Beleid
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel
T 02 553 77 56
DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

beleid@mow.vlaanderen.be

Dossierbehandelaar
Naam: Peter Hofman
E-mail: peter.hofman@mow.vlaanderen.be
Bijlage(n): geen

ADVIES

////////////

Dit advies is opgesplitst in een dringend verzoek, een aantal globale suggesties die meegenomen kunnen worden bij de verdere uitwerking en implementatie van de referentieregio's en tenslotte in enkele opmerkingen aangaande de afbakening zelf.

Globaal genomen ondersteunt MOW de regiovormingsgedachte en hoort MOW tot de pioniers die hierin met de vervoerregiowerking reeds de proefproject-fase voorbij zijn. MOW is dan ook al meer dan anderhalf jaar hard aan het werk om op basis van het decreet basisbereikbaarheid per vervoerregio een vervoerregioraad op te richten en vlot te laten functioneren waarbij als opdracht prioriteit gegeven wordt aan het opstellen van zowel vervoersplannen als regionale mobiliteitsplannen. Maar ook organisatorisch heeft dit al geleid tot het inbedden van de vervoerregio's in de territoriale werking en structuren van zowel Departement, Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, ... maar zelfs ook in het opdelen per vervoerregio van investeringen, werkingsbudgetten en -middelen. MOW wil zich dan ook graag blijvend positioneren als sectorale "pionier of voorloper" in de regiovorming.

Het ontbreekt in de nota wel aan overgangsmaatregelen voor sectoren zoals MOW die al een eigen regiowerking hebben en waar de werking geografisch zal moeten bijgestuurd worden met alle consequenties voor lopende studies, verdeling van budgetten, herorganisatie van structuren, mensen en middelen.

MOW is dan ook vragende partij om het advies van IF na te leven nl.

- De impact op MOW moet in kaart kunnen gebracht worden.
- Een doorvertaling zal in verschillende snelheden moeten gebeuren, omdat sommige trajecten veel complexiteit in zich dragen.
- Er dient een implementatie-pad uit gezet te worden voor de bestaande afbakeningen (=vervoerregio's) binnen een strak maar realistisch tijdskader en met een duidelijke finaliteit.

MOW dringt dan ook aan om een <u>eigen traject (van overgang) te voorzien</u> liefst gespreid over de hele legislatuur en zeker met de nakende implementatie van de grootste hervorming van het openbaar vervoer in Vlaanderen ooit (goeddeels gestuurd vanuit die vervoerregio's) in het achterhoofd !

Globale opmerkingen en suggesties die bij de uitwerking van de referentieregio's best worden meegenomen:

- Het opgezette goedkeuringstraject met hierin een prominente rol voor de gouverneurs is voor MOW een gekende procedure en is voor de vervoerregio-afbakening succesvol en zonder noemenswaardige problemen verlopen. Hopelijk verloopt deze oefening nu even vlot. De deadline van eind 2020 is niettemin ambitieus !
- In de nota is er niet direct een mechanisme voorzien om na de afbakening van de referentieregio's nog van regio te kunnen veranderen (hoe, wanneer, met welk interval, ...) ? Aanbevolen wordt om hier toch over na te denken. Ervaring met de vervoerregio's leert dat deze vragen op gezette tijdstippen opduiken.
- Idem voor de naamgeving van de referentieregio's. De naamgeving van een regio kan gevoelig liggen en aanleiding geven tot vragen om naamsverandering. Aanbevolen wordt om hier een mechanisme voor te voorzien.
- In de nota komt de ondersteunende capaciteit in beeld. "Streekontwikkelingsintercommunales" kunnen hier zeker een rol in spelen maar mogen hierin niet het monopolie krijgen. En voor wat de vervoerregiowerking betreft kan/mag onze werking hier zeker als een voorbeeld naar voor geschoven worden hoe het ook kan (zelfs interdisciplinair). De rol van de ambtelijke co-voorzitter verdient hierin zeker een te onderzoeken piste voor wat de toekomstige Vlaamse ondersteuning betreft want elementen zoals "het aanjagen van de agenda, het bewaken van de afspraken, het uitvoeren van projectwerking, het samenbrengen van actoren, het afstemmen van doelstellingen, het voorbereiden van nota's, het onderbouwen met data, het opmaken van planningen, …" zit bij de vervoerregiowerking grotendeels bij die functie.

- Werken met referentieregio's heeft ontegensprekelijk voordelen richting uniformiseren, efficiëntie, herkenbaarheid, ... maar helaas is dit niet voor alle sectoren/domeinen mogelijk zeker wanneer bv. geomorfologische processen aan de basis liggen van gebiedsindeling. Binnen MOW denken we dan bv. aan de bekkengebieden. Spelregels voor uitzonderingen op de gestelde referentieregio's worden dan best ook opgesteld en kenbaar gemaakt.
- Het laten uitgroeien van het burgemeestersoverleg tot een strategisch forum voor de regio is een logische keuze. De kennis en kunde in diverse domeinen is echter zo breed geworden dat vaak specifieke expertise nodig is. Domeingeoriënteerde regionale (deel)fora zullen dus ook noodzakelijk blijven en MOW wil hier gerust de opgebouwde expertise van de vervoerregioraden ten dienste stellen.
- Het fenomeen van de 'grensgemeenten' is geen evidente problematiek en kent soms grote lokale gevoeligheden. MOW heeft dit in de vervoerregio's weten op te lossen door te werken met vaste en adviserende leden, waarbij grensgemeenten uit een naburige regio als 'waarnemer' een adviserend statuut krijgen. Ook dit willen we graag als een good practices naar voor schuiven en de opgebouwde expertise ten dienste stellen.
- Mogelijks is er een tegenspraak bij de referentieregio's tussen het begrip 'overlegforum' en de doelstelling om hier subsidiemogelijkheden en programma's op te enten (deze mogelijkheid induceert de wens om ook een 'beslisforum' te worden). Dit spanningsveld tussen overlegforum (wat het zou moeten zijn) en beslisforum (waar regio's naar streven) speelt nu al in bepaalde vervoerregio's.

Opmerkingen aangaande de afbakening in referentieregio's zelf:
(Zie Kaart bijlage 1 en 2; toedeling van gemeenten aan 13 referentieregio's versus vervoerregio's uit de nota.)

MOW betreurt uiteraard dat de referentieregio's in afbakening verschillen van de indeling in vervoerregio's. De vervoerregio's zijn opgemaakt binnen de vervoerscontext (verplaatsingen van en naar gemeenten vormen de basis om gemeenten al of niet te clusteren). Dat werd inhoudelijk onderbouwd. Clusteren op basis van verplaatsing geeft andere resultaten dat clusteren op basis van andere behoeften (bv. op vlak van zorg, ...). Alles in één clustering inbrengen doet deze voordelen mogelijks teniet.

Er zijn 13 referentieregio's afgebakend in vergelijking met 15 vervoerregio's.
De impact is het grootste voor de vervoerregio Aalst waarvan het zuiden samensmelt met vervoerregio Vlaamse Ardennen tot de 'referentieregio Zuid-Oost Vlaanderen' en het noorden van de huidige vervoerregio Aalst vervelt tot de 'referentieregio Dendermonde' (met toevoeging van oa Wetteren).
De 'referentieregio Rivierenland' wordt groter dan de bestaande vervoerregio Mechelen.
En de 'referentieregio Brugge, Oostende en Midwest' is een samenvoeging van deze 3 vervoerregio's met uitzondering van Nieuwpoort en Koksijde.
Uit de vergelijkende tabel (bijlage 3) blijken **24** gemeenten geïmpacteerd te zijn wanneer de kaart van referentieregio's vergeleken wordt met de vervoerregio's. Dit is veel in absolute cijfers maar is minder dan 10% van de 300 gemeenten en valt dus (indien we de gekende gevoeligheden buiten beschouwing laten) nog best mee .... .

Gezien de vervoerregio's eveneens tot stand zijn gekomen na raadpleging van alle steden/gemeenten via de gouverneurs, hebben we er vertrouwen in dat de finale kaart van de referentieregio's vrij dicht zal komen te liggen bij de huidige vervoerregio-indeling !

Conclusie:
Globaal genomen ondersteunt MOW de regiovormingsgedachte en het werken met referentieregio's.
Gezien de lopende vervoerregiowerking wordt aangedrongen om een eigen traject (van overgang) te voorzien voor MOW via een onderhandelbare overgangsperiode (liefst lopende over de duur van deze legislatuur). De

impact van deze transitie moet zeker in kaart kunnen gebracht worden en een doorvertaling zal in verschillende snelheden moeten gebeuren, omdat sommige trajecten veel complexiteit in zich dragen (oa bij lopende processen).
MOW betreurt uiteraard dat de referentieregio's in afbakening verschillen van de indeling in vervoerregio's maar onthoudt zich van punctuele opmerkingen op de referentieregio's. Gezien de vervoerregio's eveneens tot stand zijn gekomen na raadpleging van alle steden/gemeenten via de gouverneurs, hebben we er echter alle vertrouwen in dat de finale kaart van de referentieregio's vrij dicht zal komen te liggen bij de huidige vervoerregio-indeling.

PS: Indien mogelijk wordt dit advies graag mondeling toegelicht.