

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

Het principe is simpel:

'De LINK' staat voor 'lokaal collectief huis-aan-huis vervoer op afroep'. De LINK ontsluit een bepaalde zone, de zg. 'LINK-zone'. In die zone belt men rechtstreeks de lokale vrijwillige LINK-chauffeur die de dorpingen met het LINK-minibusje thuis ophaalt om hen op en af naar hun bestemming te vervoeren in een straal van 10 km. Onderweg kan gerust nog iemand opstappen wat het nog gezelliger en efficiënter maakt. Vooral handig voor 'autolozers' (sowieso jeugd en senioren) en voor wie oncomfortabel ver van de bushalte woont of wanneer fietsen of stappen niet evident is.

Naast de LINK-LIJN-verbinding fungeert De LINK ook als volwaardig lokaal vervoer, ook als boodschappendienst ('KLUSBUS' voor de 3^{de} leeftijd), als collectieve dorps-BOB en tezelfdertijd als een vorm van burgerwacht en sociaal aanspreekpunt.

De bedoeling is dat overal dergelijke LINK-zones worden ingericht.

Voordelen 'De LINK':

- '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),
- '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 met centraal autoverhuurkantoor in het stadscentrum,
- 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 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 windenergie en zonnepanelen zodat de energiebalans en -ketting proper is.
- met 'De LINK' als voor- en natransport wordt het openbaar vervoer efficiënter: '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.** 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' heeft ook een sociale functie als aanspreekpunt (zoals de postbode).
- vrachtwagens dienen terecht verplicht 's nachts geparkeerd te worden buiten de woonzone o.a. omwille van lawaaihinder en het uitzicht. 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 dat doet met de auto hebben we plaatsgebrek. 'De LINK' in combinatie met hoogfrequent gemeenschappelijk stadsvervoer biedt meer kans op stads**IN**breiding = behoud van een multifunctionele historische binnenstad door centralisatie en behoud van open ruimte en groen want wie met 'De LINK' reist heeft geen parking en minder infrastructuur nodig.
- minder dure plaatsinname en verharding door de tot nu toe verplichte privéparking bij nieuwbouw.
- alternatief vervoersaanbod is legio. De minder-mobielen-centrales, zorgcentra die hun eigen minibus hebben, enz. ... Veelal staan die voertuigen geïmmobiliseerd. Beter ware alle aanvragen te centraliseren en te laten uit voeren door het LINK-systeem. Zodoende kunnen verplaatsingen collectief gecombineerd worden en is de investering efficiënter.
- 'De LINK' komt tegemoet aan 'ieders **recht op mobiliteit**'.

Omdenken van openbaar vervoer:

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 met veel negatieve gevolgen sowieso zijn verzadigingspunt heeft bereikt. Elektro-bolides lossen het fileprobleem niet op. Bovendien vergoelijkt elektrisch rijden nog meer kerncentrales en er ontstaan handelsoorlogen omtrent de zeldzame batterijgrondstoffen. Nog straffer: Jan Modaal zal het opgedrongen elektrisch rijden en de aankoop van een dure elektro-bolide niet kunnen ophoesten. De gele hesjes zullen nog minder dulden dat hun brandstof nog meer de fiscale melkkoe zal worden om elektro-auto's te subsidiëren.

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 bus is er niet als men vervoer vandoen heeft of komt als het niet hoeft. De z.g. 'Belbus' moet men 2 uur op voorhand reserveren, komt niet aan huis en bedient enkel erkende woongebieden.

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.

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 hoogfrequenter rijden op rechtlijnige directe lijnen met P&R-parkings, deel-fietsstallingen en LINK-overstapplaatsen onderweg. Zodoende komen aparte buslijnen dan ook ten volle tot hun recht.

'De LINK' kan ook aansluiting bieden aan de laatavondtreinen wanneer de bussen niet meer rijden.

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

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

Met 'De LINK' wordt het verplaatsingsprobleem aan de bron aangepakt !

Andere 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,

- 'De LINK' is een mobiliteits-service voor IEDEREEN !!! wat algemeen welzijn genereert en het sociaal weefsel herstelt en bevordert.

- ...

- individueel:

-geen 2^{de} of 3^{de} gezinsauto met de daaraan verbonden kosten (één auto vergt voor Jan Modaal minstens één uur werken per dag),

-veiliger,

-geen parkeerprobleem, geen verkeersboetes,

-minder wroeging omtrent het milieu,

Omdenken en omslag vergt moed en spitsvondigheid:

- De auto: 'mijn vrijheid en blijheid'. Absoluut ook uit noodzaak. De auto nu bannen is een onpopulaire maatregel. Benieuwd of de democratie dit zal trotseren en of de beleidsmensen die willen her verkozen worden dit zullen durven doen ondanks de dringende noodzaak uit milieuoverwegingen. Daarvoor moeten afdoende alternatieven aangereikt worden, ver vooraf met een lange gewenningsperiode.

- Wanneer men het autogebruik wil terugdringen zal men de autosleutels van de chauffeur moeten afnemen en een volwaardig alternatief moeten aanreiken. De ervaring leert dat De LINK preventief geboekt wordt als populaire collectieve BOB wanneer er alcoholcontroles aangekondigd worden.

- De auto is de fiscale melkkoe. Parkeergelden en boetes om lage-emissiezones binnen te rijden worden gebruikt om een bodemloze belastingsput te vullen. Wanneer men de auto terugdringt zal er een 'mobiliteitstaks' moeten ingevoerd worden.

- De auto creëert veel jobs. Auto's omsmeden tot treinen, metro's en bussen nog meer.

- Het wordt een en-en verhaal: De LINK, carpoolen, deel-auto's, deel-fietsen, thuiswerken, Uber-personenvervoer, fietsen & stappen, P&R, intens hoogfrequent openbaar vervoer, boottransport, speciaal woon-werk-vervoer, ...

Info:

'De LINK': org. vzw Collectief 'De LINK'

www.link-transport.be

laatste aanpassing: 19.08.2021 - 15u48