

Landelijke Gilden
Plattelandsacademie
Diestsevest 40
3000 Leuven
T (016) 28 63 45

Datum 31 januari 2019

Auteur Hugo Vleugels, Bert Meulemans

ONDUIDELIJKHEID ROND VERVOER OP MAAT BLIJFT

Verslag van de infosessie inzake mobiliteit op 31 januari 2019 te Londerzeel

Deze sessie te Londerzeel belichtte twee topics:

- De concrete mobiliteitsplannen in de noordelijke rand van Brussel, zoals de aanleg van een sneltram naar Brussel en een nieuwe fietssnelweg
- De concrete uitwerking van basisbereikbaarheid in de vervoersregio. Naast de gemeenten spelen ook de aanbieders van vervoer een belangrijke rol in het uitwerken van een plan van regionaal tot lokaal vervoer.

Welk vervoermiddel voor welke verplaatsing?

Eerste inleider, Conny Moons, burgemeester van Londerzeel, sprak de wens uit om met de gemeente zelf de regie van het vervoer mee te kunnen bepalen, waaronder de routes van de bussen van De Lijn.

Verkeersadviseur Dirk Dedoncker van A2BMobility wees op de gelaagdheid in de uitbouw van het openbaar vervoer. Naast de treinlijnen en een kernnet zal er een aanvullend net en vervoer op maat met deelauto's, -fietsen en aangepast vervoer worden uitgewerkt. De kritische punten in het verhaal blijven comfortabele verbindingen en vlot overstappen in "mobipunten", waarbij men zich vooral afvraagt of de gebruiker ervoor gaat willen kiezen zijn eigen wagen aan de kant te laten staan voor een ander vervoersmiddel. Dit is kiezen voor het STOP-principe: eerst **stappen**, dan **trappen**, vervolgens **openbaar vervoer** en tenslotte de **personenwagen** of auto.

Nieuwe regionale opportuniteiten

Peter Savenay, Technisch projectleider van De Werkvennootschap, stelde het project sneltram Willebroek – Brussel Noord en de nieuwe fietssnelweg voor. Deze trajecten zullen naast de A12 aangelegd worden. Hierin zijn ook 5 haltes en 'park & ride'- parkings voorzien. Een snelle comfortabele verbinding met het treinstation van Londerzeel, op 1 kilometer afstand, zal een 'verknoping' worden. Bert Meulemans, directeur-adjunct van Landelijke Gilden, ging in op een aantal specifiekere punten. De 15 vervoerregio's in Vlaanderen moeten in unanimité een vervoerplan opmaken, om dit tegen einde 2020 uit te rollen. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal het secretariaat van de vervoerregioraad waarnemen.

Openbaar vervoer met kern net en aanvullend net

Het decreet basismobiliteit legt een aantal minimumnormen voor het openbaar vervoer vast. Voor het buitengebied geldt; een bushalte op minder dan 750 meter binnen de woonzone. Basismobiliteit is zo vooral aanbodgestuurd. Tijdens de opeenvolgende besparingsgolven sneed De Lijn vooral in de belbussen en in de lijnen met weinig gebruikers.

Basisbereikbaarheid: een omslag ?

Basisbereikbaarheid wordt de uitdaging waarbij een meer vraaggestuurde mobiliteit wordt uitgewerkt. Het vervoer op maat kan op verschillende manieren gerealiseerd worden met busjes, deelauto's en deelfietsen, aangepast vervoer, vervoercheques... Zeer comfortabele 'mobipunten' moeten een vlotte overstap garanderen in dorpen en gemeenten. Wat leren de proefregio's ondertussen? Vier proefregio's zoals o.a. Aalst en Mechelen, zijn reeds de voorbije jaren van start gegaan. In deze proefregio's werden geen concrete experimenten opgezet, zodat ze tot op heden weinig leren over hoe het vervoer op maat moet georganiseerd

worden. Ook de participatie van middenveldorganisaties blijft een pijnpunt. Tenslotte zitten de gemeenten mee aan tafel en krijgen ze dus meer inspraak, maar er zijn geen extra middelen voorzien. Vervoer op maat blijft zo grotendeels in de startblokken steken.

Landelijke Gilden vroeg de mening van gebruikers, senioren en gezinnen

Uit een beperkte enquête in de streek leren we voornamelijk twee zaken. Voor de busreiziger is de afstand tot een halte belangrijker dan de frequentie. Ook bij het gebruik van de sneltram is de afstand tot de halte cruciaal. De kritische afstand tot de halte ongeveer ligt er rond de 5 km.

Nabespreking

Heel veel concrete vragen gingen over de toekomstige sneltram. Of de tramhalte en het treinstation niet korter bij elkaar konden aansluiten? Of waar de parkings aan de haltes komen en of deze geen bijkomend autoverkeer aanzuigen op de landelijke wegen in Londerzeel?

De afstemming tussen de vervoerregio's wordt voorzien en gemeenten kunnen adviezen verlenen over hoofdbuslijnen over de grens van de vervoerregio.

Hoe gaat de gemeente vervoer op maat realiseren? Met welke middelen moeten zij dit aanpakken? Dit is een verdoken besparingsronde waarover gemeenten zeer sceptisch zijn.

De Lijn zal al einde 2020 starten met nieuwe dienstroosters, maar het uitwerken van het vervoer op maat is tegen die tijd onmogelijk en bovendien ontbreken de noodzakelijke middelen. Dus de vraag blijft: "Ga ik nog met een of andere vorm van vervoer van mijn dorp naar een naburig dorp raken?"