaak Fransen (Pelt): Deze oefening is aangevlogen als: “er is maar een akkoord als er een akkoord is over het geheel” en het geheel is er nu niet (VOM en 30min frequentie is er nu niet voor sommige gemeenten). Het is geen gemakkelijke oefening, want als men bijvoorbeeld vanuit de Grote Hei niet op de bus geraakt, dan zal de bus leeg blijven.
- Sofie Vandeweerd (Dilsen-Stokkem): Er zijn een aantal fundamentele zaken voor onze gemeenten waardoor we geen fiat kunnen geven:
 1. We moeten vanuit het oosten van Limburg vlot naar Genk/Hasselt met het OV kunnen gaan. Wij zijn de enige regionale verbinding van het KN die geen halfuurfrequentie hebben en dit krijgen wij niet uitgelegd aan gemeenteraad.
 2. Verbinding naar Genk/Hasselt via Genkersteenweg: op papier zal dit even veel tijd zijn dan via de Universiteitslaan, maar in de praktijk zijn er daar veel meer files. Dit vormt een groot obstakel in de verbinding naar Hasselt.
 3. Snelbussen: bij ons ontnomen, en we hebben niet de indruk dat de vrijgekomen middelen voldoende naar het Maasland terugkomen. Nood aan snelle verbinding naar Genk voor studenten op vrijdag- en zondagavond.
 - Antwoord: Snelbussen wordt nog bestudeerd, maar zijn zeer duur en strijdig met de principes van basisbereikbaarheid.
 - Antwoord: Vanuit het Maasland hebben de mensen de keuze: blijven zitten in de bus of overstappen in Genk (knooppunt) met een gegarandeerde overstap en vervolgens een andere bus nemen die via de campus in Diepenbeek naar Hasselt rijdt. .
- Sofie Martens (Lanaken): Voor Lanaken blijft het cruciaal dat het OPZC bediend wordt met een vast traject. OPZ Rekem is een regionaal knooppunt met bovenlokale aantrekkingskracht: er is nood aan een vaste ontsluiting voor 600 werknemers + bezoekers + dag-patiënten. Dus dit is ook niet zomaar een kleine bemerking die nog moet weggewerkt worden. Dit is ook met de voorzitter van het OPZ besproken. We moeten hierop blijven drukken!
VOM kan hier niet voldoende zijn en wij krijgen dit ook niet verkocht aan de gemeenteraad. Op basis hiervan en de onzekerheid over het budget voor VOM is er vanuit Lanaken ook geen akkoord voor de voorlopige vaststelling.
- Erik Vanmierlo (Bocholt) : Iedereen vertolkt zijn eigen bekommernissen. Er is reeds hard gewerkt en naar oplossingen gezocht. Bocholt is buitengebied en helaas verliezen we een lijn en hebben we ook geen treinverbindingen. Het wensenlijstje is ruim en als buitengebied willen we toch hebben dat de mensen in Hasselt en Genk geraken op een degelijke manier. We rekenen op het VOM, maakt niet uit of het halfuur of uurverbinding is.

- Lode Ceyskens (Oudsbergen): Al heel wat vragen zijn besproken. Ik wil benadrukken dat het belangrijk is om de discussie clean te houden. Er zijn geen bijkomende vragen vanuit Oudsbergen. Er komt extra budget voor VOM, maar het is voor perifere gebieden om de last mile te organiseren. We moeten wel vermijden dat er bijkomende lijnen worden gefinancierd met VOM budget en dat er niet meer genoeg budget is voor VOM. Extra budget moet expliciet voor VOM gebruikt worden en niet voor andere zaken.
 - o VVRR beslist wat met middelen gebeurt. Deze discussie zal nog gevoerd moeten worden.

2.3 Besluitvorming

38 gemeentes zijn aanwezig: 2/3de aanwezigheidsquorum is behaald.

De vraag wordt gesteld of een onthouding mogelijk is? In het huishoudelijk reglement is deze optie niet expliciet opgenomen, maar ook niet verboden. De vergadering is van mening om dezelfde regels te hanteren zoals bij stemmingen in andere raden. Onthouding is dus mogelijk.

Kan goedkeuring onder voorwaarden? Bij de definitieve vaststelling van het OV-plan tegen eind oktober zal heel het VOM uitgekristalliseerd worden. Deze voorlopige vaststelling is een 1ste stap en de komende 3 maanden zullen we gebruiken om het VOM-luik verder uit te kristalliseren.

Het is de bedoeling dat bij de definitieve vaststelling globaal gezien geen discussies meer zijn op het OV-plan. Je kan dit vergelijken met de procedure van een RUP. Hier kunnen ook nog bijstellingen gebeuren tussen de voorlopige en de definitieve vaststelling.

Steven Vandeput en Mark Vanleeuw :

We hebben een goed debat gevoerd en de pijnpunten zijn duidelijk aangegeven. Er zijn echter nog veel voorwaarden waaraan vervuld moet worden vooraleer we naar een definitieve vaststelling kunnen overgaan.

Consensus binnen VVRR: onthoudingen zullen niet meegeteld worden.

Johan Sauwens (Bilzen): het is belangrijk dat we een beslissing nemen. Bij aanvang hebben we kritiek gekregen dat we een te grote regio zijn, belangrijk dat we niet in besluiteloosheid terecht komen. Gesprek met de gemeenten moet verder gezet worden. Belangrijk dat we op vragen kunnen ingaan. Belangrijk dat we een stap vooruit kunnen zetten.

VVSG: Volgens de procedure is er een mogelijkheid om voorwaardelijk toe te voegen. Dit kan er voor zorgen dat de doorrekening kan gebeuren. Discussie is er in heel Vlaanderen. Dit kan meer comfort geven om ja te stemmen.

In het verslag zullen ook alle argumenten tijdens de stemming weergegeven worden (zie bijgevoegde exceltabel).

Uitslag stemming gemeenten:

Ja: 24 stemmen

Neen: 3 stemmen

Onthouding: 11 stemmen

Uitslag stemming Team MOW en Provincie:

Ja: 2 stemmen

Neen: 0 stemmen

Onthouding: 0 stemmen

Volgens het huishoudelijk reglement, en met consensus om de onthoudingen niet mee te tellen, is het OV-plan voorlopig vastgesteld.

2.4 Ondersteuning advisering Gemeenteraden

- Presentatiefilmpje: Op basis van filmpje wordt een duidelijk beeld geschetst van wat regelgeving is en hoe deze vertaald wordt.
- Gemeente-specifieke slides + Gemeentefiche (functioneel net in gemeentefiches): er zijn geen wijzigingen in functioneel vervoer. Draait goed. Elke gemeente zal bundel ontvangen met gemeente-specifieke slides, aangepast aan de specifieke situatie van de gemeente.

Er wordt het voorbeeld van de stad Genk getoond.

- In de mate van het mogelijke willen wij op gemeenteraden of commissies aanwezig zijn om op vragen te beantwoorden. In de mate van het mogelijke! Vraag om door te geven of je ondersteuning wenst. Per mail aangeven of je ondersteuning wenst. Dan proberen we de puzzel te leggen omdat er veel gemeenteraden op dezelfde dag vallen. Indien jullie ondersteuning wensen, moet dit ten laatste 23/6 doorgegeven worden via vervoerregio.limburg@vlaanderen.be
- Deadline advies gemeenteraden is 1/10.

2.5 Dankwoord Bert Lambrechts

Bert Lambrechts bedankt de vergadering voor de sereniteit en de manier waarop we dit item hebben behandeld en besproken. Graag wil hij de hele ploeg bedanken voor de geweldige inspanning. De oefening is gigantisch moeilijk geweest. En vandaag hebben we een wijze beslissing genomen. We kunnen verder. Er zijn de nodige bemerkingen gegeven en terecht. Als 1 sterke provincie moeten we nu het werk verderzetten en er voor gaan.

Dank aan het team vanwege Sven Lieten en Caroline Ariën.

3. Regionaal Mobiliteitsplan: Oriëntatienota

Ook de Oriëntatienota hebben we verder afgerond op basis van de gegeven feedback. We hebben 197 reacties ontvangen en beantwoord. Zie excellijst in Sharepoint.

Toelichting bij de belangrijkste wijzigingen:

- Heel wat vragen zijn tekstuele bemerkingen. Deze hebben we aangepast.
- Kaderstukjes zijn toegevoegd om verduidelijking te geven.
- Afkortingen opgenomen in een lijst.
- Figuren: voor elke gemeente in de bijlage een figuur met herkomst- en bestemmingspatronen. Belangrijke disclaimer.
- Doorstromingsknelpunten: kaart van OV-plan: samen met AWW
- Conformiteitskaart fiets: input verwerkt en provincie past verder aan
- Voorzieningskaart gecontroleerd en aangevuld waar nodig.

Vragen waarop we niet zijn ingegaan en andere gevoeligheden:

- Het RMP handelt vanuit het bovenlokaal belang. Lokale gevoeligheden (indien geen impact op bovenlokaal niveau) worden niet opgenomen in dit proces.
- Er worden geen bijkomende analyses op lokaal niveau gemaakt. Er is hiervoor geen budget binnen het huidig contract

Uitslag stemming gemeenten:

Ja: 28 stemmen

Neen: 0 stemmen

Onthouding: 10 stemmen

Uitslag stemming Team MOW en Provincie:

Ja: 2 stemmen

Neen: 0 stemmen

Onthouding: 0 stemmen

Volgens het huishoudelijk reglement, en met consensus om de onthoudingen niet mee te tellen, is de Oriëntatienota, als onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsplan goedgekeurd. Dan kan nu aan het vervolgtraject van het RMP verder gewerkt worden.

4. Regionaal Mobiliteitsplan: Vervolgproces

Doorkijk geven in het proces tot dec. 2021

Om tot het RMP te komen, doorlopen we drie fases:

- 1) Oriëntatiefase: beschrijving van de bestaande situatie en een BAU
- 2) Op basis van de analyse van de oriëntatiefase gaan we een visie en kansrijke scenario's ontwikkelen
- 3) Om dan in een derde fase tot een actieprogramma te komen

Dat vertaalt zich ook in 3 eindproducten: een oriëntatienota (vandaag goedgekeurd), een synthesesnota en een nota van acties.

In de initiële timing wilde we het RMP klaar hebben in juni 2021, maar o.a. o.w.v. Corona is het nodig om meer tijd te nemen. Een nieuwe planning opgemaakt die uitgaat van 6 maanden extra. We voorzien nu dat het RMP klaar is in december 2021.

Hiervoor gaan we nog 7 stappen doorlopen:

- Stap 1: Bepalen visie (zal voorgelegd worden aan VVRR in september 2020)
 - Leidende principes
 - Ambities
 - Afwegingskader
- Stap 2: Bouwstenen voor scenario's bepalen:
 - Hoeken van de kamer aftasten
 - Input kansrijke scenario's
- Stap 3: Toetsen van bouwstenen
- Stap 4: Bouwen van 2 kansrijke scenario's (zal voorgelegd worden aan VVRR in februari 2021)
- *Doorrekening verkeersmodel (maart-april '21)*
- Stap 5: Resultaten verkeersmodel toetsen aan afweegkader
- Stap 6: Keuze beleidsscenario
- Stap 7: Uitwerken actieplan voor beleidsscenario

Nota acties (zal voorgelegd worden aan VVRR in oktober '21)

- Politieke besluitvorming

Eindrapport (zal voorgelegd worden aan VVRR in december '21)

Hoe ziet het proces eruit op korte termijn?

We zijn volop in voorbereidingsfase van de visie. De visie zal in eerste instantie in de vorm van een PPT uitgewerkt worden. In de fase van de synthesenota wordt deze vervolgens uitgeschreven en als hoofdstuk aan de synthesenota toegevoegd.

De werkgroep logistiek heeft in de week van 8 juni een opdracht meegekregen om de hoofdfocus voor logistiek in het RMP te bepalen. Afgelopen vrijdag was hierover een werk/vragensessie met de logistieke sector. Tegen 3 juli wordt gevraagd om de input over logistiek te bezorgen.

Op Team MOW en DB op 29 juni zal een eerste bespreking van de voorbereiding plaatsvinden. In de zomer loopt de verdere voorbereiding van een 1^{ste} versie van de visie PPT. In augustus volgt een nieuwe bespreking op Team MOW en DB. In september worden werksessies georganiseerd: één voor de logistieke werkgroep (28/8) en 2 sessies voor personenmobiliteit (10/9 en 14/9).


Na de werksessies over logistiek en personenmobiliteit zal de input verder verwerkt worden in de visie PPT. Deze zal ter goedkeuring voorgelegd worden op de VVRR van 28 september (Let op: nieuwe datum).

5. Varia

Het presentatiefilmpje voor de gemeenteraden wordt getoond. Het gaat om een versie die voor 98% klaar is. Jordi Boulet (Hoeselt) geeft mee om bij de flexsystemen ook te vermelden dat deze eenvoudiger gereserveerd kunnen worden. Dit is een belangrijk voordeel en moet zeker vermeld worden.

Voorzitter Sven Lieten sluit af door iedereen te bedanken voor de tijd en vertrouwen in het team en de constructieve discussie. We gaan verder aan de slag om tot een mooi resultaat te komen.

Dank aan de hele ploeg!!

AANWEZIGHEIDSLIJST 6^{DE} VVRR LIMBURG		DATUM: 15 JUNI 2020
		LOCATIE: MS TEAMS - VIRTUEEL
		DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

NAAM	DIENST/INSTANTIE	FUNCTIE	AANWEZIG
ADRIAENS SOPHIE	PROVINCIE LIMBURG	AMBTENAAR	A
ARIEN CAROLINE	STUDIEBUREAU STG		A
BAMPS JOKE	DE VLAAMSE WATERWEG	AMBTENAAR	A
BAPTIST MARTINE	PROVINCIE LIMBURG	AMBTENAAR	A
BLOMME MAARTEN	AWV LIMBURG	REGIOMANAGER	A
BOURGUIGNON IVO	PROVINCIE LIMBURG	AMBTENAAR	A
DOMINIQUE CHAMPAGNE	DE LIJN	AMBTENAAR	A
CLAES VIVIANE	DEPARTEMENT OMGEVING	AMBTENAAR	A
COCKHUYT MATHIEU	VVSG		A
COEKAERTS ARNO	DE LIJN	AMBTENAAR	A
CHRISTIAEN KOEN	NMBS		A
DAYERS GIJS	DEPARTEMENT MOW	AMBTENAAR	A
DOCHEZ KAREN	DE LIJN	AMBTENAAR	A
VAN DIJCK DOMINIQUE	STUDIEBUREAU STG		A
LAMBRECHTS BERT	PROVINCIE LIMBURG	CO-VOORZITTER	A
LIETEN SVEN	DEPARTEMENT MOW	CO-VOORZITTER	A
MAGIS MAARTEN	DE LIJN	REGIOMANAGER	A
MARKET JAN	AWV LIMBURG	REGIOMANAGER	A
MAURISSEN ANN	DEPARTEMENT OMGEVING	AMBTENAAR	A
MOORS GIJS	AWV LIMBURG	AFDELINGSHOOFD	A
RENTMEESTERS PETER	DE VLAAMSE WATERWEG	AMBTENAAR	A
REUMERS MARTHE	DEPARTEMENT OMGEVING	AMBTENAAR	A
SILVESTRINI MONICA	PROVINCIE LIMBURG	AMBTENAAR	VO
UYTTENDAELE PAMELA	DEPARTEMENT MOW	AMBTENAAR	A
VAGANEE GUIDO	VVSG		A
VAN CAMPENHOUT SOFIE	DEPARTEMENT MOW	AMBTENAAR	A
VANDINGENEN STIJN	PROVINCIE LIMBURG	AMBTENAAR	A
VERMEULEN ERWIN	KABINET MINISTER		A
WIJNKER MARCEL	INTER		A
WILLEMS TOM	DE WERKVENNOOTSCHAP		A
ZEGERS HANS	PROVINCIE LIMBURG	KABINET	A

ALKEN			
FRANK VROONEN		SCHEPEN	A
AS			
JO SANTERMANS		SCHEPEN	A
BERINGEN			
JEAN VANHEES		SCHEPEN	VO
SANDRA VANIMMISSEN		VERVANGER SCHEPEN	A
BILZEN			
JOHAN SAUWENS		BURGEMEESTER	A
BOCHOLT			
ERIK VANMIERLO		SCHEPEN	A
BORGLOON			
ERIC AWOUTERS		BURGEMEESTER	A
BREE			
MARIO KNIPPENBERG		SCHEPEN	A
DIEPENBEEK			
DILSEN-STOKKEM			
SOFIE VANDEWEERD		BURGEMEESTER	A
KOEN SLEYPEN		SCHEPEN	A
GEETBETS			
KRIS SWINNEN		VOORZITTER	A
GENK			
MICHAEL DHOORE		SCHEPEN	A
GINGELOM			
JAN WICHELER		SCHEPEN	A
HALEN			
ERIK VANROELEN		BURGEMEESTER	A
KRIS JACOBS		SCHEPEN	A
HAM			
ROBERT VANDEZANDE		SCHEPEN	A
HAMONT-ACHEL			
RIK RIJCKEN		BURGEMEESTER	A
ANNICK KAUFFMANN		AMBTENAAR	A
HASSELT			
STEVEN VANDEPUT		BURGEMEESTER	A
HECHTEL-EKSEL			
JAN DALEMANS		BURGEMEESTER	A
THEO MARTENS		SCHEPEN	A
HEERS			
HERK-DE-STAD			
MARK VANLEEJW		SCHEPEN	A
HERSTAPPE			
HEUSDEN-ZOLDER			
LODE SCHOPS		SCHEPEN	A
HOESELT			
JORDI BOULET		GEMEENTERAADSLID	A
HOUTHALEN-HELCHTEREN			
ALAIN YZERMANS		BURGEMEESTER	A
KINROOI			

JO BROUNS		BURGEMEESTER	A
KORTESSEM			
MIET JORISSEN		SCHEPEN	A
LANAKEN			
SOFIE MARTENS		SCHEPEN	A
LEOPOLDSBURG			
BENNY MAES		SCHEPEN	A
LOMMEL			
SOFIE LOOTS		SCHEPEN	A
LUMMEN			
RITA MOORS		SCHEPEN	A
MAASEIK			
JOHAN TOLLENAERE		BURGEMEESTER	A
MAASMECHELEN			
MARLEEN KORTLEVEN		SCHEPEN	A
MEERHOUT			
ROGER VERHEYEN		SCHEPEN	VO
NIEUWERKERKEN			
ROHNNY SCHREURS		SCHEPEN	VO
ANNEMIE BERGEN		VERVANGER SCHEPEN	A
OUDSBERGEN			
LODE CEYSSENS		BURGEMEESTER	A
PEER			
STEVEN MATTHEÏ		BURGEMEESTER	A
SIGRID CORNELISSEN		SCHEPEN	A
PELT			
JAAK FRANSEN		SCHEPEN	A
RIEMST			
GUY KERSTEN		SCHEPEN	VO
SINT-TRUIDEN			
VEERLE HEEREN		BURGEMEESTER	A
TESSENDERLO			
FONS VERWIMP		BURGEMEESTER	A
TONGEREN			
PATRICK JANS		SCHEPEN	VO
YANNICK VOLONT		VERVANGER SCHEPEN	A
VOEREN			
JORIS GAENS		BURGEMEESTER	A
WELLEN			
ELS ROBEYNS		BURGEMEESTER	A
ZONHOVEN			
FREDERICK VANDEPUT		SCHEPEN	A
ZOUTLEEUW			
ROGER MERTENS		SCHEPEN	VO
ZUTENDAAL			
DIRK SMITS		SCHEPEN	A