



Aan de slag in mijn vervoerregio

In deze startersbrochure maken we je als nieuw verkozen raadslid of mandataris wegwijs in belangrijkste principes van de vervoerregiowerking.

Vlaanderen is opgedeeld in **vijftien vervoerregio's**, elke gemeente is ingedeeld in één van die vijftien regio's. In die regio's nemen lokale besturen een actieve rol op om de mobiliteitsuitdagingen in hun regio aan te pakken. Je verantwoordelijkheid als schepen, burgemeester of gemeenteraadslid is erg belangrijk om aan een veiligere, meer inclusieve, duurzame en gedragen mobiliteit te werken. Zowel in je stad of gemeente als in de ruimere regio.

Het **Gemeentelijk Ondersteuningsplatform Vervoerregiowerking** (GOV) van de VVSG en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) begeleiden je graag door de veelzijdige wereld van vervoerregio's, basisbereikbaarheid, openbaar vervoer en de modal en mental shift. Zo neem je vanaf de start van de nieuwe legislatuur je verantwoordelijkheid in het lokale en regionale mobiliteitsbeleid optimaal op.

Veel succes en plezier met dit belangrijke thema te verkennen! We nodigen je uit om actief bij te dragen aan een vooruitstrevend en regionaal mobiliteitsbeleid.

Aan de slag in mijn vervoerregio

Decreet basisbereikbaarheid 3

Combimobiliteit 3

Trein, bus en tram blijven vaste waarden 3

Regionale aanpak in vervoerregio's 3

Regionaal Mobiliteitsplan 4



Vervoerregioraad 5

Duovoorzitterschap 5

Dagelijks bestuur 5

Secretariaat 6

Beraadslaging stemming en/of consensus 6

Ambtelijke werkgroepen 6

Wat doet de vervoerregioraad? 7

Verantwoordelijkheden vervoerregioraad 7

Wat is er al beslist in de vervoerregio's? 8

Regionaal mobiliteitsplan 2030 8

- Actietabel regionaal mobiliteitsplan 8

Goedkeuring openbaar vervoerplan korte termijn 9

Advisering Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 11

Hoppin en Hoppinpunten 12

Toegankelijke haltes 12

Decreet basisbereikbaarheid



Met het **decreet basisbereikbaarheid** maakte de Vlaamse overheid in 2019 haar hernieuwde mobiliteitsvisie concreet.

Vlaanderen streeft met die hernieuwde mobiliteitsvisie naar **efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer**, afgestemd op ons fiets- en wegennetwerk. Zo zijn scholen, ziekenhuizen, bedrijventerreinen, sportcentra, cultuurcentra en winkelcentra vlot bereikbaar voor iedereen. Omdat het openbaarvervoersnet moet afstemmen op andere modi en andere wegennetten, stelde de vervoerregioraden ook regionale mobiliteitsplannen op waarin ze uitspraken doen over het ruimere mobiliteitsbeleid.

Combimobiliteit

Combimobiliteit staat centraal in het decreet basisbereikbaarheid. Combimobiliteit houdt in dat je verschillende vervoermiddelen combineert om je bestemming te bereiken. Vlot overstappen van het ene op het andere vervoermiddel doe je aan een **Hoppinpunt**. Een Hoppinpunt is een knooppunt waar verschillende vervoermiddelen samenkomen, zoals de trein, de bus, de tram, deelsystemen of flexvervoer. Ze verschijnen meer en meer in het straatbeeld, je herkent ze aan de paarsgroene Hoppinzuil.

Ook eigen vervoersmiddelen, zoals de fiets en de auto, maken deel uit van de combimobiele verplaatsingen. Door Hoppinpunten met toegankelijke fietsenstallingen en (rand)parkings aan te leggen, maak je de overstap van eigen vervoersmiddel op collectief en openbaar vervoer eenvoudiger.

Trein, bus en tram blijven vaste waarden

Op **drukke verbindingen** zet De Lijn in op **snellere en frequentere bussen en trams**. Op plaatsen waar er minder vraag is naar **openbaar vervoer** rijdt er **flexvervoer**. Je reserveert dan vooraf een rit met de flexbus van De Lijn via de Hoppin-app. Ook **deelsystemen** zijn een aanvulling op de bus- en tramverbindingen van De Lijn. Met een deelfiets- of wagen leg je vlot het eerste of laatste deel van je traject af.

Regionale aanpak in vervoerregio's

Om beter te beslissen over het **nieuwe netwerk openbaar vervoer** richtte de Vlaamse regering vijftien vervoerregio's op. In de vervoerregio's hebben lokale besturen, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, het Agentschap voor

Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) en De Vlaamse Waterweg een **gedeelde beslissingsbevoegdheid**. Zij nemen samen met de andere Vlaamse actoren één standpunt in. Ook andere Vlaamse overheidsdiensten, zoals het Departement Omgeving, kunnen lid zijn van de vervoerregio maar hoeven niet hetzelfde standpunt in te nemen.

In het combimobiel model is niet enkel het netwerk openbaar vervoer van belang, maar ook de netwerken van de andere modi. Daarom besliste de Vlaamse regering dat elke vervoerregio een **regionaal mobiliteitsplan (RMP)** opstelt.

Regionaal Mobiliteitsplan

Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) is een strategisch plan dat de mobiliteitsvisie in de vervoerregio op middellange termijn tot 2030 vastlegt, met een vooruitblik naar 2050. In het plan komen thema's zoals fietsbeleid, verkeersveiligheid, multimodaal goederentransport, doorstroming en de link met ruimtelijk beleid aan bod.

In 2020 en 2021 stelde elke vervoerregio al een korte termijn openbaarvervoerplan op. Dat plan vormde mee de basis voor de gefaseerde uitrol van het nieuwe openbaarvervoernetwerk in elke vervoerregio. De vijftien regionale mobiliteitsplannen zijn tussen eind 2023 en midden 2024 in alle vervoerregio's goedgekeurd.



Vervoerregioraad

De belangrijkste belanghebbenden uit alle bestuursniveaus komen samen in de **vervoerregioraad**.

- **Alle steden en gemeenten uit de regio** zijn rechtstreeks vertegenwoordigd, meestal door de schepen van mobiliteit of de burgemeester.
- Het **Departement Mobiliteit en Openbare Werken** neemt de regie op en zit samen met een **politieke vertegenwoordiger** de vervoerregioraad voor.
- Het **Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg** en **het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust** hebben elk een afgevaardigde in de vervoerregioraad. Afhankelijk van de regio hebben ook andere organisaties, zoals De Werkvennootschap en Lantis, een afgevaardigde.
- **Adviserende leden:** de vervoerregio's kunnen de spoorwegen (NMBS en Infrabel), het Departement Omgeving, grensgemeenten, de provincie en eventueel andere gewesten uitnodigen deel te nemen aan de vervoerregioraad, hoewel dat niet verplicht is. Het is ook mogelijk om, afhankelijk van de agenda, ad-hoc leden uit te nodigen. Dat zijn vaak experts in een bepaald onderwerp.
Ook de streekintercommunales zijn vaak adviserend lid, omwille van hun regionale karakter en nabijheid bij de lokale besturen in de vervoerregio's. Zo namen ze, in heel wat vervoerregio's, het penhouderschap op voor deelmobiliteit in het vervoer op maat.

Duovoorzitterschap

De gemeenten wijzen een politiek vertegenwoordiger aan die samen met een ambtelijk voorzitter van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de voorzittersrol vervult. De voorzitters hebben verschillende functies.

- de vergadering samenroepen, modereren en de consensus vaststellen
- toezien op de uitvoering van het participatieproces
- toezien op de uitvoering van de gemaakte werkafspraken, de engagementen van de verschillende partners vastleggen en hun opvolging in vervoerregioraad bewaken
- optreden als woordvoerder van de vervoerregio en de vervoerregio vertegenwoordigen naar de hogere overheden

Dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur bestaat minstens uit de voorzitters van de vervoerregioraad en bereidt de agenda en beslispunten van de raad voor. Elke vervoerregioraad kan beslissen over een verdere aanvulling van het dagelijks bestuur, eventueel aangevuld met een vertegenwoordiger van De Lijn,

een vertegenwoordiger van de streekintercommunale en vertegenwoordigers van de verschillende lokale besturen, rekening houdend met de partijpolitieke evenwichten.

Secretariaat

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken verzorgt de secretariaatstaken en ondersteunt de organisatie van de vergadering. Het secretariaat stelt ook het verslag op.

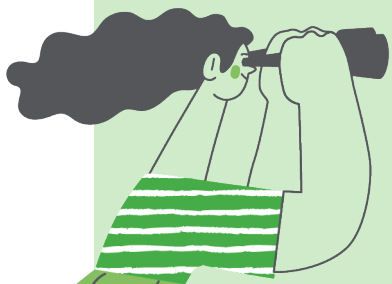
Beraadslaging stemming en/of consensus

De vervoerregioraad vergadert zo vaak als nodig om zijn taken uit te voeren. Elke vervoerregio legt in het huishoudelijk reglement vast hoe de consensus tot stand komt, eventueel via een stemprocedure, en welke regels gelden om volmachten te verlenen.

Ambtelijke werkgroepen

Om de werkzaamheden van de raad voor te bereiden kan de vervoerregioraad werkgroepen oprichten. Afgelopen legislatuur was de taak van de ambtelijke werkgroep het regionaal mobiliteitsplan voorbereiden, opmaken, en opvolgen. De werkgroep komt samen onder voorzitterschap van een vertegenwoordiger van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.





Wat doet de vervoerregioraad?

De vervoerregioraad is een multidisciplinair overlegorgaan dat beleidsdomeinen overschrijdt. De betrokken partners geven het mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio vorm en voeren het uit.

Het mobiliteitsbeleid waarborgt de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij investeert je in een mobiliteitssysteem dat de economie en de maatschappij ondersteunt en dat duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal is. Toegankelijkheid en leefbaarheid staan centraal bij de ontwikkeling en het beheer ervan.

Verantwoordelijkheden vervoerregioraad

De vervoerregioraad bereidt het regionaal mobiliteitsplan voor, maakt het op, volgt het op, evalueert het en herzielt het indien nodig. Nu de regionale mobiliteitsplannen in elke vervoerregio goedgekeurd zijn, zal de vervoerregio voornamelijk de realisatie of uitvoering van het plan monitoren, verfijnen en evalueren.

Binnen het goedgekeurde regionaal mobiliteitsplan heeft de vervoerregioraad de volgende taken:

- 1° **regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten** die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio prioriteren, opvolgen en evalueren
- 2° aan de **gewestelijke overheden advies geven** bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma
- 3° het **aanvullend net** en het **vervoer op maat** bepalen en advies geven over het **treinnet** en het **kernnet**
- 4° het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk** bepalen, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt
- 5° het verknopen van de **vervoers- en infrastructuurnetten** bewaken en de **combimobiliteit** en de **synchromodaliteit** faciliteren
- 6° maatregelen inzake **verkeersveiligheid** prioriteren, opvolgen en evalueren. Aandacht kan daarbij onder meer gaan naar het netwerk van trage wegen, schoolomgevingen en de verkeersveilige bereikbaarheid van scholen en tewerkstellingspolen voor voetgangers en fietsers
- 7° maatregelen inzake **doorstroming** prioriteren, opvolgen en evalueren
- 8° beslissen over het **openbaar personenvervoer over water**

Daarnaast mag de vervoerregio ook bepalen hoe het structurele participatietraject van burgers en middenveld in het mobiliteitsbeleid verloopt.

Wat is er al beslist in de vervoerregio's?

Regionaal mobiliteitsplan 2030

Alle vijftien vervoerregio's stelden een regionaal mobiliteitsplan of RMP op, dat ze tussen eind 2023 en midden 2024 goedkeurden en dat nu wordt uitgerold.

Het regionaal mobiliteitsplan is een strategisch plan en legt de mobiliteitsvisie voor alle vervoersmiddelen vast in de vervoerregio op middellange termijn, tot 2030, met een vooruitblik naar 2050. Het plan is gemaakt op maat van elke vervoerregio en pakt zo mobiliteitsuitdagingen gericht per regio aan.

Elk regionaal mobiliteitsplan is het resultaat van intensief overleg tussen de partners in de vervoerregioraad. De focus ligt zowel op personenvervoer als op goederenvervoer. In het plan komen thema's zoals fietsbeleid, verkeersveiligheid, multimodaal goederentransport, doorstroming en de link met ruimtelijk beleid aan bod. De nadruk ligt altijd op het bovenlokale aspect.

Elk plan bevat concrete acties die lokale en bovenlokale overheden kunnen uitvoeren om de vooropgestelde toekomstvisie te realiseren. De vervoerregioraad monitort en evalueert de uitrol van het regionaal mobiliteitsplan de komende jaren.

Zowel het regionaal mobiliteitsplan als het openbaarvervoerplan maken deel uit van de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid.

Actietabel regionaal mobiliteitsplan

Lokale besturen realiseren in samenwerking met de andere wegbeheerders en mobiliteitsactoren de opgenomen acties op korte, middellange of lange termijn, rekening houdend met onder andere de meerjarenplanning van lokale besturen, het geïntegreerd investeringsprogramma van de Vlaamse overheid en de financiële draagkracht en budgetten van de betrokken overheden, die kunnen wijzigen.

De actietabel focust op de komende tien jaar, maar biedt ook een vooruitblik van 30 jaar. Sommige acties zijn doorlopend, zo zullen we aan de *mental shift* en veilige fietsroutes moeten blijven werken.



Niet alle maatregelen gelden voor alle vermelde overheden. Wanneer 'lokale besturen' als initiatiefnemer vermeld zijn, betekent dat niet dat de actie automatisch voor elk lokaal bestuur geldt.

De opgenomen acties zijn van strategische aard. De te gebruiken methodes, om bijvoorbeeld missing links in het fietsroutenetwerk te bepalen, maakt het echter mogelijk om de acties om te zetten in lokale mobiliteitsplannen en/of investeringsplannen van alle overheden.

Belangrijk

Leg voor je gemeente de prioriteiten vast en neem die op in je beleidsplan, meerjarenplan en eventueel budget.

Goedkeuring openbaar vervoerplan korte termijn

Netwerklaag	Wie bepaalt en coördineert?	Wie geeft advies?	Wie voert uit?
Treinnet	Federaal	Vlaanderen	NMBS
Kernnet	Vlaanderen	Vervoerregio	De Lijn
Aanvullend net	Vervoerregio	Gemeente / Vlaanderen	De Lijn
Vervoer op maat	Vervoerregio	Gemeente / Vlaanderen	De Lijn (flexbussen), deelmobiliteit aangesteld door de vervoerregio's

Bovenstaand kader toont aan dat lokale besturen, via de beslissingsprocedures, rechtstreeks advies geven op het kernnet en beslissingsbevoegdheid hebben over het aanvullend net en het vervoer op maat.

Het **kernnet** verbindt grote kernen, scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het **treinnet**. In theorie mogen kernnetlijnen niet parallel lopen aan treinnetlijnen.

Het **aanvullend net** bestaat uit bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Ze vormen de zogenaamde *feederfunctie* op het kernnet. Het schoolvervoer en woon-werkvervoer tijdens de spitsuren maken deel uit van het aanvullend net.

Omdat het nieuwe openbaarvervoersnetwerk is afgestemd op de vraag, worden bepaalde plaatsen en wijken minder of niet meer bediend. **Vervoer op maat** vangt die afbouw op met onder andere deelwagens, deelfietsen en flexbussen (De Lijn Flex), volledig gefinancierd door de vervoerregio. In de toekomst wordt ook het doelgroepenvervoer, namelijk 'Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer' (MAV) en 'Diensten voor Aangepast Vervoer' (DAV) ingebed in het vervoer op maat als 'Flex +'.

Momenteel boek je flexvervoer via de Hoppin-app. De deelsystemen hebben meestal een eigen app, maar zouden in de toekomst wel gelinkt worden aan de Hoppin-app.

De vervoersmaatschappij De Lijn staat in voor de samenhang van het netwerk en doet voorstellen aan de vervoerregio's. Het intrinsieke potentieel bepaalt of een lijn tot het kernnet of het aanvullend net behoort. Meer informatie over het intrinsieke potentieel vind je in hoofdstuk 5b van de [omzendbrief MOW¹](#).

1. Hoofdstuk 5b, Methodologie, Omzendbrief MOW 2019/01, p. 15-16

Belangrijk

Lokale besturen kunnen wel aangeven waar haltes en lijnen wenselijk zijn, maar kunnen hun eigen wensen niet volledig doorvoeren. Dat komt doordat de budgetten op Vlaams niveau vastgelegd worden en de uittekening van het openbaarvervoernetwerk regionaal bepaald worden. Het aanbod op één plaats in de vervoerregio verhogen, betekent namelijk vaak dat je het aanbod op een andere plek in de vervoerregio moet verminderen.



Gelaagdheid netwerk

Door het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en vervoer op maat elk een duidelijke rol in het gelaagde openbaarvervoernetwerk te geven en goed op elkaar af te stemmen, ontstaat er een gestructureerd en hiërarchisch vervoermodel.

Wanneer je het netwerk invult, is de belangrijkste eis dat het moet aansluiten op de werkelijke vervoersvraag. Het openbaarvervoerplan 2021 baseert zich op de volgende uitgangspunten:

- De **krijtlijnen uit de beleidsdocumenten basisbereikbaarheid**.
- Het **intrinsieke potentieel** vormt een belangrijke basis, zoals hieronder toegelicht. Een langere verplaatsingsafstand verhoogt dat potentieel.
- De **vervoersvraag**: hoe groter de vervoersstroom, hoe hoger het intrinsieke potentieel.
- De **lengte van de lijn**: hoe langer de totale afstand van de buslijn, hoe lager het intrinsieke potentieel.
- De **afdekking en invloedssfeer van het trein- en busnetwerk**, ook in relatie tot mekaar.
- Evalueren of reizigers het **bestaande aanbod** gebruiken.
- Streven naar **kwaliteitsverbetering**, rekening houdend met budgetneutraliteit.
- Consequente kritische **reflectie en interpretatie van de resultaten**, getoetst aan de praktijk. Uitzonderingen op de principes zijn altijd mogelijk, maar moeten goed onderbouwd zijn.



Advisering Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

Elke vervoerregio gaf proactief advies over de Vlaamse mobiliteitsvisie aan de Vlaamse regering voor de definitieve goedkeuring van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040. De Vlaamse mobiliteitsvisie vormt het kader voor de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen.

Hoppin en Hoppinpunten

Hoppin is een initiatief van de Vlaamse overheid. Er verschijnen steeds meer Hoppinpunten in het straatbeeld. Aan zo'n Hoppinpunt komen verschillende vervoermiddelen samen, zoals de trein, de bus, de tram, deelsystemen en flexvervoer. Daardoor kan je er vlot overstappen van het ene op het andere vervoermiddel. Er is een fietsenstalling aanwezig en soms vind je er ook extra diensten, zoals een pakjesautomaat, een fietspomp of oplaadpunten voor elektrische voertuigen.



Een uitgebreid netwerk van Hoppinpunten helpt reizigers verschillende vervoermiddelen te combineren en zich dus combimobiel te verplaatsen. Zo wandel of fiets je bijvoorbeeld naar het station, waar je de trein en daarna de bus neemt tot bij vrienden. Of je rijdt met de auto naar een park-and-ride, en neemt daar de tram of deelfiets naar het stadscentrum.

De Vlaamse overheid helpt je gemeente of stad Hoppinpunten te realiseren op je grondgebied met de Hoppinsubsidie. Er zijn verschillende [financiële ondersteuningsmiddelen](#) om Hoppinpunten aan te leggen en uit te rusten.

Toegankelijke haltes

De Vlaamse overheid werkte een masterplan toegankelijkheid uit. Het doel van dat plan is om, samen met de lokale besturen, haltes aan het kernnet, aanvullend net en Hoppinpunten toegankelijker te maken. Verschillende lokale besturen ondertekenden daarvoor het **charter 'Masterplan toegankelijke haltes'**. Ze engageren zich daarmee om de doelstellingen in het masterplan te behalen.

Ook voor de aanleg en het ontwerp van toegankelijke haltes kan je [subsidies en ondersteuning aanvragen bij de Vlaamse overheid](#).

Meer info over de vervoerregiowerking

Meer info over de vervoerregio's vind je op de webpagina van Vlaanderen.

Heb je een vraag? [Contacteer de stafmedewerkers vervoerregiowerking](#) Guido Vaganée (VVSG) en Michiel Apers (VVSG)

website vervoerregio's