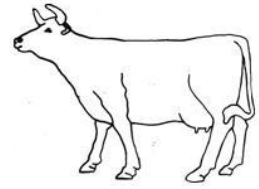




‘De LINK’



Burgervoorstel

Bijlage van Burgervoorstel d.d. 5 maart 2012 - Gemeenteraad Roeselare 26 maart 2012.

motivatie - info - beschouwingen - relaas - vragen

- ‘De LINK’ -

lokaal collectief huis-aan-huis vervoer op afroep

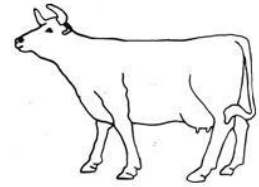
burgerinitiatief ‘De LINK’

een dienstbetoon voor IEDEREEN
genereert welvaart en welzijn, verbetert de leefbaarheid
herstelt en bevordert het sociaal weefsel





'De LINK'



'Een project dat niet in menselijke taal op een A4-tje kan is flauwe kul'

(Jacques Rogge, voorzitter Internationaal Olympisch Comité)

Mobiliteit is van levensbelang!

De huidige maatschappij is vooral auto-afhankelijk ingericht.

Voor een grote groep mensen schept dit problemen: senioren nemen uiteindelijk afscheid van hun wagen en jongeren hebben sowieso geen rijbewijs. Fietsen of stappen is niet altijd evident en immer beroep doen op anderen is moeilijk of gênant. Veel facetten van het leven gaan daardoor verloren!

Uit noodzaak overwegen sommige gezinnen zelfs een 2de of een 3de auto dit terwijl Jan Modaal reeds voor één auto minstens anderhalf uur per dag moet werken.

Niet enkel door de kosten zwichten velen de auto, maar ook files, parkinggebrek, gruwelijke (weekend)ongevallen, boetes, alcoholcontroles, het milieubesef, e.d. ... ontraden de auto.

Het openbaar vervoer biedt ook niet altijd soelaas want de opstaphalte is vaak te ver of de afstaphalte is zelden de eindbestemming.

Is een alternatief duur en impopulair? Moeten sommigen comfort inruilen?

Heeft de overheid een opstapje nodig? Kunnen we lokaal een voorbeeld stellen?

In landelijk Oekene, de kleinste Roeselaarse deelgemeente, werd in 2009 n.a.v. de Vlaams Prijs 'Dorp met Toekomst' gedurende 4 maand het origineel burgerinitiatief '**De LINK**' uitgewerkt, een mobiliteitsalternatief dat op z'n minst het spanningsveld en de problemen rond mobiliteit verzacht en bovendien een meerwaarde biedt aan iedere bevolkingsgroep en het algemeen belang.

'De LINK' is spontaan gegroeid uit de werkelijke noden en op vraag van de bevolking en is in de praktijk uitgewerkt door de lokale verenigingen onder beheer van vzw Gardeboefeesten.

- '**De LINK**': gratis lokaal collectief huis-aan-huis vervoer op afroep -

Het principe is simpel: de Oekenaar belt rechtstreeks de lokale vrijwillige LINK-chauffeur (0474 - 714 114) die hem meteen met het LINK-minibusje thuis ophaalt en vervoert.

Onderweg kan gerust nog iemand opstappen wat het nog gezelliger en efficiënter maakt.

Vooraf handig voor wie oncomfortabel ver van de bushalte woont. Wanneer 's avonds de LIJN-bussen niet meer rijden opereert 'De LINK' in een straal van 10,-km rond Oekene-Kerk.

Het is de bedoeling, naast de **LINK-LIJN-verbinding**, 'De LINK' uit te bouwen als volwaardig **lokaal vervoer**, ook als **boodschappendienst** (KLUSBUS voor de 3^{de} leeftijd), als collectieve **dorps-BOB** en tezelfdertijd als een vorm van **burgerwacht**.

'De LINK' linkt de toekomst

Gezien het succes in 2009 dringt de bevolking aan op verderzetting.

Daarom wordt gevraagd, aanvankelijk met subsidies, 'De LINK' te Oekene te introduceren kaderend in een piloot-/proefproject om daarna, mocht voldoende bezetting en bijdragebereidheid van de burger blijken, 'De LINK' te installeren als een gemeenschappelijk geregeld dienstbetoon.

Het uiteindelijk **hoofddoel is voor iedereen algemene welvaart, welzijn en leefbaarheid overal verbeteren.**

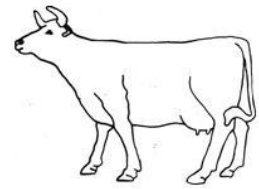
Dat Roeselare de kiem moge vormen voor een nieuwe visie op mobiliteit dit ter navolging in andere steden en gemeenten.

Vereerd met ieders steun en gevoel voor efficiëntie en ethiek,

'De LINK',
een poort op de wereld.



'De LINK'



Geestig en wijs om weten

Hoe een LINK idee ontstaat ...

- ... een 10-tal vrienden-dorpelingen spraken af om elk om de week BOB te spelen. Handig om na een doorgezakt restaurantbezoek een BOB-vriend te kunnen opbellen. Echter waarom niet meteen een 'collectieve BOB' voor geheel het dorp?... en dan moeten ook ouders niet meer elk afzonderlijk hun kroost ophalen in een weekendnacht.
- In Oekene werd jaren geleden de hoogfrequente stadsbus ingelegd (lijn6). Enkel de halte-omwonenden genieten van dit comfort terwijl te lande voor velen de opstaphalte te ver is. Voor hen geen bib-bezoek, geen zwem- of muziekles, geen vriendenbezoek...
- De student, met de laatavondtrein uit Leuven, staat hulpeloos op het verlaten busperron. Hij belt naar huis, tevergeefs want broer is naar 't lief met de gezinsauto....
- Te lande kwijnen ouderen weg naast hun stoof... de kinderen zijn uitgehuwd en de fiets oppompen heeft geen zin meer... vaarwel wekelijks kaartersclubje....
- vader is uit werken met de auto zodat kindlief op woensdagnamiddag verstoken blijft van de muziekschool want 't fietske is net te gevaarlijk ... en grote zus heeft eindelijk een parttimejob in 't stad, echter hebben we geen anderhalve wagen. Dus één auto te weinig.
- ... iedereen rijdt met de gezinswagen. Wie scoort 't best met parkeerboetes? Ja, sorry ma ...
- Martha (83) woont alleen. De LINK-chauffeur is verontrust want de rolluiken blijven er verdacht lang toe... Oef, ze heeft zich verslapen en na een kopje koffie geeft ze hem nog een brief mee om te posten.

vzw Gardeboefeesten

vzw Gardeboe, zowat de gezaghebbendste vereniging in Oekene-Roeselare, organiseert zowel volksfeesten alsook cultuur op niveau (oa Bachcantaes, concerten, toneel, ...) en draagt in haar vaandel via haar statuten: **'de leefbaarheid in het dorp verbeteren'**.

De vzw voelde zich uiteraard aangesproken en verenigde alle 20 lokale verenigingen om 'De LINK' praktisch uit te werken waarbij vzw Gardeboe het LINK-beheer op zich nam.

Consequent werd er een LINK-minibus aangekocht en de vrijwillige onbezoldigde enthousiaste chauffeurs werden gerekruteerd uit het verenigingsleven.

Straks wordt De LINK ondergebracht onder een apart juridisch statuut.

(info vzw Gardeboefeesten: www.gardeboefeesten.be).

Dankbare prijzenpot en sponsoringskapstok:

blijkbaar slaat het LINK-idee aan want 'De LINK' werd genomineerd voor de Vlaamse prijs 'Dorp met Toekomst', voor de 'Groene Pluim', kreeg een week lang een gratis TV-spot op WTV en was winnaar van de 'Roeselaarse Persprijs' en 'Wijkwerkingsprijs'.

Een aantal bedrijven vinden het een nobele reclamekapstok met veel media-aandacht. Zodoende kon Oekene quasi 4 maanden dagelijks gebruik maken van 'De LINK' en kan het huidige LINK-aanbod gehandhaafd worden.

Huidig LINK-aanbod:

Momenteel is de LINK-werking een burgerinitiatief en wordt verzorgd door vzw Gardeboefeesten-Oekene die zijn leden vervoert en ook instaat voor de minibus en al de kosten.

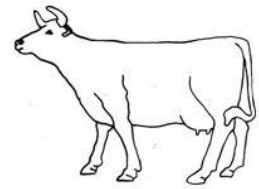
Onbezoldigde vrijwillige chauffeurs/Gardeboe-leden, met de LINK-GSM in aanslag, hebben de minibus voor hun huisdeur tot er een oproep komt.

Huidig beperkt LINK-aanbod: als waakvlam mobiliteitsomdenken te promoten.

- als voor- en natransport tussen woonst en bushalte op dinsdagvoormiddag voor de Oekenaars n.a.v. de markt in centrum-Roeselare.
- tijdens de 3-daagse Gardeboefeesten 10 km rond Oekene-Kerk als collectieve BOB,
- tijdens de kerstshoppingdagen in Roeselare-centrum. Zodoende kan iedere Oekenaar/belastingbetaler gebruik maken van de stadsbussen die gratis rijden dankzij stadssubsidies,
- tijdens de jaarwende, van oudejaarsavond tot 's ochtends-nieuwjaarsdag, 10 km rond Oekene-Kerk als collectieve BOB voor de veiligheid van de Oekenaars-feestvierders.



'De LINK'



Toekomst in een praktijkgerichte denkpiste

Toekomst - denkpiste:

In de toekomst zou 'De LINK' als burgerinitiatief ondergebracht worden in een aparte vzw waarbij de vrijwillige LINK-chauffeurs van een onbelastbaar vrijwilligersinkomen zouden kunnen genieten (c.a. €30,-/dag met een plafond van c.a. €1.200,-/jaar).

Zelfs werklozen, bruggepensioneerden, arbeidsongeschikten, leefloners,... kunnen allemaal genieten van dit onbelastbaar vrijwilligersinkomen met behoud van inkomen mits aangifte aan hun toezichthoudende instantie of persoon (respectievelijk RVA, geneesheer, OCMW).

Bekostiging 'De LINK':

Als introductie (gewenningsperiode):

- 1^{ste} jaar: €40.000,- stadssubsidie voor De LINK als piloot-proefproject te Oekene.
- Eventueel 'De LINK' laten kaderen in een gesubsidieerde mobiliteitsstudie:
 - via het VIM (Vlaams Instituut voor Mobiliteit) of via Gewest, federale, provinciale en Europese subsidies...
 - als project van de Koning Bouwdewijnstichting,
 - als marktstudie deels bekostigd door de beroepsvereniging van de Taxisector
 - efficiëntiestudie door De LIJN,
 -

Na 1 jaar inlooperperiode:

- dat na één jaar gratis inlooperperiode de bevolking opnieuw inspraak heeft omtrent een te betalen bijdrageprijs in de toekomst.
- indien na dit jaar gewinning een instemmende meerderheid gevonden wordt inzake ieders bijdrage, dat 'De LINK' dan een gemeenschappelijk geregeld dienstbetoon wordt dagelijks van 6u00 tot aankomst van laatste trein in Roeselare en in 't weekend als collectieve dorps-BOB tot na middernacht of later.
- de bijdrage kan via een algemene mobiliteitstax tot 'De LINK' populair en zelfbedruipend genoeg is door verkoop van LINK-abonnementen.

Exploitatiekosten:

- afbetaling (of huur of leasing) LINK-minibus,
- algemene kosten: keuring LINK-minibus (2 x per jaar), diesel, onderhoud, rijtax, verzekering,....
- medisch attest LINK-chauffeurs (ca. €150,-/chauffeur – 10 chauffeurs voorzien),
- vrijwilligersbijdrage (c.a. €30,-/dag/vrijwilliger).

LINK-tarief:

Indien 'De LINK' in de toekomst verder kan aangeboden worden als burgerinitiatief kan het tarief beperkt worden tot €1,5 per inwoner per maand voor één LINK-minibus per 2000 inwoners.

Er wordt gedacht aan €20,-/jaar voor het 1^{ste} gezinslid, €15,-/jaar voor de overige gezinsleden en gratis voor de jeugd jonger dan 10,- jaar.

Drempelprijs:

om misbruik te voorkomen moet er misschien toch een drempelprijs per rit ingevoerd worden (bv €1,- rit). Of een abonnement dat recht geeft op beperkt een aantal ritten.

De proefperiode moet uitwijzen of een drempelprijs nodig is.

Op termijn moet een **all-in-ticket** mogelijk zijn: **'De LINK met De LIJN en de Trein'**.

Bange tijden - andere zeden

Gemiddeld graait mobiliteit 14% uit de gezinsbeurs. Evident dat mede door Griekse toestanden de burgers creatief hun lot in eigen handen nemen zodat o.a. het collectief 'De LINK' ontstaat.

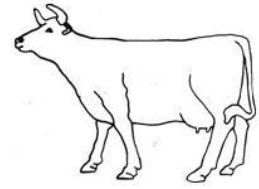
LINK & Olijk Roeselare, als primeur in de etalage van Vlaanderen - LINKE propaganda

... complementair aan voetbal, Wiemu, de Spil, ...

- organiseren van LINK-symposia,
- uitdragen van LINK-gedachtengoed via diverse kanalen.



'De LINK'

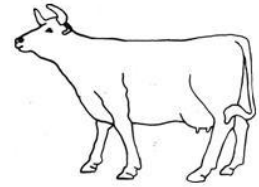


Actoren om voor de LINK-kar/-minibus te spannen

- Seniorenverenigingen
- Jeugdverenigingen
- De burgers van het door 'De LINK' ontsloten gebied (hun positief wedervaren)
- Marktkramers: ze nemen met hun kramen de parkeerplaatsen in van hun klanten. Dus is 'De LINK' met De LIJN een welgekomen alternatief. Bovendien zijn specifiek ouderen aangewezen op 'De LINK' en een interessant klantenpotentieel dat zich kan vrijmaken op een marktdag.
- Vereniging Centrumhandelaars: mikken met 'De LINK' op ouderen en jongeren (die geen auto of rijbewijs hebben), andere autolozen en op gefrustreerde automobilisten die geen parking vinden. Belangrijk ook in het kader van stadsINbreiding = multifunctionaliteit door centralisatie.
- Vastgoedmakelaars die niet meer verplicht hoeven te investeren in privé-parking.
- UNIZO.
- Wijkverenigingen.
- Politie: die eindelijk naar een dankbaar alternatief kan verwijzen voor hun verketterde alcoholcontroles en hun ondankbare parkeerboetes.
- Horeca: noodzaak van een collectieve BOB (met steun van de Brouwers-beroepsfederatie).
- Beroepstaxi's: op termijn zal 'De LINK' de noodzaak bewijzen van één permanente beroepstaxi per 2000 inwoners.
- 'De LIJN',
- Beleidsmensen.
- De media (pers, TV, radio,...)



'De LINK'



Redenen om 'De LINK' in te richten:

- 'De LINK' behoeft geen dure infrastructuur en exploitatie,
 - 'De LINK' betekent luxe want de opstaphalte is de burger zijn zetel thuis,
 - het LINK-systeem kan meteen overal ingezet worden, is flexibel (immer en direct uitbreidbaar/inkrimpbaar naargelang de behoefte). Kan ook desnoods meteen opgedoekt worden integendeel met andere mobiliteitsinfrastructuur.
 - 'De LINK' doet geen verloren ritten zoals sommige bussen want 'De LINK' rijdt enkel op afroep.
 - 'De LINK' kan bussen van het openbaar vervoer vervangen in daluren,
 - 'De LINK' vermijdt een 2de of 3de gezinswagen,
 - 'De LINK' is interessant met als verlengstuk 'autodelen' om het centraal autoverhuurkantoor in het stadscentrum te kunnen bereiken.
 - gezien 'De LINK' een beperkt aantal inwoners binnen een beperkt gebied bedient is de max. afgelegde weg beperkt en zijn de rijtijden meestal relatief kort. Zodoende kan de LINK-minibus elektrisch aangedreven worden zonder dat de actieradius overschreden wordt. Tussen de ritten in kunnen de batterijen van de Electro-LINK-minibus opgeladen worden, wat de nieuwste batterijtechnologie toelaat.
- Dus milieuvriendelijk en geruisloos (belangrijk in woonwijken en 's avonds). Stroom wordt nu toch meer en meer gewonnen uit wind-energie en zonnepanelen zodat de energie-balans en -ketting proper is.

- met 'De LINK' als voor- en natransport wordt het openbaar vervoer efficiënter en eerlijk voor iedereen: 'De LINK' en het openbaar vervoer zijn complementair want 'De LINK' is de opstap naar het gemeenschappelijk vervoer: **'De LINK' met de LIJN en de trein.**
- 'De LINK' is handig in het Vlaams gespreid bouwpatroon waar het onmogelijk is om overal alles te ontsluiten met openbaar vervoer (terwijl in Nederland meer in clusters werd gebouwd).
- 'De LINK' is multifunctioneel: volwaardige lokale taxi, voor- en natransport gekoppeld aan het openbaar vervoer, boodschappendienst (oa **KLUS-BUS** voor de 3^{de} leeftijd), burgerwacht, collectieve BOB, sociaal aanspreekpunt, ...
- dankzij 'De LINK' kunnen ouderen langer thuis blijven wonen en hoeven niet afhankelijk te zijn van derden. Ze blijven perfect mobiel in plaats van eenzaam weg te kwijnen.

'De LINK' is een noodzakelijke aanvulling van 'mantelzorg'.

- 'De LINK' heeft ook een sociale functie als aanspreekpunt (zoals de postbode).
- werkzoekenden moeten veelal verzaken aan een job omdat ze geen auto kunnen aanschaffen om ter plekke te komen. De afstand naar het openbaar vervoer of van de afstaphalte tot de werklocatie is te ver. 'De LINK' is hier noodzakelijk.
- terecht moeten vrachtwagens 's nachts buiten de woonzone parkeren o.a. omwille van lawaaihinder en de visuele ontsiering. De chauffeurs kunnen beroep doen op 'De LINK' om bij het achterlaten van hun truck huiswaarts te keren en om daarna hun truck op te zoeken. Een daaruit voortvloeiende denkpiste: een gecentraliseerde omheinde bewaakte parking met faciliteiten buiten de stad specifiek voor vrachtwagens.
- Het max. aantal stadsbezoekers is afhankelijk van de manier hoe men zich naar het stadscentrum begeeft. Indien iedereen de auto aanwendt hebben we plaatsgebrek. Vandaar de stadsvlucht en leegstand in sommige stadszijsstraten en zelfs centrumstraten. En hoe meer spreiding, hoe meer autoverplaatsingen... en vicieuze cirkel.

'De LINK' in combinatie met hoogfrequent gemeenschappelijk stadsvervoer biedt meer kans op stads**IN**breiding = **behoud van een multifunctionele historische binnenstad door centralisatie.**

O.a. is de wekelijkse markt een historisch gegeven en moet dit complementair zijn en blijven aan de multifunctionaliteit van de binnenstad. Het marktgebeuren moet dus niet uitwijken omwille van parkeerproblemen zoals ook andere diensten best in het historisch stadscentrum blijven. Daarom moeten er dringend mobiliteitsalternatieven aangeboden worden zoals P&R, fietsaccommodatie, ... en openbaar vervoer dat enkel efficiënt is mits voor- en natransport: **'De LINK' met De LIJN en de trein.**

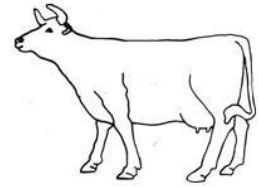
Stads**IN**breiding is behoud van open ruimte en groen rond de stad want wie met 'De LINK' reist heeft geen parking en minder infrastructuur nodig.

Stads**IN**breiding betekent ook behoud van levensnoodzakelijke landbouwgrond.

- minder dure plaatsinnemende door de tot nu toe verplichte privéparking bij nieuwbouw.
- 'De LINK' komt tegemoet aan 'ieders **recht op mobiliteit**'.



'De LINK'



Openbaar vervoer herdacht

Moderne mobiliteit betekent:

de klok rond kunnen starten van waar, naar waar en wanneer ik wil. Dit zo comfortabel en efficiënt mogelijk. (Efficiënt in de ruimste zin: snel, maar ook milieuvriendelijk en veilig).

Vandaar de massale doorbraak van de auto als handig individueel vervoermiddel en die trouwens veel welstand heeft gebracht.

Alhoewel, er is een spanningsveld ontstaan: groepen worden soms uitgesloten in deze autoafhankelijke wereld (jongeren, ouderen,...), er dreigt een milieuprobleem, ruimtebeslag, files en parkinggebrek, economische tijdverspilling, gruwelijke ongevallen, verkeersboetes, grote maatschappelijke en individuele investeringen, enz...

Het heeft ook maar deels zin om auto's met brandstofmotoren om te smeden tot elektrisch aangedreven voertuigen omdat het autoverkeer sowieso zijn verzadigingspunt heeft bereikt met de gekende gevolgen.

Gemeenschappelijk vervoer kan soelaas brengen:

Evenwel rijdt het openbaar vervoer slechts van A naar B. Voor de meesten is A te ver of zij hoeven in B niet te zijn. M.a.w.: de opstaphalte is moeilijk bereikbaar en de afstaphalte is zelden de eindbestemming. Daarbij voorziet het openbaar vervoer in vele gevallen slechts in 'basismobiliteit' met beperkte frequentie en oncomfortabel aanbod.

De z.g. 'Belbus' komt niet aan huis, bedient enkel erkende woongebieden, rijdt niet 's avonds laat en de Belbus moet men 2 uur op voorhand reserveren wat oncomfortabel is in een hedendaagse flexibele dagplanning.

Vandaar het idee 'De LINK' voor een snelle lokale fijnmazige huis-aan-huis bediening in het bijzonder als voor- en natransport tussen woonst en bushalte (of station) waar het eerst een bus (of trein) komt of meteen tot aan de eindbestemming.

Efficiënter openbaar vervoer:

Met 'De LINK' als voor- en natransport hoeven bussen niet meer zigzag her en der verlaten haltes op te zoeken. Daarentegen kunnen de bussen geconcentreerder en dus hoogfrequentierijden op rechtlijnige directe lijnen met parkings, fietsstallingen en LINK-overstopplaatsen onderweg.

Zodoende komen 'aparte buslijnen' dan ook ten volle tot hun recht.

Avondbussen werden afgeschaft wegens onderbezetting weerom omdat de bushaltes te veraf liggen van startpunt en/of eindbestemming. 'De LINK' kan daarentegen perfect rechtstreeks aansluiting bieden aan bijvoorbeeld de laatavondtreinen wanneer de bussen niet meer rijden. Vraagafhankelijk deur-à-deur-vervoer 'De LINK' kan ook bussen vervangen in de daluren.

Eerlijker openbaar vervoer:

Dankzij 'De LINK' kunnen niet enkel de halteomwonenden gebruik maken van het openbaar vervoer, maar tevens diegene veraf woont van de bushalte die toch ook als belastingbetaler het zwaar gesubsidieerd openbaar vervoer helpt ophoesten.

Zodoende kan iedereen genieten van het openbaar vervoer en belangrijker nog, zodoende kan iedereen gebruik maken van de gesubsidieerde diensten die het openbaar vervoer bedient: baliediensten, sport- en cultuuraccommodatie, bib, verzorgingsdiensten, recreatie,

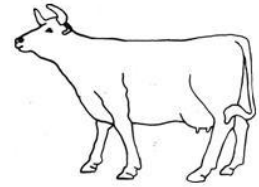
Ter zijde: het derde betalersysteem waarbij de stad busabonnementen helpt betalen en tevens zorgt dat de stadsbussen gratis zijn tijdens de kerstshoppingdagen verergert nog de discriminatie tussen de halteomwonende en de belastingbetaler die geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer.

Bizar:

omdat openbaar vervoer om tal van redenen niet tegemoet komt aan de mobiliteitsnoden, ondermeer bij gebrek aan 'De LINK', is individueel vervoer noodzakelijk. Echter wie ternauwernood investeert in een auto wordt ook nog eens gebruikt als financiële melkkoe om het zwaar gesubsidieerd openbaar vervoer te betalen waarvan hij geen gebruik kan van maken. Alsof men voor de waterleiding betaalt die niet in de straat passeert en uit eigen waterput moet putten. Bizar.



'De LINK'



Maatschappelijke en individuele terugverdieneffecten

- maatschappelijk:
 - gezondere omgeving,
 - minder dure auto-infrastructuur = o.a. vermijden van 3^{de} of 4^{de} stadsring...
 - meer stadsinbreiding: want veel auto's = parkinggebrek = meer stadsvlucht = meer spreiding = nog meer autoverplaatsingen,
 - stadsinbreiding door alternatieve vervoersmodi betekent: **multifunctionaliteit** in de historische binnenstad **door centralisatie** = alles op wandelafstand,
 - minder ongevallen,
 - algemene mobiliteit = meer economie...
 - **'De LINK' is een mobiliteits-service voor IEDEREEN !!! wat algemeen welvaart en welzijn genereert en het sociaal weefsel herstelt en bevordert.**
 - **Met 'De LINK' wordt het verplaatsingsprobleem aan de bron aangepakt !**
- individueel:
 - geen 2^{de} of 3^{de} gezinsauto met de daaraan verbonden kosten,
 - openbaar vervoer binnen bereik,
 - veiliger,
 - geen parkeerprobleem, geen verkeersboetes, geen alcoholcontrole,...
 - minder wroeging omtrent het milieu,

VEEL GESTELDE VRAGEN

Waarom 'De LINK'? Er bestaat toch 'De BELBUS'.

De Belbus moet men 2 uur op voorhand reserveren. De Belbus komt niet aan huis (slechts tot op 750m in het buitengebied). De Belbus ontsluit enkel erkende woonzones en rijdt niet 's avonds laat. 'De LINK' komt wel aan ieders deur en meteen na de oproep. Met 'De LINK' is de halte Uw comfortabele zetel thuis. 'De LINK' ontsluit bijvoorbeeld de laatavondtreinen wanneer De LIJN en de Belbus niet meer rijdt.

Doet De LINK geen concurrentie aan De LIJN?

'De LINK' zorgt voor voor- en natransport tussen woonst en openbaar vervoer. De bussen krijgen zodoende een betere bezetting. Slechts na de rijtijden van 'De LIJN' rijdt 'De LINK' tot Roeselare-centrum of in een straal van 10,-km rond Oekene-kerk. De LINK zou 's avonds laat rijden tot dat de laatste trein is aangekomen in station-Roeselare en in 't weekend tot minstens middernacht of later.

Inderdaad kan 'De LINK' eventueel reizigers afsnoepen van de Belbus.

Vandaar de vraag indien men fijnmazig openbaar vervoer inricht zoals de Belbus, of het dan niet logischer is dat men meteen huis-aan-huis vervoer organiseert zoals 'De LINK'?

Moet iemand betalen voor 'De LINK' die een bushalte aan zijn voordeur heeft?

Zelfs voor wie aan een bushalte woont is 'De LINK' interessant wanneer 's avonds de bussen niet meer rijden.

Waarom zou op termijn iedereen moeten betalen voor 'De LINK'?

Algemeen is dit een grote maatschappelijke vraag.

Waarom ziektebijdrage? Waarom een collectief brandweerkops? Moet een kinderloos koppel betalen voor onderwijs? Betalen voor ergens een weg waarop ik nooit zal op rijden?

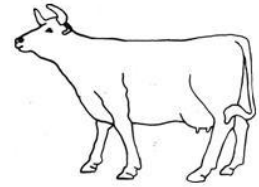
In de opstartperiode wordt 'De LINK' best in proefproject ondergebracht ter introductie dat collectief gedragen wordt. Eens populair kunnen commerciële beroepstaxi's de dienst overnemen eventueel via een aanbesteding of abonnementenverkoop om een bepaald gebied te bedienen. Wanneer later overal 'De LINK' wordt geïnstalleerd is het logisch dat iedereen betaalt zoals voor het huidige openbaar vervoer, temeer er iedereen er dan gebruik kan van maken.

LINK verschil met een klassieke TAXI

Een klassieke taxi is duur ondermeer omdat de chauffeur ook voluit betaald wordt wanneer hij stand-by is. Bovendien mag een TAXI onderweg geen bijkomende reizigers opladen.



'De LINK'



Gaat 'De LINK' in concurrentie met de taxi's?

Iedere vereniging, in dit geval (hopelijk) straks de vzw De LINK-Oekene, mag zijn leden vervoeren met behulp van vrijwilligers.

Toch is het de bedoeling dat op termijn beroepstaxi's ingeschakeld worden eventueel via een aanbesteding.

Vandaar dat 'De LINK' in de proeffase moet gezien worden als een marktonderzoek en marktontwikkeling voor de taxi-sector o.a. ter aanvulling aan het openbaar vervoer. Dat dit project in zijn proefstadium gevoerd wordt onder de vorm van een burgerinitiatief (vzw) drukt vooral de kosten.

Om op termijn de taxi betaalbaar te houden:

- het moet een collectieve taxi zijn (geen privétaxi) zodat onderweg nog mensen mogen meereizen wat de efficiëntie bevordert,
- mits de LINK-chauffeur enkel betaald wordt tijdens het rijden en met een kleinere vergoeding op momenten dat de chauffeur thuis stand-by is. Lokaal moet het zelfstandige taxi-beroep aangemoedigd worden door faciliteiten en tegemoetkomingen.
- mits LINK-chauffeurs kunnen gerekruteerd worden via een sociaaltewerkstellingsprogramma (subsidies voor kortgeschoolden, bruggepensioneerden, allochtonen, langdurig werklozen, ...)
- mits iedere inwoner zou betalen via een mobiliteitstaks, wat aannemelijk is omdat iedereen kan gebruik maken van het LINK-systeem en zodoende van het openbaar vervoer. Samen met een mobiliteitstaks ware een gecombineerd drempelopstapticket voor 'De LINK' & 'De LIJN' evenwel aangewezen. Eens 'De LINK' populair genoeg kan het project zelfdragend zijn door rechtstreekse abonnementenverkoop.
- dat parkeergelden consequent gebruikt worden voor een mobiliteitsalternatief.
- uitgaven voor mobiliteitsinfrastructuur moeten deels omgebogen worden tot alternatieven. Het begrip 'Mobiliteit' mag niet langer vertaald worden louter in dure 'auto-infrastructuur' die nog meer auto-afhankelijkheid aanzwengelt. Een deel van dit infrastructuurbudget moet worden aangewend voor mobiliteitsalternatieven zoals 'De LINK' die sowieso een terugverdieneffect zullen genereren.

Veiligheid & verantwoordelijkheidszin

Ondanks dat het wettelijk niet hoeft wordt toch gezorgd dat iedere vrijwillige onbezoldigde LINK-chauffeur een medisch attest heeft voor het vervoeren van personen. (ca €150,-/chauffeur).

De LINK-minibus wordt tevens gekeurd en verzekerd in het kader van personenvervoer.

Waarom Oekene als lanceerplatform?

Oekene gaf de aanzet via al haar lokale verenigingen onder voogdij van vzw Gardeboefeesten. Intussen is 'De LINK' als het ware een Oekens 'octrooi'. De Gardeboefeesten investeerden trouwens zelf in een minibus, betaalde de rand- en opstartkosten en rekruteerde vrijwillige chauffeurs. Oekene won in 2009 de Vlaamse prijs 'Dorp met Toekomst', de Roeselaarse Persprijs en Wijkwerkingsprijs en met dat geld kon De LINK reeds 4 maanden gratis ingezet worden.

Men mag stellen dat Oekene geslaagd is in haar examen om De LINK te exploiteren onder de vorm van een burgerinitiatief terwijl voor andere wijken De LINK minstens 2 toeziende ambtenaren zou vergen en evenveel opstartmaanden en een hoop opstartkosten. Oekene betaalde reeds deze opstartkosten en hoeven dus niet meer overgedaan te worden. Het is ook niet de bedoeling dat De LINK-Oekene de opstartkosten teruggeeft.

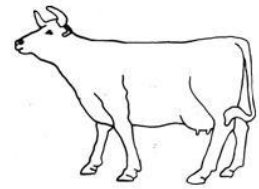
Bovendien helpt de LINK-Oekene ijveren opdat De LINK overal in Roeselare wordt ingezet. De LINK-Oekene zal graag belangeloos haar evaring daaraan besteden.

Intussen dringt Oekene aan op een verderzetting waarvoor een gesubsidieerde proefperiode nodig is.

Mocht De LINK na 1 jaar opstartperiode onmisbaar blijken, dan wordt aan de bevolking gevraagd of er een abonnementsgeld mag aangerekend worden (eventueel via de overheid). Nu reeds circuleert ca €1,5/maand/inwoner voor één LINK-minibusje per 2.500 inwoners. Mochten de burgers daarmee akkoord zijn, dan kan de stad Roeselare eventueel uitgebreid worden met 10 LINK-zones.



'De LINK'



Echter zonder dat ergens een mobiliteitsstudie de beleidsmensen overtuigt van de noodzaak van De LINK is de kans zeer klein dat ook elders De LINK wordt geïnstalleerd. Na een geslaagde proefperiode in Oekene zal het des te evidentier zijn dat ook in andere Roeselaarse wijken De LINK een dienstbetoon wordt.

Bovendien staat het iedere wijk nu vrij zelf te investeren in een LINK-minibusje.

Tenslotte is Groot-Oekene een duidelijk te ontsluiten LINK-gebied zonder grillige verwarrende begrenzing. (Rechthoekig LINK-gebied begrensd door Rijksweg, de E403, grens met Ledegem en de Moorseelesteenweg).

Wat dan als de rest van de stad 'De LINK' ook eist?

Mocht 'De LINK' na één jaar gewenningsperiode dermate aanslaan bij de bevolking en de bevolking bv een bijdrage wil doen van ca €1,5/maand/inwoner, dan bestaat de kans dat de Stad/overheid op de basis daarvan overal LINK-zones installeert in andere wijken (Beitem, Zilverberg, Schiervelde, Kapelhoek, enz...).

M.a.w., Oekene wil de 'martelaar/missionaris' zijn die zijn nek uitsteekt opdat overal in Roeselare de LINK zou worden geïnstalleerd!

40.000 euro, wie en wat wordt daarmee betaald?

Doel: 'De LINK' in Oekene gedurende één jaar als piloot-/proefproject introduceren.

Met die €40.000 worden de exploitatiekosten betaald van het LINK-project: afschrijving LINK-minibus, tax, verzekering, brandstof, onderhoud, halfjaarlijkse keuring, medische attesten voor LINK-chauffeurs, een kleine wettelijke onbelastbare vrijwilligersvergoeding voor de LINK-chauffeurs, bekendmakingskosten/folders,...

Die €40.000 komen tegemoet aan de vzw waaronder het LINK-project is ondergebracht. Nu is die vzw nog steeds de vzw Gardeboefeesten, maar in de toekomst zou dit een specifieke LINK-vzw worden waar de subsidieverlener medezeggenschap in heeft.

Die € 40.000 moet gezien worden in het kader van een proef-/pilootproject om te weten te komen of De LINK werkelijk een meerwaarde is, om te weten of er voldoende mensen en iedereen er gebruik zullen van maken en om te weten hoeveel zo'n project uiteindelijk kost per inwoner.

De gratis gewenningsperiode moet gezien worden als een mobiliteitsstudie zoals er vele andere studies besteld worden, met dat verschil dat De LINK een relatief goedkope praktijkgerichte studie is waarbij de burger er meteen iets aan heeft.

Trouwens waren de Wallenparking en de stadsbussen destijds ook gratis tijdens de opstartperiode.

'Gratis proefperiode', geeft dit geen vals beeld?

Een nieuw product vergt introductie. Te lang 'gratis' kan een vals beeld geven omtrent de effectieve noodzaak van het project. Trouwens bestaat 'gratis' niet. Daarom zal na één jaar introductie blijken of 'De LINK' even populair blijft wanneer aan de inwoners gevraagd wordt of zij bereid zijn een abonnement te betalen via een mobiliteitstaks of via welke vorm dan ook.

Moet de stad 'De LINK' inrichten?

'De LINK' heeft intussen een maatschappelijke draagkracht.

Het is dan ook evident dat wanneer de bevolking een noodzakelijke behoefte aandraagt zoals het mobiliteitsalternatief 'De LINK', dat daarvoor in eerste lijn de stad aangesproken wordt waarvan haar beleidsmensen bekwaam geacht worden.

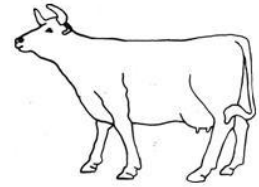
Op haar beurt kan de stad andere spelers inroepen om 'De LINK' geïnstalleerd te krijgen: het Gewest, de LIJN, de taxi-sector, stedenfonds, enz...

Echter duurt dergelijk overleg meestal tergend lang. **Intussen belet niets dat de stad een proefproject (onder de vorm van een burgerinitiatief gerund door een VZW) subsidieert.**

Iedere dag uitstel is een verloren dag voor de Roeselaarnaar.



'De LINK'



Resultaten opstartperiode n.a.v. Vlaamse prijs 'Dorp met Toekomst' (2009)

Ontsloten gebied door 'De LINK':

Oekene en aanpalende straten (grondgebied Roeselare).

Omdat de gemeentegrens grillig is werd voor de duidelijkheid gezorgd dat de grenzen van het ontsloten gebied samenvielen met gekende rechtlijnige straten (de bevolking kreeg dienaangaande een plan).

- verste uithoek van de stadsbushalte via de weg: 7,- km.

Info:

- openbaar vervoer:
- hoogfrequente stadsbus pendelend naar Roeselare (frequentie: om 't half uur van 5u44 tot 20u15).
- streekvervoer,
- Belbus.
- 2566 inwoners
- 947 huisnummers
- oppervlakte: 4,-km x 1,5 = 6,-km²

Rijtijden 'De LINK':

aanvankelijk: van 13 juni tot 14 juli 2008:

- op maandag en vrijdag: van 8u tot 20u
- op dinsdag marktdag-Roeselare: van 7u tot 13u
- op zaterdag van 17u30 tot 3u 's ochtends.

vanaf 14 juli t.e.m. 23 sept. 2008 werd er iedere dag gelinkt op aandringen van de bevolking:

- van 7u tot 20u30
- vrijdag: tot 1u 's nachts
- zaterdag: tot 3u 's ochtends (of tot 5u n.a.v. weekendfuiven in 't omliggende)
- zondag: tot middernacht

Resultaten:

Totalen:

- er werd in totaal 96 dagen gereden.
- de burger maakte 1732 keer gebruik van 'De LINK'
- totaal aantal ritten: 718
- aantal ritten met reizigers: 705
- aantal KLUS-ritten (ophalen boodschappen): 11
- burgerwachtinterventies: 2 (loslopende schapen en melding van 1 verdacht voertuig).
- aantal afgelegde kilometers: 8.104 km.
- dieselverbruik: 713,91 liter (8,81liter/100km)

Gemiddelden:

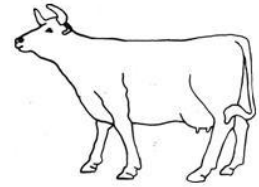
- 2,46 reizigers/rit.
- 18,04 reizigers/dag.
- 7,47 ritten/dag.
- 4,59 km/reiziger.
- 84,42 km/dag.
- 11,28 km/rit.
- 8,81 liter diesel/100km.

Bijkomende info:

- 'De LINK' werd hoofdzakelijk ingezet tijdens de vakantie waardoor 'De LINK' geen pieken kende van scholierenvervoer.
- Tijdens de vakantieperiode waren ook veel inwoners op reis.
- Wintermaanden zouden een grotere bezetting kennen ondermeer gezien de weersomstandigheden.
- Iedere LINK-chauffeur was in het bezit van het vereiste rijbewijs met medisch attest voor personenvervoer.



'De LINK'



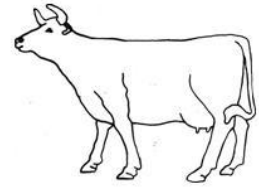
- Redenen in volgorde van dalende belangrijkheid waarvan de LINK-chauffeurs vermoeden waarom de reizigers 'De LINK' aanwendden:
 - mensen zonder auto die anders beroep doen op vervoer door derden (kennissen, verwanten, burens,...),
 - mensen die anders eerder thuis blijven (senioren) maar nu de kans schoon zien,
 - reizigers die 'De LINK' nu als BOB verkiezen en anders risico's nemen,
 - fietsers en voetgangers die Linkten omwille van de weersomstandigheden,
 - omwille van de gezelligheid en veiligheid (vb. jeugd samen op stap, kroegentocht,...),
 - jeugd waarvan hun ouders aanbevelen om in 't weekend met 'De LINK' te fuiven omwille van de veiligheid en omdat de ouders zodoende hun slaap niet hoeven te onderbreken om de kinderen individueel 's nachts op te halen,
 - omwille van parkinggebrek (bv aan de kerk n.a.v. H.Mis),
 - als voor- en natransport tussen woonst en bushalte. Vooral n.a.v. Roeselare-marktdag wanneer er dan in het stadscentrum parkingschaarste is,
 - ter kennismaking en uit sympathie voor het initiatief,
 - De LINK werd handig gebruikt door vrachtwagenschauffeurs die verplicht zijn hun vrachtwagen buiten het centrum te parkeren en
 - met De LINK tot aan hun woonst gebracht werden.
 - uit gemakzucht en omdat de dienst gratis was,
 -
- Er was geen misbruik:
 - omdat Oekene een klein landelijk dorp is met sociale controle, riskeerde niemand om 'De LINK' te reserveren voor heel korte onbenullige ritten.
- Er waren ook geen nepoproepen. Wel een paar oproepen van niet-Oekenaars die dachten dat 'De LINK' een klassieke taxi was die iedereen naar overal vervoerde, wat niet het geval was.
- Bij piekmomenten (bv vervoer naar H.Mis, naar bijeenkomsten,...) werd door het LINK-comité bijkomend privé-vervoer georganiseerd. Deze cijfers werden niet opgenomen in de resultaten.
- Op drukke momenten (bv fuiven) werd aan de reizigers gevraagd zoveel mogelijk samen te reizen wat meestal lukte. Wanneer tussenin nog een oproep kwam werd de toevallige reiziger vriendelijk verzocht zich een kwartier vroeger of later aan te dienen met het oog op een efficiënte rit met een volle minibus.
- Samen reizen was zeer bevorderlijk voor de hechtheid van het dorp.
- 'De LINK' bleek een flexibel systeem te zijn in tijd en ruimte. Dus onmiddellijk inzetbaar en makkelijk bij te sturen.
- 'De LINK' was geen theoretische studie maar een praktijk gericht dankbaar en leerrijk experiment waarbij de bevolking er meteen iets aan had zodat het ook geen weggesmeten geld was.

Opmerkingen:

- Te korte gewenningsperiode:
 - 96 dagen (ca 3 maanden) is onvoldoende als inlooperperiode ter gewenning.
 - Blijvende weerstand t.o.v. openbaar vervoer:
 - Ondanks voor- en natransport tussen woonst en bushalte bleef de weerstand bestaan om het openbaar vervoer te gebruiken.
- Reden:
- men kent het openbaar vervoer onvoldoende: waar en wanneer afstappen en terug opstappen, uurregeling,...
 - enkel in Oekene was er voor- en natransport. Elders is de afstaphalte de eindbestemming niet omdat daar geen LINK-aansluiting was om de reiziger uiteindelijk ter plekke te brengen.
- Het is dus noodzakelijk dat het openbaar vervoer op termijn overal aan iedere halte 'De LINK' als verlengstuk heeft.**



'De LINK'



De energiebalans:

'De LINK' vervoerde tijdens deze opstartperiode gemiddeld 2,46 reizigers/rit terwijl bij individueel vervoer de automobilist meestal louter zichzelf vervoert.

Toch volgende bedenking: wanneer een reiziger van A naar B wil Linken opereert 'De LINK' vanuit zijn standplaats C. Dit vergt dus 3 LINK-bewegingen. Evenwel betreft het in vele gevallen reizigers die anders toch beroep doen op derden die nog van verder moeten komen en elk hun tijd moeten opofferen.

Wanneer men met 'De LINK' een automobilist kan overtuigen het gemeenschappelijk vervoer te gebruiken is de energiebalans zeker gunstig. Wanneer het LINK-systeem impliceert dat een gezin uiteindelijk één auto kan verkopen, wat de LIJN aanmoedigt door gratis abonnementen, dan is dit zeker positief voor de individuele portemonnee, de LIJN en is het milieu winnaar.

Eenmaal 'De LINK' algemeen ingeburgerd is worden vaker reizigers vervoerd zowel tijdens de heen- als tijdens de terugreis zodat 'De LINK' quasi nooit leeg rijdt.

Gratis leidt tot misbruik. Op termijn moet drempelgeld eventuele misbruiken vermijden want korte verplaatsingen kunnen nog altijd beter stappend of fietsend uiteraard wanneer de omstandigheden het toelaten.

De Vlaamse prijs 'Dorp met Toekomst' was een organisatie van de Landelijke Gilden met steun van Cera, De Vlaamse overheid, Nest, De Zondag en De Streekkrant/De Weekkrant.

BESLUIT:

De inzet van 'De LINK' in het kader van de Vlaamse prijs 'Dorp met Toekomst' bewijst dat betaalbaar lokaal collectief huis-aan-huis-transport op afroep nodig is.

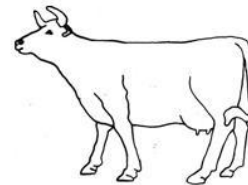
Elke hint is steeds welkom want we zijn geen mobiliteitsexperts.
Zelfs uit Uw vragen kunnen we leren. Laat niet na ons te contacteren.

Efficiënt en ethisch,
ter verbetering van de leefbaarheid,
'De LINK',
een poort op de wereld!
(oorspronkelijk een burgerinitiatief van het Oekense verenigingsleven onder auspiciën van vzw Gardeboefeesten)

Contact:
Joris OLIVIER
0475 23 98 01.
Olivier-joris@hotmail.com
<http://www.oekenenv.be/>



'De LINK'



Marijn DeValck, alias BOMA is onze LINK-peter, de LINK-peter van de volgende generatie!



LINK logo...



'De LINK' is ontstaan in een landelijk dorp omdat dergelijk vervoer daar het noodzakelijkst is. In Vlaanderen althans, staat quasi in iedere wei een afgedankt bad als drinkkuip voor de koeien. Door de koevlekken op het bad te plaatsen wordt 'De LINK' gesuggereerd en het landelijke benadrukt. Door her en der drinkbaden te plaatsen die met koevlekken voorzien zijn wordt op een legale (!) en originele manier reclame gemaakt voor 'De LINK' te meer deze scène als logo terugkomt in alle correspondentie en info. (Wim Delvoye achterna....)