

# De vervoer

Er beweegt – eindelijk – wat op het vlak van mobiliteit in Vlaanderen: ons gewest wordt opgedeeld in 15 vervoerregio's. Elke gemeente zal voortaan deel uitmaken van en een stem krijgen in een van de 15 vervoerregioraden. Gemeenten krijgen daardoor de kans om met hun burens in de regio en verschillende Vlaamse partners te

werken aan een samenhangend mobiliteitsbeleid. Die vervoerregio's zouden wel eens een grondige impact kunnen hebben door de integratie van mobiliteitsbeleid, infrastructuurplanning en ruimtelijk beleid. Ligt hierin tevens een kans voor de langverwachte uitbouw van een efficiënt en performant openbaar vervoer in Vlaanderen?

# regio

## Game changer voor de mobiliteit in Vlaanderen

HANS TINDEMANS [BELEIDSMEDEWERKER VRP]

**D**e oprichting van vervoerregio's hangt samen met het concept 'basisbereikbaarheid'<sup>1</sup>. Dit komt in de plaats van het concept 'basismobiliteit', dat in 2001 werd uitgerold. Basismobiliteit was een aanbodbeleid waarbij De Lijn de opdracht had in de nabijheid van iedere woning een minimum aanbod aan openbaar vervoer (OV) aan te bieden. In een ruimtelijk versnipperd Vlaanderen zorgde dit model voor hoge exploitatiekosten, en gaandeweg groeide de overtuiging dat een andere aanpak nodig was. Met basisbereikbaarheid wordt nu gekozen voor een vraaggestuurd model en wordt de bereikbaarheid van maatschappelijk belangrijke functies – en dus niet woningen – het belangrijkste uitgangspunt. Minister Weyts wil bovendien tot een mobiliteitsbeleid komen dat meer lokaal wordt aangestuurd en waarbij alle vervoersmodi op elkaar worden afgestemd.

Eind 2020 moet basisbereikbaarheid effectief van start gaan in heel Vlaanderen. Om hiertoe te komen zal het komende jaar hard gewerkt moeten worden aan geïntegreerde mobiliteitsplannen voor elk van de 15 vervoerregio's. In die strategische mobiliteitsvisie zullen de regio's zich moeten uitspreken over netwerken en strategische projecten in verband met personenvervoer, goederenvervoer, infrastructuur en ruimtelijke ordening. Een centraal element in het plan is de uitwerking van een vraaggestuurd openbaar net, bestaande uit vier lagen: treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Daarnaast zullen ook aspecten als combimobiliteit, flankerende maatregelen, fietsroute- en fietssnelwegennetwerken en logistieke netwerken aan bod moeten komen.

## Regionale mobiliteit

Vlaanderen wordt dus ingedeeld in 15 regio's waarin de gemeenten samen met de Vlaamse overheid aan de slag gaan om hun regionale mobiliteit aan te pakken. Zo'n (stads)regionale mobiliteitsbenadering wordt door heel wat organisaties bepleit en sluit ook aan bij de internationale praktijk<sup>2</sup>. Die regionale samenwerking en afstemming zijn nodig omdat mobiliteit niet ophoudt aan de gemeentegrenzen. Een groot deel van de dagelijkse verplaatsingen van burgers en bedrijven vindt plaats binnen de regio, het zogenaamde 'daily urban system'.

Mobiliteit speelt zich uiteraard af op verschillende schaal-

niveaus. Daarom is de beslissingsbevoegdheid van de gemeenten in de vervoerregioraad beperkt tot zaken die de vervoerregio zelf aangaan. Het autosnelwegennet, het spoorwegennet en het kernnet dat vandaag door De Lijn wordt uitgebaat, vallen buiten de beslissingsmacht van de vervoerregio. Maar ze heeft daarin wel een stem, in de zin dat ze adviezen mag uitbrengen over het spoornet en het kernnet.

De voorlopige afbakening van de vervoerregio's (zie kaart blz. 58) gebeurde door middel van een reeks expertenworkshops. Hierbij werd gezocht naar een indeling die aansluit bij de geschatte ruimtelijke interacties tussen gemeenten en vervoerskernen. De gouverneurs kregen de voorbije maanden een consultatieopdracht om die voorgestelde indeling af te toetsen bij de gemeenten. De definitieve indeling van gemeenten in vervoerregio's gebeurt medio 2018<sup>3</sup>. De bestuurlijke opstart van de nieuwe vervoerregio's is voorzien begin 2019 bij het begin van de nieuwe legislatuur, maar de ambtelijke opstart zal al in 2018 gebeuren.

## Pilootprojecten

Om de werking van de vervoerregio's uit te testen werden in 2016 drie pilootprojecten opgestart in Aalst, Mechelen en de Westhoek. In 2017 werd ook de vervoerregio Antwerpen als proefproject toegevoegd<sup>4</sup>. In de proefprojecten Aalst, Mechelen en de Westhoek werd nog eerst gewerkt aan een vervoersplan voor collectief vervoer. Het regeerakkoord in 2014 verwees dan ook vooral naar een hervorming van De Lijn. Dit is intussen geëvolueerd naar een nieuwe mobiliteitsaanpak met een geïntegreerd OV-model, multimodale aanpak (ook infrastructuur) en een verbeterde interbestuurlijke werking. Vanaf eind 2018 wordt voor de drie eerste pilootregio's het vervoerplan verder aangevuld tot een volwaardig mobiliteitsplan. De vervoerregio Antwerpen en de 11 nieuw op te starten vervoerregio's zullen meteen een geïntegreerd mobiliteitsplan moeten opmaken.

## Platform voor interbestuurlijk overleg

De vervoerregioraad wordt de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de regio. De samenstelling van die raad kan verschillen naargelang de regio, maar moet minimaal alle gemeenten uit de regio,

<sup>1</sup> Zie Vlaams Regeerakkoord 2014-2019; resolutie Basisbereikbaarheid 1(2015); Conceptnota Basisbereikbaarheid (2016) en Conceptnota 'stand van zaken' (eind 2017).

<sup>2</sup> Zie ook pleidooi van VRP in haar Manifest Mobiliteit 2.0

<sup>3</sup> De definitieve afbakening is bij het ter perse gaan nog niet gekend.

<sup>4</sup> Hiervoor werd een regelluw kader ontwikkeld, Decreet van 08/07/2016.