

VERVOERREGIO'S ALS REGIONAAL ONDERHANDELINGSPLATFORM

Reflectie Tim Buyse, algemeen secretaris MORA, 8/06/2026

Dames en heren

Het mag duidelijk zijn: dit rapport zit zeer dicht op de praktijk en is voor ons geen verrassing: het bevestigt wat het brede mobiliteitsmiddenveld al een tijdje aanvoelt en wat onze leden herkennen. In de studie van het steunpunt worden deze ervaringen voor het eerst samen en coherent blootgelegd.

Ik heb mijn reflectie gestructureerd aan de hand van de volgende drie vragen:

- Wat herkennen we?
- Waar wringt het systeem structureel?
- En vooral: waar willen we de komende jaren heen met de vervoerregio's?

1. Wat herkennen we?

De vervoerregio's zijn ontstaan vanuit een duidelijke beleidsambitie: mobiliteitsbeleid meer regionaal, meer geïntegreerd en dichterbij de gebruiker organiseren. En de studie toont ook aan dat die ambitie in belangrijke mate heeft gewerkt. De vervoerregio's zijn dus geen mislukt instrument.

De opmaak van de regionale mobiliteitsplannen was een cruciaal moment. Voor het eerst zaten Vlaamse administraties, lokale besturen en stakeholders structureel samen rond één kader van bereikbaarheid, waarin openbaar vervoer, fietsbeleid, wegencategorisering en ruimtelijke ontwikkeling in samenhang werden bekeken. Dat bleek een intens, soms moeilijk, proces maar gaf ook aanleiding tot nieuwe inzichten. Het heeft een andere bestuurlijke praktijk gecreëerd, waarin overleg, afstemming en gezamenlijke verantwoordelijkheid centraler zijn komen te staan.

Wat het rapport vrij expliciet laat zien, is dat als er spanningen binnen de vervoerregiowerking, die niet voortkomen uit een gebrek aan engagement. Niemand kan vandaag ernstig beweren dat lokale besturen hun verantwoordelijkheid niet zouden opnemen, of dat de Vlaamse administratie zich teveel afzijdig houdt. Integendeel. Ik denk dat we moeten erkennen dat de inzet groot is, langs alle kanten.

Maar tegelijk wordt een meer structureel probleem zichtbaar. De vervoerregio's botsen vandaag steeds vaker op de grenzen van het systeem waarin ze functioneren. Men kan discussiëren over wie rond de tafel zit, maar het echte knelpunt zit in wat er rond die tafel vandaag nog kan beslist en gerealiseerd worden.

2. Waar wringt het systeem structureel?

Het rapport duidt aan dat de vervoerregio's werken binnen een aantal spanningsvelden. Ik pik er drie uit die echt bepalend zijn en aanleiding geven tot een structureel systeemprobleem.

Een spanning tussen gedeelde regie en centrale besluitvorming

Het model van basisbereikbaarheid vertrekt expliciet van gedeelde regie. Vervoerregio's zijn opgezet als raden waarin Vlaamse en lokale actoren samen prioriteiten bepalen en adviezen formuleren. Maar in de praktijk zien we dat die gedeelde regie onder druk staat, vooral in de fase van uitvoering.

We zien dat bijvoorbeeld bij exploitatiebeslissingen, bij bijsturingen omwille van personeels- of budgettaire beperkingen, en ook bij investeringskeuzes. Regionale prioriteiten raken niet altijd zichtbaar vertaald op het hoger niveau, in bijvoorbeeld het Geïntegreerd Investeringsprogramma. Beslissingen verschuiven al dan niet bewust opnieuw naar het centrale niveau en de rol en bevoegdheid van de vervoerregio's wordt zo, ook waar die expliciet voorzien is, uitgehold.

Dat heeft veel te maken met een systeem waarin uitvoerings- en begrotingslogica steeds vaker primeren op lokale of vervoerregionale prioriteiten. En dan zie je dat er spanning ontstaat tussen wie intensief mee plant en betrokken wordt ... en wie uiteindelijk beslist.

Die spanning mogen we niet zomaar framen als een tegenstelling 'Vlaanderen versus de vervoerregio's'. Het rapport beschrijft terecht hoe ook ambtenaren zich in een tussenpositie bevinden. Zij bouwen mee aan regionale samenwerking, maar werken tegelijk binnen die vele centrale kaders en beperkingen.

Daarbovenop komt ook de verhouding t.o.v. het lokale beleidsniveau. Lokale mandatarissen nemen via de vervoerregioraden regionaal verantwoordelijkheid op, terwijl intern de politieke en democratische terugkoppeling via het college en de gemeenteraad vaak onvoldoende is afgestemd op het tempo en het gewicht van de vervoerregiowerking.

Die tussenpositie is bestuurlijk bijzonder veeleisend. En ze wordt problematisch wanneer verwachtingen van onderuit blijven groeien, terwijl de ruimte om daarop in te spelen van bovenaf niet meegroeit.

De spanning tussen planvorming en uitvoering

De regionale mobiliteitsplannen zijn ambitieus, ze zijn gedragen en goed onderbouwd. Ze vormen een belangrijk referentiekader en bouwen trouwens verder op de expertise opgedaan bij de opmaak van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, waar Vlaanderen als eerste mee startte en wat nu navolging kent in heel Europa.

Maar de vraag die steeds nadrukkelijker wordt gesteld, is eenvoudig: wat gebeurt er na de fase van planvorming? In welke mate sturen die plannen effectief investeringen en beleidskeuzes?

In het verleden waren de lokale mobiliteitsplannen gekoppeld aan de convenanten, waardoor heel veel ook op het terrein werd uitgevoerd, van nieuwe fietspaden tot heringerichte schoolomgevingen en doortochten. Vandaag zien we meer en meer een spanningsveld wanneer vervoerregio's wel intensief betrokken worden bij planvorming, maar bij de uitvoering of bijsturing ervan nog weinig impact hebben. Er ontstaat een kloof tussen plan en praktijk.

En dat heeft gevolgen. Want plannen creëren verwachtingen, bij lokale besturen, bij burgers, bij stakeholders. Als die verwachtingen structureel niet worden ingelost, ontstaat er soms open conflict. Denk maar aan de reactie van de meeste vervoerregio's op de besparingen bij De Lijn.

Maar tegelijk ontstaat ook bestuurlijke slijtage. Er ontstaat een risico dat het engagement binnen de vervoerregiowerking afkalft, en zelfs als het aanwezig blijft, neemt het vertrouwen dat het systeem ook resultaten kan opleveren, af. En dat ondergraaft op termijn de werking van de vervoerregio's zelf.

De spanning tussen verantwoordelijkheid en instrumenten

Deze derde spanning is misschien wel de meest fundamentele. Vervoerregio's worden vandaag aangesproken op tal van domeinen: bereikbaarheid, mobiliteitsarmoede, leefbaarheid en veiligheid. Ze worden dus mee verantwoordelijk gemaakt voor een breed en complex mobiliteitsverhaal.

Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het goederenvervoer, terwijl net daar de meeste stromen vervoerregio-overschrijdend zijn en sterk bepaald worden door economische en logistieke logica. De MORA meent dat dit vraagt om een duidelijke regierol op Vlaams niveau, met vervoerregio's in een ondersteunende en signalerende rol, maar niet als primair beleidsniveau. Dat geldt trouwens ook voor verschillende andere thema's waar Vlaanderen de beslisser is en de vervoerregio een ondersteunende/adviserende rol heeft: denk aan de hoofdwegen van het wegennet, het kernnet van het openbaar vervoer enzovoort.

Maar terwijl de vervoerregioraden heel wat taken moeten opnemen, beschikken ze niet over rechtspersoonlijkheid, niet over eigen middelen en niet over beslissingsmacht over cruciale hefbomen. En dan wordt de vraag onvermijdelijk: hoe ver kan verantwoordelijkheid reiken zonder mandaat en middelen?

Zonder instrumenten leiden de verantwoordelijkheden niet tot resultaat. En dat zet op termijn druk op de legitimiteit van het hele model. Zeker wanneer tegelijk onduidelijk blijft wie dan wel eigenaarschap draagt over middelen én over de uitvoering van gemaakte keuzes. Zonder een vorm van structurele uitvoeringskracht dreigt regionale samenwerking telkens te stoppen op het moment dat beslissingen naar uitvoering zouden moeten worden vertaald.

De drie spanningen komen zeer duidelijk aan bod wanneer we denken aan het systeem van basisbereikbaarheid.

Basisbereikbaarheid vertrekt van een duidelijke ambitie: een vraaggericht en toegankelijk mobiliteitssysteem. Maar in de praktijk zien we enerzijds dat de bevoegdheden van de vervoerregio's op vlak van aanvullend net en vervoer op maat, sterk worden beknopt. Tegelijk wordt het openbaar vervoersaanbod steeds sterker gestuurd door budgettaire beperkingen

en door een focus op kostendeckingsgraad. En dat is geen detail, want het raakt aan de kern van wat basisbereikbaarheid wil zijn. En dat heeft gevolgen. Voor de kwaliteit van het aanbod, voor de betrouwbaarheid, en vooral voor de toegankelijkheid voor kwetsbare groepen.

Een systeem dat vertrekt van bereikbaarheid, maar eindigt bij budgetneutraliteit, komt vroeg of laat in de knel. En in zo'n context wordt het ook voor vervoerregio's bijzonder moeilijk om hun rol waar te maken.

3. Waar willen we de komende jaren heen met de vervoerregio's?

Voor mij maakt deze studie heel duidelijk dat de vervoerregio's op een kantelpunt zitten. We hebben nood aan een fundamentele beleidskeuze over wat vervoerregio's moeten zijn en doen.

Willen we dat ze doorgroeien tot een volwaardige schakel in het mobiliteitsbeleid? Met reële impact op aanbod, investeringen en prioriteiten? Of blijven ze in essentie overlegfora: waardevol, maar met beperkte doorwerking? Een tussenpositie lijkt me op termijn niet houdbaar.

Drie elementen zijn belangrijk als we willen nadenken over de toekomstige rol van de vervoerregio's:

- Ten eerste: helderheid. Over rollen, bevoegdheden, instrumenten en verwachtingen.
- Ten tweede: wederkerigheid. Als regio's verantwoordelijkheid opnemen, moet hun inbreng ook zichtbaar doorwerken in beslissingen.
- En ten derde: geloofwaardigheid. Zonder zichtbare resultaten verliest het systeem aan draagvlak en haken mensen af.

Laat me afronden. Het steunpuntrapport legt fundamentele problematieken bloot en maakt zichtbaar waar het systeem werkt, en waar het onder druk staat. En precies daarom is het waardevol.

Voor de MORA is het dan ook een uitnodiging om duidelijke keuzes te maken over hoe we regionale samenwerking echt willen organiseren, welk mobiliteitssysteem we willen creëren, en over welke plaats de fiets, het openbaar vervoer en de wagen daarin krijgt. Want uiteindelijk gaat dit natuurlijk niet alleen over structuren en processen. Het gaat vooral over de vraag of we een mobiliteitssysteem organiseren dat echt werkt voor mensen.