

#

Demonstratieproject Merelbeke

Synthese Rapport

ANDERS-MOBIEL



door team 1010

#0

Inhoud

Hoofdstukkenoverzicht

#1

Inleiding

#2

Situering

#3

Anders-Mobiel

#4

Merelbeke als case

#5

Bundels van verplaatsingen

#6

Plekken en mobiliteitssystemen

#7

Samen-werken aan mobiliteit

#8

Lexicon en bronvermelding

**Rapport uit een samenwerking tussen
studiebureau's 1010au, TML, Verena Balz,
en Meneer De Leeuw.**

Foto's en illustraties: 1010au, tenzij anders
vermeld (zie de bronvermelding op het eind
van dit document).

Tekst: Ian Kuppens, Nadia Casabella en
Bert Gellynck, van 1010au.

April 2020

Dit onderzoek maakt deel uit van het **Atelier Oost-Vlaams kerngebied (OVK). Het Oost-Vlaams Kerngebied, een netwerk van steden en gemeenten rond Gent**, verwacht tegen 2050 een bevolkingstoename van 15 tot 25 procent. Hoe kunnen we deze demografische groei aangrijpen als een kans om de noodzakelijke transitie op het vlak van open ruimte, bereikbaarheid en economie mee vorm te geven? Het Atelier OVK zet met dit traject in op demonstratieprojecten op concrete plekken, die aan de hand van ontwerpend onderzoek aantonen hoe deze transitie gerealiseerd kunnen worden. Met "demonstratie" bedoelt men dat de resultaten van het ontwerpend onderzoek ook als voorbeeld kunnen fungeren op andere locaties.

Merelbeke, gelegen aan de zuidelijke stadsgrens van Gent, wordt gekenmerkt door een verscheidenheid aan overlappende lokale, regionale en supra regionale functies wat druk zet op het bestaan van een goede multimodale verbindingen. De gemeente is een kluwen van grote infrastructuren: zowel de E40, de R4, de Ringvaart als de Schelde doorkruisen het grondgebied en de E17 grenst vlak aan de gemeente. Deze infrastructuren lijken extra vervoer aan te trekken dat uiteindelijk door Merelbeke centrum passeert en problemen creëert in termen van congestie en levenskwaliteit. Als een mogelijke oplossing voor de mobiliteitsproblematiek, heeft de gemeente het idee voor de aanleg van een verdeelweg ten zuiden van het centrum om de verzadiging van de Hundelgemsesteenweg in het centrum te voorkomen. Maar ook de verlenging van een tramlijn tot in Merelbeke hoort tot de ideeën.

In dit rapport kijken we naar de verduurzaming van mobiliteit vanuit het perspectief van gedragsverandering. Het is een zoektocht naar alternatieven voor de individuele autorit, startende van de redenen achter de verplaatsingen en vooral kijkend naar de initiatie-

ven die burgers zelf hebben opgestart, om ze verder op te schalen en te verspreiden. Elk veranderingsproces is pas geslaagd als het ook ondersteund wordt door burgers die zelf verantwoordelijkheid dragen. Nieuwe technologieën, investeringen in infrastructuur of een algemeen mobiliteitsbeleid zullen op hun eentje de kar niet keren. Het is niet omdat we de straten mooier maken dat er ook meer mensen op de fiets zullen springen; niet omdat we auto's hoger belasten of uit onze binnenstad bannen, dat ze zullen verdwijnen. En het is tenslotte niet minder, maar méér mobiliteit waar we op uit zijn. **Alleen willen we deze mobiliteit diversifiëren, door een breder aanbod van duurzame vervoersmodaliteiten via twee soorten MOBIHUBS: een lokaal type dat zich richt op lokale vervoersbehoeften en een overstap type, met een goede aansluiting op de regionale mobiliteitsnetwerken.**

In hoofdstuk #2 schetsen we het conceptueel- en beleidskader waarin dit onderzoek zich positioneert. In hoofdstuk #3 gaan we in op de relevantie van een onderzoeksmethode met focus op gedragsverandering. In hoofdstuk #4-5 delen we inzichten van een ruimtelijke analyse van Merelbeke. In hoofdstuk #6 tonen we het ontwerpend onderzoek aan de hand van enkele strategische plekken, welke hebben geleid tot meer algemene conclusies in hoofdstuk #7.

Hoofdstuk #8 is een Lexicon, waar begrippen en concepten uit de literatuur of beleid worden toegelicht. In de tekst worden deze concepten in blauw aangeduid.

Naast dit rapport, is er ook het [LOGBOEK](#) dat alle tussenstappen en documenten van ons onderzoek verzamelt. DE BLAUWE PIJLEN IN DIT RAPPORT VERWIJZEN NAAR DIT [LOGBOEK](#) en bieden de kans tot verdieping in de conclusies die in dit document zijn verzameld.

Veel leesplezier!



50°59'41.7"N 3°44'37.8"E

#2

Situering

Onderzoeksvragen en shift in mobiliteitsbeleid

Dit onderzoek is gebaseerd op verschillende onderling afhankelijke vraagstukken.

A) Een mobiliteitsproblematiek:

- Files: oververzadiging van de centrale N444, de Hundelgemsesteenweg. In de gemeente leeft al even het idee om ten zuiden van het centrum een verdeelweg te voorzien, zodat doorgaand verkeer om de dorpskern geleid wordt.

- Zuidelijke Mozaïek: ontwikkeling van bedrijventerreinen die bijkomend verkeer zullen aantrekken.

B) Merelbeke is deel van de recent opgestelde Gentse Vervoersregio.

C) De gemeente is zelf bezig met de opmaak van een Ruimtelijk Beleidsplan, in samenwerking met Veneco.

D) Tenslotte is Labo Ruimte bezig met een visie voor de Gentse Vervoersregio op (zeer) lange termijn 2050-2070, dit aan de hand van scenario's die de Gentse regio als polycentrische combimobiele regio onderzoeken ([zie ATLAS in LOG-BOEK](#)).

De eerste ambitie van dit onderzoek is het aanreiken van geschikte alternatieven om te voorkomen dat de 100-160.000 nieuwe inwoners vooral voor de privéwagen zullen kiezen voor hun dagelijkse verplaatsingen. De titel van deze studie "Anders Mobiel" wil alternatieve en mogelijk gemeenschappelijk georganiseerde mobiliteitssystemen aanmoedigen

en zo de trend van het onderzoek "Verplaatsingsgedrag 2020" omkeren. Er hoeft immers geen deterministische relatie te zijn tussen mobiliteitsinfrastructuur en verstedelijkingsvorm, het ontstaan van innovatieve mobiliteitspraktijken bevestigt dat.

ONDERZOEKSVRAAG

Wat is een Anders Mobielsysteem? Bestaat het al? Welke vormen neemt het aan? En wat zou de impact ervan kunnen zijn op de algemene verstedelijkingsdynamiek?

In het begin van dit onderzoek werd de vraag gesteld hoe de demografische groei ingezet kan worden als aanjager voor nieuwe vormen van verstedelijking. Stadsplanners denken dan in eerste instantie aan **TOD**-voorstellen ([zie #8 Lexicon](#)) die het verdichten rond hoogwaardige OV-haltes vooropstelt, of het ontwikkelen micro-centraliteiten waarbij het verbeteren van het uitrustingsniveau van meer perifere gebieden kan leiden tot een aangepast mobiliteitsgedrag.

Ook het OVK hanteert het concept van micro-centraliteit als hypothese voor een alternatief mobiliteitssysteem en verstedelijkingsdynamiek. De volgende definities van "micro-centraliteit" werden beschreven in het bestek:

= een lokale plek waarin verdichting en lokale voorzieningen gekoppeld

kunnen worden.

= hierdoor zou de nood tot verplaatsingen dalen (omdat diensten meer worden verspreid)

= door de positie van deze micro-centraliteiten, die geacht worden buiten de woonkernen te vallen, zouden de kriskras bewegingen hiertussen aan de hand van zachte vervoersmodi kunnen gebeuren.

In ons onderzoek kwamen we echter al snel te weten dat deze demografische groei voornamelijk het gevolg is van een toestroom van hoogopgeleide jongeren, afkomstig uit Gent. Ze verhuizen niet omdat ze werk hebben gevonden in Merelbeke maar omdat ze op zoek zijn naar een bepaalde woonkwaliteit: wonen in het groen, ruimte voor hun kinderen om veilig te spelen, goedkoper wonen,...

In dit opzicht zal het aantal pendelbewegingen van Merelbeke naar Gent verder toenemen. Uit het Herkomst- en Bestemmingsonderzoek ([zie TELLINGEN in het LOGBOEK](#)) werd ook duidelijk dat deze pendelbewegingen dé aanleiding is van de huidige congestie ter hoogte van het centrum en de invalswegen naar Gent. Deze congestie is deels het resultaat van de verplaatsingen door de bewoners van Merelbeke en bestaat anderzijds uit doorgaand verkeer dat ervoor kiest door Merelbeke centrum te rijden i.p.v. via de omsluitende assen (N60 en N42).

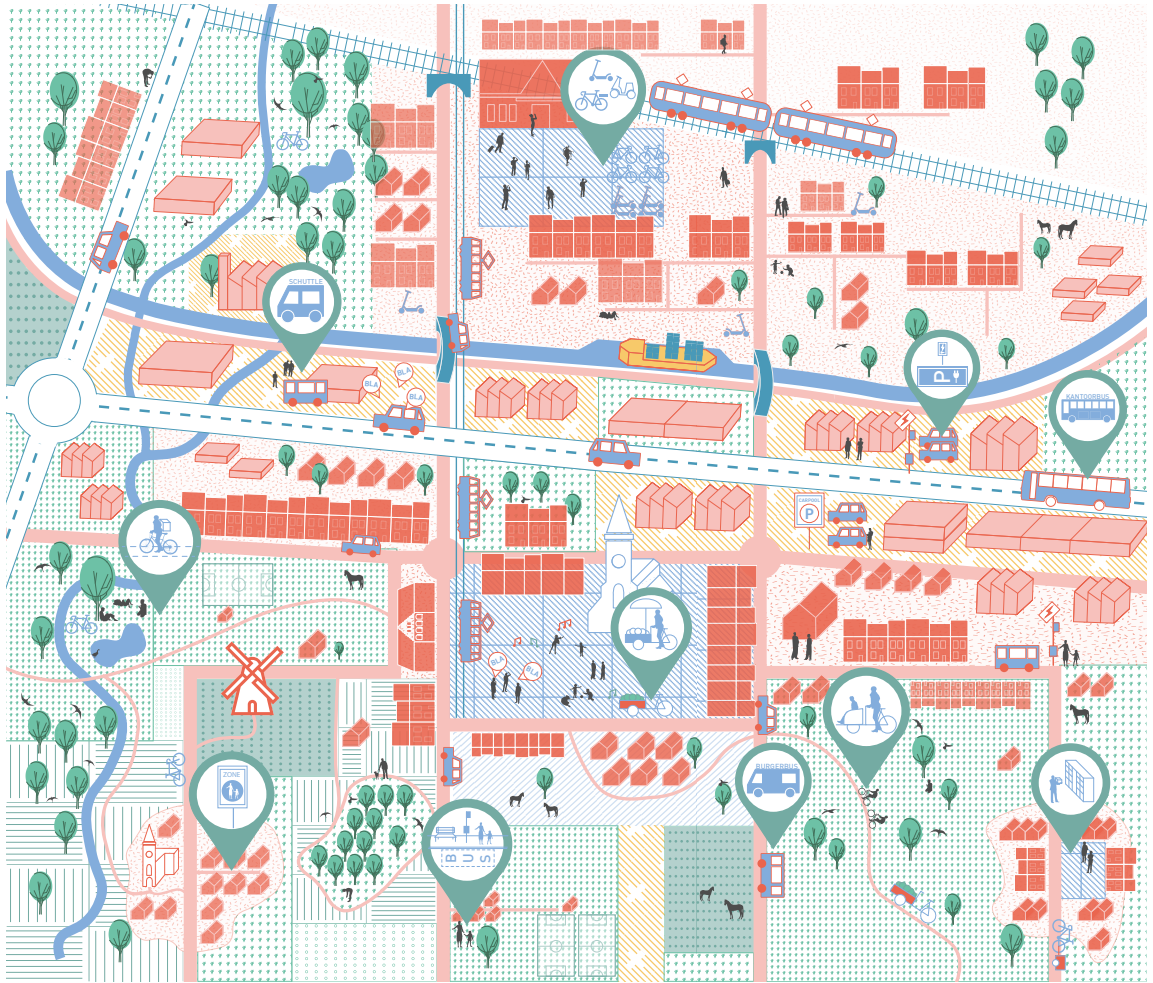
De vraag is dus of het autogebruik kan dalen door enkel te verdichten rond ov-haltes of het inrichten van zogenaamde “micro-centraliteiten”, wetende dat Gent en andere gemeenten een aantrekkelijke bestemming zal blijven ongeacht de verplaatsing. Een bijsturing van het concept micro-centraliteit drong zich op om te voorkomen dat we onszelf vastreden in een deterministisch locatiebeleid alleen, maar ook oog hebben voor mobiliteit als een gevolg van (en voorwaarde tot) menselijke activiteiten.

MICRO-CENTRALITEIT ALS ...

We zijn dan ook kritisch voor het concept micro-centraliteit waar deze enkel zou focussen op het installeren en verspreiden van lokale voorzieningen, zonder de ambitie om duurzame vormen van mobiliteit aan te moedigen.

We zouden de definitie van het concept als volgt willen bijsturen: micro-centraliteit als een plek van waaruit mobiliteit kan worden georganiseerd, op schaal van de buurt zelf én in verbinding met het OV-netwerk, met oog op het aanbieden van een breder aanbod van duurzame mobiliteitsdiensten. Dus, als het onderliggende doel is om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren, is er nood aan activiteiten (maatschappelijk of privaat) die deze plekken opladen en programmeren.

Merelbeke is een zeer diverse gemeente, met zowel een stedelijk (noorden) als landelijk karakter (zuiden) - het maakt daarom een interessante case study.



Wat wereldwijd te zien is, is dat dergelijke mobiliteitsdiensten vaak door een ander type actoren wordt aangeboden dan traditionele OV-aanbieders. Ze kunnen ontstaan als burgerinitiatief, of vanuit het maatschappelijk middenveld, lokale overheden, private ondernemingen. Het draait dan vaak om het veranderen van een status quo rond mobiliteit of het corrigeren van sociaaleconomische ongelijkheid in

een bepaalde omgeving. En dergelijke initiatieven zijn aan het floreren. Het meest prominente voorbeeld is ongetwijfeld autodelen, in verschillende vormen. Maar er is meer: fietscaravaan naar school, OV door de burger geïnitieerd, autovrije zondag, blablacar, enz. Sommige zijn bekend, sommige zijn niches. Ze tonen hoe gedragsverandering gestimuleerd kan worden.

Om duurzame en inclusieve vervoerssystemen succesvol te implementeren, moet er ruimte gemaakt worden voor sociale innovatie. Recentste beleidsdocumenten en projecten van de EU volgen deze geïntegreerde benadering: van “Europe in de Move” agenda tot het “CIVITAS” program of het “Transport Research & Innovation Portal” (TRIP). Vanuit die optiek wordt mobiliteit in eerste plaats als een maatschappelijk en minder als een technisch vraagstuk benaderd.

MOBILITEITSGEMEENSCHAPPEN?

Hierdoor geïnspireerd probeert het onderzoek te begrijpen hoe innovatieve mobiliteitspraktijken hun directe omgeving zouden kunnen vormgeven, zonder de a priori afhankelijkheid tussen een specifieke stedelijke vorm en type mobiliteit te verkondigen. Er wordt vertrokken van de hypothese dat dergelijke innovaties sturend kunnen zijn in de organisatie van het mobiliteitsgebeuren in Merelbeke specifiek en bij uitbreiding in de hele Gentse regio. Het speelt in op het feit dat bepaalde groepen burgers actie willen ondernemen en inmiddels zelf al gemeenschappen gevormd hebben rond duurzame doelstellingen zoals mobiliteit, voedsel, wonen of energie.

De laatste jaren verschenen reeds heel wat nieuwe mobiliteitsinitiatieven in de straten en pleinen van onze steden, gebaseerd op de prin-

cipes van leaseconstructies of deelplatformen en gebruik makend van technologische innovaties zoals elektrische voertuigen. We proberen een beter inzicht te krijgen in deze initiatieven door in gesprek te gaan met enkele actoren die erbij betrokken zijn. Daarnaast gingen we ook in gesprek met lokale beleidsmakers om een beter zicht te krijgen op specifieke maatschappelijke vraagstukken waar nieuwe mobiliteitsinitiatieven op kunnen inspelen.

MOBILITEITSTRANSITIE IN PERI-URBANE GEBIEDEN: IS DAT MOGELIJK?

We zien dat er veel media-aandacht geschonken wordt aan innovatieve sociale praktijken in binnenstedelijke gebieden, terwijl die in peri-urbane gebieden vaak onderbelicht blijven. Ook initiatieven zoals “mobipunten” worden vooral geassocieerd met stedelijke omgevingen.

Met deze studie willen we bijdragen aan het debat rond mobiliteit in peri-urbane gebieden. Ook hier beweegt er heel wat en staan mensen klaar om het anders aan te pakken. Zo zien we in Merelbeke bijvoorbeeld een grote toestroom van hoogopgeleide jongeren die minder belang hecht aan autobezit en een actieve rol wil spelen in het lokale gemeenschapsleven.

Aangezien we collectief stil staan in de file is “Business-as-usual” geen

optie meer. Mobiliteitsproblemen kunnen niet meer opgelost worden met louter infrastructuur. In deze studie richten leggen we de focus op verplaatsingsgedrag en gaan we op zoek naar concrete mogelijkheden om dit op een duurzame wijze te beïnvloeden.

DUURZAME MOBILITEIT: HOE?

Een belangrijk fundament voor deze studie is het **duurzame mobiliteit**-paradigma (zie #8 Lexicon) van het Climate 2020-platform. De focus ligt op het bevorderen van gedragsverandering, door het verminderen van de noodzaak tot reizen, kortere reisafstanden en meer gebruik van openbaar vervoer, wandelen en fietsen. In Vlaanderen wordt soms verwezen naar de 3 V's: Verminderen, Verschuiven en Verschonen.

1. Het aantal verplaatsingen verminderen,

- door voorzieningen in te passen op goed bereikbare plekken waardoor de afstand van de verplaatsing minimaal blijft (goed locatiebeleid)

- door onnodige verplaatsingen te vermijden

2. Voor de noodzakelijke verplaatsingen duurzame vervoersvormen aantrekkelijk maken,

- liefst te voet of met de fiets (**STOP-principe, (zie #8 Lexicon)**)

- of met slim en efficiënt georganiseerd openbaar vervoer

3. Verplaatsingen schoner maken,

- ritten bundelen of delen

- personenwagens efficiënter gebruiken, bijvoorbeeld via deelsystemen

- de uitstoot van gemotoriseerde voertuigen verlagen

SHIFT IN MOBILITEITSBELEID

Louter vanuit het bestaand, lopend regionaal beleid ontstaat al de noodzaak om onze lokale mobiliteitspatronen te hertekenen. Dit onderzoek houdt daar rekening mee en wil de lokale beleidsmakers handvaten aanbieden en vooruitblikken op de toekomst.

1. Decreet Basisbereikbaarheid (2019)

De shift van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid via openbaar vervoer. Basismobiliteit vertrok van de ambitie om betaalbaar openbaar vervoer aan te bieden voor iedereen, gedacht vanuit de woningen en niet vanuit de bestemmingen (maximale loopafstand naar een OV-halte vanaf de woning). Basisbereikbaarheid start vanuit het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht vervoerssysteem met optimale inzet van middelen. Hierbij wordt Vlaanderen opgesplitst in 15 **vervoerregio's (zie #8 Lexicon)** die elk

Goed fietsen parkeren is geen rocket science: doe het gewoon goed!



een Regionaal Mobiliteitsplan opstellen met aandacht voor **combi-mobiliteit (zie #8 Lexicon)** en de integratie van alle modi en voor zowel personen- als goederenvervoer.

- Het vervoersysteem wordt in lagen georganiseerd, elk met eigen rol en onderling afgestemd

De **vervoerslagen (zie #8 Lexicon)** volgen een hiërarchie, van ruggengraat tot invulling: treinnet - kernnet - aanvullend net - vervoer op maat

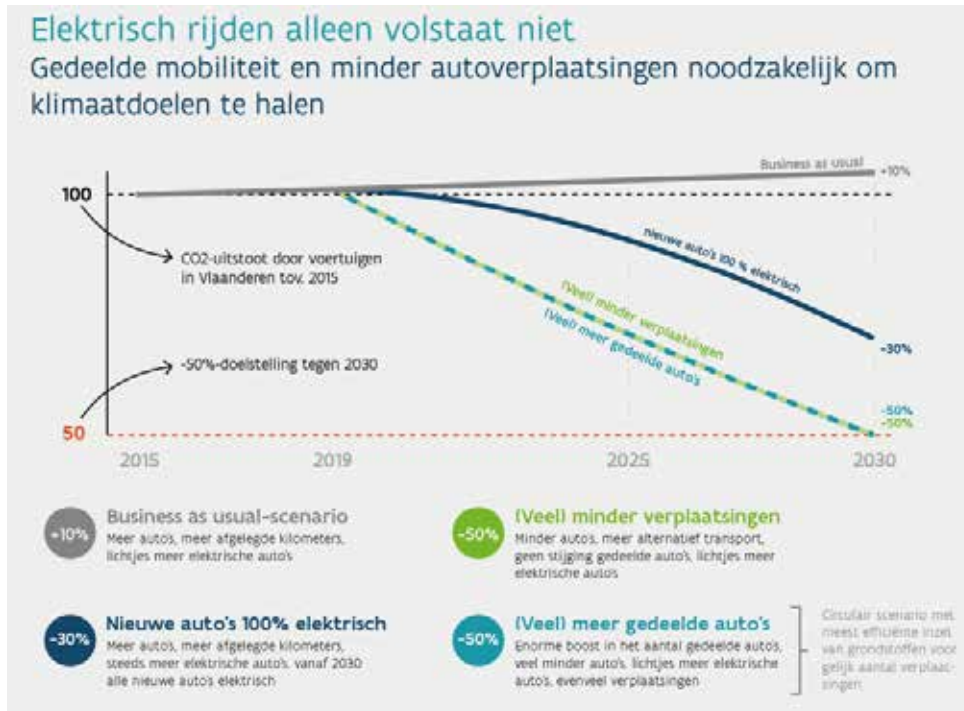
- Voor elk laag worden verantwoordelijkheden geherdefinieerd (van gewestelijk tot lokaal)
- **Mobipunten (zie #8 Lexicon)** maken de verbinding tussen de verschillende vervoerslagen
- De Lijn gaat haar routes stroomlijnen en centraliseren

- ... waardoor veel mensen niet langer in de nabijheid van een OV-halte wonen, ondanks het feit dat bereikbaarheid beschreven is als een basisrecht in het Charter van Leipzig
- De vraag is dan ook wat “**vervoer op maat**” (zie #8 Lexicon) betekent en hoe dit aansluit op het aanvullend net en het kern- en treinnet.

2. Vlaams Regeerakkoord (2019-2024)

De Vlaamse Regering verhoogt voor 2030 de ambitie in de modal split van 70% auto / 30% duurzame vervoersvormen naar 60/40; in de grootste gebieden wordt gemikt op een 50/50 verdeling.

Circular Economy Policy Research Center, "Impact of Circular Economy on achieving the climate targets: case mobility" (2019)



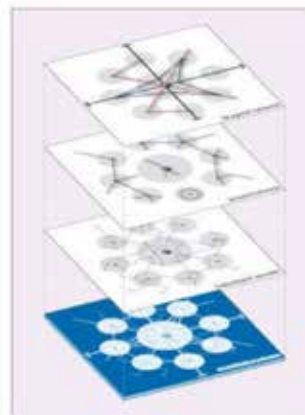
Decreet Basisbereikbaarheid (2019): het vervoerslaag concept.

Mobipunten en basisbereikbaarheid

Vervoerslagen

- ◆ Treinnet
- ◆ Kernnet
- ◆ Aanvullend net
- ◆ Vervoer op maat

Mobipunten verbinden de vervoerslagen



- Het zogenaamde en-en-en-beleid wordt verdergezet: investeren in auto- én in fietsinfrastructuur én in aantrekkelijker openbaar vervoer.
- De fiets krijgt een verdubbeling van de middelen in een groeipad naar 300 miljoen euro per jaar.
- De kostendekkingsgraad van De Lijn is gestegen en de interne organisatie is hervormd.
- Elk multimodaal knooppunt in Vlaanderen, van klein tot groot, wordt herkenbaar als een “mobipunt” om combimobiliteit te steunen.

De opgave is duidelijk: minder auto's op de weg.

3. Circular Economy Policy Research Center, “Impact of Circular Economy on achieving the climate targets: case mobility” (2019)

Deze studie vertrekt van de conceptversie van het Vlaams Klimaatbeleidsplan en beoordeelt de klimaatimpactreductie van mobiliteitsmaatregelen en -strategieën, met als doel de meerwaarde van de circulaire economie te illustreren. De studie richt zich uitsluitend op het personenvervoer per auto.

- Klimaatdoelstellingen: reductie 51% van uitstoot BKG door personenwagens
- Enkel haalbaar door afbouw aantal wagens én verplaatsin-

gen (elektrificatie heeft minder impact daarin)

- Belang van beleid om deze transitie te ondersteunen, zowel via technologie als gedragsverandering.

CONCLUDEREND...

De focus van dit onderzoek ligt op:

(1) de potentiële strategische rol van collectieve mobiliteitsoplossingen, van kleine tot grotere schaal voor VERVOER OP MAAT, dat complementair moet blijven met een goede aansluiting op het hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk;

(2) acties rond duurzame mobiliteit die, naast technologische oplossingen, vooral inzetten op GEDRAGSVERANDERING;

(3) dynamische interactie tussen PUSH & PULL-acties, of het ontmoedigen van het eenzijdig gebruik van personenwagens en tegelijkertijd ondersteunende maatregelen voor duurzame mobiliteit voorstellen.

Wij ontwikkelen deze inzichten verder in het volgende hoofdstuk.



50°59'38.8"N 3°44'46.1"E

#3

Anders-Mobiel

Onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van mensen en de impact op het infrastructuurnetwerk

ONZE AANPAK IS MOVERS-DRIVEN

In eerste instantie kijken we naar het verplaatsingsgedrag van reizigers in Merelbeke - hoe zij zich verplaatsen en waarom - om van hieruit iets meer te kunnen gaan zeggen over het nodige netwerk en infrastructuur om deze verplaatsingen Anders-Mobiel te gaan organiseren.

Een mooi aangelegde straat is namelijk niet voldoende om mensen op de fiets te krijgen. Het gaat ook over goede gewoontes, het aanbod aan werkbare alternatieven en dit in een veilige omgeving.

INITIATIEVEN ALS KENNISBRON

Verder kijken we naar de al lopende praktijken op het vlak van duurzame mobiliteit in Merelbeke of in de buurt hiervan. Ze zijn een bron van kennis en bieden inzicht in de werking van nieuwe mobiliteitssystemen. Ze vertellen ons meer over mogelijke kansen en behoeftes, waar kansen liggen om op te schalen of te repliceren. Beleidsmakers kunnen een belangrijke rol vervullen door het aanbieden van een gepaste ondersteuning, geschikte infrastructuur of de juiste ruimtelijke condities.

BEKIJK HET SYSTEMISCH

In nevenstaand schema, zien we drie lagen die zich elk op een andere schaal- en beheersniveau bevinden:

- Het (boven)lokaal vervoersnetwerk

(de trein, basisnet en aanvullend net, de drie lagen van het Decreet basisbereikbaarheid)

- de **Anders-Mobihubs (zie #8 Lexicon)**; de overstapplekken waar "vervoer op maat" samenkomt met het vervoersnetwerk (in blauw) en de lokale/centrale hubs, waarop verschillende vormen van "vervoer op maat" zich verzamelen (in rood); hun werking komt namelijk voort uit de specifieke condities, zowel vanuit het netwerk maar ook vanuit de gebruikers of initiatieven die er gebruik van maken!

- de laag van de al lopende initiatieven op het vlak van **micromobiliteit (zie #8 Lexicon)** (professioneel of vanuit een burgerinitiatief) en die ontstonden in functie van lokale behoeftes en ambities.

Vandaag is het belangrijk om de opgezette dialoog verder te zetten en afstemming te organiseren zodat ook deze initiatieven een structurele rol in het mobiliteitsbeleid kunnen opnemen. De Anders-Mobihubs (AMh) zijn een verbreding van het concept "mobipunt", en werken als ankerpunten voor dergelijke initiatieven of deelsystemen. Ze zijn strategisch voor een doortastend mobiliteitsbeleid, als ontmoetingsplaats tussen lokale en bovenlokale schaal.

Naast aanbevelingen op het netwerkniveau mikt deze studie op het ruimtelijk verbeelden van deze An-

ders-Mobihubs door concrete invulling te geven aan de wijze waarop deze plekken eruit kunnen zien, voor wie deze zijn en door wie deze beheerd kunnen worden. Deze zijn namelijk zeer verschillend omdat ze voortkomen uit een samenstelling van verschillende situaties en doelgroepen (zie hoofdstuk #5 Bundels van verplaatsingen en #6 Plekken en deelsystemen).

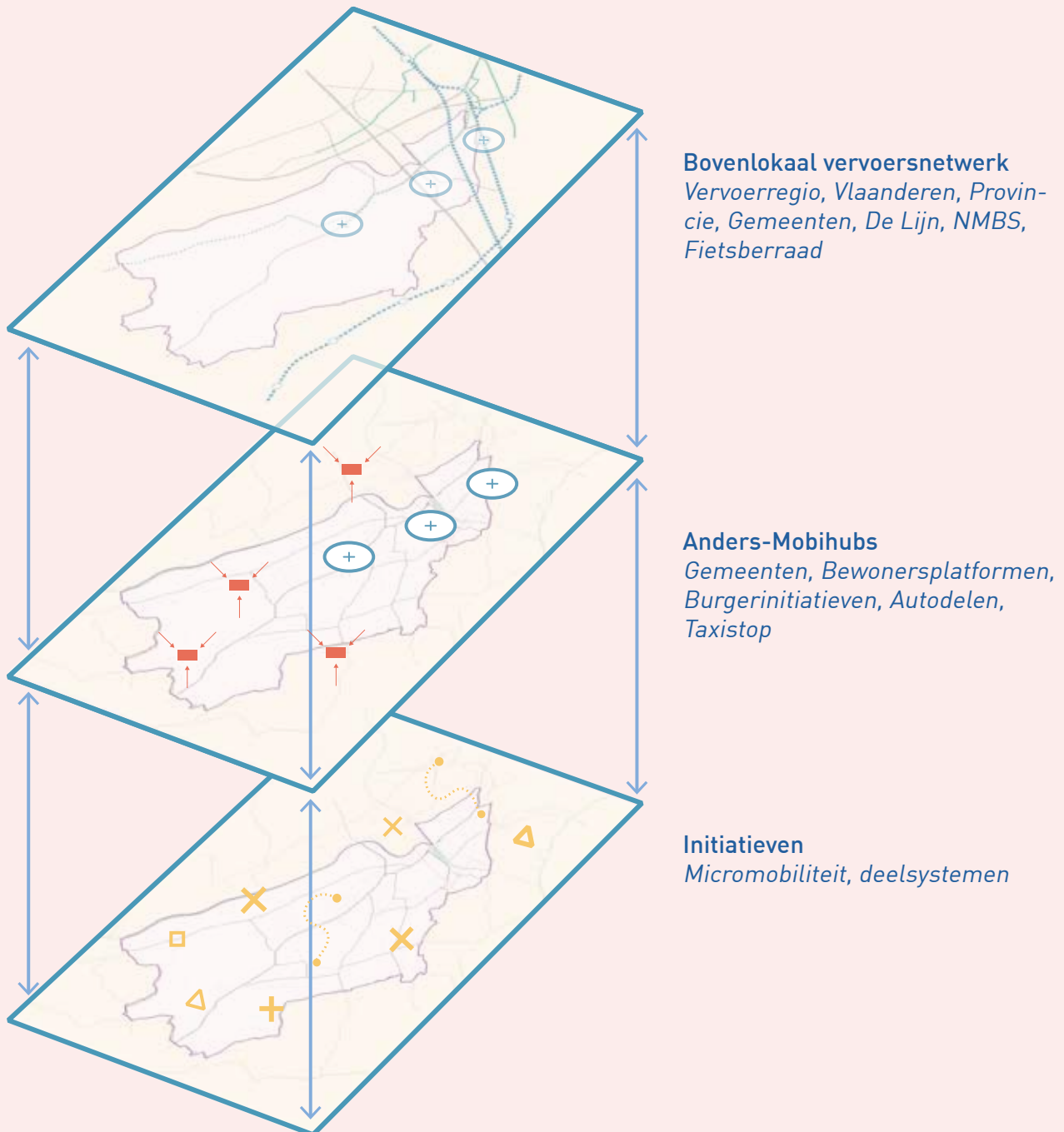
We hebben ervoor gekozen om in deze studie de term "mobihub" of "Anders-Mobihub" (specifiek in relatie tot dit onderzoek) te gebruiken in plaats van "mobipunt" omdat dit laatste concept een sterke commerciële connotatie heeft en louter inzet op combimobiliteit. Indien de gemeente ervoor kiest om verder te gaan met de realisatie van enkele van de mobihubs die we in hoofdstuk #6 Plekken onderzochten, bevelen we het toch het gebruik van de term "mobipunten" aan - in het belang van herkenbaarheid voor de gebruikers.

Anders-Mobihub (AMh) zijn hubs die vraaggericht collectief vervoer, aangevuld met deelmobiliteit, aanbieden. Zoals al vermeld worden ze in dit onderzoek opgesplitst in twee belangrijke types: lokale en overstap hubs. Het eerste type is gesitueerd op een centrale locatie in de woonkern, in de nabijheid van een groot aantal woningen en bestaande voorzieningen, wat gunstig is voor loopafstanden. Conceptueel vallen

ze dicht bij andere beginselen zoals "buurtpunt" of "**dorpspunt**" (zie #8 Lexicon). Het tweede type, de overstap hubs, zijn gelinkt aan een performante OV lijn (kern en aanvullende vervoerslaag) en worden gecategoriseerd in functie van hun mobiliteitsaanbod. In dit zin zijn ze vergelijkbaar aan de "mobipunten", zoals deze gerealiseerd worden op verschillende plekken in Vlaanderen.

In het volgende geven we een schematische representatie van deze interactie door de schalen tussen mobihubs en vervoersnetwerken, alsook een korte beschrijving over de verschillende componenten van zo'n systeem en de wijze waarop deelsystemen en mobihubs kunnen werken.

Een systemische aanpak van mobiliteit



Componenten van het mobiliteitssysteem

NETWERK

(i) Bus:

- Hundelgemsesteenweg en Gaverssesteenweg hebben potentieel als structurerende assen: verplaatsingen naar centrum Merelbeke of verder naar Gent als bestemming, of het station als overstap naar andere bestemming
- In Merelbeke: “voorrang” indien mogelijk aan de bottlenecks. Op heel het traject: eigen bedding, prioriteit op lichten geregelde kruispunten

(ii) Tram:

- (Doorgetrokken naar centrum) kan een versterking zijn van deze assen
- Als deze komt, is het belangrijk dat deze tot voorbij het centrum rijdt zodat de tram ook aantrekkelijk is voor de zuidelijke deelgemeenten (zie #4 Merelbeke als case, p.33)

(iii) Trein:

- Lijn 122 is nog steeds belangrijk (lokale lijn met de meeste opstappers in Gentse regio)

(iv) Fiets:

- Als aanvulling op het meer structurele netwerk.
- Voor lokale en bovenlokale verplaatsingen, maar ook voor combimobiele verplaatsingen.
- Niet altijd evident, daarom ook verschillende types fietsen nodig (bakfiets/fietskar/elektrische fiets/fietstaxi/kinderfiets...)

MOBIHUBS

(i) Aan OV-overstappunt:

- Mensen stappen op/af de bus (of tram of trein) van/naar centrum/regio Gent/verdere bestemming, al dan niet in combinatie met voor- of natransport.
- Aan halte hoge kwaliteits-OV-lijn
- Goede aansluiting op het netwerk voor voetganger en fiets
- Wordt door verschillende gebruikers gebruikt, dus werken op meer globaal niveau

(ii) Op bestemmingen (bedrijven-terreinen/winkels/sportinfrastructuur...):

- Verplaatsing eindigt hier voor mensen die toekomen op de bestemming en begint voor zij die weer vertrekken.
- Bij grotere bestemmingen, herkenbaar
- Goede aansluiting op het netwerk voor voetganger, fiets en auto
- Werken op niveau van bestemmingsverkeer (koppelen aan voorzieningen?)

(iii) In woonkernen:

- Vertrekpunt van mensen die wonen in de kern, voor rechtstreekse of combimobiele verplaatsingen
- Centraal gelegen, herkenbaar afspreekpunt om te **carpoolen (zie #8 Lexicon)**, fietspoolen, (deel)taxi
- Goede aansluiting op het netwerk voor voetganger, fiets en auto
- Wordt lokaal gebruikt, dus werken op ‘community’ niveau (koppelen aan voorzieningen op wijkniveau)

INITIATIEVEN (deelsystemen)

(i) Langdurig gebruik:

- bv. Op Wielekes, groepsaankoop e-bikes (met onderhoud), lease-systemen
- Systeem met hoofdgebruiker en ter beschikking stelling indien zelf niet nodig of meerdere plaatsen (carpool/lift systemen)
- Op community-niveau of organisatie via ondersteund platform.



(ii) Lenen met afhalen en terugbrengen

- bv. BlueBike, huurauto/huurfiets, Cambio deelauto's, private deelauto's, gedeelde bakfietsen etc.
- Vooral nuttig voor korter verblijf op bestemming (winkel, iemand halen,...), voor gebruik buiten piekmomenten (weekend), minder interessant voor dagelijkse dagbesteding (werk/school...).
- Organisatie via ondersteund platform



(iii) Gebruik per rit, zelf besturen:

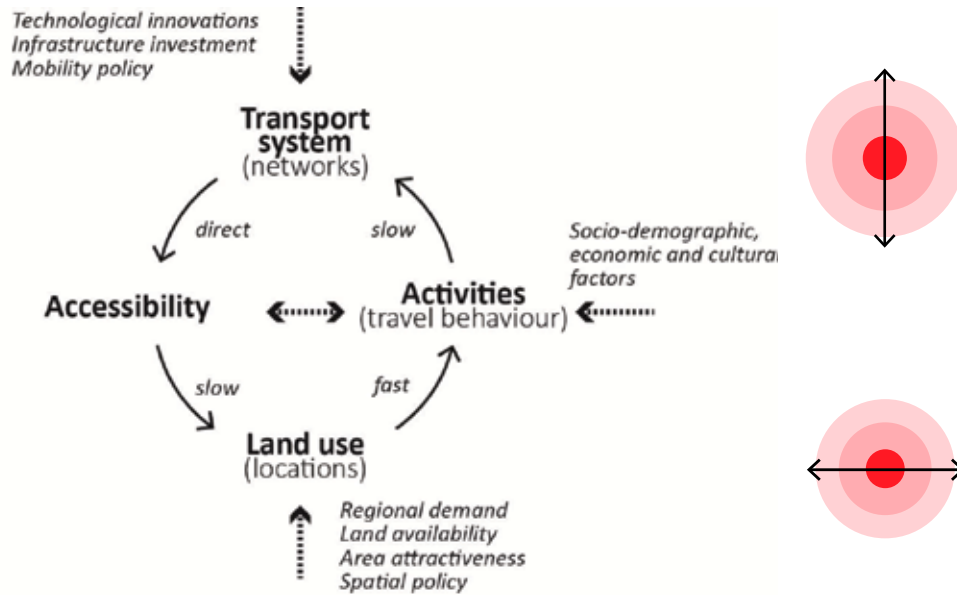
- bv. Velo/Villo fietsen, deelsteps, Poppy wagens
- afwegen op welke schaal dit kan werken en of het gewenste effecten oplevert.

(iv) Gebruik per rit, als passagier:

- bv. Carpoolen, liften, taxi, deeltaxi, zelfrijdende (e-)car
- Zeer zinvol voor vervoer op maat, moeilijke trajecten en deeltrajecten opvangen. Kan voor de woonkernen/lokale bestemmingen-hubs op kleinere schaal georganiseerd worden.
- Grootschaligere aanpak spreekt meer gebruikers aan (**MaaS** = Mobility As A Service **zie #8 Lexicon**)



Terugkoppelingscyclus voor transport en ruimtelijke ontwikkeling. De cyclus conceptualiseert de circulaire verbanden tussen transportinfrastructuurnetwerken, toegankelijkheid, bodembestemming en verplaatsingsgedrag.

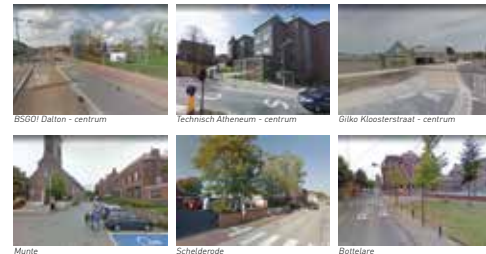


Spread van de **ATLAS** uit het **LOGBOEK**. Hier werd het netwerk (bus, tram, trein, fiets, auto...), de activiteiten (scholen, supermarkten, werkplekken, ...) en planologisch kader in kaart gebracht.



SCHOLEN

waar en in wat soort omgevingen liggen de scholen?



Landelijke kernen hebben bijna allemaal een eigen basisschool. Middelbaar enkel in centrum Merelbeke, Flora en Zwijnaarde

LEGENDE

Basisscholen

1. BSGO1 Flora
2. BSGO1 Dalton
3. Gilko Kloosterstraat
4. Gilko Bergwegel
6. Sint-Michiëlschool
7. Sint-Elooijschool
8. De Graankorrel Melsen
9. De Graankorrel Schelderode
10. Paus-Johannescollege
11. O.-L.-V.-Visslaffe
12. Landelijke Steinerschool Munte

Secundaire scholen

13. Atheneum Merelbeke
14. Technisch Atheneum Merelbeke
20. Don Boscollegie
21. Sint-Franciscusinstituut

Volwassen onderwijs

16. CVO Pantha Rei - de avondschool

Kunstonderwijs

17. Academie voor podiumkunsten

Hoger onderwijs

18. UGent faculteit Dierengeneeskunde

Kerken

12. Belhoades kerken herbestemming kerken

INTERACTIE TUSSEN MOBILITEIT EN VERSTEDELIJKING

Onze onderzoeksmethode grijpt terug op concepten uit onderzoek naar de interactie tussen verstedelijking en mobiliteit, weergegeven in de terugkoppelingscyclus op nevenstaande pagina. In onze aanpak benadrukken we het belang van de determinanten op de horizontale as, met name de bereikbaarheid en het verplaatsingsgedrag.

Zeker voor een verzadigde ruimtelijke context zoals peri-urbane gebieden in Vlaanderen (de nevelstad) kunnen acties rond gedragsverandering een grotere impact hebben dan een beleid dat enkel focust op transportsystemen en bestemming.

Er blijft zeker sprake van interactie op de verticale as. De wijze waarop onderlinge afhankelijkheden de vorm van de Nederlandse Randstad sinds de 1970's hebben bepaald, heeft bevestigd dat het aanbieden van transportinfrastructuur inderdaad een stabiel effect heeft op de verstedelijking. Maar het model heeft echter ook aangetoond dat wanneer een zekere "verzadiging" in termen van bereikbaarheid en ruimtegebruik is bereikt, de kracht van deze determinant afneemt.

In een dergelijke context neemt de betekenis van het verplaatsingsgedrag toe: de stedelijke vorm wordt dan sterker bepaald door het gebruik van de reeds bestaande ruimtelijke condities. Naarmate gedrag belangrijker wordt, worden ook exogene factoren die het gedrag

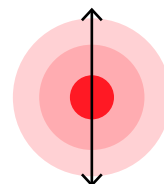
vormgeven belangrijker.

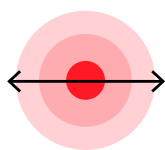
Maatschappelijke verandering - nieuwe sociaal-demografische ontwikkeling, economische functies en culturele praktijken - vragen dus om een diepere erkenning en waardering. Verplaatsingsgedrag is niet alleen het resultaat van mobiliteitsbeleid dat duurzaamheid aanmoedigt, maar kan ook de verduurzaming van de mobiliteit op gang zetten. Omdat menselijke systemen niet mechanisch zijn, kunnen de niet-lineaire interacties tussen de micro-elementen van een systeem verschillende macro-effecten veroorzaken die de interacties op microniveau weerspiegelen.

Onze methode probeert begrippen en technieken te identificeren die deze nieuwe benadering kunnen onderbouwen als aanmoedigen.

A. Het overlappen van de programmatische context met het transportnetwerk: de Atlas ([zie ATLAS in LOGBOEK](#)). Sommige programma's hebben nood aan bepaalde infrastructuur. In de Atlas documenteerden we:

- het NETWERK (bus, trein, tram, fiets, verkeersongevallen);
- de ACTIVITEITEN (wonen, scholen, supermarkten, werkplekken, ...);
- het PLANOLOGISCHE KADER van de ruimtelijke context. Aan de hand van kaarten en een kwalitatieve lezing, werd de ruimtelijke context gedocumenteerd.





B. Het in kaart brengen van de bereikbaarheid en de activiteit: de gesprekken, de krantjes en de profielen. We gingen de boer op om via open gesprekken:

- meer te weten te komen over het verplaatsingsgedrag van bewoners
- inspirerende blikken te oogsten op de toekomst van mobiliteit in Merelbeke
- koplopers te detecteren: bewoners, ondernemers, initiatieven of experts die in staat zijn om in groep hun persoonlijke denkkader te overstijgen en in dialoog te gaan over de toekomst van mobiliteit.

Met als doel bewoners en geïnteresseerden te inspireren, brachten we twee krantjes uit [\(zie KRANTEN in LOGBOEK\)](#). Een eerste inzicht was dat 'the internet of things' het mogelijk maakt om het delen te vergemakkelijken, en dit zowel voor steden als voor peri-urbane of landelijke gebieden. Een tweede inzicht toont het verschil in organisatievorm tussen de stedelijke en meer peri-urbane innovaties in mobiliteit: we zien dat de markt zich voornamelijk beperkt tot de stad en in de peri-urbane gebieden het initiatief komt van burgers. Dit inzicht kwam als conclusie in de eerste krant.

Zo zien we ook dat er veel aandacht is voor de innovaties in de steden (deelsteps, taxidiensten, e-mobility...), maar tevens dat dit op een eerder experimentele en ongestructureerde manier gebeurt, vaak met onveiligheid of overlast in de publieke ruimte als gevolg. In de meer landelijke gebieden leggen burgerinitiatieven meer nadruk op inclusie, de sociale impact.

Dit laatste werd bevestigd in het

tweede krantje, dat gesprekken met bewoners en koplopers documenteert. Enkele inspirerende voorbeelden:

- Flora op Wielekes, welke kinderfietsen "leasen", zodat ouders niet om de haverklap een nieuwe fiets moeten kopen. Bovendien wordt het onderhoud van dit fietsdeelsysteem gedaan in een sociale werkplaats.
- Fietsen Zonder Leeftijd, gesteund door vrijwilligers, die korte ritjes aanbieden met een riksja, met oog op beleving en sociaal contact.
- Voedselteams, die producten uit de regio aanbieden en via lokale afhaalplekken aan de man gebracht worden.
- De Christoforusgemeenschap, een sociaal therapeutische woon- en werkgemeenschap voor volwassen mannen en vrouwen met een matig tot ernstig verstandelijke beperking die bijna volledig zelfvoorzienend is, en zich nauwelijks hoeft te verplaatsen.

Uit de gesprekken leerden we ook dat duurzame mobiliteit over dagdagelijkse afwegingen gaat; hoe brengen we onze kinderen naar school, hoe doen we onze boodschappen; hoe gaan we naar het werk? Zo kwamen we op het idee om de verschillende verplaatsingen in kaart te brengen, aan de hand van reizigersprofielen [\(zie hiernaast, alsook PROFIELEN in LOGBOEK\)](#). Deze profielen monden uit in 4 belangrijke bundels van verplaatsingen [\(zie volgende sectie als- ook BUNDELS in LOGBOEK\)](#).


Sint-Anna
straat



50°59'38.8"N 3°44'46.1"E

Reizigersprofielen in Merelbeke

SCHOLIER



STUDENT/TIENER



LOKALE WERKNEMER



WERKNEMER (EXTRA-)REGIO



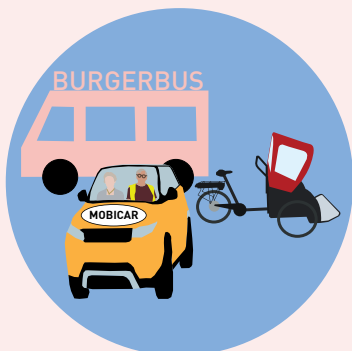
PENDELAAR DOOR MERELBEKE



THUISWERKENDE



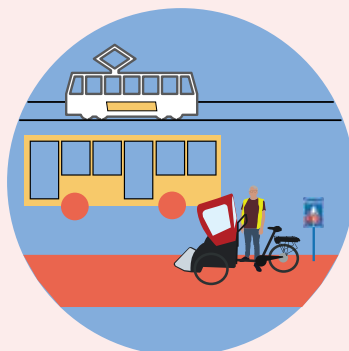
HULPBEHOEVENDE



WERKNEMER GENT



ACTIEF GEPENSIONEERD



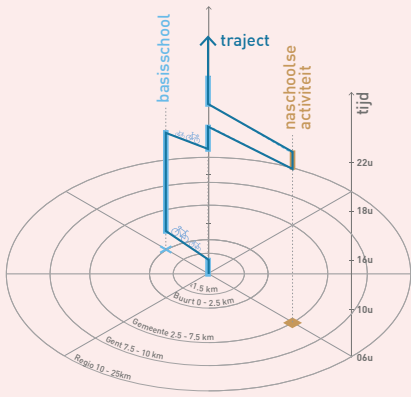
De profielen geven inzicht in:

- 1) de mobiliteitsbehoeftes: de cruciale redenen waarom mensen zich verplaatsen (boodschappen, werk, vrije tijd,...);
- 2) de reikwijdte & bijhorende vervoersmodi (is afhankelijk naargelang activiteit);

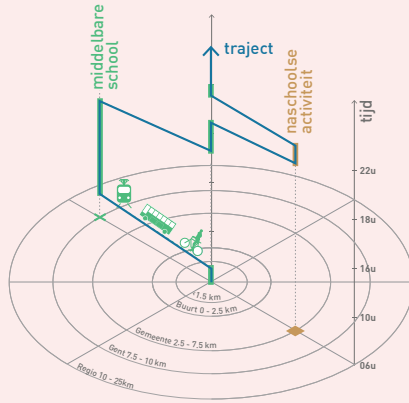
3) de routes en complexiteit (afzetten kinderen, dan naar het werk, op terugrit boodschappen,...);

4) de kansen en bottlenecks om dit ANDERS-MOBIEL te gaan doen. Op de rechterpagina zien we een weergave van het afgelegde traject op een typische dag van elke profiel.

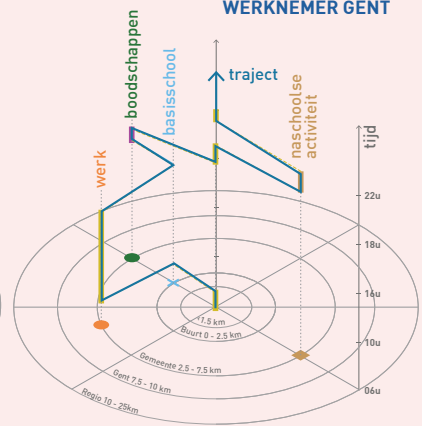
SCHOLIER



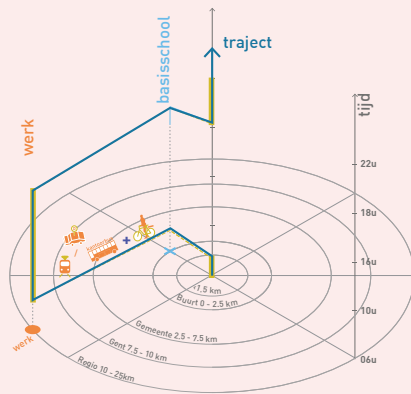
STUDENT/TIENER



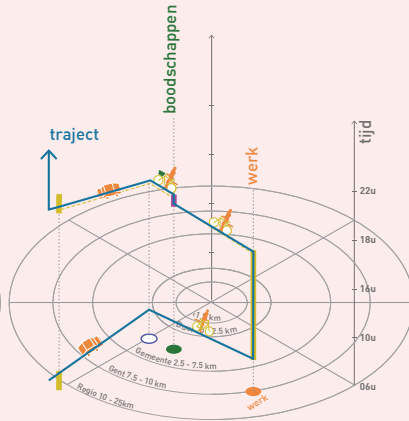
WERKNEMER GENT



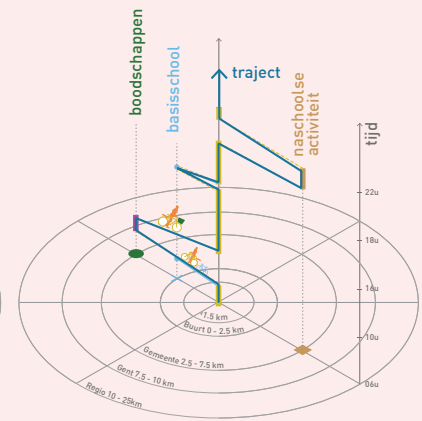
WERKNEMER (EXTRA) REGIO



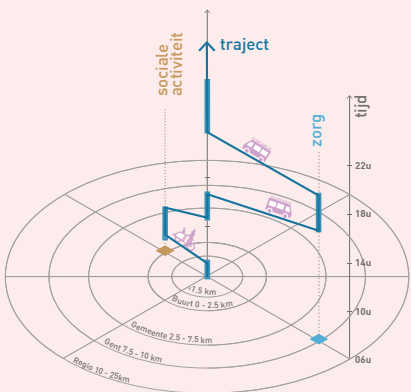
PENDELAAR DOOR MERELBEKE



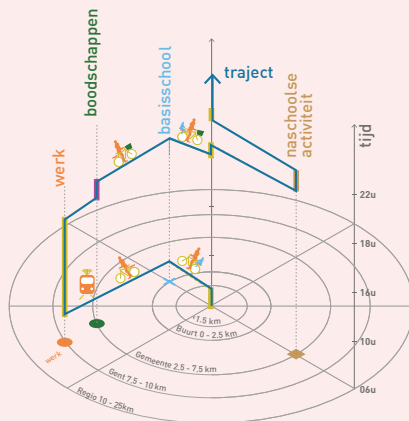
THUISWERKENDE



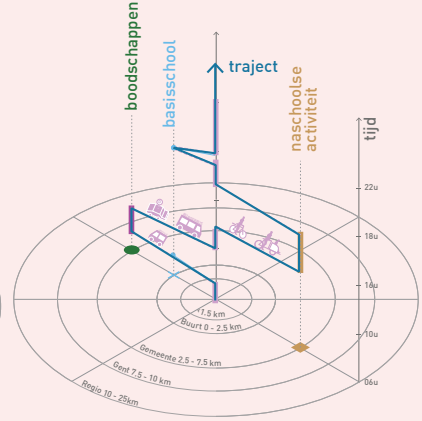
HULPBEHOEVENDE



WERKNEMER BLUE



ACTIEF GEPENSIONEERD





50°59'30.2"N 3°44'47.7"E

#4

Merelbeke als case

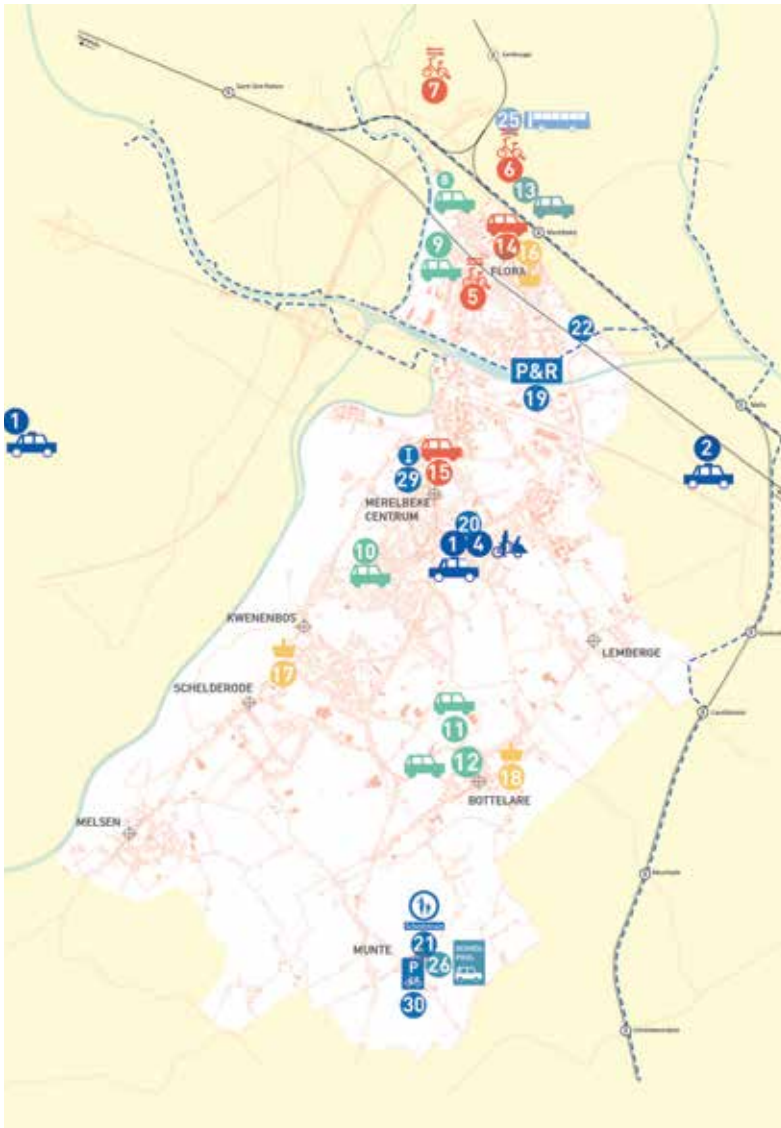
Zes sturende observaties en benaderingen

Merelbeke bevindt zich in de rand van Gent, een gebied met verschillende vraagstukken over verdichting, kwalitatieve verstedelijking en een goede multimodale verbinding met de Stad Gent.

In Merelbeke is de mobiliteitsproblematiek de meest prangende kwestie. De gemeente is een kluwen van grote infrastructuren: zowel de E40, de R4, de Ringvaart als de Schelde doorkruisen het grondgebied en de E17 loopt langs de grens van de gemeente. Daarnaast overlapt Merelbeke ruimtelijk voor een deel met de Zuidelijke Mozaïek van de stad Gent waar het laatste decennium veel ontwikkelingen plaatsvonden (bv: Ghelamco arena) en gepland zijn (bv: Eiland Zwijnaarde).

Het is een plek die vraagt om een regionale aanpak, breder dan louter mobiliteitsvraagstukken, om tot toekomstbestendige oplossingen te komen.

Aan de hand van een herkomst- en bestemmingsonderzoek, de Gesprekken en de Atlas, komen we tot ZES richtinggevende vaststellingen, sturend voor ons onderzoek.



OBSERVATIE 1: Een rijk palet aan initiatieven die inzetten op het verduurzamen van de mobiliteit in Merelbeke

Merelbeke kent een aantal innovatieve praktijken rond mobiliteit, zoals auto- en fietsdelen (cambio, dégage, batt-mobiel...). Deze praktijken vertrekken van zeer specifieke doelgroepen of behoeftes waarvoor een gepast initiatief werd opgestart, zoals Op Wielekes in Flora (een fietsbibliotheek voor kinderen) of Fietsen zonder Leeftijd (een burger busdienst van het OCMW om minder mobiele bewoners naar voorzieningen te vervoeren). De grote meerderheid maakt, niet verrassend, gebruik van bestaande infrastructuur en voertuigen, maar optimaliseert het gebruik ervan door het anders te gaan organiseren. De positie van sommigen kan als radicaal worden beschouwd, zoals de Christoforusgemeenschap, die uiterst zelfvoorzienend is. De ambitie is deze praktijken op te schalen en te verspreiden, en bewustwording rond het bestaan van alternatieven voor het privéauto bezit te verhogen.

BENADERING:

- Ruimte maken voor deze initiatieven in de openbare ruimte alsook in het aanbieden van aangepaste voorzieningen (bv. parkeerplaatsen voor deelsystemen, fietsherstellinglek, betere OV-haltes, afhaalpunten...).

- Aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en vooral het veraangename van de publieke ruimte voor fietsers en stappers.

- Praktijken ruimtelijk groeperen rond Ander Mobiel-hubs om synergiën en een doeltreffend gebruik van voorzieningen te kunnen waarmaken.

1. TAXIDIENSTEN

1. Minder Mobielen Centrale - centrum Merelbeke
2. Minder Mobielen Centrale - Melle
3. Minder Mobielen Centrale - Pinte
4. Fietsen Zonder Leeftijd - Merelbeke

2. DEELSYSTEMEN

5. Opwielekes - Flora
6. Opwielekes - Moscou
7. Opwielekes - Ledeborg (Gent)
8. Dégage! - Renault Kangoo
9. Dégage! - Ford Fiesta
10. Dégage! - Seat Ibiza
11. Dégage! - VW Caddy
12. Dégage! - Constantino
13. Partago - Flora
14. Cambio - Floraplein
15. Cambio - Stelplaats

3. AUTOLUWE STAD

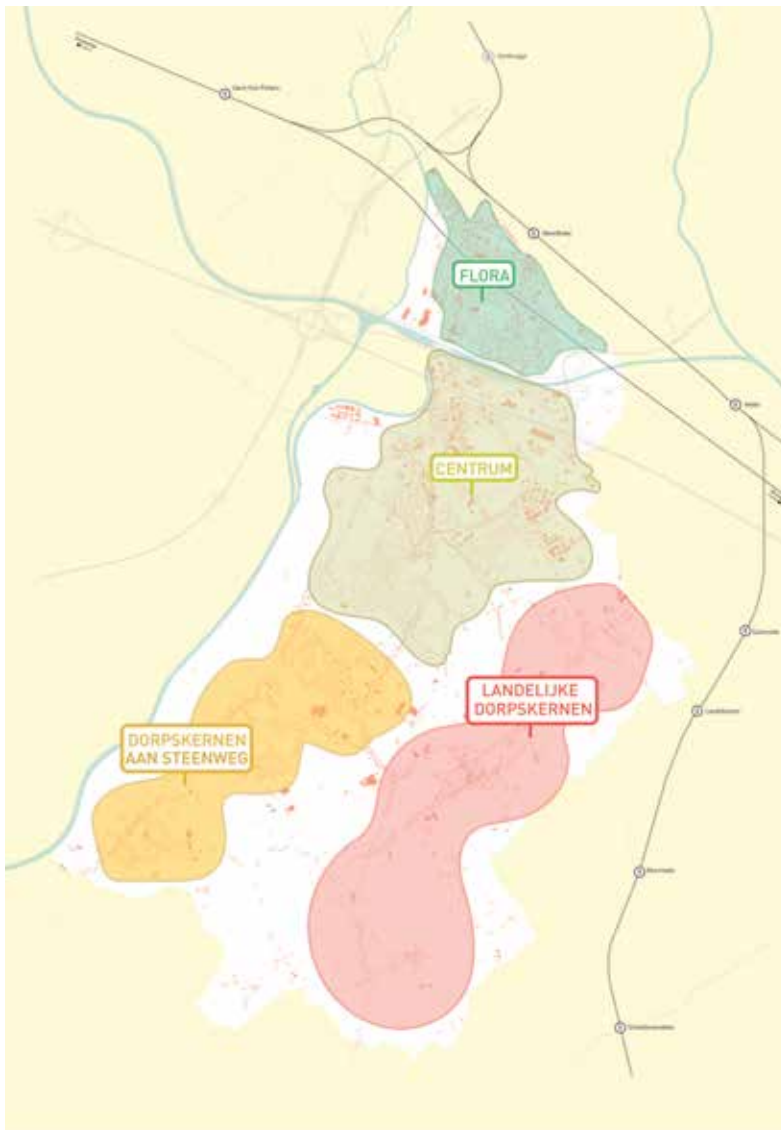
19. Carpool-parkings en Park & Ride
20. Fietsstraat - Kloosterstraat
21. Schoolstraat - Munteplein
22. Fietsnelwegen
23. Trage wegen
29. Publieke fietsspomp
30. Schoolfietsenstalling - Steiner-school Munte

4. AFHAALPUNTEN

16. Voedselteam Flora - Van Goethemstraat
17. Voedselteam Kwenenbos - Gaversesteeweg
18. Voedselteam Bottelare - Dorpsstraat 2

5. POOLEN

25. Kantoorbus
26. Schoolpoolen



OBSERVATIE 2: Er is niet één Merelbeke

Bekeken vanuit een mobiliteits-bril zijn er vier verschillende types Merelbeke:

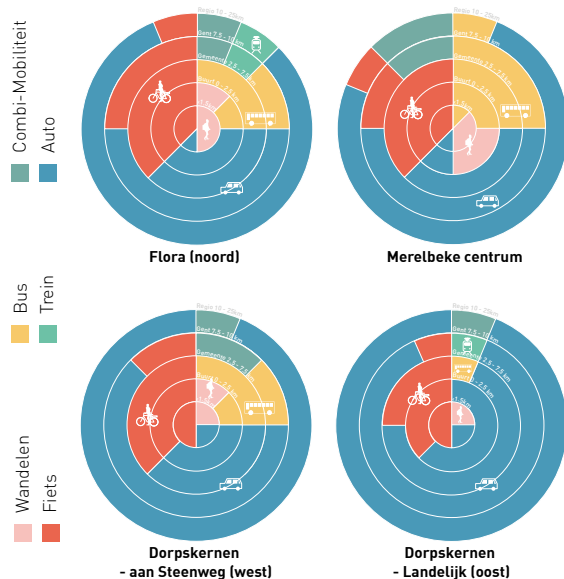
Flora zit vlakbij Gent en heeft toegang tot het treinstation Gentbrugge Merelbeke, waar verschillende L- (richting Mechelen en Zeebrugge), S- (richting Gent-Sint Pieters en Geraardsbergen) en IC-treinen (naar Tongeren, via Brussel) passeren [\(zie ATLAS in LOGBOEK\)](#). Het centrum van Merelbeke is gezelliger geworden voor fietsers en stappers, en richt zich ook sterk op wat oudere mensen die alle voorzieningen nabij willen. In de west-zuidelijke dorpen en wijken, langs de Gaversesteenweg (bv. Kwenenbos, Schelderode, Melsen), zien we vele vrijstaande woningen met 2 à 3 auto's per gezin, maar ook een efficiënte OV-dienstverlening waarvan frequentie in de toekomst zal verhogen. In de zuid-oostelijke dorpen zien we vooral kernen (bv. Lemberge, Bottelare, Munte) met een oudere populatie maar ook nieuwe bewoners die bewust kiezen voor een leven dicht bij de natuur, zonder dat "koning auto" een prominente rol speelt. Elk veranderingsproces, elke ingreep, elk initiatief zal anders uitdraaien in elk van deze vier gebieden.

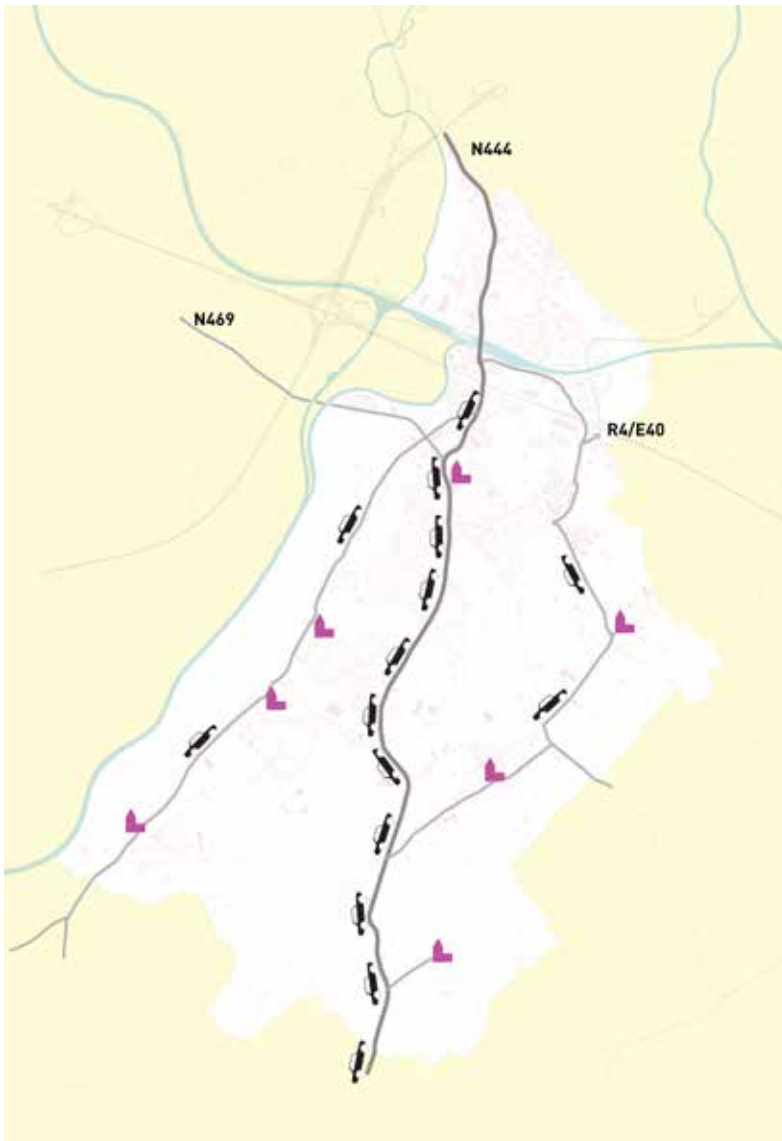
BENADERING:

- Binnen Anders Mobiel zullen verschillende types mobihubs uitgewerkt worden in functie van de eigenschappen van elk gebied.

- Deze mobihubs zullen soms gelijkaardig zijn aan stedelijke modellen (zoals mobipunten), waarvan het businessmodel gerelateerd is aan schaalvoordelen die in dichter bevolkte gebieden ontstaan, waar deelauto's en -fietsen meer dan 50% van de tijd in gebruik zijn.

- Maar soms zullen ze er totaal anders uitzien en functioneren, omdat ze gelinkt zullen zijn met andere mobiliteitsoplossingen ...In dit onderzoek worden ze respectievelijk centrale mobihubs en overstap mobihubs genoemd.





Tijdens de ochtendspits zijn er grote verkeersstromen waarneembaar van zuid naar noord. Op de Hundelgemsesteenweg rijden er in deze richting tot 1000 PAE (zie #8 Lexicon) per uur. Voorbij het centrum, splitst het verkeer op in stromen naar de Buitenring R4 (en de E40), naar de Binnenring R4 en verder door naar Gent. Een deel van dit verkeer heeft wellicht een bestemming in Merelbeke. Tijdens het avondspits de verkeersstromen vormen het spiegelbeeld van de drukte tijdens de ochtendspits: grote verkeersvolumes van noord naar zuid.

OBSERVATIE 3: Autogerichtheid & bottleneck

De Hundelgemsesteenweg (N444) is ruimtelijk structurerend: de verkeersas loopt door het midden van de gemeente en wordt gekruist door wegen van diverse categorieën. Bovendien werkt de weg ook als hoofdverkeersader voor de noord-zuid verbinding (Gent, oprit E40 & landelijke gemeenten Vl. Ardennen). Tijdens de ochtend- en avondspits is de Hundelgemsesteenweg oververzadigd door pendelverkeer, en in mindere mate geldt hetzelfde voor de Gaversesteenweg (zie [TELLINGEN in LOGBOEK](#)), die ten oosten van de gemeente loopt.

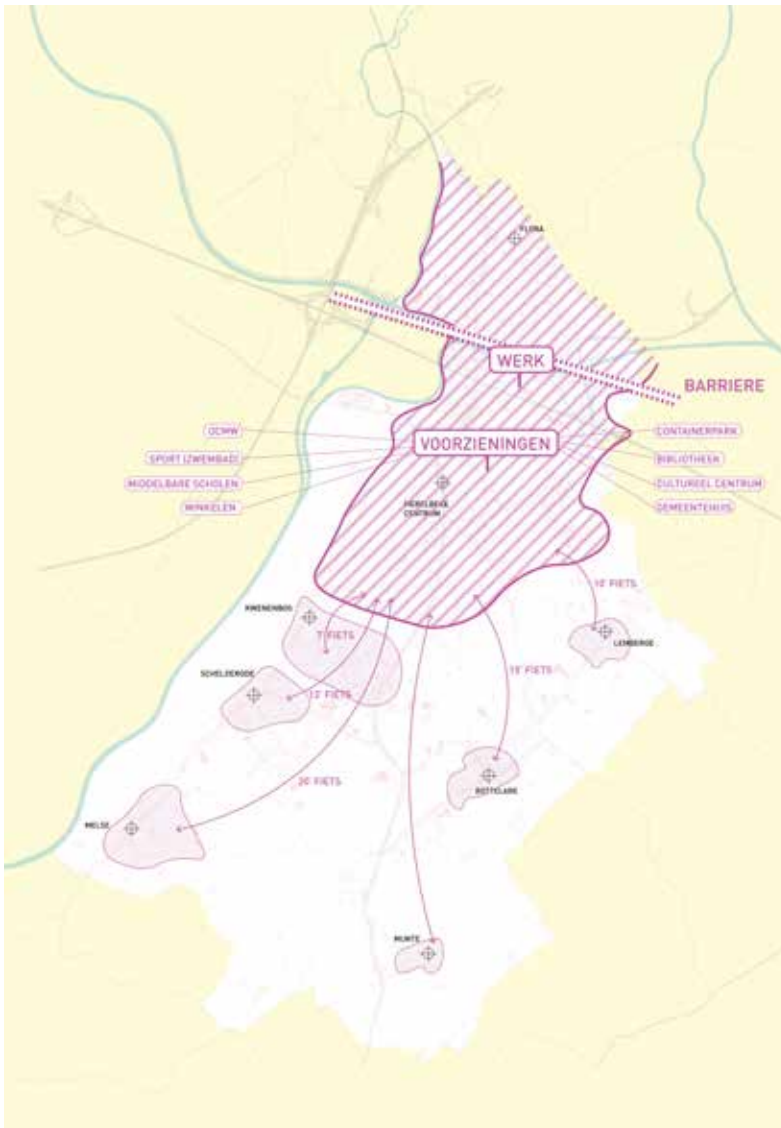
Deze twee steenwegen zijn vooral ingericht in functie van het autoverkeer, ten nadele van de trage mobiliteitsmodi. Ze doorkruisen het centrum en de dorpskernen, en hebben een negatieve impact op de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid.

BENADERING:

- Herinrichten van de wegen: meer plaats voor andere weggebruikers (OV, fietsers, voetgangers,...).
- Huidige bottleneck (file, werken aan de Bergwijkbrug) strategisch inzetten door alternatieven (fiets, OV) aantrekkelijker te maken dan enkelvoudig personenvervoer met de auto.

In ieder geval vraagt de situatie om een duidelijke strategie: ofwel eerst doorgaand verkeer omleiden van Hundelgemsesteenweg/Gaversesteenweg, Poelstraat naar oprit snelweg en R4 (en omgekeerd) en dan het centrum verkeersarm maken en heraanleggen, ofwel start heraanleg centrum samen met intensief uitbouwen en promoten van alternatieven voor de Merelbeke naar en het sterk beperken van doorgaand autoverkeer.





OBSERVATIE 4: Centraliteit en hiërarchie in kernen

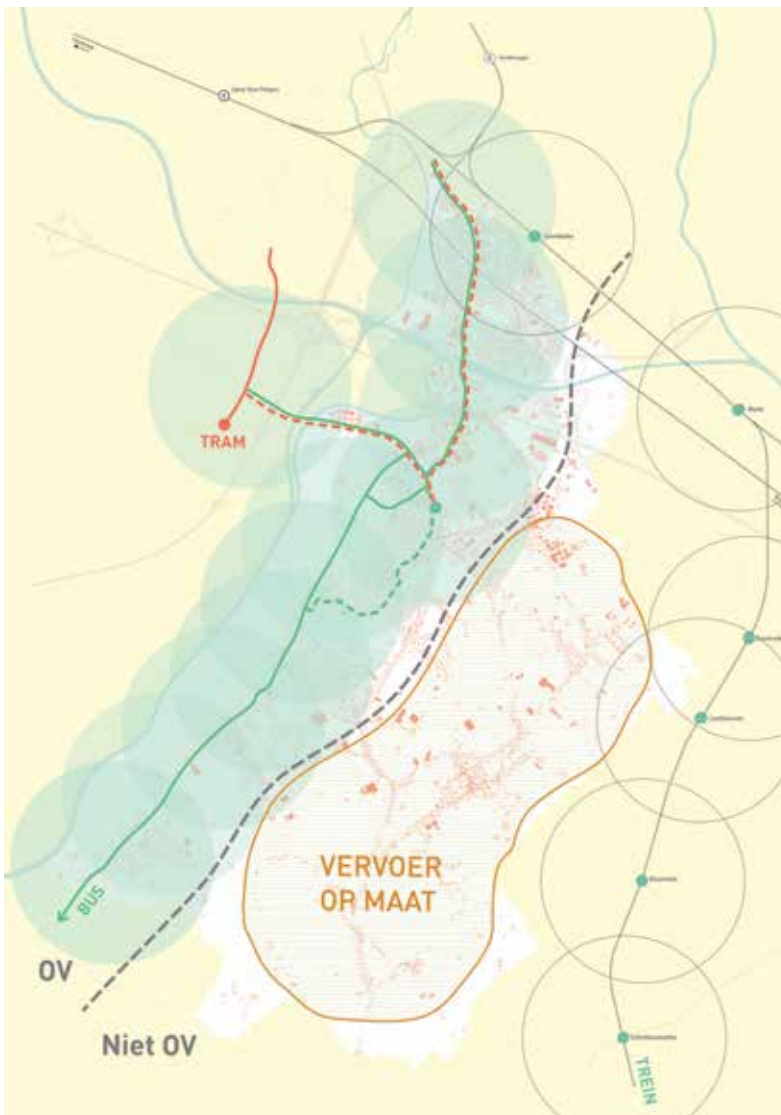
Merelbeke is gedeeltelijk gelegen binnen de Gentse stadsring R4. Deze zone heeft de hoogste woondichtheid en heeft ook het meeste voorzieningen en jobs. De voorzieningen zijn geclusterd rond bepaalde kernen (nl. Merelbeke centrum of Flora), waardoor een zekere hiërarchie ontstaat tussen een stedelijk goed uitgerust deel en een landelijk deel met minder voorzieningen. De kernen met voorzieningen in het landelijke zuiden zijn kleiner en beperkter, de bewoners zijn dan ook deels aangewezen op het stedelijke noorden van de gemeente waar de voorzieningen talrijker zijn en meer gespecialiseerd en waar ook een behoorlijk aanbod is van jobs. Daarnaast maken de Merelbekenaars ook gebruik van voorzieningen in de aanpalende gemeentes en vice versa (zo blijkt het zwembad van Merelbeke aantrekkelijk te zijn voor heel wat inwoners uit de ruimere omgeving).

BENADERING:

- Hiërarchie in kernen: voorzieningen niet overal gaan verspreiden
- Afhankelijkheidsrelatie tussen zuidelijke kernen en centrum niet omgooien maar bereikbaarheid verhogen (nieuwe diensten, verplaatsingen bundelen, alternatieven aangenamer maken...).
- Centralisering kan doeltreffendere organisatie bieden + de kwaliteit van dienstverlening verhogen

Er spelen met andere woorden twee logica's bij het ontsluiten van voorzieningen: enerzijds de logica van nabijheid voor dagelijkse voorzieningen die zich binnen wandel- en fietsbereik moeten bevinden om het aantal autoverplaatsingen te doen dalen (bakkerij, post, apotheek, bankautomaat) en anderzijds de logica van de agglomeratie voor gespecialiseerde voorzieningen, die best toegankelijk gemaakt worden met performante OV-diensten. Tussentussen vindt men Merelbeke centrum.

In het licht van de gemeentelijke fusie lijkt het logisch om alle gespecialiseerde voorzieningen te centraliseren in Merelbeke centrum en de ontwikkeling van diffuse voorzieningen te voorkomen. Om vervoersarmoede van de potentiële gebruikers van deze voorzieningen te counteren, moet in dat geval ofwel een performante OV-dienstverlening gegarandeerd worden ofwel moeten er andere collectieve mobiliteitsoplossingen aangeboden worden (zie #6 PLEKKEN)



OBSERVATIE 5: Shift in mobiliteitsbeleid en VERVOER OP MAAT

De Lijn gaat haar routes concentreren op een aantal hoofdassen. Hierdoor zal het oostelijk deel van Merelbeke minder frequent bediend worden met het OV (Lemberge, Bottelare, Munte). Aansluitend op de OV-hoofdcorridors, kan "vervoer op maat" een belangrijke aanvullende functie krijgen in de gemeente.

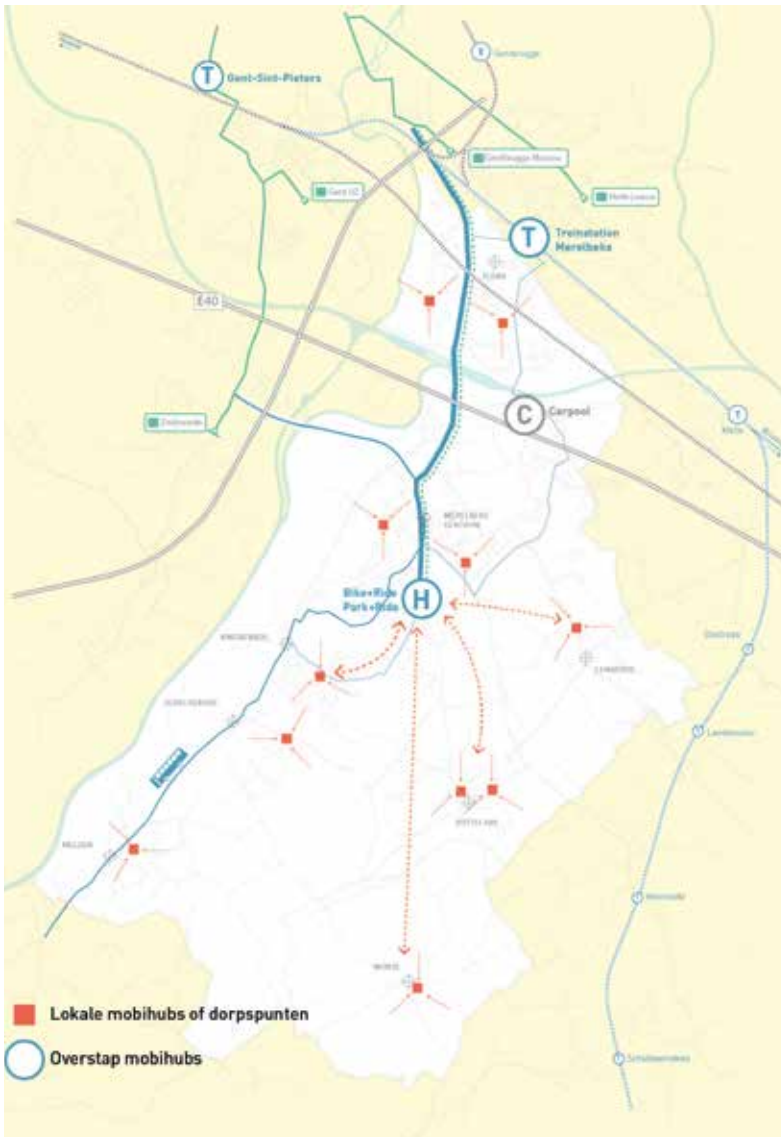
BENADERING:

- Initiatieven kunnen een belangrijke rol opnemen om invulling te geven aan vervoer op maat;

a. zowel vanuit burgerinitiatieven (bv. burger- of zorgbus)

b. als door marktspelers die meesurfen op centralisering (bv. last-mile deelsystemen)

Enkel een breed aanbod van deelfietzen, deelauto's, vraaggestuurd vervoer, openbaar vervoer en combi-arrangementen kan een realistisch alternatief zijn op het privé-autobezit. Op de drie volgende pagina's vinden we verschillende types van DEELSYSTEMEN en MOBIHUBS die op Merelbeke kunnen worden toegepast. Er worden ook enkele eerste reflecties uitgewerkt omtrent de interactie tussen deze micro-mobiliteitsoplossingen en het ontwerp van een nieuw en robuust mobiliteitsnetwerk voor OV en fiets. Zoals eerder gezegd, gemeenschappelijke initiatieven kunnen niet overleven zonder een vervoersnetwerk dat op regionale schaal wordt afgestemd.



In Merelbeke kruisen verschillende OV-assen andere HOV-assen die een rol spelen binnen de vervoersregio Gent (bv. Treinlijn 122 is de lokale lijn met de meeste opstappers in Gentse regio). Ze bieden daarom kansen voor een vlotte doorvoer en combimodaliteit. De doortrekking van een tramlijn tot aan Merelbeke centrum (en verder naar het zuiden), kan een versterking zijn van deze assen alsook via de mobihubs die ermee verbonden zijn: overstap mobihubs erlangs en lokale mobihubs in “dorpspunten”.

OBSERVATIE 6: Potentieel voor een “SPAAK-EN-WIEL”-arrangement

De conventionele wijsheid stelt vast dat minder dichtbevolkte gebieden kunnen profiteren van flexibele, vraaggestuurde transportdiensten in plaats van vaste-routediensten die langs OV-assen rijden. Sommige initiatieven (bv. buurtbus in Nederland) bewijzen echter het tegendeel: uiteindelijk worden meer mensen bereikt door een vaste dienstverlening dan door flexibele. In het laatste geval blijkt een eerder lokale focus en moeilijke toegang tot informatie voor veel potentiële gebruikers een belangrijke hindernis waardoor uiteindelijk toch gekozen wordt voor de auto. Bovendien moet het principe van vervoer van **halte-tot-halte** vervangen worden door het principe van **deur-tot-deur**.... (zie #8 Lexicon) Welke van de twee is nu beter? De waarheid ligt waarschijnlijk in het midden, het ene type transportdiensten sluit het andere niet uit; de zwakste schakel blijft het voor- en naktransport, daar moet de focus op gelegd worden.

BENADERING:

- Als eerste- en laatste-km-vervoer zouden combimobiliteitsdiensten kunnen worden ingevoerd langs de belangrijkste vervoersnetwerken, gearticuleerd via mobihubs of overstappunten, met de fiets als aanvulling op het meer structurele netwerk of HOV-assen.
- Een goede bereikbaarheid van landelijke gebieden zou eerder kunnen worden gebaseerd op deelsystemen en andere collectieve arrangementen, eventueel samen geclusterd met andere lokale voorzieningen in “dorpspunten” (ref. Landelijke Gilde), in een gezamenlijke inspanning om de leemten in het OV netwerk op te vullen en tegelijkertijd betaalbaarheid en leefbaarheid garanderen.

Dergelijke interactie tussen HOV en mobihubs, ook bekend als een “spaak-en-wiel”-arrangement, biedt voor de bewoners van Merelbeke een duidelijk alternatief om zich te verplaatsen zowel naar de voorzieningen in Merelbeke als naar attractiepolen in Gent en verder.

CONCLUSIES

Er zijn geen kant en klare oplossingen voor de verschillende mobiliteitsvraagstukken in Merelbeke. Het sterk verstedelijkte noordelijke deel vlakbij Gent is niet vergelijkbaar met het zuidoostelijke deel, dat veel landelijker is en georganiseerd rond herkenbare historische kernen en lijnen, of met het zuidwestelijke deel, opgedeeld in residentiële verkavelingen. Naast deze ruimtelijke vaststellingen is er ook de vraag in hoeverre de gemeente beschikt over de middelen om een vorm van gelijke toegang tot diensten en voorzieningen te garanderen voor alle inwoners. Natuurlijk kan de aansluiting bij de Vervoersregio Gent enige soelaas brengen, maar alleen als de ruimtelijke en sociaaleconomische bijzonderheden in toekomstige ontwikkelingen erkend en gekoesterd worden.

Alvorens projectvoorstellen worden uitgewerkt, werd eerst onderzocht wat de belangrijkste motivaties zijn voor verplaatsingen, welke plekken de inwoners vaak bezoeken en welke vervoersvorm gekozen worden. Deze analyse liet toe om een aantal plekken en structuren te identificeren die een betekenisvolle rol spelen in deze dagelijkse verplaatsingen -zoals de Hundelgemsesteenweg, het station of kleinschalige voorzieningen op verschillende plekken binnen de gemeente. Aanvullend ontdekten we dat sommige bewoners zelf al initiatieven hebben genomen om hun mobiliteitsvraagstukken op een creatieve manier op te lossen, daar waar de standaardoplossingen geen soelaas bieden.

Het geval van de burgerbus van de Merelaar of de fietsbib van Flora Op Wielekes zijn in dit opzicht voorbeel-

dig. Sommige initiatieven kunnen uiteindelijk geïnstitutionaliseerd worden als reguliere praktijk, zijn bouwstenen in het bereiken van gedragsverandering. Maar dit proces van institutionalisering kan die innovatieve actoren ook overweldigen. Ze hebben financiële- en beleids-ondersteuning nodig om te blijven groeien en bloeien.

In het volgende hoofdstuk gaat dit onderzoek in op de basisbehoeften achter deze verplaatsingen: naar school of naar het werk gaan, boodschappen doen en naar een zorgplek gaan. Hieronder vatten we de belangrijkste conclusies samen, die meegenomen worden naar de volgende hoofdstukken:

- Onderscheid tussen stedelijk en ruraal gebied
- Nieuwe inwoners hebben vaak andere gewoontes dan oudere bewoners (jonger, stedelingen)
- Verminder de dominantie van de auto in de publieke ruimte, wat gepaard gaat met het inzetten op fiets & OV
- Organiseer collectieve alternatieven voor OV-dienst (bv. vormen van micromobiliteit)
- Ga slim om met reeds bestaande & geplande infrastructuur (bv. trein of tram langs Hundelgemse/Zwijnaardse Steenweg)
- Ga strategisch om met het voorzieningenapparaat (bv. demografische verschuiving, ouderen naar centrum)
- MaaS: aanvullende maatregelen kunnen de impact van een systeem vergroten: slimme ticketing, apps waarin verschillende mobiliteitsdiensten gebundeld worden, ...



50°58'41.4"N 3°46'23.0"E

Voorbeelden van bundels in Merelbeke

SCHOOL BUNDELEN: Hoe kan vervoer naar de basisschool gebundeld worden?



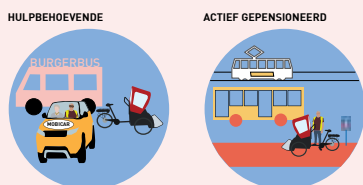
plekken; basisscholen
modi; fiets (+add-ons), fietsbus

BOODSCHAPPEN BUNDELEN: Hoe kan het inkopen van dagelijkse goederen gebundeld worden?



plekken; supermarkt, afhaalpunt,...
modi; fietskar, levering met busjes,..

ZORG BUNDELEN: Hoe kan vervoer voor minder mobielen gebundeld worden?



plekken; zorginstellingen,
ontmoetingsplekken,..
modi; OV, burgerbus,..

PENDEL BUNDELEN: Hoe kan de woon-werk pendel door en vanuit Merelbeke gebundeld worden?



plekken; werklocaties, bedrijventerreinen,
mobihubs,..
modi; e-fiets, auto, OV, steps,..

#5

Bundels van verplaatsingen

Verplaatsingspatronen strategisch bundelen en verknopen

Vanuit de reizigersprofielen kwamen we tot 4 cruciale redenen waarom mensen zich verplaatsen. Deze 4 bundels van verplaatsingen zijn volgens ons strategisch om anders te gaan organiseren (bundelen) omdat:

- het gaat over verplaatsingen die gekoppeld zijn aan specifieke bestemmingen (bv. supermarkten, of school)
- de verplaatsingen gebeuren op een vast ritme (bv. pendelaar,)
- ze door specifieke gebruikers worden gemaakt (bv. scholieren), dus specifieke reizigersprofielen kunnen worden aangesproken per bundel
- ze vaak gekoppeld zijn aan een specifieke vervoerswijze (bv. boodschappen moet je makkelijk mee kunnen dragen)
- ze structurerend zijn in ons dagelijks leven
- innovatieve initiatieven reeds bezig zijn met deze specifieke verplaatsingen

Deze 4 bundels van verplaatsingen zijn we kwantitatief (via GIS-data) gaan onderzoeken en kwalitatief gaan interpreteren. We kijken naar specifieke gebruikers, netwerken en plaatsen. Op deze manier dringen we door tot de haarvaten van het mobiliteitssysteem, om van hieruit gepaste aanbevelingen te kunnen maken over de nodige infrastructuur en ondersteuning.

Hierbij hanteren we telkens een dubbele benadering voor het bundelen van verplaatsingen: vanuit een centrale en een decentrale benadering. Het onderscheid tussen centraal en decentraal komt voort uit de zes sturende observaties en benaderingen (zie hoofdstuk #3). Deze dualiteit maakt dat er verschillende aanbevelingen kunnen worden voorgesteld; op maat van het stedelijke noordelijke gebied van Merelbeke, alsook voor het landelijke zuidelijke deel. De twee opties zijn dus complementair, sluiten elkaar niet uit en worden best in synergie opgevolgd.

We vertrekken telkens van vooropgestelde mogelijke organisatievormen. In dit onderzoek geven we aanbevelingen over:

- de noodzakelijke netwerken om deze verplaatsingen op een veilige, aangename en efficiënte manier te gaan bundelen
- de locaties voor strategische knooppunten of plekken, nodig om de bundeling tot stand te brengen.
- de impact van de benadering, aan de hand van een kwantitatieve berekening over het aantal mensen dat kan worden bereikt.

De uitkomsten van alle analyses zijn bedoeld om het begrip van concepten zoals “micro-centraliteiten” of “mobihubs” te verbreden, met oog op hedendaagse praktijkgemeenschappen.



schoolbundel

Hoe kan vervoer naar de basisschool gebundeld worden?

- We focussen op scholieren tot 12 jaar. Deze zijn namelijk het meest kwetsbaar en afhankelijk van goede begeleiding en infrastructuur.

- Basisscholen zijn wijd verspreid over Merelbeke, net zoals de scholieren zelf. Hierdoor kunnen we ervan uitgaan dat, in principe, elke scholier op een afstand tot 2.5km van een basisschool woont.

- We focussen op verplaatsing per fiets. Dit is dé manier om naar school te gaan: het gaat over korte afstanden, het is gezond en bovendien een leuke activiteit!

- De grootste bottlenecks zijn veiligheid en begeleiding: ouders hebben niet altijd even veel tijd 's ochtends en 's avonds

- We zien dat er meer en meer initiatieven bestaan rond schoolpoolen. Dat is onder begeleiding van enkele ouders, in groep, naar school fietsen.

- Om dit schoolpoolen te stimuleren kijken we naar de bereikbaarheid van de scholen via het formele fietsnetwerk en via een fijnmaziger netwerk van reguliere en trage wegen.

- Zo komen we tot aanbevelingen om het netwerk te verbeteren en ook tot strategische verzamelpunten voor de schoolpool.

CENTRAAL: Laag bereik van scholieren (597/1387) via formeel fietsnetwerk alleen.

→ In het noordelijke netwerk spelen, naast de formele fietspaden langs hoofdroutes, de buurtstraten een belangrijke rol. In het zuiden blijken de formele fietspaden langs hoofdroutes het belangrijkste onderdeel van het netwerk.

→ Schoolomgevingen in Merelbeke be-

vinden zich vaak aan een drukke doorgangsweg.

DECENTRAAL: Volledig bereik van scholieren via fijnmaziger netwerk van weg en fietsweg (1325/1387), zonder Trage Wegen

→ Trage Wegen als onderdeel van het fietspadensysteem van Merelbeke laat zien dat deze wegen het bereik van scholen niet vergroten.

→ Maar Trage wegen hebben wel een belangrijke rol: bijdrage aan de kwaliteit, veiligheid en functioneel gebruik voor lange afstanden tussen zuidelijke dorpskernen.

→ In het zuiden verlopen Trage Wegen bijvoorbeeld vaak parallel aan drukke hoofdroutes. Ook blijken deze wegen hier een goede optie voor langere afstanden – bijvoorbeeld tussen scholen of dorpen – te zijn. In het noorden kan de ontwikkeling van korte 'missing links' de netwerkintegratie van buurtwegen verhogen en zo fietsen naar school zonder gebruik van drukke fietspaden langs hoofdroutes mogelijk maken.

→ Voor de bundeling van fietsbewegingen in het noorden lenen zich vooral plekken binnen de buurten; in het zuiden zijn kruispunten van hoofdroutes (of hieraan parallelle Trage Wegen) de uitgelezen ontmoetingsplekken.

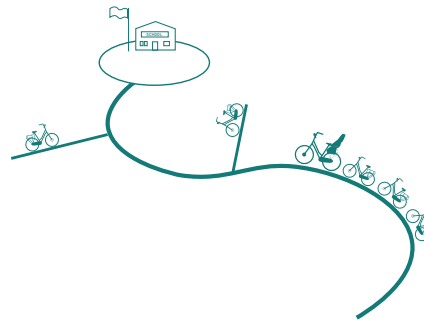
CENTRALE benadering:

opwaarderen schoolomgevingen en
bestaande, formeel - als zodanig
uitgewezen - fietsnetwerk

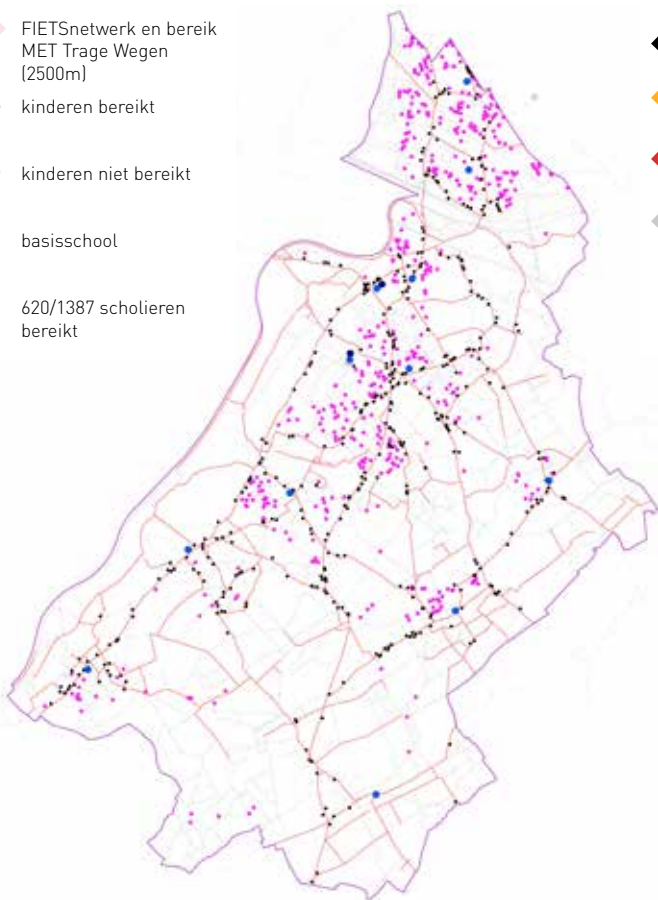


DECENTRALE benadering:

gebruik van fijnmaziger netwerk voor
langzaam-vervoer, inclusief Trage
Wegen en buurtwegen



- ◊ FIETSnetwerk en bereik
MET Trage Wegen
(2500m)
 - kinderen bereikt
 - kinderen niet bereikt
 - basisschool
- 620/1387 scholieren
bereikt



- Hoge connectiviteit, veel
kinderen
- Hoge connectiviteit, weinig
kinderen
- Lage connectiviteit, veel
kinderen
- Lage connectiviteit, weinig
kinderen



zorgbundel

Hoe kan vervoer voor minder mobiele gebundeld worden?

- Ouderen maken deel uit van deze doelgroep. Het aandeel van ouderen in de bevolking (in Vlaanderen in het algemeen, en ook in Merelbeke) stijgt. Waar ouderen niet meer als bestuurder kunnen optreden, worden ze afhankelijk van anderen om zijn of haar verplaatsingen te organiseren.

- Dit kan worden ondersteund door familie, hulporganisaties of autonoom (of onder begeleiding) met het openbaar vervoer

- Zeker in de peri-urbane context wonen we verspreid. Winkels of maatschappelijke activiteiten bevinden zich niet altijd op wandelafstand.

- Vereenzaming hangt samen met dit vraagstuk over bereikbaarheid. Ook in de zorgsector wordt er meer en meer aandacht gegeven aan het belang van sociaal contact (van Cure tot Care).

- We zien interessante initiatieven zoals de Minder Mobiele Centrale, Fietzen Zonder Leeftijd of de Burgerbus. Gesteund door vrijwilligers en gekoppeld aan openbare instanties zoals het OCMW, bieden zij diensten aan met oog op het verhogen van de bereikbaarheid voor ouderen. Zowel voor zakelijke (dokterafspraak) als ontspanningseinden (marktdag, familiebezoek).

CENTRAAL: De meeste van de +65-ers (3911/4949) wonen op 500m van een bushalte (huidige busnet)

→ De weinige gebieden die hen geen openbaar vervoer bieden zijn ten eerste enkele buurten of delen van buurten. Soms blijkt het om buurten te gaan waar veel oudere mensen wonen - zie bijvoorbeeld delen van Schelderode, kaart p.96 Dit biedt een strategische opportuniteit

zowel naar de decentrale benadering maar ook naar transformatie van deze buurten op termijn.

→ Ten tweede gaat het om gebieden waar ouderen zeer verspreid wonen, voornamelijk in het zuidoostelijke, rurale gedeelte van de gemeente (rondom Lemberge, Munte, Bottelare,...). Hier biedt de decentrale benadering een beter perspectief.

→ In het licht van de centralisatie van buslijnen op hoofdassen, zal eventueel de bereikbaarheid maar zeker de bediening van enkele bushaltes afnemen.

DECENTRAAL: Meer dan de helft van de +65-ers (2613/4949) wonen op 500m van een mogelijk verzamelplek

→ Hoog potentieel voor nieuwe verzamelplekken, in complementariteit met service area van openbaar vervoer.

→ Invulling aan vervoer op maat: een systeem dat bereikbaarheid verhoogt van individuen, inzet op sociale behoeftes en collectief beheerd kan worden.

→ Mogelijke bestaande voorzieningen die als verzamelplek kunnen dienen, vallen samen met oude kernen (kerk Lemberge, molen in Schelderode...)

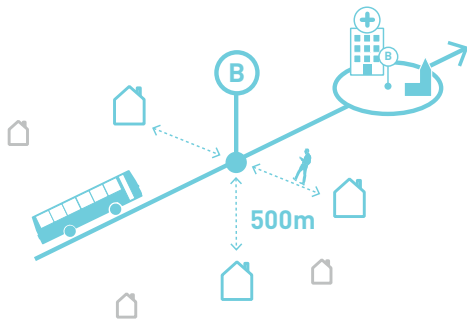
→ Zie kaart p.100, in het LOGBOEK, voor de strategische locaties:

- waar bestaande voorzieningen (detailhandel, cultuurcentra, kernen...) een grote impact hebben en als verzamelplek kunnen worden omgevormd

- waar het opportuun is om nieuwe verzamelplekken te voorzien omwille van een concentratie aan ouderen die ofwel een lage bereikbaarheid hebben tot busdienst, ofwel buiten bereik van mogelijk verzamelplek vallen.

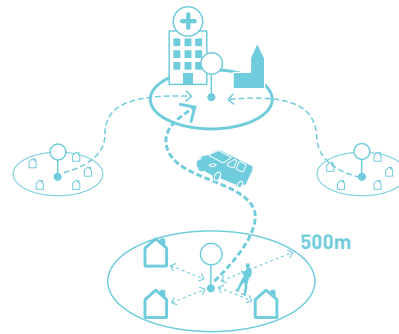
CENTRALE benadering:

Minder mobiele(n) (ouderen) reizen met openbaar vervoer (mét aangepaste haltes en voorzieningen) naar een bestemming



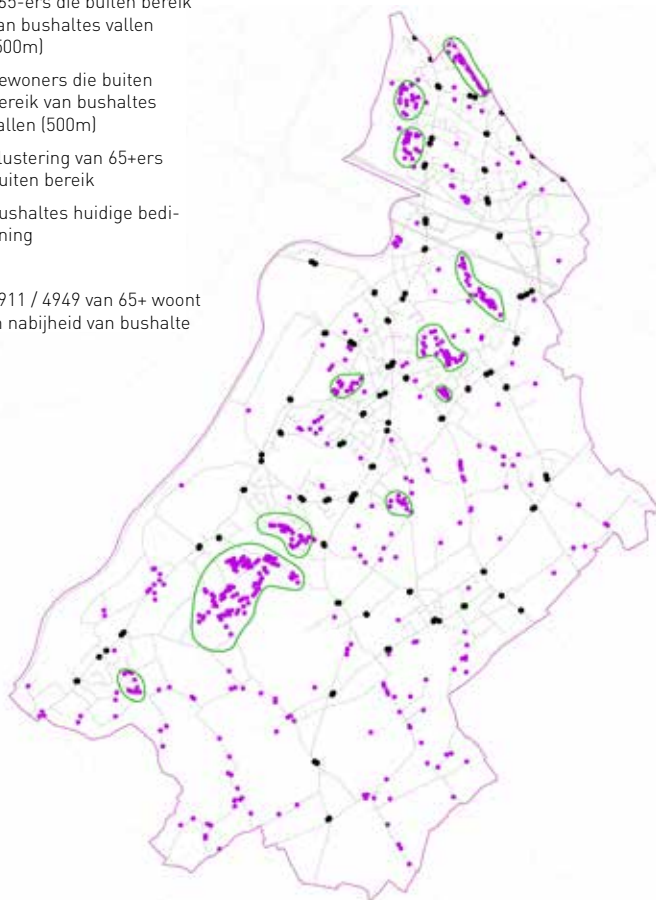
DECENTRALE benadering:

ontmoetingsplekken als oppikpunt voor collectief vervoer, zoals een burgerbus



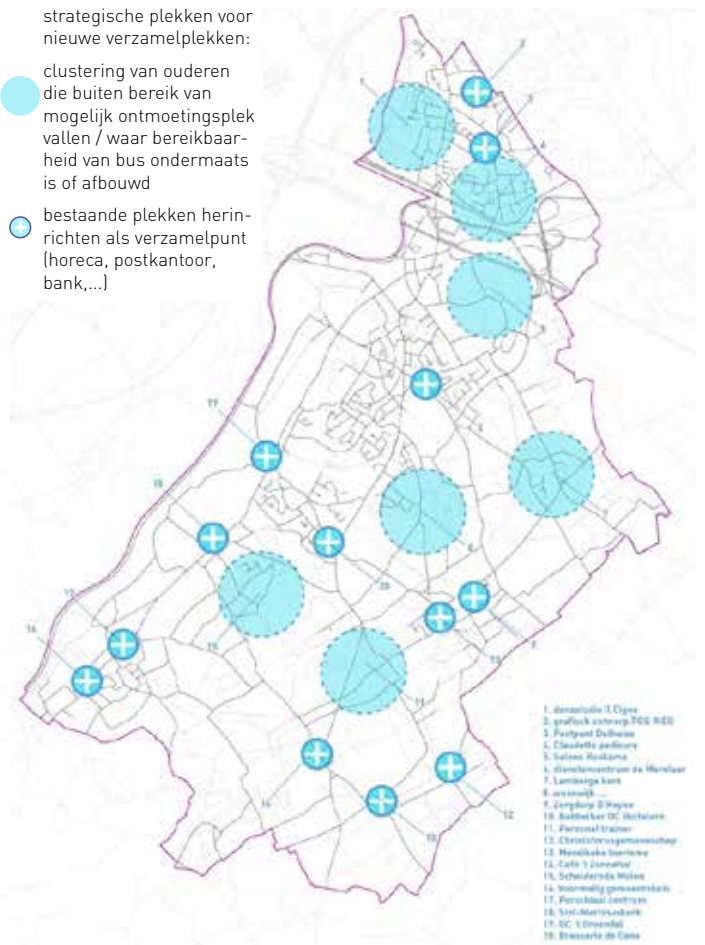
- +65-ers die buiten bereik van bushaltes vallen (500m)
- bewoners die buiten bereik van bushaltes vallen (500m)
- clustering van 65+ers buiten bereik
- bushaltes huidige bediening

3911 / 4949 van 65+ woont in nabijheid van bushalte



strategische plekken voor nieuwe verzamelplekken:

- clustering van ouderen die buiten bereik van mogelijk ontmoetingsplekken / waar bereikbaarheid van bus ondermaats is of afbouw
- bestaande plekken herinrichten als verzamelpunt (horeca, postkantoor, bank,...)



1. dienstwiel 1, Cyber
2. grafisch ontwerp POC NDB
3. Postkantoor Dullieu
4. Claudette pedicure
5. Salvoe Houdama
6. dienstencentrum de Havelaar
7. Lumbierge kant
8. wasserij
9. zorgplek 21/11/11
10. Badhuis van OC, Hechtelen
11. Personeel trainer
12. Christoforusgemeenschap
13. Hermitika hermitie
14. Café 1 Jozef
15. Scheidingshuis Molen
16. Voormalig gemeentekantoor
17. Personeel centrum
18. Sint-Martinuskerk
19. OC 1 Druivedal
20. Brasserie de Cane



boodschappenbundel

Hoe kan de inkoop van dagelijkse goederen gebundeld worden?

- Inkopen doen, in combinatie met andere dagelijkse verplaatsingen, zijn vaak een reden om in de auto te stappen. Je moet de boodschappen namelijk naar huis kunnen transporteren...

- We kopen meer en meer online. Het logistiek distributiesysteem hierachter is inefficiënt, heeft een hoge impact op het verkeer en is belastend voor het milieu

- Tegelijk zien we een trend van (elektrische) bakfietsen (ook deelsystemen zoals Cargoroo of Dégage) en logistieke dienstverlening met een oog op duurzame mobiliteit (Cargo Velo, Voedelteams, Bpost)

- We zien ook de impact en het belang van een meer lokaal gerichte landbouw. Deze korte keten is gebaat bij een efficiënt distributiesysteem.

- Deze nieuwe trends vragen een ander soort van organisatie (hoe efficiënt pakjes/voedselpakketten leveren?) en infrastructuur (fietsenstalling, rustplekken,...)

- Het onderzoek focust op deze twee zaken:

- Bereik van bestaande handelsstructuur, om te zien wat de impact is om deze opnieuw in te richten, met oog voor zachte mobiliteit.

- Naar een fijnmazig distributiesysteem. Zo komen we tot een hiërarchie van het netwerk, met lokale afhaalpunten op wandelafstand voor bewoners en strategische distributiepunten voor overslag van goederen (vrachtwagen naar cargo-fiets).

CENTRAAL: 3/5 van de bewoners (18976/24659) zijn op korte fietsafstand (2.5km - 10min fietsen) van bestaande handelsstructuur (incl. supermarkten)

→ Uitkomsten laten zien dat het aangenomen bereik van supermarkten grote delen van het noorden en zuidwesten van Merelbeke bedekt.

→ Tonen aan dat een systeem van (duurzame) levering via meer geïntegreerde hoofd- en minder geïntegreerde buurtwegen efficiënt zou kunnen zijn.

DECENTRAAL: Verschillende types van leverings- en afhaalpunten maken een efficiënt en goed bereikbare afhaalpunten mogelijk

→ Groeiend belang van reorganisatie e-leveringen omwille van inefficiëntie in de nevelstad en bijhorende bijdrage aan verkeersdruk en uitstoot

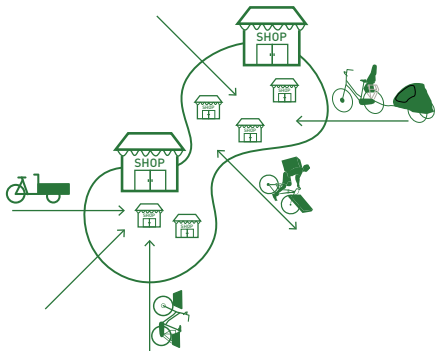
→ Detailhandelslocaties met goede lokale bereikbaarheid zijn wijd verspreid over de gemeente en kunnen dienen als lokale afhaalplek bv. voor voedselpakketten of online bestelde pakjes.

→ Locaties dichtbij regionale wegen-netwerk zijn strategisch als distributiepunten voor de overslag van (e-)vrachtwagen naar elektrische cargo-bikes, fiets of (e-)bestelwagen. Van hieruit kunnen routes vertrekken die de lokale afhaalplekken in de gemeente bedienen.

→ Enkele buurten (gelijkaardig aan zorgcentra) komen niet in aanmerking, omwille van hun slechte connectiviteit tot het netwerk en afwezigheid van detailhandel. Dit zijn meestal woonwijken (verkavelingen) met een wegenstructuur van pijpekoppen.

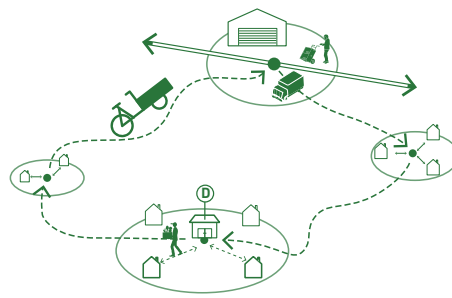
CENTRALE benadering:

Aanpassen bestaande handelsstructuur voor zachte mobiliteit en logistieke diensten



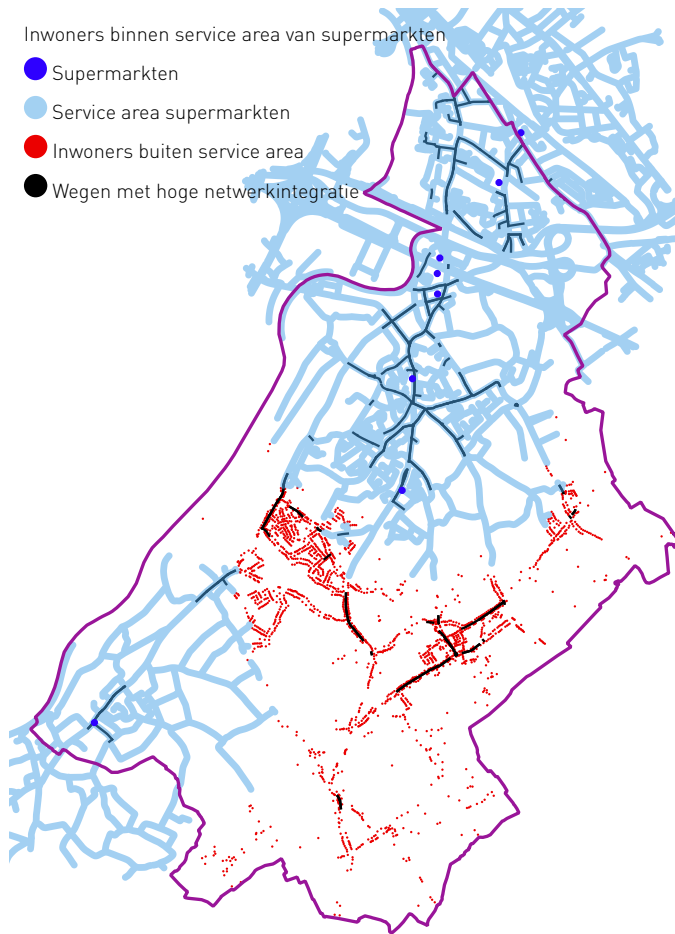
DECENTRALE benadering:

Versterking collectief inkoop/logistiek door een spreiding van leverings- en afhaalpunten.



Inwoners binnen service area van supermarkten

- Supermarkten
- Service area supermarkten
- Inwoners buiten service area
- Wegen met hoge netwerkintegratie



- ◆ hoofdwegen
 - ◆ connectiviteit lokale wegen
 - knooppunten vertakkingen en lokale wegen
 - bestaande faciliteiten die zeer geschikt zijn voor bundeling (R1+R2+R4)
- 19,360 / 24,659 bereikt



pendelbundel

Hoe kan woon-werk pendel door en vanuit Merelbeke gebundeld worden?

- Het pendelen naar het werk kent een strikte timing en heeft een grote impact. Zo weten we uit het tellingenonderzoek dat deze verplaatsingen grote volumes aan autoverkeer genereren en voor congestie en overlast zorgen, zeker waar deze door het centrum rijden.

- In de ochtendspits gaan deze verplaatsingen noordwaarts, richting Gent en het afrittencomplex van de R4 en E40. In de avondspits in omgekeerde richting. Ook weten we dat een aanzienlijk deel van dit verkeer wordt veroorzaakt door meer zuidelijk gelegen gemeentes.

- Voor benadering 1 is een toekomstig regionaal openbaar-vervoerssysteem in Merelbeke als uitgangspunt genomen. Het systeem bestaat uit een nieuwe tramverbinding op de Hundelgemsesteenweg, frequent bediende bushaltes en bestaande P&R plekken.

- Voor benadering 2 is ervan uitgegaan dat er verschillende types mobihubs zijn. Verschillen zijn ingegeven door de ligging van plekken ten opzichte van concentraties van werkplekken, veel inwoners en/of haltes van openbaar vervoer. Om deze verschillen weer te geven zijn drie respectievelijke condities geformuleerd. Zo komen we tot zes types mobihubs, afhankelijk van de condities waar het toe dient.

CENTRAAL: Overstappunten langs een HOV-lijn (buslijn met prioriteitslanen of tram) heeft bereik van 4/5 van werkende bewoners (11,152 / 14,481)

→ Uitkomsten laten zien dat HOV-lijn en carpool een groot bereik heeft voor overstap van de fiets op ... (bereik=2.5km)

→ Potentieel van natransport deelsystemen vanuit deze HOV-lijn, in nabijheid van werkgebieden of carpoolen (bv. fietsen of steps)

DECENTRAAL: In het noorden bevindt zich potentie voor multi-functionele hubs; in het zuiden ligt potentie voor meer gespecialiseerde bundeling.

→ Multifunctionele mobihubs (dichtbij werkplekken, dicht woongebied en openbaar vervoer) bevinden zich voornamelijk in het noordelijk en centraal deel van Merelbeke

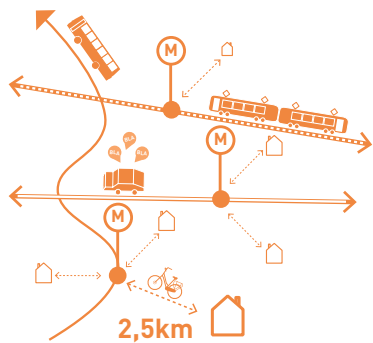
→ Hiervoor zou een brede reeks van maatregelen genomen kunnen worden die zich richten op voor- en natransport, P&R en flexibele, tijdsafhankelijke poolingsystemen die zowel de woon-werk als ook werk-woon vervoersbehoefte bedienen.

→ 'Specifieke' mobihubs (die maar aan één specificatie voldoen) vragen een meer gespecialiseerde aanpak

→ Hubs in gebieden waar veel werkende inwoners leven maar geen openbaar vervoer of werkplekken binnen bereik liggen zouden bijvoorbeeld beter profiteren van een bundeling die berust op vastgelegde afspraken in termen van tijd en bestemmingen (carpoolen, ritdelen,...)

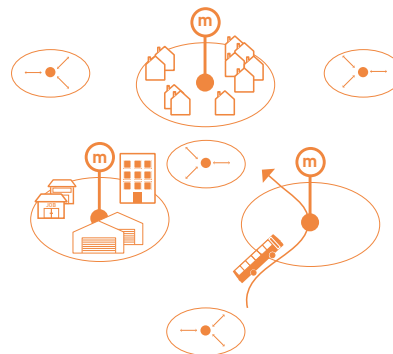
CENTRALE benadering:

Bundeling vindt plaats via overstap tot hoogwaardig openbaar vervoer met regionaal bereik

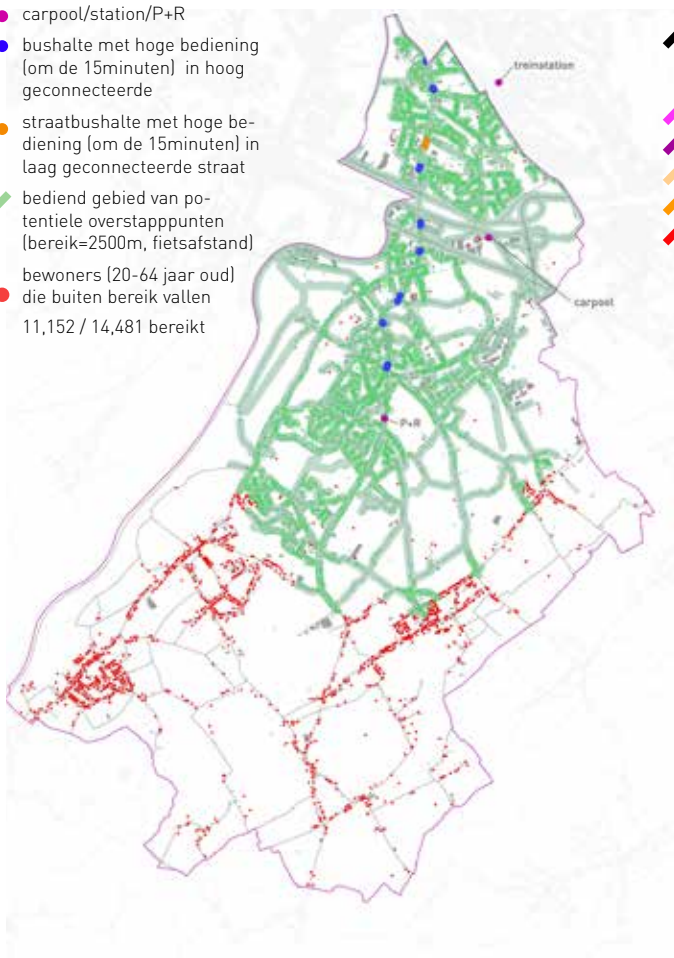


DECENTRALE benadering:

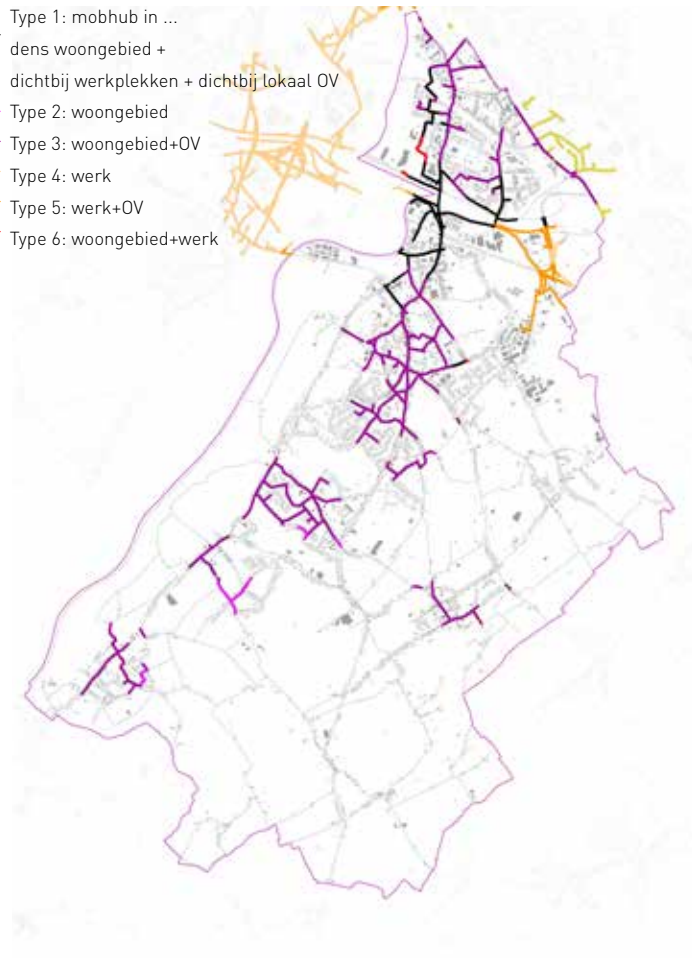
Bundeling vindt plaats via een gespreid systeem van verschillende types 'mobi-hubs' op lokale schaal



- carpool/station/P+R
- bushalte met hoge bediening (om de 15minuten) in hoog geconnecteerde
- straatbushalte met hoge bediening (om de 15minuten) in laag geconnecteerde straat
- bediend gebied van potentiële overstappunten (bereik=2500m, fietsafstand)
- bewoners (20-64 jaar oud) die buiten bereik vallen 11,152 / 14,481 bereikt



- Type 1: mobhub in ...
dicht woongebied + dichtbij werkplekken + dichtbij lokaal OV
- Type 2: woongebied
- Type 3: woongebied+OV
- Type 4: werk
- Type 5: werk+OV
- Type 6: woongebied+werk



school

Omdat scholen vaker wel dan niet gelegen zijn aan wegen met veel verkeer, is het prioritair om de autodruk in de directe omgeving van de scholen te verminderen door “schoolstraten” op te richten of simpelweg door duidelijker fiets- en voetpaden in te richten in de directe schoolomgeving. Het toekomen en vertrekken met de fiets heeft een ruime en veilige omgeving nodig. Zo een voorstel hebben we uitgewerkt voor de school in Bottelare, terug te vinden in hoofdstuk [#6 Plekken](#).

Daarnaast is het goed om wat extra ruimte te reserveren voor de stalling van speciale fietsen, van groter formaat (zoals karfiets), en de inkom in te richten als een aangename verblijfsplek. Aan de andere kant worden Trage Wegen, zoals eerder vermeld, geacht een belangrijke connectiviteitsrol te spelen, vooral in die gebieden waar de dichtheid van het wegennet lager is. Zoals in Bottelare, waar we ontdekken dat al het verkeer door de Sint-Annastraat wordt geleid, terwijl de grotere dichtheid van bediende kinderen gemakkelijker te bereiken is via meer lokale paden zoals de Dorpsstraat, Vredestraat, of Rood Beldekeestraat (in het rood op de kaart), mochten ze beter met elkaar verbonden zijn.

zorg

Een groot deel van de 65+ leeft binnen het bereik van de huidige busdiensten. In het geval dat dit aantal zou worden verminderd, door de concentratie van het aantal routes door De Lijn, zouden sommige mensen uit de boot vallen - met name het zuid- en zuidoostelijke deel van de gemeente.

Twee benaderingen doen zich voor:

(i) ofwel wordt zorg gebundeld en aangeboden in aangepaste woningtypologieën, met de bedoeling om verplaatsingen te verminderen maar toch in je eigen dorp te blijven wonen (zoals intergenerationele woontypologieën of service appartementen);

(ii) ofwel wordt een tussenschaal van vervoer ontwikkeld, waar mensen worden opgepikt in verspreide verzamelpunten om naar de vereiste zorgdiensten te worden gebracht.

De eerste optie is te zien in het voorstel in het geval van Lemberge, waar een nieuw cohousing-project zou kunnen worden gebouwd om een lokale oplossing te bieden voor afhankelijke mensen, met aangepaste sociale- en mobiliteitsvoorzieningen. Het voorstel van de Babelbar in Bottelare ontwikkelt eerder het idee van een “vervoer op maat” oplossing waar mobiliteitsdiensten zijn aangeboden en mogelijk gekoppeld aan een bestaande zorgpool.

boodschappen pendel

In het noorden van Merelbeke bevinden zich grote supermarkten, gelegen langs de hoofdassen. Zoals in eerdere analyse werd opgemerkt, zorgen de gemiddelde dichtheid en de goede connectiviteit van het wegennet in het noorden ervoor dat het invloedgebied van die supermarkten, zelfs als we het beperken tot een invloedsgedebied van 1,5km, de meeste huishoudens bestrijken. Het toevoegen van voorzieningen voor het oppikken van goederen buiten winkeltijden (voedselpakket) of het vergroten en diversifiëren van fietsenstallingen (met een laadstation voor het opladen van uw elektrische fiets of fietskar) zou een aantrekkelijke toevoeging zijn om anders te winkelen, zowel op individueel als op collectieve basis. Stel je voor dat mensen de boodschappen voor hun bureu gaan ophalen, of dat de supermarkt gegroepeerde leveringen gaat organiseren. Het voorstel van de supermarkt in het centrum van Merelbeke toont enkele van die veranderingen. Aan de andere kant zijn er nog enkele gebieden zoals Bottelare of Munte die buiten het invloedgebied van de supermarkt vallen. Een alternatieve bezorgdienst zou kunnen worden georganiseerd, gekoppeld aan andere bestaande voorzieningen, zoals zorgcentra of kleine handelszaken (banken, kappers, bloemen, bakkerij). Die plekken kunnen als lokale MOBIHUBS diensten voorzien, zoals een breed voedselaanbod (van voedselteams tot de voedselleveringen waar de zorgcentra op vertrouwen), maar ook allerlei andere leveringen die bewoners op geschikte tijden zelf konden ophalen. Dit is wat wordt voorgesteld in het voorbeeld van Bottelare, waar De Babbelbar zo'n afhaalpunt wordt.

Het gebruik van de fiets voor voor- en natransport richting HOV-haltes (trein, tram, frequente bus) of carpoolfaciliteiten, met afgelegde afstanden tot 2,5 km, levert zeer overtuigende resultaten op: het grootste deel van het gemeentelijk grondgebied zou kunnen worden bestreken met zo'n oplossing. De zuidelijke en oostelijke dorpen vallen buiten dit bereikbare gebied, maar kunnen eventueel vertrouwen op lokale, meer residentiële types MOBIHUBS die een paar gedeelde auto's en gedeelde elektrische fietsen kunnen aanbieden, waarvan het bereik groter is dan de veronderstelde limiet van 2,5 km.

MOBIHUBS kunnen ook verrijken worden in het noorden, om rekening te houden met de specifieke behoeften van de lokale gebruikers. MOBIHUBS in werkgebieden kunnen bijvoorbeeld specifieke taxidiensten aanbieden om u op elk moment van de dag snel naar het treinstation te brengen (bv. Axess), of een vloot van gedeelde auto's aanbieden voor de werkgerelateerde kris-kras-ritten die gebeuren in elk werk dag. Het stationsgebied, zoals in ons voorstel in volgend hoofdstuk, kan een bestemming i.p.v. louter een intermodaal punt worden, en programma's aanbieden die reizen ontmoedigen: zoals een vergaderzaal om lokaal te gaan overleggen, of een coworkingruimte bedoeld voor mensen die het grootste deel van de dag onderweg moeten werken.

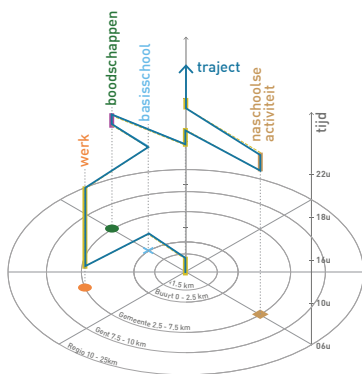




50°59'37.2"N 3°44'49.6"E

#6 Plekken en mobiliteitssystemen

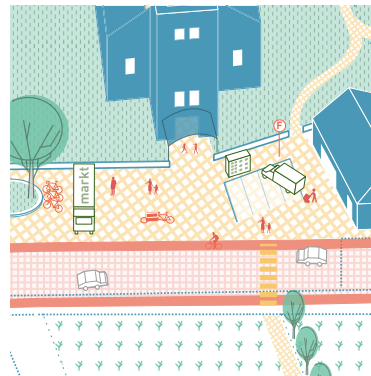
Ontwerpend onderzoek naar plekken en beheersmodellen



profielen >



bundels >



plekken

Vanuit het onderzoek naar mogelijke bundelingen van 4 mobiliteitsbehoeften (zie #5 Bundels van verplaatsingen), kwamen we, naast aanbevelingen voor het netwerk, tot 9 cruciale plekken in Merelbeke. De meest interessante plekken zijn plaatsen waar verschillende bundels samenkomen en er sprake is van onderlinge uitwisseling (bv. ophalen van een voedselpakket nabij schoolomgevingen of bij een verzamelplek voor minder mobiele). Ze blijken ook potentieel om verplaatsingen anders te organiseren, en geven concrete invulling aan concepten zoals MOBIHUBS, altijd in het dubbele perspectief van lokale en overstaphubs. De eerste biedt verschillende (micro) mobiliteitsoplossingen aan en ondersteunt lokale activiteiten. De tweede heeft een goede aansluiting op de (boven)regionale mobiliteitsnetwerken. Daarnaast spelen deze plekken spelen in op lokale opportuniteiten (bv. leegstaande panden, grond in eigendom van gemeente...).

Er werd ontwerpend onderzoek gedaan om de lokale ontwikkelingskansen te verkennen:

- Wat voor voorzieningen hebben deze plekken nodig en hoe kunnen de initiatieven hier een rol opnemen?
- Welk nieuw type omgeving en publieke ruimte brengen deze voort?
- Welke doelgroepen komen hier samen?
- Hoe hangen deze plekken samen met een ruimer vervoersnetwerk, en hoe versterken zij elkaar?

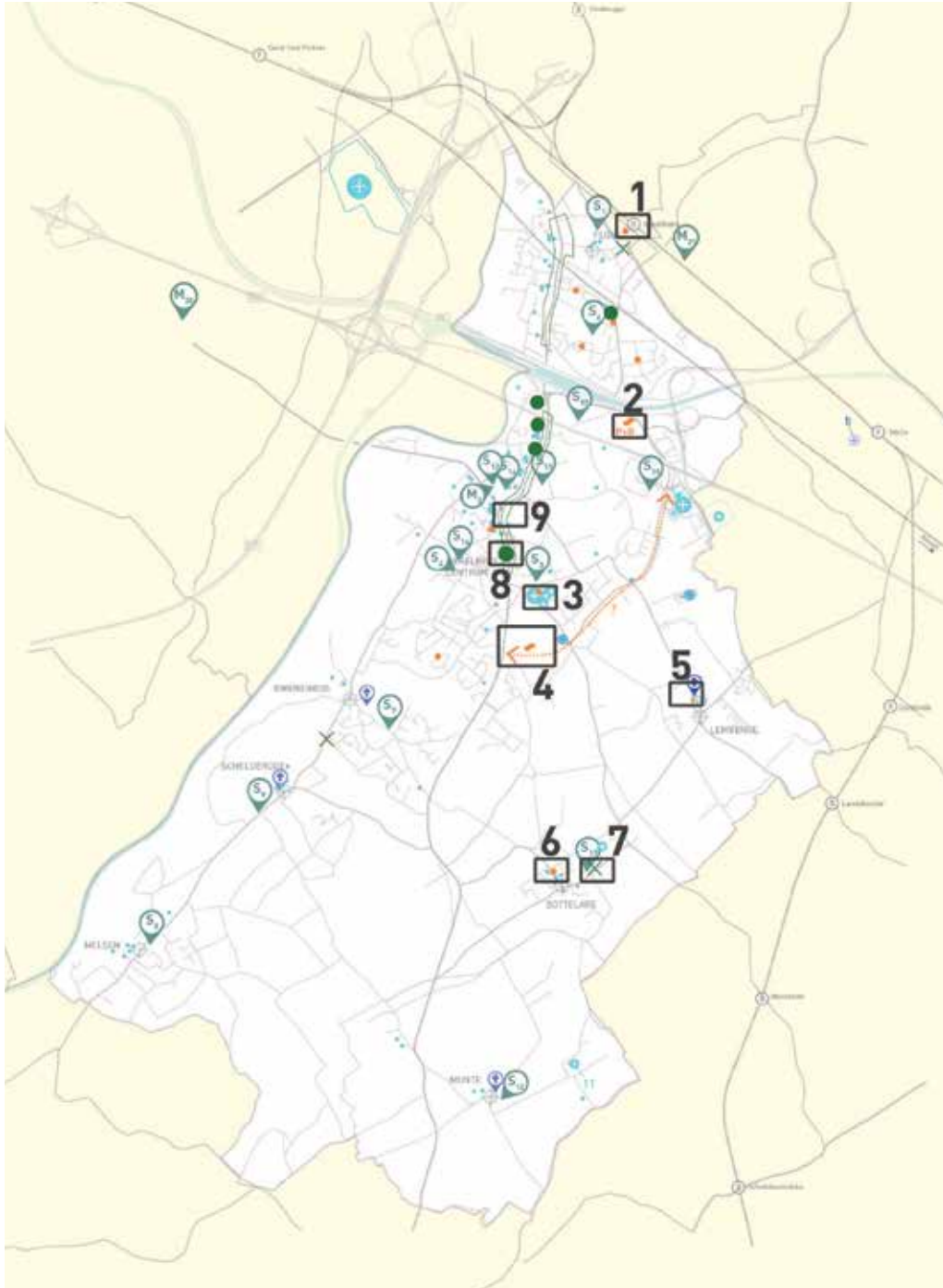
Deze plekken zijn potentieel replicerbaar in andere gemeente en regio's, vooral omdat ze een rijk pallet van mogelijkheden tonen die zowel in stedelijke als meer landelijke omgevingen kunnen functioneren en gelinkt zijn aan dagdagelijkse activiteiten (komende van de bundels), waardoor ze op een intrigerende manier exemplarisch willen zijn. Om inzichten uit dit ontwerpend onderzoek te structureren, hebben we een TOOLBOX gemaakt waarin mogelijke acties worden verzameld volgens verschillende domeinen (ruimtelijk, organisatorisch en planologisch), zie #7 Samen-werken aan mobiliteit.

BOODSCHAPPEN BUNDEL
 supermarkt + kernwinkelgebied
 decentrale afhaalpunten

PENDEL BUNDEL
 overstapplaatsen
 mobi-hubs

SCHOOL BUNDEL
 scholen

ZORG BUNDEL
 zorginstellingen
 mog. ontmoetingsplekke





1 Station Merelbeke - combimobiliteit



2 P+R carpool parking



3 Zorgcampus



4 Sportpark, overstappunt Bike + Ride Molenkouter



5 Dorpsmobipunt Lemberge



6 Ontmoetingscentrum Bottelare



7 Schoolomgeving Bottelare



8 Supermarkt centrum



9 Kerkplein shared space

Er werd ontwerpnd onderzoek gedaan aan de hand van 9 bestaande plekken in Merelbeke, geselecteerd vanuit hun strategische rol voor de bundels. Daarnaast spelen ze in op lokale ontwikkelingskansen (bv. leegstaande panden, grond in eigendom van gemeente,...)

Deze plekken zijn alledaags en exemplarisch en bevatten dus ook lessen voor andere gemeente en regio's.

De plekken bevinden zich zowel in stedelijke als meer landelijke omgevingen.

Ze geven concrete invulling aan concepten zoals vervoer op maat, mobipunten, ...

STATION - COMBIMOBILITEIT

Lokaal treinstation als plek van uitwisseling en overstap

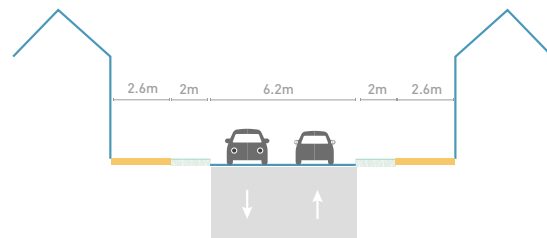


Het station van Merelbeke blijft een strategische plek om in te zetten op verandering. Het veiligheidsgevoel van de stationsomgeving werd aangehaald als knelpunt tijdens de verkennende gesprekken.

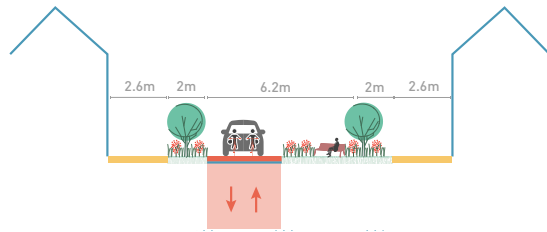
Als lokaal treinstation is het toegewezen om in te zetten op de bereikbaarheid en overstap met fietsen, taxidiensten, of last-mile deelsystemen. Ook in de autoparking zou er prioriteit moeten gegeven worden aan deelsystemen.

Het programmeren van het leegstaand stationsgebouw, gericht op werkruimte en deelsystemen, zal de omgeving activeren en sociale controle versterken.

Bestaand straatprofiel



Nieuwe situatie



Beelden, wijzerzin: *rainproof Amsterdam, Station Sloterdijk; Afhaalpunt en fietsherstelplaats, (Flora) Op Wielekes; MaxMobiel, pendelaars taxidienst in Gent en de Zuidelijke Mozaïek; Whim applicatie, Maas-app; Elsene schildert eerste parkings voor elektrische deelsteps.*



Herinrichting straat

Zebraapad op hetzelfde niveau als het voetpad

Carpoolen faciliteren

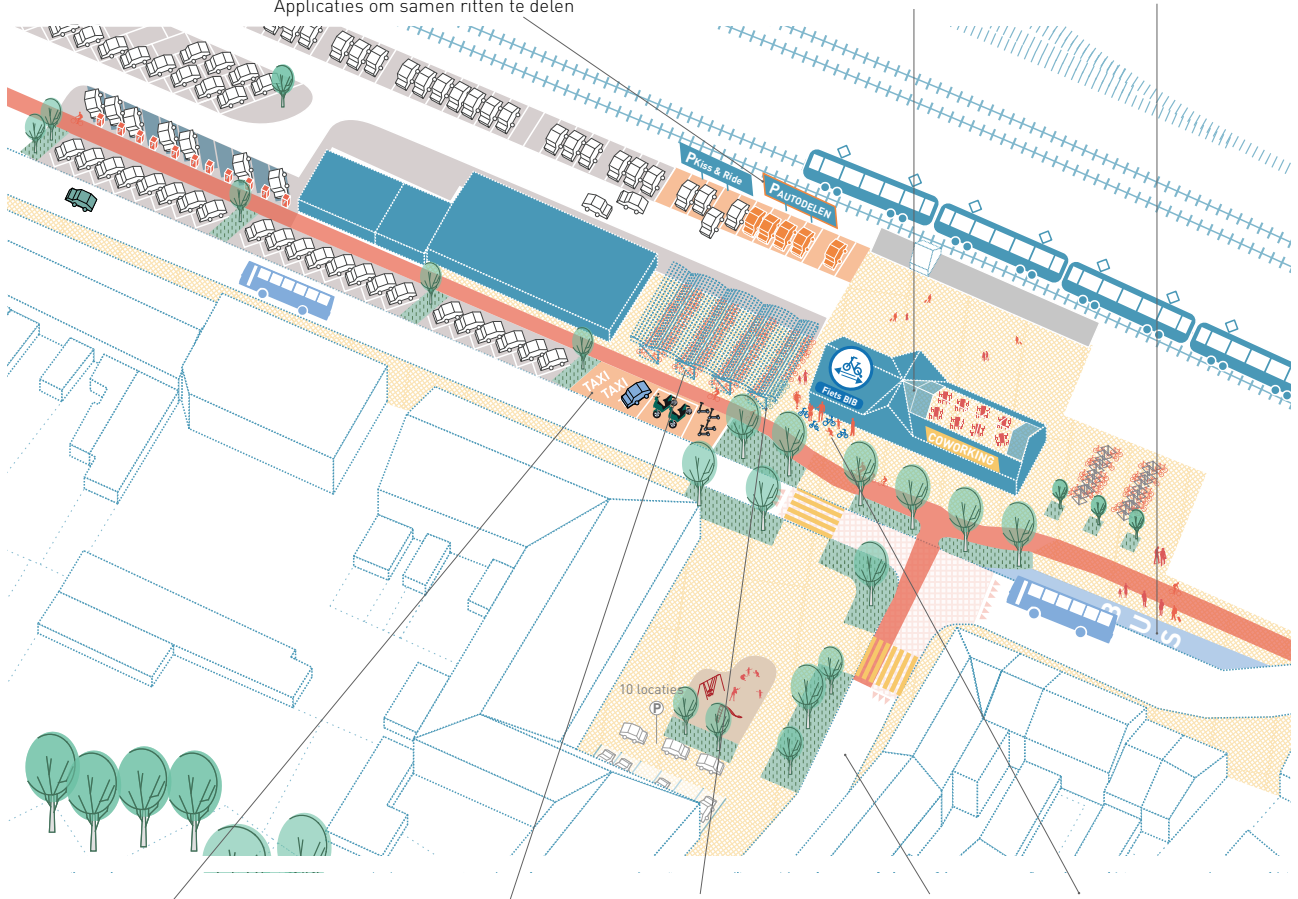
Specifieke parkingplaatsen voorzien: Kiss&Ride, deelauto's. Elektrische oplaadpaal voor auto's. Applicaties om samen ritten te delen

Activatie van stationsgebouw

Staat momenteel leeg. Relevant programma: fietsbibliotheek (Op Wielekes), co-wor-king, verhuur van vergaderzaal

OV-overstappunt

Hoge betrouwbaarheid van OV-lijn. Combinatie met voor- of natrans- port.



E-mobility

Station als overstap naar andere bestemmingen. Parkeerplaatsen voor steps, brommers,...

Fietsenstalling

Aangepaste parking voor grotere fietsen voorzien van elektrisch oplaadpunt + publieke fietspomp. Deelfietsen voor de overstap van auto naar fiets tijdens piek-uren. Voldoende veilig en goed verlicht.

Deelsystemen

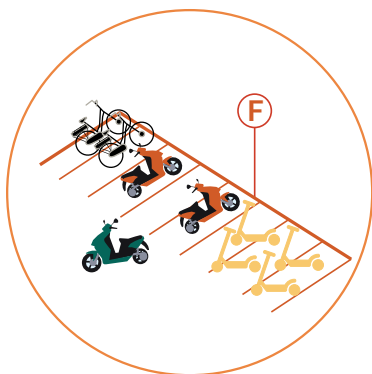
Eenvoudige combi-mobiliteit gericht op 'last-mile' (fietsen, steps,...).

Fietspad

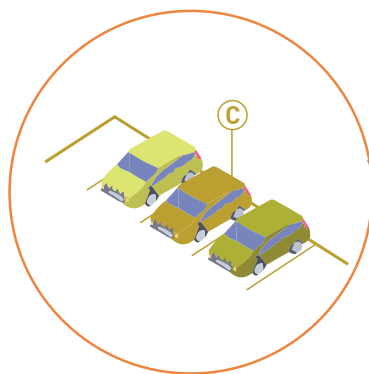
Aansluiting met fietssnelwegen.

Afhaalpunt+fietsherstelplaats

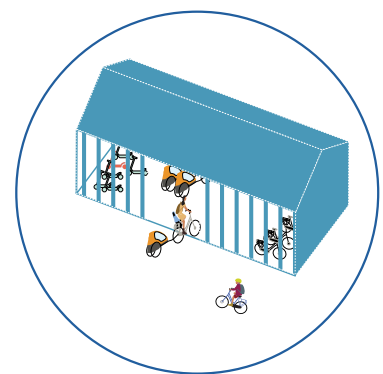
Zichtbare locatie met veel passag-ge als ideale plek voor ondersteu-ning initiatieven.



Deelsystemen last-mile



Plaats voor carpool, deelauto's



Veilige fietsenstalling

P+R CARPOOL - OVERSTAPPLEK

Samenrijden stimuleren en koppelen aan voorzieningen

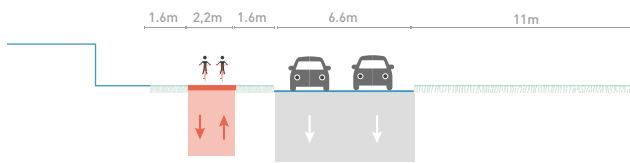


De bestaande carpoolparking is momenteel enkel ingericht voor overstap van auto naar auto. Een goed fiets- en voetpad, maakt dat de plek verbonden is met de HOV-lijn en bovenlokale fietspaden.

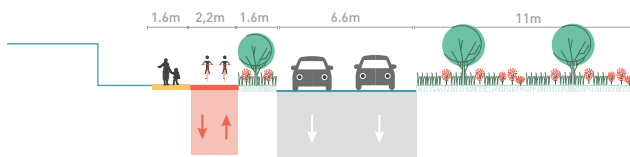
De fietsenstalling is een landmark en krijgt de meest strategische plaats. Het overstappen is een aangename activiteit. Hiernaast is dé locatie voor een overslagpunt voor goederen, vanwaar cargo-fietsen uitrijden.

Maar de plek is meer dan enkel een overslagpunt. Ook is het een strategisch afhaalpunt (boodschappen & pakketjes) omdat er dagelijks veel passage plaatsvindt en kan er in de weekend events worden georganiseerd of 's avonds ruimte bieden voor sport.

Bestaand straatprofiel



Nieuwe situatie



Beelden, wijzerzin: *Kantoorbus; Fietsdock, veilig en snel je fiets stallen, P+R Meijersplein in Rotterdam; fietskoerier, Bubble Post in Gent; afterwork Pick-up Point van Carrefour, te Schaarbeek op de parking RTBF-VRT; ecologische bermbeheer, Vlaanderen.*



Fietspad

Doortrekken van fietspad. Gescheiden fietspad langst groene berm. Aanmaak goede verbinding met centrum Gent.

Wachtzone

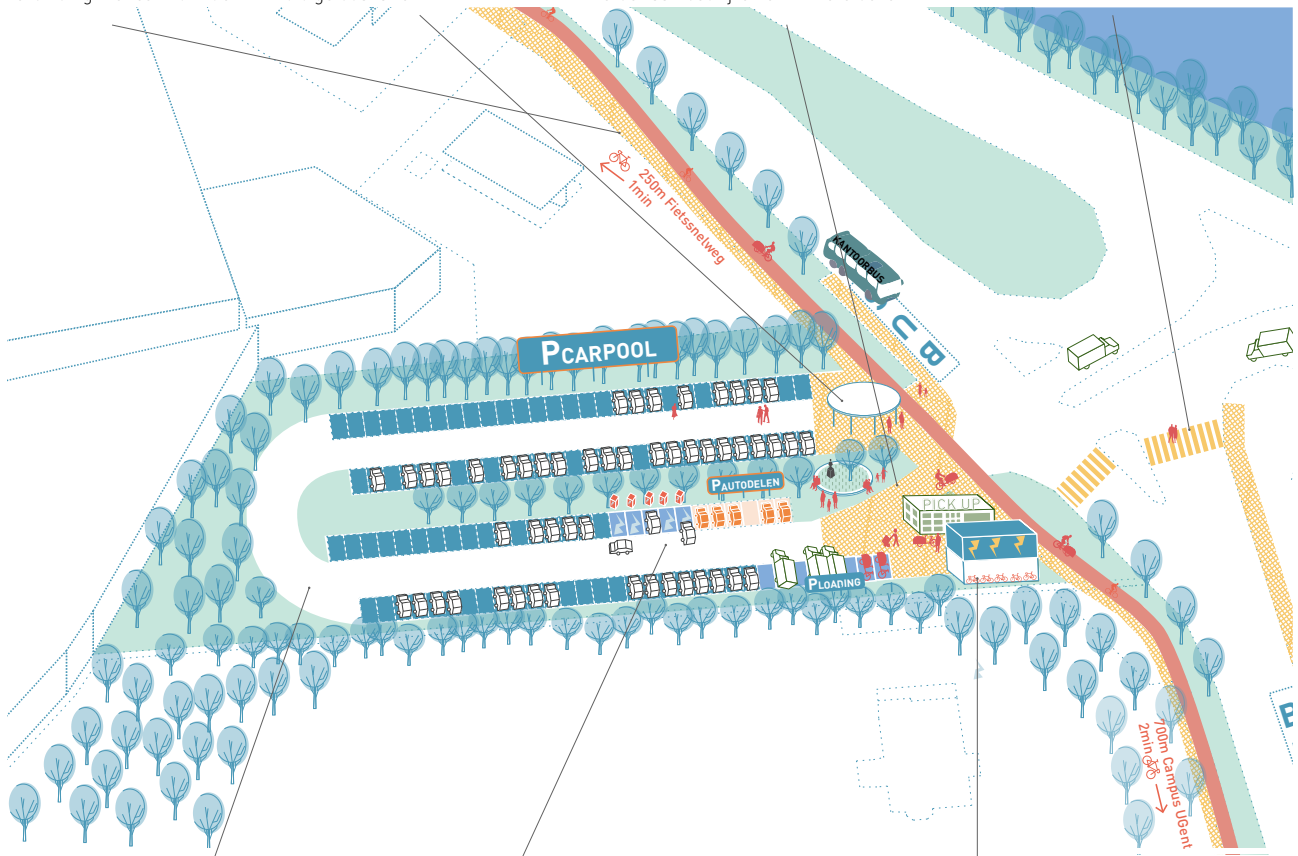
Aangename wachtplek, beschut van de regen en wind - een bedekt paviljoen, ook als uitbreiding van huidige bushalte.

Afhaalpunt

Op- en overslag van pakketten. Afhaal van pakketten tijdens pendelen. Kleine bestelwagens brengen de leveringen. Fietskoeriers leveren verder aan bedrijven en in Merelbeke.

Netwerk voor voetgangers

Goede aansluiting op OV-net. Aanleggen van zebrapad. Plaats voorzien voor voetpad.



P+R parking

Goed gelegen (afrit E40 en industrie-zone). Herinrichten als een aangenaam afspreekpunt!

Diversifiëren van parking

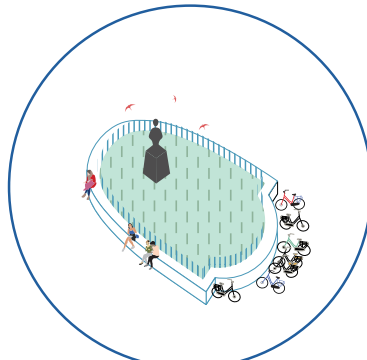
Autodelen faciliteren. Elektrische oplaadpaal voorzien. Specifieke parkeerplaatsen voorzien.

Fietsenstalling

Aangepaste parking voor grotere fietsen. Oplaadpaalen, publieke fietspomp. Deelfietsen voor de overstap van auto naar fiets tijdens piekuren.



Distributiepunt (fietskoerier, afhaalplek)



Plaats voor carpool, deelauto's



Collectief vervoer (kantoorbus, pendelbus)

ZORGCAMPUS - GROENE OASE

Parking delen en ontharden tot tuinen voor ontmoeting



We willen de bereikbaarheid en de verblijfskwaliteit van deze goed uitgeruste zorgcampus verhogen.

Door de centrale plek her in te richten als tuin, in plaats van parking, wordt een aangename rustplek gemaakt. Dit is tevens de plek waar diensten zoals de Burgerbus of Fietzen Zonder Leeftijd aan- en afrijden. Zo staat de zorgcampus in dienst van heel Merelbeke, in korte nabijheid van het centrum.

Door een netwerk van paden wordt de campus verbonden met de omliggende wijk. De campus bestaat uit verschillende entiteiten, maar ook deze worden nu meer op elkaar betrokken. Het bouwt zo verder op recente ontwikkelingen die elkaar kunnen versterken: zorgappartementen, dienstencentrum de Merelaar, de heraanleg van de Kloosterstraat als fietsstraat, het komende sportpark,...

De parkeerplaatsen worden gebundeld en gedeeld met de voetbalclub.



Beelden, wijzerzin: *Piggy Baggy*, boodschappen meenemen voor iemand anders; *Trage Wegen* zijn wegen die bestemd zijn voor niet-ge-motoriseerd verkeer; *Fietzen Zonder Leeftijd*, mensen die minder mobiel zijn, vervoeren met riksja; *Fietsstraat* is een straat waar de auto achter de fietser rijdt; *De Molmobiel*, een burgerbus in Mol; *'Incroyable comestible'*, verlaten percelen omvormen voor voedselproductie.



Kiss en ride parking

Plekken om familie op te halen of af te zetten. Kunnen gedeeld worden met de school.

Burgerbus

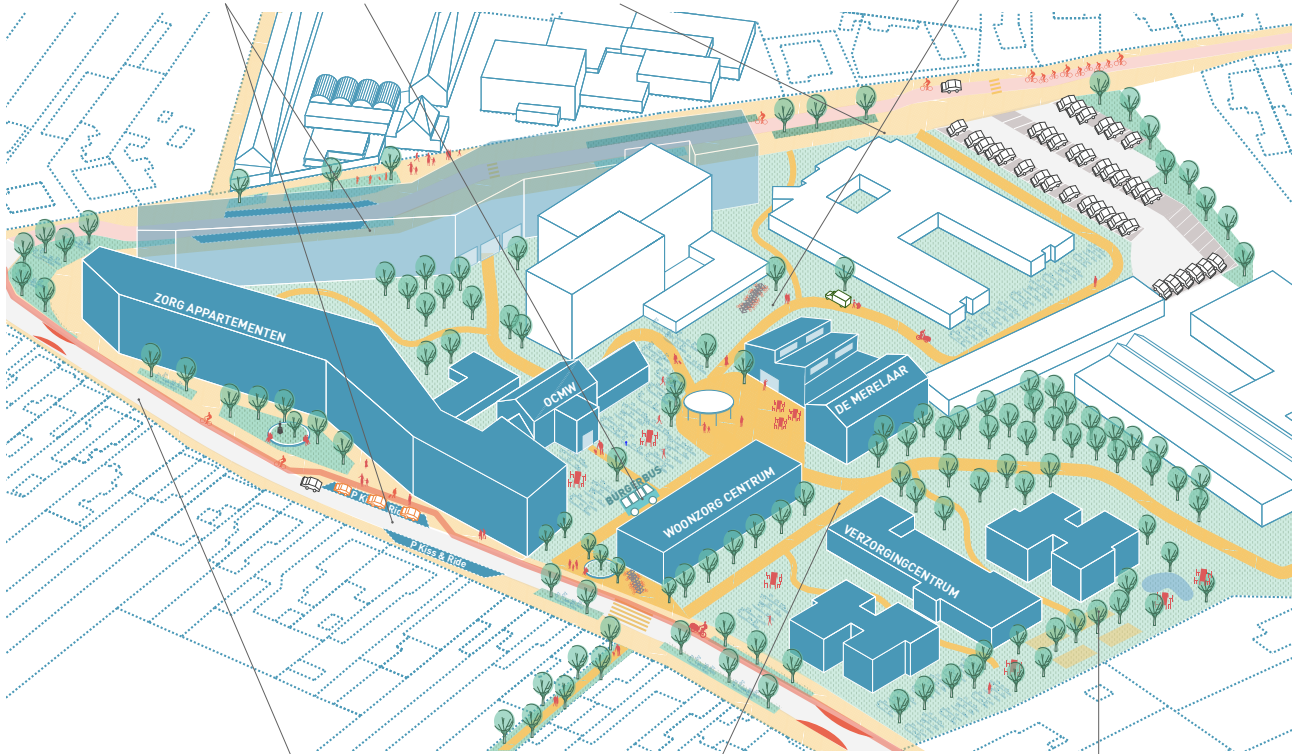
Gedeelde busjes brengen ouderen en minder validen naar elders (dokter, dagtrip, familiefeest) of naar hier.

Zachte mobiliteit rond zorgcampus

Richt de Poelstraat in met dezelfde ambitie als de Kloosterstraat; ruimte voor de zachte weggebruiker. Hier geen fietsstraat, wel een verlenging van het dubbelrichtingsfietspad.

Parking voor elektrische fietsen

Bezoekers en personeel kunnen dicht bij de campus parkeren, als ze met de fiets komen.



Vernauwing van de straat

Ter hoogte van de zorgcampus, wordt de weg vernauwd, zo worden auto's ingelicht om hier langzamer te rijden en aandacht te schenken aan overstekende mensen.

Verbinden met omliggende wijken

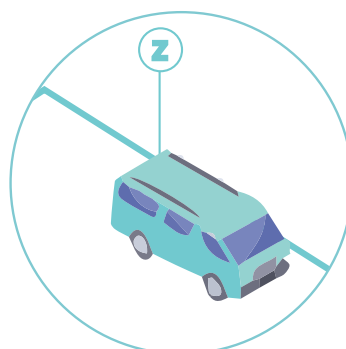
Door enkele paden te trekken door de versnipperde sites heen, wordt het geheel verbonden met de omliggende wijken. Zo is er meer interactie tussen verschillende bewonersgroepen (jong en oud) - wat de leefbaarheid verhoogt en vereenzaming vermijdt.

Langwerpige ontspanningszone

Door de ingang tot de parking enkel te organiseren via de Kloosterstraat, kan er een brede zone onthardt worden en ingericht als verblijfsplek, voor jong en oud (petanque, vijver, ...)



Burgerbus



Halte collectief vervoer (burgerbus, minder mobiele centrale,...)



Fietstaxi

SPORTPARK + BIKE + RIDE

Intermodale knooppunten in dienst van héél Merelbeke



Het sportpark ligt op een strategische locatie in Merelbeke; aan de Hundelgemsesteenweg en de Poelstraat en nog net voor het centrum.

De tram zou idealiter over de Hundelgemsesteenweg lopen en worden doorgetrokken tot voorbij het centrum. Zo is deze ook makkelijk bereikbaar (op fietsafstand) voor de bewoners van het zuidelijke deel.

In het ontwerp wordt gekeken hoe het sportpark aansluit op het hoogwaardige OV-netwerk. Dit via goed ingerichte en leesbare paden, en genoeg fietsenstalling. Ook zien we enkele interessante synergieën tussen de parkeerplaats voor recreatie en de tram, met oog op dubbel gebruik (dag/avond, week/weekend).

Op deze manier ontstaat een intermodaal knooppunt, dat als overstappunt kan dienen voor pendelaars richting Gent.



Beelden, wijzerzin: *Ritten delen, app TooGethr; Noorderlijn Antwerpen, fiets + tram; deze lijn loopt echter niet door tot in Ekeren centrum: eens mensen in de wagen stappen, is het eigenlijk al te laat...; Fietspad, Woluwe te Brussel; Flyer na campagne voor een overdekte fietsenstalling aan tramterminus, te Boechout; netwerk van provinciale OV-hubs, Zuidhorn Nederland.*



Autoluwe straten

De kloosterstraat is recent heraan-gelegd. Dit is een goede trend. Om met dezelfde aandacht de omliggende wijken te betrekken op het sportpark en faciliteiten voor gedeelde mobiliteit.

Netwerk aan paden

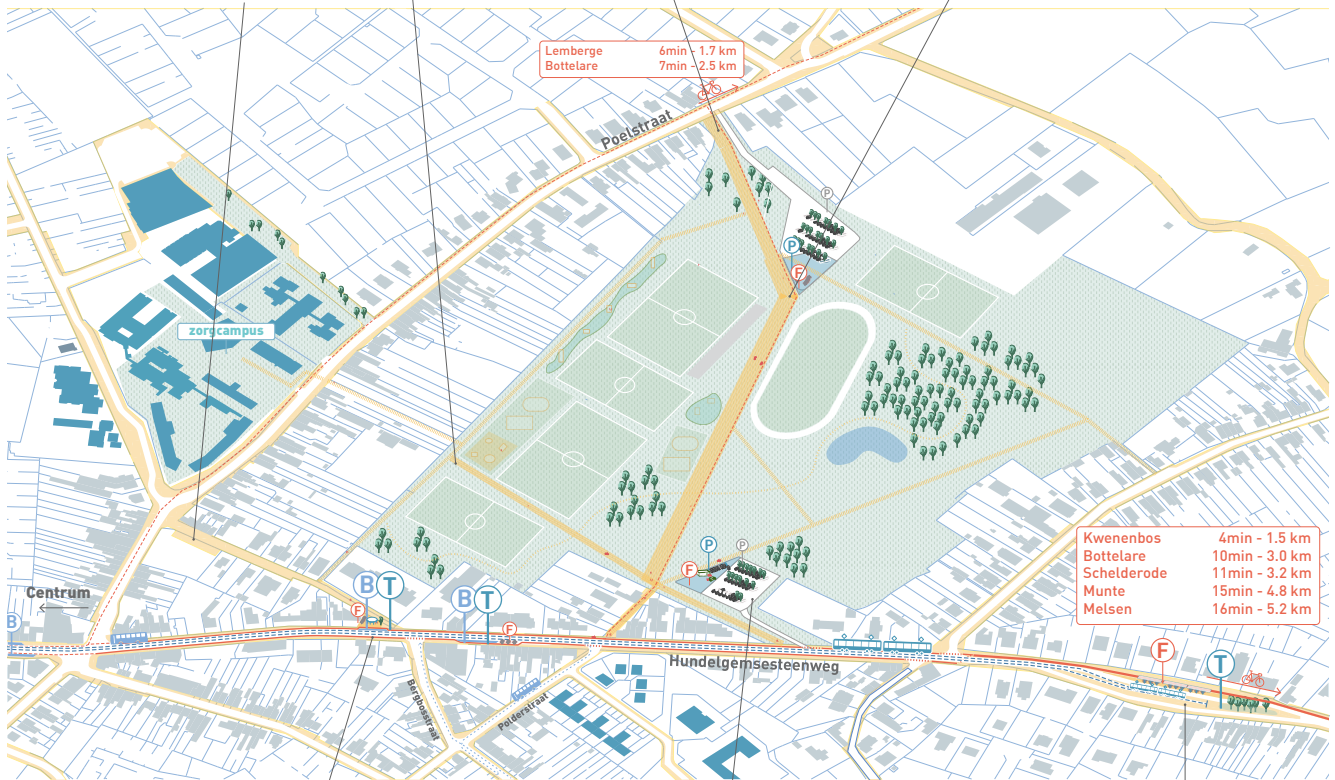
Deze paden doorwaden de site en bieden toegang voor fietsers en voetgangers.

Toeganspoort Sportpark

Om het gebruik van zachte mobiliteit zo veel mogelijk te stimuleren, is het belangrijk om de site goed te onsluiten voor de zachte weggebruiker.

Sportboulevard

Een centrale as verbindt de verschillende sportactiviteiten met elkaar en verbindt de twee mobi-punten met elkaar.



Leesbare haltes voor tram+bus

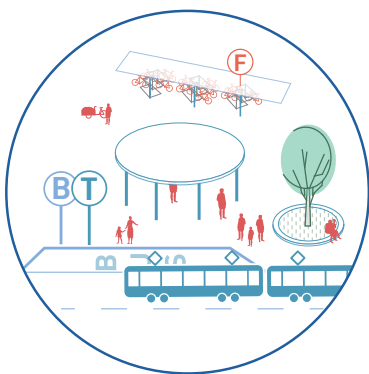
Het is belangrijk dat het sportpark goed bereikbaar is met OV, ook omdat deze bovenlokaal werken. De haltes liggen op bereikbare plekken, hebben ruimte om veilig in en uit te stappen en zijn bovendien aangename wachtplekken.

Parking gedeelde mobiliteit

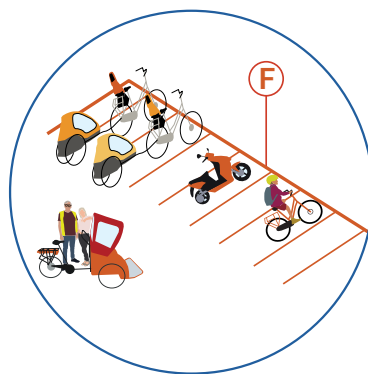
Echte sporters komen met de fiets. Daarnaast worden de beste plekken vrijgehouden voor deelsystemen of riddelen. Recreatie is complementair in bezetting als pendelen. Het is daarom interessant om parking dubbel in te zetten, in combinatie met de tram of bus als natransport bv.

Terminus tram + fietsenpark

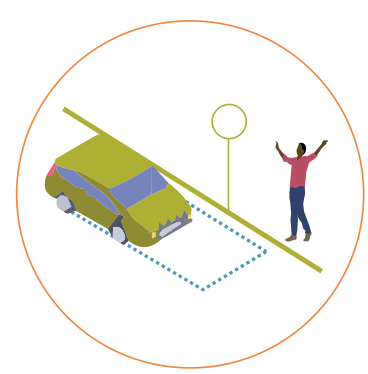
Waar de Hundelgemsesteenweg verbreedt, wordt er plaats voorzien voor de eindhalte van de tram. Zo kan men veilig in en uitstappen. Het is opportuun om hier voldoende en veilige fietsenstalling te voorzien (eventueel ook oplaadpalen).



Aangename bus/tramhaltes met fietsenstalling



Deelsystemen (zachte mobiliteit)



Ritten delen

DORPSMOBIPUNT TE LEMBERGE

Bereikbaarheid door verbondenheid

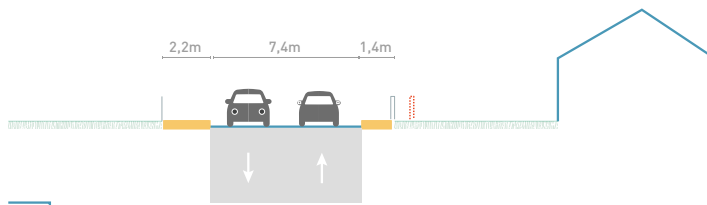


De kerk is altijd al een centrale plek geweest. Door de herbestemming hiervan te koppelen aan een woonproject dat zicht richt op het laten doorgroeien van bewoners en accommoderen van nieuwkomers, ontstaat een stedelijk project op maat van het dorp.

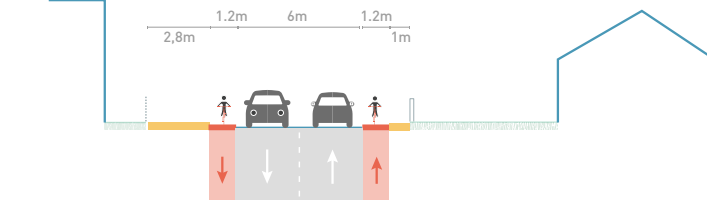
Het dorps terras, net voor de kerk, wordt in ere hersteld en biedt enkele deelsystemen aan. Het is een strategische plek voor de Burgerbus, afhaalplek voor pakketjes of gewoon als plek om te rusten. Voor autodelen wordt er verderop plaats voorzien.

De plek wordt verbonden met de wijk door de Trage Wegen te herstellen, eventueel beter in te richten. De Burg. Maenhoutstraat kan heraangelegd worden als woonstraat en de fietspaden doorgetrokken. Zo is er een snelle fietsverbinding met centrum en station.

Bestaand straatprofiel



Nieuwe situatie



Beelden, wijzerzin: te Bornem hebben ze een buurtkar die zowel dienstverlening als lokale groenten aanbiedt; Mobicar in Mol, voor minder mobiele mensen op; Dorpsplein bij de kerk in Munte; Zorgnetwerk, 'de Heidekruisers', gesteund door vrijwilligers- die o.a. logistieke ondersteuning verlenen; Freezone Delft. foodtrucks en markten.



Wijziging Bouwcode

Geen vast #parkeerplaatsen opgenomen. Wel aanmoediging van autodelen. Ook autodeelplaatsen voor de wijk.

Gemixte woongroep

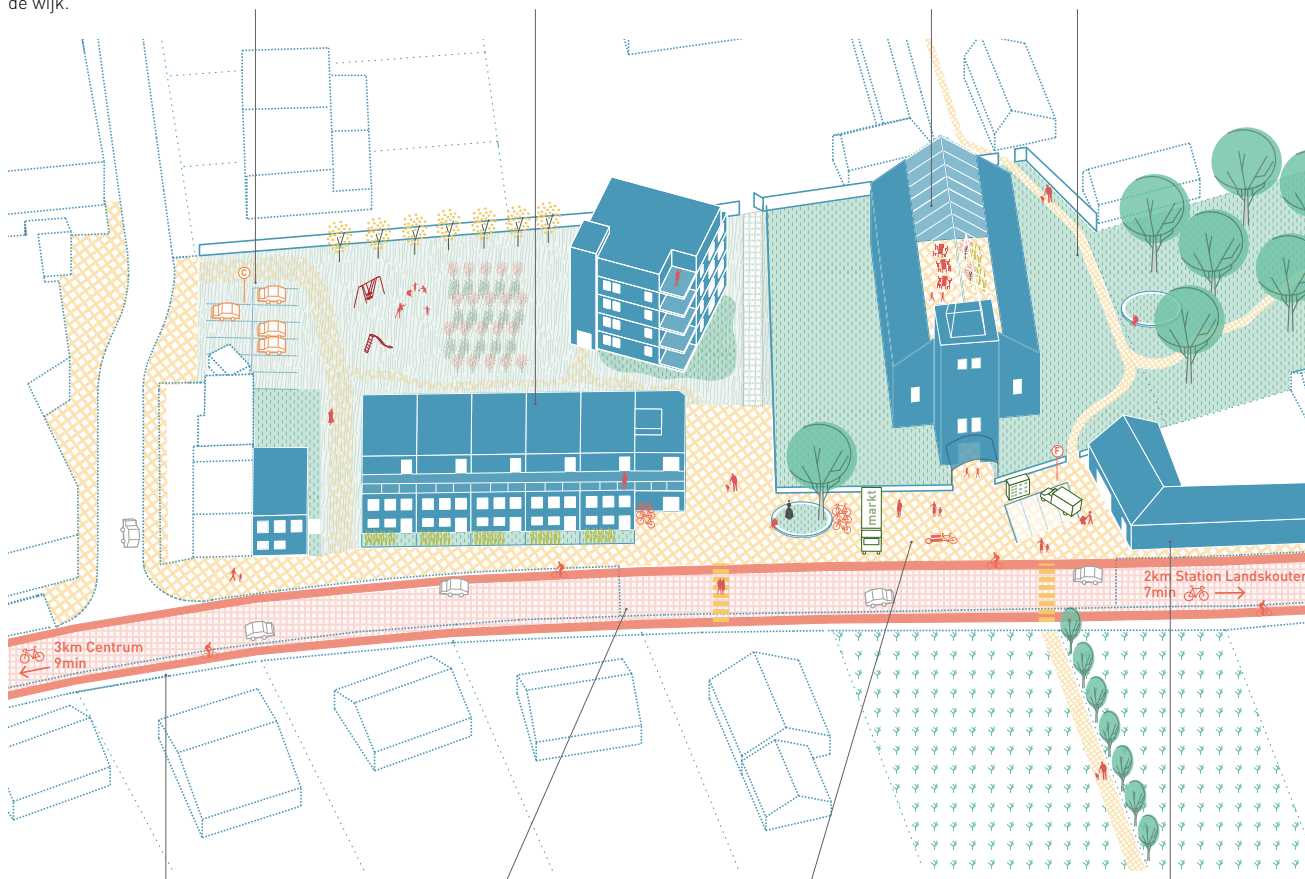
6 Zorgflats
6 Gezinswoningen
6 Doorgroei-appartementen

Herinrichting kerk

Wintertuin als polyzaal.
Naschoolse opvang
Verzamelplek zorg: burgerbus

Opwaarderen Trage Wegen

Verbinden van wijkpunt met aangrenzende woonenclaves.



Fietspad

Verbreden van profiel (afsnijden deel van voortuinen) zodat fietspaden doorgetrokken kunnen worden.

Woonstraat

Zone 30
T.h.v. kerk: auto komt op verhoogd maar rijbaan loopt door in terras.

Dorpterras

Verhoogde publieke ruimte met plaats voor ontmoeting, deelsystemen en sociaal wijkpunt (jeugd, ouderen, verzamelpunt minder mobilen,...)

Wijkopslag

Afhaalpunt boodschappen + stalling fietsdeelsystemen (e-cargo velo's)



Verzamelpunt (burgerbus, schoolpool,...)



Buurt-fietskar/bakfiets



Aankoopcollectief - wijkopslag

ONTMOETINGSCENTRUM BOTTELARE

Rustplek in autoluwe woonkern

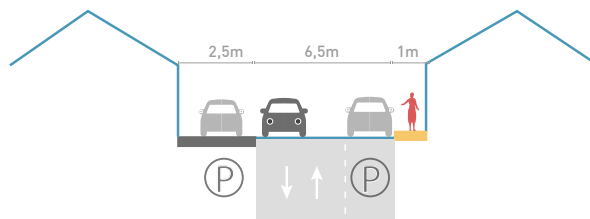


Het bestaande ontmoetingscentrum van het Orthoagogisch Centrum, genaamd de Babelbar, functioneert nu al als een sociale plek waar voedselpakketten worden geleverd en waar buurtbewoners een koffie kunnen komen drinken.

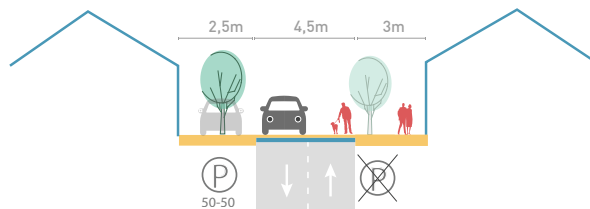
Het project richt zich erop om de toegankelijkheid te verbeteren, zodat deze plek kan worden gebruikt als opstapplaats voor de Burgerbus in de zorgsector. Mensen die minder mobiel zijn, kunnen hier wachten op de bus.

De straat is momenteel bijna volledig verhard, met parkeerplaatsen aan beide kanten en geen voetpad. Door het parkeren te bundelen en te delen met andere activiteiten, kan de straat worden ingericht als woonerf.

Bestaand straatprofiel

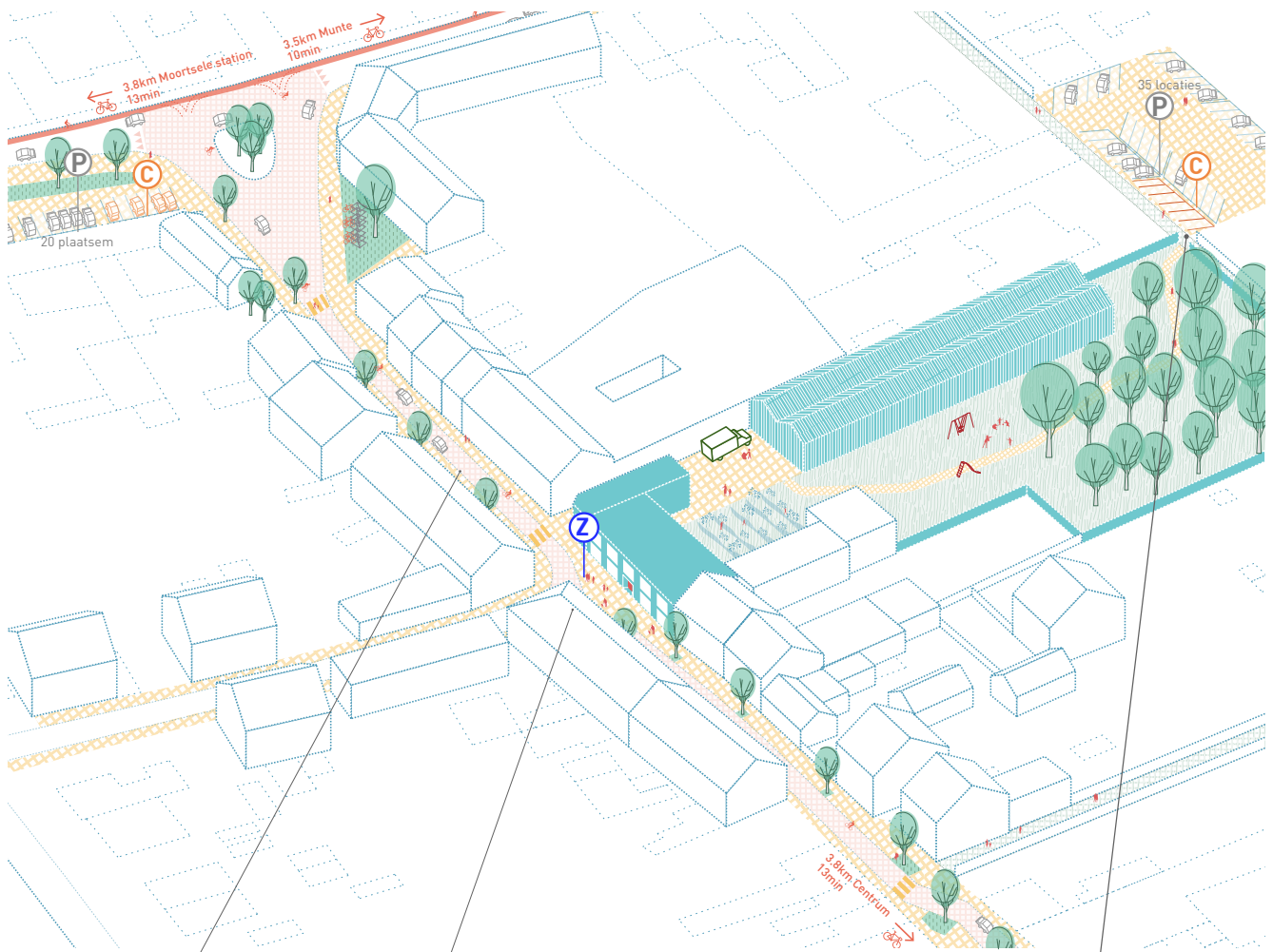


Nieuwe situatie



Beelden, wijzerzin: Buurfietskar voor grote boodschappen; Babelbar, koffiezaak wordt uitgebaat door mensen in een rolstoel; Leefstraat, parkeerplekken vervangen door ontmoetingsruimte; Dégage, particulier kostendelend autodeelsysteem; Ourobouros, afhaalpunt voor biogroenten van kleinschalig tuinbouwbedrijf.





Woonerf

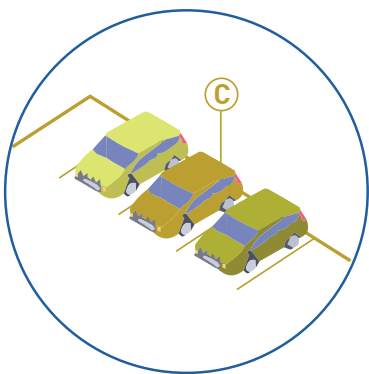
De weg, parkeerplaatsen en voetpaden zijn niet van elkaar gescheiden door een borduur of hoogteverschillen. De auto past zich aan en rijdt 20km/u. Het is een aangename verblijfsplek met meer groen.

Halte voor Burgerbus

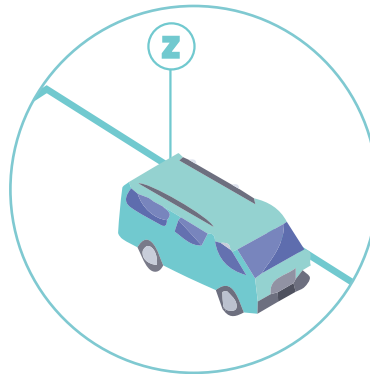
De Babbelbar ligt op een goed bereikbare plek. Door meer voetpaden te voorzien, welke royaal verbreed ter hoogte van de ingang, is dit een ideale locatie als ophaalplek voor de burgerbus (zorgbundel).

Wandelpaden naar gedeelde parking

Op 2min wandelafstand is er een parking welke gedeeld wordt met de voetbalclub. Hier worden ook enkele plaatsen gereserveerd voor autodeel-systemen.



Parkeerplaats voor auto-deelsystemen



Halte burgerbus / verzamelplek



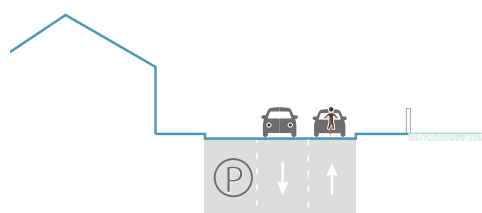
Afhaalpunt voedselpakketen

SCHOOL - BOTTELARE

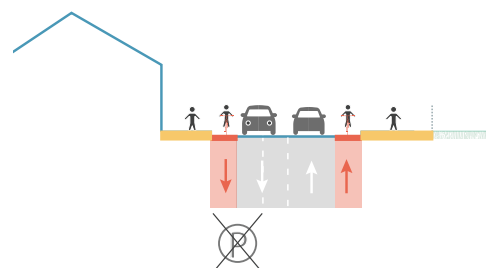
Een zachte en veilige schoolomgeving als plek voor het dorp



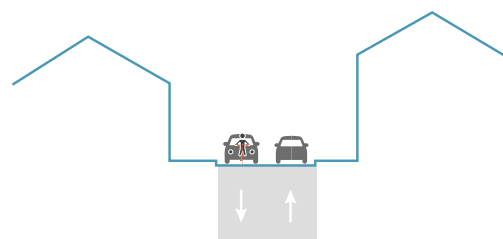
Bestaand straatprofiel -
breed profiel



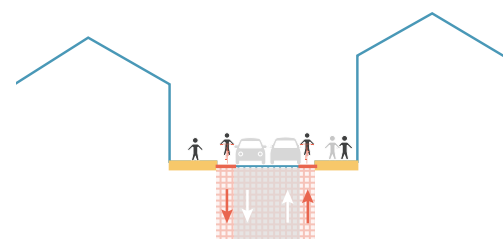
Nieuw straatprofiel



Bestaand straatprofiel -
smal profiel thv school



Nieuw straatprofiel

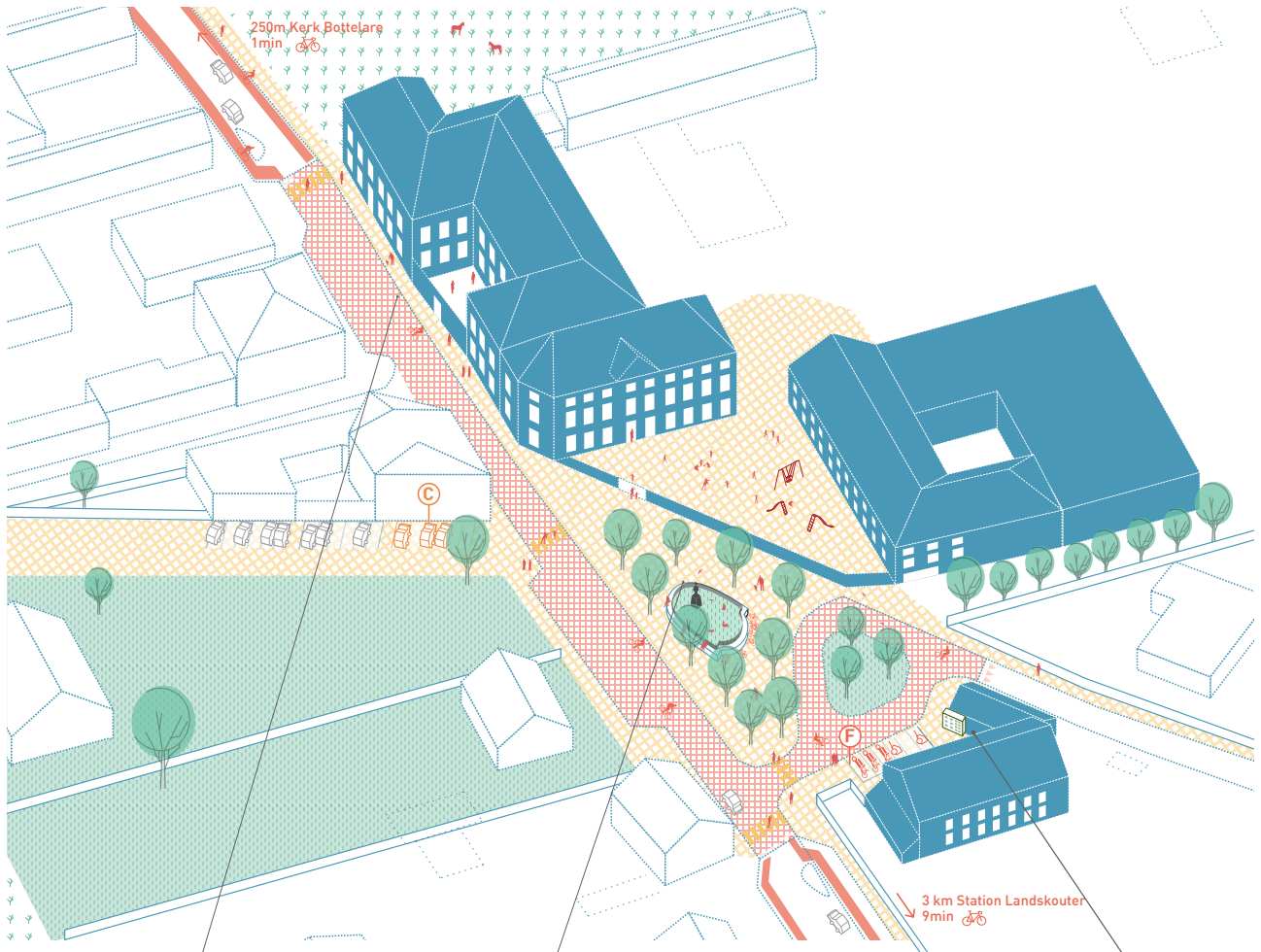


Beelden hierboven: *heraanleg oude Heirbaan, dorpskernvernieuwing Grammene-Gottem [Deinze]; de fietsbus wint aan populariteit; schoolpoolen met de fiets is leuk en gezond; te Bonheiden stimuleren ze het fietsen naar school door o.a. 'remblokken' te installeren op strategische plekken. Hier spreken scholieren op een veilige manier met elkaar af, opweg naar school.*

Het pleintje voor de school ligt er momenteel verloren bij. Door deze in te richten als rustplek met fietsenstalling, wordt het fietsen naar school gestimuleerd. Zo wordt straat heringericht als woonstraat.

Het plein opent de school naar de buurt, welke ook in het weekend of na de schooluren gebruik kunnen maken van het gebouw (brede school).

Aan de overkant wordt de huidige Oxfam-winkel uitgebreid met deelsystemen voor (bak-)fietsen en als afhaalpunt voor boodschappen of pakketjes.



Woonstraat + duidelijke signalisatie

Waar het straatprofiel te smal is voor een apart fietspad, garandeert een rugdekking en versmalling van de weg veiligheid voor de fietser en duidelijkheid voor de bestuurder. Een duidelijke signalisatie geeft een regime van 30 km/u aan.

Toekomst-plein

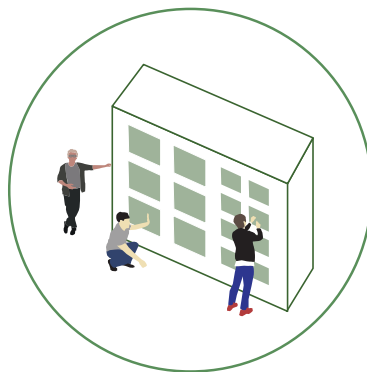
Het veilig toekomen, afscheid nemen en stallen van de fiets is cruciaal om het fietsen naar school te stimuleren. Door dit te laten plaats nemen buiten de schoolmuren, wordt dit deel van het dorpszicht - dat mee geniet van de school en haar activiteiten.

Afhaalpunt en wijkopslag

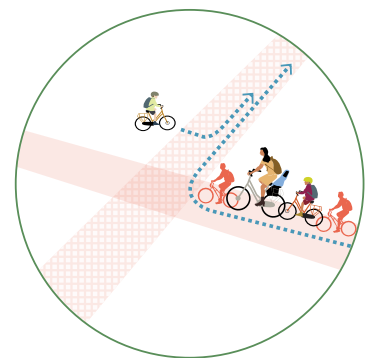
De locatie nabij de school en de doorgangsweg maakt het een druk bezochte plek op dagelijkse basis. Een reeds bestaand afhaalpunt voor voedselpakketten (de Voedselteams) wordt uitgebreid met een systeem voor pakketopslag en fietsdeelsystemen (elektrische cargo-fietsen) voor de buurt.



Buurtfietskar/bakfiets



Pakketopslag



Schoolpoolen

SUPERMARKT CENTRUM

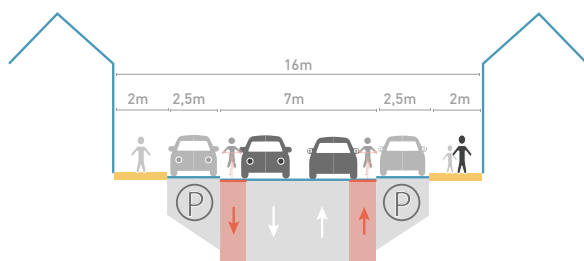
Herinrichten van handelsruimte voor actieve mobiliteit



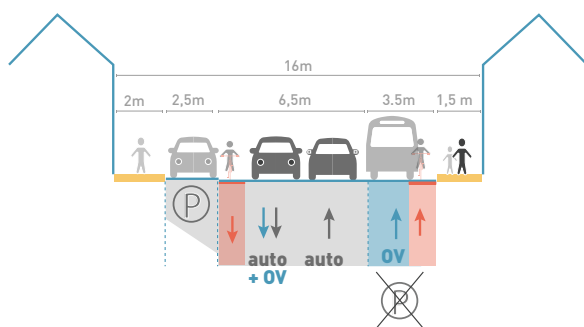
Ondanks dat ook supermarkten bezig zijn met het aanbieden van collectieve inkoop (Collect&Go,...) - is de parking enkel ingericht voor auto's. Deze nemen veel plaats in beslag en trekken autoverkeer aan.

Een 15% van de parking wordt heringericht met fietsenstalling, deelsystemen voor bakfietsen, vertrekpunt voor leveringen met cargo-velo's en als afhaalplek voor boodschappen en pakjes. Deze voorzieningen liggen aan de straatkant, waar een bankje onder een boom rust biedt voor de sportieve inkoper over kuierende voorbijganger.

Bestaand straatprofiel



Optie 1: 3 rijstroken, reservatiestrook bus



Beelden, wijzerzin, begin bovenaan: *Cargo Velo*, fietskoerierdienst voor allerlei pakketten en diensten; *Dégagé*, bakfietsdeelsysteem voor particulieren; Supermarkten die inkopen doen en leveren aan huis; parkeerplaatsen heringericht voor een divers pallet aan fietstypes.



Herinrichten van autoparking

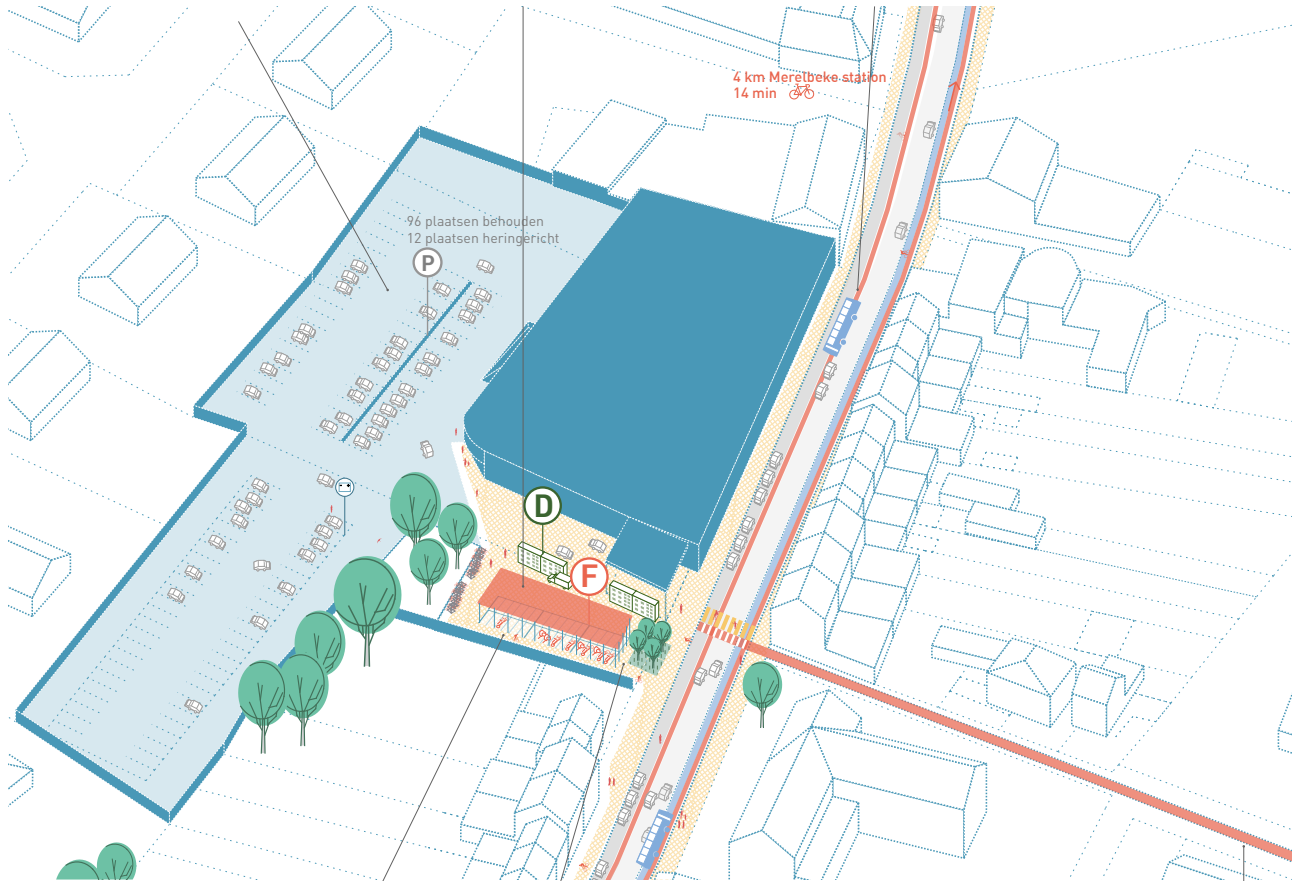
De plek die nodig is om de auto's te parken is gigantisch. Er kan al heel wat gedaan worden door 15% hiervan her in te richten, met oog op (bak-)fietsen en logistieke diensten.

Opslag

Pakketjes (of boodschappen) kunnen opgeborgen worden in een kluis, tot dat de klant deze komt ophalen of ze geleverd worden door een extern fietskoerierdienst. Ook kan zo'n opslag in dienst staan van peer-to-peer deelplatformen als PiggyBaggy dat reizigers koppelt aan klanten.

Herinrichting Hundelgemsesteenweg

Door aan één kant de parkeerplaatsen voor auto's op te heffen, krijgt de bus richting Gent een prioriteitsstrook. Zo kan deze vlot doorrijden, en een snellere bediening garanderen.



De bakfiets is mainstream

Nieuwe transportmiddelen hebben hun opmars gemaakt en hun voordeel bewezen. Ze zijn niet meer de uitzondering, nu enkel nog de voorzieningen aanpassen zodat deze deelsystemen kunnen floreren.

Rustplek

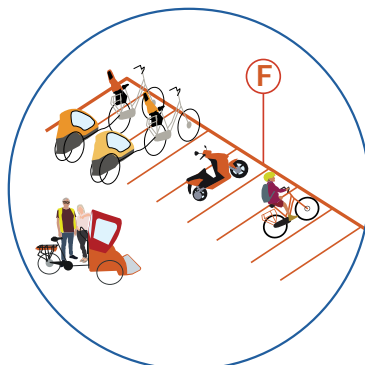
Het huidige gezicht naar de winkelstraat is een saai hek. Waar de voorzieningen komen ontstaat er al meer levendigheid. Maar een plek om te rusten is even belangrijk, zowel voor klanten als voor voorbijgangers.

Inzetten op performant fietsnetwerk

De Hundelgemsesteenweg is een centrale as met een zeer hoge connectiviteit en een hoog bereik. Strategisch dus om in te zetten op fietsers.



Opslagruimte (afhaalplek)



Deelsystemen (bakfiets...)



Fietskoerierdiensten

KERKPLEIN - AANPAK DOORGANGSWEG

Herinrichting met oog op meer veiligheid en betere doorstroming van de bus

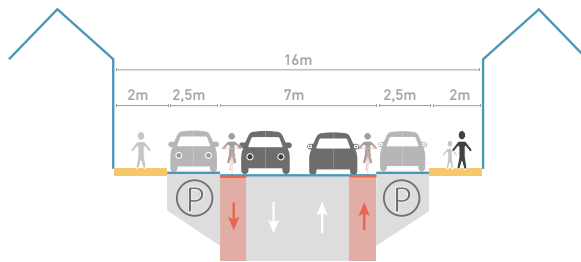


De bus krijgt prioriteit en kan zonder congestie doorrijden. Dit maakt het een aantrekkelijker alternatief.

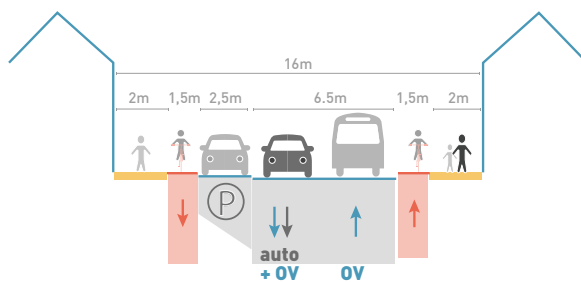
Deze herinrichting gaat zowel op voor optie 2 (enkelrichtingsverkeer met omleiding via Potaardeberg) alsook optie 3 (bufferen van autoverkeer op Hundelgemsesteenweg, zie p.70-73).

De leefkwaliteit van het centrum wordt verhoogd. Door de weg te 'downsizen' (of 'rightsizen') komt er meer ruimte voor het plein en groenaanleg. De interventie bouwt zo verder aan het recent aangelegd plein.

Bestaand straatprofiel



Aparte fietspaden, enkelrichting autoverkeer (optie 2) of buffering (optie 3)



Beelden, wijzerzin: ; heraanleg kerkplein Deinze - een subtiële onderverdeling tussen weg en plein maakt het een veiligere en aangename plek; straatbeeld in Engeland, geen onderverdeling in straatprofiel; zicht op bestaande situatie met aanduiding van downsizen van doorgangsweg, vrij gekomen ruimte rond bushalte wordt bij het plein gevoegd.



Parkeren op wandelafstand

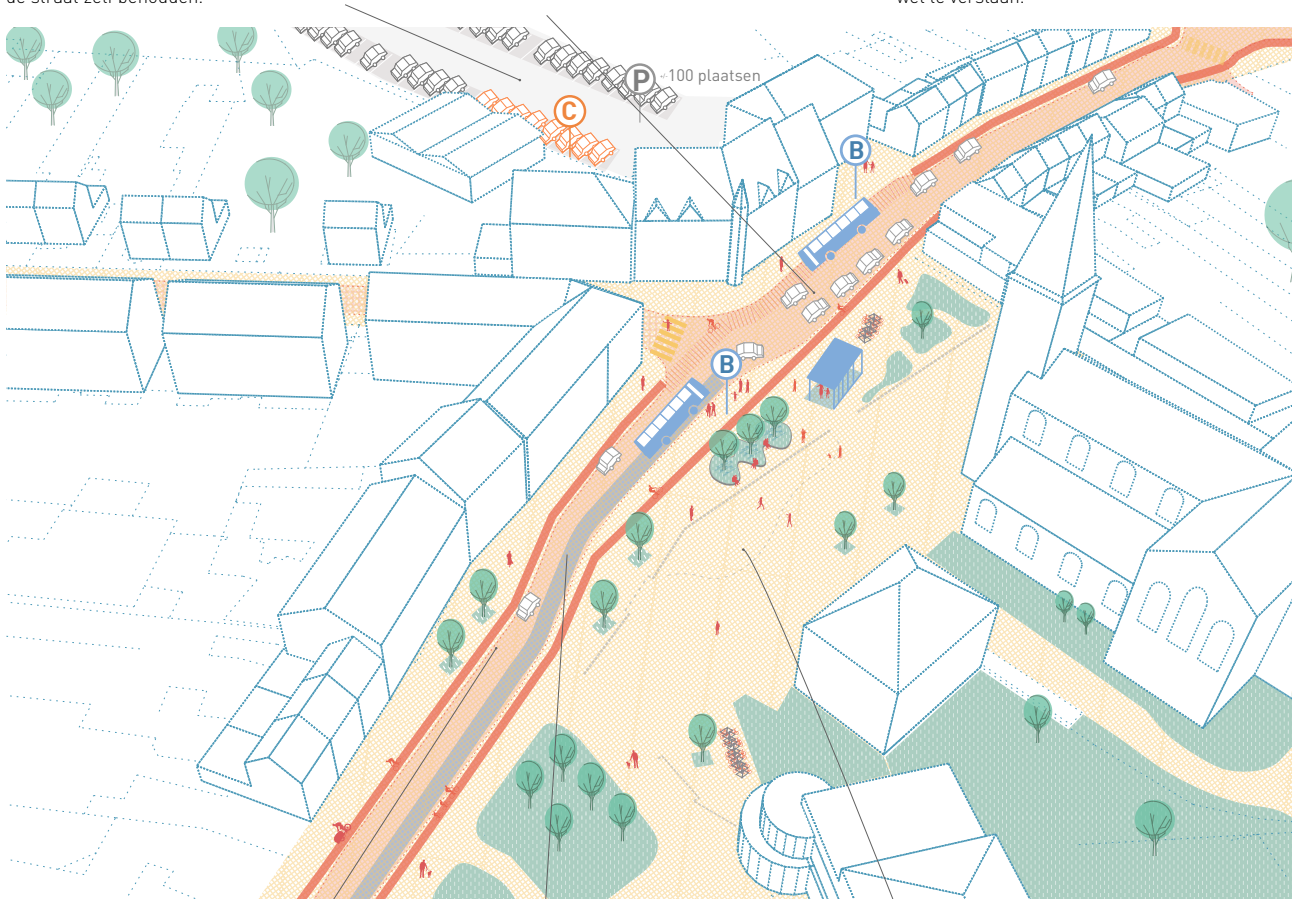
Er zijn genoeg parkeerplaatsen rond de Hundelgemsesteenweg: zoals de recent aangelegde ondergrondse parking en de grote parking richting het zwembad. Ook wordt 50% van het parkeren in de straat zelf behouden.

Omleiden van doorgaand verkeer

Het omleiden van doorgaand verkeer in een dorpscentrum vraagt moed. In het begin zullen er vragen zijn, maar mensen passen zich snel aan en zullen de voordelen ervan zelf kunnen ervaren.

Verhogen van de veiligheid

Het is wetenschappelijk bewezen dat verkeersveiligheid verhoogt, autobestuurders in sommige cases hun snelheid verminderen en dat er meer mensen op straat komen, te voet wel te verstaan.

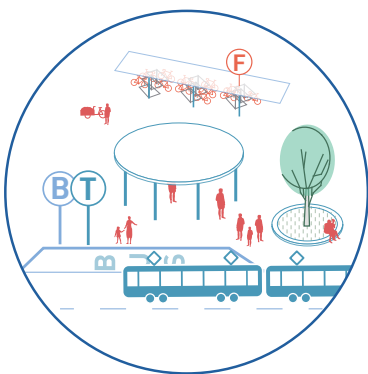


Iedereen is baas

Weg en voetpad zijn niet van elkaar gescheiden door borduren of stoepranden maar door een subtiel verschil in materialiteit.

Volledig behoud van recent aangelegd plein

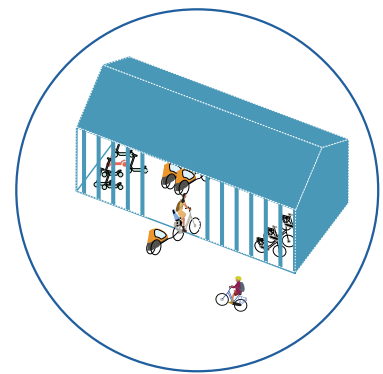
Het recent aangelegd plein heeft veel kwaliteit. Door de stijl van deze materialiteit verder te trekken en de Hundelgemsesteenweg hiermee aan te leggen, wordt het plein verdubbelt!



Aangename bus/tramhaltes met fietsenstalling



Buurt-fietskar/bakfiets



Veilige fietsenstalling

Opties voor de doorstroming van OV op de Hundelgemsesteenweg

In deze twee laatste PLEKKEN, hebben we gekozen om de doorstroming op de Hundelgemsesteenweg te garanderen. Een goede doorstroming op deze weg is een absolute vereiste om de inwoners van Merelbeke en de mensen die er werken te stimuleren om zich minder met de auto te verplaatsen en de collectieve vervoersvormen te gebruiken.

Tijdens een eerste ruimtelijk onderzoek, hadden we de Hundelgemsesteenweg al geïdentificeerd als een van de structurele hoofdassen. Deze eerste hypothese werd verder bevestigd:

(a) tijdens de gesprekken, werd er vele male verwezen naar de Hundelgemsesteenweg als meest functionele fietsverbinding. Het fietspad langs de Schelde kan een mooiere landschapsbeleving aanbieden, toch kiezen de gebruikers meestal voor deze weg omdat deze beter verlicht is, er meer sociale controle is en er vele voorzieningen (bv. supermarkten, sportfaciliteiten...) langs gelegen zijn. De centrale positie ervan garandeert een goede bereikbaarheid tot heel de gemeente.

(b) in het onderzoek naar de bundels, gebruik makende van een Space Syntax analyse, werd de hoge connectiviteit en integratie van de Hundelgemsesteenweg bevestigd. Dit kan verklaard worden door de overlap van verschillende eigenschappen: het verbindt wegen die tot

verschillende categorieën behoren; de densiteit aan kruisingen met andere wegen is hoog; deze kruisingen gebeurt vaak met wegen die tevens een hoge connectiviteit hebben; en een groot aandeel van de bewoners woont op een 500m afstand van deze weg.

Nadien, tijdens het verbeelden van collectieve alternatieven rond micro-mobiliteit in de 9 plekken, kwamen we tot het inzicht dat:

(i) het onevenwichtig zou zijn om de inwoners een inspanning te vragen als er geen alternatief komt voor de algemene congestie. De inspanningen die van de inwoners werden verwacht om zich te organiseren zouden niet redelijk zijn indien de privéauto's, die zowel van binnen als van buiten Merelbeke komen, de doorstroming ter hoogte van het centrum voor het OV en de collectief georganiseerde vervoersvormen blijft hypothekeren. We vragen mensen om zich te onthouden van het gebruik van hun private auto en over te schakelen op gedeelde systemen of gewoon te vertrouwen op de fiets en dan zullen ze de negatieve gevolgen moeten dragen van autobestuurders die hun gedrag niet aanpassen; niet eerlijk!

(ii) en in het geval dat een meer performante oplossing voor het openbaar vervoer uiteindelijk langs dezelfde Hundelgemsesteenweg zou rijden, zou de bus (of tram) vast ko-

men te zitten in een knelpunt, waardoor de efficiëntie van de dienst zou verminderen en daarmee de overtuiging dat deze een goed alternatief kan vormen voor de privéwagen.

Daarom werd het aanpakken van de fysieke organisatie van deze belangrijke weg onvermijdelijk. In een duurzame mobiliteitsstructuur voor Merelbeke is het functioneren van de Hundelgemsesteenweg als sterke openbaar vervoeras (voorlopig als busas en in de toekomst als tramas), cruciaal. Hieronder worden DRIE mogelijkheden besproken om de doorstroming van het openbaar vervoer op de Hundelgemsesteenweg te verbeteren.

1) 3 rijstroken op Hundelgemsesteenweg

Er wordt een extra rijstrook gecreëerd voor het openbaar vervoer in noordelijke richting, zodat de bus niet gehinderd wordt door de verkeersdrukte.

Om deze bijkomende rijstrook te creëren, moeten er op bepaalde plaatsen parkeerplaatsen geschrapt worden. In deze opstelling is er geen ruimte om de huidige fietssuggestiestrook te verbeteren. In zuidelijke richting wordt het fietspad ingericht zoals in de huidige situatie, in noordelijke richting kunnen fietsers mee op de rijstrook voor het OV rijden. Aan haltes, laad- en losplaatsen, resterende parkeerplaatsen en ter hoogte van de kruispunten (roton-

des) moet er extra aandacht besteed worden aan een veilige inrichting.

2) 2 rijstroken, enkelrichting voor autoverkeer

Op (een stuk van) de Hundelgemsesteenweg mag het autoverkeer maar in één richting rijden. In noordelijke richting wordt er enkel openbaar vervoer toegelaten, zodat de bus niet gehinderd wordt door de verkeersdrukte. Op die manier blijft er meer ruimte over voor kwalitatieve fietspaden.

Het stuk tussen de Potaardeberg en de Kerkstraat wordt enkelrichting. Voor de circulatie in de Potaardeberg en Kerkstraat zijn er twee opties:

a) Potaardeberg enkelrichting, Kerkstraat dubbelrichting (zie afbeelding circulatie)

b) Potaardeberg en Kerkstraat enkelrichting (zie afbeelding circulatie)

Optie 2a is een meer lokale circulatiemaatregel, waarbij de lokale autobereikbaarheid van de Hundelgemsesteenweg maar beperkt wijzigt. Optie 2b beïnvloedt de routekeuze op grotere schaal omdat het verkeer meer naar de Zwijnaardsesteenweg en de Gaversesteenweg wordt geduwd. Hierdoor wordt het autoverkeer meer ontmoedigd om door Merelbeke te rijden waardoor er ook minder verkeer is op de rest

van de Hundelgemsesteenweg. Ook de Potaardeberg zal dan minder verkeer krijgen.

Enkele bedenkingen bij deze 2 opties:

-De Potaardeberg heeft een profiel dat niet echt geschikt is om voor doorgaand verkeer gebruikt te worden. De straat heeft een residentiële karakter, er zijn geen voorzieningen voor fietsers en voetgangers...

-De kruispunten van de Hundelgemsesteenweg met de Potaardeberg en de Kerkstraat zijn moeilijk. Het verkeer in noordelijke richting moet de andere richting twee keer kruisen. In de andere richting is een aparte OV-as echter niet zinvol.

-Er is veel aandacht nodig voor de mogelijke verschuivingen van het verkeer. Het is zeker niet de bedoeling dat er alternatieve routes door de woonwijken worden gevolgd.

3) Bufferen van het autoverkeer naar de Hundelgemsesteenweg

Bij deze optie wordt het autoverkeer gebufferd ten zuiden van de Polderstraat, zodat de bus (die noordelijker op de Hundelgemsesteenweg aantakt) en de toekomstige tram (die ten zuiden hiervan een eindpunt zou kunnen hebben) vlot kan doorrijden. Het bufferen gebeurt door middel van verkeerslichten en kan het verkeer in het centrum bv. beperken

tot een 300 voertuigen per uur wat samen kan met een vlotte tram en bus. Ook aan de Poelstraat is het dan nodig om de toestroom naar de Hundelgemsesteenweg te beperken. Het voorstel om het verkeer te bufferen in de centrale zone tussen het kruispunt met de Poelstraat, de Potaardeweg in het zuiden en de Kerkstraat in het noorden biedt de volgende voordelen:

-Er rijdt minder verkeer door het centrum over de Hundelgemsesteenweg

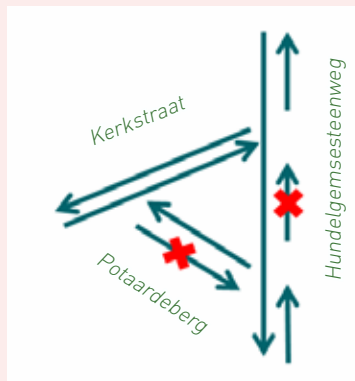
-Er blijft ruimte over voor kwalitatieve fietspaden

Enkele aandachtspunten:

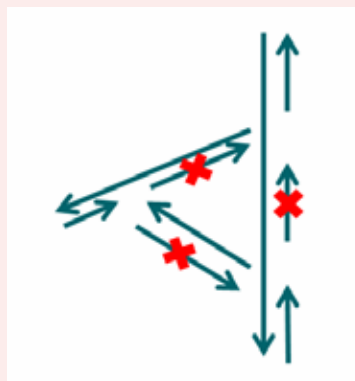
-Aan de bufferlocaties zal er een zekere wachtrij ontstaan. Een deel van het verkeer zal een alternatief zoeken. Daarom dient ook de circulatie in de rest van Merelbeke te worden gereorganiseerd. Om sluipverkeer te vermijden is een compartimentering van de wijken nodig, zodat auto's geen weg binnendoor kunnen gaan zoeken om toch door Merelbeke te geraken.

Het doorgaand verkeer dat zo ontmoedigd wordt om door Merelbeke te rijden zal mogelijk uitwijken naar de N42 of N60/E17 en een deel zal andere vervoermodi gebruiken. Het lijkt daarom noodzakelijk om volgende vraagstukken verder te analyseren:

- Hoe zal de verkeerssituatie zijn zonder extra weg maar met compartimentering woonzones en landelijke zones van Merelbeke?
- Kunnen de complexen aan de R4 en R40 het extra verkeer verwerken als er een omleidingsweg wordt gerealiseerd die meer verkeer vlotter doorheen Merelbeke naar de R4 en E40 leidt?
- Hoe zal de verkeerssituatie zijn met extra weg maar zonder compartimentering woonzones en landelijke zones van Merelbeke?



Optie 2-a: Potaardeberg enkelrichting, Kerkstraat dubbelrichting.



Optie 2-b: Potaardeberg en Kerkstraat enkelrichting.



50°59'42.3"N 3°44'42.5"E

#7 Samen-werken aan mobiliteit

Doorkijk naar verdere samenwerkingen

Mobiliteit is een belangrijk kenmerk van onze moderne samenleving en nauw verweven met haar prestaties, b.v. mobiliteit is cruciaal voor toegang tot gezondheids- en onderwijsinfrastructuren en voor toegang tot jobs. Vervoersarmoede is ook een van de redenen waarom mensen geen toegang hebben tot (delen van) het maatschappelijk leven. Toch kan het huidig transportsysteem niet als duurzaam worden beschouwd. Daarom staat de mobiliteit van morgen voor twee grote uitdagingen: verduurzaming en inclusiviteit. Maar de mobiliteit van morgen kan niet met louter technische oplossingen tot stand gebracht worden. De betrokkenheid van de burgers en de sociale innovaties die ze naar voor brengen zullen er onvermijdelijk deel van uitmaken. We hebben het hier over impactvolle kleinschalige initiatieven die de bestaande sociale praktijken veranderden, zoals autodelen, carpooling, fietskaravane naar school of door de burger geïnitieerde transportdiensten. Ze zijn meestal gericht op lokale noden: samen naar de stad rijden, of boeken meebrengen van de hoofdbib via de boekentas van de kinderen. Maar lokale noden bestaan overal, en dus wat startte als een lokale blabla-car om ritten te delen met je burens eindigt met een nieuw businessmodel dat ook op schaal van steden of regio's kan groeien. Dit lokale perspectief heeft bredere implicaties, zoals de mogelijke decentralisatie

van alledaagse diensten of tenminste de opzet van een alternatieve organisatie van die diensten, zoals wij in de bundels gezien hebben: decentraal sterker worden. Hoe kan stadsplanning er op inspelen?

In dit onderzoek besteden we aandacht aan de burgerinitiatieven en praktijken, de wijze waarop ze functioneren en zoeken we naar onderlinge samenhang om hierdoor hun impact op het mobiliteits- en stedelijk systeem als geheel te verhogen, binnen een regionale context gestructureerd door mobiliteitsnetwerken en -assen die moeilijk te veranderen zijn.

Wat we zien is dat deze geïsoleerde praktijken beter kunnen floreer als ze de nodige infrastructuur en voorzieningen krijgen, in de vorm van goede fietsverbindingen of stalplaatsen voor deelvoertuigen en gerelateerde activiteiten. En dat de kansen om ze op te schalen en te verspreiden proportioneel is met hun relatie tot een goed geïntegreerd transportsysteem dat openbaar, collectief en verschillende vervoersmodellen combineert. Dat is precies wat het concept van multimodaliteit vooronderstelt: meer diversiteit biedt meer mobiliteit. Het succes van multimodaliteit wordt ook gemeten aan de hand van de reductie van het gebruik van de private personenwagen, een multi-modale strategie is gericht op het promoten van alternatieve vervoersvormen an-

ders dan de private personenwagen. We willen deze mobiliteitsinitiatieven verbinden met een verscheidenheid aan duurzame vervoersvormen die aantrekkelijk zijn voor een brede waaier gebruikers.

Ondanks de opkomst van nieuwe vormen van mobiliteit blijft bereikbaarheid dé uitdaging voor sub-urbane en peri-urbane gebieden. Reizigerspotentieel en ligging bepalen sterk de kosten en het aanbod, en wie mogelijks 'uit de boot valt'. Het Decreet Basisbereikbaarheid herkent deze uitdaging en stelt, naast een rationalisering van de OV-mobiliteitsdiensten, een resem maatregelen voor onder de noemer "vervoer op maat" om deze schipbreukelingen te redden. De overheid is zich ook bewust dat de uitvoering hiervan gepaard zal moeten gaan met gedragsverandering (Art. 4 van het Decreet Basisbereikbaarheid) waarop ze niet kunnen (of willen) anticiperen.

Alle duurzaamheidstransities hangen af van gedragsveranderingen, en het lokaal bestuur heeft hier een cruciale rol in te spelen door middel van bewustmakingscampagnes, subsidies en andere stimulansen, tot restrictieve en afdwingbare regelgeving. Het louter verschuiven van de vraag van de overheid naar het individu is echter geen afdoende strategie. In dit onderzoek bekijken we hoe mobiliteitsinitiatieven van bedrijven of burgerinitiatieven een

structurele rol kunnen spelen in het organiseren van deze transitie. En tot slot formuleren we een aantal aanbevelingen voor de lokale overheid om duurzame praktijken te stimuleren.

DOORPAKKEN OP EEN GOED CONTACT MET PIONIERS

De lokale overheid hoeft niet alleen te staan in deze opdracht, ze kan hierbij geïnteresseerde partijen en belanghebbenden betrekken die een andere logica volgen of op kleine schaal opereren. Op dit moment wordt het transport- en mobiliteitsstelsel gekenmerkt door een hoge pad afhankelijkheid die voortdurend door harde infrastructuur (wegen, spoorwegsysteem), de gevestigde vervoerswijzen, machtige actoren (bijv. de automobielsector) en het fiscaal stelsel versterkt wordt. Om tot een duurzamer en inclusiever mobiliteitssysteem te komen, zullen de pioniers ondersteund moeten worden. In gesprek met deze mobiliteitspioniers, zal de rol voor de overheid en voor deelorganisaties en mobiliteitsaanbieders verder duidelijk worden.

Merelbeke heeft de voorbije jaren geïnvesteerd in de relatie met haar bewoners. Vanuit de Bewonersplatformen wordt aangehaald dat Merelbeke luistert. Goede voorbeelden zijn de fietsenstalling aan de school in Munte, of het organiseren van Schoolstraten of de heraanleg van

de Kloosterstraat. Deze platformen zijn de basis om op door te bouwen. Deze actoren zorgen voor verandering door een constant leerproces. Investeer daar eerst in, het is de basis voor verandering. De meeste platformen hebben goed gedraaid, maar hebben nu nood aan verjonging en vernieuwing.

De initiatiefnemers waarderen de medewerking van de Gemeente. Maar ze vinden ook dat Merelbeke stil staat, dat keuzes moeten gemaakt worden. Het is dus belangrijk om duidelijke, concrete acties te bepalen die de transitie en gedragsverandering kunnen vergemakkelijken. De gemeente heeft een ander rol dan het Provinciebestuur, zelfs als beide deelnemen aan het vervoersregioraad.

Terwijl gemeente een meer hands-on aanpak kan hanteren, kan de Vervoersregioraad een strategischer rol aannemen die op structureel overleg met de reizigers mikt en zo het draagvlak van de basisbereikbaarheid zou kunnen versterken. Hierbij een eerste voorstel:

i) Verenigd de verschillende actoren en instanties en tracht ze aan elkaar te koppelen door de creatie van een mobiliteitsplatform (in Nederland, LOCOV en ROCOV's). Beperk je niet tot de usual suspects (ambtenaren, deskundigen) maar ga op zoek naar vertegenwoordigers van organisaties die aandacht be-

steden aan de specifieke kenmerken van mobiliteit in peri-urbane en landelijke gebieden (bv. Landelijke Gilden, Vlaamse Vereniging Dorpsbelangen, Innovatiesteunpunt Landbouw en Platteland, alsook Netwerk Duurzame Mobiliteit dat op "slimme dorpen" en "buurtpunten" mikt), alsook diegene die op hoger schaal functioneren (Vervoersregio, Mozaiek, Gentse Bouwmeester). Benoem een regisseur die de coördinatie voor zich zal nemen.

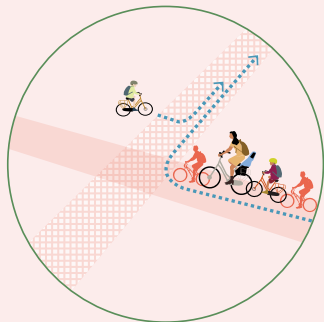
ii) Bepaal samen welk vervolgtraject kan opgesteld en uitgewerkt worden: Wat zijn de noden, wat is succesvol en waar mislukt het? Wat voor ambities bestaan er en welke zijn haalbaar op korte termijn en welke hebben een langere termijn nodig? Wie neemt welke verantwoordelijkheid op zich? Welk verder onderzoek is wenselijk? Het resultaat kan weergegeven worden in twee kaarten, een waarop de mogelijke interventies genoteerd zijn (met verschillende tijdshorizon) en een andere met de coalities van actoren die deel zullen nemen aan de realisatie.

iii) Zet stappen naar realisatie: stel vast welke acties opgestart kunnen worden en maak vervolgens een stappenplan die de middelen en actoren vastlegt. En vooral, zet de budgetten die je gereserveerd had om de volgende weg te bouwen in om deze innovatieve initiatieven te ondersteunen, en zoek naar extra's

Ondersteuning organisatie(wijzes)

Voor schoolbundel..

Fietspool



Fietsbibliotheek



Schoolstraat



Voor zorgbundel..

Burgerbus



Vervoer voor minder mobiele



Fietstaxi



Voor boodschappenbundel..

Aankoopcollectief



Buurtfietskar

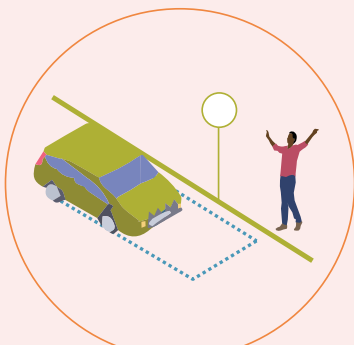


Fietskoerier



Voor pendelbundel..

Ritten delen



Pendelbus



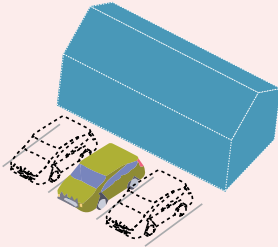
Collectief afhaalpunt



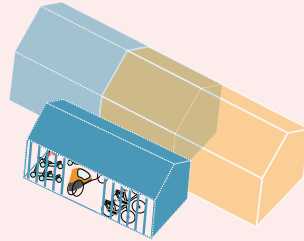
Planologisch instrumentarium

Voor de residentiële ontwikkeling..

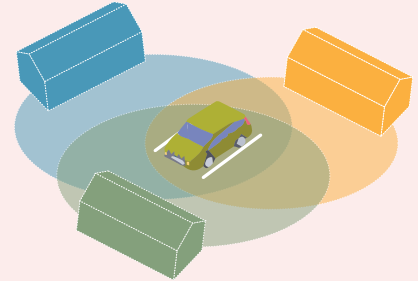
Parking norm verlagen



Bevorderen co-housing

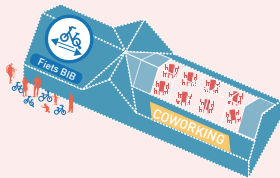


Opleggen van gedeelde fietsen/auto

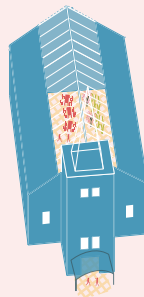


Voor de publieke faciliteiten..

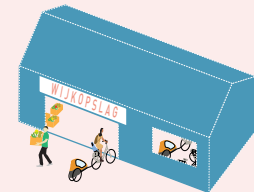
Activeer leegstaande stations



Leegstaande gebouwen ombouwen

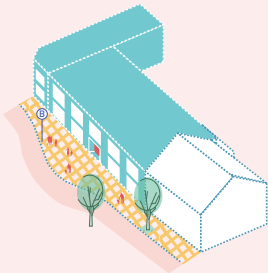


Voorzie gedeelde faciliteiten

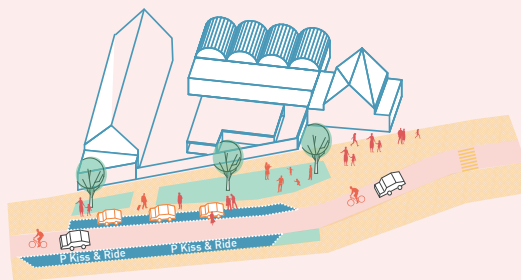


Voor de publieke ruimte..

Voorzie plaats voor alternatief transport



Prioriteit op fietser en OV-gebruiker

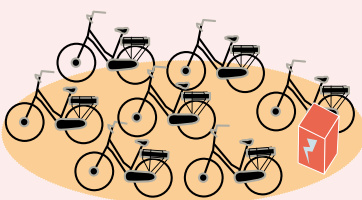


Versterk netwerk van trage wegen



Mobiliteit..

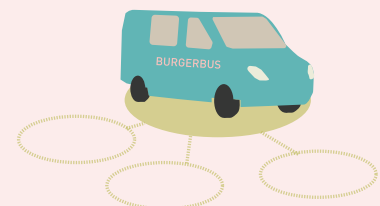
Groep het aankopen (van elektrische fietsen)



Ondersteun vrijwilligers die speciaal transport voorzien



Subsidieer busjes voor lokale organisaties



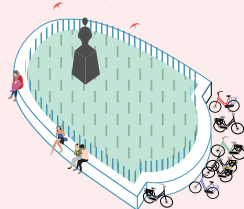
Ruimtelijke ingrepen

Voorzieningen voor...

Afhaalplekken



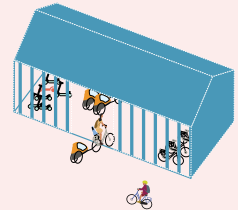
Straatmeubilair + fietsenstalling



Functionele fietsenstalling

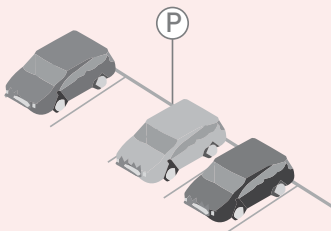


Veilige fietsenstalling

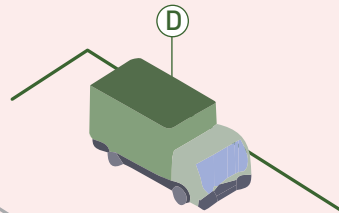


Parkeerplaats voor..

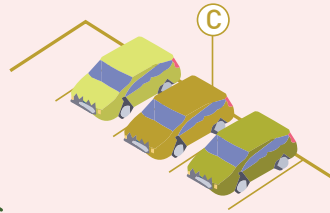
...auto's, intensiveren bestaande plaatsen



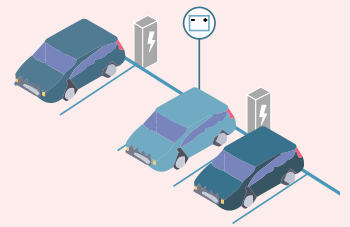
leveringen inkopen



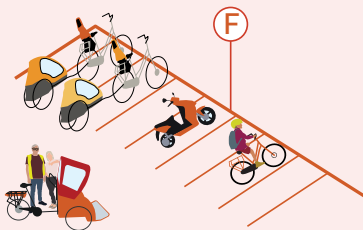
...gedeelde auto's



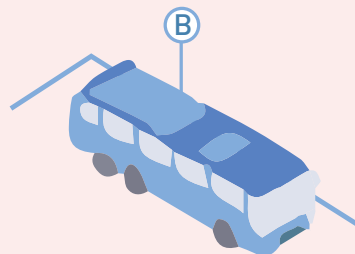
...elektrische oplaadpalen



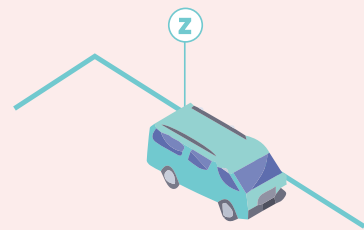
...gedeelde/ zachte mobiliteit



...bus halte



...zorg-/burgerbus



Verkeersborden voor..

...Kiss & ride



...autodelen



...liften



...carpool



...P+R



...logistiek



die beschikbaar worden gesteld in het kader van de implementatie van VoM, het herzien van De Lijndiensten, en de realisatie van mobipunten in Vlaanderen. De regisseur verzorgt de contacten en de promotie, waardoor de levensvatbaarheid van de initiatieven verhoogt en nieuwe gebruikers enthousiast worden. Als spin in het web zorgt hij/zij voor de onderlinge contacten en organiseert hiermee een permanent leerproces over deelsystemen, applicaties, businessmodellen...

Alleen vertrouwen op lokale initiatieven zal niet volstaan. De integratie tussen de lokale en de regionale schaal is van levensbelang, voor de pioniers maar ook voor de gewenste bereikbaarheid. Het openbaar vervoer staat mee in die file, en de sluiptwegen zullen meer en meer gebruikt worden, versterkt door Waze en Google Maps. Het is belangrijk om zowel op regionale als op lokale schaal de oplossingen te onderzoeken en uit te testen, met name voor het doorgaand verkeer (vanuit zuidelijke gemeenten), alsook het garanderen van een goede lokale bereikbaarheid en veiligheid van het centrum en de dorpen. Dit is een uitdaging voor de experts die bezig zijn met autodelen en de vervoersregio. Hun ervaring is op vandaag nog te stedelijk. Dat zien we bijvoorbeeld bij de mobipunten, die nog sterk geënt zijn op een stedelijke logica.

Bewoners beseffen dat ze niet alle

voorzieningen om de hoek zullen kunnen vinden. Toch is er wel initiatief nodig om de bereikbaarheid tot deze voorzieningen op een collectieve en duurzame manier te verhogen, evenals enkele voorzieningen in deze zuidelijke kernen te gaan herdenken: Technische (mobipunten, vervoer op maat) en sociale (delen, zelfvoorzieningsgraad versterken) oplossingen zullen elkaar moeten vinden. De bundels beschreven op de voorgaande pagina's zien we als een goede eerste stap: begin aan de basisnoden (school, zorg, boodschappen en pendelen).

Betreffende de gemeentelijke rol, het belangrijkste is om genoeg ruimte te creëren voor Anders Mobiel initiatieven. Hieronder suggereren we een aantal mogelijkheden die kunnen leiden naar een duurzamer mobiliteitsverhaal:

A) Ruimtelijk en planologisch

1. strategische mobihubs identificeren (op basis van de suggesties in dit onderzoek naar voor gebracht) en hun realisatie inplannen
2. in nieuwe woonontwikkelingen: de parkeernorm verlagen en fiets- en auto parkeerplaatsen exclusief voor deelsystemen verplichten
3. residentiele ontwikkelingen die goed uitgerust zijn (bv. cohousing met gedeelde voorzienin-

- gen, al dan niet mobiliteitsvoorzieningen) stimuleren
4. verdere verstedelijking in slecht bereikbare zones en in landelijk gebied tegengaan, of enkel toelaten onder voorwaarde van het realiseren van collectieve vervoersalternatieven (zoals dorpspunten of buurtpunten)
 5. in de directe omgeving van de mobihubs, invulprojecten promoten (zelfs door een doortastend beleid met de aankoop van gronden om controle te krijgen over het type realisatie)
 6. comfort en veiligheid voor voetgangers, fietsers en OV-gebruikers verhogen
 7. vaste standplaatsen voor deelwagens en -fietsen in de openbare ruimte voorzien (zo kunnen deelwagens en -fietsen gemakkelijk gevonden en geparkeerd worden)
 8. het multifunctionele gebruik van bestaande voorzieningen steunen (om verplaatsingen te verminderen: i.p.v. kriskras bewegingen door de hele gemeente, zouden activiteiten georganiseerd kunnen worden in duidelijke attractiepolen waardoor nabijheid een troef wordt die sterker kan worden uitgespeeld)
 9. het bestaande planologische instrumentarium inzetten om de ambities op het vlak van Anders Mobiel waar te maken bv. Het ruimtelijk beleidsplan, mobiliteitsplan, bedrijfsvervoersplannen, schoolvervoersplannen,...
- B) Het gemeentebestuur als schakel en bemiddelaar tussen publieke en private actoren, overheden en bewoners
1. in de herbestemming van het NMBS station in Merelbeke als belangrijke overstap hub voor bewoners en pendelaars
 2. in de reconversie van oude gebouwen die moeilijk te herbestemmen zijn (bv. Kerken, oude magazijnen)
 3. in de financiering en subsidiëring van voertuigen en diensten die voor VoM kunnen dienen (bv. groepsaankoop van elektrische fietsen, rollend fonds voor aankoop busjes voor lokale organisaties, vrijwilligersvergoeding voor chauffeurs,...)
 4. in de promotie en intensivering van particulier autodelen, er voor zorgen dat twijfelaars over de streep getrokken worden, bv. door het betalen van het lidmaatschap van autodeelgroepen bij Autodelen.net, door particulier autodelen zichtbaar te maken in het straatbeeld, voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelers, enz. of door de organisatie van een persconferentie

bv. bij de installatie van een vast standplaats, de oprichting van een autodeelgroep, de organisatie van een info-moment...

5. in het delen van de gemeentelijke vloot of door één of meerdere gemeentelijke wagens met de bevolking (buiten de kantooruren) te delen of door het vervangen van eigen wagens door deelwagens van autodeelaanbieders die gebruikt worden zowel intern als door de bevolking
6. MobiCafé uitbouwen en bemannen om (betrokken) lokale organisaties laagdrempelig te informeren over initiatieven, realisaties en mogelijke samenwerking tussen gemeente én organisaties
7. alternatieve mobiliteitsoplossingen aanmoedigen door een (digitaal) loket te lanceren dat eenvoudige informatie voor bewoners bundelt en gedragsverandering stimuleert; nu bestaan er een resem mobiliteitsplatformen die alternatieve oplossingen aanbieden voor vervoersarme groepen (bv. Belbus, Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer, Minder Mobiele Centrale), maar er mankeert een platform waar alle lokale mobiliteitsnoden en -aanbieders op één plek te vinden zijn.

Lokale besturen zijn goed geplaatst om te weten wat er te velde nodig is. En met het Decreet Bereikbaarheid, krijgen ze zelf een stukje van het mobiliteitsbudget!

Duurzamer mobiliteit speelt vandaag een centrale rol in het leefbaar houden van de peri-urbane gebieden, die een hoge diversiteit aan milieus omvat: van stadsrand tot landelijk, zoals in Merelbeke het geval is. De grote uitdaging voor de perifere gebieden is enerzijds het garanderen van een lokaal aanbod van basisvoorzieningen en anderzijds er voor zorgen dat zij die dreigen af te glijden in mobiliteitsarmoede (ouderen, mensen zonder rijbewijs of eigen wagen) dezelfde kansen krijgen als de rest van de bevolking om op een normale manier te functioneren.

Voorbeelden ter inspiratie



De Buurtkar is een mobiele buurtwinkel én een mobiel dienstencentrum. Inwoners van Bornem kunnen er terecht voor de aankoop van verse lokale producten en voor gemeentelijke dienstverlening. Ze rijdt volgens een vaste route door de straten van Bornem. Het initiatief versterkt de zelfredzaamheid van ouderen en minder mobiele mensen. Het signaleert problemen en informeert, adviseert en zorgt voor doorverwijzing waar nodig. <https://ikgeraakerniet.be/inspiratie/73>



Trage Wegen vzw helpt lokale besturen om hun trage wegennetwerk aan te pakken. Ze helpen de wegen in kaart te brengen en organiseren buurtoverleg. Resultaat: een gedragen herstelplan voor de trage wegen. Suggesties weg per weg. Mooie realisaties, met nieuwe verbindingen en groene stapstenen. Vandaag passen meer dan zeventig gemeenten over heel Vlaanderen deze methodiek succesvol toe. <https://www.tragewegen.be/>



Pand 10 is een open huis voor burger- en buurtinitiatieven. Het vormt een tijdelijke invulling voor het vroegere stationsbuffet van Tienen en wordt gerund door vrijwilligers. Verschillende lokale burgerinitiatieven huizen erin samen: van opgewektTienen, Tienen Helpt, Repaircafé Tienen, TienenTroef, de Klimaatalliantie, de Fietzersbond, Buurtcomité De Mulk, Buurtcomité De Veldmuis tot het wereldfeest Tirlmonde. Samen zetten ze initiatieven op die burgerschap en duurzaamheid promoten en de stationsomgeving doen herleven. <https://www.pand10.be/doel/>



Co-housing op de Paterssite in Sint-Niklaas en reconversie van de kerk. Het stadsbestuur en Interwaas ontwikkelen 32 woonunits rond een aangename, open tuin. Eén van de ambities uit het masterplan is het voorzien van een collectieve woonvorm op de site. De snelle bevolkingsgroei, de nood aan betaalbare en kwalitatieve woningen evenals de veranderende gezinssamenstellingen betekenen een uitdaging voor de stad. Er is nood aan nieuwe duurzame én betaalbare oplossingen. https://interwaas.be/sites/interwaas.be/files/pat_160413_masterplan.compressed_0.pdf



Reisviahub. Een reishub is een vervoersknooppunt, een schakel in je reis. Er zijn meer dan vijftig hubs in Groningen en Drenthe. Een hub is niet zomaar een knooppunt. De nadruk ligt op beleving: verblijfsklimaat, herkenbaarheid, informatie, positieve verrassing en integratie met de omgeving. Het is dé aangewezen plek om meerdere voorzieningen aan elkaar te koppelen, zoals een kiosk, watertappunt, wifi of overstapplaats voor de hubtaxi. Maar ook algemene voorzieningen. <https://www.reisviahub.nl/>



Samobiel is een nieuwe meerrijdienst voor dorpsbewoners. Bewoners maken gebruik van hun eigen vervoermiddelen. Het opbouwen van een duurzame en actieve gebruikersgroep is zeer belangrijk. De website is niet meer dan een hulpmiddel tijdens het intensieve begeleidingsproces. Ze leveren als eindproduct dan ook geen nieuwe ICT-oplossing, maar een werkende nieuwe vervoersoplossing. <http://www.samobiel.nl/over/>



Delen van de gemeenschappelijke vloot. In Vlaanderen zijn er heel wat lokale overheden die een eigen wagenpark beheren. Vaak worden deze wagens enkel tijdens de kantooruren gebruikt. Eigen gemeentelijke wagens zijn relatief duur gezien ze gemiddeld minder gebruikt worden dan een doorsneewagen in Vlaanderen. Het delen van deze wagens met de inwoners is dé oplossing om kostenbesparend te werken en om duurzame mobiliteit in de gemeente te bevorderen. <https://www.duurzame-mobiliteit.be/goede-praktijk-delen-van-de-gemeenschappelijke-vloot>



Cowocat Rural. Het samenwerkingsproject heeft tot doel het werkgelegenheid en economische activiteit op het platteland te stimuleren en coworking en telewerken te bevorderen. Ondernemerschap heeft nood aan informatie- en communicatietechnologieën, ook in het platteland. <https://enrd.ec.europa.eu/sites/enrd/files/project/attachments/rr-es-rr-01-cowocat-ok-dl-cdp-ok-0.pdf>



MobiCafe in Ronse. In december 2018, heeft het pop-up MobiCafe in de wachtzaal van het station in Ronse de deuren geopend. Iedereen kond er terecht met zijn of haar vragen over mobiliteit in de stad, en kon men meteen de beste vervoersoplossing zoeken voor zijn specifieke noden. Het werd samen georganiseerd door organisaties die kwetsbare doelgroepen vertegenwoordigen, samen met Trein-Trambus en het stadsbestuur. <https://www.hln.be/in-de-buurt/ronse/pop-up-mobicafe-bundelt-alle-informatie-rond-mobiliteit-in-en-rond-ronse-ae-4aa28b/>



Cozycar. Via de dienst Cozycar ondersteunt Autodelen.net het kosten delend particulier autodelen. Ze zorgt ervoor dat het autodelen onder burens en vrienden correct geregeld is. Een gemeente kan door het geven van slimme en simpele incentives het concept particulier autodelen meer in het straatbeeld brengen en ervoor zorgen dat twijfelaars over de streep getrokken worden. <https://www.cozycar.be/>



Dorpspunt in Beveren is een plek waar inwoners uit Beveren en omgeving elkaar kunnen ontmoeten en uit het dorp verdwenen diensten terugvinden. Het Dorpspunt wordt uitgebaat door personen met een verstandelijke handicap die ondersteund worden vanuit De Lovie vzw. Het Dorpspunt zet in op drie belangrijke pijlers: 1) Buurtwinkel; 2) Ontmoetingsplek met sociale functie; 3) Knooppunt voor mobiliteit: Je kunt er afspreken om te carpoolen, een bakfiets ontlenen, e-bike huren of je fiets laten herstellen. <https://www.delovie.be/dorpspunt-in-beveren/>



Meermobiel is een zoekmachine die een overzicht van het vervoersaanbod voor personen met een mobiliteitsbeperking in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangeeft. Een zoekmachine voor "vervoer op maat" avant la lettre. <https://www.meermobiel.be/zoekenopmaat>



50°57'49.8"N 3°45'10.2"E

#8

Lexicon

Overzicht van enkele basisbegrippen

TOD-principe integreert het transport en ruimtelijke planning door publiek transport als ruggengraat voor stedelijke ontwikkeling te conceptualiseren, met voornaamste doel verspreide verstedelijking tegen te gaan zonder de mobiele samenleving aan banden te leggen.

<https://researchportal.be/nl/project/denken-voorbij-de-cirkels-todstransit-oriented-development-vernetwerkte-ruraal-urbane>

Duurzame mobiliteit is een mobiliteitsstelsel waarin iedereen veilig aan een aanvaardbare kostprijs en zonder de omgeving schade te berokkenen activiteiten kan ontplooiën.

<https://www.duurzame-mobiliteit.be/onz-visie>

In Vlaanderen wordt soms verwezen naar de **3 V's**: Verminderen, Verschuiven en Verschonen. Namelijk inzetten op nabijheid en het mengen van functies om verplaatsingen te verminderen; verschuiving van de auto naar meer duurzame vervoermiddelen waarin het STOP-principe als leidraad wordt gehanteerd; en het verschoneren het individueel gemotoriseerd verkeer door de impact ervan te kwantificeren en er een kostenplaatje aan te koppelen ('de vervuiler betaalt').

<https://www.duurzame-mobiliteit.be/index.php/nieuws/3-vs-voor-de-mobiliteit-van-morgen-memorandum-2019>

STOP-principe is het beginsel op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: de voetgangers; de fietsers; het collectieve vervoer; het individueel gemotoriseerde vervoer

<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/>

Vervoerregio: een cluster van gemeenten die een samenhangend geheel vormen voor mobiliteit met een ver-

voerskern en een invloedsgebied. De structuur van de gewestelijk vervoersmaatschappij De Lijn bestaat nu uit vijf provinciale afdelingen. Die verdwijnen. Alles wat met aankoop, onderhoud, personeelsbeleid en financiën te maken heeft, wordt gecentraliseerd in de hoofdzetel. In de plaats van die provinciale afdelingen wordt Vlaanderen opgedeeld in negentien vervoersregio's. Daarin zitten vertegenwoordigers van De Lijn, de afdeling Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en de federale instanties NMBS en Infrabel. Maar vooral ook de burgemeesters van alle steden en gemeenten in die regio. Die vervoersregio's mogen voortaan beslissen over twee laagjes: het aanvullend net en het vervoer op maat. Ze moeten een mobiliteitsplan opmaken en krijgen voor de uitvoering daarvan budget vanuit de Vlaamse overheid.

<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/>

Combimobiliteit is het multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi maakt het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen

<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit>

Synchromobiliteit is de mobiliteit waarbij voor de verplaatsing van goederen verschillende vervoersmiddelen worden gecombineerd en waarbij het mogelijk is om vlot over te schakelen of over te laden tussen verschillende vervoersmiddelen

<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit#goederenvervoer>

Vervoerslaag. Het openbaarvervoernet is georganiseerd in lagen. De bovenste laag is het treinnet van de NMBS, de ruggengraat van het openbaar vervoer.

Het treinnet staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen. Daarna komen het kernnet van bussen en trams, of snelle corridors tussen belangrijke centra of in de steden; het aanvullend net en het zogenaamde "vervoer op maat". Met het aanvullend net moeten mensen naar de corridors worden gebracht via reguliere buslijnen die vanuit dorpjes en wijken naar de hoofdlijnen lopen. Vervoer op maat is complementair aan het kern- en aanvullend net die het traditionele openbare vervoer vormgeven. Het geeft antwoord op specifieke vervoersvragen van personen die geen rechtstreekse toegang hebben tot het geregeld openbaar vervoer waarbij de vraag te laag is om geregeld vervoer kostenefficiënt te organiseren.

Mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden. Bij voorkeur wordt het mobipunt aangevuld met extra diensten en wordt het ruimtelijk optimaal georganiseerd. Het mobipunt heeft als doel de toegang tot en overstap tussen de vervoermiddelen (combimobiliteit) te faciliteren.

Omdat Taxistop en Autodelen hebben samen een franchise gekregen voor de creatie van mobipunten in Vlaanderen, die minstens 5 basiscriteria moeten voldoen om erkend te worden, nl.

1. Standplaats voor autodelen
2. Kwaliteitsvolle fietsenstalling
3. De nabijheid van een halte openbaar vervoer (in centra) of collectief vervoer (bv. bedrijventerrein) of in zeer rurale regio's mag zelfs vervoer op maat overwogen worden als standaard criterium voor oprichting van een mobipunt. Dit toets je best even af met de partner-organisaties.
4. Goede verlichting
5. Vlot toegankelijk voor iedereen, ook voor minder mobiele mensen

Sinds in het landelijk gebied het kan gebeuren dat een locatie zich er niet toe

leent om erkend te worden als mobipunt, maar toch een belangrijke schakel in de ontsluiting van de buurt kan zijn, hebben we beslist om de algemener begrip mobihub in ons onderzoek te gebruiken.

<https://www.mobipunt.be/>

Vervoer op maat (VoM) Vervoer op maat is een efficiënte vraaggestuurde vervoersoplossing die halte-tot-halte maar ook deur-tot-deur (incl. halte-tot-deur en deur-tot-halte) vervoer aanbiedt. Fietsdelen, taxivervoer, autodelen, minder mobiele centrales... zijn allen concrete oplossingen voor vervoer op maat.

VoM speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen (kern en aanvullend) wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Voor deze groep, bereikbaarheid wordt verzekerd door collectieve systemen en/of deelsystemen die de andere vervoerslagen en -net aanvullen. Onder vervoer op maat wordt (niet limitatief) verstaan: lokaal vraagafhankelijke vervoer (zoals OCMW's of rusthuizen die zelf busjes inleggen), mobiliteit aangeboden door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, ...), mobiliteit aangeboden via lokale initiatieven zoals taxicheques voor inwoners van bepaalde afgelegen gebieden, buurtbussen, ontsluiting van moeilijk te bereiken bedrijvenszones, collectieve taxi's, etc. en het geoptimaliseerd aanbod inzake onder andere het doelgroepenvervoer, en het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs. De Lijn heeft een soort overkoepelende taxicentrale opgericht (de Mobiliteitscentrale) om dat in goeie banen te leiden.

<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoersnetwerken>

Mobiliteitscentrale is verantwoordelijk voor planning, uitvoering en opvolging van Vervoer op Maat alsook voor kwaliteitsbewaking, budgetmonitoring en advisering van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de vervoerre-

gio's.

https://www.duurzame-mobiliteit.be/sites/default/files/inline-files/vvom_1_1_Odette%20Buntinx_20190329_VOM%20%26%20mobicentrales_OB_MOW.pdf

Anders-Mobiehub (AMh) zijn hubs voor vraaggericht collectief vervoer, aangevuld met deelmobiliteit. Er bestaan twee belangrijke types: centrale- en overstap hubs. De eerste type zijn hubs die een centrale locatie in de woonkern hebben, wat zorgt voor korte loopafstanden tot de woningen en de voorzieningen al dan niet worden voorzieningen maximaal rond dit mobipunt geclusterd. De overstap hubs zijn gelinkt aan een performante OV dienst (kern en aanvullend vervoerslaag) en worden gecategoriseerd in functie van hun mobiliteitsaanbod. Ze zijn vergelijkbaar aan de mobipunten, zoals deze gerealiseerd beginnen te worden elders in Vlaanderen.

We gaven er de voorkeur aan om de term 'mobihub' of 'Anders-Mobihub' (specifiek voor dit onderzoek) te gebruiken in plaats van 'mobipunt', omdat we vaststellen dat deze laatste een duidelijk, gecommmercialiseerd imago heeft gekregen dat sterk gelinkt is aan auto-deel- oplossingen.

<https://www.mobipunt.be/>

We vonden het contraproductief om de discussie rond mobihubs tot de overstapfunctie te beperken en willen dit onderzoek eerder gebruik als verkenningstocht op zoek naar andere mogelijkheden. In het geval de gemeente besluit om door te gaan met de realisatie van enkele van de mobihubs die we op deze pagina's voorstellen, raden we ze aan om ter wille van de herkenbaarheid terug te gaan naar de term "mobipunt".

Micromobiliteit is een verzamelnaam voor een reeks verplaatsingsmiddelen, welke sterk in aantal groeien (vooral in steden). Deze kunnen bestaan uit (elektrische) steps, zelfbalancerende scooters, (hoverboards) of airwheels, (elektrische) fietsen en scooters.

Buurtpunt is een ontmoetingsplaats met verschillende diensten en vervoersaanbod. De concrete invulling en vorm hangt af van de lokale noden, wensen en mogelijkheden.

- Minder verplaatsingen
- Diensten IN het dorp
- Leefbaarheid van de dorpen
- Ontmoeting/ sociale cohesie / veiligheid / gezellig
- Voor en door burgers (actieve betrokkenheid!) vrijwilligers
- Gemakkelijk bereikbaar met de fiets/ vertrekpunt / toegang tot het openbaar vervoer (in de context van inperken O.V.-aanbod dat maakt inwoners voor zowat alles aangewezen op een auto, of het ontbreken ervan)
- Winkel / pakjesdienst

<https://www.duurzame-mobiliteit.be/onsbuurtpunt>

Dorpspunt is een fysieke plek in het dorp die bereikbaar is voor de dorpsbewoners (te voet of met de fiets). Naast een ontmoetingsplaats voor dorpsbewoners is het een plek waar verschillende diensten aangeboden worden (naast basisinkopen ook bv. een ophaalpunt voor bestellingen en/of een loketfunctie voor bepaalde gemeentelijke diensten). Het dorpspunt kan in bepaalde gevallen ook gekoppeld worden aan collectief vervoer om de dorpsbewoners op een vlotte manier naar stedelijke voorzieningen te brengen. Een dorpspunt hoeft niet per definitie gekoppeld te worden aan het mobiliteitsvraagstuk, maar zijn missie is dorpskernen te doen heropleven.

https://www.west-vlaanderen.be/sites/default/files/2017-11/DePlaatsbepalers_Westhoek_regionota3.0.pdf

Carpoolen is het met elkaar meerijden tijdens verplaatsingen die regelmatig plaatsvinden. Het gaat dan voornamelijk over het woon-werkverkeer. U kunt om beurten bestuurder of passagier zijn

of u kunt als passagier een vergoeding afspreken met de bestuurder.

<https://www.vlaanderen.be/carpoolen>

MaaS of “mobility as a service” is de integratie en toegang tot verschillende publieke en private vervoersmodi in één digitaal mobiliteitsaanbod. Op basis van real-time informatie en persoonlijke voorkeuren biedt MaaS de reiziger een aanbod op maat van multimodale en vraaggestuurde mobiliteitsdiensten via een digitaal platform (bv. een mobiele app), inclusief betaling en afhandeling van transacties. MaaS staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een essentiële verandering waaraan MaaS bijdraagt, is het denken in servicelevels. Nieuwe diensten zullen een combinatie vormen tussen onder andere het klassieke openbaar vervoer, vraaggestuurd vervoer en privévoertuigen. Hierdoor vervagen de onderlinge grenzen tussen vervoermiddelen en ontstaat een meer integraal systeem.

https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/20180705_Mobiliteitsverslag-2018.pdf

Halte-tot-haltevervoer is het openbaar vervoer met trein, (bel)bus, tram of metro met vaste stopplaatsen en een vaste dienstregeling. In Vlaanderen zijn De Lijn en de NMBS de twee grote spelers, in Brussel organiseert de MIVB het openbaar vervoer.

Deur-tot-deurvervoer is het aanbod aangepast vervoer, bestaande uit vrijwilligersvervoer en mindermobielen-centrales (MMC), diensten aangepast vervoer (DAV), ziekenvervoer en taxi's.

Ander vervoer is enerzijds georganiseerde ritten met autobussen of touringcars, en anderzijds het gebruik van je eigen wagen als aangepast vervoersmiddel.

Gedeelde mobiliteit, is het delen van vervoermiddelen. Het past in een grotere trend van 'sharing' en 'consudelen' die door marktonderzoekers naar voren wordt geschoven. Tussen openbaar collectief vervoer en individueel privaat vervoer zit een hele gradatie van gedeelde vervoersmodi die verschillen in organisatie en gebruik.

- Taxi, autodelen, fietsdelen: publiek toegankelijk, maar meestal individueel gebruik;

- Carpoolen, autocar voor groepsuitstap: niet publiek toegankelijk, maar collectief gebruik;

- Belbus: vraagafhankelijk transport.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) beschouwt gedeelde mobiliteit als een opportuniteit om de individuele mobiliteitswensen te verzoenen met maatschappelijke uitdagingen zoals vergrijzing, congestie, energieschaarste, milieu en levenskwaliteit. De groei van zowel auto- als fietsdelen wordt dan ook beschouwd als een gunstige evolutie naar meer duurzame mobiliteit en een heuse mentaliteitsverandering.

https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA%20mobiliteitsverslag%202012%20web-site_2.pdf

Sinds kort bestaat ook het “Green Deal Gedeelde Mobiliteit” om gedeelde mobiliteit in versnelling te brengen.

<https://gedeeldemobiliteit.be/#kort>

PAE = personenauto-equivalenten

Voertuigtype	Vermenigvuldigingsfactor
Auto	1.00
Bestelwagen	1.15
Eëndelige vracht	1.50
Meerdelige vracht	2.50

#8

Bronvermelding

Oorsprong van beelden niet uit de hand van het consortium

p.1: Anders-Mobiel, door 1010au

p.4: parking langst de Sportstraat te Merelbeke, 1010au

p.7: pagina's uit de KRANTJES, te zien in het LOGBOEK, door 1010au

p.8: gestileerde weergave van Merelbeke, door 1010au

p.10: ...

p.12 boven: Circular Economy Policy Research Center, "Impact of Circular Economy on achieving the climate targets: case mobility" (2019), https://vlaanderen-circulair.be/src/Frontend/Files/userfiles/files/mobiliteit_Tekengebied%201{1}.png

p. 12 onder: Mobipunten in Vlaanderen, Plattelandsacademie Landelijke Gilden, Poperingen, door Angelo Meuleman, op 28/03/2019, <https://slideplayer.nl/slide/16375780/>

p.14: fietsparking op de Dijsegemstraat te Merelbeke, door 1010au

p.15: op naar een systemische aanpak, door 1010au

p. 19 boven: Lier op Wielekes, HLN, "Jaar lang trappen à volonté voor 35 euro", door Bertje Warson, 06/10/2018, <https://www.hln.be/in-de-buurt/lier/jaar-lang-trappen-a-volonte-voor-35-euro~a194d9e2/>

p.19 midden: Mobipunt, <https://www.mobipunt.be/>

p.19 onder: Merelbeke Carpool op de Heidestraat, Google View

p. 20 boven: "Terugkoppelingcyclus voor transport en ruimtelijke ontwikkeling", https://www.researchgate.net/publication/321194817_Transport_Networks_Land_Use_and_Travel_Behaviour_a_Long_Term_Investigation/figures?lo=1

p. 20 onder: pagina uit de ATLAS, te zien in het LOGBOEK, door 1010au

p.23: Sint Annastraat te Bottelare, door 1010au

p.24: reizigersprofielen, door 1010au

p.25: weergave van sommige verplaatsingen van reizigers in Merelbeke, door 1010au

p.26: de Dokter O. de Gruyterstraat te Merelbeke, door 1010au

p.28: kaart met de mobiliteitsinitiatieven in Merelbeke, door 1010au

p.29 boven: kaart met de verschillende milieus in Merelbeke vanuit een mobiliteitsbril, door 1010au

p.29 onder: weergave van de verplaatsingen volgens specifiek milieu, door 1010au

p.30: kaart van de congestie in Merelbeke, door 1010au

p.31: kaart van de kernen hiërarchie in Merelbeke, door 1010au

p.32: kaart van de mogelijke shift in OV-dienst volgens het Decreet Basisbereikbaarheid, door 1010au

p.33: kaart van het potentieel van een spaak-en-wiel arrangement, door 1010au

p.35: kruispunt tussen de Burg. Van Gansberghelaan en Burg. Maenhoutstraat, door 1010au

p.36: de reizigersprofielen gesorteerd in bundels, door 1010au

p.39 boven: schema's die organisatiewijze van bundeling weergeven, door 1010au

p.39 onder: kaarten uit de BUNDELS, te zien in het LOGBOEK, door Verena Balz en 1010au.

p.41 boven: schema's die organisatiewijze van bundeling weergeven, door 1010au

- p.41 onder: kaarten uit de BUNDELS, te zien in het LOGBOEK, door Verena Balz en 1010au.
- p.43 boven: schema's die organisatie-wijze van bundeling weergeven, door 1010au
- p.43 onder: kaarten uit de BUNDELS, te zien in het LOGBOEK, door Verena Balz en 1010au.
- p.45 boven: schema's die organisatie-wijze van bundeling weergeven, door 1010au p.43, boven:
- p.45 onder: kaarten uit de BUNDELS, te zien in het LOGBOEK, door Verena Balz en 1010au.
- p.48: in de Dijsegem straat op Autoloze Zondag, door 1010au.
- p.49: beelden uit ontwerpend onderzoek, door 1010au.
- p.50: kaart met de 9 plekken waar ontwerpend onderzoek op is gedaan, door 1010au
- p.51: satellietbeelden van de 9 plekken, Google Maps
- p.52 boven: in de Mellestraat op weg naar Merelbeke station, door 1010au
- p.52 onder, klokwijzerzin: rainproof Amsterdam: <https://www.rainproof.nl/dakpark-orlyplein>; fietsherstelplaats Flora Op Wielekes: copyright Merelbeke https://merelbeke.debeeldbank.be/index.php/image/watch/1d3007f7bb8d45c19dbdeb1b711eb7915a8071c870d44194a3a01db34c600609c485e615fba44c8f9f4ec498a3b598bd?tab=related_items; taxidienst pendelaars: <https://max-mobiel.be/nl/over-max-mobiel/max-mobiel>; Whim applicatie: <https://www.goodnewsfinland.com/the-daily-brief-30-october-2019/>; "Elsene schildert eerste parking voor elektrische deelsteps", VRT News, door Sofie Verbruggen, op 03/05/2019 <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/07/03/elsene-schildert-eerste-parkings-voor-elektrische-deelsteps/>
- p.53: axonometrie van omgeving treinstation Merelbeke, door 1010au
- p.54 boven: zicht op carpool parking, door 1010au
- p.54 onder, klokwijzerzin:kantoorbus: Mozkito Copywriter Yves Van Kerkhove, P+R Meijersplein: Gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek/Arjen Stada, Bubblepost: "Aantal startende ondernemers blijft groeien", Bruzz, op 17/5/2017 <https://www.bruzz.be/economie/aantal-startende-ondernemers-blijft-groeien-2017-05-17>, Pickup Point Carrefour: <http://www.m-i.be/nl/pick-up-point-containers>, ecologisch bermbeheer: <https://www.vlaanderen.be/beheer-van-de-wegbermen-in-vlaanderen>
- p.55: axonometrie van omgeving carpool, door 1010au
- p.56 boven: satellietbeeld zorgcampus, Google Maps
- p.56 onder, klokwijzer: Piggy Baggy: <https://www.shareable.net/helsinkis-piggybaggy-is-ridesharing-for-packages/>, Trage Wegen: https://www.groenmerelbeke.be/groene_oppositie_loont_conversatiewegel_toch_niet_afgeschaft, Fietsen Zonder Leeftijd: foto Autoloze Zondag Copyright Frederik Beyens, Fietsstraat: foto 1010au, Molmobiel in Mol, <https://ikgeraakerniet.be/inspiratie/50>, Voedselproductie: <https://ilovemeiser.wordpress.com/2013/11/11/despotagers-en-pleine-rue/>
- p.57: axonometrie van omgeving zorgcampus, door 1010au
- p.58 boven: Google Maps
- p.58 onder, klokwijzer: Rittendelen applicatie TooGethr, <https://www.fleeteurope.com/fr/shared-mobility/europe/article/autobinck-invests-carpool-start-together>; P+R Noorderlijn Antwerpen, <https://www.noorderlijn.be/noorderlaan>; fietspad te Woluwe, <https://pascalsmet.brussels/project/tram-8-nl/>; fietsenstalling bij tramterminus Boechout,

bond.be/nieuws/p/tid_2/0__21/term_node_tid_depth/All/tid_1/All/page/15; provinciale OV-hubs in Zuidhorn NL, <https://twitter.com/bertnederveen/status/106959056302292921/photo/2>.

p.59: axonometrie van omgeving sportpark Molenkouter, door 1010au

p.60 boven: Kerk van Lemberge, <https://lauwswandelnieuws.wordpress.com/2019/09/28/deliriumtocht-melle-28-09-2019/>

p.60 onder, klokwijzer: De Buurtkar van Bornem, <https://ikgeraakerniet.be/inspiratie/73/>; De MolMobiel in Mol, <https://ikgeraakerniet.be/inspiratie/50/>; Kerk van Munte, Google View; Freezone in TU Delft, <https://iamap.tudelft.nl/catering/freazoning-6/>; De Heidekruiers vzw, <http://www.deheidekruiers.be/>

p.61: axonometrie van omgeving Kerk Lemberge, door 1010au

p.62 boven: zicht op Babelbar in Bottelare, door 1010au

p.62 onder, klokwijzer: Buurtfietskar, <https://buurtfietskar.wordpress.com/>; Zicht in de Babelbar, OC Beweging, <https://www.fondsemilieus.be/gesteunde-projecten/groepsprojecten/>; Leefstraat, <https://twitter.com/meneerdeleeuw/sta745221277779103744?lang=mr>; Oubourous, afhaalpunt, <https://www.facebook.com/pg/Oubourous-284241963326/photos/>; Dégage particulier autodelen, <https://www.degage.be/autodelen/maak-kennis-met-degagage-in-halle/>.

p.63: axonometrie van omgeving Babelbar in Bottelare, door 1010au

p.64 boven, links: Google Maps

p.64 boven, rechts: Een simulatiebeeld van de dorpskern van Gottem toont het afgescheiden fietspad, Copyright Anthony Statius <https://www.hln.be/in-de-buurt/deinze/dorpskernvernieuwing-voor-gottem-en-grammene-aaf1165f/>; fietsbus, Mobiel21 vzw; screenshot van promotiefilmpje voor

fietspoolen voor WVDM 'Goed op weg naar school', Netwerk Duurzame Mobiliteit; screenshot van promotiefilmpje voor schoolpoolen "Bonheiden Fietsgemeente 2018", <https://www.bonheiden.be/fietsen>.

p.65: axonometrie van schoolomgeving in Bottelare, door 1010au

p.66 boven: zicht op Hundelgemsesteenweg ter hoogte van supermarkt tijdens Autoloze Zondag, door 1010au.

p.66 onder, klokwijzer: fietskoerierdienst Cargo Velo, <https://cargovelo.be/nl/>; bakfiets particulier deelsysteem Dégage, <https://www.degage.be/autodelen/fiets-ontlener/>; Collect & Go leveringsdienst supermarkten, <https://colruyt.collectandgo.be/cogo/nl/home>; fietsparking voor verschillende types, door 1010au.

p.67: axonometrie van supermarktomgeving in het centrum van Merelbeke, door 1010au

p.68 boven: foto op Autoloze Zondag van het kerkplein, door 1010au

p.68 onder, klokwijzer: heraanleg kerkplein Deinze door Marie-José Van Hee architecten, <https://www.mjvanhee.be/work/2009-14-refurbishment-market-square-road-infrastructure-public-space-and-riverbanks-leie/>; shared space straatbeeld, <https://peopleandplacesprojects.wordpress.com/2012/10/24/the-life-and-death-of-shared-space/>; bewerkte axonometrie op basis van Google Maps

p.69: axonometrie van het kerkplein van centrum Merelbeke, door 1010au

p.73: TML

p.74: op de parking Ter Wallen, kijkend naar de Hundelgemsesteenweg, door 1010au

p.78: Anders Mobiel-toolbox van ruimtelijke ingrepen, door 1010au

p.79: Anders Mobiel-toolbox van micro-mobiliteitsoplossingen, door 1010au

p.80: Anders Mobiel-toolbox van planologisch instrumentarium, door 1010au

p.84 klokwijzerzin, vanaf linksboven: de Buurtkar in Bornem, <https://ikgeraaker-niet.be/voorbeelden>; Trage Wegen, <https://k-s.be/groen-speelweefsel/inspiratie-voor-een-lokaal-groen-speelweefsel/inspirerende-lokale-voorbeelden/>; Pand 10 in station Tienen, <https://foursquare.com/v/pand-10/597a-2937da2e00044ce695c4>; Samobiel is een platform dat ritten delen faciliteert, <https://www.emergent.city/mee-rijden-op-het-platteland/>, Reishub, <https://www.infoleek.nl/2018/07/20/gratis-waterpunt-voor-reizigers-en-voorbijgangers-bij-bushalte-centrum/>; co-housing project in Sint-Niklaas op de Paterssite, <https://bovenbouw.be/#!/nieuws/paterssite-sint-niklaas>.

p.85 klokwijzerzin, vanaf linksboven: (overheids)diensten die wagenpark delen, <https://www.duurzame-mobiliteit.be/goede-praktijk-delen-van-de-gemeenschappelijke-vloot>; ondersteuning voor tele-werken en co-werken in rurale gebieden, <https://www.cowocatrural.cat/ca/post/i-perque-un-coworking-rural-8-avantatges-de-formar-ne-part>; Mobicafé in Ronse, Copyright Lieke D'hondt; zoekmachine Meermobiel die overzicht geeft van mobiliteitsoplossingen, <https://meermobiel.be/nieuws/gratis-fietstaxis-maken-oostendse-ouderen-mobieler>; in Beveren (aan de Ijzer) heeft men een Dorpspunt, waar mobiliteit, diensten en ontmoeting samenkomen, <https://weekvandekorteketen.be/event/opendeurdag-dorpspunt-in-beveren/>; Autodelen.net ondersteunt het particulier autodeelsteem Cozyzar, <https://www.herent.transitie.be/Autodelen>.

