

# Betere samenhang tussen mobiliteit, stad en regio moet vooropstaan

21 mei 2015 05:02

**Vandaag bespreekt het Vlaams Parlement de hoofdlijnen van een nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn. Ook de NMBS bereidt een nieuw investeringsplan voor. Iedereen beseft stilaan dat we onze ruimte en onze mobiliteit anders moeten gaan organiseren. Laat ons het ook grondig uitwerken. Een groep mobiliteitsexperts toont de weg vooruit in een Mobiliteitsmanifest.**

*Door Hans Tindemans en Koen Raeymaekers, respectievelijk projectleider bij de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning en hoofdredacteur van het vakblad Ruimte*

De Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning bracht de voorbije maanden een denktank samen die zich boog over één vraag: hoe kunnen we de versnipperde uitdagingen rond mobiliteit (zowel bestuurlijk als ruimtelijk) integreren in één werkkader? Het resultaat is een coherente strategie voor alle mobiliteits- en stedenbouwkundige vraagstukken. We pikken een paar hot topics uit de recente actualiteit en toetsen die aan de richtlijnen van dat manifest.

**1. Neem niet gemeenten maar regio's als basis voor het openbaarvervoeraanbod.** Een verkokerd beleid zet nu de hoofdlijnen van de mobiliteit uit. Ontoereikend voor de specifieke noden van de verschillende regio's in Vlaanderen.

Bovendien bestaan er tussen de beleidsniveaus inhoudelijke tegenstrijdigheden. Het federale beleid (NMBS en fiscaliteit) en het Vlaamse beleid (Agentschap Wegen en Verkeer, Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn) zetten de lijnen uit voor de mobiliteit, terwijl steden en gemeenten ruimtelijke ontwikkelingen bepalen (inplanting bedrijven, retail, verkavelingen).

Steden, gemeenten en regio's hebben het gevoel dat ze het openbaar vervoer nauwelijks kunnen sturen. Openbaarvervoersmaatschappijen vinden dan weer dat steden en gemeenten het openbaar vervoer niet genoeg stimuleren.

Het antwoord op deze patstelling is niét dat gemeenten zelf het vervoer organiseren, wel dat er meer afstemming komt. Vlaanderen heeft nood aan een tussenschaal waarop de verschillende uitdagingen geïntegreerd kunnen worden aangepakt. Vermits het grootste deel van onze dagelijkse activiteiten zich binnen de stadsregio afspeelt, moet de afstemming tussen ruimtelijke vraagstukken en mobiliteitsuitdagingen daar gebeuren.

De concrete invulling zal sterk afhangen van de densiteit, de economische ontwikkeling en andere maatschappelijke dynamieken van de regio in kwestie. We pleiten voor een gedragen organisatiestructuur per regio, als regisseur om de plaatselijke sociale, economische en ecologische belangen te verzoenen.

**2. Investeer méér in openbaar vervoer, niet minder.** De vervoersmaatschappijen worden gedwongen te snoeien in hun aanbod. Wij zijn ervan overtuigd dat er net geïnvesteerd moet worden in openbaar vervoer. Om in een stedelijke context het autosysteem zelf niet te laten verstikken moet meer geïnvesteerd worden in alternatieven.

Investeren in tijden van besparingen klinkt misschien bizar, maar het is haalbaar als we niet enkel kijken naar wat openbaarvervoersbedrijven zelf kunnen of moeten doen. Iedereen zijn verantwoordelijkheid.

Wegbeheerders en gemeenten kunnen met kleine maatregelen (zoals systematisch voorrang verlenen aan openbaar vervoer in doorstromingsverkeer) zorgen voor een enorme kwaliteitssprong. Het verhoogt de frequentie en de betrouwbaarheid van het aanbod, levert de reiziger tijds winst op en werkt kostenbe-

sparend voor het openbaarvervoersbedrijf.

Daaraan gekoppeld moeten de verschillende overheden een beleid voeren in functie van kernversterking, met verdichting op knooppunten van openbaar vervoer. Ook met het parkeerbeleid kunnen lokale overheden de mobiliteit sturen.

**3. Ga van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid.** De Lijn mag niet alleen verantwoordelijk zijn voor het aanbieden van basisbereikbaarheid. Basismobiliteit moet veelzijdiger vormgegeven worden. Door bijvoorbeeld de hoofdlijnen van klassiek openbaar vervoer te combineren met nieuwe vervoersconcepten (e-bikes). Basisbereikbaarheid moet samengaan met ruimtelijke en maatschappelijke keuzes op regionaal niveau. Als ziekenhuizen of scholen omwille van schaalgrootte verhuizen naar afgelegen locaties, moeten zij dan niet (gedeeltelijk) de verantwoordelijkheid opnemen voor de organisatie van een basisbereikbaarheid?

Vandaag strijkt een beperkt aantal private partijen de meerwaarde op van publieke investeringen. Door infrastructuur, openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling te koppelen kunnen niet alleen de lusten en lasten evenwichtiger verdeeld worden, maar kunnen ook ontwerpen gerealiseerd worden die gunstig zijn voor alle partijen. Wie dit niet gelooft, moet maar eens in Zürich zijn licht gaan opsteken.

**4. Zorg dat de leefkwaliteit centraal komt te staan.** Barcelona, Freiburg, Hamburg, Kopenhagen, Lyon, Madrid, Nantes, Zürich - ze kozen allemaal voor een stedelijke infrastructuur op mensenschaal. Ze maakten de omslag van een mobiliteitsbeleid dat voorrang geeft aan infrastructuur, naar een dat inzet op bereikbaarheid, nabijheid en leefkwaliteit. Het succes van hun bredere stadsvernieuwing is het tastbare bewijs dat zij de juiste weg gekozen hebben. Ringland in Antwerpen en de toekomstvisie Regionet in Leuven doen alvast een voorstel van hoe dit ook in Vlaanderen kan.

*Het 12-puntenmanifest staat op [www.vrp.be](http://www.vrp.be)*

Bron: Tijd

Advertentie

---

Copyright De Tijd