

Landelijke Gilden
Diestsevest 40
3000 Leuven

Datum 25 april 2019
Auteur Eddy Matthys

PLATTELANDSACADEMIE BASISBEREIKBAARHEID

De toekomstige basisbereikbaarheid in Oost-Vlaanderen

Basismobiliteit in Vlaanderen gaat serieus veranderen in de toekomst. Ook Oost-Vlaanderen ontsnapt niet aan de nieuwe insteken, die de Vlaamse regering nu op de tafel heeft liggen. Vandaar dat Landelijke Gilden op 16 april een plattelandsacademie rond dit thema organiseerde.

Hannelore Deblaere, vervoersregiomanager van Gent, bracht een overzicht van de nieuwe ideeën voor. De nieuwe mobiliteitsaanpak wordt regionaal aangepakt en moet keuzes maken om tot een geïntegreerd plan te komen. Daarbij is het belangrijk dat er goed wordt samengewerkt tussen alle beleidsniveaus en de belanghebbenden. Dit krijgt gestalte in de vorming van 4 vervoersregioraden in de provincie. Ze moeten een visie maken voor de komende jaren hoe mobiliteit er in hun regio gaat uitzien. Niet alleen openbaar vervoer komt aan bod, maar bv. ook het logistieke verkeer of het fietsroutenetwerk worden daarbij geïntegreerd. Er moeten slimme combinaties gemaakt worden met andere sectoren. In een aantal proefregio's, waaronder de streek rond Aalst en de Westhoek, heeft men al bepaalde insteken op het oog, maar de meeste vervoersregio's moeten eigenlijk nog starten in onze provincie.

Aanvullend kwam *Bert Meulemans* aan het woord, die op basis van een enquête, die Landelijke Gilden vorig jaar afnamen bij gebruikers van het openbaar vervoer, toch enkele kritische kanttekeningen maakte. De gehele verandering in de basismobiliteit zal vooral gebeuren op kap van de plattelandsbewoners. Het is een utopie om binnen hetzelfde financiële bestek een hele verandering op te zetten van basismobiliteit naar een vervoer op maat op het platteland. De afstand naar een bushalte en de frequentie van het openbaar vervoer veranderen werkt niet positief en het gebruik van de (elektrische) fiets wordt meestal te hoog ingeschat. Er moeten steeds mogelijkheden voor een goede basisbereikbaarheid blijven, voor zij die geen andere mogelijkheden hebben en bv. ook een aanpassing aan de lijnen en de te bereiken punten (bv. ziekenhuis, winkels, enz.) kunnen in de toekomst positieve veranderingen zijn. We blijven dit dus goed opvolgen.

Dan kwamen we toe aan enkele projecten, die toch al aan het nadenken zijn over de mobiliteit of dit het zelfs al realiseerden:

Bart Deceuninck, beleidsmedewerker mobiliteit bij de provincie Oost-Vlaanderen, getuigde over een project waarbij de provincie, enkele proefgemeenten en intercommunales, nadenken om per gemeente minstens 1 halte voor openbaar vervoer, veel polyvalenter te maken en ze 'slim te combineren' met bv. deelauto's of – fietsen, laadpalen en/of een autoparking. Deze mobipunten zouden nog extra aantrekkelijk kunnen gemaakt worden door dit slim te combineren met een leverplaats voor 'pakjes', eventueel een afhaalpunt voor 'korte ketenproducten'.

Mevrouw Beatrice Ollebek, coördinator van het samenwerkingsverband collectief vervoer Zeeuws-Vlaanderen, stelde een mobiliteitssysteem voor dat de 3 gemeenten van Zeeuws-Vlaanderen destijds hebben

opgezet in samenwerking met de provincie Zeeland. Momenteel is het uitgegroeid tot een gemeentelijke vervoerscentrale Zeeland b.v., een aparte vennootschap. Ze organiseren 7/7 van 6u30 tot 23 u taxiritten voor leerlingenvoer, minder mobiele en gehandicapten en hebben met privé taxibedrijven afspraken voor vervoer en afrekening. Ze rijden aanvullend op de normale buslijnen en de wensen en beperkingen van de klant staan centraal. De centrales hebben ter plaatse ook planners zitten, die op elk tijdstip weten waar en wanneer de klant in- en uitstapt. Achteraf wordt dit ook financieel geregeld. Voor zeer perifere gebieden, waar geen buslijnen liggen, organiseert de centrale ook aanvullend haltetaxi's, die aanvullend werken op het openbaar vervoer en mensen naar de dichtstbijzijnde halte brengen.

Het was een zeer boeiende avond over een thema, waarover het laatste woord zeker nog niet is gezegd.