

Bevraging lokale besturen – werking vervoerregioraden

Inleidend

De invoering van het concept Basisbereikbaarheid op het terrein werd met één jaar uitgesteld met ondermeer als reden dat de verschillende Vervoersregioraden hun werking pas laat konden starten.

Voor hun werking krijgen de Vervoerregioraden ondersteuning van één van de vier mobiliteitsbureaus die ingehuurd worden door het departement MOW maar ook door ambtenaren van het ganse beleidsdomein MOW.

Het betreft hier een volledig nieuwe werking en een nieuwe manier van werken. Door contacten met verschillende leden in verschillende vervoerregio's kwamen diverse signalen gaan van positieve feedback tot negatieve feedback over :

- De wijze waarop de Vervoerregioraad vergaderde.
- De ondersteuning die men kreeg.
- De bereidwilligheid van VVM De Lijn naar transparantie van berekening.
- Te weinig duiding om de afgevaardigden van de steden en gemeenten die niet allemaal beslagen zijn in het mobiliteitsverhaal voldoende mee te krijgen en te betrekken in de besluitvorming.

Gezien de diversiteit van de signalen zowel naar inhoud en methodiek was er nood aan objectivering waarbij er gekozen werd voor een bevraging te doen van alle steden en gemeenten in Vlaanderen over hun visie op de werking van hun vervoerregio.

Algemeen

Van de 302 bevraagde gemeenten mochten we 108 ingevulde enquêtes terug ontvangen. Dit is een responspercentage van 35,76%. Slechts in twee vervoerregio's mochten we meer dan de helft terugkrijgen, met name Brugge (77,78%) en Kortrijk (53,85%). De slechtst scorende regio's waren Brussel (0%), Oostende (11,11%) en Antwerpen (21,88%). De overige responsratio's lagen tussen 25% en 50%. Zie bijlage 1 en 1bis voor het volledige overzicht respectievelijk per VVR of per gemeente.

Vertalen we de vervoersregio's terug naar de provincies, bekomen we volgende percentages:

Provincie	Ingevuld	Aantal steden	Respons%
Oost-Vlaanderen	17	58	29,31%
Antwerpen	22	72	30,56%
West-Vlaanderen	26	64	40,63%
Brussel		2	0,00%
Vlaams Brabant	24	64	37,50%
Limburg	19	42	45,24%
Eindtotaal	108	302	35,76%

Als we de feedback analyseren, kunnen we, onder voorbehoud van representativiteit, de belangrijkste conclusies per vraag als volgt samenvatten.

1. Bent u van oordeel dat er binnen de vervoerregioraad voldoende inspraak en medezeggenschap is inzake de opmaak van het openbaar vervoersplan?

Markante opmerkingen:

- *Inspraak is er voldoende, maar wordt er rekening gehouden met opmerkingen?*
- *Te weinig betrokkenheid van de gemeenteraad -> risico op onvoldoende democratisch draagvlak.*
- *Kleinere gemeenten hebben gevoel dat grote gemeenten worden voorgetrokken.*

Het algemene gevoel is dat er wel voldoende inspraak in het proces is, maar dat medezeggenschap nog iets heel anders is. De ruimte voor opmerkingen is er, de vraag is echter of en wat hiermee gedaan wordt. Vaak wordt ook aangehaald dat men het gevoel krijgt dat de plannen vooraf klaar liggen, men hier wel opmerkingen op kan geven, maar deze gezien de budgetneutraliteit toch niet kunnen meegenomen worden. Daarnaast is het door de vaak korte tijdsspanne vaak niet mogelijk om opmerkingen grondig te bespreken.

Een ander knelpunt dat door de kleinere gemeenten wordt aangehaald, is het feit dat ze het gevoel hebben dat steden/gemeenten die centraal liggen of een treinstation hebben, prioriteit krijgen binnen het Kernnet.

De vraag wordt ook gesteld hoe hier een democratisch draagvlak voor gecreëerd kan worden, gezien enkel het CBS meegenomen wordt binnen deze werkwijze. Is een bekrachtiging door de VVR voldoende? Of dient dit nog het CBS of de GR te passeren? Inspraak door burgers is al zeker niet aan de orde, gezien de lokale besturen de plannen niet mogen communiceren.

Verder ontbreekt ook een helicoptervisie, en dient men erover te waken dat het regionale vervoersplan aansluit bij de lokale initiatieven op dit vlak. Ook worden vaak een aantal belangrijke details vergeten, zoals wie voor welke investeringen zal instaan (aanpassing wegen, inrichting mobipunten, ...).

Aan de andere zijde valt het op dat vooral de grotere gemeenten of steden zich positief uitlaten over de werking van de vervoerregioraad, dat alles voor handen is en kan besproken en geduid worden maar ook dat elke vraag onderzocht wordt.

Ten slotte werd ook meermaals aangehaald dat het proces nog niet voldoende is gevorderd om deze vraag te beoordelen.

2. Krijgt u voldoende inzicht op de aanwending van de financiële middelen die voorzien zijn voor het Kernnet, het Aanvullend Net en het Vervoer Op Maat?

Markante opmerkingen:

- *Geen zicht op specifieke cijfers, enkel globale budgetten.*
- *Vooraf onduidelijkheid rond Vervoer Op Maat*
- *Door de budgetneutraliteit zal geen degelijk mobiliteitsaanbod mogelijk zijn, hiervoor zijn dus extra inspanningen nodig.*

Sommige gemeenten hebben wel een zicht op een algemeen bedrag dat te besteden is voor het Kernnet, het Aanvullend Net en het Vervoer Op Maat, maar men stelt meermaals de vraag om inzicht te krijgen in specifieke cijfers voor de betreffende gemeenten.

De meeste gemeenten hebben echter totaal geen zicht op de beschikbare budgetten, welke budgetten zullen vrijkomen en hoe deze budgetten vervolgens verdeeld zullen worden. Vooral het aspect 'Vervoer Op Maat' is erg onduidelijk op dit vlak, hier ontbreekt namelijk alle inzicht zowel op vlak van middelen, organisatie en verantwoordelijkheid.

In het verleden werd door De Lijn een spaarzaam beleid gehanteerd voor bepaalde regio's, waardoor budgetneutraal werken onmogelijk de mobiliteitsbehoeften kan invullen.

Deze budgetneutraliteit wordt binnen de vergaderingen erg vaak herhaalt, er zullen echter extra inspanningen nodig zijn om een degelijk mobiliteitsaanbod uit te werken. Veel steden en gemeenten hebben hier geen budgetten voor voorzien, waardoor het bijgevolg niet evident zal zijn om hierop in te spelen.

Overall was de behoefte groter dan het aanbod van De Lijn en momenteel worden de steden en gemeenten geconfronteerd met de beperkingen van wat er mogelijk is binnen de bestaande middelen.

Het frustreert ook een heel aantal gemeenten dat zij een aantal lijnen geschrapt zien, waar zij zelf niets voor in de plaats terugkrijgen. Hierdoor heerst er een gevoel dat dit vooral een grote besparingsmaatregel is.

Men redeneert vooral in hoeveel lijnen er zijn maar kijkt minder naar het intrinsiek potentieel. Men is zich er van bewust dat er mensen gaan zijn die minder mobiliteit gaan hebben en anderen meer en men is beducht voor de reacties van wie "verliest".

3. Bent u tevreden over de methodiek of plan van aanpak binnen de vervoerregioraad en/of wat kan volgens u beter?

Markante opmerkingen:

- *Erg korte tijdsspanne maakt dat bespreking vooraf onmogelijk is.*
- *Terugkoppeling binnen VVR's ontbreekt vaak.*
- *Vervoerregio's worden vaak als te groot ervaren.*

Er is blijkbaar weinig ruimte voor besluitvorming, men wordt vaak geconfronteerd met de vraag om tegen een bepaalde deadline een principiële akkoord te geven aan voorlopige plannen. De erg korte tijdsspanne maakt dat bespreking om niveau van CBS haast onmogelijk is, laat staan om de verkregen documenten/stukken met de nodige aandacht grondig te bestuderen.

De meesten vinden de methodiek op zich wel ok, maar de terugkoppeling binnen de vergaderingen ontbreekt vaak. Daarnaast vinden sommige – vooral kleinere – gemeenten het enorm tijdsintensief om met zo'n hoge frequentie samen te komen en vinden de hoeveelheid informatie te veel. Dit staat dan weer in contrast met veel antwoorden op de tweede vraag waar men dikwijls stelt niet genoeg informatie of voldoende inzicht te krijgen.

De Sharepoint-omgeving die werd opgezet biedt voor sommige gemeenten ook niet voldoende duidelijkheid over wat waar juist kan teruggevonden worden.

Iets dat meermaals terugkeert is het feit dat vervoerregio's te groot worden ervaren, waardoor men het gevoel krijgt dat grotere steden/gemeenten de voorkeur krijgen in dit verhaal. Binnen één vervoerregioraad hebben verschillende gemeenten ook veel specifieke

noden/behoefte/vragen, waardoor soms te veel tijd verloren gaat in minder belangrijke thema's.

Het ontbreekt ook aan een visie binnen de vervoerregioraad wat betreft de mobiliteit van de toekomst. Men buigt zich enkel over de verbindingen in het kernnet en vervolgens over het vervoer op maat, maar er komt geen enkele suggestie naar creatieve oplossingen voor het vervoervraagstuk dat zich stelt.

Bijlage 1: Cijfers per VVR

Vervoerregio	Gem 1	Gem 2	Gem 3	MAX	MIN	Respons%
Aalst	5,5	2,5	5,75	8	1	36,36%
Antwerpen	6,2	3,2	5,8	8	1	21,88%
Brugge	4,17	2,86	4	7	1	77,78%
Gent	6,75	5,2	6	9	3	26,09%
Kempen	5,45	3,9	6,8	8	1	35,71%
Kortrijk	6,14	3,43	6	9	1	53,85%
Leuven	4,91	4,27	5,55	9	2	35,48%
Limburg	5,8	4,6	5,54	10	1	45,24%
Mechelen	4	1,75	4,5	5	1	41,67%
Oostende	3	4	3	4	3	11,11%
Roeselare	5,43	5,14	4,14	8	1	38,89%
Vlaamse Ardennen	5,75	5,5	6,25	8	4	26,67%
Vlaamse Rand	5,54	3,31	6,46	10	1	39,39%
Waasland	5,67	4,33	4,33	7	3	33,33%
Westhoek	7	5,75	7	9	5	26,67%
Eindtotaal	5,52	3,99	5,63			35,76%