

Verlag studiereis publieke mobiliteit Lille-Kortrijk

Debora Kole

Woensdag 16 oktober

In alle vroegte verzamelden we op station Den Bosch, samen met alle deelnemers van de studiereis. Met de touringcar rijden we naar Maison des Mobilités Durables, een informatiecentrum waar inwoners en toeristen terecht kunnen met vragen over mobiliteit. Er zijn allerlei exposities, een bibliotheek en een participatiemuur.



Tentoonstelling in Maison des Mobilités Durables

We krijgen een mini-college Frans bestuur en organisatie van Ville de Lille. Conclusie: de Franse governance is bijzonder complex en kent vele lagen (de metafoor die wordt gebruikt voor de Franse governance is Mille Feuille, een meerlagig gebakje). Voor Lille ligt er veel verantwoordelijkheid bij de vervoerautoriteit MEL (Métropole Européenne de Lille). De Mel bestaat uit maar liefst 95 gemeenten, met elk hun eigen burgemeester. Zij hebben veel te zeggen en zitten lang op hun post. Dit zorgt voor de nodige continuïteit. Er zijn 27 wethouders, veel werken parttime. Een grote portefeuille zoals mobiliteit wordt daarom vaak opgeknipt in duurzame mobiliteit, actieve mobiliteit, ruimtelijke ordening, etc.

Het busvervoer en het doelgroepenvervoer is geregeld per decentrale overheidslaag. Daarvan zijn er vier: communauté de

1. Communes
2. D'Agglomération
3. Urbaine
4. Métropole.

Dit is het niveau waarbinnen gereisd kan worden met de bus en/of het doelgroepenvervoer. Voor grotere afstanden nemen inwoners de trein of de auto.

Wat is nou precies de rol van de MEL? De MEL is:

- Vervoerautoriteit
- Vervoerontwikkelaar
- Opbrengstverantwoordelijke
- Eigenaar van de voertuigen, inclusief het deelfietsensysteem in Lille
- Eigenaar van alle P&R-locaties. De opbrengsten gaan ook naar de MEL.

En wat is dan de rol van de vervoerder Keolis?

- Die voert alleen nog uit
- De inkomsten vanuit reclame en marketing en vanuit de kiosken gaan wel naar Keolis.

Er liggen voor Lille maar liefst 4 grote plannen op tafel met een groot aantal nieuwe kilometers aan nieuwe rails en BRT-infrastructuur. Er rijdt momenteel al een automatische metro in Lille, waar we ook gebruik van hebben gemaakt, ook in de spits. En dat was dringen geblazen!

Donderdag 17 oktober

We vertrekken vroeg naar het busdepot van Keolis in Sequedin. Een vriendelijke, Nederlandssprekende buschauffeur staat ons te woord en leidt ons rond. Keolis is de vervoerder en verantwoordelijk voor het managen van het openbaar vervoer in de metropool Lille, onder de naam Ilevia. Alle openbaar vervoer (bus, tram, metro), deelfietsen en het doelgroepenvervoer valt onder deze naam, al zo'n 20 jaar. Er is ook een ov-reserveerservice (1 uur van tevoren) voor de kleinere dorpen naar een ov-halte.



Deelfietsen in Lille

Het doelgroepenvervoer heet Handipole en wordt dus onder de vlag van Ilevia gereden. Dit is een apart contract en een aparte uitvoering. Reizigers moeten Handipole reserveren (7 dagen tot 2 uur van tevoren) is beschikbaar van deur tot deur. De kosten zijn 3 euro per reis, de capaciteit van een voertuig is 8 personen of 5 rolstoelgebruikers. Handipole kent zo'n 1.300 gebruikers, veel minder dan we naar verhouding in Nederland gewend zijn. Keolis verklaart dit door hun toegankelijke ov-systeem, het kan ook zijn dat dit ligt aan een strenger indicatie-beleid in Frankrijk, meer vervoer vanuit het sociale netwerk, of dat een grote groep mensen gewoon geen vervoer ter beschikking heeft. Waarschijnlijk gaat het om een combinatie.

Keolis claimt dat de voertuigen 100% toegankelijk zijn. Sinds 2023 is de MEL bezig met het toegankelijk(er) maken van de tramhaltes. Verder organiseert Keolis ook begeleiding (vrijwillig vanuit de werknemers van Keolis) in het ov voor reizigers met een beperking. Het doel is dat op die manier mee reizigers zelfstandig met het ov kunnen reizen. Ook bestaat er een gemakkelijk reisboekje, waarin helder staat uitgelegd hoe Handipole werkt. En Keolis heeft ook weleens bijv. een groep blinde mensen op bezoek die aan de chauffeurs uitleggen hoe zij het reizen met ov voor slechtzienenden prettiger maken (bijv. hoe stoppen bij de halte, hoe begeleiden etc.). Tot slot kennen ze ook nog autisme-awareness campagnes. Al deze initiatieven komen vanuit Keolis.



Op het busdepot

Over toegankelijkheid horen we ook op donderdagmiddag meer in de presentatie van **PictoAccess**. PictoAccess is van startup gegroeid naar de 2de grootste NGO in Frankrijk, sinds ze twee jaar geleden zijn ingelijfd door APF France Handicap (Gehandicapten platform). Hier werken 1400 betaalde werknemers en meer dan 100.000 vrijwilligers. De pictogrammen van PictoAccess geven aan hoe toegankelijk een bestemming is. Restaurants, theaters, musea, onderwijsinstellingen en andere publieke of private gebouwen kunnen de PictoAccess widget op hun website tonen. Hier gaat een bepaalde trigger vanuit: om goed voor de dag te komen willen partijen aan de criteria voldoen om helemaal groen (volledig toegankelijk) te scoren op alle onderdelen.

Daarna krijgen we een flitsende presentatie over carpoolen door **Karos**. De Franse wetgeving heeft veel mogelijkheid gegeven om carpoolen te ondersteunen. Daardoor heeft carpoolen echt een enorme vlucht kunnen nemen in Frankrijk. Daar bovenop kwam het National daily carpooling plan (150 miljoen). Dit heeft het aantal carpool reizen nog eens verdubbeld (voor zover meetbaar). Dankzij dit heeft Karos enorm kunnen groeien. Er start binnenkort een pilot start in de Brainportregio (o.a. Helmond en Eindhoven). Deze link en het contact is mede tot stand gekomen na de pitch van Karos tijdens de studiereis in Parijs van vorig jaar.

Vrijdag 18 oktober

We kunnen een beetje uitslapen in Kortrijk, waar we inmiddels zijn aangekomen. De afstanden zijn hier veel korter dan in Lille.

We krijgen onze eerste presentatie in het informatiecentrum over Parkeren. Het **Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)** leert ons gezamenlijk met vervoerder **De Lijn** wél over de transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Waar voorheen de maatstof gold van een ov-halte op 500 meter in stedelijk gebied, en buiten stedelijk gebied op 700 meter, laat men dit nu los. Nu wil men redeneren vanuit de vervoersbehoefte (vraaggericht). Basisbereikbaarheid betreft ook een regionale aanpak, waar het voorheen de nationale overheid en de gemeenten waren.

De verschillen tussen de regio's zijn groot qua dekking. Het budget voor Vervoer op Maat (o.a. flexvervoer en deelmobiliteit) is gerelateerd aan de budgetten die voorheen gelabeld waren aan de belbus. Sommige regio's (bijvoorbeeld de naastgelegen Westhoek/West Vlaanderen) hebben daarom nu een enorm flexbudget waarmee ze nu een fijnmazig flexnetwerk bieden. Kortrijk daarentegen, had voorheen nauwelijks een belbus en heeft daardoor nu alleen budget voor een sporadische flexbus in de wijk Hoog Kortrijk. We vertrekken hierheen met een nieuwe elektrische bus via een route vanaf het station de stad uit over een weg die straks de HOV-route moet gaan vormen naar Hoog Kortrijk. Een gebied met belangrijke bestemmingen zoals een groot regionaal ziekenhuis, de universiteit, andere onderwijsinstellingen en de nodige grote werkgevers. Dit bezoek geeft ons de gelegenheid een Hoppinpunt te bekijken, een flexbus te boeken en hier een stukje mee te rijden.



Een hoppinpunt met deelfiets. Een hoppin punt kun je zien als een soort hub.

Donderdagavond kregen we al de kans om het station en de stationsomgeving van Kortrijk te bewonderen. Wat toen al opviel: hoeveel meer fietsen geparkeerd stonden bij dit station ten opzichte van de stations in Lille! Als het nodig is, kan op termijn zelfs nog een deel van de autoparkeergarage worden omgevormd naar fietsparkeerplekken.

De **gemeente Kortrijk** neemt ons verder mee in de ambitieuze herontwikkeling van het station en stationsgebied. Het station in Kortrijk staat namelijk voor grote herstructureringsplannen waarbij de hele omgeving meegenomen wordt. Fiets en lopen krijgen meer ruimte en het wordt een groene omgeving. De bussen staan achter elkaar opgesteld, wat lange loopafstanden veroorzaakt aan beide zijden van het station. De nieuwe moderne vormgeving spreekt tot de verbeelding. De dekking is nog niet geheel rond. Het blijft een puzzel met de vele stakeholders. Ook eventuele horeca-rechten zijn nog niet verdeeld. De werkzaamheden zullen de komende jaren veel overlast veroorzaken. Maar door de gefaseerde aanpak zit niet elke locatie continu in het puin en lawaai. Er is ook al een zone die de ergste overlast al achter de rug heeft.

Zeker ook qua toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers zal men een grote sprong vooruit maken. Dat is nu namelijk van een bedenkelijk niveau. Het treinverkeer op meerdere sporen moet stilgelegd worden wanneer iemand met een rolstoel en begeleiding naar het juiste perron gebracht moet worden. De lage perrons zorgen er ook voor dat iemand apart naar binnen gedragen moet worden. Het lijkt een ander tijdperk, vergeleken met waar we in Nederland staan.