

noten kraker #1



Mobiliteit op het platteland

netwerk
duurzame
mobiliteit



Notenkraker#1

Mobiliteit op het platteland



Medegefinancierd door
de Europese Unie

 provincie
Oost-Vlaanderen





Voorwoord

We kennen een notenkraker voornamelijk als een hulpmiddel om een (harde) noot te kraken. In Duitsland werd een notenkraker lang gegeven als geluksbrenger. Hij staat voor kracht en moed. De notenkraker is echter ook een vogel, al is de kans dat je hem hier in Vlaanderen tegenkomt relatief klein. Hij is vooral verlekkerd op zaden en noten die hij onder de grond verstopt. In de winter overleeft hij op de voorraden die hij gedurende het jaar heeft aangelegd. Uit degene die niet opgegeten worden, ontstaan nieuwe bomen. De alpenden heeft dankzij de notenkraker veel van zijn habitat weer kunnen innemen nadat hij eerst door de mens was gekapt.

Notenkrakers geven dus ook nieuw leven en zijn niet alleen instrumenten die je helpen om moeilijke noten te kraken. Met deze Notenkraker#1 "Mobiliteit op het platteland", reiken we gemeentebesturen inspiratie en informatie aan om in hun regio duurzame mobiliteit te

organiseren. Dankzij interviews met organisaties, experts en bewoners schetsen we de uitdagingen en de kansen. De goede praktijken geven kant en klare tips die geïntegreerd kunnen worden in de landelijke context. Mobiliteit, leefbaarheid, eenzaamheid, nabijheid, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid... het zijn vele aspecten die met elkaar verweven zijn. De uitdagingen zijn vaak groot, maar de oplossingen zijn talrijk, inventief, kopieerbaar en opschaalbaar.

We bedanken iedereen die meewerkte aan deze publicatie. En u, beste lezer, hopen we te inspireren. Hou ons zeker op de hoogte indien jullie aan de slag gaan met deze notenkraker, we horen graag successen maar ook moeilijkheden. En wie weet, misschien zijn jullie binnen enkele jaren wel één van de nieuwe goede praktijken.

Barbara Janssens
co-coördinator Netwerk Duurzame Mobiliteit

Inhoud

3	Voorwoord	22	Interview - Mobiliteit in een rurale context
4	Inleiding - Over donuts en harde noten	30	Beleidsinstrument
6	Context - Platteland, what's in a name?		7 bouwstenen voor duurzame mobiliteit
8	Artikel - Autoafhankelijkheid op het platteland	39	Goede praktijkencatalogus
14	Artikel - Door de bril van lokale verenigingen	54	Colofon
18	Artikel - Openbaar vervoer in versnipperd gebied, hoe werkt dat?		

Inleiding

Over donuts en harde noten

In een stedelijke context beweegt er heel wat op het vlak van duurzame mobiliteit. Commerciële spelers of vzw's starten er met allerlei vormen van delen, lokale besturen zetten in op fietsinfrastructuur en er is een groter aanbod van oplossingen op maat.

Duurzame mobiliteit realiseren in het gebied buiten onze steden verloopt een stuk moeizamer. Het is een wicked problem: een taai en moeilijk op te lossen beleidsprobleem met veel facetten. Stuk voor stuk zijn die deelproblemen harde noten om te kraken.

Onze Vlaamse lintbebouwing is misschien de kern van het mobiliteitsprobleem buiten de stad. Na de Tweede Wereldoorlog, toen er een grote woningcrisis heerste, zag de overheid de kilometers aan grond langs steenwegen tussen dorpen en steden als de ideale oplossing om iedereen van een woning te voorzien. Terwijl in Nederland en het Verenigd Koninkrijk lintbebouwing al verboden was, werd in Vlaanderen met rode stift elk perceel langs de gewestwegen als bouwgrond ingekleurd. Een keuze met nefaste gevolgen voor onze mobiliteit: op deze locaties is de auto vaak de enige optie, openbaar vervoer wordt onbetaalbaar en verkeersveiligheid voor wandelaars en fietsers is moeilijk te waarborgen. Bovendien zijn de negatieve effecten op de gezondheid door lawaai en vervuiling aanzienlijk. De ruimtelijke ordening is volledig afgestemd op de wagen. Ingrepen die duurzame mobiliteit moeten realiseren buiten de stad, zijn niet altijd eenvoudig te bedenken, laat staan te realiseren.

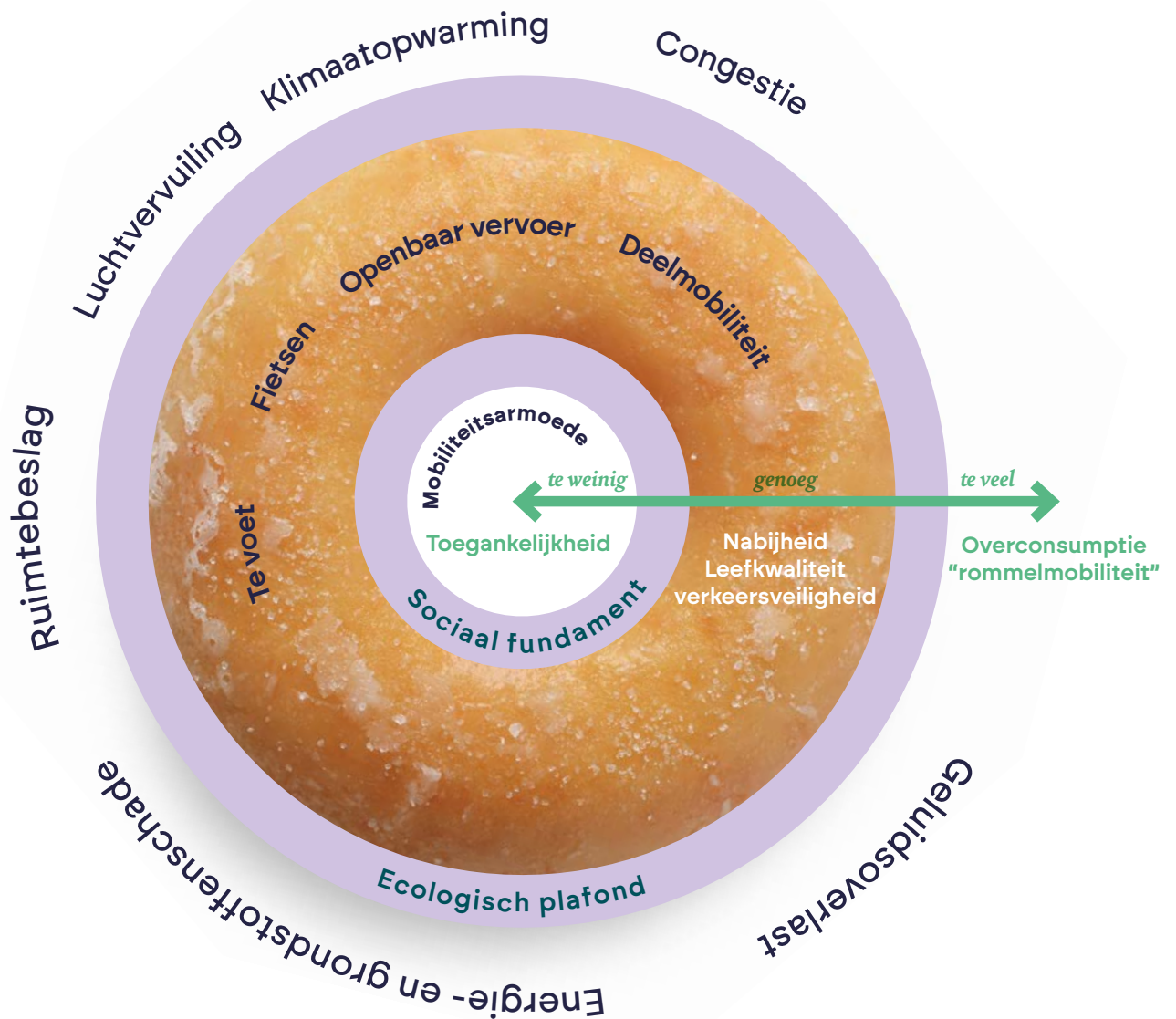
Met deze Notenkraaker reiken we gemeentebesturen een bruikbare publicatie aan om het wicked problem aan te pakken en op die manier duurzame mobiliteit te organiseren. Dat doen we ten eerste door de problematiek duidelijk te benoemen in enkele artikels en een interview. Daarnaast brengen we ook tal van goede praktijkvoorbeelden en bruikbare bouwstenen voor een strategisch meerjarenplan.

Duurzame mobiliteit in een donut

Mobiliteitsexpert Kris Peeters was in Vlaanderen de eerste die het donut-model van econome Kate Raworth gebruikte om over onze mobiliteit na te denken.

Mobiliteit is noodzakelijk om deelname aan de maatschappij te garanderen. Elk individu heeft nood aan een minimale toegang tot mobiliteit om deelname aan de maatschappij te verzekeren. In de mobiliteitsdonut heet dit het sociaal fundament. Wie te weinig toegang heeft tot mobiliteit is 'mobiliteitsarm'.

Anderzijds zien we een grote druk op mobiliteit: we zijn met steeds meer, we nemen steeds meer plaats in en economische groei is voor velen een doelstelling. Te veel mobiliteit leidt tot klimaatopwarming, luchtvervuiling, geluidsoverlast, file, verkeersonveiligheid ... Overconsumptie van mobiliteit leidt tot een niet-duurzame situatie waarbij we het ecologisch plafond van onze leefwereld overschrijden. De grens die niet mag overschreden worden is het klimaatplafond in de donut.



Netwerk Duurzame Mobiliteit
Naar Kate Raworth en Kris Peeters

Over Netwerk Duurzame Mobiliteit

Netwerk Duurzame Mobiliteit verenigt organisaties die werken rond duurzame mobiliteit. We willen samen met hen een samenleving mogelijk maken waarin iedereen, zonder onderscheid, zich met minimale negatieve effecten voor mens en planeet, vrij kan verplaatsen. De uitbouw van het netwerk is voor ons een doelstelling op zich. Dat doen we met netwerkevents, vormingen, inspiratiedagen enz.

Samen met de organisaties in het netwerk plaatsen we duurzame mobiliteit bovenaan de maatschappelijke agenda. Dat doen we via onze

eigen communicatiekanalen en via de media. Als nationaal coördinator van de Week van de Mobiliteit voeren we campagne voor duurzame mobiliteit. Dat doen we samen met onze leden, de Vlaamse overheid, steden, gemeenten en andere organisaties.

We wensen je veel plezier met deze eerste Notenkraak. We bedanken iedereen die mee heeft gewerkt aan de interviews en artikels en iedereen die zich inzet om duurzame mobiliteit vorm te geven.



‘Platteland’, what’s in a name?

Naar aanloop van deze Notenkraak #1 ‘Mobiliteit op het platteland’ gingen we met Netwerk Duurzame Mobiliteit op pad in drie landelijke dorpen: Stavele, Lanklaar en Kallo. Stavele is een deelgemeente van Alveringem in de Westhoek, een van de enige regio’s in Vlaanderen die weinig lintbebouwing kent. Lanklaar is een deelgemeente van Dilsen-Stokkem, is gekenmerkt door de steenweg die erdoor loopt en ligt aan de grens met Nederland. Kallo tenslotte is een deelgemeente van Beveren en is omringd door de E34 enerzijds en de haven van Antwerpen anderzijds. Drie dorpen met een erg verschillend ruimtelijk karakter. Toch beschouwen we ze alle drie als landelijke dorpen.

Deze publicatie komt tot stand dankzij een subsidie in het Europees Leaderprogramma. Een programma dat zich richt op uitdagingen in aan rurale gebieden. Met de subsidie bouwen we aan drie mobiliteitsoplossingen op maat in de gemeenten Oosterzele en Herzele en in de stad Zottegem. Oosterzele heeft 5 stations op het grondgebied. De uitdaging hier is bijvoorbeeld om mensen op de trein te krijgen. Het Zottegems dorp Sint-Goriks-Oudenhove en het Herzeels dorp Sint-Antelinks zijn dan weer voorbeelden van dorpen die een buslijn zagen verdwijnen begin 2024. De uitdaging in die dorpen ligt veeleer in de zoektocht naar kleinschalige collectieve vervoersoplossingen en deelmobiliteit.

Welke gebieden tot platteland behoren en welke tot (rand)stedelijk gebied, daar zijn geen eenvormige definities over. Volgens de normen die de Verenigde Naties hanteren, is Vlaanderen voor 97,3% een verstedelijkte regio. Enkel de grotere natuurgebieden tellen als landelijk gebied. De Vlaamse Landmaatschappij gebruikt een andere

indeling en komt uit op 140 plattelandsgemeenten van de in totaal 300 Vlaamse gemeenten in 2024¹. Een derde manier om Vlaanderen in te delen in ‘mate van landelijkheid’ is aan de hand van de mobiscore. Met de mobiscore zien we in Vlaanderen heel wat zones waar de bereikbaarheid met andere vervoersmiddelen dan de wagen matig tot slecht scoort. Er is een verband tussen een slechte score en een gebrek stedelijke ontwikkeling.

Doorheen de Notenkraak #1 gebruiken we afwisselend de termen platteland, landelijk gebied, landelijke dorpen, de rurale context... Een wetenschappelijk onderbouwde definitie of afbakening gebruiken we in deze publicatie bewust niet. We hebben het over gebieden die gekenmerkt worden door ten eerste eerder kleinere kernen met een beperkter aanbod van diensten en voorzieningen en ten tweede eerder lage mobiscoringen. Er is volgens ons meer onderzoek nodig om de verschillende types van gebieden met hun specifieke uitdagingen op vlak van mobiliteit in kaart te brengen.



Plattelandsgemeenten in Vlaanderen

- Plattelandsgemeenten
- Verstedelijkte gemeenten
- Centrumkernen

¹ Vlaamse Landmaatschappij (2024). Het Vlaamse Platteland in cijfers. Plattelandsrapport 2024. Opgemaakt in Brussel (16 juni 2024). 150p.



Autoafhankelijkheid op het platteland

Van de auto als gewoonte naar de auto *af en toe*

Op het Vlaamse platteland heb je vaak een auto nodig om mobiel te zijn. Het openbaar vervoersaanbod is beperkt en de fiets is niet altijd een volwaardig alternatief. Voor mensen die een wagen ter beschikking hebben zal, zelfs wanneer de benzineprijzen fors stijgen of wanneer je weet dat je in de file zal staan, die wagen dikwijls noodgedwongen de eerste keuze blijven. Als Vlaming op het platteland zijn we te vaak afhankelijk van onze auto en dat vloekt met het symbool van vrijheid dat de auto pretendeert te zijn¹.

Voorals mens voor wie de auto geen optie is (door een fysieke of mentale beperking, door te jong of te oud te zijn, door alcohol- of druggebruik, door onvoldoende financiële middelen of zelfs door ethische bezwaren...) ervaren de negatieve impact. Voor hen vertaalt die autoafhankelijkheid zich in mobiliteitsarmoede.

Het is opvallend dat wanneer er wel degelijke alternatieven zijn, er (door wie hiertoe in staat is) toch nog vaak voor de auto gekozen wordt. Uit 'gewoonte' of 'gemak', zo blijkt. Wat de vraag oproept: als zogenaamde gewoontenrijders er geen graten in zien, moeten we die autoafhankelijkheid op het platteland dan wel zo dringend aanpakken?

We verklappen meteen het antwoord: toch wel, door het algemeen belang ervan. Hier zoeken we uit hoe we die autogewoonte en autoafhankelijkheid kunnen aanpakken.

De collectieve impact van autoafhankelijkheid

De autoafhankelijkheid op het Vlaamse platteland heeft een grote negatieve impact op milieu, klimaat, veiligheid, gezondheid en leefkwaliteit. Dat lijkt vanzelfsprekend, maar dat algemeen belang raakt in persoonlijke keuzes snel (onbewust) ondergesneeuwd door het individueel belang. Mensen beslissen hoe hoe ze zich verplaatsen op basis van de kosten op basis van de kosten voor zichzelf, hun eigen comfort en hun eigen tijdsbudget. Weinig chauffeurs kiezen voor de langere route over de steenweg boven de sluiproute uit respect voor de bewoners van de woonwijk. En weinig mensen kopen bewust bij de buurtwinkel om de dorpsvoorzieningen te beschermen in plaats van bij de supermarkt op weg naar het werk².

Komt daarbij dat heel wat mensen persoonlijk weinig hinder ondervinden bij de autodrukke in Vlaanderen. Zij wonen niet langs een drukke gewestweg (met meer geluidshinder, luchtvervuiling en onveilige situaties als je de deur uitgaat) en/of hebben de middelen om op reis te gaan en zo het 'drukke' Vlaanderen af en toe te ontvluchten. Het maakt dat mensen zich veelal niet bewust zijn van de impact van hun gedrag op het algemeen belang of die impact minimaliseren, met dank aan het mechanisme van de cognitieve dissonantie.

¹ Purnelle, B. (2022). Onze openbare ruimte is een gordiaanse knoop. Druk op de openbare ruimte creëert onvermijdelijk spanning en conflict. Column uit het online Mo* Magazine (22 maart 2022).

² Christiaanse, S. (2021). Het Verlies van Voorzieningen. Artikel in het tijdschrift Agora (2021-3). p. 12-13.

Keuzearchitectuur als oplossing

Toch kunnen we die keuze beïnvloeden. Enerzijds kunnen we mensen 'nudgen' (kleine aanpassingen in de omgeving of in communicatie die ons gedrag in een bepaalde richting sturen) in functie van dat algemeen belang. Anderzijds kunnen we het individueel en het algemeen belang beter laten sporen.

De juiste route

Neem bijvoorbeeld de impact van GPS-systemen. In een GPS wordt vaak de keuze gelaten tussen de kortste, de snelste en de meest ecologische (versta: minst schadelijke) route. De ecologische route wordt dus niet als de basisoptie aangeboden. Bovendien beperkt de ecologische keuze zich tot de geschatte hoeveelheid uitlaatgassen en houdt ze geen rekening met de leefkwaliteit en de veiligheid van de bewoners. Circulatieplannen doen dat in principe wel. Waar het voor een lokale overheid moeilijk is om vat te hebben op GPS-routes, zijn circulatieplannen dankbare ingrepen om de verplaatsingskeuzes van burgers te beïnvloeden met het oog op een verhoogde leefkwaliteit in het dorp. Ook beperkingen tot 'plaatselijk verkeer' of bloembakken op de weg houden autobestuurders op hoofdwegen en vrijwaren leefbuurten van oneigenlijk gemotoriseerd verkeer. Mooi meegenomen is dat de GPS-systemen zich, op straffe van onbruikbaarheid, aan die circulatiemaatregelen zullen moeten aanpassen.

De echte kost van de wagen

We kunnen ook nudgen door de kosten verbonden aan de verschillende vervoersmodi maximaal te internaliseren. Omdat de auto vandaag nog veel externe kosten genereert, is de wagen geen eerlijke concurrent voor andere vervoersmodi. Denk aan hogere gezondheidskosten door luchtverontreiniging, lawaaihinder, verkeersongevallen en verminderde actieve mobiliteit, hogere onderhoudskosten voor infrastructuur, een groter ruimtebeslag, economisch verlies door congestie en hogere uitgaven voor mentale gezondheid door meer sociale isolatie³.

Het internaliseren van deze kosten kan mensen tot duurzamer mobiliteitsgedrag brengen en tot een rechtvaardiger mobiliteitssysteem leiden met de voorwaarde dat de extra inkomsten naar duurzame alternatieven vloeien en de totale verplaatsingskosten niet verhogen. Het hoeft geen betoog dat het systeem van de salariswagens precies het omgekeerde doet: het stimuleert autogebruik én zuigt broodnodige overheidsmiddelen weg.

Omdat de auto vandaag nog veel externe kosten genereert, is de wagen geen eerlijke concurrent voor andere modi.

Onbekend is onbemind

Nudgen gaat samen met sensibilisering. Zonder educatie en sensibilisering om mensen bewust te maken van hun gewoontegedrag, merken mensen vaak zelfs positieve veranderingen niet op⁴ (Meykamp & Aarts, 1997). Bijvoorbeeld wanneer door de stijging van de benzineprijzen of door wegenwerken het wel voordeliger en vlotter is om het openbaar vervoer te nemen, blijven de meesten toch hun auto nemen. Uit gewoonte, maar ook omdat 'onbekend onbemind' is. Regelmatige autorijders blijken een negatiever beeld van openbaar vervoer te hebben dan mensen die geregeld de bus of trein nemen. Mensen die niet vaak fietsen, hebben de neiging de tijdsinvestering van de fietsrit te overschatten. Challengecampagnes zoals 30 Dagen Minder Wagen, Low Car Diet of Bike for Life en testcampagnes zoals De Testkaravaan verlagen, minstens voor een deel van het publiek, de drempel naar andere vervoersmodi. Met gratis 'probeerabonnementen' zouden De Lijn en de NMBS heel wat meer mensen kunnen verleiden. Zeker wanneer ze gericht verspreid zijn onder bijvoorbeeld verhuizers, jong gepensioneerden of jongeren die de rijbewijleeftijd hebben bereikt - typische 'gewoontebrekers'-momenten.

³ Delhaye, E., De Ceuster, G., Vanhove, F., Maerivoet, S. (2017). Internalisering van externe kosten van transport in Vlaanderen: actualisering 2016. Transport and Mobility Leuven, in opdracht van MIRA, Milieurapport Vlaanderen (februari 2017), 312 blz.

⁴ Meykamp, R., & Aarts, H. A. G. (1997). Breaking through habits. Is car sharing an instrument to reduce car use? In Proceedings 25th European transport forum (pp. 1-13). PTRC.

De 'gedoefactor'

Om te kunnen verwachten dat mensen op het platteland duurzame keuzes maken, moeten er in de eerste plaats voldoende alternatieven beschikbaar zijn. Daarbij is het essentieel dat met voldoende alternatieven het algemene en het individuele belang niet haaks tegenover elkaar staan. Met voldoende bedoelen we: bruikbaar, bereikbaar, beschikbaar, betaalbaar, begrijpbaar, bekend en betrouwbaar⁵. Maar de alternatieven moeten ook handiger, vlotter, mooier en aangenamer zijn dan de wagen. Wanneer autobeschikkers te voet, met de fiets of het openbaar vervoer gaan, doen ze dat omdat ze het willen, niet omdat ze het moeten. Wanneer de alternatieven niet enkel groener, maar ook duidelijk gezonder en goedkoper zijn, is dat vaak nog niet voldoende om mensen de overstap te laten maken. De voordelen op korte termijn winnen het dikwijls van de voordelen op lange termijn: de keuze 'met het minste gedoe' trekt dan aan het langste eind.

Vanuit de overheid meer rekening houden met die 'gedoefactor' kan leiden tot een heel ander openbaar vervoersysteem. Vandaag ontbreekt die logica. Zo kan het gebeuren dat je bij het gebruik van een flexbus, nadat je de rittenroosters hebt ontcijferd en erin geslaagd bent telefonisch te reserveren, driemaal moet overstappen voor een rit van vijftien kilometer, omdat de flexbus je per definitie naar de dichtstbijzijnde bushalte brengt en niet naar je eindbestemming. Er is hier dan duidelijk een andere logica gevolgd dan die van de gebruiker.

Als lokaal bestuur heb je er alle belang bij om aandacht te hebben voor de frustraties van gebruikers én niet-gebruikers. Stel je bereikbaar op en luister, want voorbij die frustraties schuilen er vaak ideeën van hoe het kan met minder gedoe.

Wanneer autobeschikkers te voet, met de fiets of het openbaar vervoer gaan, doen ze dat omdat ze het willen, niet omdat ze het moeten.

Een parking als dorpsplein werkt als een gigantische magneet voor blik en zet niet aan tot een gezellige wandeling rond de kerk.

De publieke ruimte als reclame voor wandelen, fietsen en openbaar vervoer

Een zwart kruispunt voor fietsers aan de rand van het dorp zorgt er begrijpelijk voor dat meer mensen de auto nemen als ze er voorbij moeten. Dat maakt het kruispunt des te gevaarlijker. Een parking als dorpsplein werkt als een gigantische magneet voor blik en zet niet aan tot een gezellige wandeling rond de kerk. Wie te voet naar het Dorpspunt wil, heeft comfortabele en veilige voetpaden nodig. Of nog beter: autoluwe woonerven en een trage weg die de route mooier en korter maakt. Laat het ons 'grage wegen' noemen. Wie met de fiets naar het volgende dorp wil, verdient een rustige route met ontspannen weggebruikers, niet een moordstrookje langs een hectische steenweg. Wie met de bus naar school wil, verdient een aanbod zonder lange wachttijden in regen en wind.

Zo wordt de inrichting van de publieke ruimte reclame voor andere vervoersvormen dan de auto. In een omgeving die aanzet tot wandelen, fietsen en OV-gebruik is de auto niet langer de basiskeuze of 'default', maar het alternatief. Voor uitzonderlijke verplaatsingen is de deelauto dan een goede optie. Dan deel je de vaste kosten met de rest van het dorp. Een internalisering van de kosten impliceert dan niet dat autorijden alleen nog weggelegd is voor de meest vermogenden. Goede publieke ruimte is een uithangbord voor mobiliteitsgedrag dat vol te houden is en maakt van wandelen, fietsen en het openbaar vervoer de nieuwe standaard. Gemeentebesturen hebben hiervoor de sleutel in handen.

⁵ VVSG. (z.d.). De 7 B's van de toegankelijkheid. [webpagina].

Op naar een gedeelde, actieve en zorgzame samenleving

Natuurlijk is dit een werk van lange adem. Maar laat dat net een extra argument zijn om vandaag al te beginnen met de 'omkering van de rollen': de (deel)auto als alternatief, te voet gaan, fietsen en openbaar vervoer als de standaard, waarbij het een stuk eenvoudiger wordt om het recht op mobiliteit voor iedereen te waarborgen – zoals we dat al vanzelfsprekend vinden voor het recht op onderwijs, huisvesting of gezondheidszorg⁶. In zo'n samenleving zit dat ene gezin met twee ouders en twee kinderen van 20 en 22 jaar niet in de rats omdat ze in de zomer alle vier tegelijk werken, terwijl ze 'maar' drie wagens hebben...

In zo'n samenleving zit dat ene gezin met twee ouders en twee kinderen van 20 en 22 jaar niet in de rats omdat ze in de zomer alle vier tegelijk werken, terwijl ze 'maar' drie wagens hebben...

⁶ Martens, K. (2017). *Transport Justice, Designing Fair Transportation Systems*. Routledge, New York, 240 blz.







Door de bril van lokale verenigingen

Verenigingen en overheden, lokaal samen tegen mobiliteitsarmoede

Voor dit artikel gingen we in gesprek met tientallen dorpsbewoners in drie landelijke dorpen: Stavele, Lanklaar en Kallo. Onze ervaringen legden we voor aan drie 'verenigingsexperten': Bert Meulemans (beleidsmedewerker Landelijke Gilden), Heidi Desmedt (community manager Pasar) en Frank Lenders (cel Belangenbehartiging Okra). We bundelden alle bevindingen over wat verenigingen kunnen betekenen voor een dorp en voor de mobiliteit in dat dorp.

Het verenigingsleven is nog steeds erg populair in Vlaanderen. Er zijn meer dan 50.000 geregistreerde verenigingen. Dat is een zeer bonte verzameling met onder meer jeugdbewegingen, theatergroepen, hobbyclubs, feestcomités, sportverenigingen, natuurverenigingen en vrijetijdsverenigingen (zoals Pasar, Okra, Ferm, Landelijke gilden...). Een dorp met een actief verenigingsleven is een dorp waar mensen elkaar kennen en zorg dragen voor elkaar. Voor veel inwoners van landelijke gebieden vormen lokale verenigingen een belangrijk onderdeel van hun sociale leven. Die verenigingen brengen mensen samen op activiteiten en creëren zo een sociaal netwerk voor hun leden. Voor sommigen blijft het bij losse contacten, voor anderen creëert een vereniging een broodnodig sociaal weefsel. Bijvoorbeeld voor mensen die mobiliteitsarmoede ervaren.

Mobiliteitsarmoede verwijst naar de situatie waarin iemand door verschillende factoren geen toegang heeft tot bepaalde vervoersmogelijkheden. Dit kan te maken hebben met een gebrek aan financiële middelen, kennis, voorzieningen of fysieke vaardigheden. Hierdoor wordt deelname aan het maatschappelijke leven veel moeilijker. Mobiliteitsarmoede belemmert mensen in het bereiken van belangrijke bestemmingen zoals werk, winkels, kinderopvang, familie, sportclubs of de dokter. Het gevolg is dat zij niet actief kunnen deelnemen aan de samenleving, wat vaak leidt tot eenzaamheid en sociale uitsluiting. Deze sociale isolatie versterkt op zijn beurt het beperkte sociale netwerk van de betrokkenen.

Het proces is zelfversterkend: een beperkt sociaal netwerk vergroot de kans op mobiliteitsarmoede en mobiliteitsarmoede beperkt daarna de mogelijkheden om dit netwerk uit te breiden. Denk bijvoorbeeld aan het niet kunnen meerijden met anderen of het gebrek aan toegang tot informatie over vervoersmogelijkheden. Dit maakt het doorbreken van de vicieuze cirkel lastig.

We kunnen mobiliteitsarmoede dus vanuit verschillende perspectieven aanpakken. Een van de meest effectieve manieren is het versterken van mensen hun sociaal netwerk. Net daar spelen lokale verenigingen een belangrijke rol. Zij dragen vaak (onbewust) bij aan een gemeente waar mensen mobiel zijn. Een andere aanpak is het dichterbij brengen van diensten en voorzieningen. Ook verenigingen zorgen daarmee voor, met een vrijetijdsaanbod dicht bij huis.

Gemeenschap en zorg

Vraag aan een middenveldorganisatie in Vlaanderen wat ze als haar rol in de samenleving ziet en gemeenschapsvorming staat doorgaans bovenaan. Mensen een plaats aanbieden waar ze zich thuis voelen, hen het gevoel geven dat ze ergens bij horen en een gemeenschapsgevoel promoten, het behoort tot de kern van hun missie.

Vrijtijdsverenigingen doen meer dan enkel activiteiten organiseren. De betrokken vrijwilligers binnen deze verenigingen nemen vaak ook een rol op als informele zorgverleners. Ze bieden leden die moeilijk naar de activiteiten kunnen komen een lift aan, vaak met hun eigen wagen. In sommige gevallen gaan ze zelfs een stap verder door een carpoolsysteem op te zetten. Ook buiten de georganiseerde activiteiten zorgen ze voor elkaar. Een mooi voorbeeld hiervan zagen we tijdens de coronacrisis, toen er belondes werden opgezet en vrijwilligers boodschappen deden voor mensen die dat zelf niet konden. Dit soort laagdrempelige zorg is kenmerkend voor veel lokale verenigingen.

Verenigingen versterken de zorgcultuur in een gemeente.

Leden van verenigingen letten op elkaar, merken op wanneer iemand het moeilijk heeft en bieden waar mogelijk hulp aan. Ze weten vaak wie het financieel moeilijker heeft en zetten een systeem met sociaal tarief op.

Deze zorgcultuur versterkt de veerkracht in een dorp. Het valt op dat lokale experimenten zoals meerijbankjes en particulier autodelen gemakkelijker omarmd worden in dorpen waar er een zorgcultuur aanwezig is. Zelfs in dorpen waar voorzieningen zijn verdwenen maar waar dorpsgenoten elkaar goed kennen door verenigingen en buurtfeesten zien we zo'n zorgcultuur. Verenigingen die ondersteuning en ruimte krijgen om activiteiten te organiseren, versterken een dorp dus in veel opzichten.

Het valt op dat lokale experimenten zoals meerijbankjes en particulier autodelen gemakkelijker omarmd worden in dorpen waar er een dergelijke zorgcultuur aanwezig is.

Informeel en formeel, hand in hand

Het informele karakter, dat eigen aan het middenveld, is een kracht en een waardevolle aanvulling op georganiseerde initiatieven vanuit de gemeente. Neem bijvoorbeeld de *Mobitwincentrale* (voorheen de "mindermobielen centrale"). Deze dienst, georganiseerd vanuit de gemeente, organiseert vervoer voor mensen met een beperkte mobiliteit die niet altijd kunnen of willen rekenen op hun sociaal netwerk. Zo'n initiatief biedt minder mobiele mensen extra kansen om mobiel te blijven en vult de informele hulp van hun sociaal netwerk goed aan.

Mensen met een beperkte mobiliteit geven vaak aan dat beide vormen van ondersteuning essentieel zijn voor hun mobiliteit: zowel formele initiatieven zoals Mobitwin en Nestor, als de informele hulp van burens, vrienden en familie.

Verenigingen kunnen deze georganiseerde diensten daarbij versterken. Ze kunnen hun vrijwilligers inzetten om de diensten als chauffeur te ondersteunen en deze initiatieven bekend te maken bij hun leden en de bredere gemeenschap. Daardoor fungeren verenigingen en hun vrijwilligers als een belangrijke schakel tussen het formele aanbod en de informele netwerken.

Mensen een plaats aanbieden waar ze zich thuis voelen, hen het gevoel geven dat ze ergens bij horen en een gemeenschapsgevoel promoten, het behoort tot de kern van hun missie.

Verenigingen bereiken lang niet iedereen

Daar waar verenigingen de brug zijn tussen lokaal bestuur en burgers, is het belangrijk om te beseffen dat niet iedereen lid is van lokale verenigingen. Vrijtijdsverenigingen en jeugdbewegingen in landelijke gemeenten bereiken vooral meer traditionele, sociaal-economisch stabiele groepen. Als we erkennen dat verenigingen een belangrijke factor zijn om mensen in mobiliteitsarmoede kansen te geven, moeten we ook beseffen dat veel mensen in mobiliteitsarmoede de weg niet vinden naar die verenigingen.

Initiatieven die tussenkomen bij het inschrijvingsgeld van activiteiten zoals de Uitpas, Rap Op Stap, Iedereen verdient vakantie en Enchanté zijn belangrijk om die kloof te verkleinen. Naast financiële belemmeringen zijn er natuurlijk nog heel wat andere factoren die ervoor zorgen dat verenigingen niet iedereen bereiken.

Een toekomst voor mobiliteit en ontmoeting

Als uitdagingen op tijd gezien én goed opgevolgd worden, zijn het kansen. Inzetten op lokaal verenigingsleven, kan een opportuniteit zijn om niet alleen te werken aan een leefbaar dorp maar ook aan duurzame mobiliteit. De strategieën om naar duurzame mobiliteit te streven, houden te weinig rekening houden te weinig rekening met mensen en te vaak met asfalt.

Dit artikel is een warme oproep om de mensen in het dorp centraal te stellen en specifiek het verenigingsleven in het dorp te versterken. De "fout" uit het verleden waarbij handel in dorpskernen verdween en baanwinkels floreerden, willen we niet opnieuw maken. Zet daarom in op het behoud en versterken van lokale gemeenschappen en verenigingen. De mobiliteit in en naar de gemeente zal verbeteren.

Inzetten op lokaal verenigingsleven, kan een opportuniteit zijn om niet alleen te werken aan een leefbaar dorp maar ook aan duurzame mobiliteit.





Openbaar vervoer in versnipperd gebied, hoe werkt dat?

Uitdagingen van basisbereikbaarheid in landelijk gebied

Het openbaarvervoeraanbod in Vlaanderen kent door de invoering van het decreet Basisbereikbaarheid een grote omschakeling. Wat het decreet Basisbereikbaarheid precies inhoudt, lees je hier.



Het nieuwe decreet brengt op het platteland specifieke uitdagingen met zich mee:

Minder bushaltes in de buurt

Op 6 januari 2024 verdwenen meer dan 3.000 haltes in Vlaanderen (afhankelijk van de bron 3.200 tot 3.800 haltes)¹. Dit is een logisch gevolg van de invoering van het decreet Basisbereikbaarheid. De zogenaamde kronkelende 'spaghettilijnen' worden rechtgetrokken: in plaats van de gewestweg te verlaten en afgelegen plaatsen te bedienen, blijven de bussen op de gewestweg. Zo nemen ze een kortere, en in principe meer betrouwbare en snellere reisroute. Vooral in landelijke gemeenten zijn er kleinere gehuchten en buurten die niet langer door een reguliere lijn bediend worden.

Met de invoering van het decreet Basisbereikbaarheid werd het principe basismobiliteit opgeborgen. Het concept basismobiliteit legde een maximale afstand van iedere woning tot de halte vast (van 500 meter in stedelijk gebied tot 750 meter in landelijk gebied). Basisbereikbaarheid daarentegen legt in functie van betere doorstroming en betrouwbaarheid enkel een minimale afstand tussen haltes van 600 meter op buiten de centrumsteden. Het Vlaams versnipperd landschap maakt het inderdaad niet gemakkelijk om een openbaar vervoersnet uit te bouwen dat voor iedereen bruikbaar is. Dan is het loslaten van een maximale afstand een logische keuze.

Door het loslaten van een maximale afstand, moeten reizigers in landelijke gemeenten vaak een grotere afstand afleggen naar de halte. Voor veel mensen is dit makkelijk overbrugbaar met de fiets, al zijn nog heel wat opstaphaltes hier niet voldoende voor ingericht. De inrichting van de opstaphalte, met een voldoende grote, overdekte en veilige fietsenstalling en met een overdekte comfortabele wachtplek, kan een wezenlijk verschil maken in de keuze om al dan niet de bus te nemen. Bovendien is niet iedereen fysiek in staat om zich met de fiets of te voet naar de opstaphalte te verplaatsen (first mile) of om met een deelstep van de afstaphalte naar de eindbestemming te rijden (last mile).

De flexbus biedt hier deels een oplossing voor, maar beperkt tegelijkertijd de flexibiliteit van de reizigers. Het vraagt veel planning: het reserveren van een voor- en/of natraject met een flexbus is afhankelijk van de beschikbaarheid. Hoe meer mensen het systeem kennen en gebruiken,

¹ Verhaeghe, O., & Cockx, R. (2024, January 3). Tientallen gemeenten verliezen tot de helft van hun bushaltes van De Lijn. De Tijd.

hoe minder betrouwbaar het wordt, aangezien er minder bussen beschikbaar zijn).

Minder aanbod openbaar vervoer op perifere locaties

Voor in de provincies West-Vlaanderen en Limburg en in de regio Vlaamse Ardennen, de meer landelijke regio's in Vlaanderen, worden haltes geschrapt. Het aanbod buslijnen, de frequentie en de amplitude (start- en einduur) liggen in landelijke gebieden sowieso lager dan in stedelijke gebieden. 's Avonds en in het weekend is er weinig regulier aanbod van openbaar vervoer in landelijke gemeenten. Als je kijkt naar de lage bezettingsgraad van veel avondbussen, lijkt het een logische keuze dat hier niet in geïnvesteerd wordt. Toch zorgen ook die (bijna lege) bussen er mee voor of iemand al dan niet voor de bus kiest als vervoersmiddel. Dat heet de 'terugkeergarantie'. Weten dat er later ook nog een bus rijdt en je dus niet nipt de allerlaatste moet halen, zorgt mee voor een comfortabele uitstap.

Vervoer op maat, zoals deelmobiliteit, pendelbussen naar specifieke gebieden en collectieve taxi's, kan het verdwijnen van het reguliere aanbod gedeeltelijk opvangen. De uitrol van deelmobiliteit verloopt echter minder vlot dan gepland en het vinden van aanbieders in landelijke regio's verloopt stroever dan in (groot) steden. Daarnaast stelde Landelijke Gilden vast dat slechts 10,7% van de geplande Hoppinpunten zich in landelijke gemeenten bevindt². Desondanks hebben veel lokale overheden, vervoerregio's en intercommunales reeds sterke systemen op poten gezet. In deze Notenkraak vind je hiervan een voorbeeld: Deelauto Zoekt Dorp van intercommunale Solva.

Als je kijkt naar de lage bezettingsgraad van veel avondbussen, lijkt het een logische keuze dat hier niet in geïnvesteerd wordt. Toch zorgen ook die (bijna lege) bussen er mee voor of iemand al dan niet voor de bus kiest als vervoersmiddel. Dat heet de 'terugkeergarantie'.

Afhankelijk van de flexbus

Voorgaande elementen in combinatie met de demografische factoren, zoals de vergrijzing van de bevolking van landelijke gemeenten, resulteren in een grotere afhankelijkheid van de flexbus. Bij een analyse van de belbus, de voorloper van de flexbus, door De Lijn uit 2014 zagen we dat 62% van de belbusgebruikers niet over een wagen beschikt en 22% niet over een fiets. 61% van de belbusreizigers had geen alternatief voor de belbus. Een vijfde van de ondervraagde gebruikers gaf 'werk' aan als voornaamste motief voor de verplaatsing. De flexbus is dus noodzakelijk om de mobiliteit van heel wat plattelandsbewoners te garanderen.

Openbaar vervoer zorgt voor het aanbieden van een minimum aan mogelijkheden om deel te nemen aan het maatschappelijk leven, zonder het bezit of gebruik van een auto. 93% van de mensen die in 2023³ de bus nam voor dagelijkse verplaatsingen, heeft geen alternatief voor verplaatsingen naar werk, school, vrije tijd of ziekenhuis⁴. Het autobezit in Vlaanderen ligt het hoogst in landelijke gemeenten⁵, waar de beperkte aanwezigheid van openbaar vervoer en de grote afstanden naar voorzieningen leiden tot een verhoogde autoafhankelijkheid.

³ Vlaamse Overheid. (n.d.). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 6 (2021 - 2022) | Vlaanderen.be. Vlaamse Overheid. Retrieved October 10, 2024.

⁴ Hantson, M., & Van Eenoo, E. (2022, september). De Lijn is verloren gereden in een versnipperde regio. SamPol.

⁵ Janssens, D., Paul, R., & Wets, G. (2020). Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.5 (2019-2020). 85.

² Landelijke Gilden. (2024, januari 8). Busje komt niet meer. Landelijke Gilden.

Gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid

Door de gefaseerde uitrol wordt niet het volledige concept basisbereikbaarheid in een keer uitgerold zoals eerder voorzien was. Dat wil zeggen dat de elementen deelmobiliteit en flexplusvervoer niet op 6 januari uitgerold werden. Deelmobiliteit (zowel autodelen als fietsdelen) is vandaag vooral sterk aanwezig in stedelijke gebieden. Het potentieel op het platteland is wel aanwezig, maar is daar veel beperkter en commercieel minder aantrekkelijk. Om toch ook in landelijke gemeenten deelmobiliteit te garanderen, werd in eerste instantie voorzien om vanuit vervoer op maat een aanbod uit te rollen. De aanbesteding vanuit Vlaanderen faalde door een gebrek aan aanbieders. Vandaag wordt het initiatief overgelaten aan actoren binnen de vervoerregio⁶. Deelmobiliteit als last mile-vervoer vanaf een nabijgelegen treinstation of Hoppinpunt biedt een geschikte oplossing om de bereikbaarheid van plattelandsgemeenten te vergroten. Een nadeel is dat het natransport, door het gebrek aan openbaar vervoer, vaak een extra kost is voor de gebruiker. Een geïntegreerd tarief kan hier een oplossing zijn.

Naast deelmobiliteit is ook flexplusvervoer een deel van vervoer op maat. Dit vervoer richt zich op personen die door een mobiliteitsbeperking geen gebruik kunnen maken van de rest van het openbaar vervoer (kernnet, aanvullend net en andere onderdelen van het vervoer op maat). Flexplusvervoer rijdt van deur tot deur. Flexplusvervoer inschakelen in landelijke gemeenten waar de afstanden tussen haltes groot zijn, kan een alternatief zijn voor minder mobiele plattelandsbewoners. Vandaag is nog niet duidelijk wie en onder welke voorwaarden daar gebruik van zal kunnen maken (met een moeilijk woord: de mobiliteitsindicatiestelling ontbreekt). Zullen ouderen die minder vlot naar een halte kunnen wandelen aan de voordeur kunnen opgehaald worden? En hoe zal dit aanbod zich verhouden tot initiatieven zoals Mobitwin (voorheen de Minder Mobielen Centrales)?

Bij een analyse van de belbus, de voorloper van de flexbus, door De Lijn uit 2014 zagen we dat 62% van de belbusgebruikers niet over een wagen beschikt en 22% niet over een fiets. 61% van de belbusreizigers had geen alternatief voor de belbus.

Kansen voor het openbaar vervoer op het platteland

Vlaamse dorpen staan de komende jaren voor heel wat uitdagingen. De afgelopen decennia verdwenen al veel bakkers, slagers, kleine superettes, postkantoren, bankfilialen en cafés uit onze dorpen. Met basisbereikbaarheid verdwijnt een groot stuk openbaar vervoer uit de Vlaamse gehuchten. Ze maken plaats voor frequenter bediende bushaltes langs gewestwegen. Dit vergroot het risico op mobiliteitsarmoede voor wie deze haltes moeilijk kan bereiken.

Als we aandacht besteden aan de toegankelijkheid van de haltes, zowel van het openbaar vervoersaanbod als van het aanbod van deelmobiliteit, kan het openbaar vervoerssysteem op het platteland een aantrekkelijke optie worden voor mensen met of zonder wagen.

⁶ VVSG. (2023, July 10). [Vervoer op maat: Leidraad voor een uniforme aanbestedingsprocedure over de vervoerregio's heen.](#)



Mobiliteit in een rurale context

over ruimtelijke ordening, de valse tegenstelling stad vs. platteland en het belang van een goed uitgebouwd verenigingsleven.

Mieke Nolf is Beleidsmedewerker bij de VRP, de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning. Ze is opgeleid als moraalwetenschapper en ruimtelijk planner, en werkte als vormingswerker bij het steunpunt voor jeugdwerk met maatschappelijk kwetsbare jongeren 'Uit de Marge'. Bij het Vlaams Instituut voor Gezond Leven werkte ze een project over ruimtelijk beleid en gezondheid uit. Als vrijwilliger zet ze zich in voor veilige steenwegen.

Sofie Verspeeten is stafmedewerker bij Avansa Vlaamse Ardennen, een erkende vormingsorganisatie. Eén van de doelstellingen waar ze bij Avansa aan werkt, is het binnenbrengen van een sociale rechtvaardigheidsreflex in de klimaatplannen van lokale overheden. Ze studeerde politieke en sociale wetenschappen.

Ewout Depauw is teamcoördinator mobiliteit in het geïntegreerd team ruimte van intercommunale SOLVA. Als lid van de Vervoerregioraad Vlaamse Ardennen en Aalst kent hij zowel de operationele als de strategische uithoeken van het decreet basisbereikbaarheid. Als historicus en politicoloog plaatst hij zaken in een breder perspectief.

Matthias Vermael is co-coördinator en beleidsexpert bij Netwerk Duurzame Mobiliteit en interviewer van dienst. Hij studeerde politieke en sociale geografie aan de Ugent. Als coördinator van Circusplaneet vzw stond hij 17 jaar met zijn beide voeten in het sociaal-cultureel werk in de Gentse wijken Brugse Poort en Nieuw Gent.

Plattelandsmobiliteit? Een foute insteek!

De uitrol van fase 2 van basisbereikbaarheid op 6 januari betekende een revolutie in het aanbod van openbaar vervoer. De geschrapte bushaltes haalden de voorpagina's van de krant. SOLVA heeft een adviserende functie in de vervoerregiowerking en zat dicht op de discussie over het schrappen van bushaltes. Ewout, je bent zelf lid van de Vervoerregioraad, waarom maakt de Vlaamse Overheid die omslag en wat moeten we daarvan denken?

Ewout: Ik denk dat die discussie over geschrapte bushaltes niet de essentie is. Het moet gaan over hoeveel bussen er wel of niet door een dorp rijden. Ik sta nog steeds achter de doelstellingen van basisbereikbaarheid. In de media is de focus weggeleden van die doelstellingen en veel te veel verengd tot het schrappen van haltes. Wat minder verteld werd, is dat er heel veel plekken zijn waar er vandaag net veel meer bussen rijden. Het klopt natuurlijk ook dat er 'slachtoffers' zijn van de omslag in de vorm van dorpen waar het aanbod nu effectief minder goed is dan voorheen. Dat is een groter probleem dan een geschrapte belbushalte.

Dus je vindt het een goed idee om belbushaltes te schrappen?

Ewout: In januari werden er zwarte vlaggen uitgehangen bij verschillende belbushaltes. Opvallend genoeg gebeurde dit soms bij haltes waar in de afgelopen twee jaar letterlijk niemand is opgestapt. Dit benadrukt dat het debat rond belbussen vaak emotioneel is, eerder dan rationeel. Mensen gebruiken die belbus niet, maar als hij wordt weggenomen maakt dat blijkbaar het gevoel los dat een vangnet wordt weggehaald. "We hebben

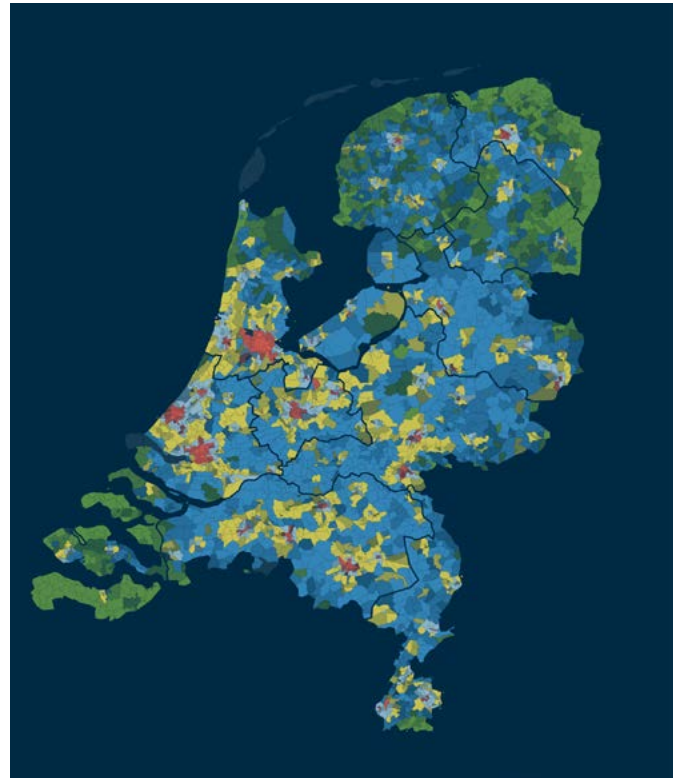
die bus nu misschien niet nodig, maar wat als we ons heen breken en die bus er niet meer is?" Dit type reactie komt vaak naar voren. De discussie die we eigenlijk zouden moeten hebben is of we wel of niet aan elke kerktoeren nog een buslijn willen en hoeveel ons dat als maatschappij waard is.

Een boeiende vraag: Sofie en Mieke, wat denken jullie? Hebben we aan elke kerktoeren een bushalte nodig?

Sofie: Met Avansa zijn we momenteel bezig met de organisatie van verkiezingcafés. We capteren daar heel veel signalen, onder andere ook over de wijzigingen die er zijn in het openbaar vervoer. Mijn indruk is dat het vervoersaanbod momenteel heel sterk georganiseerd is vanuit een economische logica gericht op Brussel en Gent. Mensen moeten zo snel mogelijk op hun werk geraken. Het vervoer tussen plekken in onze streek lijkt politiek veel minder aandacht te krijgen. Zo is er het verhaal in Aalst, waar aan het Daenshuis, een wijkgezondheidscentrum, de bushalte voor de deur verdween. Mensen moeten nu 300m stappen naar de dichtstbijzijnde halte. Voor iemand die ziek is, is dat toch niet evident. Hier zou men meer aandacht aan mogen besteden.

Mieke: Misschien eerst dit: ik heb het zelf eigenlijk wat moeilijk met de opdeling stad en platteland die Netwerk Duurzame Mobiliteit gebruikt als insteek voor de discussie. Enkele weken geleden heeft het Nederlands Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid de 'Atlas van de auto' uitgebracht. Daar verdelen ze Nederland in vijf typologieën. De stad (centrum) is er één van, het platteland (buitengebied) een tweede. Slechts 25% van de mensen woont in één van die twee gebieden, terwijl het debat op die tweedeling focust. Naast die twee categorieën onderscheidt men nog drie andere typologieën: de stedelijke rand, kleinere goed uitgeruste centra en tussengebied. 75% van de mensen woont in categorieën die een gradatie tussen stad en platteland zijn. Als dat in het ruimtelijk goed georganiseerde Nederland al zo is, hoe zou het dan in Vlaanderen zijn? De mobiliteitsdiscussie zou verder gediversifieerd moeten worden in functie van die verschillende typologieën. Per categorie zouden we in eerste instantie de vraag moeten stellen welk bouwbeleid er gevoerd wordt. Als we ervoor kiezen om met de emotie van een verdwijnende bushalte rekening te houden, dan heeft dat een serieuze kostprijs voor onze maatschappij. Als we daarbij geen duidelijke afbakening maken van waar wel en niet gebouwd mag worden, blijven we ontwikkelen op auto-afhankelijke locaties, en kunnen we het openbaar vervoer onmogelijk efficiënt organiseren.

Sofie: Ja, maar er wonen daar natuurlijk wel mensen. Ik begrijp dat er een probleem is en dat er naar oplossingen moet gezocht worden, maar we kunnen toch niet gewoon dorpen van de kaart vegen. Die dorpen bestaan ook al heel erg lang. We weten wat er met het dorp Doel is gebeurd. Zoiets willen we toch niet nog een keer organiseren.



Nederland in vijf typologieën: groen is het buitengebied (platteland), rood is het stadscentrum. Geel en blauw zijn een tussencategorie. 75% van de Nederlanders woont in die tussencategorie.
Bron: kimnet.nl/atlas-van-de-auto

Mieke: Toch moet iedere gemeente op basis van een goede analyse van zijn grondgebied keuzes maken: welke kernen op het grondgebied gaan we verder laten groeien en welke kernen hebben eerder bijkomende diensten of buurtvoorzieningen nodig. Door die functies in de nabijheid van woonclusters te voorzien, maken we de bereikbaarheid via actieve modi mogelijk en stimuleren we een alternatief voor de wagen. Op veel plaatsen vinden bewoners zelf ook dat er een stop mag komen op de bijkomende bebouwing. Het is belangrijk ook een positieve identiteit aan die dorpen te koppelen, bv. als gemeenschap van landbouwers met versterking van het landschap, landbouw en zachte recreatie.

Ewout: Volgens mij gaat het niet om een keuze tussen de dorpskernen, maar om de impact van lintbebouwing en ruimtelijke verrommeling tussen

die kernen. De grote weerstand komt ook van daar. Een kritiek die ik wel heb op het concept van basisbereikbaarheid is dat we soms buslijnen uit de dorpskernen hebben weggehaald, terwijl er nog steeds haltes zijn langs onze volgebouwde steenwegen. Het zou logischer zijn geweest om juist een sterk openbaar vervoersnetwerk tussen de dorpskernen op te bouwen en te stoppen met het bedienen van de talloze haltes langs steenwegen.

Is deelmobiliteit een deel van de oplossing?

Ewout: Bij SOLVA staan we in voor de uitrol van autodelen en fietsdelen voor onze vervoerregio's. We geloven dat dit een deel van de oplossing vormt in het totaalplan van vervoer op maat. Een belangrijke discussie in rurale gebieden is waar je deeloplossingen, zoals deelauto's, het beste kunt aanbieden. Simpel gezegd: plaatsen we de deelauto's in de dorpskernen of aan de stations?

Als je deelauto's aan het station plaatst, geef je de boodschap dat de deelsystemen in eerste plaats een aanvulling vormen op het openbaar vervoer. Voor bepaalde verplaatsingen is het openbaar vervoer totaal ongeschikt en kan de deelauto dan de oplossing vormen. In rurale dorpskernen ligt dat moeilijker. Wanneer voor dagelijkse verplaatsingen het openbaar vervoer moeilijk bruikbaar is, kiezen mensen voor individuele vervoersoplossingen. De deelauto kan dan enkel nog een vervanging zijn van een tweede of derde gezinswagen. We moeten daarom voorzichtig zijn met het plaatsen van deelauto's in gebieden zonder goed openbaar vervoer. De gebruikscijfers bevestigen deze redenering: deelauto's in stationsomgevingen worden het beste gebruikt.

Sofie: Ook over deelauto's hoorde ik op verkiezingscafés interessante dingen. Een deelauto open krijgen als er geen 4G ter beschikking is, is bijzonder moeilijk. En niet iedereen heeft natuurlijk een smartphone.

Ewout: Natuurlijk begrijp ik die opmerking, maar we mogen niet te veel focussen op de negatieve discussie en de redenen om geen deelmobiliteit te organiseren. Hoe groot is de groep mensen die een deelauto wil gebruiken, maar geen smartphone heeft? Dit is een discussie over details en te weinig over de fundamentele kwestie: hoe organiseren we een degelijke collectieve mobiliteit? We spreken nu over alternatieven voor de auto. Dat is eigenlijk de omgekeerde wereld. De auto zou het alternatief moeten zijn wanneer de collectieve oplossing ontbreekt. In veel situaties zijn er overigens ook heel veel andere en betere individuele oplossingen dan de auto: de pedelec, deelmobiliteit, ... De

discussie wordt echter te vaak gepresenteerd als "auto versus de rest", terwijl we het eigenlijk moeten hebben over individuele oplossingen versus collectieve oplossingen. Het gaat niet enkel over een collectieve mobiliteitsoplossing, maar ook over het aanbod van diensten. Wanneer we diensten wegtrekken uit de dorpskernen naar de steenwegen, stimuleren we juist het gebruik van individuele vervoersmiddelen. Dat ondermijnt de collectieve mobiliteitsoplossingen waar we naar zouden moeten streven.

Mieke: Helemaal mee eens. Dat doet me denken aan de quote die zegt dat een ontwikkelde samenleving er niet een is waar de armen een auto hebben, maar een waar de rijken het openbaar vervoer gebruiken. De discussie moet gaan over hoe we een duurzame collectieve mobiliteitsoplossing organiseren. Daarnaast moeten we kijken hoe we individuele oplossingen kunnen aanbieden wanneer een collectieve optie niet meer te verantwoorden is door de hoge kosten.

Rationaliteit versus emotie

Sofie: Maar hoe lossen we dat probleem dan op in onze dorpen? Moeten we dan mensen ondersteunen om te carpoolen, bijvoorbeeld om de kinderen vanuit het dorp naar de academie in de stad te brengen? Moeten we mensen niet samenbrengen om samen naar oplossingen te zoeken?

Ewout: De Canadese ruimtelijke planner Brent Toderian beantwoordt die vragen heel mooi: "don't do the wrong thing better, do the right thing!" Is carpoolen niet nog steeds een vorm van autodenken? Ik ben misschien te streng hoor: ik geloof wel in dergelijke projecten, maar het lost het essentiële probleem niet op. Zelfs een deelauto aanbieden om een kind wekelijks naar de academie te brengen, is volgens mij geen oplossing. Dat is eigenlijk een standaardverplaatsing waarvoor we liefst een collectieve oplossing nodig hebben. Deelmobiliteit kan die problemen niet oplossen.

Deelauto's in stationsomgevingen worden het beste gebruikt.

De auto zou het alternatief moeten zijn wanneer de collectieve oplossing ontbreekt.

Die verplaatsingen van 5 tot 8 kilometer zijn de belangrijkste om over na te denken. Het eerste wat we moeten doen is denken of we ze overbodig kunnen maken, bijvoorbeeld met een goed aanbod van diensten in de kernen. Als dat niet kan, zouden we een collectieve oplossing moeten voorzien. De laatste stap is het ondersteunen van individuele oplossingen.

Mieke: Ik begrijp niet zo goed waarom mensen gaan wonen op dergelijke plekken. Voor opgroeiende kinderen en tieners bijvoorbeeld, is het toch echt niet fijn om op zo'n plek te wonen. Je wil als ouder toch dat je kind zelfstandig kan fietsen naar vrienden en hobby's?

Sofie: Een mens is niet alleen een hoofd dat rationeel denkt, maar ook een hart. Emoties zijn belangrijk in beslissingen van mensen. Een emotie beantwoorden met rationele argumenten, dat werkt niet. Er zijn mensen die het belangrijk vinden om net niet in die drukke stad te gaan wonen. Steden hebben namelijk ook hun eigen problemen, zoals meer spanningen door de hoge bevolkingsdichtheid. Dagelijkse connectie met de natuur is voor veel mensen belangrijk voor hun mentaal welbevinden. Het klopt dat het weghalen van een bushalte meer iets emotioneel dan iets rationeel is, maar die emotie is oprecht en daar moeten we rekening mee houden.

De provincie Oost-Vlaanderen deed een poging met een beleidsplan ruimte om voor de regio een toekomstbeeld te schetsen van waar we als samenleving naartoe moeten: meer ruimte voor water, kernverdichting, collectieve vervoersoplossingen, ... Dat plan heeft echter het openbaar onderzoek niet overleefd. Lokale besturen hebben zich verzet tegen het plan. Hoe kunnen we die noodzakelijke transitie maken als onze beleidsmakers niet mee willen in een dergelijk scenario?

Mieke: We zien helaas dat het nog steeds 'normaal' is om te ontwikkelen op auto-afhankelijke locaties. Als gemeentebestuur is het echt van belang om in te zetten op het ontwikkelen van een aangenaam dorpscentrum, je moet zorgen dat er leven komt, dat de markt geen parkeerplaats is, dat je jonge en oude mensen naar de kern trekt. Een burgemeester

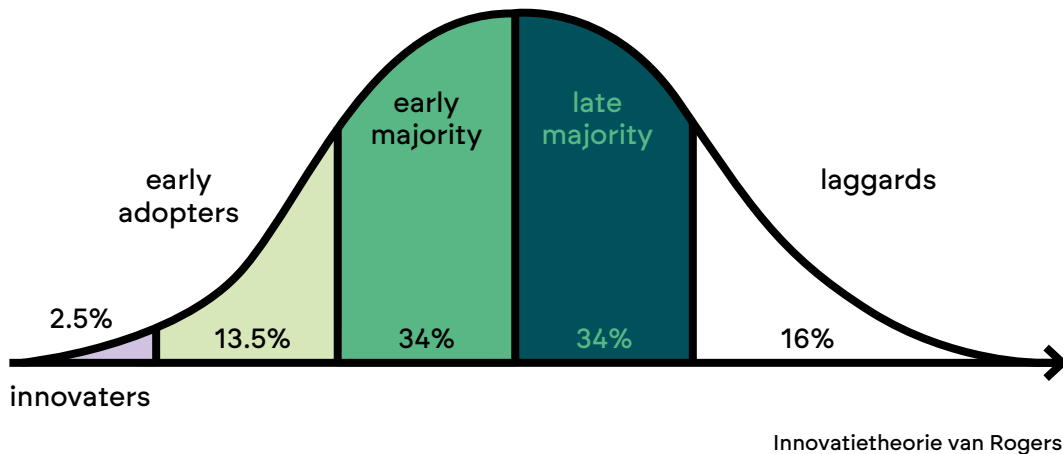
vertelde me ooit dat hij de strijd om jonge gezinnen aan te trekken aangaat met de grotere steden door de open ruimte aan te snijden. Hij beschouwt de open ruimte als concurrentievoordeel tegenover de stad (maar schiet tegelijk zijn prijsduif af). Ik begrijp zijn wens om voldoende jonge inwoners te behouden, maar de strategie moet anders. Want zo blijven we open ruimte verliezen, dat toont ook recent onderzoek aan. De onderlinge concurrentie kan enkel opgelost worden door een bovenlokale overheid die grenzen stelt en lokale overheden stimuleert om kernen af te bakenen en te versterken.

Ewout: Akkoord, maar de overheid moet dan ook een planschaderegeling uitwerken die haalbaar is voor de gemeenten. De regeling zoals ze nu is, is voor lokale besturen echt niet betaalbaar.

Mieke: Het plannings- en uitvoerings-instrumentarium moet inderdaad eenduidiger zijn, want als de grond 'rood' is ingekleurd en er is een concrete vergunningsaanvraag, dan is de druk groot om mee te gaan in de idee dat daar gebouwd moet worden. De bouwshiftdoelstellingen vanuit de bovenlokale overheid worden daarom best SMART geformuleerd op bovenlokaal niveau. Daarna zijn de lokale overheden samen aan zet in ruimtelijk samenhangende regio's om die doelen ruimtelijk te vertalen: wat is de beste locatie voor bijkomende woningen voor ouderen en (eenouder)gezinnen? Welke groen-blauwe netwerken moeten we zeker bewaren of zelfs bouwvrij maken om wateroverlast te voorkomen? Waar willen we onze economische functies clusteren? Niet gemeente per gemeente zoals nu het geval is, want dan zet je gemeentes tegen elkaar op.

Ewout: De grote doelstellingen van het beleidsplan ruimte van de provincie waren goed. Iedereen was het eens over de grote principes en gestelde ambities. Maar de duivel zit soms in details. De uitwerking van het beleidsplan was erg verregaand tot op het niveau dat eerder toekomt aan de lokale besturen en zonder dat de gemeenten daarbij voldoende betrokken waren. De uitwerking op het lokale niveau was veel te gestandaardiseerd en ondoordacht. Een voorbeeld is dat in de Vlaamse Ardenennen de dorpen Huise en Ouwegem in de hiërarchie van kernen hoger werden ingeschat dan Brakel. Elke planner die het gebied kent, weet dat dat geen steek houdt. Het beleidsplan had in de praktijk meer problemen dan oplossingen gegenereerd en is daarom terug naar de tekentafel gestuurd.

Is het probleem dan dat die beleidsplannen te veel



top-down tot stand zijn gekomen? Sofie, is er de uitnodiging van basisbereikbaarheid iemand bij Avansa gekomen om het over basisbereikbaarheid te hebben?

Sofie: Wij hebben inderdaad niemand gezien om dat aan ons uit te leggen. Ik zou ook niet goed weten waar we onze stem daarover kunnen laten horen. Men zou mensen daarin veel beter moeten bevragen. Er wordt te veel vanuit beleidsoplossingen geredeneerd. Men zou ook aan mensen moeten vragen waarom ze op een bepaalde plaats gaan wonen. Die woonkeuze wordt heel vaak gemaakt met het hart en niet met het hoofd. Waarom woon je waar je woont? Wat heb je nodig om wel de overstap te maken naar meer duurzame mobiliteit? Als ik deze discussie hoor, dan wordt daar te weinig rekening mee gehouden. Ik heb in mijn carrière al heel vaak mogen samenwerken aan verandering. De pioniers om die verandering te organiseren zijn heel noodzakelijk, maar als ik iets heb geleerd in al die processen, dan is het dat er ook een draagvlak nodig is. Die pioniers zijn een minderheid en je hebt een meerderheid nodig om tot verandering te komen. Er is een groep die we nooit gaan meekrijgen en waar we beter ook niet onze energie aan verliezen, de zogenaamde 'Laggards'. Echter, de grote meerderheid meekrijgen in het proces kan lukken als er op dat draagvlak wordt ingezet. Dat doe je niet door enkel te vertellen wat je wil bereiken, maar door ook goed te luisteren en vragen te blijven stellen over wat de noden zijn.

Die redenering over het hoofd en het hart is een die ik in discussies over mobiliteit nooit hoor. Mijn aanvoelen is dat er in de organisatie van mobiliteit veel te weinig methodieken uit het maatschappelijk werk worden ingezet. Moet het middenveld niet veel meer ingezet worden om dat mensenwerk, dat mobiliteit ook is, te organiseren?

Mieke: Ja, maar er moeten toch keuzes gemaakt worden. We hebben toch beleidsmakers nodig die

beslissingen nemen? En wonen op het platteland omdat je dat emotioneel het fijnste vindt, is toch ook een privilege? Niet iedereen kan zich die keuze permitteren en dat is niet betaalbaar voor de maatschappij.

Sofie: Het gaat niet over iedereen zijn goesting laten doen. Het gaat erover dat mensen ook nog gehoord worden nadat ze hun stem gegeven hebben aan een beleidsmaker. Die mensen moeten niet noodzakelijk hun zin krijgen, maar er moet naar hen geluisterd worden. Dat zal inderdaad niet zonder slag of stoot gaan. Het mobiliteitsmiddenveld bestaat, maar ik heb de indruk dat ook die vooral over mobiliteit nadenken. Het middenveld dat aan maatschappelijk opbouwwerk doet, lijkt me dan weer niet betrokken bij het nadenken over die noodzakelijke maatschappelijke verandering. Blijf vragen aan mensen wat ze nodig hebben om mee te gaan. Er zal een verhaal komen dat misschien niet is wat je dacht en misschien heb je zelfs al georganiseerd wat gevraagd wordt, maar weet die persoon dat nog niet. Het gaat over de dialoog. Dat zal altijd wat weerstand en gedoe opleveren. "Waar mensen zijn wordt er gemenst", zei mijn vroegere coördinator daarover.

Mieke: En waar auto's zijn wordt ge-autoot. (hilariteit). Het klopt dat de collectieve organisatie van burgers via de zuilen en de lokale afdelingen van politieke partijen afgebrokkeld is. Waar er vroeger uitleg kon gegeven worden aan de achterban, is er nu een 'gap' ontstaan. We moeten manieren vinden om terug te koppelen naar mensen. Er zou veel meer in maatschappelijk opbouwwerk rond deze thema's geïnvesteerd moeten worden.

Ewout: Er is ook een groot gat tussen de grote doelstellingen en het meest operationele niveau. Als we het met het middenveld hebben over

de grote doelstellingen, dan is het altijd één grote kumbaya. Iedereen is het met elkaar eens. Hoe verder in de tijd het perspectief ligt, hoe makkelijker. Je hebt het beter over 2050 dan over 2030. Maar is dat participatie? Als we vervolgens moeten gaan discussiëren over het afschaffen van bushaltes lukt het niet. Mensen staan direct op hun achterste poten. Ik vreeseigenlijk dat geen enkele van deze beide participatie-oefeningen veel zin heeft.

Sofie: Nochtans ligt daar de uitdaging. Het werk dat visionaire denkers doen is heel belangrijk en deel van de oplossing, maar er moet een constante terugkoppeling georganiseerd worden waarin vooral goed geluisterd wordt: wat betekent deze beslissing voor jou? Wat heb je nodig om eraan mee te doen?

Ewout: Ik heb toch wel al wat zaken meegemaakt waarin participatie een blok aan het been wordt in situaties waarin we met de overheid waardevolle projecten trachten te realiseren. Neem bijvoorbeeld de aanleg van een amfibietunnel voor zeldzame salamandersoorten. Ik ben voorstander van dergelijke initiatieven, maar als men die dieren gebruikt om projecten tegen te houden enkel en alleen om ze tegen te houden, dan wringt dat toch bij mij. In mobiliteitsdiscussies is het vaak het oude omaatje in de rollator dat wordt opgevoerd. Het duurt meestal maar twee minuten in een participatievergadering vooraleer het argument op tafel komt dat een parkeerplaats niet weg mag omdat die dame met haar rollator anders 50 meter verder zal moeten wandelen. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat zij die de oma opvoeren als slachtoffer eigenlijk in de verste verte niet bekommerd zijn om haar. Die oma's zouden misschien net heel blij zijn met een autovrije straat. Als participatie op die manier misbruikt wordt, haak ik af.

Een wisselwerking tussen zelforganisatie en een ondersteunende overheid is veel interessanter dan een houding waarbij burgers de volledige verantwoordelijkheid voor mobiliteit bij de overheid leggen.

De kaartclub als verbinding

Sofie: We mogen participatie niet te functioneel en oplossingsgericht bekijken. Als we even terugkomen op de carpooloplossing met de burens die Sofie daarnet aanhaalde, begrijp ik de 'systemische' blik' dat dat nog steeds autodenken is, maar je kan er ook positief naar kijken en er een kiem van zelforganisatie in zien. Mensen zijn zich op dat moment aan het verenigen, en dat is belangrijk. Een club van kaartclub zou over meer kunnen gaan dan over het kaartspel. Als er maatschappelijke uitdagingen op tafel liggen, bestaat de mogelijkheid dat die verenigde mensen zich ook richten op moeilijke beleidsvragen. Ik denk dat we die mogelijkheden nog te weinig aanboren. Als je een participatie-avond organiseert, dan ben je eigenlijk al te laat. Als overheid had je al veel vroeger in het proces informatie moeten kunnen sprokkelen, de noden en de kansen kennen in de wijk of het dorp.

Wat ik daarnet niet vertelde over die Auto-atlas, is dat modal shift zich in grote mate voordoet in de stad, maar dat er nog veel winst te maken is in de stadsrand. De stadsrand scoort nog goed qua voorzieningen en openbaar vervoer en toch is het autobezit er hoger dan het autobezit in de minder bereikbare en minder uitgeruste gebieden. Wat we ook zien, is dat de inkomens in Nederland daar hoger liggen dan in de meer rurale gebieden. Deze analyse hebben we in Vlaanderen ook nodig. Want ironisch genoeg zijn het ook die gegoede stadsrandbewoners die 'vervoersarmoede' roepen als je maatregelen neemt om autogebruik minder aantrekkelijk te maken. Misschien moeten we deze groepen die eigenlijk de overstap naar duurzame mobiliteit gemakkelijk kunnen maken, maar daar onvoldoende gemotiveerd voor zijn, een steviger duwtje durven geven in de goede richting. En tegelijk meer luisteren naar de noden van groepen die het veel moeilijker hebben.

Ewout: Het is inderdaad heel waardevol dat mensen zich verenigen rondom een mobiliteitsprobleem. Dat mensen zich willen engageren om dat probleem aan te pakken is een goede zaak. Een wisselwerking tussen zelforganisatie en een ondersteunende overheid is veel interessanter dan een houding waarbij burgers de volledige verantwoordelijkheid voor mobiliteit bij de overheid leggen.

Sofie: Een overheid die vanuit die houding een probleem wil oplossen zal erin slagen om die kloof te overbruggen. We hebben het middenveld heel hard nodig om die horizontale uitdagingen aan

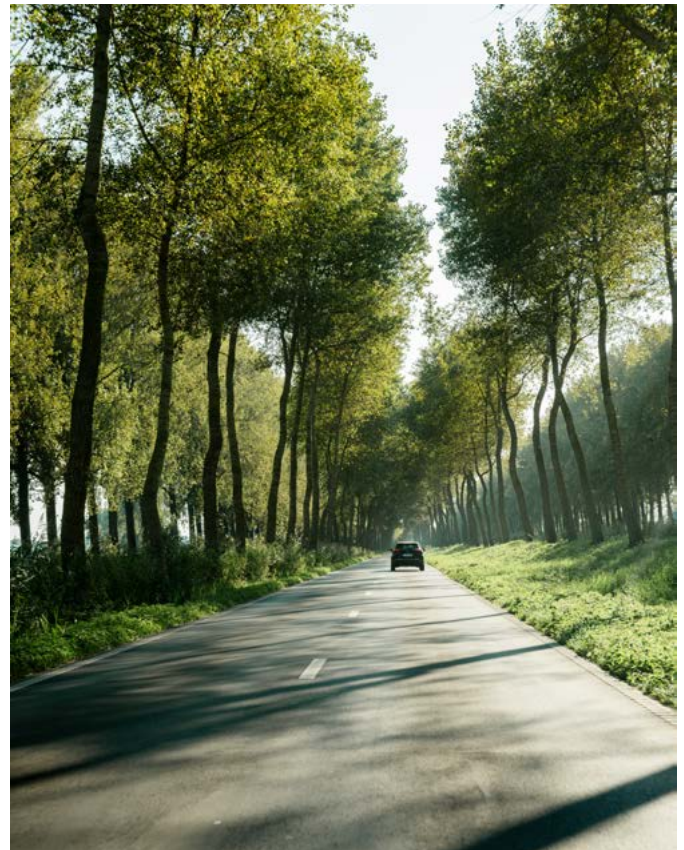
te pakken. Het creëren van een maatschappelijke beweging rondom deze uitdagingen moet een taak van het middenveld zijn.

Mieke: Helemaal! Een ander voorbeeld van een dergelijke uitdaging zijn de overstromingen in riviervalleien. Wie vanuit het watersysteem denkt weet dat het water ruimte nodig heeft en dat we die ruimte zullen moeten geven. Die gesprekken zou je op een niet-bedreigende manier met mensen moeten kunnen voeren. Om dat te kunnen moet je 'nabij kunnen zijn' met mensen. Je moet bij wijze van spreken eerst meedoen met de kaartclub voor je over het gevaar van de rivier kan praten. We hebben het maatschappelijk middenveld daarom nodig om 'systeemproblemen' aan te pakken. Want het helpt om over moeilijke zaken te discussiëren als je al eens met elkaar op café hebt gezeten. Dat betekent dat we meer moeten investeren in opbouw- en buurtwerk en dat die mensen ook voldoende opleiding kunnen volgen om individuele problemen in collectieve oplossingen te vertalen en om grote maatschappelijke uitdagingen zoals klimaatverandering in lokale acties om te zetten. Ik merk op participatiemomenten rond mobiliteit vaak dat mensen met totaal tegenovergestelde meningen discussiëren zonder gezamenlijke basis. Het is de eerste keer dat ze elkaar ontmoeten en ze behoren soms tot een andere sociale en culturele 'bubbel'. De persoonlijke kloof is te groot om dergelijke gesprekken te voeren, waardoor emoties vaak hoog oplopen en het resultaat voor iedereen frustrerend is.

Sofie: Vlaanderen heeft in Europa nog steeds een unieke positie op het vlak van het verenigingsleven. Dit is een unieke troef die we met Vlaanderen hebben en die we veel meer moeten benutten in onze aanpak van grote maatschappelijke uitdagingen.

Mieke: Wat ook heel belangrijk is, is een positief project dat mensen verbindt en tegelijk een antwoord biedt op de huidige uitdagingen. Ik begrijp dat niet meer bouwen op slechte locaties soms eenzijdig als "verliezen" klinkt. Maar je kan ook "winnen" met open ruimte. Noord-Nederlandse dorpsbewoners in krimpgebieden produceren bijvoorbeeld collectief duurzame energie en zijn trots op hun energie-onafhankelijkheid. Hier in Vlaanderen is het Nationaal park Hoge Kempen zo'n positief open ruimte project. Hopelijk kunnen ook de nieuwe landschaps- en nationale parken eenzelfde dynamiek brengen. Die regionale landschapsontwikkeling kan een hefboom zijn voor de collectieve organisatie van duurzame mobiliteit en voorzieningen of de collectieve productie van duurzaam voedsel, hernieuwbare energie en het gebruik van regenwater.

Bedankt voor jullie heel waardevolle bijdrage. Ik onthoud dat de uitdagingen op vlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening op het platteland groot zijn. De eensgezindheid over het bottom-up toewerken met lokale gemeenschappen naar de noodzakelijke oplossingen is hoopgevend. We hebben pioniers nodig om de weg te wijzen en nieuwe oplossingen te bedenken, maar ook opbouwwerkers die zich bekommeren om het bijhouden van lokale gemeenschappen en de sociale rechtvaardigheid van de klimaattransitie zijn zo nodig. Dit gesprek, deze dialoog, dat moeten we meer doen denk ik.



7 bouwstenen voor duurzame mobiliteit

Hoe maak je werk van het 15-minuten-dorp?

In onze kernsteden is mobiliteit razendsnel aan het veranderen. Buiten die grootstedelijke context zijn de uitdagingen voor Vlaamse steden en gemeenten anders, maar daarom niet minder. Autodenken is er nog veel meer de norm, auto-afhankelijkheid de realiteit. De ruimtelijke ordening en lintbebouwing maken de zoektocht naar oplossingen uitdagend.

In dit artikel brengen we zeven bouwstenen om na te denken over duurzame mobiliteit in een context die niet stedelijk is. Het gaat over dorpen op het platteland, maar het kan net zo goed gaan over kleinere kernen in de stadsrand of zelfs deelgemeenten van een grotere stad. Denk bijvoorbeeld aan de kanaaldorpen van Gent en de polderdorpen in de Antwerpse haven. We geven uitleg over de bouwstenen en reiken bruikbare pistes aan om als lokaal bestuur acties te ondernemen rond duurzame mobiliteit.

Deze zeven bouwstenen staan niet los van elkaar, maar elk vanuit hun specifieke invalshoek kunnen ze inzichten bieden om over mobiliteit na te denken en om mobiliteitsoplossingen te bedenken. Op het terrein zullen mobiliteitsoplossingen dikwijls een combinatie van deze bouwstenen zijn. De tekst kan een inspiratiebron zijn voor meerjarenplannen die steden en gemeenten opmaken na de verkiezingen van 13 oktober. De teksten zijn vrij bruikbaar en beschikbaar. Onze inspiratie voor de bouwstenen vonden we in het werk van professor Luca Bertolini.

Bouwsteen 1

Leefkwaliteit - Ontwerp straten voor mensen, niet voor verkeer

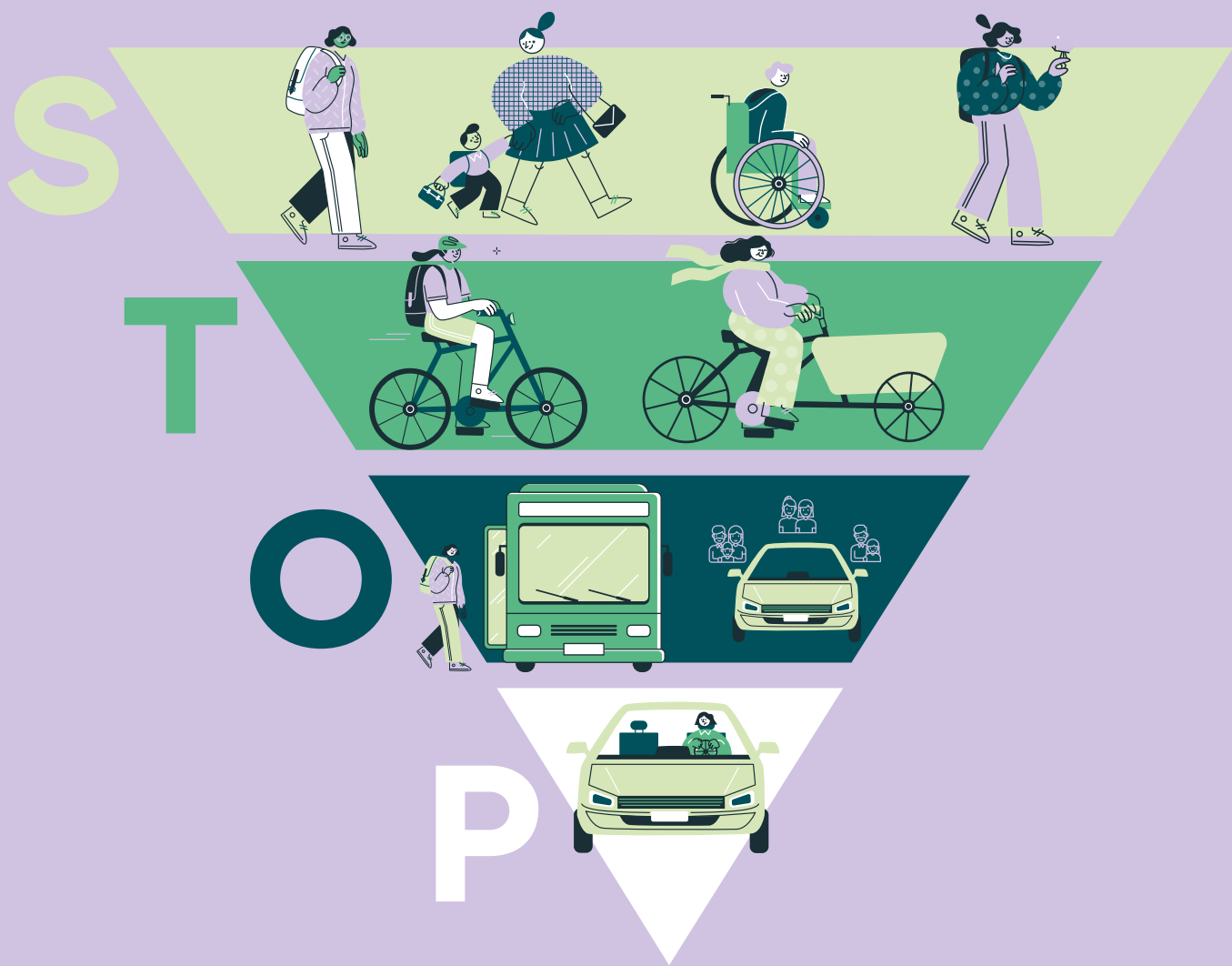
Straten waar mensen wonen moeten we in de eerste plaats ook voor hen ontwerpen. De manier waarop het verkeer door de straten gaat is vandaag te veel een leidmotief in het ontwerp en in de manier waarop mensen het straatbeeld ervaren. Onderzoek toont aan dat de hoeveelheid verkeer in een straat een enorme impact heeft op de sociale interacties tussen buren. Tegelijk weten we dat sociale interactie een belangrijk element is om tot meer leefkwaliteit te komen.

Gemeentebesturen staan momenteel voor de opdracht om een nieuwe wegencategorisering te implementeren. Daarbij moet een onderscheid gemaakt worden tussen wegen met een verbindingsfunctie enerzijds en wegen met een ontsluitende functie anderzijds. De vorige wegencategorisering van 1997 waarvan de basis werd gelegd bij het invoeren van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, werd door heel veel lokale besturen nogal pragmatisch benaderd en veel te weinig met het oog op een totaalvisie die vertrekt vanuit een doelstelling van leefkwaliteit. Het resultaat is dat je op veel plekken in Vlaanderen van overal naar overal kan rijden met de wagen, met alle nefaste gevolgen voor verkeersveiligheid en leefkwaliteit vandien. De opdracht die bij gemeentebesturen ligt om de nieuwe wegencategorisering te implementeren, biedt een enorme kans om deze keer de oefening grondig te doen, met verkeersveiligheid en leefkwaliteit als belangrijkste doelstellingen.

Wat kan je doen in de gemeente?

- De gemeente maakt werk van een **nieuwe wegcategorisering** voor het wegennet waarvan ze de hoofdbeheerder is.
- Inwoners worden betrokken in het proces dat leidt tot de heraanleg van de straat. Die **participatie** wordt al opgezet vóór de ontwerpfase en gebeurt fundamenteel, co-creatief en in verschillende stappen. Onafhankelijke experts worden ingeschakeld om het participatieproces te begeleiden en om de bewoners op een correcte manier te informeren over duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.
- Het lokaal wegennet (ontsluitingswegen en erftoegangswegen) in de gemeente wordt georganiseerd volgens een **boomstructuur** en vervult dus nooit een doorstroombaanfunctie. Het **dragend netwerk** zorgt voor doorstroming in een raster en takt aan op het hoofdwegennet.
- De publieke ruimte is in de eerste plaats een ruimte voor ontmoeting. Vanuit de **kindnorm** werkt de gemeente aan de publieke ruimte. Ruimte die bruikbaar en veilig is voor een kind van 8 jaar, is dat sowieso voor iedereen.
- Bij de uitvoering van rioleringswerken en/of de aanleg van nutsvoorzieningen wordt ook de inrichting van de straat aangepakt vanuit de doelstelling van een optimale leefkwaliteit. Het **fix-the-mix** principe ontwikkeld door Fietsberaad is bij de heraanleg van erftoegangswegen het uitgangspunt.





Bouwsteen 2

Nabijheid - Zorg dat mensen op wandel- en fietsafstand de zaken vinden die ze nodig hebben

Een duurzame verplaatsing over een korte afstand doe je te voet of met de fiets. De inrichting van de publieke ruimte gebeurt logischerwijs vanuit het perspectief van voetgangers en fietsers als belangrijkste gebruikers. Mobiliteitsdeskundigen noemen dit het STOP-principe:

- **Stappen:** Hoe zorgen we voor een gebied met voorzieningen op loopafstand? En hoe zorgen we voor aantrekkelijke looproutes en verblijfsruimtes voor verschillende groepen? Hoe maken we de voetgangersinfrastructuur ook toegankelijk voor mensen met een beperking?
- **Trappen:** Hoe zorgen we ervoor dat voorzieningen bereikbaar zijn met de fiets? Hoe zorgen we voor directe en comfortabele fietsroutes?

- **Openbaar vervoer:** Hoe sluiten we het gebied aan op het ov-netwerk? Kunnen we ov-voorzieningen en gebiedsfuncties combineren?
- **Privéauto:** Moet het gebied bereikbaar zijn voor privé-auto's? En op welke manier? Wat betekent dat voor parkeervoorzieningen?

Door de snelle ontwikkeling van Mobility as a Service (Maas) en deelmobiliteit worden in recentere versies van de mobiliteitspiramide nieuwe letters toegevoegd. Zo hanteren veel Nederlandse gemeenten ondertussen het STOMP-principe met de M van Maas en gebruikt de organisatie Autodelen.net de term STOAP met de A van autodelen.

Evident is dat we voor de stappers en de trappers een ruimte creëren waarin ze veilig, comfortabel en zonder hindernissen onderweg kunnen zijn. Minstens even belangrijk is dat er ook goed wordt nagedacht over de aanwezigheid van voorzieningen op het platteland. Het concept van de 15-minutenstad is ondertussen bekend bij

mobiliteitsexperts en beleidsmakers, maar wat met het 15-minutendorp? Welke voorzieningen hebben we dagelijks in onze dorpen nodig om ook het leven in de dorpen aantrekkelijk te maken en om te vermijden dat mensen voor het minste de auto moeten nemen? Het is evident dat niet elk dorp een cinema heeft, maar als ook de laatste bakker verdwijnt, zaden we mensen op met een mobiliteitsprobleem.

Wat kan je doen in de gemeente?

- De gemeente investeert in **voet- en wandelpaden**. De dorpskernen krijgen in de bebouwde kom brede en degelijke voetpaden die bruikbaar en veilig zijn voor iedereen, dus ook voor mensen met een beperking of ouders met een kinderwagen.
- De gemeente **bestrijdt de verrommeling** van de voetpaden met verkeersborden, laadpalen, elektriciteitscabines, ... Het gemeentebestuur dat voetgangers centraal stelt, maakt van het voetpad geen restruimte.
- De gemeente bouwt verder aan een **fijnmazig netwerk van trage wegen** in de bebouwde kom en tussen de dorpskernen in. Tijdens de coronapandemie werd duidelijk hoe belangrijk deze wegen zijn voor onze fysieke en mentale gezondheid. Deze wegen zijn ook uitstekende corridors voor fauna en dragen bij aan de landelijke uitstraling van de gemeente.
- De gemeente ondersteunt de uitbouw van **lokale diensten** zoals een (coöperatieve) buurtsupermarkt, een geldautomaat of een co-working space. Op die manier creëert de gemeente een nabijheid van diensten en goederen die het overbodig maken om verre

verplaatsingen met de wagen te doen.

- De gemeente pleit bij de Vlaamse overheid voor **wandel- en fietsbruggen** over Vlaamse hoofdwegen. Op die manier worden voor wandelaars en fietsers veilige en conflictvrije oversteken gegarandeerd die de verkeersveiligheid bevorderen.
- De gemeente werkt verder aan het **lokaal fietsroutenetwerk** en scheidt maximaal het fietsverkeer van het autoverkeer. Er wordt gewerkt aan verkeersluwe mazen met de methodiek fix-the-mix die sluiptwegen in het buitengebied en in dorpskernen herbestemt naar degelijke fiets- en wandelverbindingen. De bereikbaarheid van landbouwbedrijven met diverse soorten voertuigen wordt goed onderzocht en gegarandeerd.
- De gemeente investeert in de **belevingswaarde van functionele woon-werkroutes** met de fiets. Deze ingrepen verlagen de drempel om ook reistijden die iets langer zijn dan 15 minuten als dichtbij te ervaren. Er worden fijne rust- en picknickplekken voorzien, bermen worden ingezaaid met aantrekkelijke voorjaarsbloeiers, verbinding met de natuur en het landschap wordt door een gerichte aanplant van groen benadrukt.
- De gemeente ondersteunt mee de verdere ontwikkeling en aanleg van het netwerk van **fietsssnelwegen** door de provincie.
- De gemeente investeert in **kwalitatieve kernverdichting** en roept de verdere ontwikkeling van lintbebouwing langs steenwegen een halt toe. Er wordt gewerkt aan een systeem van ruilverkaveling om eigenaars van bebouwbare en zelfs bebouwde percelen buiten de bebouwde kom te laten wisselen met bebouwbare percelen in de bebouwde kom.
- De gemeente doet mee met de **Strapdag** en moedigt scholen aan om te participeren. Op die manier sensibiliseert de gemeente ouders om hun kind niet met de wagen naar school te brengen.
- De gemeente maakt van de **strijd tegen fietsdiefstal** een prioriteit en geeft ruchtbaarheid aan de uitrol van het centraal fietsregister.
- De gemeente ondersteunt projectontwikkelaars die werken aan slimme kernverdichting met een betere parkeernorm als er gewerkt wordt aan oplossingen voor **deelmobiliteit** in de

Bouwsteen 3

Mobiliteitsknopen - Maak een verknoopt netwerk van mobiliteit met het openbaar vervoer als ruggengraat

Vlaanderen maakte in de laatste twee jaar een omslag van het idee van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Basismobiliteit garandeerde zo goed als elke Vlaming een bushalte dicht bij huis. Op die manier had iedereen een bus ter beschikking, maar wie een alternatief had, gebruikte de bus niet omdat die hopeloos lang onderweg was. Basisbereikbaarheid vertrekt van een **knooppuntlogica** en het idee van combimobiliteit. De trein is daarbij de ruggengraat van het systeem. Bussen takken aan op die lijnen en volgen veel rechte trajecten met minder haltes onderweg. Via goed uitgebouwde **knooppunten** (Hoppinpunten) kunnen mensen vlot overstappen van het ene vervoermiddel op het andere om zich tussen twee bestemmingen te verplaatsen.

Netwerk Duurzame Mobiliteit ondersteunt het idee van basisbereikbaarheid dat deze logica hanteert. Er is wel nog veel werk op zowel het Vlaamse als op het lokale niveau om van basisbereikbaarheid een succes te maken.

Wat kan je doen in de gemeente?

- De gemeente installeert **integraal toegankelijke Hoppinpunten** die mensen op een duidelijke manier informeren over het vervoersnetwerk in de gemeente. Op de digitale Hoppinzuilen vinden mensen ook meer informatie over de lokale diensten die ze in de omgeving kunnen vinden.
- De gemeente zorgt voor een kwalitatieve en integraal toegankelijke **aantakking** van het wandel- en fietsnetwerk op de Hoppinpunten. Wie de eerste en laatste kilometer met de fiets of te voet aflegt moet dat op een veilige en comfortabele manier kunnen doen. De Hoppinpunten worden uitgerust met degelijke fietsenstallingen waar mensen veilig de fiets kunnen achterlaten.

- De gemeente investeert in de uitbouw van een **deelfietsensysteem** aan treinstations en aan andere Hoppinpunten. Dit systeem geeft bezoekers van je deelgemeenten de kans om openbaar vervoer en de fiets makkelijk met elkaar te combineren.
- De gemeente voert een **slim locatiebeleid** vanuit een knooppuntenlogica. Ontwikkelingen worden afgestemd op de mobiliteitsknooppunten en niet omgekeerd. Industrierreinen worden ontwikkeld langs de Vlaamse hoofdwegen en de bevaarbare waterwegen, projectontwikkelingen worden enkel vergund als ze ook goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer.
- De gemeente geeft ruchtbaarheid aan de **verhuisactie van De Lijn** bij nieuwe inwoners en zorgt dat mensen op die manier kennis maken met de bus.
- De gemeente pleit bij de Vlaamse en federale overheid voor het **beter afstemmen van dienstregelingen** van bussen en treinen op elkaar. Op die manier krijgt iemand die aankomt in onze treinstations een gegarandeerde overstap om de reis met de bus verder te zetten.
- De gemeente geeft een subsidie van **500 euro per adres** aan gezinnen die het openbaar vervoer willen gebruiken met een abonnement. De gebruikers hebben zelf de keuze hoe ze het budget inzetten over verschillende alternatieven.
- De gemeente geeft aan alle jongeren tot 24 jaar uit de gemeente een **gratis Buzzy Pazz** van De Lijn.
- Mobiliteitsplannen van de gemeente worden ingekanteld als beleidskader in een **beleidsplan ruimte** van de gemeente. Op die manier wordt een goede wisselwerking tussen de thema's ruimte en mobiliteit gegarandeerd.
- De gemeente participeert actief in de Vervoerregioraad en ijvert er voor duurzame mobiliteitsoplossingen op haar grondgebied. De gemeente pleit voor betrokkenheid van middenveldorganisaties bij de vervoerregiowerking.

Bouwsteen 4

De auto - Hij zal ook in de toekomst deel zijn van een duurzame mobiliteitsoplossing

Professor en mobiliteitsdeskundige Willy Miermans zegt het heel mooi: "De auto is een uitstekend toestel om gekke bestemmingen te bereiken op gekke momenten en met een gekke lading in de koffer." Om een volwaardige deelname aan het maatschappelijk leven te garanderen, hebben we in een niet stedelijke context ook auto's nodig.

Maar we moeten ook **aan** mensen uitleggen dat de auto een alternatief is en niet de enige optie. Er bestaan ondertussen veel oplossingen die het bezit van een tweede en zelfs een eerste wagen overbodig maken. Zeker voor korte verplaatsingen is stappen en trappen altijd een beter alternatief dan de wagen.

- De gemeente bouwt verder aan een **deelwagenpark**. Daarbij wordt zowel op particulier als op samenwerking met deelautoaanbieders gemikt. Op die manier zorgt de gemeente ervoor dat de tweede gezinswagen (en misschien zelfs de eerste) een deelwagen kan zijn i.p.v. een privéwage.
- De gemeente participeert in publiekscampagnes zoals de **Week van de Mobiliteit**.
- De gemeente investeert volop in **schoolstraten**. In schoolomgevingen waar dat mogelijk is, worden auto's geweerd op de uren dat de school begint en eindigt.

- De gemeente maakt van **zone 30** de norm in de bebouwde kom en laat een 50 per uur regime enkel toe bij uitzondering op wegen waar dit geen verkeersonveiligheid in de hand werkt. Buiten de bebouwde kom wordt een zone 50-beleid gevoerd op plekken waar mensen wonen en/of waar fietsers en voetgangers toegelaten zijn.
- De gemeente investeert in een **camerasysteem** dat het mogelijk maakt om te handhaven op het C3-verkeersbord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'. Met die ingreep wordt sluipverkeer onmogelijk gemaakt op erftoegangswegen.
- De gemeente inventariseert de **parkeerruimte** aan de hand van tellingen en **onthardt** waar een overschot is van parkeerplekken. Op die manier komt er plaats vrij voor andere functies en wordt waterinfiltratie mogelijk gemaakt.
- De gemeente stelt haar **eigen wagenpark open als deelwagenpark** op ogenblikken dat de voertuigen niet gebruikt worden.
- De gemeente werkt aan **slimme laadoplossingen** voor elektrische voertuigen. Daarbij gaan we laadinfrastructuur gericht clusteren zodat de publieke ruimte niet verrommeld wordt met laadpalen en laadkabels.
- De gemeente geeft **taxicheques** aan inwoners die geen terugkeergarantie hebben met het openbaar vervoer. Zo raken bijvoorbeeld fuivende jongeren of mensen die naar het theater gaan in de stad, toch op een veilige manier thuis.
- De gemeente **motiveert het eigen personeel** met verschillende incentives om op een duurzame manier naar het werk te komen. Zij zijn een voorbeeld voor inwoners.

Bouwsteen 5

De 3 V's

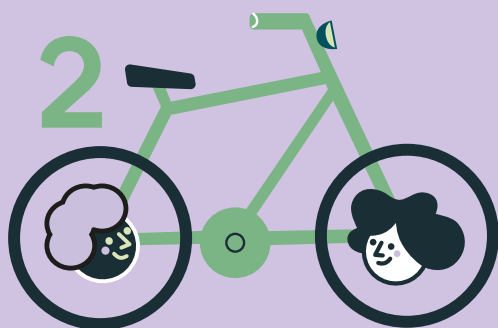
De oplossingen die we in de andere bouwstenen formuleren kan je ook vanuit de 3 V's benaderen. Daarom doen we hier geen suggesties voor een lokaal gemeentebestuur. We lichten het concept wel toe. De 3 V's bieden een kapstok om na te denken over mobiliteitsvragen. De volgorde is daarbij van belang.

Verminderen: De eerste vraag in de denkoefening is of het het aantal verplaatsingen of het aantal kilometers kan **verminderen**. Met de wagen naar de stad rijden om een ventilator te kopen die je ook in de lokale elektrowinkel kon vinden voor 5 euro meer, is niet goedkoper. Het verkorten van de reisafstand is de meest efficiënte manier om de enorme klimaatimpact van onze mobiliteit te bestrijden.

Verschuiven: Vervolgens moet bekeken worden welk vervoermiddel het meest geschikt is. Een gemeentebestuur moet haar inwoners ondersteunen om de duurzame modal shift te maken. Als gemeentebestuur kan je ook publiekscampagnes voeren die mensen ondersteunen om de overstap te maken.

Verschonen: Eenmaal de reisafstand verkort is en de mensen het meest geschikte vervoermiddel gebruiken, kan de impact van de verplaatsing verder beperkt worden door de technologie te verschonen. Elektrificatie van gemotoriseerde voertuigen is daarbij meestal de aangewezen oplossing omdat het de uitstoot van CO² en andere schadelijke gassen beperkt.

Verminderen



Verschuiven



Verschonen

Inspiratie voor het artikel

Op 27 maart 2023 nam prof. ir. Luca Bertolini aan de Universiteit Antwerpen een eredoctoraat in ontvangst. Het werk van Bertolini op vlak van duurzame mobiliteit is een kompas voor veel onderzoekers en experts die met het thema bezig zijn. In de presentatie naar aanleiding van het doctoraat schuift Bertolini 6 bouwstenen naar voren die moeten helpen om aan duurzame mobiliteit te werken. Zes elementen die niet los staan van elkaar, maar elk vanuit hun specifieke invalshoek inzichten kunnen bieden om over mobiliteit na te denken en om mobiliteitsoplossingen te bedenken. Op het terrein zullen mobiliteitsoplossingen dikwijls een combinatie van deze bouwstenen zijn.

Bouwsteen 6

Experiment

Mobiliteit verandert vandaag razendsnel. Onze smartphones creëren tal van nieuwe mogelijkheden, de auto wordt meer en meer in vraag gesteld als koning van de weg en fossiele brandstoffen zullen in 2035 nauwelijks nog een deel zijn van onze mobiliteit. Innovatie en experiment ondersteunen is een belangrijke strategie. Veel mobiliteitsuitdagingen op het platteland zijn te linken met de specifieke landelijke context: plattelandsvlucht, lintbebouwing, vervoer op maat, kernversterking, ...

Inspiratie voor de gemeente

- De gemeente engageert zich actief in de **leaderwerking** en ondersteunt ook samenwerkingen op haar grondgebied om mobiliteitsprojecten mogelijk te maken.
- De gemeente ondersteunt organisaties met **subsidies en cofinanciering** om op haar grondgebied uitdagingen aan te pakken met een projectmethodiek die gericht is op mobiliteitsuitdagingen die in deze tekst beschreven worden.
- De gemeente engageert zich in **Vlaamse, federale en Europese subsidieprojecten** die werken rond de mobiliteitsuitdagingen waar de gemeente mee te maken heeft.
- De gemeente experimenteert met nieuwe vormen van **burgerparticipatie** en zet die in bij de verwezenlijking van nieuwe mobiliteitsplannen en -projecten.
- De gemeente geeft aan haar burgers de ruimte om de straat om te toveren tot een **speel- of leefstraat**.
- De gemeente organiseert jaarlijks een **autovrije zondag** in de week van de mobiliteit die loopt van 16 tot 22 september. Op die manier laat de gemeente de inwoners proeven van hoe de straten eruit kunnen zien met minder wagens.

Bouwsteen 7

Zorgzame mobiliteit

Mobiliteit garanderen voor iedereen is noodzakelijk om iedereen op een volwaardige manier te laten participeren in de samenleving. Actie ondernemen om tot een inclusief mobiliteitssysteem te komen dat mobiliteitsarmoede terugdringt is nodig. Inclusiviteit van het mobiliteitssysteem moet een aandachtspunt zijn bij elk van de zes vorige bouwstenen. Een aparte benadering vanuit het perspectief van zorgzaamheid laat toe om nog heel specifieke acties te formuleren die het idee van inclusiviteit kracht bijzetten.

Inspiratie voor de gemeente

- De gemeente gaat voor **Vision Zero** op haar grondgebied. Tegen 2050 mogen in de gemeente geen verkeersdoden meer vallen.
- De gemeente bouwt **fietsherstelpunten** uit vanuit initiatieven van sociale tewerkstelling.
- De gemeente zorgt voor fietslessen voor volwassenen en kinderen die nog niet kunnen fietsen. 'Mobiel 21' ondersteunt de uitbouw van het project.
- In de **kinderfietsbibliotheek** kunnen inwoners gratis een fiets lenen op maat van hun groeiende kinderen.
- De gemeente organiseert vanuit het OCMW de **mindermobielencentrale** 'Mobitwin' met de steun van Mpact vzw. Op die manier zorgen vrijwilligers voor het vervoer van mensen naar het ziekenhuis of naar de dokter.
- De gemeente ondersteunt 'fietstaxi's' die minder mobiele mensen rondrijden op het grondgebied. In samenwerking met rust- en verzorgingstehuizen worden ook recreatieve ritten op het grondgebied georganiseerd.
- De gemeente ondersteunt lokale mobiliteitsverenigingen zoals **Trage Wegen** en de **Fietzersbond** financieel en logistiek zodat ze een sterke vrijwilligerswerking kunnen uitbouwen.
- De gemeente ondersteunt stakeholdersoverleg met scholen, zorginstellingen en andere organisaties op haar grondgebied in het kader van **vervoer op maat**. Op die manier garandeert de gemeente voor al haar inwoners voldoende mobiliteit.
- De gemeente ondersteunt **lokale verenigingen** die bezig zijn met maatschappelijk opbouwwerk. Hun verbindend opbouwwerk dat sociale isolatie tegengaat is een belangrijk element in de strijd tegen mobiliteitsarmoede.

Goede praktijken catalogus

40	De Fietsschool
41	OVK-SAVE
42	Fix the Mix
44	Mobitwin
45	Mee-Rij-Bank
46	Dorpspunten
47	De Wensbus
48	Deelwagen zoekt dorp
50	Beleidskader Traag Netwerk
52	Solidaire garages
53	Straatvinken

#1

De Fietsschool

wie wat waar

10 jaar geleden gaf Mobiel 21 haar eerste fietslessen aan volwassenen in Leuven, toen aan een kleine groep anderstalige vrouwen. Het project groeide uit tot een volwaardige fiets-school die in 35 steden en gemeenten actief is.

Ze bereiken verschillende mensen: vrouwen die buiten de EU zijn opgegroeid, nooit hebben leren fietsen en weinig toegang hebben tot een wagen, mensen die een ongeval hebben gehad, mensen met een beperking of mensen die al jarenlang niet meer gefietst hebben. Dat vraagt fietslessen op maat.

waarom

Er is een hele groep mensen die kansen mislopen en daardoor hun leven niet kunnen leiden hoe ze ze dat willen. Een gebrek aan mobiliteit is vaak de rode draad. Fietsen is een deel van de oplossing. Het is een relatief goedkope en flexibele vervoersmodus. De doelgroep zijn vaak mensen zonder auto, die dus afhankelijk van het openbaar vervoer. Het OV is zelfs met een vlotte bediening niet voor elke verplaatsing een realistische optie.

De impact van De Fietsschool is groot. 70% geeft een halfjaar na de lessen aan bijna dagelijks te fietsen. Die groep geeft aan dat hun autonomie is vergroot en dat ze zich fysiek en mentaal beter voelen. Ze zijn een succesverhaal rijker.



© Mobiel 21

hoe

In elke gemeente ziet het aanbod er anders uit. Meestal gaat het over een lessenreeks van 15 lessen in 8 weken. Die lessen worden gegeven door medewerkers van Mobiel 21, ondersteund door lokale vrijwilligers. Of Mobiel 21 helpt een gemeente bij de opstart, waarna die het zelf in handen neemt.

De lessen worden op maat georganiseerd. Op het moment dat iemand de wegcode en de technische vaardigheden onder de knie heeft, wordt die samen met een vrijwilliger zo snel mogelijk de straat op gestuurd. Ondersteuning tijdens die stap is belangrijk voor het zelfvertrouwen.

De lessen worden voornamelijk als overheidsopdrachten gefinancierd door lokale besturen. Daarnaast mogen ze ook rekenen op sponsors en op steun van lokale partners voor infrastructuur en de brugfunctie naar de buurt.

De fietslessen kosten voor de deelnemer in Leuven 20 euro voor 15 lessen, met de Uitpas is dat 4 euro. In andere gemeenten wordt het soms gratis aangeboden.

De 30% die aangeeft niet te blijven fietsen na de lessen, hebben vaak geen toegang tot een betaalbare fiets. Om dat tegemoet te komen werkt De Fietsschool met 2 systemen: de WenFiets en de WenVelo. Ex-deelnemers zonder Uitpas kunnen een WenFiets lenen bij De Fietsschool voor 3 maanden. Voor het onderhoud zorgen ze zelf of vrijwilligers van De Fietsschool indien mogelijk. Ex-deelnemers met Uitpas kunnen een WenVelo lenen bij Velo voor 3 maanden, inclusief onderhoud. Na de leenperiode kan de fiets aangekocht worden aan 75 euro. Daarnaast organiseert Mobiel 21 workshops rond fietsbezit. Ze leren een goede fiets herkennen om de juiste aankoop te kunnen doen en ze leren deelfietsplatformen te gebruiken.

Meer info: jan.christiaens@mobiel21.be



#2

OVK-SAVE

wie wat waar

Ouders van Verongelukte Kinderen-SAVE (OVK-SAVE) is een lotgenoten- en belangenorganisatie die wil voorkomen dat nog één kind hetzelfde lot moet ondergaan. Ze werken op drie manieren:

- Hulp, begeleiding en ondersteuning bieden aan families die een kind verloren in een verkeersongeval;
- De (professionele) opvang en begeleiding van nabestaanden van verkeersslachtoffers verbeteren;
- Sensibilisatie en bewustmaking inzake verkeersveiligheid.

Dat laatste doen ze via SAVE. SAVE is de gemeenschappelijke naam voor alle OVK-SAVE-projecten voor verkeersveiligheid. SAVE staat voor 'Samen Actief voor VEilig verkeer'. Samen met steden en gemeenten gaan ze aan de slag rond verkeersveiligheid op lokaal niveau.

waarom

In 1995 verenigden ouders van verongelukte kinderen zich voor het eerst om aan te kaarten dat de toen meer dan 1300 verkeersdoden per jaar slechts als fait divers op het nieuws verschenen. OVK-SAVE installeerde als reactie de gekende SAVE-borden om de gestorven kinderen en jongeren te herdenken en om passanten te sensibiliseren over verkeersveiligheid. In totaal plaatste de lotgenotenorganisatie reeds 367 SAVE-borden over heel België. De werking is uitgegroeid tot de ondersteuning van gemeenten voor een verkeersveilig beleid.

hoe

Een gemeente die bereid is om actie te ondernemen, ondertekent in eerste instantie het SAVE-charter. Dat is een belofte aan lotgenoten (uit eigen en omliggende gemeenten) en aan alle andere burgers dat er gewerkt zal worden aan meer verkeersveiligheid.

Hoe de gemeente dat zal doen, wordt vastgelegd in een actieplan dat opgesteld wordt door de schepen, burgemeester, middenveld, korpschef, schooldirectie en de mobiliteitsambtenaren in samenwerking met OVK-SAVE. Het plan is een olijsting van concrete doelstellingen, afgestemd op de noden van de gemeente. Die doelstellingen zijn bijvoorbeeld:

- De heraanleg van een zwart kruispunt,
- Het traag netwerk verder uitbouwen,
- Een handhavingsbeleid opstellen,
- Een (extra) mobiliteitsambtenaar aanwerven

Dat actieplan wordt goedgekeurd door het schepencollege en het gemeentebestuur. Vervolgens ondersteunt OVK-SAVE de gemeente drie jaar lang met advies en bijsturing. Aan het einde van die drie jaar beslist de gemeente samen met OVK-SAVE of ze voldoende doelstellingen uit het opgestelde actieplan bereikt hebben en of ze dus het SAVE-label verdienen.



Meer info: peter.heyman@ovk.be



#3

Fix the mix

wie wat waar

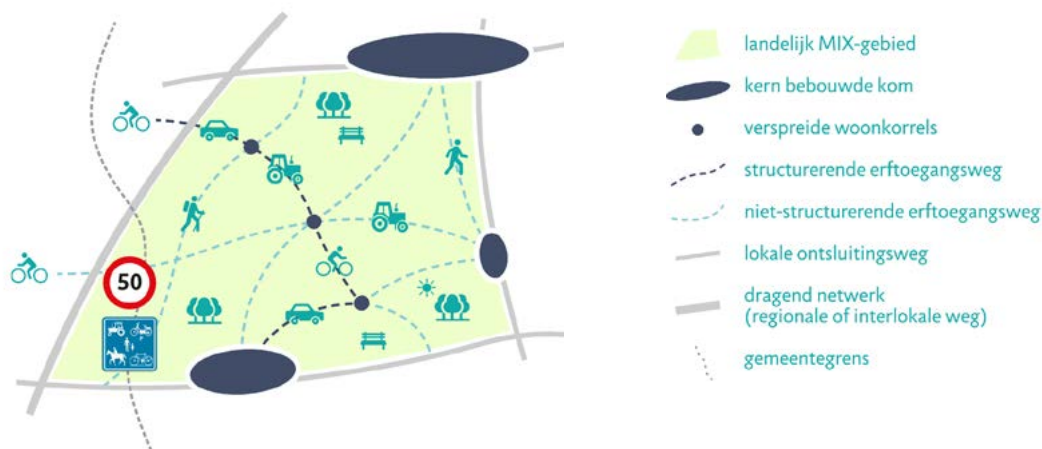
Fietsberaad Vlaanderen is een kenniscentrum voor fietsbeleid en in brede zin voor elk beleid dat het fietsen stimuleert. De doelstelling van Fietsberaad Vlaanderen is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. Fietsberaad Vlaanderen wil overheden ondersteunen om de dynamiek in hun fietsbeleid te versnellen. Iedereen die direct of indirect betrokken is bij de ontwikkeling en uitvoering van het fietsbeleid, kan bij Fietsberaad Vlaanderen terecht. Hun prioritaire doelgroep zijn professionals en experts: mensen die het fietsbeleid voorbereiden en uitvoeren, vanuit de overheid, een ontwerp- of studie bureau, en mensen die (politieke) beslissingen over het fietsbeleid nemen of beïnvloeden. Onder de noemer 'Fix the Mix' schreef Fietsberaad Vlaanderen twee rapporten over veilig fietsen in gemengd verkeer. Fix the Mix is een concrete aanpak die lokale besturen aanzet om keuzes te maken die leiden tot veilige en aantrekkelijke omgevingen waar het ook fijn fietsen is in gemengd verkeer.

hoe

Een MIX-wijk is een wijk binnen de bebouwde kom waar het prettig en veilig fietsen is zonder fietspaden. Dat kan een zuivere woonwijk zijn, een meer gemengde wijk of een stadscentrum of dorpskern. Het is een gebied waar het algemeen goed toeven is en waar een prettige mix van activiteiten zijn plek vindt op straten en pleinen. Zo'n gebied kan makkelijk 1 tot 2 km doormeter hebben. Het is ook automatisch een verblijfsgebied: op straten en pleinen primeert veilig en prettig verblijven op verplaatsen. De visie op MIX-wijken maakt concreet hoe we dat willen uitwerken: met een circulatieplan zonder doorgaand verkeer en een algemene snelheidsbeperking van 30km/h, in een wisselwerking met versterkt wij(k)denken en een brede coalitie.

Een landelijk MIX-gebied is een gebied in de open ruimte van een gemeente, gelegen buiten de kernen, waar het voetgangers-, fiets- en landbouwverkeer en occasioneel gemotoriseerd verkeer in veilige omstandigheden de weg kunnen delen. Er wordt maximaal 50 km/u gereden op de lokale erftoegangswegen.

Afbakening MIX-gebied



Meer info:

Rapport Fix the Mix



Fietsberaad Vlaanderen

waarom

Fietsen in gemengd verkeer is nu net op veel plekken nog lang niet veilig en prettig. In veel rustige wijken gaat het wel vanzelf goed, maar op veel andere plekken gaat het fout. Dat heeft alles te maken met verkeersdruk. Te druk verkeer of te snel verkeer of beide, sluipverkeer en ingewikkelde kruispunten, vrachtverkeer en bussen... Het leidt allemaal tot een roep om meer fietspaden. Alleen, voor fietspaden is op deze lokale wegen vaak alleen ruimte als parkeren verdwijnt of trottoirs versmallen. Maar fundamenteeler nog: fietspaden zijn hier niet eens wenselijk. Lokale straten moeten immers vooral een verblijfskarakter hebben. Fietspaden aanleggen, versterkt net het verkeerskarakter én het bestendigt een verkeerssituatie die eigenlijk niet past bij lokale straten. Overheden proberen die knelpunten dan ook anders aan te pakken: snelheden matigen, sluipverkeer bestrijden, kruispunten veiliger maken, maar het blijft vaak behelpen en worstelen met versnipperde ingrepen her en der. Zeker als dat 'alleen maar voor de fietser' lijkt te gebeuren.

De sleutel zit in het besef dat door wat lastig is voor de fietser ook op zo veel andere vlakken de kwaliteit van de buurt aantast. Ook voor voetgangers is het lastig en aan de schoolpoort loopt het strop. Landbouwers hebben last van sluipverkeer op landelijke wegen. Kinderen, ouderen en minder mobiele kunnen of durven zich moeilijk alleen verplaatsen. Ook de buurtbewoners zelf grijpen er dan sneller zelf naar de auto, ook voor korte verplaatsingen. Mensen brengen weinig tijd door in de openbare ruimte om bij te praten, langs winkels te flaneren of van het mooie weer te genieten op een bank of een terrasje. De hele buurt dreigt zo in te boeten aan aantrekkingskracht om er te wonen, te werken of te winkelen. En de roep van de burger om ook daar wat aan te doen wordt almaar groter. Dan wordt duidelijk: de inzet is

een breed gedragen wijk- en gebiedsbeleid. Prettig en veilig fietsen in gemengd verkeer is een doel dat voortvloeit uit zo'n brede aanpak. Op verkeersvlak krijgen we dan samenhangende maatregelen vanuit een integrale visie. En die creëren dan weer kansen om te verduurzamen in veel domeinen: mobiliteit, veiligheid, gezondheid, milieu, sociale cohesie, lokale economie en gebiedsontwikkeling.



Rapport Fix the Mix
Landelijke Wegen



#4

Mobitwin

wie wat waar

Mobitwin, vroeger bekend als Minder Mobielen Centrale, is een initiatief van Mpact. Mobitwin organiseert op lokaal niveau vervoer voor mensen met beperkte mobiliteit. Dat vervoer wordt uitgevoerd door vrijwilligers en georganiseerd op gemeentelijk niveau. De eerste centrale werd opgericht in 1982. Momenteel telt België 240 Mobitwin Centrales waarvan 210 in Vlaanderen. 76% van de Vlaamse gemeenten hebben dus een Mobitwin Centrale. De ritten worden uitgevoerd en georganiseerd door (nu ongeveer 3.000) lokale vrijwilligers voor de samen meer dan 40.000 leden.

waarom

Mobitwin wordt uitgerold op lokaal niveau wanneer een gemeente aanvoelt dat er heel wat bewoners niet voldoende mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen. Mobitwin is een oplossing degene die zich door fysieke belemmeringen niet te voet, met de fiets, de auto of het openbaar vervoer kunnen verplaatsen en niet de financiële middelen hebben om bijvoorbeeld een commerciële taxidienst in te schakelen.

Mpact ondersteunt gemeenten in de opstart van zo'n Mobitwin Centrale. Mpact zorgt voor de dispatchsoftware en de verzekering en ze helpen de gemeente in de zoektocht naar vrijwilligers en leden.

hoe

Wanneer je gebruik wilt maken van Mobitwin, moet je je aanmelden als lid. Als je in aanmerking komt, betaal je jaarlijks (als persoon of als huishouden) zo'n €10-20 lidgeld. Je komt in aanmerking wanneer je je niet zelfstandig kan verplaatsen en wanneer je maximaal 2x het bedrag van het leefloon verdient. Je wordt lid van een lokale Mobitwin Centrale en kan lid zijn van meerdere centrales.

Je reserveert een rit ten laatste twee dagen vooraf waarna de medewerkers op de centrale op zoek gaan naar een vrijwillige chauffeur. Die chauffeur brengt je van deur-tot-deur, meestal met hun eigen wagen. In enkele gevallen stelt de gemeente een wagen ter beschikking om ook mensen zonder wagen de kans te geven om vrijwilliger te worden en om toegankelijk te kunnen zijn voor mensen met een rolstoel. De chauffeur krijgt een kilometervergoeding, ongeveer €0.42 per kilometer, en een koffievergoeding als ze even moeten wachten. Mobitwin is gemiddeld gezien veel goedkoper dan een taxi, maar kan bij uitzonderlijke verplaatsingen toch hoog oplopen. Voorlopig bestaan er hier nog geen tussenkomsten voor.



Meer info: mobitwin.vla@mpact.be



#5

Mee-Rij-Bank Diksmuide

wie wat waar

In de stad Diksmuide staan sinds juni 2024 Mee-Rij-Bankjes in de dorpskernen van de deelgemeenten Oostkerke en Lampernisse en in het stadscentrum. Het zijn zitbanken die duidelijk maken dat degene die plaatsneemt, wil meerijden met een passant.

De bankjes zijn een primeur in Vlaanderen en – met uitzondering van de Oostkantons (regio Eupen) – in België. Het idee komt overgewaaid uit Duitsland, waar je regelmatig gelijkaardige initiatieven ziet.

waarom

Het mobiliteitsaanbod is op het platteland een stuk beperkter dan in een stedelijke context. Veel Diksmuidenaren kiezen daardoor voor de auto en rijden meestal alleen rond. Waarom alleen rijden, of met de eigen auto op pad gaan, als we ook samen kunnen rijden?

Waar bij liften soms wat schroom is, zorgt het georganiseerde karakter van het liftsysteem ervoor dat de drempel voor zowel de reiziger als chauffeur kleiner is. De dorpsgemeenschappen dragen dit systeem, promoten het gebruik en houden het in stand. Hoewel het sociaal weefsel in kleinere dorpsgemeenschappen als Oostkerke en Lampernisse – waar iedereen elkaar kent – meestal vrij sterk is, nodigen de Mee-Rij-Bankjes uit om nog meer sociale contacten te leggen.

hoe

Het principe achter de Mee-Rij-Bankjes is eenvoudig. Wie op een van de bankjes gaat zitten, maakt duidelijk dat hij of zij naar het stadscentrum of naar Oostkerke/Lampernisse reist. Een chauffeur of dorpsgenoot kan de bankzitter dan een (gratis) lift aanbieden. Waar de duim opsteken het universele liftgebaar is, is het binnen dit systeem het bankje zelf dat de liftvraag verduidelijkt.

Wie plaatsneemt op het bankje wordt ook gewezen op enkele 'spelregels' om het systeem veilig en fair te houden. Zo is het systeem volledig vrijblijvend en vrijwillig, zijn de ritten gratis en bedoeld als vriendschapsdienst. Kinderen jonger dan 14 jaar mogen enkel met een meerderjarige begeleider reizen, jongeren tussen 14 en 18 reizen met toestemming van hun ouders.

Het Mee-Rij-Systeem kon rekenen op 2.900 euro (50%) steun van het Europees plattelandsfonds.



Meer info: toerisme@diksmuide.be



#6

Dorpspunt

wie wat waar

De Lovie vzw is een sociale organisatie in de ruime Westhoek die ondersteuning biedt aan kinderen, jongeren en volwassenen met een verstandelijke handicap of andere beperking. De Lovie vzw heeft zes dorpspunten op een laagdrempelige, bereikbare locatie. Ze bieden verdwenen diensten terug aan door buurtgericht te ondernemen. In 2017 startte het eerste dorpspunt in Beveren aan de IJzer (Alveringem), daarna volgden dorpspunten in Stavele, Krombeke, Pervijze, Zandvoorde en Dranouter.

Een dorpspunt is een plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar je kan deelnemen aan inclusieve activiteiten (bv. haak- en breinamiddag). Het is een korte keten buurtwinkel en er worden diensten verleend zoals glasophaling en thuislevering, bibliotheekfiliaal, verhuur van (bak)fiets, periodiek gemeenteloket, digipunt ... De spilfiguren zijn personen met een verstandelijke beperking, ondersteund door De Lovie vzw. Zij baten het dorpspunt uit, samen met begeleiders en vrijwilligers. Elk dorpspunt wordt op maat van het dorp uitgebouwd.



waarom

De Lovie vzw droomt van een wereld waar mensen met en zonder beperking écht samen leven, wonen en werken. Als sociale en innovatieve organisatie, wil De Lovie vzw bewegen naar een nieuw zorgsysteem door onder meer verbindend te ondernemen met de lokale gemeenschap als motor en met de focus op mensen met verhoogde kwetsbaarheid. Met de oprichting van de dorpspunten wil De Lovie vzw de actieve rol van de personen die ze ondersteunen versterken en hun talenten ontplooiën.

De Lovie vzw brengt in de rurale Westhoek diensten en voorzieningen terug naar dorpskernen. Zo versterken ze niet enkel de mensen met een beperking die ze begeleiden, maar ook dorpsbewoners met beperkte mobiliteit of met een beperkt sociaal netwerk.

hoe

In elk dorpspunt is mobiliteit een van de pijlers binnen de werking. Het is een gezellige plaats waar je samen met anderen kan wachten op de (flex)bus, maar je kan er ook afspreken om te carpoolen. In sommige dorpspunten kan je een bakfiets of riksja ontlend, een e-bike huren of je fiets laten herstellen. Ook proberen ze verplaatsingen te beperken door alle boodschappen te bundelen op één plaats. Als mensen met mobiliteitsproblemen niet in het dorpspunt kunnen langskomen, brengen ze de boodschappen aan huis. Ze helpen mensen graag op weg met de Hoppinapp, geven vormingen over openbaar vervoer of informeren tijdens de wegenwerken over mogelijke omleidingen. Vervoersvragen lossen ze op door mensen met elkaar te verbinden. In het Dorpspunt in Nouter is bijvoorbeeld de Fietsbieb gevestigd.

Meer info: jolien.mahieu@delovie.be
lies.theunynck@delovie.be

Deelauto Zoekt Dorp



#7

De Wensbus

wie wat waar

De Wensbus zie je rondrijden in Nederlands Limburg. Ze vervoert mensen in plattelandsgebieden waar er weinig tot geen aanbod is van openbaar vervoer.. Lokale vrijwilligers kunnen subsidies krijgen voor een Wensbus in hun buurt. Vandaag lopen er 22 Wensbusprojecten in verschillende regio's van Nederlands Limburg.

Het oorspronkelijke plan was om De Wensbus in te zetten voor de first en last mile van en naar het dichtstbijzijnde station of halte. Overstappen bleek voor velen te complex, lastig of tijdsintensief te zijn. Nu zijn bijna alle ritten van deur tot deur.

waarom

Tot 2016 bestond het openbaar vervoer in Nederlands Limburg uit drie units: trein, bus en taxi. Door besparingen vielen in de aanbesteding van 2016 het taxi-aanbod en buslijnen (waarin per dag slechts 10 in- en uitstappers waren) weg, waardoor 50 kernen zonder OV zouden zitten. Er was dus een alternatief nodig. De provincie voorzag in de tender van 2016 een subsidie voor 'De Wensbus'.



hoe

De 22 projecten zijn op een gelijkaardige manier georganiseerd:

- Elk lokaal Wensbus-project kan beroep doen op maximaal 20.000 een per jaar voor een periode van 5 tot 6 jaar. Die kost dient om wagens aan te kopen en te onderhouden.
- De meeste Wensbussen rijden voorlopig enkel tijdens weekdagen.
- Per bus worden er twintig vrijwillige chauffeurs voorzien die per twee weken elk één dagdeel met de Wensbus rondrijden. Naast de chauffeurs is er ook een vrijwillige raad van bestuur en zijn er vrijwillige planners en coördinatoren die de ritten respectievelijk inplannen en opvolgen.
- Die vrijwilligers worden voor de uitbouw van het project ondersteund door de Vereniging voor Kleine Kernen Limburg.
- Er zijn ook projecten waarbij de chauffeurs met hun eigen wagen rijden en daarvoor een onkostenvergoeding krijgen. Dat zijn vaak Wensbusprojecten die nog in hun kinderschoenen staan en waarbij het nog onzeker is hoe groot de vraag zal zijn.
- Bij De Wensbus betaal je per enkele rit. Zo'n rit kost 1,5 euro als de bestemming in dezelfde gemeente is, 3 euro als het de naburige gemeente is en 4,5 euro als je nog verder weg moet zijn, zoals naar het ziekenhuis in de stad. Die prijzen zijn gelijkaardig aan het OV.
- De Wensbus is geschikt voor iedereen die zelfstandig in en uit de bus kan stappen. De chauffeurs zouden er anders een grote taak bij krijgen, wat het minder toegankelijk maakt om chauffeur te kunnen zijn. Reizigers met een mobiliteitsbeperking kunnen ook in Nederland beroep doen op doelgroepenvervoer. Verder wordt er geen onderscheid gemaakt en moet je dus ook niet verantwoorden waarom je de Wensbus wilt gebruiken.

Meer info: g.joosten@vkkl.nl

Deelautokaart
(Autodelen.net)



#8

Deelauto zoekt

wie wat waar

SOLVA en Mobilize Share bouwen sinds 2020 al samen aan een netwerk van deelwagens in de Vlaamse Ardennen en de Denderstreek. In de streek zijn al meer dan 75 deelwagens beschikbaar in meer dan 20 verschillende gemeenten.

SOLVA is een dienstverlenend samenwerkingsverband dat vooral actief is op het vlak van ruimtelijke ordening en socio-economische expansie.

Mobilize Share is een samenwerking tussen verschillende lokale autodeelpartners. Ze zetten in op hoofdzakelijk elektrische deelauto's. Valckenier Share is één van die lokale partners die actief is in de ruime regio rond Aalst. Om het aanbod verder uit te breiden lanceerden ze samen 'DeelautoZoektDorp'. Een campagne die peilt naar de lokale interesse om met autodelen te starten. Inwoners, verenigingen, lokale ondernemers, organisaties in de buurt...



waarom

Onder de titel "Elke buurt deelt en is duurzaam bereikbaar" wil de Vlaamse Overheid lokale besturen stimuleren om per 1000 inwoners 1 toegangspunt voor een koolstofvrij deelsysteem te voorzien tegen 2030. Met de campagne "DeelautoZoektDorp" kan SOLVA de lokale nood nog beter in kaart brengen en buurtgerichte initiatieven ondersteunen" verduidelijkt de voorzitter van SOLVA Fernand Van Trimpont.

In de Denderregio en regio Vlaamse Ardennen groeide het autodeelsysteem van intercommunale SOLVA en Mobilize Share sinds 2020 uit tot een groot succes. Valckenier Share (onderdeel van Mobilize Share) investeert naar aanleiding van de campagne in drie extra deelauto's die op zoek gaan naar een geschikte thuis in onze regio.

"Met Valckenier geloven we sterk in het groeiende potentieel van autodelen in de regio. Carsharing is gemakkelijk, laagdrempelig en milieuvriendelijk. Met dit initiatief wilden we als lokale mobiliteitsaanbieder de nood aan autodelen in gemeenten en centrumsteden waar vandaag nog geen deelauto aanwezig is, faciliteren."

stelt Femke Valckenier van Valckenier Share.

Meer info:

Dorp

hoe

De inwoners uit de 149 deelgemeenten in het werkingsgebied van SOLVA hebben hun stem laten horen. Zij hebben via de campagne 'DeelautoZoektDorp' aangegeven waar ze in hun dorp een deelauto zouden willen en wat hun motivatie is om een deelauto te gebruiken.' Via de campagne konden particulieren, organisaties, professionals,... kortom iedereen die wil genieten van een autodeelsysteem en overtuigd is dat er een standplaats in zijn buurt moet komen, een gemotiveerde aanvraag indienen en een locatie voorstellen.

De resultaten van de campagne tonen aan dat de inwoners gewonnen zijn voor het uitbreiden van het aantal deelauto's in onze regio. 81% geeft aan dat ze een deelauto zouden gebruiken als er een standplaats dicht bij huis is.

"In mijn situatie zijn de standplaatsen met deelauto's nog vrij ver van mijn woonplaats. Er mogen zeker nog extra deelauto's bijkomen," getuigt autodeelgebruiker Bert De Somviele uit Geraardsbergen.

55% overweegt een deelauto te gebruiken omdat het beter is voor het klimaat. En voor 37% is ook het financiële voordeel een motivatie om gebruik te maken van deelauto's.

Meer dan 1 op 4 overweegt om hun eigen wagen te vervangen door een deelwagen.

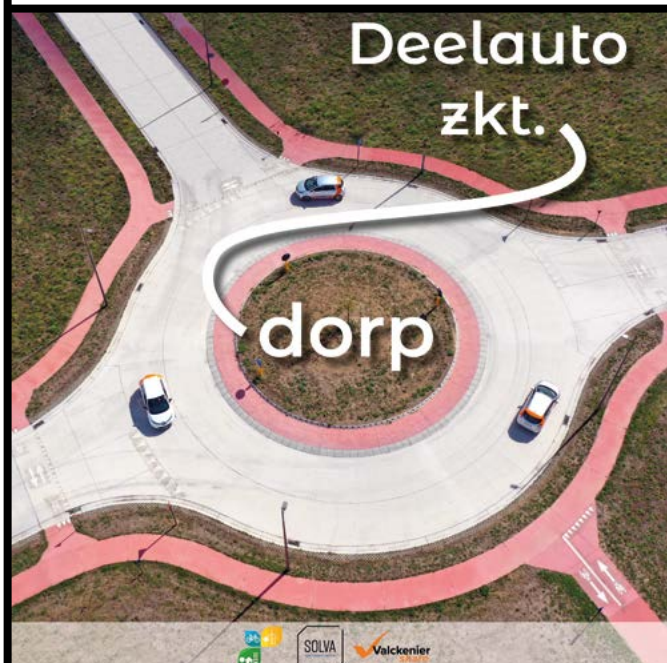
Ondertussen zijn de drie deelauto's uitgerold, namelijk in Letterhoutem (Sint-Lievens-Houtem), Moerbeke (Geraardsbergen) en Oosterzele.

In Moerbeke heeft de deelauto er ondertussen een jaar gestaan en werden er 126 ritten geregistreerd door 26 gebruikers met een totaal van 689 uur en 7.082 afgelegde kilometers. Gebruikers zijn enthousiast over

het gebruiksgemak, de lage kosten en de milieuvriendelijkheid van de deelauto. Het is dan ook een goedkoper alternatief wanneer je slechts af en toe een wagen nodig hebt. Andere voordelen die naar voor komen zijn de rustige rijstijl en uiteraard het feit dat het beter is voor het milieu én klimaat dan een eigen wagen. Het succes van de campagne leidde ertoe dat de stad Geraardsbergen het contract met Mobilize Share heeft verlengd. Dit betekent dat de inwoners van Moerbeke nog steeds gebruik kunnen maken van de deelauto voor hun verplaatsingen.

Volgens Emilie De Witte, projectleider bij SOLVA, zijn de resultaten van het eerste jaar veelbelovend: *"We zijn trots op het succes van het autodeelproject in Moerbeke. Het verlengen van het contract bevestigt dat er een blijvende behoefte is aan duurzame mobiliteitsoplossingen in de stad."*

Het project in Letterhoutem loopt nog tot december 2024 en de deelauto in Oosterzele werd net opgestart tijdens de week van de mobiliteit in september 2024.



wie wat waar

Het Gemeentewegendecreet uit 2019 geeft lokale besturen alle zeggingskracht over het wegennet dat ze beheren. Het decreet is echter méér dan een verzameling procedures. De regelgeving verplicht de lokale besturen in hun beslissingen de verkeersveiligheid op hun grondgebied te verbeteren én te werken aan een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel voor functionele als recreatieve verplaatsingen. Om lokale besturen bij deze decretale opdracht te helpen, geeft Trage Wegen vzw begeleiding bij het opmaken van een 'beleidskader traag netwerk'. Dit instrument laat de gemeente toe eigen accenten te leggen bij het realiseren van een samenhangend netwerk van trage en verkeersluwe wegen voor actieve weggebruikers. Merk op: de ingrepen die voortkomen uit zo'n beleidskader gaan verder dan het heropenen of aanleggen van kleine paadjes, veldwegen en doorsteken. De gemeente kan het verkeersveilig karakter van het traag netwerk ook bevorderen door in te grijpen in de weginfrastructuur voor auto's. Dat kan het uitwerken van mixwijken of wijkcirculatieplannen zijn of zelfs het ontharden van straten en kruispunten. Op dit moment (najaar 2024) beschikken ongeveer 20 lokale besturen over een dergelijk beleidskader, waaronder landelijke gemeenten als Begijnendijk, Kortenaak en Tessenderlo. Een beleidskader bestaat uit drie onderdelen:

→ Visie op de gewenste structuur van het traag netwerk (Wensbeeld)

Met een "traag netwerk" wordt verwezen naar een kwaliteitsvol geheel van wegen en plekken bedoeld voor actieve mobiliteit, waar het autoverkeer ofwel afwezig is ofwel ondergeschikt is aan zachte verplaatsingen. Het wensbeeld benadrukt de manier waarop afzonderlijke tracés en wegsegmenten zich verknopen en verweven tot een betekenisvol geheel. Het wensbeeld is een ontwikkelingsvisie, waarvan de realisatie over meerdere legislaturen kan doorlopen.

→ Operationele beleidskeuzes

Een visie op de gewenste structuur van het traag netwerk wordt verder uitgewerkt en geconcretiseerd in operationele beleidskeuzes. Binnen elke operationele keuze worden concrete ingrepen voorgesteld om specifieke onderdelen van het traag netwerk te realiseren. Operationele beleidskeuzes kunnen thematisch (bv. veilige schoolomgevingen, groenblauw netwerk e.d.), gebiedsgericht (bv. traag netwerk in bepaalde dorpen) of volgens een bepaald wegtype (bv. onverharde wegen, missing links e.d.) bepaald worden.

→ Afwegingskader

Het afwegingskader ten slotte verfijnt de doelstellingen en principes uit het Gemeentewegendecreet en vult deze aan op maat van de lokale situatie. Gemeentelijke beslissingen over de verplaatsing of opheffing van een stuk gemeenteweg kunnen zo steeds afgewogen en gemotiveerd worden vanuit het algemeen belang én de eigen visie op het traag netwerk.

Traag Netwerk

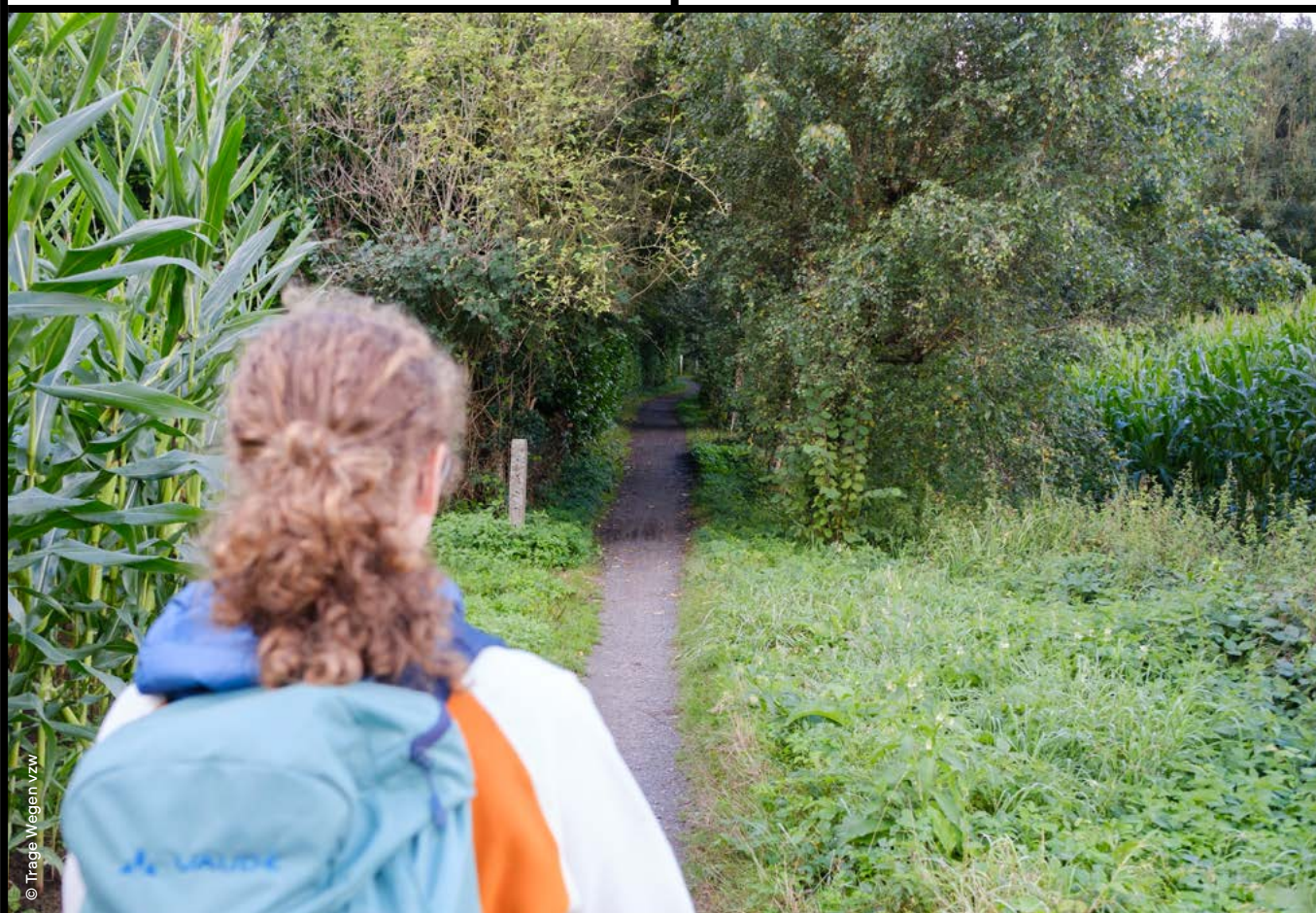
waarom

Door het aanbieden van een uitgekiend traag netwerk kunnen lokale besturen een nieuw evenwicht instellen tussen het gemotoriseerd netwerk (autoverkeer) en de infrastructuur voor de actieve weggebruikers. Op die manier kunnen lokale besturen ook op het platteland of in de landelijke delen van het grondgebied de negatieve impact van het autoverkeer terugdringen.

hoe

Trage Wegen begeleidt het lokaal bestuur in drie stappen:

- Inventarisatie: in kaart brengen van de trage wegen - 6 tot 9 maanden
- Visievorming: opstellen van het beleidskader aan de hand van studiewerk, terreinbezoeken, workshops met gemeentediensten en kaarttoefeningen met stakeholders – 12 tot 15 maanden (excl. periode van openbaar onderzoek)
- Uitvoering: voorbereiding en opvolging van de voorgestelde ingrepen op het terrein in het beleidskader (administratieve procedures, onderhandelingen, bestekken, dienstorders, nazicht van de werken, ...)



#10

Solidaire garages

wie wat waar

Frankrijk telt momenteel zo'n 100 'solidaire garages'. Het zijn autogarages waar mensen met beperkte financiële middelen een auto kunnen kopen, huren en laten herstellen. Dit initiatief speelt daarbij in op de mobiliteitsarmoede op het Franse platteland.

We maakten kennis met deze goede praktijk bij het lezen van een krantenartikel in De Standaard, geschreven door Jolien De Bouw. Het viel ons daarbij op dat Solidaire garages de auto inzetten als oplossing van een mobiliteitsuitdaging op het platteland. Het inspireert ons om creatief te zijn in het zoeken naar duurzame mobiliteitsoplossingen die ervoor zorgen dat iedereen mobiel is zonder het ecologisch plafond te overschrijden.

hoe

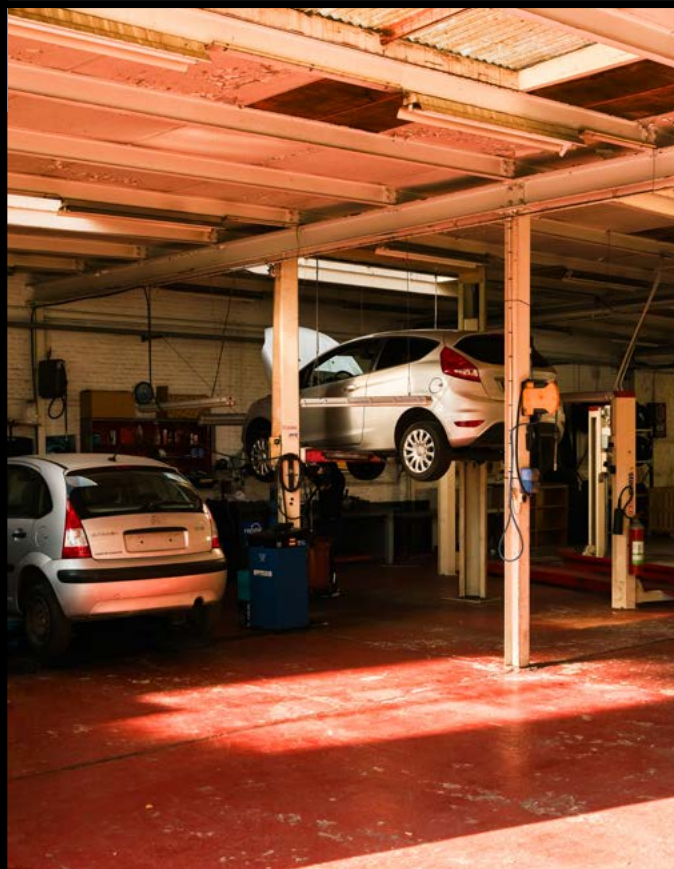
Mensen met een laag inkomen (minder dan 700 euro per maand) kunnen terecht in een solidaire garage om hun auto goedkoper te laten herstellen, er een te kopen (voor een gemiddelde prijs van 3.000 euro) of te huren voor zo'n zes euro per dag. Het gaat vooral om eenoudergezinnen, studenten, gepensioneerden en werklozen.

De auto's die verhuurd of verkocht worden, zijn geschonken door particulieren, bedrijven of overheden. Zij krijgen in ruil een belastingvoordeel.

waarom

Voor veel Fransen is de auto een noodzaak. In Franse plattelandsdorpen verdwijnen diensten en voorzieningen aan snel tempo, is er geen openbaar vervoer en zijn er amper jobs. Dan ben je als plattelandsbewoner afhankelijk van je auto of van anderen.

Op dit moment leven er ongeveer 13,3 miljoen Fransen in mobiliteitsarmoede, waarvan het merendeel in landelijke gebieden. Voor hen zijn de kosten voor hun auto te hoog in verhouding tot hun inkomen doordat ze rondrijden met verouderde wagens en door de dagelijks verre verplaatsingen. 4,3 miljoen van hen hebben helemaal geen eigen auto en ook geen abonnement op het openbaar vervoer.



Bron: De Bouw, J. (2024). 'Solidaire garages' maken armere Fransen weer mobiel: "Geen werk betekent geen auto. Geen auto betekent geen werk". De Standaard [krantenartikel]. Zaterdag 27 april 2024 (Rouen, Frankrijk).



#11

Straatvinken

wie wat waar

Met Straatvinken tellen burgers in heel Vlaanderen een uur het verkeer in hun straat. Met de bevraging straat-O-sfeer vertellen ze over de leefbaarheid in hun straat. Straatvinken is een samenwerking tussen de Ringland Academie, de Universiteit Antwerpen en HIVA – KU Leuven.

Het Straatvinken Citizen Science project spruit voort uit de engagementen in het Toekomstverbond, het akkoord dat de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen sloten voor de mobiliteit en de leefbaarheid in de Antwerpse regio.

hoe

Straatvinken is een jaarlijks telmoment dat nagaat hoe gezond het verkeer is in onze straten. Dat gebeurt via een papieren telformulier. Tijdens het telmoment noteren burgers gedurende één uur hoeveel voetgangers, fietsers en andere voertuigen er door hun straat passeren. Wetenschappers onderwerpen de resultaten vervolgens aan een analyse. Aan de verkeerstelling is ook de bevraging straat-O-sfeer gekoppeld, het bredere onderzoek naar de leefbaarheid van de straten. De editie van 2023 toont aan dat het geluksgevoel van bewoners sterk verband houdt met het aandeel duurzaam verkeer in onze straten. Bestaat het aantal verplaatsingen in de straat bijvoorbeeld voor 60 tot 80% uit gemotoriseerd verkeer, dan is slechts een derde van de verhalen die de burgerwetenschappers deelden positief. In straten met minder dan 40% gemotoriseerd verkeer springt het aandeel positieve verhalen boven 60%. Het modal split cijfer is met andere woorden een gelukscijfer.

waarom

De modal split op straatniveau toont hoe de straat gebruikt wordt door de verschillende vervoerswijzen. Het woord 'modal' betekent vervoerswijze, dus het middel dat gebruikt wordt voor verplaatsingen. Het woord 'split' verwijst naar de verdeling. Zo kan in een bepaald gebied bijvoorbeeld 40 procent van de verplaatsingen gebeuren met de fiets, 40 procent met de auto en 20 procent met de bus. De modal split berekenen is niet enkel relevant om een idee te krijgen van de uitstoot van vervuilende stoffen, maar ook van de leefbaarheid van straten, de verkeersveiligheid en de toeristische aantrekkingskracht van een stad of dorp. De modal shift geeft aan hoe de modal split jaar na jaar evolueert. Om tegen 2030 de mobiliteitsdoelstellingen te halen moeten we gemiddeld elk jaar opnieuw een modal shift van minstens 2 à 3 procent naar meer duurzame vervoerswijzen realiseren.

Door die nieuwe fijnmazige data te verzamelen kan Straatvinken bijdragen aan een dialoog tussen wetenschappers, beleidsmakers, burgergroeperingen en anderen. Daarnaast kan elk jaar nagegaan worden of de doelstellingen van de modal split gehaald worden.



Meer info:

Over Straatvinken



Colofon

Notenkraker#1 - Mobiliteit op het platteland is een uitgave van:
v.u. Matthias Vermael
Netwerk Duurzame Mobiliteit
Dendermondsesteenweg 50 - 9000 Gent
info@duurzame-mobiliteit.be
www.duurzame-mobiliteit.be
BE0458862557

Gent, 1 november 2024

Auteurs

Matthias Vermael - co-coördinator Netwerk Duurzame Mobiliteit
Barbara Janssens - co-coördinator Netwerk Duurzame Mobiliteit
Fien De Smet - project- en beleidsmedewerker Netwerk Duurzame Mobiliteit
Kris Peeters - co-auteur artikel Autoafhankelijkheid op het platteland
Miguel Vertriest - co-auteur Openbaar vervoer in versnipperd gebied, hoe werkt dat?

Met dank aan

Bert Meulemans (Landelijke Gilden), Heidi Desmedt (Pasar) & Frank Lenders (Okra) - voor hun bijdrage aan het artikel Door de bril van lokale verenigingen
Mieke Nolf (VRP), Sofie Verspeeten (Avansa Vlaamse Ardennen)

& Ewout Depauw (SOLVA) - voor hun bijdrage in het interview Mobiliteit in een rurale context

Alle initiatiefnemers van de goede praktijken om hun project met ons te delen.

Tom Van Gijsegem, Tine Pillaert en Wendy Claus (collega's NDM) - voor hun verhelderende feedback

Tina Smedts (De Poedelfabriek) - Vormgeving
Bert Bossaert - Fotografie

Overname van tekstmateriaal uit deze publicatie is toegestaan voor niet-commerciële doeleinden en mits bronvermelding.
Voor de overname van foto- en ander beeldmateriaal is een schriftelijke toelating van NDM vereist.

NDM heeft geprobeerd alle rechthebbenden voor het copyright te contacteren. Mocht er een opname, zonder voorkennis van rechthebbenden zijn gebeurd, dan verzoeken wij deze alsnog contact op te nemen.

Mede mogelijk gemaakt door



Medegefinancierd door
de Europese Unie



provincie
Oost-Vlaanderen



duurzame-mobiliteit.be

