

Mobiliteitsvisie Westhoek

Datum 17|07|2013
Nota door Wvi - Swerts Margo

overlegmomenten

besprekingen	datum wijziging
Stuurgroep mobiliteit Westhoek	26 02 2013
DB Westhoekoverleg	3 2013
Atrium Westhoek (ruimtelijke planners en mobiliteitsambtenaren gemeentes)	25 04 2013
Stedenoverleg Westhoek	10 06 2013
Stuurgroep mobiliteit Westhoek	21 06 2013
Stedenoverleg De Lijn	9 09 2013
Stedenoverleg Blue mobility en Fietspunt	16 09 2013
DB RESOC Westhoek	11 10 2013
Stedenoverleg Cambio	21 10 2013

Aanleiding

Binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid vertrekt men steeds vanuit van het STOP-principe. Voor de Westhoek en andere landelijke regio's is een dergelijk principe niet dadelijk haalbaar.

De verschillende functies en arbeidsplaatsen liggen niet om de hoek waardoor het stappen en het trappen niet toereikend zijn om tijdig de bestemming te bereiken. De regio wordt daarenboven gekenmerkt door een sterk verspreide bebouwing en naast enkele kleinere steden treffen we in hoofdzaak diverse kleine kernen/dorpen aan.

Daarnaast heeft de Vlaamse overheid medio 2012 het belbusaanbod in de regio teruggeschroefd tijdens de daluren. Het huidig aanbod aan openbaar vervoer biedt ook niet dadelijk een optimale frequentie aan voor zowel toerist als werkende medemens. Het aanbod is hoofdzakelijk afgestemd op de schoolgaande jeugd.

De Westhoeker blijft desondanks sterk **aangewezen op zijn wagen**.

Dit neemt niet weg dat niet moet geïnvesteerd worden in alternatieve verplaatsingsmodi. De onderhavige nota tracht een beknopt overzicht te geven over de mogelijke alternatieven en een actieplan voor de regio uit te werken.

Versterken openbaar vervoer

▪ Snelbusdiensten binnen de regio

Op vandaag zijn de kleinstedelijke gebieden van de Westhoek slechts beperkt met elkaar verbonden door het openbaar vervoer. Er bestaan slechts twee treinverbindingen die een oost-westrelatie aanbieden. De trein biedt een verbinding tussen Veurne en Diksmuide enerzijds en Ieper en Poperinge anderzijds. De noord-zuidverbindingen worden niet aangeboden met de trein en worden gedeeltelijk opgevangen door busverbindingen.

De relatie **Ieper -Veurne** wordt verzorgd door slechts één buslijn, bus 50 [Ieper-Verune via Lo en Alveringem]. De buslijn biedt een zestal ritten aan per dag per rijrichting met enkele uitbreidingen op schooldagen. De reistijd loopt op tot 1 uur. Met de wagen rijdt je hetzelfde traject af in circa 34 min. Er is nog een buslijn 51 die Veurne verbindt met Poperinge, maar deze buslijn biedt slechts 2 ritten aan op schooldagen en doet er meer dan een uur over.

Tussen **Diksmuide en Poperinge** rijdt de functionele buslijn 24 [Diksmuide- Oostvleteren – Poperinge]die een drietal ritten per schooldag per rijrichting aanbiedt. Ook met deze bus ben je meer dan een uur onderweg, terwijl de wagen slechts een halfuur nodig heeft.

Om het gebrek aan treinverbindingen op te vangen in de Westhoek, wordt voorgesteld de vier kleinstedelijke gebieden met elkaar te verbinden via **snelbusdiensten**. De snelbuslijnen worden voorzien tussen Ieper en Veurne enerzijds en Poperinge en Diksmuide anderzijds. Waar beide lijnen elkaar kruisen, moet een goed uitgerust openbaar vervoersknooppunt ingericht worden. Te Oostvleteren kan het bestaande overstappunt verder uitgebouwd worden met de nodige accommodatie voor de reizigers.

Onder een snelbusdienst wordt verstaan dat er minstens 1 busrit per uur per rijrichting voorzien wordt. Tijdens piekmomenten worden deze ritten versterkt tot 2 per uur. De piekmomenten zullen op alle werkdagen voorzien worden, ook op niet-schooldagen. De snelbusdienst kan op deze manier een goed alternatief bieden voor de werkenden uit de regio.

De snelbussen zullen alleen halteren in enkele hoofdhalttes langsheen hun tracé (1 halte per dorp/woonkern). Ze wijken niet van hun pad af om voldoende concurrentieel te kunnen zijn met de wagen. De belbussen en andere lijnen uit de regio kunnen ondergeschikt uitgebouwd worden aan deze hoofdhalttes van openbaar vervoer. Voor het voor- en natransport wordt immers gerekend op de belbusdiensten én op de fiets.

De hoofdhalttes hebben nood aan een goede accommodatie zodat een overstap vlot en comfortabel kan gebeuren. Onder een goede accommodatie wordt verstaan voldoende wachtruimte met overkapping, fietsenstalling en informatie over de aansluitende busverbindingen en andere.

- **Behoud belbussen**

Het huidig aanbod van belbussen voor de regio is beperkt. De ganse regio wordt weliswaar afgedekt door verschillende belbussen, maar de frequentie van de ritten, de amplitudes in tijd en de ruime reikwijdte per belbusgebied schieten te kort. Medio 2012 werd daarenboven de frequentie tijdens de daluren voor de meeste belbusregio's teruggeschroefd van 1 belbus per uur naar 1 bus om de twee uren. Om de landelijke delen van de Westhoek op een alternatieve wijze bereikbaar te houden, is dit aanbod echter onontbeerlijk.

Vanuit de Westhoek wordt er dan ook voor gepleit dit minimale aanbod zeker te behouden.

- **Verbeterde verbindingen naar de omliggende steden**

Ook naar de omliggende steden (Roeselare, Oostende en Kortrijk) zijn snelle en frequente verbindingen noodzakelijk voor een goed uitgebouwd alternatief netwerk aan te bieden.

De meeste verbindingen werden reeds opgenomen binnen het huidige vervoersaanbod, zoals Ieper naar Roeselare en Ieper naar Kortrijk, Diksmuide naar Oostende. De duur van de ritten is echter vaak lang wegens het groot aantal tussenstops.

▪ Grensoverschrijdende verbindingen

De landsgrens tussen België en Frankrijk vormt tevens de grens van het openbaar vervoer.

Voor het ganse grensgebied van de Westhoek is er slechts één buslijn die de Franse grens oversteekt. De verbinding De Panne - Duinkerke wordt verzorgd door DK' bus met een uurfrequentie. Tijdens de zomermaanden wordt de verbinding versterkt met een tiental ritten die rijden tot De Panne- esplanade.

Enkele andere buslijnen/belbussen hebben haltes of passeren langsheen de grenslijn, maar steken de grens niet over.

Tussen Ieper en Lille is er daarnaast een verbinding via de trein met een overstap te Kortrijk. De verbinding heeft een uurfrequentie uitgenomen tijdens de zomermaanden. De reistijd van de rit is relatief lang (reistijd: 1u11'). Een ander struikelblok is de hoge kostprijs van een treinticket naar Lille.

Voor de Westhoek zijn verbindingen naar de Franse steden zeer nuttig en interessant op vlak van bereikbaarheid maar in hoofdzaak op vlak van cultuur en toerisme. Hierbij wordt gedacht aan de volgende **grensoverschrijdende relaties**:

- Veurne - Duinkerke
- Ieper - Armentières
- Ieper - Bailleul
- Poperinge - Hazebrouck

Deze verbindingen werden eveneens opgenomen in het Neptunusplan van De Lijn West-Vlaanderen.

De hogervermelde verbindingen kunnen gerealiseerd worden door toevoegen van nieuwe verbindingen, verlenging van bestaande verbindingen of verknopingen van bestaande buslijnen. Er zijn echter diverse andere hinderpalen die moeten overwonnen worden om grensoverschrijdend openbaar vervoer realiseerbaar te maken, zoals kostprijs van grensoverschrijdende verplaatsingen, juridische en institutionele verschillen.

In wat volgt worden enkele suggesties opgesteld naar aansluitingen voor de bovenvermelde verbindingen:

De relatie **Veurne – Duinkerke** vormt een versterking van de bestaande busverbinding tussen De Panne en Duinkerke. Een snelbusdienst tussen beide steden op de piekmomenten zou een versterking kunnen betekenen van de bestaande verbindinglijn. Het huidige aanbod heeft een goede frequentie, maar door het groot aantal haltes heeft de buslijn een lange reistijd (40'). Een verbinding via de autosnelweg zou een kortere reistijd kunnen opleveren.

De relatie **Ieper – Armentières** is een uitbreiding van de bestaande buslijn 72 [Ieper – Le Bizet] (7 busritten per dag). De buslijn stopt momenteel aan de grens. Op een afstand van 300m verwijderd is de halte gelegen waar de bussen van de TEC en Transpole stoppen. Een uitbreiding tot aan deze halte zou al een verbetering zijn. Wanneer de relatie zou doorgetrokken worden tot in Armentières – station kan aangesloten worden op de treinverbindingen in dit stedelijk station.

De relatie **Ieper – Bailleul** zal via Heuvelland passeren, zoals opgenomen in het Neptunusplan. Deze relatie kan eventueel een uitbreiding betekenen van de buslijnen 71 [Ieper-Heuvelland via Loker en Dranouter] of 70 [Ieper-Heuvelland via Kemmel en Nieuwkerke] die via enkele dorpen van Heuvelland passeren. De frequentie van deze buslijnen zal dan wel moeten opgevoerd worden om een goede grensoverschrijdende verbinding te realiseren. Beide buslijnen hebben maar een frequentie van 1 tot 2 ritten per schooldag per rijrichting.

Vanuit de stad Poperinge wordt gevraagd een relatie te voorzien tussen **Poperinge en Hazebrouck**. De bestaande buslijn 60 [Ieper – Poperinge – Abele] (8 ritten per dag) stopt momenteel aan de grens, maar er is geen busaansluiting aan de Franse grens. Deze buslijn zou eventueel verlengd kunnen worden tot in Boeschepe waar er twee Franse buslijnen stoppen. De frequentie van deze buslijnen op Frans grondgebied is eerder beperkt. Een betere optie is doorrijden tot in Steenvoorde waar er meerdere lijnen samenkomen en een verbinding leggen naar Hazebrouck.

▪ **Aansluitingen tussen openbaar vervoersmodi**

Naast een versterking van het bestaande aanbod is het tevens van belang dat de aansluitingen tussen de verschillende vervoersmodi goed op elkaar afgestemd worden. Het betreft in hoofdzaak de relaties trein op bus, maar ook de relaties trein op trein geven problemen.

De **busaansluitingen** in de stations beter afstemmen op de spitstreinen naar Gent en Brussel kan een gunstig effect hebben om meer pendelaars aan te trekken. Buiten de spits zijn de aansluitingen van bus op trein eerder beperkt. Daarenboven is het aanbod slechts beperkt tot één rit per uur waardoor de openbaar vervoer gebruikers zeker in de kou blijven staan.

De **trein op trein relatie** biedt in hoofdzaak in het station van Kortrijk problemen, waar de treinen vanuit/naar Poperinge geen vlotte aansluiting kennen op de verschillende treinen vanuit/naar Brugge. De treinrit duurt een kleine twee uur met een overstaptijd in Kortrijk van 40 min.

Versterken functionele fietsinfrastructuur

Uit het Vlaams verplaatsingsonderzoek kunnen we afleiden dat de West-Vlaming net iets meer geneigd is zijn fiets te gebruiken dan de gemiddelde Vlaming. Ook voor woon-werkverplaatsingen valt deze trend op. De lage score van het openbaar vervoer is dan weer een sterk minpunt.

Voor de Westhoek mogen we aannemen dat de cijfers sterk gelijklopend zijn. De score voor openbaar vervoergebruik zal vermoedelijk nog lager zijn wegens het beperkte aanbod.

Het loont de moeite om nog meer in te zetten op de **fiets**.

De afgelopen jaren werden reeds veel inspanningen geleverd om het bovenlokale fietsroutenetwerk uit te bouwen. Verdere inspanningen zijn noodzakelijk om de missing links weg te werken en de kwaliteit van de infrastructuur op te waarderen.

Een goed kwalitatief netwerk ligt aan de basis voor het versterken en promoten van het fietsgebruik in de regio.

Ondersteunen aanvullend vrijwilligersvervoer

De regio kampt met problemen van vervoersarmoede en veel inwoners zijn sterk afhankelijk van gemotoriseerd vervoer.

Verskillende kleine kernen en een sterk verspreide bevolking typeren de Westhoek. Naast het feit dat veel gezinnen uit de regio één of zelfs meerdere wagens ter beschikking hebben, beschikken tal van gezinnen niet over een eigen wagen. Het betreft in hoofdzaak gezinnen woonachtig in de kernen van steden en (deel)gemeentes.

Daarnaast treffen we in de dorpen vaak een sterke vergrijzing aan. Dit brengt met zich mee dat een groot deel van de bevolking als minder-mobiel kan beschouwd worden.

In de Westhoek is het volgen van opleidingen onder werknemers eerder beperkt. Opleidingscentra zijn vaak moeilijk bereikbaar, opleidingen worden georganiseerd wanneer geen openbaar vervoer meer voor handen is.

Het aanvullend vervoer met vrijwilligers biedt een antwoord op de vraag naar flexibel vervoer in landelijk gebied én in het bijzonder voor de meest kwetsbare groepen.

Er zijn diverse verschillende vormen van vrijwilligersvervoer in de regio, zoals daar zijn mindermobielen centrales, erkende diensten aangepast vervoer, vervoer- en oppasdiensten, diensten ondersteund door OCMW. De financiële ondersteuning van deze diensten is zeer beperkt. De algemene werking is ten laste van de inrichtende instantie. Voor het vervoer zelf wordt een beroep gedaan op vrijwilligers.

Verdere ondersteuning en erkenning van deze vormen van vervoer is noodzakelijk voor de regio. Een goede communicatie tussen de verschillende organisaties is een eerste stap in de goede richting.

Investeren in nieuwere vormen van mobiliteit

Zoals hoger aangehaald blijft de Westhoeker sterk afhankelijk van de wagen(s).

Alternatieve maatregelen kunnen echter een invloed hebben op het aantal wagens bij de gezinnen . De tweede of derde wagen kan misschien afgeschaft of niet aangekocht worden in tijden van duurdere brandstofprijzen.

In volgend overzicht wordt een opsomming aangeboden van mogelijke alternatieven op vlak van mobiliteit. Tevens worden reden(en) aangegeven waarom een dergelijke vorm (on)interessant is voor de Westhoek.

item	wat vereisten	organisatie	interessant voor Westhoek	niet interessant voor Westhoek
Elektrisch rijden en rijden op aardgas	<ul style="list-style-type: none"> - Rijbereik tot circa 140 km (elektrisch) - Rijbereik tot 400-500 km (aardgas) - Oplaadpunt noodzakelijk 	privé	<ul style="list-style-type: none"> - Positief milieu-effect wegens beperkte uitstoot 	<ul style="list-style-type: none"> - Wegens het beperkt rijbereik van elektrische wagens momenteel nog niet interessant - Sterke behoefte aan (netwerk van) oplaadpunten
Elektrisch fietsen en scooters	<ul style="list-style-type: none"> - Rijbereik van 40 tot 80 km - Oplaadpunt noodzakelijk 	privé	<ul style="list-style-type: none"> - De aankoop van een E-fiets zit in de lift in Vlaanderen. - Wegens de grotere afstanden binnen de Westhoek een interessant vervoersmiddel naast het klassieke trappen. 	
Vriendelijk anders pendelen	<ul style="list-style-type: none"> - Georganiseerdere vorm van gratis liften - VAP biedt een website en bibliotheek van routes aan 	VAP vzw	<ul style="list-style-type: none"> - Interessant voor studenten om op een veiligere en goedkope wijze te liften 	Via een goede communicatie maakt dit systeem zich eerder overbodig
Autodelen	<ul style="list-style-type: none"> - Delen van een wagen - Interessant bij beperkt gebruik van wagen (< 10.000 km/jaar) 	<ul style="list-style-type: none"> - Autopia vzw: gebruikers delen eigen wagen met anderen - Cambio NV: klanten gebruiken tijdelijk een deelauto 	<ul style="list-style-type: none"> - OV-knooppunten - Toekomstige duurzame wijken van enige omvang - Goedkoop alternatief voor de gebruiker 	Voor de meeste kleinere gemeentes/kernen minder interessant wegens het te beperkte aanbod aan alternatief vervoer (zoals OV)

		- Onderhoud: eventueel via sociale economie		
Fietspunten	<ul style="list-style-type: none"> - Onderhoud van fietsenstallingen - Fietsherstellingsdienst ikv woon-werkverplaatsingen - Andere fietsdiensten: educatie, informatie, ... 	<ul style="list-style-type: none"> - NMBS-holding - Uitbating: sociale economie 	<ul style="list-style-type: none"> - Kleinstedelijke centra - OV-knooppunten - Interessant aanbod voor de gebruikers van openbaar vervoer en fietsers 	Hoge investeringskost
Deelfietsen Blue Bike	<ul style="list-style-type: none"> - Deelfietsen die kunnen gebruikt worden als natransport - Op zelfde locatie terug te brengen na gebruik - Ook elektrische variant mogelijk 	<ul style="list-style-type: none"> - B-mobility (NMBS-holding) - Onderhoud: eventueel via sociale economie 	<ul style="list-style-type: none"> - OV-knooppunt - Occasioneel en functioneel gebruik - Het biedt een aanvulling aan bestaand openbaar vervoer - Herkenbaar product in meerdere stations - Zeer goedkoop alternatief voor de gebruiker 	<ul style="list-style-type: none"> - Blue bike richt zich op de occasionele gebruiker en eerder niet op toeristen - Fiets moet teruggebracht naar het uitleenpunt
Toeristische leenfietsen	Deelfiets die kan gehuurd worden en na verplaatsing op andere locatie teruggeplaatst wordt	privé	<ul style="list-style-type: none"> - Toeristisch product - Fiets kan op een andere locatie gedropt worden - Zeer goedkoop alternatief voor de gebruiker 	<ul style="list-style-type: none"> - Dure investeringskost - Organisatie vereist die fietsen herverdeeld over de verschillende uitleenposten

Sensibilisatie

Het aanbieden van nieuwe vormen van mobiliteit is een goede stap in de juiste richting, maar betekent niet het einde van het verhaal.

Doelgroepen - inwoners, werknemers en ook de toeristen - moeten ook aangespoord worden om deze nieuwe vormen te gebruiken en gemotiveerd worden om deze mobiliteitsmodi te blijven gebruiken. Dit betekent een sterke mentaliteitswijziging teweegbrengen bij deze doelgroepen.

Nieuwe inwoners, zeker deze van de duurzame wijken, zullen makkelijker te overhalen zijn om deze nieuwe vormen te gebruiken. Bij de andere doelgroepen zal dit proces meer tijd in beslag nemen.

Mogelijk te nemen acties zijn:

- Informatie- en educatiecampagnes
- Probeer- of voordeelacties (zoals probeerticketten openbaar vervoer, gratis gebruik Blue Bike voor bewoners)

Per stap die ondernomen wordt zal telkens moeten afgewogen worden wat de meest doeltreffende acties zijn om de doelgroepen aan te spreken.

Actieplan voor de Westhoek

item	actiepunten
Openbaar vervoer net	<p>korte termijn</p> <p>Inzetten op snelbusdiensten voor de hoofdassen. Gemeentes kunnen in samenwerking met De Lijn de (hoofd)haltes beter uitbouwen met goede accommodatie voor de reizigers. Ook aan de stations kan gewerkt worden om een betere accommodatie aan te bieden aan de reizigers. Overleg met De Lijn en NMBS is noodzakelijk voor deze actiepunten. Goede aansluitingen tussen vervoersmodi is eveneens een werkpunt.</p> <p>De relatie Veurne – Duinkerke uitbouwen betekent een opwaardering van een bestaande verbinding.</p> <p>lange termijn</p> <p>De uitbouw van de overige grensoverschrijdende verbindingen wordt eerder gezien op langere termijn, aangezien er meerdere hinderpalen moeten overwonnen worden. Verbeterde verbindingen vanuit de Westhoekregio naar omliggende Vlaamse steden.</p>
Fietsinfrastructuur	Het is nodig blijvend te investeren in functionele fietspaden en accommodatie voor de fietsers.
Aanvullend vrijwilligersvervoer	<p>korte termijn</p> <p>Erkenning en ondersteuning van vrijwilligersvervoer als aanvulling van alle andere vormen van vervoersmogelijkheden. Overleggroep opstarten tussen de verschillende organisaties die vrijwilligersvervoer aanbieden</p>
Elektrisch rijden en rijden op aardgas	Aangezien er een aardgastankstation aanwezig is te leper, kan voor leper en nabije omgeving geïnvesteerd worden in wagens op aardgas. Dit kan door zowel de gemeentes als particulieren.
Elektrisch fietsen en scooters	Gemeentes kunnen best in overleg met horeca-zaken het aanbod aan oplaadpunten trachten te verhogen. Dit betekent een win-win-situatie aangezien de wachtende klant meestal ook een consumerende is en een nieuwe vorm van toerisme wordt op de kaart gezet.
Vriendelijk anders pendelen	/
Autodelen	<p>korte termijn</p> <p>Autodeelprojecten promoten kan voor de regio interessant zijn om de tweede of zelfs meerdere wagens bij de gezinnen af te bouwen.</p> <p>Individuele initiatieven van bewoners naar autodeelprojecten kunnen aangemoedigd worden en doorverwezen worden</p>

	<p>naar de vzw Autopia.</p> <p>De groteren centra waar er plannen zijn voor de ontwikkeling van een duurzame wijk, kunnen investeren in het voorzien van Cambio-wagen(s). Mensen die interesse tonen om in een duurzame wijk te wonen, zullen eveneens nadenken om hun verplaatsingen alternatief in te vullen. In eerste instantie wordt gedacht aan volgende locaties voor Cambio:</p> <p>Ieper:</p> <ul style="list-style-type: none"> - duurzame wijk De Vloei - stationsomgeving <p>Veurne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - duurzame wijk Suikerfabriek - stationsomgeving <p>Ook onder de huidige inwoners van beide steden kan gepeild worden naar de interesse voor een autodeelproject. Gemeenten kunnen eventueel ook de Cambio-wagen(s) gebruiken als dienstwagen(s). Het gebruik tijdens de werkuren kan hiermee worden ingevuld.</p> <p>lange termijn</p> <p>In een later stadium kan het aanbod uitgebreid worden binnen deze steden zelf, maar ook in de andere kleinere centra kan een aanbod voorzien worden in de nabijheid van OV-knooppunten (zoals in Diksmuide of Poperinge).</p>
Fietspunten	<p>korte termijn</p> <p>Er wordt voorgesteld minstens twee fietspunten verspreid over de regio te realiseren. Het fietspunt te Ieper zal op korte termijn worden gerealiseerd. Het lijkt aangewezen ook een fietspunt op te starten in noordelijk deel van de Westhoek (bv. station Koksijde).</p> <p>Deze fietspunten kunnen instaan voor onderhoud van fietsenstalling, herstelling van fietsen volgens het thuishoofprincipe. Ook de Cambio-wagen, de deelfietsen en andere fietsdiensten (zoals fietspompen, labeling) kunnen door het punt onderhouden worden.</p> <p>Het Fietspunt Ieper kan ook een aanbod verzorgen in kader van de herdenking van WO I , zoals voorzien van deelfietsen en fietsarrangementen vanuit centrum van Ieper.</p> <p>lange termijn</p> <p>Deze twee fietspunten kunnen als zuidelijke en noordelijke “satelliet-fietspunt” functioneren voor de volledige regio naar verhuur van fietsen en onderhoud van fietsenstalling in de omliggende stations van Poperinge, Veurne, Diksmuide en Kortemark.</p>

Blue Bikes	<p>korte termijn Op korte termijn starten met aanbod te voorzien in de voornaamste stations, zoals Ieper, Poperinge, Veurne, Koksijde en Diksmuide.</p> <p>lange termijn Eenmaal operationeel in enkele hoofdstations, kunnen ook andere plaatsen met een belangrijke openbaarvervoersknooppunt uitgerust worden met dergelijke deelfietsen, zoals andere stations (bv. Kortemark), hoofdhalttes van OV op de snelbuslijn tussen Veurne en Ieper, helihaven.</p> <p>Er moet onderzocht worden of de deelfietsen niet kunnen gedropt worden in een station/halte naar keuze. Dit zou een sterke meerwaarde betekenen voor het gebruik van de fietsen in de regio.</p>
Toeristische leenfietsen	<p>Wegens de hoge basiskost is het vermoedelijk interessanter om te kiezen voor één systeem van deelfietsen in de publieke sector. Er wordt daarom voorgesteld om eerder gezamenlijk te investeren in de deelfietsen van Blue Bikes. Deze zijn ook voor handen in andere stations verspreid over het land onder dezelfde gebruiksvoorwaarden.</p> <p>In samenwerking met de private sector kan uiteraard steeds een aanbod uitgewerkt worden voor de eigen gemeente of stad gedurende het toeristisch seizoen.</p>
Sensibilisatie	Sensibilisatie is een belangrijk aandachtspunt en zal per actie moeten meegenomen worden.

