

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 983
van **STEFAAN SINTOBIN**
datum: 11 april 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Vervoersregio Westhoek - Testproject basisbereikbaarheid

In 2016 selecteerde de Vlaamse Regering de Westhoek als testregio voor de invoering van het concept 'basisbereikbaarheid'. De Westhoek werd gekozen omwille van zijn landelijke karakter, in vergelijking met de overige twee testregio's die een meer verstedelijkt karakter hebben, met name Aalst en Mechelen.

Deze drie testregio's hadden als opdracht een vervoerplan op te maken waardoor het openbaar vervoer in de regio meer op basis van de mobiliteitsvraag zou gaan rijden. Door het verwerven van deze teststatus kreeg de Westhoek als regio bovendien de garantie dat de tot dan ingezette Vlaamse middelen voor openbaar vervoer niet verder het voorwerp van besparingen zouden uitmaken. Gemeenten dienden een duidelijke stem te hebben in de opmaak van het vervoerplan.

Op 28 februari 2018 kwam de Vervoerregioraad Westhoek voorlopig voor een laatste keer bijeen om er het voorliggend vervoerplan goed te keuren. De vervoerregioraad bestaat uit vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid, De Lijn en de lokale besturen. De Westhoek slaagde er tot nog toe als enige testregio in om een vervoerplan goed te keuren. Dit plan spreekt zich uit over de grote openbaarvervoersassen in de regio (bijvoorbeeld de kusttram, de verbindingen tussen Ieper, Veurne, Diksmuide en Poperinge), de organisatie van het 'aanvullend vervoer' (in hoofdzaak het aanvullend aanbod voor schoolgaande jongeren) én het zogenaamde 'Vervoer op maat' waarbij een 'Westflex'-systeem naar voren geschoven wordt, waarbij gebruikers van openbaar vervoer een beroep zullen kunnen doen op ritten georganiseerd met taxi's of bussen, wanneer er in de nabijheid geen grotere openbaarvervoersassen terug te vinden zijn. Dit vervoerplan zal vanaf 2020 operationeel worden.

Bij de lokale besturen rijst blijkbaar wel de vraag of voor deze invulling van het vervoer op maat geld beschikbaar is. De lokale besturen kijken volgens de pers naar de provincie om een coördinerende rol te spelen.

1. Wat was de inhoudelijke inbreng van de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en De Lijn bij de totstandkoming van het vervoerplan in deze (test)vervoerregio?
2. Wat is de visie van de Vlaamse overheid over de financiering van een aantal aspecten, met name het vervoer op maat, van dit vervoerplan?

3. Zijn de provinciebesturen volgens de minister de aangewezen overheden om in het licht van de beperkte bevoegdheden (combimobiliteit, fietsbeleid) hier te cofinancieren of te coördineren?

ANTWOORD

op vraag nr. 983 van 11 april 2018

van **STEFAAN SINTOBIN**

1. In de vervoerregio Westhoek wordt de Vlaamse Overheid vertegenwoordigd vanuit twee beleidsdomeinen: Omgeving en Mobiliteit en Openbare Werken. Deze laatste omvat diverse spelers die gezamenlijk optreden als "team MOW": het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen & Verkeer en De Lijn. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is regisseur en is (co-)voorzitter van de Vervoerregioraad.

Naast de concrete organisatie van de regiowerking brengen de vertegenwoordigers van het beleidsdomein MOW ook hun inhoudelijke expertise in. Zo is het inhoudelijke voorstel voor het kern- en aanvullend net opgemaakt door De Lijn.

Verder in het traject werden door het beleidsdomein alternatieve scenario's opgesteld op basis van de vragen en suggesties van de lokale besturen en het debat in de Vervoerregioraad. De vragen van de lokale besturen werden samen met het team MOW afgetoetst aan de vooropgestelde principes van het kern- en aanvullend net én afgewogen op haalbaarheid en potentieel.

Om lokale vragen/knelpunten meer diepgaand te kunnen bespreken, werd op initiatief van de voorzitter van de VVRR voorbereidend en bilateraal overlegd met verscheidene gemeenten uit de regio, alsook met grensgemeenten van de regio. Zo kon vanuit suggesties en argumentatie oplossingsgericht worden samengewerkt.

Op die manier werd er progressief naar de goedkeuring van een theoretisch openbaar-vervoerplan in de VVRR Westhoek toegewerkt.

2. Het vervoerplan dat door de Vervoerregioraad Westhoek werd goedgekeurd, is een theoretische oefening die vertrekt vanuit een budgettair kader dat door de Vlaamse Overheid werd aangereikt.
3. Neen, de provincie West-Vlaanderen is betrokken in de werking van de Vervoerregioraad Westhoek maar heeft geen coördinerende rol.

Een van de doelstellingen van het vervoer op maat ligt in het optimaliseren van (momenteel versnipperd ingezette) middelen. Vanuit dat standpunt behoort een co-financiering door de provincie zeker tot de mogelijkheden.