

////////////////////////////////////
De agenda van de vervoerregioraad ziet er als volgt uit:

1. Regionaal mobiliteitsplan – vaststelling definitief ontwerp
2. Openbaar vervoerplan - evaluatie
3. Varia

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

1. Regionaal mobiliteitsplan – vaststelling definitief ontwerp RMP

Op deze vervoerregioraad wordt het Definitief ontwerp RMP voorgelegd voor vaststelling. Vervolgens wordt het ter goedkeuring voorgelegd aan de minister, waarna we niet meer spreken van een ontwerp RMP. Het RMP is van kracht 10 dagen na publicatie in het Staatsblad.

Het sMER is na het kwaliteitsadvies van team MER definitief (sMER ligt niet voor ter goedkeuring op VVRR).

Welke stappen zijn gezet sinds de VVRR van 21/12/2023:

- Het RMP en sMER zijn onderworpen aan een kwaliteitsbeoordeling van team MER. Deze beoordeling was positief. Aan het RMP werd geen aanpassingen gevraagd, aan het plan-MER wel, maar hier gaat het over een tekstuele fout die niets wijzigt aan de essentie van het document (slide 6).
- Verder werd de synthesenota en de bijlage van dit document nog aangepast zodat het standpunt van het college van Anzegem omtrent de opname van de N382 als interlokale weg in elk document gelijk geformuleerd is (slide 7).

Het Definitief ontwerp RMP wordt door de aanwezigen op de vervoerregioraad unaniem goedgekeurd.

Daarnaast werd ook een update gegeven aan het communicatiemateriaal (filmpje, samenvatting, presentatie, one-pager, posters).

De aanpassing van de synthesenota wordt door de aanwezigen op de vervoerregioraad goedgekeurd. De link naar deze documenten wordt bezorgd.

Een oprechte dank wordt uitgesproken naar het ondersteunend studieconsortium die de regio bijstond de voorbije 5 jaar, alsook aan alle leden van de vervoerregio voor de fijne en constructieve samenwerking.

2. Openbaar Vervoerplan - evaluatie

In het stadhuis in Kortrijk ging op 23 februari 2024 een extra vervoerregioraad door. Deze werd bijeengeroepen om de eerste ervaringen te delen in verband met de uitrol van het nieuwe OV-plan sinds 6 januari 2024. De Lijn gaf er ook een toelichting rond het verdere evaluatieproces.

Op deze vervoerregioraad is beslist om een brief te sturen naar het kabinet om een overleg aan te vragen. Wegens het historisch onderbedeeld zijn van deze regio op vlak van budget voor openbaar vervoer per inwoner is extra budget nodig om te vermijden dat bepaalde inwoners in vervoersarmoede verzeild geraken. Eventuele aanpassingen van het bestaande voorstel, een 'fundamentele correctie', zou er volgens De Lijn pas op 1 juli 2025 kunnen komen wat te laat komt. De vraag stelt zich in de regio om voordien al samen te kunnen zitten en om meer kortetermijnoplossingen te bekijken. Deze brief is verzonden, maar een exacte datum voor het overleg met het kabinet is er nog niet. Er is wel al een informeel overleg geweest tussen het kabinet en De Lijn om zicht te krijgen op de budgetten die zouden nodig zijn.

Volgende punten worden aangehaald naast de opmerkingen die zijn gegeven op de VVRR van 23 februari

- Allereerst wordt benadrukt dat De Lijn (Björn en collega's) zeer toegankelijk zijn en duidelijk met de problemen aan de slag gaan;
- De gemeente Avelgem geeft aan dat in meer landelijk gebieden er problemen op vlak van vervoersarmoede te merken zijn op het terrein. Specifiek wordt Bossuit als voorbeeld aangegeven. Zo is het voor de kleuterschool in Bossuit niet mogelijk om 2 flexbussen, die nodig zijn voor 1 klas, op 1 zelfde moment te reserveren. Deze problematiek is bij de uitwerking van het OV-plan ook aangegeven.
- Ook vanuit Deerlijk komt duidelijk het signaal dat er problemen op vlak van vervoersarmoede te merken zijn op het terrein. Als dit niet wordt opgelost dreigt het nieuwe plan (voor deze mensen toch) een averechts effect te hebben en ze te drijven naar meer autogebruik;
- Ook vanuit Anzegem komt duidelijk het signaal dat er problemen op vlak van vervoersarmoede te merken zijn op het terrein.
- De case van Waregem wordt aangehaald die duidelijk maakt dat het uitbreiden van de doelgroep DAV/MAV zeker mogelijk is, maar er staat nog steeds wel een prijs tegenover. Vroeger konden mensen in Waregem (gaat over een 10-tal personen) gebruik maken van een belbus aan het tarief van een busrit (2-3 euro), nu moet er 12 euro betaald worden voor dezelfde rit (41 euro werkelijke prijs, bijna 30 euro tegemoetkoming) vanuit doelgroepenvervoer. Hierbij worden de oplossingen gezocht vanuit een combinatie van mogelijkheden: DAV voor mensen met een beperking en MMC voor andere reizigers.;
- Door Wevelgem wordt de problematiek aangehaald van de lijn Moorseele-Roeselare. Door een slechte aansluiting tussen vervoerregio's (Midwest en Kortrijk) worden reizigers via Kortrijk gestuurd. Deze lange reistijd is niet werkbaar waardoor ook deze doelgroep (patiënten AZ Delta, scholieren) naar de auto gedreven worden.
- Lendeledede geeft aan dat er vanuit VVR Kortrijk er geen VoM voorzien wordt in Lendeledede. Lendeledede werd wel als antenne meegenomen in het VoM van de VVR Midwest. Verplaatsingen van Lendeledede naar VVR Midwest met flexbus zijn mogelijk, maar niet naar Kortrijk;
- Ook gemeente Harelbeke geeft aan dat het voor specifieke problemen in gesprek is met de Lijn om mogelijke oplossingen uit te werken.

Ten slotte wordt de uitbreiding van het flex-gebied Menen-Wervik voorgesteld. Gezien het lage gebruik binnen het huidige flexgebied (doordat vele oude belbus-gebruikers nu het alternatief hebben van volwaardige busverbinding), kan deze uitbreiding zonder extra kosten voor de vervoerregio.

De voorgestelde uitbreiding wordt door de vervoerregioraad unaniem goedgekeurd.

3. Varia

Het voorstel wordt gegeven om de volgende vervoerregioraad (met onder andere de kwartaalstatus van De Lijn) een week op te schuiven om niet in het vaarwater te komen van de verkiezingen (7 juni naar 14 juni). Dit wordt aanvaard door de raad.