

Midwest worden geselecteerd als interlokale weg, terwijl dit in VVR Westhoek zal worden opgenomen als lokale weg.

- Verder waren er vragen van Torhout, Moorslede en Staden om wijzigingen door te voeren aan overige selecties, hoofdzakelijk voortvloeiend uit de inrichtingsprincipes voor de lokale en interlokale wegen. De betrokken gemeenten hebben reeds een schriftelijk antwoord ontvangen op hun vraag. Hierin wordt gewezen op het feit dat de wegencategorisering reeds werd goedgekeurd en overgemaakt aan de Vlaamse Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken. Bijgevolg kunnen er in dit stadium geen wijzigingen worden doorgevoerd. De vraag Kortemark – Torhout vormde hierop een uitzondering, aangezien dit expliciet benoemd was als openstaand punt bij de goedkeuring. Daarenboven hebben de gevraagde wijzigingen ook een impact op omliggende gemeenten en vervoerregio's, waardoor ze in ieder geval niet eenzijdig zouden kunnen worden doorgevoerd. De bezorgdheden rond de inrichtingsprincipes zijn wel opgenomen in het voorstel van besluit van de VVRR, om zo tegemoet te komen aan de geformuleerde bedenkingen. Een aantal verdere vragen worden gesteld:
 - De WVI vraagt of het feit dat de wegencategorisering reeds is overgemaakt aan de minister betekent dat hier niet meer over kan worden gediscussieerd.
 - Dep. MOW verduidelijkt dat de vervoerregioraad de wegencategorisering en het advies op het hoofdwegennet goedgekeurde tijdens de vergadering van 20 december 2022. Het dossier is intussen overgemaakt aan de Vlaamse regering, die de selectie van het hoofdwegennet en het dragende netwerk bepaalt.
 - Het WVI stelt dat de context gewijzigd is, gelet er nu inrichtingsprincipes zijn voor de lokale wegen.
 - Dep. MOW merkt op dat de inrichtingsprincipes voor interlokale wegen wel reeds gekend waren. De inrichtingsprincipes voor de lokale wegen zijn inderdaad nieuw, maar de lokale wegen vormen geen deel van het RMP. Daarenboven is het vreemd om op een doorlopen proces – waarbij in de hoofdzaak werd uitgegaan van het gewenste gebruik van de wegen – terug te keren.
 - Dep. MOW verduidelijkt verder dat de Vlaamse Minister tegen eind 2022 een advies op de hoofdwegen en een voorstel van dragend netwerk verwachtte. Dit is op de vervoerregioraad van 20 december 2022 in consensus goedgekeurd.
 - Op vraag van Izegem verduidelijken Dep. MOW en atelier\demitro2 dat alle gestelde vragen de grenzen van de individuele gemeenten overschrijden.
 - Izegem merkt op dat het ook in dat geval niet mogelijk is om wijzigingen door te voeren aan de wegencategorisering. Wijzigingen over de gemeentegrenzen heen zouden immers niet door individuele gemeenten kunnen worden beslist, aangezien ze ook een wijziging aan de selectie in de volgende gemeente impliceren.
- Dep. MOW geeft aan dat er aan het begin van elke legislatuur een evaluatie van het RMP voorzien is.

Atelier\demitro2 geeft verder aan dat er in de visienota een toevoeging werd opgenomen m.b.t. het vrachtroutenetwerk. Concreet gaat het om de nood aan afstemming tussen de gemeenten, die nu ook expliciet wordt benoemd.

De vervoerregioraad keurt het actieplan goed.

De vervoerregioraad stelt het ontwerp regionaal mobiliteitsplan voorlopig vast.

Veertien gemeenten maakten voorafgaand de vervoerregioraad reeds een schriftelijke goedkeuring over, in de vorm van een collegebesluit. Een vijftiende gemeente maakte vooraf geen schriftelijke goedkeuring over, maar keurde het actieplan goed tijdens de vergadering. De overige drie gemeenten waren verontschuldigd en brachten geen schriftelijke stem uit. Het overzicht is opgenomen in bijlage 2.

Proces

Atelier\demitro2 licht toe dat er een feestelijk slotmoment zal worden georganiseerd op 9 mei, ter viering van de voorlopige vaststelling van het regionaal mobiliteitsplan. Daarnaast zal het RMP ook worden overgemaakt aan de minister, die het RMP voorlopig zal goedkeuring. Vervolgens kan het openbaar onderzoek worden opgestart.

Korte termijn OV-plan

OV KT

De Lijn deelt de tijdslijn voor de communicatie van fase 1. Dit zal worden opgestart vanaf 15/05. De halte-affiches en doortochttabellen zullen vanaf 1/6 worden gedeeld. Vanaf 15/6 wordt de routeplanner actief, zodat er vanaf 1/7 van start kan worden gegaan met fase 1. Verder wordt er ook gezorgd voor communicatie op niveau van de gemeenten of de scholen.

De Lijn licht verder toe dat er intussen twee gebieden zijn waar de hoppincentrale reeds lopende is. De eerste resultaten hieruit zijn positief.

- Op vraag van de provincie verduidelijkt De Lijn dat het boeken van de ritten niet betekent dat de rit onmiddellijk moet worden betaald. De rit moet sowieso ook worden bevestigd.
- Izegem vraagt of er een boete is voor de reiziger wanneer men niet ter plaatse is wanneer de belbus er is.
 - De Lijn verduidelijkt dat bij de huidige belbus dit niet is voorzien. Wanneer een gebruiker op vandaag een aantal keer niet komt opdagen, dan kan men geschorst worden. De Lijn zal verder opvolgen hoe dit zal werken binnen de hoppincentrale.

De Lijn licht verder toe dat er een marktbevraging lopende is m.b.t. het flex-vervoer. Op basis daarvan zal er worden teruggekoppeld naar de vervoerregio.

- De VVSG vraagt of er beslist is dat indien het budget ontoereikend is, de discussie naar de vervoerregioraad moet komen en of dit niet eerst op Vlaams niveau verder moet bekeken worden.
 - De Lijn merkt op dat het sowieso nog niet duidelijk is of dit een probleem zal zijn.
 - Dep. MOW geeft verder aan dat bij het decreet basisbereikbaarheid is beslist dat de Vervoerregioraad het VOM kan invullen. Wanneer de resultaten van de marktbevraging er zijn, zijn er twee opties. Een eerste optie is dat Vlaanderen het verschil bijpast, bijvoorbeeld rekening houdend met de indexatie. De tweede optie is dat de Vervoerregioraad zelf zal moeten beslissen over een herverdeling van het budget. Het is nog niet duidelijk hoe dit verder zal lopen.
 - Dep. MOW merkt verder op dat er in principe moet worden uitgegaan van de budgetten voor 2024, terwijl er in het OV-plan is gerekend met de budgetten van 2021.
 - De VVSG stelt dat het wel belangrijk is om te weten hoe de Vlaams regering zal omspringen met de indexatie. Anders bestaat het risico dat het aanbod stelselmatig moet worden teruggeschroefd, omdat de budgetten niet geïndexeerd worden maar de prijzen wel stijgen.

- De VVSG dringt er op aan om te vermijden dat de discussies van het korte termijn OV-plan moeten worden hernomen, en stelt dat er in de eerste plaats zou moeten worden gekeken naar de Vlaamse regering om indien nodig te budgetten bij te passen.
- De provincie vraagt of nog steeds wordt vastgehouden aan het tarief van 2€.
 - Dep. MOW geeft aan dat we ervan zijn uitgegaan dat je met een ticket van De Lijn het flexvervoer zou kunnen gebruiken.
 - Izegem stelt vast dat De Lijn in de toekomst niet meer via de Vlaamse Regering zal moeten om de tarieven te wijzigen. De tarieven zouden in de toekomst worden beslist op niveau van de raad van bestuur van De Lijn. Het is bijgevolg belangrijk dat de vervoerregio dus wel voldoende vrijheid kan behouden.

Er zou een bijkomende VVRR worden gepland op 23 mei en 27 juni.

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEDEN

Aanwezig

Kris Soenens	Ardoorie
Julie Misplon	Hooglede
Bert Maertens	Izegem
Luc Derudder	Oostrozebeke
Dennis Fraeyman	Pittem
Stefaan Van Coillie	Roeselare
Greet De Roo	Ruiselede
Daisy Haydon	Wielsbeke
Guido Vaganée	VVSG
Margo Swerts	WVI
Rik Loyson	AWV
Vincent Huart	De Lijn
Koen Christiaen	NMBS
Frederik Potvlieghe	AWV
Lieven Van Eenoo	Departement MOW
Niels Verdonck	Departement MOW
Amber Coone	Atelier\demitro2 (Deloitte)
Dimitri De Backer	Atelier\demitro2 (Mint)

BIJLAGE 2: GOEDKEURINGEN

Volgende gemeenten gaven een schriftelijke goedkeuring:

1. Ardoonie
2. Hooglede
3. Lichtervelde
4. Ledegem
5. Meulebeke
6. Moorslede
7. Oostrozebeke
8. Pittem
9. Roeselare
10. Ruiselede
11. Staden
12. Torhout
13. Wielsbeke
14. Wingene

Daarnaast gaf Izegem een goedkeuring tijdens de vervoerregioraad.

De overige gemeenten (Dentergem, Ingelmunster, Tielt) brachten geen stem uit.