

datum: 19 november 2025

Standpuntnota Basisbereikbaarheid en Vervoerregiowerking

1. Samenvatting

De besparingen bij De Lijn en de manier waarop leiden tot ongenoegen bij de steden en gemeenten in de vervoerregioraden. Ook de werking van de vervoerregioraden in het algemeen wordt in vraag gesteld.

De lokale besturen kunnen hun decretale taak in de vervoerregioraden niet volwaardig opnemen. De regionale mobiliteitsplannen – inclusief openbaar vervoer – die ze in breed overleg opgemaakt hebben dreigen te verzanden. En daarmee ook de rol van de lokale besturen in de vervoerregioraden.

Openbaar vervoer

- Voorzie voldoende middelen om het goedgekeurde basisaanbod openbaar vervoer te herstellen en in stand te houden.
- Zorg voor meer transparantie

Vervoerregiowerking

- Neem de leden van de vervoerregioraden ernstig
- Herwaardeer de werking van de vervoerregioraden

Pak vervoersarmoede aan en richt openbaar vervoerbeleid daar (ook) op

2. Bijkomende informatie

2.1. Openbaar vervoernetwerk

2.1.1. Kernnet / aanvullend net: geen kwaliteitsvol advies of beslissing mogelijk bij de besparingen

De Vlaamse overheid voorzag een groeipad voorzien van 50 mio voor 2026. Maar dit werd een besparing van 35,5 mio: 30 mio op basis van de Septemberverklaring, plus 5,5 mio na een bijkomende besparingsoefening. Daar komt nog 8,5 mio besparingen van De Lijn zelf bij¹. De besparing wordt in principe in de eerste plaats toegepast op de lijnen met de laagste bezettingsgraad.

¹ Na goedkeuring van de eerste 'voorstellen' bleek dat 35,5 mio (Vlaamse regering) + 17 mio (De Lijn) op het aanbod bespaard was. Van de eigen besparing van De Lijn moest De Lijn vervolgens de helft van die 17 mio besparen op de eigen werking. Zo bedraagt de besparing op het aanbod uiteindelijk 35,5 mio + 8,5 mio = 44 mio.

De Lijn legde haar besparingsvoorstellen voor aan de vervoerregioraden. Maar die konden daar niet kwaliteitsvol over adviseren:

- De Lijn geeft enkel cijfers van reizigers, voor Q1 en Q2 2025. Soms alleen opstappers, geen gemiddelde bezetting. Ook niet altijd voor de ganse buslijn.
- Om het potentieel van nieuw aanbod te kunnen evalueren moet het voldoende lang bestaan. Vervoerregio's hebben veel en goed aan de openbaarvervoerplannen gewerkt, overlegd en afgewogen. Maar die hebben niet de kans gehad zich te bewijzen. Door top down besparingsmaatregelen, die ook voorbijgaan aan de beslisbevoegdheid van de vervoerregioraden.
- Het is ook totaal niet transparant hoeveel welke maatregel precies kost. Bv amplitude wijzigen, een rit minder, ... De Lijn weigert cijfers te geven over de financiële kost / besparing van die wijzigingen, omwille van bedrijfsgeheim.
- Door gebrek aan gegevens kunnen de vervoerregioraden ook geen alternatieven aanreiken.
- Daar is ook veel te weinig tijd voor. Er kon niet ten gronde gediscussieerd worden. Sommige voorstellen werden pas ter zitting voorgelegd.
- Maar ook De Lijn zelf had zeer weinig voorbereidingstijd.

Veel beterschap is niet in zicht:

- Er wordt de volgende jaren opnieuw een groeipad voorzien. Dus zal elk jaar opnieuw het netwerk aangepast moeten worden. Zullen de gemeenten elk jaar in snelheid gepakt worden? En dan moeten adviseren en 'beslissen' op basis van ontoereikende gegevens?
- De vervoerregioraden hebben nood aan zekerheid over toekomstige middelen. Ze ervaren veeleer een onzeker budgetgestuurd dan een vraaggestuurd openbaarvervoerbeleid.² De vervoerregio's maken openbaar vervoerplannen binnen de krijtlijnen van budgetneutraliteit, om de uitgaven niet te laten groeien. Waarom gelden die krijtlijnen niet in de omgekeerde richting voor de Vlaamse overheid?
- De Lijn beloofde vorig jaar, na haar netaanpassingen zonder enig overleg met de vervoerregioraden, om samen een afwegingskader voor wijzigingen op te maken. Er was evenwel geen enkel overleg over de toegepaste methode voor de huidige besparingen. Meer zelfs: zo'n methodiek zou naar verluidt opgenomen worden in het nieuwe openbaardienstencontract van De Lijn, waardoor steden en gemeenten er opnieuw en blijvend helemaal geen inspraak in hebben.
- De aansturing van de mobiliteitscentrale wordt overgeheveld van het Departement MOW naar De Lijn. Door die versoepeling van de eerder beoogde strikte scheiding tussen regie en uitvoering, is er minder zicht op de exploitatiebudgetten, en dus minder controle op, en dus onvoldoende inspraak mogelijk.

² Dit is ook de vaststelling van [Het Rekenhof](#). Met de gevolgtrekking: "Dat kan de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer ernstig hypothekeren en de realisatie van een performant openbaar personenvervoer bemoeilijken. Ook de doelstelling van *modal shift* dreigt aldus niet gehaald te worden."

Ook voor de middelen van **vervoer op maat** is diffuus hoeveel er beschikbaar is. Het budget voor de subsidieovereenkomsten deelmobiliteit ligt vast. Maar wat geeft De Lijn aan VOM-flex?

- Ook bij vragen aan De Lijn hoeveel een bepaalde flexbus kost, wordt dit geduid als bedrijfsgeheim en krijgt de VVRR enkel algemene cijfers. Het gebruik van de flexbus blijkt niet voor alle reizigers evident, maar gemeenten krijgen daar te weinig zicht op.
- Als de afrekening '25 van deelsystemen minder zou zijn dan begroot, is het helemaal niet duidelijk waar dat geld naartoe gaat.³

Ook de vervoersautoriteit stelt vast dat er meer transparantie nodig is:

- “Het valt ook op dat het bijzonder moeilijk is om eenduidige cijfers te krijgen evenals verklaringen van wat achter de verschillende cijfers schuilt bijvoorbeeld wat de verdeling van de budgetten over de vervoerregio's betreft of de invulling van de aanwending van de exploitatiemiddelen.”;
- “Een vervoerregio heeft vandaag onvoldoende zicht op de aanwending van de budgetten waar ze (mede)zeggenschap over heeft.”

Vervoer op Maat op maat moet de leemten die de hertekening van het regulier openbaar vervoer in landelijk en randstedelijk gebied laat, opvullen. De vraag rijst of dit wel kan met de huidige VOM-organisatie en -middelen.

Veel vervoerregioraden geven dan ook aan dat het onmogelijk is op een kwaliteitsvolle manier hun decretale taken van advies (kernnet) en beslissen (aanvullend net en vervoer op maat) op te nemen. Wat het evaluatierapport basisbereikbaarheid dat de Vervoersautoriteit opstelde, bevestigt.

2.1.2. Maatschappelijke impact

De vrees is reëel dat het openbaar vervoeraanbod gaandeweg in een neerwaartse spiraal terecht komt. Bij uitstek in landelijke gebieden, die door de focus op cijfers en potentieel, een relatief steeds kleiner aandeel van het openbaarvervoeraanbod toebedeeld krijgen. Een ontoereikend of onzeker aanbod, leidt tot minder gebruik, wat leidt tot nog minder aanbod. Het omgekeerde zie je bij het versterkt aanbod, waar zich de groei van het aantal reizigers bevindt.

“Het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund worden.”, lezen we in artikel 3 van het decreet basisbereikbaarheid. Mobiliteit is een bindmiddel tussen heel veel maatschappelijke functies.

- Tewerkstellingssites (cf. activeringsinspanningen van OCMW's, die ze nu extra moeten leveren door federale en Vlaamse maatregelen)

³ Alvast niet naar de intercommunales die in de bres gesprongen zijn als penhouder om de deelmobiliteit uit te rollen. De intercommunales – en dus de gemeenten - moeten een groot deel van de back office kost dragen door ontoereikende subsidies: de éénmalig toegekende 4% voor de administratieve kosten van de organisatie van deelsystemen blijkt wezenlijk ontoereikend.

- Ruimtelijk beleid (cf. nieuwe sites waarbij eerder engagement voor openbaarvervoeraanbod nu ingetrokken wordt)
- Zorginstellingen (cf. ziekenhuiscampussen die minder of niet meer bereikbaar zijn)
- Familie- en vriendenbezoek, (socio-)culturele activiteiten (cf. bijkomende wijken en deelgemeenten die verstoken blijven van openbaar vervoer)

De bereikbaarheid van maatschappelijke functies was geen afweging in de cijfermatige besparingsbenadering.

Modal shift

De aanhoudende wijzigingen zijn verwarrend voor de reizigers. Bij geschrapt openbaar vervoeraanbod, rest er soms geen enkel alternatief. Zeker in landelijk gebied. Waardoor meer mensen aangewezen zijn op individuele (auto)verplaatsingen. Veel vervoerregioraden, die een regionaal mobiliteitsplan opmaakten dat werkt aan een duurzamere modal shift, vragen zich luidop af hoe ze die nu kunnen bereiken. De Vlaamse overheid stelt zich nochtans expliciet de doelstelling “het aandeel duurzame modi neemt toe tot 50% van alle verplaatsingen in Vlaanderen tegen 2030.” Enkel met een volwaardige en respectvolle samenwerking tussen alle bestuursniveaus kunnen we die doelstelling halen.

Vervoersarmoede

Op heel wat lijnen wordt bespaard, waardoor blinde vlekken ontstaan.

Ook de voorwaarden om gebruik te maken van aangepast vervoer zullen strikter worden (zie decreet aangepast vervoer), en budgetgestuurd zijn (waardoor zelfs aan rechthebbenden een rit geweigerd kan worden).

Daardoor dreigt een wezenlijke groep mobiliteitskwetsbare inwoners uit de boot te vallen. We onderschrijven dan ook de oproep van de vervoersautoriteit “om extra in te zetten op onderzoek naar vervoersarmoede”. Zeker omdat heel veel openbaar vervoergebruikers geen zogenaamde ‘keuzereizigers’ zijn, maar volledig op het openbaar vervoer aangewezen zijn voor hun verplaatsingen. Daar moet het openbaar vervoer ook op inzetten.

2.2. Vervoerregiowerking

2.2.1. Regionale mobiliteitsplannen

De vervoerregioraden tekenden een onderbouwd regionaal mobiliteitsplan uit voor hun vervoerregio, waarin netwerken voor de verschillende mobiliteitsmodi werden uitgetekend en op elkaar afgestemd.

Een zeer belangrijk onderdeel daarvan is **het openbaar vervoernetwerk**, dat ook door de Vlaamse overheid is goedgekeurd. Door het principe van de budgetneutraliteit zat een groei van het openbaar vervoeraanbod er sowieso al niet in (versterking van een drukke lijn, leidt automatisch tot afbouw ergens anders). Door opeenvolgende maatregelen staat dit door de verschillende stakeholders gezamenlijk uitgetekende en afgewogen

openbaarvervoerplan steeds verder af van het origineel goedgekeurde plan. En van het integrale regionale mobiliteitsplan.

Ook **andere onderdelen van de regionale mobiliteitsplannen** komen moeilijk tot uitwerking. Er is ook geen ondersteunend budget voorzien. Bijvoorbeeld:

- Wegencategorisering
 - Sluipverkeer: om routing uit te tekenen binnen de mazen van het hoofdwegennet en dragend wegennet om het sluipverkeer te vermijden, moet je eerst zekerheid hebben over die mazen. Maar de goedkeuring door de Vlaamse overheid van het hoofdwegennet blijft aanslepen.
 - Vrachtroutenetwerken en vrachtwagenparkeren: ook die hangen samen met het hoofdrouthenetwerk en het dragend netwerk.
- Investeringsprojecten
 - Tracé-studies zijn nodig, maar daar zijn amper middelen voor
 - GIP: het GIP heeft het grote voordeel dat er meer duidelijkheid is, met een ruimere tijdshorizon. Maar
 - de prioriteiten uit de regionale mobiliteitsplannen zijn een van de vele criteria in de globale prioriteitenweging in het GIP, Veel regionale prioriteiten raken niet opgenomen.
 - om nog beter advies te kunnen geven zou een transparantere voorstelling via visualisering op kaart in voorbereiding zijn.

Het gevoel leeft dat de regionale mobiliteitsplannen in de kast belanden.

2.2.2. Vervoerregiowerking

Samenwerking stakeholders

Door dit structureel overleg bekijken de gemeenten mobiliteitsvraagstukken systematischer op bovenlokaal niveau, over gemeentegrenzen heen. Een noodzakelijke voorwaarde voor slagkrachtig mobiliteitsbeleid. Het bevordert ook het contact met de relevante stakeholders. Elke stakeholder erkent dat dit de samenwerking versterkt. Maar ook dat is minder evident dan het lijkt:

- Grote druk op zowel de mobiliteitsambtenaren van de gemeenten als de mobiliteitsbegeleiders / ambtelijke voorzitters van MOW, met soms zeer korte deadlines
- De Vlaamse Waterweg en departement Omgeving beschikken over te weinig capaciteit om alle vervoerregio's op te volgen
- De opvolging van de vorige contactpersoon van de NMBS (nu met pensioen) is nog onduidelijk
- Afstemming met omgevingsprocedures (adviezen bouwvergunning, RUP's, ...) kan beter uitgewerkt worden. Maar bijvoorbeeld het ANB-advies is niet langer bindend.

De know how binnen de vervoerregioraden zou kunnen versterkt worden door organisaties als TreinTramBus, Fietsersbond, Voetgangersbeweging, Febetra/TLV, armoede-organisaties structureler te betrekken. En/of door het activeren van de ooit voorziene stakeholdersfora.

De terugkoppeling naar het college van burgemeester en schepenen en de consultatie van de gemeenteraad is afhankelijk van de aangeduide mandataris – i.c. de schepenen van mobiliteit of de burgemeester – gebeurt niet altijd voldoende. Hier worden in de toekomst beter afspraken over gemaakt.

Governance⁴

De vervoerregioraden ervaren een zeer sterke Vlaamse aansturing van de werking van de vervoerregioraden. Ook de financiering van de vervoerregio's is volledig bepaald op Vlaams niveau. De Lijn, als interne exploitant van het kern- en aanvullend net onderhandelt autonoom over zijn budgetten en voor het vervoer op maat wordt het budget vastgelegd door de Vlaamse regering. Dit hypothekeert zeer sterk de regionale beleidsruimte en realisatiemogelijkheden.

Financiën

In de huidige actieplannen binnen de vervoerregio's werkt men met voorlopige ramingen, zonder enige garantie van toekomstige budgettering. Integendeel, zo leren de besparingen bij De Lijn en het verminderen en schrappen van halte-subsidies⁵. Maar zonder concrete becijfering en budgettaire houvast wordt het wel zeer moeilijk voor de verschillende actoren in de vervoerregio om sterke engagementen aan te gaan.

De VVSG pleit voor transparantie en eigenaarschap over de beschikbare budgetten zodat, zowel de Vlaamse actoren als de lokale besturen hun verantwoordelijkheid kunnen nemen. De Vlaamse overheid formuleert een aantal strategische doelstellingen en koppelt hieraan de nodige budgetten, eerder in de vorm van een betoelaging in de plaats van tijdelijke projectsubsidies.

Uitvoeringsorgaan

Om de beslissingen van de vervoerregioraad ook te kunnen uitvoeren is er nood aan een versterkt vervoerregiosecretariaat. Dat ook ruimere inhoudelijkere technische ondersteuning kan bieden aan de lokale mobiliteitsdiensten.

De streekintercommunales kunnen met hun ervaringen een belangrijke rol opnemen. Maar door de onderfinanciering door de Vlaamse overheid van hun huidige inzet, zijn die terughoudend.

Een structuur van opdrachthouderschap die de vervoerregio's voldoende slagkracht moet geven, kan verschillende vormen aannemen. Buitenlandse voorbeelden bewijzen alvast dat het kan.

Hoe verder?

De lokale besturen maken zich ernstig zorgen over de toekomst van de werking van de Vervoersregioraad indien deze manier van werken keer op keer terugkeert.

⁴ Voor uitgebreidere onderbouwing, zie ook [nota VVSG-ondersteuningsplatform vervoerregiowerking](#) (die sterk geënt was op het traject regiovorming, inclusief regiodecreet en verzameldecreet, opgestart onder de vorige Vlaamse regering, maar waarvan de toepassing en verdere uitwerking momenteel evenwel op een laag pitje staat) en de [fiche Vervoerregiowerking](#) uit het VVSG memorandum 2024.

⁵ Bovendien zagen gemeenten de investeringen in haltes en hoppinpunten verdampen omdat ze niet langer aangedaan worden.

De betrokkenheid van de gemeenten neemt af. De discussie in de vervoerregioraad kan goed zijn, maar heeft te weinig impact op uiteindelijke beslissingen. Gemeenten hebben het gevoel nog maar weinig inbreng te hebben. De manier waarop de minister en de Vlaamse regering zullen omgaan met het niet goedkeuren door 14 van 15 vervoerregioraden van de besparingsvoorstellen, is een toetssteen voor het omgaan met adviezen, en decretaal beslissingsrecht, van de vervoerregioraden.

Om het draagvlak voor de vervoerregiowerking te versterken, zal het dus nodig zijn om **de zeggingskracht en de daadkracht van de vervoerregioraden en eigenaarschap van de gemeenten te versterken**. En dat de Vlaamse overheid beleidskaders en -initiatieven die de vervoerregio's impacteren uitwerkt in volwaardige samenspraak met hen. En dit dus niet bij voorbaat zelf bepaalt, zodat de vervoerregioraden via schijnparticipatie verglijden tot loutere uitvoerders van Vlaams beleid. Alleen zo kunnen de verschillende bestuurlijke niveaus elkaar maximaal versterken in hun gezamenlijke beleidsdoelstellingen.

Ook voor andere mobiliteitsthema's valt al eens een rol voor de vervoerregio's te horen. En uit andere beleidsdomeinen wordt voor regionale initiatieven regelmatig verwezen naar de vervoerregio's. **Dit kan enkel slagen met voldoende middelen, ondersteuning en beleidsruimte.**

2.3. We vragen

Voor het openbaar vervoernetwerk:

- **Voldoende middelen om het goedgekeurde basisaanbod openbaar vervoer te herstellen en in stand te houden.**
 - o Geef garanties voor het budgetten 2027 -2029
 - o Creëer geen bijkomende witte vlekken en leemten. En werk de bestaande weg. Ook in meer landelijke regio's.
 - o Schuif die niet de facto door naar gemeenten en intercommunales
 - o Houd bij aangepast vervoer rekening met alle mobiliteitskwetsbare doelgroepen.
- **Meer Transparantie**
 - o Van de reizigers- en financiële gegevens van De Lijn
 - o Van de verdeelcriteria van middelen tussen de vervoerregio's

Voor de vervoerregiowerking:

- **Neem de leden van de vervoerregioraden ernstig:**
 - o Geef voldoende tijd voor advies die naam waardig bij aanpassingen aan het kernnet
 - o Geef voldoende tijd en beleidsruimte, voor beslissingen over aanvullend net en VoM
 - o Ondersteun de uitwerking van de gezamenlijk opgemaakte RMP's
 - o Hou in het GIP rekening met de gezamenlijk afgesproken prioriteiten en maatregelen uit de RMP's of geef de vervoerregio's een eigen investeringsenveloppe
- **Herwaardeer de werking van de vervoerregioraden**

- Geen top down maar evenwaardig overlegde beslissingen
- Voorzie een regelmatig overleg met de politieke voorzitters
- Evalueer de werking samen mét alle stakeholders
- Er is een andere gouvernance structuur nodig

Pak vervoersarmoede aan en richt openbaar vervoerbeleid daar ook op