Tien jaar vervoerregioraden: werkt het en wat brengt de toekomst?

Nieuws woensdag 24 juni 2026

Op 8 juni vond bij de Vlaamse Mobiliteitsraad een studiedag plaats over tien jaar vervoerregioraden en de uitdagingen voor de toekomst. Iedereen was het erover eens dat de huidige werking niet perfect is. Vooral de recente besparingen van de Vlaamse regering hebben het vertrouwen en de samenwerking binnen de vervoerregioraden zwaar aangetast. Een nieuwe besparingsronde op dezelfde manier zou volgens alle aanwezigen nefast zijn.

Tijdens de studiedag stelde Pieterjan Schraepen de resultaten voor van een studie over de vervoerregioraden. Die formuleerde verschillende aanbevelingen: een duidelijkere rolverdeling, een betere opvolging en verdere uitwerking van de regionale vervoerplannen, een minimale capaciteit per vervoerregio en een sterkere koppeling tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. Ook de participatie van stakeholders moet structureel worden verankerd.

Betrek middenveld en vakbond

ACOD TBM nam deel aan het experten-panel. Ondergetekende vertegenwoordigde zowel de werknemers van De Lijn als de mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer om hun werk te bereiken. Voor ACOD TBM is het ontbreken van een structurele betrokkenheid van middenveld en vakbonden een belangrijk knelpunt. Dat leidt tot twee problemen.

Ten eerste verliest het beleid draagvlak wanneer reizigersorganisaties, armoedeverenigingen en andere mobiliteitsactoren niet betrokken worden bij beslissingen. De recente dienstwijzigingen tonen aan dat dit spanningen veroorzaakt en het vertrouwen in het openbaar vervoer aantast. Wanneer dat vertrouwen verdwijnt, komt ook de toekomst van De Lijn als openbare dienst onder druk. Deze organisaties helpen immers mee maatschappelijke en politieke steun creëren voor noodzakelijke keuzes.

Daarnaast ontstaan operationele problemen. Lokale afgevaardigden vernemen tijdens overleg over dienstregelingen vaak dat beslissingen al genomen zijn door de vervoerregioraad en nauwelijks nog kunnen worden aangepast. Daarom moeten ook vakbonden betrokken worden. Zij kunnen vanuit hun praktijkervaring inschatten of verwachtingen realistisch en uitvoerbaar zijn. Een dienstverlening die verwachtingen schept die operationeel niet haalbaar zijn, leidt tot frustratie en wantrouwen tussen De Lijn en de vervoerregioraden.

Stabiele financiering

Ook stabiele financiering is essentieel. De Lijn kan geen goed onderbouwde en breed gedragen voorstellen ontwikkelen wanneer budgetten voortdurend wijzigen. Er is nood aan een duidelijke langetermijnvisie en financiële zekerheid. Vandaag lijken bij elke beleidsbeslissing andere budgettaire uitgangspunten te gelden. Zo kan geen vertrouwen worden opgebouwd. De groeibudgetten uit het regeerakkoord moeten daarom effectief worden toegekend.

De studie wijst er bovendien op dat de regionale vervoerplannen onvoldoende verder worden uitgewerkt, terwijl zij net de ruggengraat vormen van de langetermijnvisie van de vervoerregioraden. De inspanningen die in deze plannen werden geïnvesteerd, moeten vertaald worden in verdere verfijning en uitvoering.

Hoe moet het voort?

Op de vraag hoe de vervoerregioraden er in de toekomst moeten uitzien, is het antwoord voor ACOD TBM duidelijk. Zonder grotere betrokkenheid van het middenveld en zonder stabiele financiering dreigt het draagvlak weg te vallen. Dan vermindert ook de politieke bereidheid om verder in deze structuur te investeren.

Als vakbond zijn wij niet tegen inspraak, integendeel. Maar inspraak moet goed georganiseerd worden en alle relevante actoren betrekken. Alleen zo kunnen de vervoerregioraden uitgroeien tot een sterk instrument voor een toegankelijk en gedragen openbaar vervoer.

Stan Reusen