

Zonder auto is de nevelstad onleefbaar

De opkomst van de nevelstad is niet per definitie sociaal rechtvaardig. Op het Vlaamse platteland heerst vervoersarmoede. Door de ongelijke toegang tot mobiliteit, ook wel de sociale pijler van duurzame mobiliteit genoemd, kan niet iedereen ten volle profiteren van de nevelstad. Zonder in te gaan op andere pijlers van duurzame mobiliteit, zoals ecologische duurzaamheid en economische haalbaarheid, stellen we vast dat wonen op het platteland niet altijd verenigbaar is met de nevelstad.

MARIE BOURGEOIS EN HENK MEERT

Vlaanderen is een regio met verspreide bewoning buiten de stedelijke kernen. Het Vlaamse platteland heeft de afgelopen vijftig jaar heel wat nieuwe gezinnen opgevangen. De auto liet toe dat huishoudens met voldoende middelen zich buiten de steden konden vestigen en dat ze (in het begin) nog vlot toegang hadden tot de stedelijke voorzieningen. Zo beschouwd heeft het Vlaamse platteland tijdens de afgelopen vijftig jaar ongetwijfeld een stevige welvaartsinjectie gekregen. Toch moet dit algemene beeld genuanceerd worden. Het platteland telt namelijk ook grote groepen, veelal oudere autochtonen, die geen eigen auto bezitten of die niet in de mogelijkheid verkeren om een dergelijk vervoersmiddel te besturen. Het platteland telt daarnaast ook nieuwkomers die niet bemiddeld zijn. Zij wonen bijvoorbeeld op slecht ontsloten recreatieterrainen (campings en weekendverblijfsparken) en ervaren ook heel wat problemen om noodzakelijke verplaatsingen te maken.

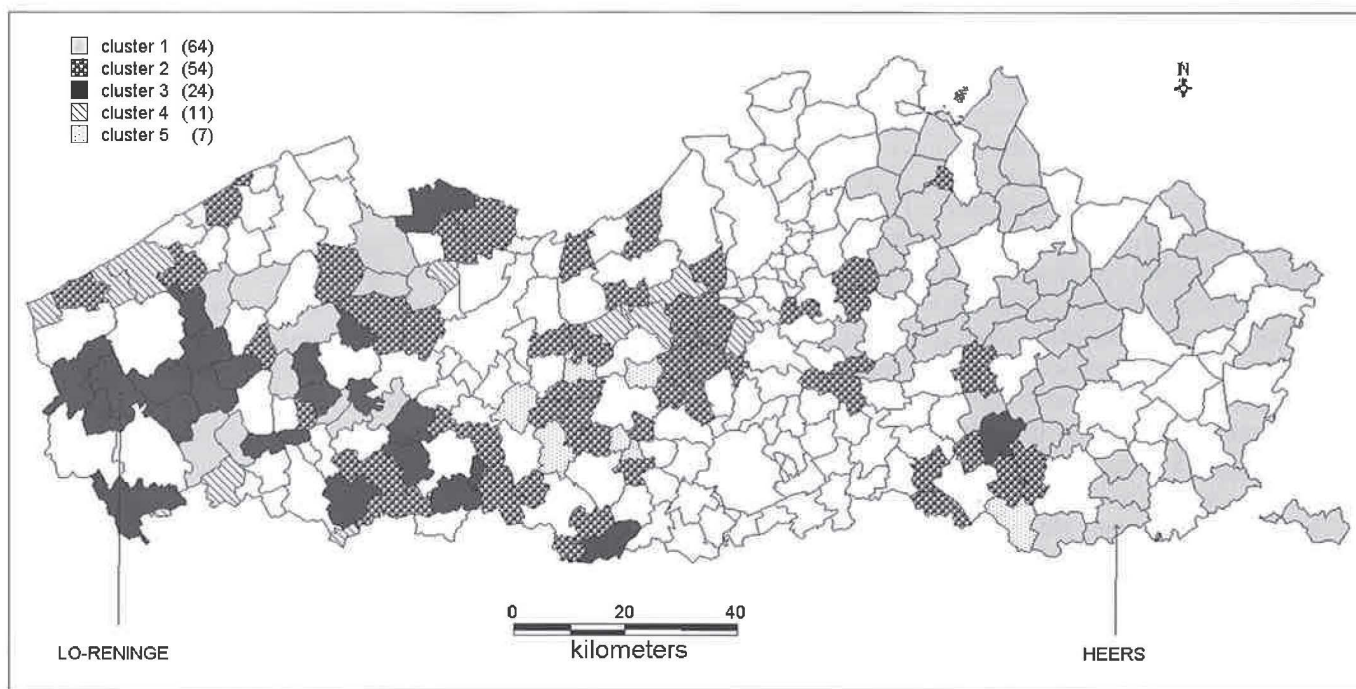
Tabel 1 - Gecombineerd profiel van de clusters.

Cluster	Sociaal-economisch profiel	Profiel aanbod openbaar vervoer
1	Ongunstig	Gunstig
2	Gunstig	Weinig uitgesproken
3	Ongunstig	Ongunstig
4	Ongunstig	Weinig uitgesproken
5	Gunstig	Ongunstig

Eén van de weinige studies die de sociale dimensie van het mobiliteitsvraagstuk behandelt, vormt een studie die tijdens het voorjaar van 1997 in 59 dorpen van de Westhoek werd doorgevoerd. In dit onderzoek rapporteerden een kleine 500 huishoudens over het gebruik en de bereikbaarheid van allerlei voorzieningen. Deze representatieve steekproef wees uit dat in 9,9 procent van de huishoudens tenminste één persoon (van minstens achttien jaar oud) aan huis gebonden was wegens gebrek aan vervoer. In de veronderstelling dat deze bevindingen indicatief zijn voor de frequentie van vervoersarmoede in de overige rurale gebieden van Vlaanderen, schatten we dat 46.950 Vlaamse plattelandshuishoudens op 1 januari 2001 minstens één vervoersarme persoon telde.

Aan de hand van zowel sociaal-economische indicatoren als vervoersvariabelen kunnen de Vlaamse plattelandsgemeenten in vijf onderlinge groepen ingedeeld worden (zie tabel 1 en figuur 1). De voor dit onderzoek interessantste groepen combineren telkens een sociaal-economisch ongunstig profiel met een lokaal gunstig vervoersaanbod (cluster 1), of met een lokaal ongunstig vervoersaanbod (cluster 3). Het Zuid-Limburgse Heers behoort tot de eerst

Figuur 1 - Typologie van Vlaamse plattelandsgemeenten op basis van sociaal-economische en mobiliteitsvariabelen (de witte gemeenten vallen buiten de als landelijk geselecteerde gemeenten).



genoemde groep, het West-Vlaamse Lo-Reninge tot de tweede groep. Tijdens het terreinwerk werden in een eerste stap de bestaande vervoerssystemen in de twee geselecteerde gemeenten in detail onderzocht. Vervolgens interviewden we per gemeente een vijftal bevoorrechte getuigen. Het belangrijkste gedeelte van het veldwerk bestond uit interviews met in totaal vijftig huishoudens (24 in Heers en 26 in Lo-Reninge). De citaten die in deze bijdrage gebruikt worden, hebben slechts een illustratieve waarde.

Vervoersarmoede in de praktijk

Uit de interviews met huishoudens uit beide gemeenten blijkt dat het meerijden met derden een veelvuldig toegepast middel is wanneer men niet over een eigen gemotoriseerd vervoersmiddel beschikt. De meerderheid van de personen die zich op deze manier verplaatsen, is niet op de arbeidsmarkt actief. Toch nemen deze mensen liever de bus als het kan, om te vermijden dat ze te afhankelijk worden van derden en om hen ook niet te veel te belasten. Mevrouw Jacques, een dertigjarige arbeidster, moeder van twee kinderen, samenwonend met haar man in Klein-Gelmen (Heers), verwoordt de beperkingen aan het meerijden als volgt: "Soms is het moeilijk om af te spreken. Vader moet altijd kunnen rijden. Ik vergoed hem de benzine, maar soms wordt het hem iets te veel als hij bijvoorbeeld vijf keer op een dag taxi-chauffeur moet spelen."

Tijdens de interviews zijn de kenmerken van centrale en goed uitgeruste kernen meermaals aan bod gekomen. De compacte Haspengouwse dorpen van Heers zorgen er voor dat de meeste inwoners relatief dichtbij voorzieningen wonen en dat ze bovendien in een woonzone liggen die volgens regelgeving met betrekking tot de basismobiliteit bediend moet worden met openbaar vervoer. Aangezien in Lo-Reninge meer dan de helft van de mensen buiten een dergelijke woonzone verblijft, is de vervoersarmoede daar veel sterker aanwezig. Dat wordt deels opgevangen doordat mensen sneller een auto aanschaffen, maar dat legt wel extra druk op het budget van huishoudens met een lager inkomen. Voor wie geen auto bezit is de nevelstad onleefbaar.

Zoals Moseley aangeeft, zijn er verschillende mogelijke maatregelen om aan het bereikbaarheidsvraagstuk tegemoet te

komen. Bereikbaarheid kan aan de hand van drie elementen geconceptualiseerd worden (figuur 2): het gaat om personen (1) die een verbinding (2) naar een activiteit of voorziening (3) nodig hebben. Elk element kan onderworpen worden aan een beleidsoptie. Voorzieningen kunnen worden gespreid of worden geconcentreerd, ze kunnen worden gemobiliseerd en getelematiseerd. Sommige van deze opties sluiten elkaar uit, andere kunnen elkaar aanvullen.

De meest voor de hand liggende doelstelling is het vergroten van het aanbod aan aangepast (openbaar) vervoer. Verplaatsingsbehoeften kunnen echter ook verlaagd worden, wat de uitgaven van huishoudens aan vervoer indirect beperkt. Op dit laatste gaan we eerst in. Een mogelijkheid voor het reduceren van verplaatsingsbehoeften is het concentreren van de bevolking en van voorzieningen in (kleine) steden en voldoende uitgeruste woondorpen. Het onderzoek bevestigt het beleid van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat voor compactere nederzettingen pleit. Een dergelijk beleid komt niet alleen de open ruimte ten goede, maar verbetert eveneens de bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid. Bovendien worden voorzieningen zo ook financieel toegankelijker. De minder bemiddelde familie Ceysens met vier kinderen koopt niets in Heers zelf omdat het veel te duur uitvalt: „We doen onze grote boodschappen om de maand in de Colruyt. We nemen eerst de bus naar Sint-Truiden, en dan keren we met pak en zak terug met een taxi. De 25 euro die we daaraan geven is echt wel de moeite. We hebben veel kinderen en we moeten altijd grote boodschappen doen. We kunnen het ons niet permitteren om de boodschappen hier in het dorp te doen.”

Het geconcentreerd wonen maakt eveneens een efficiëntere organisatie van het openbaar vervoer mogelijk. Een meer geconcentreerd woonpatroon zal namelijk toelaten dat het openbaar vervoer met een fijnmazig netwerk het overgrote deel van de bewoners van het Vlaamse platteland kan bedienen, waarbij regelmaat, frequentie en aansluitingen van verbindingen geoptimaliseerd kunnen worden. De concentratie-optie mag alleen niet leiden tot het laten 'doodbloeden' van historisch gegroeide dorpen die in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale structuur-



Compact dorpscentrum in Heers.

plannen buiten de categorie van 'hoofddorpen' vallen. Het is duidelijk dat de concentratie-optie uit moet gaan van de stelling dat historisch gegroeide dorpskernen in de toekomst leefbaar moeten blijven voor iedereen, ongeacht de koopkracht. Daarom moet het promoten van compact wonen hand in hand gaan met een sociaal woonbeleid. Woningen moeten zowel in steden als in compacte plattelandskernen betaalbaar zijn. Zonder een efficiënt sociaal woningbeleid zullen grondprijzen in de goed uitgeruste kernen fors stijgen, waardoor ze ook niet (meer) toegankelijk zijn voor een aantal vervoersarmen.

Op termijn moet dus de al te versnipperde bewoning rond de woonkernen structureel minder kansen krijgen, samen met een beleid dat inbreiding en compacte uitbreiding van de woonkernen stimuleert. Er moet nagegaan worden hoe eigenaren van vrijgekomen woningen of bouwgronden in het buitengebied gecompenseerd kunnen worden (planschade). Zelfs door een coherent beleid toe te passen, kan een concentratie van de bevolking slechts op lange termijn bereikt worden. Het voorname probleem is dat een transitie tussen de huidige en toekomstige situatie gegarandeerd moet worden.

Andere beleidsopties, zoals het bevorderen van kleinschaligheid, mobiele voorzieningen en telematica, streven eveneens het verlagen van de verplaatsingsbehoeften na. We noemen ze volledigheidshalve, maar onderkennen dat ze slechts een onderdeel van de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk vormen. De optie van de kleinschaligheid behelst het lokaliseren (in de meeste gevallen komt dit neer op het handhaven) en ondersteunen van (kleine) voorzieningen en werkgelegenheid in de directe woonomgeving van de gebruiker. Deze beleidsoptie biedt geen oplossing voor behoeftes van hogere orde (zoals duurzame consumptiegoederen).

Dorpsbewoners moeten zich daarom sowieso verplaatsen en dus blijft het bereikbaarheidsvraagstuk overeind. Dit onderzoek brengt geen duidelijkheid over de mate waarin mobiele voorzieningen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid voor vervoersarmen. Ze zijn immers doorgaans duurder en niet volledig.

Dergelijke ambulante voorzieningen kunnen eventueel een aanvulling bieden op het aanbod aan voorzieningen dat in de dorpen aanwezig is. Ze kunnen ook een oplossing bieden voor ouderen die niet meer naar de winkel kunnen en voor wie de winkel of een Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn (OCMW) een boodschappendienst organiseert.

De telematica-optie kan de vraag naar vervoer eventueel beperken, hoewel er in de literatuur hierover geen eenduidigheid heerst. Naast het feit dat goederen bij de aankoop niet fysiek aanwezig zijn, is een meer fundamentele bedenking bij deze beleidsoptie dat ze geen globale oplossing biedt voor vervoersarmen, zeker wanneer ze laaggeschoold en weinig bemiddeld zijn.

Verbeteren van het vervoersaanbod

Naast een sterk beleid op het vlak van ruimtelijke ordening en huisvesting, dringt zich de uitbouw van een geïntegreerd netwerk aan openbaar vervoer op. De transport-optie zal met andere woorden de concentratie-optie dienen te ondersteunen om een maximale bereikbaarheid van voorzieningen te garande-

ren. Dit onderzoek suggereert dat de inhoud van de regelgeving op het gebied van basismobiliteit uitgebreid moet worden wat betreft de frequentie en het tijdstip. Momenteel bepaalt de regelgeving alleen dat er met een bepaalde regelmaat een bus langs moet komen in woonzones, ongeacht de bereikbaarheid van voorzieningen zoals industriezones of andere plekken waar veel mensen werken.

Er zijn bijkomende middelen nodig om het openbaar vervoer sterker uit te bouwen vanuit de te versterken woonkernen. Vraagafhankelijke systemen zoals belbussen zouden dan minder nodig zijn omdat lijnbussen regelmatige verbindingen kunnen verzekeren tussen deze kernen. Tijdens de interviews werd er overigens regelmatig gewezen op een aantal moeilijkheden bij het gebruik van de belbus. Een eerste probleem is dat de beperkte uurregeling niet aangepast is voor woon-werk of woon-school verplaatsingen. Vergeleken met lijnbussen scheppen belbussen een bijkomende drempel, bijvoorbeeld wanneer het uur van terugkeer niet voorspelbaar is (bijvoorbeeld in het geval van boodschappen doen).

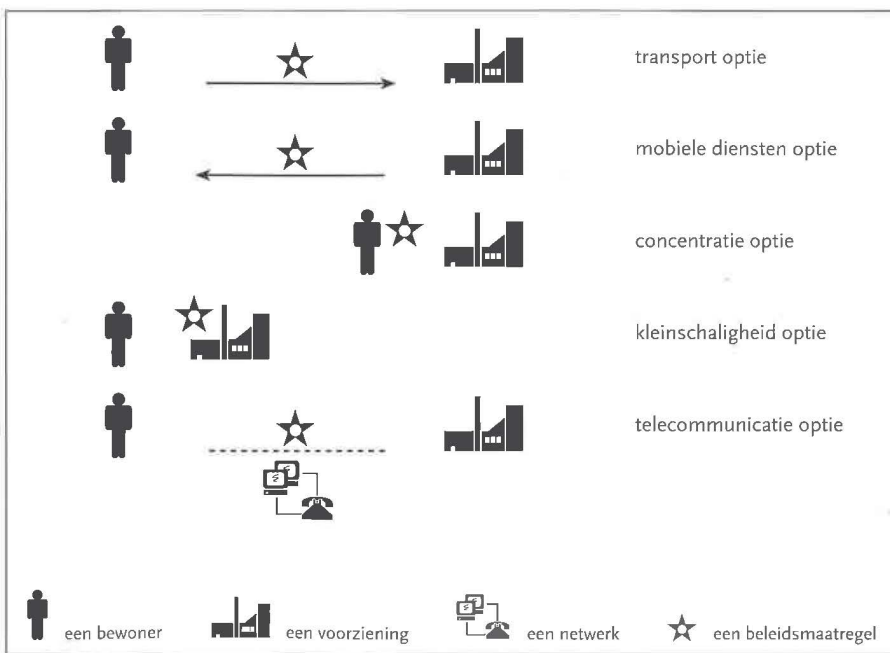
De Lijn, de Vlaamse openbare maatschappij voor busvervoer, kan ook diversificatie brengen in de aangeboden mobiliteitsproducten (met aandacht voor specifieke doelgroepen zoals ouderen, gehandicapten, zieken of personen met veel bagage). De 'deur tot deur'-verplaatsing bij het vraagafhankelijk vervoer ontbreekt voor deze specifieke

doelgroepen. Alternatieve vormen van openbaar vervoer steunen nu vooral op versnipperde lokale initiatieven en op de inzet van vrijwilligers. Dit garandeert geenszins een degelijke en betrouwbare dienstverlening. Daarom kunnen dergelijke alternatieve vormen van openbaar vervoer het beste worden beheerd door De Lijn of door een andere publieke koepelorganisatie op regionaal niveau. Tarieven van de verschillende mobiliteitsproducten kunnen door het beheer van De Lijn ook beter aangepast worden aan de koopkracht van huishoudens. Tijdens het veldwerk is immers gebleken dat er nauwelijks gebruik gemaakt werd van Minder Mobielen Centrales, voornamelijk omdat die te duur uitvallen en omdat ze weinig bekend zijn. Dit wijst overigens op een ander belangrijk aandachtspunt, namelijk het belang van goed verspreide en begrijpelijke informatie. De belbus of andere diensten waren zeer slecht bekend onder de geïnterviewden.

Op de wat langere termijn is het duidelijk dat hedendaagse maatschappelijke ontwikkelingen zoals gezinsverdunding en een sterk toegenomen mobiliteitsbehoefte niet meer samengaan met de verspreide bebouwing die Vlaanderen rijk is en die zich vooral na de Tweede Wereldoorlog in versneld tempo voltrokken heeft. Ook al zijn diffuse nederzettingen kenmerkend voor het Vlaamse landschap, het concept van de nevelstad moet toch verlaten worden indien de concentratie-optie een meer duurzame oplossing blijkt te zijn.

Het uitgevoerde terreinwerk wijst ondubbelzinnig op de voordelen van compacte en relatief goed ontsloten dorpen, zoals we die terugvinden in het Limburgse Haspengouw. Daarom verdient het concentreren van zowel woningen als voorzieningen in dorpskernen de voorrang om vervoersarmoede structureel en op langere termijn te bestrijden.

Uiteraard moet deze maatregel gepaard gaan met andere ingrepen die op relatief kortere termijn kunnen starten, zoals het aanbieden van een voldoende aantal betaalbare woningen in deze dorpskernen, het nog beter betaalbaar maken van het openbare vervoersaanbod voor de minst kapitaalkrachtige groepen, het beter organiseren en coördineren van bestaande alternatieve ver-



Figuur 2 - Mogelijke beleidsopties met betrekking tot het bereikbaarheidsvraagstuk.

voersvormen door ze onder de bevoegdheid van De Lijn te brengen en het uitbreiden van de regelgeving op het gebied van de basismobiliteit.

Marie Bourgeois is als wetenschappelijk medewerker verbonden aan het Instituut voor Sociale en Economische Geografie (KU Leuven). Henk Meert is postdoctoraal onderzoeker voor het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek Vlaanderen en is als gastdocent verbonden aan het Instituut voor Sociale en Economische Geografie (KU Leuven).

Literatuurselectie

Boon, W., Donne, V., Miermans, W., Willems, J., Zuallaert, J. (2001). Mobiliteit en kwaliteit, een nieuwe basis voor een krachtig mobiliteitsbeleid in steden en gemeenten. In opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Kluwer, Brussel.

De Lijn (2001). Prioriteitenlijst basismobiliteit en verantwoordingsnota basismobiliteit.

Moseley, M. (1979). Accessibility: the rural challenge. Methuen, London.

Nationaal instituut voor de Statistiek (NIS) (1991). Volks- en Woningtelling.

Nationaal instituut voor de Statistiek (NIS) (1999). Bevolkings- en financiële statistieken.

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) (1999-2000). Spoorboekje. Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) (1997, 1998 en 1999).

Uitkeringgerechtigden volledig werklozen. Van Dam, F. (1995). Meer voor minder, schaalverandering en bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden in Nederland. In: Nederlandse Geografische Studies, 188.

Vande Lannoote, S., Martens, A. (1997). Voorzieningsonderzoek. In opdracht van de Provincie West-Vlaanderen, met de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, p. 1-123.

Van Hecke, E. (1998). Actualisering van de stedelijke hiërarchie in België. In: Tijdschrift van het Gemeentekrediet, nr. 205-3, p. 45-76.

Netwerken van fietsroutes versterken de nevelstad

Toenemende vrije tijd en een verduurzaming van onze maatschappij leiden tot een toenemende aandacht voor zachte, actieve recreatievormen. Fietsrecreatie is één van deze opkomende vormen. In het noordoosten van Belgisch Limburg werd een pilotproject voor Vlaanderen uitgewerkt, gebaseerd op projecten in de Hoge Veluwe. De ingreep introduceerde nieuwe functies in dit perifere gebied, maar werd de nevelstad er ook morfologisch door versterkt?

GUNTER GONNISSEN

Fietstoeristen en recreanten besteden tijdens hun tocht geld aan eten, verblijf en huur van fietsen. Horecagelegenheden spelen in op deze doelgroep door het aanbieden van specifieke diensten, zoals fietskaartenverkoop, ruimte voor fietsenstalling en soms zelfs diensten op het gebied van fietsreparatie. Bij een voldoende grote markt ontstaan bovendien nieuwe zaken. De horeca heeft echter niet uitsluitend een toeristische functie en vormt een element dat behoort tot de endogene centrumvoorzieningen van een kern. Het aanbod aan horeca vormt met andere woorden een onderdeel van de centraliteit van een kern. Deze centrale functies kunnen zich op verschillende manieren structureren in de ruimte. Bij een vernevelingsproces in de ruimte is de transformatie van een deel van de centraliteit van de oude kern naar de periferie, waardoor de periferie nieuwe functies krijgt, één van de belangrijke gebeurtenissen. Hoe en in welke mate hebben het ontstaan van het toeristisch-recreatieve netwerk Kempen en Maasland de ruimtelijke structuur van de nevelstad beïnvloed?

Voor de aanleg van het fietsroutenetwerk in 1994 was een investering vereist van 2,87 miljoen euro. In 1995 was het 450 kilometer lange fietsroutenetwerk klaar; 150 kilometer daarvan was autovrij. In 1998 maakten circa 600.000 fietsers gebruik van het fietsroutenetwerk. Intussen werd de formule in aangrenzende gebieden toegepast en beslaat het de gehele provincie Belgisch Limburg en een deel van Noord-Brabant en Nederlands Limburg.

Een netwerk bestaat uit knopen en verbindingen. Bij het Limburgs fietsroutenetwerk werden de knopen genummerd en de fietser wordt van knooppunt tot knooppunt geleid via borden met het nummer van het knooppunt waar men naartoe rijdt. Het netwerk ligt in de gemeenten As, Bree, Dilsen-Stokkem, Genk, Kinrooi,



Routepaneel, bestemd voor fietsers.

(Foto Gunter Gonissen)