

De agenda van de vervoerregioraad ziet er als volgt uit:

1. Regionaal mobiliteitsplan
 - Gelopen proces
 - Voorgestelde verwerkingen adviesronde en openbaar onderzoek
 - Verdere processtappen
2. Openbaar vervoerplan
 - Operationalisering VoM Flex
3. Varia

De presentatie in bijlage (zie [Sharepoint](#)) geeft een weerslag van het verloop en inhoud van de bijeenkomst.

- Vincent Van Quickenborne, voorzitter van de VVRR is verontschuldigd voor het overleg. Tijts Naert vervangt als voorzitter.
- Volmachten:
 - Vincent Van Quickenborne, burgemeester van Kortrijk, geeft volmacht aan Lut Deseyn, burgemeester van Avelgem.
 - Tom Durnez, schepen mobiliteit van Wervik, geeft volmacht aan Lobke Maes, schepen mobiliteit van Wevelgem

1. Regionaal mobiliteitsplan (RMP)

Gelopen proces (slides 4-11)

Een overzicht van het proces sinds de vervoerregioraad van juni kan gevonden worden in de begeleidende presentatie.

Voorgestelde verwerkingen adviesronde en openbaar onderzoek

Op voorhand werd een Excel tabel (zie [sharepoint](#)) bezorgd met een overzicht van alle (188) afzonderlijke reacties en de antwoorden die hierop zijn geformuleerd. Indien wijzigingen aan het RMP of het MER aan de orde waren, werd dit aangegeven in deze tabel.

Op deze vergadering worden de wijzigingen aan het RMP ter goedkeuring voorgelegd. Enkel de significante wijzigingen worden hier overlopen. Kleine aanvullingen/aanpassingen/correcties die geen significante wijziging zijn aan de visie en/of het actieplan werden hier niet specifiek besproken (maar zijn wel afgetoetst met de werkgroep).

Reactie 6c – Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) (slides 13-14)

- De reactie van TLV maakt duidelijk dat er nog wat aan visievorming ontbreekt omtrent het gegeven van vrachtwagenparkeren.
 - De vervoerregio geeft aan dat het kunnen stallen van een vrachtwagen, ook voor chauffeurs die de vrachtwagen mee krijgen naar huis, de verantwoordelijkheid is van de werkgever. De werkgever moet hiervoor een oplossing zoeken en kan hiervoor eventueel in dialoog treden met de gemeente, niet andersom.
 - Daarnaast is een goede samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheid tussen de verschillende wegbeheerders noodzakelijk. Zo zullen parkeerrestricties op een gewestweg kunnen leiden tot het verschuiven van de parkeerdruk naar de lokale

wegen (waar de plaatselijke politiezone te weinig mankracht heeft om te handhaven).

- De vervoerregioraad is het eens dat deze problematiek iets is dat moet bekeken worden op regionaal vlak (en zelfs interregionaal). In veel gevallen wonen de chauffeurs niet in de buurt van het bedrijf waar ze werken. Verdere visievorming omtrent het vrachtwagenparkeren is nodig. Dit wordt meegenomen naar de volgende vervoerregioraad en richting de vervoerregiowerking.
- Aanpassingen aan die visietekst zijn niet meer mogelijk, gezien de tekst al in openbaar onderzoek geweest is en er voor aanpassing een specifieke aanleiding moet zijn naar aanleiding van opmerkingen tijdens de adviesronde en openbaar onderzoek.

De vervoerregioraad keurt de voorgestelde verwerking goed, mits volgende aanpassingen:

- Aanpassingen aan het RMP: De aanpassing in de titel 'gedifferentieerde aanpak vrachtwagenparking per doelgroep' mag behouden blijven. De zin 'Waar nodig voorzien we centrale vrachtwagenparkings op maat van de lokale/regionale noden' wordt volledig geschrapt. Deze impliceert immers dat de lokale besturen moeten voorzien in vrachtwagenparking, terwijl dit in de eerste plaats een private opgave is.
- Aanpassingen aan het antwoord in de Excel tabel met verwerkingen van het openbaar onderzoek: verwijzen naar het actieplan in plaats van de visie; deze stelt immers duidelijker de consensus voor van de vervoerregio en duidt ook dat er nog aan verdere visievorming gedaan zal worden in de regio (actie G2-3 en LOK-G2-3)

Reactie 8b (slide 15-16)

- Uit de reactie van Infrabel kwam naar voor dat een nuancering wenselijk was in de visietekst (p84) omtrent het voorzien van ongelijkgrondse fietsvoorzieningen bij het sluiten van overwegen, nl dat dit moet worden afgewogen in functie van gebruik, rol in het fietsnetwerk en mogelijke alternatieven.
- Daarnaast werd door de werkgroep ook de bemerking gemaakt dat er op bepaalde plaatsen in de visie een verduidelijking 'gelijkgrondse' nodig is wanneer er wordt gesproken over overwegen.
- Op vraag van de werkgroep werd bilateraal afgestemd met Infrabel. De aanvullingen van Infrabel werden op 21/12 ontvangen en worden voorgelegd aan de vervoerregioraad (slide 16).
 - Een vraag tot integratie van onderstaande tekst in de nuancering omtrent het sluiten van overwegen (om de aanpak van Infrabel meer te duiden):

INFRABEL hanteert een integrale mobiliteitsvisie m.b.t. overwegen. In samenspraak met steden en gemeenten wordt er een mobiliteitsstreefbeeld opgesteld en gezocht naar een passend alternatief voor het geheel aan overwegen op het betrokken grondgebied. Elk mobiliteitsstreefbeeld bestaat uit een grofmazig netwerk (bruggen/tunnels) voor het gemotoriseerd verkeer en een fijnmaziger netwerk (fietsstunnels en/of -bruggen) voor trage weggebruikers. Daarbij wordt niet elke overweg telkens door een alternatief vervangen. Met het streefbeeld wordt er ingezet op leefbare woonstraten, sluipverkeer weren en inzetten op het STOP-principe.

- De vraag om opgenomen te worden als partner bij de realisatie van fietssnelwegen

- De vraag om een 10 tot 15 meter bouwvrije strook om te nemen langsheen de spoorbedding

De vervoerregioraad gaat akkoord met de voorgestelde aanpassingen:

- Aanvulling van 'gelijkgrondse' waar nodig
- Nuancering omtrent het sluiten van de overwegen. De vervoerregioraad gaat akkoord met de aanvulling van Infrabel mits een aanpassing: 'Daarbij hoeft niet elke overweg telkens door een alternatief vervangen te worden' ipv 'Daarbij moet niet elke overweg door een alternatief vervangen te worden.'

Omtrent de andere bemerkingen uit de mail van Infrabel

- Infrabel was reeds opgenomen als partner bij de realisatie van fietssnelwegen, hier hoeft er dus geen aanpassing te gebeuren
- De bemerking omtrent het realiseren van 10 tot 15 meter bouwvrije strook is te bekijken op projectniveau en worden niet opgenomen binnen de visie van het RMP.

Reactie 16f (slides 17-18)

De vervoerregioraad gaat akkoord met de voorgestelde aanpassingen

Reactie 16g (slides 19-20-21)

- Kleine fout in de slides: 'treinnet' moet 'busnet' zijn. Dit is aangepast in de versie van de presentatie die met dit verslag wordt meegestuurd
- Er wordt duidelijk gesteld dat de hoge frequentiegraad (6-8 per uur, in functie van capaciteit) niet ten koste mag gaan van andere noden in de regio (gezien er bij het busnet in een budgetneutraal kader moet gewerkt worden. Dit klopt, maar het net in de visie geeft een wensnet weer die de vervoerregio op termijn wenst gerealiseerd te zien.

De vervoerregioraad gaat akkoord met de voorgestelde aanpassingen

Reactie 20 ta, tb, tc (slides 22-23-24)

- De vervoerregioraad gaat akkoord met de aanpassingen. Het is inderdaad onzinnig om de realisatie van het hoppinpunt te laten afhangen van de investeringsbudgetten die NMBS ter beschikking heeft.
Anderzijds is het wel belangrijk dat er maximaal wordt ingezet op toegankelijkheid van de stations, goede afstemming van services, ... om een hoppinpunt te laten slagen. Er wordt duidelijk de vraag geformuleerd richting NMBS om flexibel om te gaan met vragen als partner bij het realiseren van de hoppinpunten.
- Als contactpersoon wordt door NMBS Geert Dierckx naar voor geschoven

- Daarnaast wordt bij actie MP1-3 de bezorgdheid geopperd dat de gemeenten hier enkel aanzet zijn, niet de wegbeheerder (AWV is bijvoorbeeld zeer belangrijk in de stationsomgeving van Menen).
- Aanpassingen zijn hier niet meer mogelijk (geen specifieke aanleiding) maar de trekkersrol impliceert niet dat de trekker de budgetten moet voorzien, maar de trekker initieert het proces. In die zin is de gemeente als trekker wel logisch

De vervoerregioraad gaat akkoord met de voorgestelde aanpassingen

Reactie 20tg (slide 25)

De vervoerregioraad gaat akkoord met het voorstel om de actie ADV-OV1-7 voor onderzoek van stedelijke tariefzone rond Kortrijk te laten vallen

Reactie 25c (slide 26)

De vervoerregioraad gaat akkoord met de voorgestelde aanpassingen voor amplitude van het treinnet (5u – 24u op weekdays en 6u tot 24u op weekenddagen)

Reactie 25d (slides 27-28)

De vervoerregioraad gaat akkoord met de voorgestelde aanpassingen om de hoogwaardige verbindende buslijn tussen Oudenaarde en Waregem te laten verlopen via Wortegem-Petegem ipv via Kruisem.

Reactie 25^e (slide 29): geen aanpassing aan RMP.

Afstemming nodig van afbakeningen interlokale mazen met omliggende vervoerregio's. Dit wordt door vervoerregio opgenomen.

Reactie 26sd (slide 30): geen aanpassing aan RMP

DOMG vraagt het opstellen van een checklist voor opvolging aanbevelingen/acties op uitvoeringsniveau. Dit is op te nemen door de vervoerregio samen met de monitoring van het RMP.

Reactie 26sf (slide 31): Reactie ontvangen bij voorbereiding van de VVRR van DOMG. Geeft geen aanpassing aan het RMP, ter info

Verdere processtappen

Een overzicht van de verdere processtappen kan gevonden worden in de begeleidende presentatie (slide 34).

2. Openbaar Vervoerplan

Operationalisering VoM Flex

Een overzicht van de voorgestelde aanpassingen kan gevonden worden in de begeleidende presentatie (slides 36-39).

De vervoerregioraad gaat akkoord met de voorgestelde aanpassingen

3. Varia

Waregem: Bezorgdheid wordt geuit omtrent het systeem van doelgroepenvervoer (DAV/MAV).

Het huidige aanbod aan doelgroepen vervoer in Waregem opereert op vandaag (hoofdzakelijk) vanuit Kortrijk. Gezien de taxichauffeurs geen vergoeding krijgen voor de kilometers die ze rijden zonder passagiers, krijgen gebruikers in Waregem vaak de melding dat 'er geen capaciteit' is, waar in werkelijkheid de chauffeur het niet ziet zitten om de verplaatsing naar Waregem te maken. Door het wegvallen van de belbus zal er mogelijks meer vraag naar deze dienst komen in Waregem.

Er zijn reeds gesprekken geweest. Er is voorgesteld aan de stad om op zoek te gaan naar chauffeurs die vanuit Waregem kunnen opereren. Waregem is daar nu mee bezig, maar het is iets dat op regionaal vlak geregeld zou moeten worden. Anders is het misschien beter om het bijkomende budget DAV/MAV dat was voorzien in het VoM te verdelen over de gemeenten zodat iedere gemeente kan voorzien in eigen aangepast vervoer.

Anderzijds zijn er algemeen ook vragen omtrent de dienstverlening van DAV/MAV (Mobi-West en H.Hart). Er waren bijvoorbeeld signalen dat DAV H. Hart zou ophouden te bestaan.

- MOW geeft aan dat dit niet het geval. Er is een openbare dienstverplichting, waardoor ze zeker tot eind 2024 aangepast vervoer moeten aanbieden.

Er zijn ook signalen dat de budgetten onvoldoende (zullen) zijn waardoor er plots in de loop van het werkingsjaar geen middelen (en dus geen vervoer) meer zullen zijn.

Ten slotte lijkt men bij de aanbieders ook niet op de hoogte te zijn van het extra budget die de regio voorziet.

- MOW geeft aan dat met Mobi-west in januari bilaterale gesprekken gepland zijn. Deze moeten zorgen voor meer duidelijkheid en transparantie.

Het is duidelijk dat er nog veel werk is omtrent het doelgroepenvervoer. Ook op vlak van communicatie is er nood aan een duidelijk en eenduidig verhaal richting de gebruikers. Dit wordt op de volgende vervoerregioraad opnieuw behandeld. Er zal dan reeds meer duidelijkheid zijn omtrent:

- Waar, bij welke doelgroepen er problemen optreden
- De werking van de aanbieders (Mobi-West, DAV H.Hart)

MOW volgt dit op

Menen: Combimobiliteit niet opgenomen in app De Lijn.

De stad geeft aan dat er problemen gemerkt worden met de dienstverlening en app van De Lijn. Deze bemerkingen zijn reeds doorgegeven aan De Lijn

Er is een bepaalde halte in Rekkem waar de overstaptijd (lijn Menen-Rekken naar lijn richting Kortrijk) 42 minuten is. De app van de Lijn geeft aan dat het voordeliger is om een half uur te wandelen naar een halte en daar de bus te nemen. Het aanbod aan deelfietsen wordt niet aangeboden in de app. Dit is niet echt klantvriendelijk.

- De Lijn geeft aan dat de problematiek op vlak van overstaptijd aan deze specifieke halte in Rekkem gekend is. Dit is het gevolg van de wijzigingen in het busnet, waar mogelijk zullen maatregelen genomen worden, maar dit heeft tijd nodig. Het is belangrijk om eerste enkele maanden te analyseren en dan de juiste bijstellingen te maken. De eerste wijzigingen zullen pas in 2025 gedaan worden.
- De Lijn doet algemeen de oproep om bij de uitrol van het nieuwe net zo goed als mogelijk schouder aan schouder te gaan staan om het te verdedigen. De regio staat achter de principes en weet tegelijkertijd ook dat de oefening diende te gebeuren binnen een budgetneutraal kader. Het plan gaat uit van basisbereikbaarheid waarbij de betrachting is om voor het overgrote deel van de bevolking een verbetering te kunnen aanbieden. Een minderheid zal inderdaad nadelen ondervinden en van deze groep zullen klachten binnenkomen. Zeker in deze regio is dit het geval omdat er een belbusgebied wegvalt (in heel Vlaanderen is dit het geval voor 8 gemeenten, in VVR Kortrijk voor 3 van die 8). De vraag om extra budget hiervoor dient te worden blijvend gesteld
- Het voorstel van extra functionaliteit in de app wordt intern doorgegeven. Indien mogelijk zal dit geïmplementeerd worden.
De opmerking wordt gegeven dat deze Hoppin-app wel verre van op punt staat. Op vandaag is het beter om de website te gebruiken (Hoppin.be). Deze website heeft de volledige functionaliteit, de app kan enkel gebruikt worden om een flexbus te boeken. Ook op de website Hoppin.be kan geen routeplanner gevonden worden, maar daar wordt wel het aanbod weergegeven op een bepaald punt en gewerkt met links naar NMBS, de Lijn en de verschillende aanbieders van deelsystemen.