

# Basisbereikbaarheid: een uitdaging voor de gemeenten

Met de invoering van de basisbereikbaarheid komt een grote verantwoordelijkheid te liggen bij de vervoerregio's. Die bestaan uit enerzijds Team MOW ( MOW, AWV, De Lijn,...) en de steden en gemeenten van de vervoerregio die verondersteld worden samen een mobiliteitsvisie te ontwikkelen. Voor het openbaar vervoer moest het allemaal wat vlugger gaan. Te vlug is intussen gebleken, want er kwam twee keer uitstel, en nog steeds zijn er grote zorgen over wat er op ons afkomt. Hoe pakken de steden en gemeenten in de vervoerregio's dit aan? Mondig Mobiel had een gesprek hierover met Guido Vaganée, voormalig burgemeester van Bonheiden en nu actief bij de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), als Senior Coördinator Gemeentelijk Ondersteuningsplatform Vervoerregiowerking.

*“De VVSG is belangenbehartiger, kennisdeler en netwerkbouwer van en voor de lokale besturen”, staat op de website. Wat is je taak en functie?*

De VVSG heeft zo'n 200 medewerkers, maar in kleine cellen met telkens enkele specialisten in hun eigen domein. In de cel Mobiliteit zijn we met vijf personen en het Gemeentelijk Ondersteuningsplatform Vervoerregiowerking heeft twee stafmedewerkers. Een beetje vreemd: we zitten onder de vleugels van VVSG, maar hebben een eigen budget en leggen eigenlijk verantwoording af aan de Vlaamse overheid. Onze taak is de lokale besturen bij te staan in het hele proces rond de basisbereikbaarheid en de vervoerregiowerking. We worden als het ware door de Vlaamse overheid betaald om kritisch te zijn tegenover de Vlaamse overheid. Dat is een vreemde constructie, destijds het initiatief van het kabinet Weyts, omdat het van oordeel was dat het lokale niveau wel ondersteuning zou nodig hebben bij hun nieuwe taak.

*Waren de gemeenten wel opgewassen tegen de uitdagingen van hun nieuwe taak?*

Het was zeker geen gemakkelijke opdracht. Steden als Antwerpen, Mechelen, Leuven en Turnhout waren daar vrij snel mee weg omdat zij meer capaciteit hebben en gewoon zijn op zo'n strategisch niveau te werken, terwijl kleinere gemeentes minder personeel hiervoor konden vrijmaken. Ik stel vast dat de lokale besturen zich hebben losgekoppeld van hun grenzen en regionaal zijn gaan nadenken over mobiliteit. Een cultuuromslag waar men in Nederland tien jaar over heeft gedaan, wij doen dat op enkele jaren tijd. Om dat te bereiken waren er ook drie pilootprojecten opgezet om het samenwerkings- en overlegmodel uit te testen en te kijken hoe de verhoudingen tussen de Vlaamse Overheid en het team MOW enerzijds en de lokale besturen en ambtenaren anderzijds zouden werken.

De timing was een moeilijk item: men verwachtte een goede samenwerking tussen steden en gemeenten, maar de kalender werd erg sterk bepaald door Vlaanderen. Eind 2019 legden de gemeentes hun beleidsplannen en meerjarenplannen voor aan de gemeenteraden ter goedkeuring. Hun concrete opdracht binnen de vervoerregio's kwam pas daarna, een probleem dat vooral bij de operationalisering van de plannen een grote drempel blijkt. Dat was vervelend,

maar kon moeilijk anders. In 2024 lopen de legislatures van de regionale en lokale besturen meer gelijk. Dat zal veel oplossen, al moeten er ook een aantal aanpassingen en evaluaties gebeuren van wat er tot nu toe gebeurd is. Daar zijn we trouwens volop mee bezig. Er is al heel wat gebeurd en er is nog veel aan de gang, bv. adviezen vanuit de vervoerregio's op de regionale mobiliteitsvisie 2040. Van het operationele – wat op het terrein gebeurt – is nog niet zo veel te merken, maar dat is niet meer dan logisch. We hebben tegen de minister dan ook gezegd dat voor 2026 er nog geen grote omslag te verwachten valt, voor wat betreft het werk dat de lokale overheden moeten doen. Dat heeft met diezelfde legislatuurlogica te maken: straks gaan de gemeentebesturen in lopende zaken en in 2025 krijgen we weer het proces van de planningsfase (coalitiegesprekken, opmaak en goedkeuren begrotingen ...) en pas daarna kan men weer aan de slag. We zeggen daarom aan de minister dat ze nu geen grote inspanningen moet verwachten wat betreft de realisatie van de mobi- of hoppinpunten of hoe ze nu ook mogen heten. De gemeentes hadden die immers niet voorzien in hun meerjarenplannen. In 2025-2026 gaan we een versnelling zien in de uitwerking op het terrein. Denk ook maar aan het toegankelijk maken van haltes en de nodige doorstromingsmaatregelen.



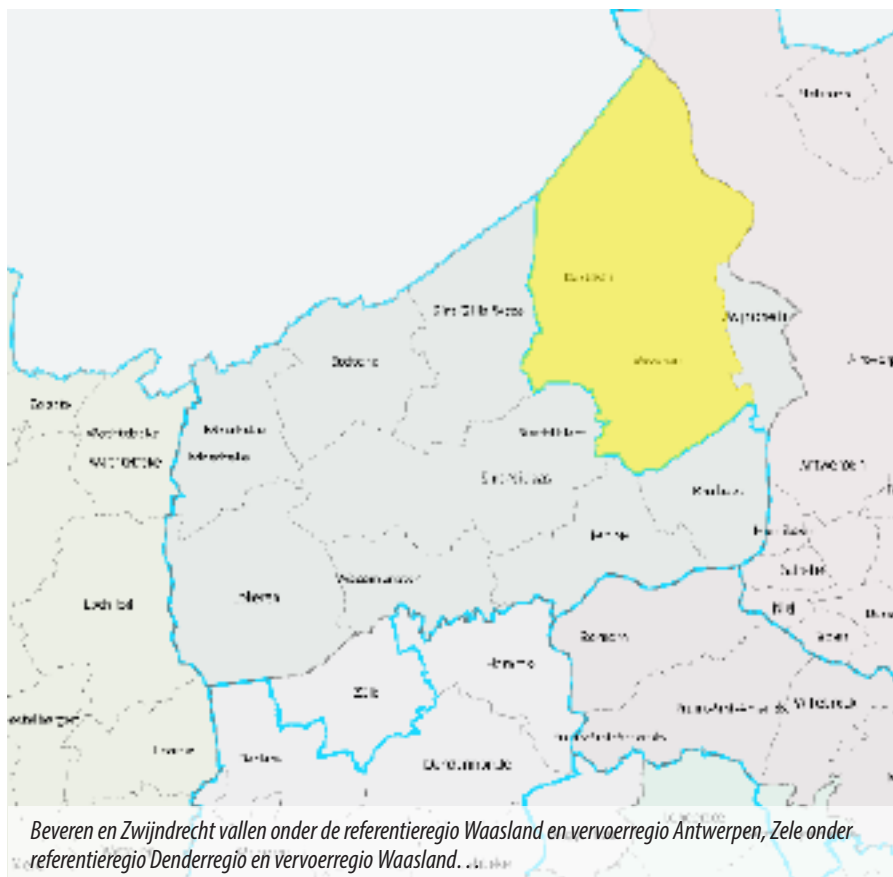
Guido Vaganée

### **Maar basisbereikbaarheid wordt nu toch al uitgerold?**

Voor deze eerste fases zijn er nog niet zoveel investeringen nodig van de lokale besturen. De eerste fase, juli dit jaar, is een eerste uitwerking van het ov-plan, maar waar vervoer-op-maatoplossingen nog niet zijn ingepast. Men is immers twee jaar verloren doordat Vlaanderen niet in staat bleek het vervoer op maat operationeel te krijgen. Nu moeten de vervoerregio's dat zelf doen. Ofwel de gemeentes, ofwel een intercommunale, of misschien zelfs de provincie? We zijn er niet van overtuigd of dat nu wel de goede oplossing is. Immers, die vervoer-op-maatplannen zijn regionaal gemaakt.

Er komen veel vragen over de verschillende budgetten van de vervoerregio's, maar dat lijkt me een semantische discussie. Wat brengt zo'n discussie op als we de budgetten nog niet gebruiken? Laat we er eerst mee starten, op z'n minst gedeeltelijk, en dan evalueren. De test komt er pas wanneer alles operationeel is. Dan wordt de taak van de vervoerregio opvolging en bijsturing om de kwaliteit te garanderen. Eerste opdracht is de mensen op het openbaar vervoer te houden, tweede opdracht is dan meer mensen te overtuigen dat openbaar vervoer te nemen.

Ik geloof echt in de principes van de basisbereikbaarheid zoals het rechtstrekken van de lijnen en de hogere frequenties. Die worden nu misschien nog niet bereikt, maar ik vind dat men er moet blijven voor gaan. Wat begin januari in Gent is gebeurd, vind ik dubbel: men heeft het plan goedgekeurd, maar geeft er dan toch commentaar op. Alles afschuiven op De Lijn is niet correct: ook de schepen had een verantwoordelijkheid. Een probleem – ik blijf positief en noem het een kinderziekte – was de communicatie: men zou vanuit één commando moeten communiceren. De Lijn communiceert vanuit haar eigen strategie – soms met dubbele agenda – en zegt: 'Inderdaad, wij gaan die haltes niet meer aandoen'. De Lijn zegt er niet bij: 'Die haltes worden in de toekomst omgevormd naar vervoer-op-maat.' In mijn gemeente, Bonheiden, worden ook vier haltes ge-



schraapt, maar er komen er ook 38 bij en dat wordt nooit verteld. Er komen dus haltes voor vervoer-op-maat op plaatsen waar je vroeger met de bus niet kon komen. In Gent was de fout klaarblijkelijk dat het systeem nog niet klaar was om te zien dat die haltes nu dienden voor vervoer op maat. In ieder geval moet voortaan één instantie de communicatie voeren. Dat kan De Lijn zijn als de vervoerregio dat zo beslist, op voorwaarde dat ze dan wel het hele plaatje brengen. Ze zaten er immers bij toen het ov-plan werd gemaakt. Er is nu eenmaal niet beslist om een vervoersautoriteit dat te laten doen, zoals oorspronkelijk het idee was. Maar zoals het nu verlopen is in Gent, neem je niet alleen het draagvlak weg bij de reizigers, maar ook bij de lokale besturen.

***U stelde dat men in de vervoerregio's bovenlokaal denkt. Is dat in de praktijk wel zo? Zijn het niet de grotere gemeentes die de grootste brokken hebben binnengehaald?***

Dat grotere steden een grotere dominantie

hebben, valt niet te ontkennen. Antwerpen speelt in z'n vervoerregio een grotere rol dan Brasschaat, Mechelen een grotere rol dan Putte. Maar in het begin hebben de leden van de vervoerregio zelf via het huishoudelijk reglement bepaald hoe ze beslissingen nemen. In sommige vervoerregio's is dat in consensus en heeft eigenlijk iedereen een vetorecht. In andere vervoerregio's werkt men met een gewogen meerderheid. Antwerpen heeft in de vervoerregioraad één stem, maar de districten hebben ook elk een stem. Niet meer dan logisch, zo'n district is soms groter dan een gemeente. Maar eenmaal een beslissing genomen is dat een loyale beslissing. Politici moeten hierin hun verantwoordelijkheid nemen. Ik denk niet dat politici van mening zullen veranderen ten voordele van de eigen gemeente, bv. bij naderende verkiezingen, ze hebben immers kansen genoeg gehad in het overleg, ook bilateraal en ook nu weer bij de gefaseerde invoering. En zelf waar een gewogen meerderheid van toepassing was, is uiteindelijk altijd in consensus beslist. Niet



Hoppinpunt Gavere

Foto Rudy De Ceunynck

altijd met volle goesting, maar men deed het wel.

**Sommige gemeentes liggen aan de rand van een vervoerregio. De schrik van de gebruiker is dat het dan moeilijker wordt om een bus te nemen naar gemeentes van een andere vervoerregio.**

De kernlijnen gaan over de vervoerregio-grenzen heen, dus verwacht ik geen problemen. Bovendien hebben gemeentes aan de rand ook een adviserende rol en, afhankelijk van het huishoudelijk reglement, zelfs een stem in de aangrenzende vervoerregio. Mogelijke problemen zijn ook aan bod gekomen op regelmatig overleg op ambtelijk niveau in Brussel. Op politiek niveau kan dat wellicht wel beter georganiseerd worden. We moeten daar de democratische controle in het oog houden. In het kader van de referentieregio's is VVSG bezig met een nota hierover, die we tegen het einde van het jaar moeten neerleggen bij de Vlaamse overheid. Tot einde 2024 blijft alles bij het oude, maar vanaf 1 januari 2025 verwachten we een andere taakinvulling en misschien een andere werkwijze, wanneer die vervoerregio's afgestemd worden op de referentieregio's. Het is overigens de bedoeling dat de besluitvorming dan ook meer van onderuit zal gebeuren en niet meer zo sterk van bovenaf zoals dat nu het geval was.

**Zo komen we bij een laatste groot thema: inspraak. Als reizigersvereniging vinden we dat er veel over de hoofden van de reizigers heen wordt beslist. We krijgen wel informatie, maar pas wanneer alles al beslist is. Waarom werden de reizigers niet meer betrokken?**

**“TreinTramBus heeft gelijk: er was geen volwaardig participatietraject. Ook de participatie van de gemeenteraden kan beter”**

Beweren dat de reiziger niet betrokken werd, vind ik wat kort door de bocht. Jullie hebben een vertegenwoordiger in de Mora (Mobiliteitsraad van Vlaanderen), maar ik ga wel akkoord dat de inspraak beter had gekund. Het zgn. stakeholders-overleg is eigenlijk een informatieoverleg. TreinTramBus heeft gelijk: er was geen volwaardig participatietraject. Ook de participatie van de gemeenteraden kan beter. Ook dat onderwerp neemt VVSG mee in de nota die we tegen het einde van het jaar zullen neerleggen. Maar vergeet niet dat we al een lange weg hebben afgelegd. Een jaar of acht geleden was er helemaal geen structureel overleg tussen De Lijn, MOW, NMBS en de gemeentes. Je zag als ge-

meente De Lijn alleen maar als ze het derdebetalerssysteem aan de man wilden brengen.

**Nog enkele concrete vragen om te eindigen: lopen we niet het risico dat er veel verschillende tarieven komen? En wat doen we met gemeentes die weigeren te betalen voor projecten, zoals onlangs in het nieuws kwam wat betreft de sneltram Willebroek-Brussel?**

Voor het flexvervoer, de opvolger van de belbus, is er gestreefd om naar één tarief te gaan. Dat moet in orde zijn. Uiteraard geldt dat bv. niet voor de deelsteps en -fietsen. En wat die sneltram betreft: dat is de gemeentelijke autonomie. Als die gemeentes beslissen om niet mee te betalen voor Vlaamse projecten, dan zullen ze daar wel goede redenen voor hebben.

Ik ben ervan overtuigd dat het project van de vervoerregio's een positief verhaal is, maar er is nog veel werk aan. Er moet aan gesleuteld worden, maar de voorbije jaren waren zeker geen verloren tijd.

Henk Himpe

<https://www.vvsg.be/kennisitem/vvsg/gemeentelijk-ondersteuningsplatform-vervoerregiowerking>