

# Duurzamer “plannen” voor een volhoudbare mobiliteit

## Mobiliteitsplannen 3.0 voor steden en gemeenten



Dirk Dedoncker – Eindwerk cursusjaar 2017 – 2018 (Eenheid G1)

PCVO Limburg, Afdeling Verkeerskunde (HSV)  
p.a. Universitaire Campus, Gebouw E – 3590 Diepenbeek  
Secretariaat: Elfde Liniestraat 26 – 3500 HASSELT – 011/77.51.00  
[www.pcvolimburg.be](http://www.pcvolimburg.be)

## Voor Hans...

Ik draag dit eindwerk op aan mijn studiegenoot Hans Kruijntjens. Amper enkele weken voor het beëindigen van onze opleiding, heeft Hans ons totaal onverwacht en na een kort ziekbed moeten verlaten. Hans was net als wij toen nog volop bezig met het schrijven van zijn eindwerk; hij heeft het helaas niet kunnen voltooien.

Beste Hans, je was een fijne studiegenoot en erg gedreven in alles wat je deed en ondernam. We hadden graag samen de eindmeet gehaald. Bedankt voor alles!

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Woord vooraf</b>	<b>5</b>
1.1	<i>Samenvatting</i>	5
1.1.1	Het gebruik van mobiliteitsplannen	5
1.1.2	Duurzaamheid is geen keuze, maar een noodzaak	6
1.1.3	Burgers betrekken via participatie	6
1.1.4	Meer aandacht voor de fiets	7
1.1.5	10 ideeën voor verbeteringen	8
1.2	<i>Voorwoord door Willy Miermans</i>	9
1.3	<i>Voorwoord en dankwoord</i>	10
1.4	<i>Gevolgde onderzoeksmethode</i>	11
1.4.1	Analyse van bestaande mobiliteitsplannen	11
1.4.2	Enquêtes	11
1.4.3	Interviews	12
1.4.4	Observaties Lennik, Lier en Oostkamp	14
1.4.5	Literatuur	15
1.4.6	Lijst van afkortingen en begrippen	15
<b>2</b>	<b>Over mobiliteitsplannen</b>	<b>17</b>
2.1	<i>Historiek</i>	17
2.2	<i>Zin van mobiliteitsplannen</i>	18
2.3	<i>Opbouw van een gemeentelijk mobiliteitsplan</i>	20
2.4	<i>Voor- en nadelen van een geformaliseerd proces</i>	21
2.5	<i>Het ‘spoor’ van de herzieningen</i>	22
2.6	<i>Actualiteitswaarde van de bestaande mobiliteitsplannen</i>	23
2.7	<i>Kwaliteitsbewaking</i>	24
2.8	<i>Worden mobiliteitsplannen gebruikt?</i>	25
2.9	<i>Van plan tot uitvoering</i>	27
2.10	<i>Evalueren wordt vaak vergeten</i>	28
2.11	<i>Wat met de vervoerregio’s?</i>	29
2.12	<i>Conclusies</i>	31
<b>3</b>	<b>Duurzaamheid is geen keuze, maar een noodzaak</b>	<b>33</b>
3.1	<i>De definitie ‘duurzaamheid’</i>	33
3.2	<i>Het STOP-principe</i>	35
3.3	<i>‘Autodenken’ zit nog diep</i>	35
3.4	<i>Gulzig met ruimte</i>	37
3.5	<i>Ruimtegebruik van stilstaande auto’s</i>	39
3.6	<i>Afbouw of modernisering van het openbaar vervoer?</i>	43
3.7	<i>Het gebrek aan pecunia</i>	45

3.8	<i>Modal split</i>	46
3.9	<i>Een duurzaam plan is niet hetzelfde als een duurzaam beleid</i>	47
3.10	<i>Metten van duurzaamheid</i>	48
3.11	<i>Conclusies</i>	52
3.12	<i>Test duurzaamheidstoets</i>	54
<b>4</b>	<b>Participatie</b>	<b>55</b>
4.1	<i>Waarom participatie?</i>	55
4.2	<i>Vormen van participatie</i>	58
4.3	<i>Timing is alles</i>	64
4.4	<i>De actoren</i>	65
4.5	<i>Conclusies</i>	66
<b>5</b>	<b>Hoe zit het met fietsbeleidsplannen?</b>	<b>67</b>
5.1	<i>Waarom worden ze gemaakt?</i>	67
5.2	<i>Vormgeving, inhoud en opbouw</i>	74
5.3	<i>Het proces</i>	76
5.4	<i>Participatie bij fietsbeleidsplannen</i>	78
5.5	<i>Apart of geïntegreerd?</i>	78
5.6	<i>Conclusies</i>	79
<b>6</b>	<b>Mobiliteitsplannen 3.0</b>	<b>81</b>
6.1	<i>Schrijf een wervend verhaal</i>	81
6.2	<i>Bepaal meetbare doelstellingen</i>	84
6.3	<i>Werk op de juiste schaal</i>	85
6.4	<i>Enkel 'volhoudbaar' is vol te houden</i>	86
6.5	<i>Denk ook aan de dag na morgen.</i>	87
6.6	<i>Probeer, leer en probeer opnieuw</i>	89
6.7	<i>Sterkere participatie</i>	90
6.8	<i>Zorg voor nabijheid</i>	92
6.9	<i>De juiste keuzes in een duidelijk actieplan</i>	93
6.10	<i>Tijd voor een nieuwe mobiliteitsraad.</i>	94
6.11	<i>Besluit</i>	95
<b>7</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>98</b>
7.1	<i>Bijlage 1: bronnenlijst</i>	98
7.2	<i>Bijlage 2 : lijst van afbeeldingen</i>	101
7.3	<i>Bijlage 3: Resultaten enquête steden en gemeenten</i>	103
7.4	<i>Bijlage 4: Resultaten enquête Fietsersbond</i>	113
7.5	<i>Bijlage 5 : duurzaamheidstoets</i>	120

# 1 Woord vooraf

## 1.1 Samenvatting

Mobiliteit is na voetbal het meest besproken onderwerp bij het doorsnee publiek. “Het is erg met de files tegenwoordig” en “ze zouden er beter iets aan doen”. De files nemen ieder jaar toe en ook onze steden en gemeenten ontsnappen er niet langer aan. Al meer dan 20 jaar maken steden en gemeenten in Vlaanderen een mobiliteitsplan om mobiliteit in goede banen te leiden.

De Vlaamse Overheid stelt terecht dat een goed gemeentelijk mobiliteitsplan cruciaal is voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid, waarvoor de gemeente autonoom bevoegd is. Het mobiliteitsplan vormt voor de gemeente een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Het mobiliteitsdecreet van 2009 voerde voor het mobiliteitsbeleid het STOP-principe in. Stappers, trappers en openbaar vervoer moeten de ruimte en aandacht toebedeeld krijgen die voordien hoofdzakelijk aan het particulier vervoer werd voorbehouden. Door het toepassen van dit principe wil de Vlaamse Overheid steden en gemeenten op weg zetten naar een meer duurzame mobiliteit.

Om burgers beter en meer te betrekken bij deze evolutie, voerde het decreet ook het participatiebeginsel in. Steden en gemeenten worden verplicht om burgers te informeren, te consulteren en inspraak te geven. (1)

### 1.1.1 Het gebruik van mobiliteitsplannen

Een mobiliteitsplan opstellen kost heel wat tijd, geld en energie. Het is een waardevol document dat de visie voor de toekomst van het mobiliteitsbeleid beschrijft. Bestuurders en ambtenaren worden verplicht om wat verder te kijken dan het eerstvolgende op te lossen knelpunt. Ze nemen, meestal onder begeleiding van een studiebureau, de tijd om na te denken over ambities, richting en mogelijke maatregelen en acties. Een mooi plan waar achteraf niets of weinig mee gedaan wordt, bereikt natuurlijk niet zijn doel. Vandaar mijn eerste onderzoeksvraag:

**Vraag 1: worden mobiliteitsplannen wel (genoeg) gebruikt, of belanden ze toch vooral in de kast van de mobiliteitsambtenaar of de schepen van mobiliteit om daar stof te liggen vergaren?**

Na de inleiding beschrijf ik in het tweede hoofdstuk de zin van mobiliteitsplannen en hoe de opmaak ervan op dit ogenblik georganiseerd is. Een geformaliseerd proces heeft voor- en nadelen, maar zorgt er voor dat de noodzakelijke stappen gevolgd worden en de plannen aan de momenteel geldende kwaliteitsnormen voldoen. Een diepgaand onderzoek naar de effectiviteit van het mobiliteitsbeleid van alle Vlaamse steden en gemeenten zou me te ver leiden in het kader van deze thesis, maar ik was wel benieuwd wat ambtenaren en bestuursleden achteraf met het mobiliteitsplan doen. Zelf zijn ze hier vrij positief over en geven ze aan dat ze het mobiliteitsplan regelmatig ter hand nemen.

In dit hoofdstuk komen verder de evaluatie en opvolging van het mobiliteitsplan aan bod. Ik besluit met een korte reflectie over de evolutie om mobiliteit meer grensoverschrijdend en multimodaal te benaderen met de oprichting van de vervoerregio's en zet de voor- en nadelen van deze nieuwe aanpak op een rij.

## 1.1.2 Duurzaamheid is geen keuze, maar een noodzaak

Mobiliteitsplannen worden niet alleen gemaakt om lokale mobiliteit efficiënt te organiseren, maar ook om de omschakeling naar een meer duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Dit is meer dan ooit nodig, want het individueel autogebruik neemt nog steeds toe en de gevolgen daarvan worden steeds duidelijker zichtbaar. Onze gezondheid lijdt onder fijn stof, NOX (stikstofoxiden) en roetdeeltjes van het toenemend autoverkeer. Straten en pleinen zijn herleid tot parkings, er vallen nog steeds elk jaar honderden doden en tienduizenden gewonden op onze wegen en om het plaatje rond te maken stellen we ook vast dat de (auto)mobiliteit onze CO<sub>2</sub> (koolstofdioxide) uitstoot verder doet toenemen terwijl het omgekeerde dringend nodig is. Openbaar vervoer en de fiets zijn nog steeds 'alternatieven'; dat wil zeggen voor wie zich geen auto kan permitteren. Of voor wie al ontdekt heeft dat deze zogenaamde alternatieven meer in hun mars hebben en net al de hierboven aangehaalde problemen oplossen in plaats van verergeren.

Het STOP-principe inschrijven is één ding, maar bij het lezen van mobiliteitsplannen kreeg ik de indruk dat mobiliteitsplannen vooral over 'de auto' gingen. Dit leidde me tot mijn tweede onderzoeksvraag:

**Vraag 2: veel mobiliteitsplannen vermelden uitdrukkelijk het STOP-principe, maar zijn niet opgebouwd volgens dat principe en zijn vooral geschreven in functie van de 'auto' als verplaatsingsmiddel. Klopt deze hypothese?**

In hoofdstuk 3 onderzoek ik het 'duurzaamheidsgehalte' van de bestaande mobiliteitsplannen en ga ik dieper in op het STOP-principe. Het valt op dat het 'autodenken' nog diep zit en dat het parkeerbeleid veel kansen laat liggen om te sturen richting duurzaamheid en vooral de vraag volgt. Verder beschrijf ik de aanpak van ons openbaar vervoer en het effect dat de huidige besparingen hierop hebben. Daarmee komen we bij het financiële plaatje waarbij de conclusie is dat de evolutie naar een duurzame mobiliteit geld kost, maar wel minder dan investeringen in autoverkeer en autoparkeerplaatsen.

Om te meten hoe duurzaam de plannen echt zijn, bestaan er in het buitenland meerdere methodes. Ik keek hoe ze dit doen in Nederland en hoe de EU komt tot een SUMP. (Sustainable Urban Mobility Plan) In ons land bestaat een dergelijke evaluatiemethode nog niet; daarom bedacht in zelf een duurzaamheidstoets en testte ik deze uit op een aantal bestaande mobiliteitsplannen. Het bevestigt het beeld dat veel bestaande mobiliteitsplannen lang niet zo duurzaam zijn als men zou mogen verwachten met het bestaande mobiliteitsdecreet.

## 1.1.3 Burgers betrekken via participatie

Mobiliteit is natuurlijk geen zaak van het bestuur alleen. Het is een 'hot topic' omdat iedereen zich verplaatst, gemiddeld zelfs meerdere keren per dag. Veranderingen in infrastructuur of andere mobiliteitsmaatregelen hebben een directe impact op de leefomgeving en het verplaatsingsgedrag van de burgers.

Niet-betrokken of niet-geïnformeerde burgers begrijpen niet altijd goed waarom bepaalde voorstellen worden gedaan en een aantal onder hen zijn geïnteresseerd om mee te denken over maatregelen of ingrepen die hen rechtstreeks of onrechtstreeks aanbelangen. Om de burgers te betrekken bij het mobiliteitsbeleid, schreef de Vlaamse Overheid 'participatie' in als een verplichte

stap in het proces van het opmaken van een mobiliteitsplan. De manier waarop aan participatie gedaan wordt, is minder strikt geregeld.

Als betrokken en geëngageerde burger vroeg ik me af hoe steden en gemeenten met deze verplichte participatie omgaan. Is het een vinkje op de lijst van 'verplichte stappen in het proces', of doen ze er meer mee? En vooral, hoe staan ze tegenover participatie en wat zien ze als mogelijke voor- en nadelen. Ik formuleerde dit als volgt:

**Vraag 3: wettelijk is burgerparticipatie sedert het mobiliteitsdecreet verplicht bij het opstellen van een mobiliteitsplan. Hoe gaan steden en gemeenten hier mee om?**

In hoofdstuk 4 leg ik de focus op burgerparticipatie. Ik beschrijf waarom participatie belangrijk is en wat de voor- en nadelen ervan zijn. Er zijn veel verschillende vormen van participatie en naast de juiste aanpak is ook de timing cruciaal om het gewenste resultaat te bekomen.

Verder stel ik ook de vraag wie er allemaal betrokken kan worden bij het proces en op welke manier dit kan gebeuren. Ook op dit vlak is de conclusie dat het decreet eerder naar de letter dan naar de geest wordt toegepast.

#### 1.1.4 Meer aandacht voor de fiets

Eén van de beste manieren om mobiliteit duurzamer te maken, is het aandeel fietsverplaatsingen te verhogen. Meer dan de helft van onze verplaatsingen bedragen minder dan 5 km. Toch neemt nog meer dan de helft van de burgers hiervoor zonder hierbij na te denken spontaan de auto. De inspanningen voor een goed fietsbeleid nemen de laatste jaren wel langzaam toe, maar 'de (fiets)weg is nog lang'. Als we lezen dat amper één derde van de Vlamingen hun kinderen zelfstandig naar de school durven laten fietsen, is er nog veel werk. Veel steden en gemeenten stelden vast dat in hun eerder mobiliteitsplan de fiets sterk onderbelicht was gebleven. Ze kozen 'de fiets' als thema om hun mobiliteitsplan te verdiepen. Anderen maakten apart een fietsbeleidsplan op, die de focus helemaal op de fietsmodus legde. Onderzoeksvraag 4 gaat over de aanpak van het fietsbeleid.

**Vraag 4: in een aantal steden en gemeenten wordt er een fietsbeleidsplan opgemaakt. Helpt dit om het fietsbeleid te versterken en hoe wordt dit het best aangepakt?**

Hoofdstuk 5 is dus helemaal gewijd aan de fiets. Waarom worden fietsbeleidsplannen opgemaakt, hoe zien ze er uit en welk proces wordt er gevolgd? Moeten fietsbeleidsplannen apart bestaan of worden ze beter geïntegreerd in mobiliteitsplannen? Er zijn voor- en tegenstanders van elke aanpak, maar het doel is wel duidelijk: fietsers zijn sterk onderbelicht en naast een bovenlokale aanpak is er nog veel werk om lokale trajecten veilig en comfortabel te maken zodat fietsen voor veel meer mensen vanzelfsprekend wordt. Het opstellen van een fietsbeleidsplan is dan ook een zeer goede keuze om de fiets de ruimte en aandacht te geven die nodig is om een volwaardig in plaats van een alternatief vervoermiddel te zijn.

## 1.1.5 10 ideeën voor verbeteringen

Het onderzoek van de bestaande toestand leverde me nieuwe inzichten op en leidde tot ideeën om mobiliteitsplannen beter en bruikbaar te maken. Zo kwam ik tot 10 aanbevelingen voor de mobiliteitsplannen van de nabije toekomst. Ik hoop dat ik hiermee een bijdrage kan leveren tot de start van een nieuw denk- en discussieproces over mobiliteit in steden en gemeenten. Het antwoord op de laatste onderzoeksvraag is dan ook de conclusie van heel wat aspecten die me opgevallen zijn doorheen mijn onderzoek.

### **Vraag 5: hoe kunnen duurzamer mobiliteitsplannen beter bijdragen tot een versterkte en volhoudbare mobiliteit?**

Mobiliteitsplannen zijn vaak droog en theoretisch en missen **een wervend verhaal** dat nodig is om burgers in beweging te krijgen. Tegelijk blijven ze vaak te vaag en ontbreken in veel gevallen **meetbare doelstellingen** die nodig zijn om regelmatig te kunnen evalueren en bij te sturen.

Momenteel is het proces van opmaak identiek voor een gemeente van minder dan 10.000 inwoners of een stad van meer dan 100.000 inwoners. Het is een uitdaging om **een goed schaalniveau** te bepalen dat efficiënt en werkbaar is.

**Duurzaamheid** is niet langer een keuze, maar een noodzaak. We moeten niet alleen praten over het STOP-principe, maar het ook consequent toepassen.

Een plan beschrijft een toekomstige toestand en hoe we daartoe kunnen komen. De technologische evolutie gaat sneller dan ooit en als we deze in ons voordeel willen benutten, moeten we ook al nadenken over de **dag NA morgen**. Omdat niet alles voorzienbaar is en ons mobiliteitsbeleid snelheid best kan gebruiken, pleit ik voor **lenigheid** en snelle methodes om mobiliteitsplannen, gemaakt voor de langere termijn, sneller uit te voeren en bij te sturen.

Een veranderingsproces heeft een betere kans om te slagen als burgers er op het juiste moment en actief bij betrokken worden. Vandaar mijn aanbeveling om nog veel meer gebruik te maken van de verschillende mogelijkheden van **burgerparticipatie**.

Ruimtelijke ordening speelt een grote rol in de mobiliteitsvraag; op dat gebied zijn nog heel wat verbeteringen mogelijk. **'Nabijheid'** voorkomt onnodige verplaatsingen en maakt autoverplaatsingen overbodig.

Budgetten en tijd zijn niet onbeperkt beschikbaar. We lijsten veel acties op in actietabellen om later vast te stellen dat we de meeste van hen niet uitgevoerd hebben. We moeten **meer keuzes maken** en ook een actieplan als een wervend verhaal schrijven.

In mijn laatste aanbeveling pleit ik voor de oprichting van een **gemeentelijke mobiliteitsraad** met sterke bevoegdheden, samengesteld uit specialisten en geïnteresseerde burgers. Dit adviesorgaan moet, veel actiever dan nu, de uitvoering van het mobiliteitsplan begeleiden en activeren en er over waken dat de acties die volgen de doelstellingen van het mobiliteitsplan helpen te realiseren.

Veel leesplezier!



## 1.2 Voorwoord door Willy Miermans

### **Gemeentelijke mobiliteitsplannen: de evidentie op een rij gezet.**

In het vroegere Convenantenbeleid (1996) werd aan gemeenten gevraagd om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken als inhoudelijk kader waarbinnen samenwerkingsprojecten tussen gemeente en AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) en/of De Lijn moesten passen. De ambitie: een duurzamer mobiliteitsbeleid op de rails zetten.

MOW (Vlaamse Overheid, dienst Mobiliteit en Openbare Werken) en studiebureaus ontwikkelden vrij snel een format voor deze mobiliteitsplannen. De Provinciale Audit-Commissie (PAC) beoordeelde de conformiteit ervan.

Sindsdien is er veel gebeurd. Een aantal gemeenten vonden het een ‘planlast’-verhoging van ‘schoonmoeder Vlaanderen’. Voor anderen bleef het bij een goedgekeurd document dat in een schuif belandde. Voor een minderheid werd het een beleidsinstrument om lokaal beleid op te enten, verdergaand dan de samenwerkingsprojecten met AWV/De Lijn.

Intussen werd de procedure verambtelijkt en kwam een format 2.0. om het kwaliteits- en bruikbaarheidsniveau op te krikken.

In zijn eindwerk heeft Dirk Dedoncker die inhoudelijke beoordeling bevestigd bij gemeenten. En hij heeft een reeks bevoorrechte getuigen gesproken over dit thema. De conclusies stroken met de hierboven beschreven krijtlijnen.

Het leuke aan dit eindwerk is dat het nog eens een goed onderbouwd pleidooi houdt voor de opmaak van bruikbare c.q. gebruikte mobiliteitsplannen door gemeentelijke mandatarissen en ambtenaren. Hierbij kan een goed uitgewerkt fietsplan als versneller dienen. Alleszins houdt Dirk een pleidooi voor draagvlak-creatie via een echt werkende mobiliteitsraad.

Is dit een revolutionaire conclusie? Neen. Is dit een goed onderbouwde analyse met dito suggesties: zeer zeker. Is dit nuttig en nodig in Vlaanderen? Absoluut.

Dirk doet wat we in de mobiliteitswereld zo vaak moeten doen. Het warm water niet uitvinden, maar het water op temperatuur houden. Om de evidentie zelf – een gemeente heeft een visie op wat ze inzake mobiliteit wil en kan – te bepleiten. En dat is tot nader order noodzakelijk.

Willy Miermans

Professor-emeritus UHasselt

### 1.3 Voorwoord en dankwoord

Toen ik in 2011 als kersverse voorzitter van de pas opgerichte Fietsersbond afdeling in Halle deel kon uitmaken van de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie), stond de herziening van het mobiliteitsplan van de stad op de agenda. Fietsen was in Halle een hachelijk avontuur en ik zag de aanpassing van het mobiliteitsplan als een uitstekende gelegenheid was om daar verandering te brengen. Het 'STOP-principe' werd in het ontwerp voor het nieuw plan inderdaad een aantal keer vermeld, maar ik verbaasde mij er over dat de verdieping en verbreding van het mobiliteitsplan zo weinig over een meer duurzaam mobiliteitsbeleid leek te gaan. 10 van de 12 thema's gingen over auto-infrastructuur en (auto)parkeerbeleid, 1 ging over openbaar vervoer en 1 over wat men de 'zwakke' weggebruiker noemde, waarmee men zowel de voetganger als de fietser bedoelde. Ik leverde zoveel mogelijk inbreng om nog enkele aandachtspunten toe te voegen, maar het was me wel duidelijk dat de opzet van het plan fundamenteel verkeerd in elkaar zat, 'POTS' in plaats van 'STOP'.

Sedertdien is mobiliteit, en vooral de duurzame kant ervan, me steeds meer gaan boeien. Niet alleen een sterker fietsbeleid, maar het benutten van alle mogelijkheden om onze verplaatsingen minder afhankelijk van de prominent aanwezige auto te maken, liggen aan de basis van deze passie.

Hoewel de evolutie naar meer duurzame mobiliteit onomkeerbaar is ingezet, ervaar ik de omslag als aarzelend en traag. Een groot deel van het mobiliteitsbeleid is in handen van steden en gemeenten en beslissingen hierover worden hoofdzakelijk door politici genomen. Zonder te willen veralgemenen, valt het me op dat vaak de visie, de wil en/of de moed die vereist is om deze ommekeer een sterke duw in de rug te geven, ontbreekt. Mobiliteitsplannen zijn voor steden en gemeenten een uitgelezen kans om heir werk van te maken. Natuurlijk moet men duurzame mobiliteit als uitgangspunt in plaats van als aandachtspunt willen zien en is het niet alleen belangrijk om een visie te creëren, maar deze ook onder de vorm van concrete plannen en projecten uit te voeren. De komende herzieningen van de mobiliteitsplannen zijn nieuwe kansen om af te stappen van de 'POTS-praktijk' en de 'STOP-theorie' te gebruiken om de transitie naar een duurzamer mobiliteitsgebruik te versnellen.

De afgelopen maanden heb ik met veel 'goesting' gewerkt aan deze thesis. Heel wat anderen hebben me hierbij geholpen. Mijn vragen voor een interview werden steevast positief beantwoord en ik mocht meegenieten van het enthousiasme van de geïnterviewden over het onderwerp 'mobiliteitsplannen'. Het leverde me een brede kijk op van het thema dat ik had gekozen en dat me gaandeweg steeds minder los liet. Bedankt aan iedereen die de tijd nam om mij inzichten te geven en voor het delen van hun kennis en ervaring.

Willy Miermans, professor-emeritus aan UHasselt wil ik speciaal bedanken. Hij nam niet alleen de tijd voor een interview, hij las ook de thesis en schreef in zijn heldere stijl het voorwoord dat treffend de kern van dit werk beschrijft.

Kris Peeters, lector Verkeerskunde bij PCVO Diepenbeek, had me al eerder de weg gewezen naar de opleiding 'Verkeerskunde'. Dankzij Kris werd ik ook steeds meer 'weg van mobiliteit'. Toen ik hem vroeg of hij mij als promotor wilde begeleiden bij dit onderzoek en deze thesis, reageerde hij meteen enthousiast. Hij moedigde me aan en inspireerde me om het onderzoek objectief en met de juiste vragen aan te pakken. Hij nam doorheen het proces ook systematisch de tijd om mijn schrijfsels na te lezen en van waardevolle feedback te voorzien. Heel veel dank Kris, voor het vele werk, geduld en steun.

## 1.4 Gevolgde onderzoeksmethode

### 1.4.1 Analyse van bestaande mobiliteitsplannen

Als voorstudie heb ik de mobiliteitsplannen van de steden en gemeenten van de provincie Vlaams-Brabant opgezocht op hun websites. Van de 65 gemeenten vond ik er 36 terug. Naast deze vond ik het ook interessant om de mobiliteitsplan van enkele steden of gemeenten buiten de provincie door te nemen en koos ik voor deze van Brugge, Dendermonde, Maasmechelen en Sint-Niklaas. Tenslotte ging ik ook in Nederland op zoek naar mobiliteitsplannen en las ik de mobiliteitsplannen van de steden Tilburg en Utrecht.

In totaal ging het over duizenden pagina's plannen waarvan ik er een aantal meer in detail heb gelezen en de andere heb gescreend op basis van de inhoud en een aantal trefwoorden, zoals bijvoorbeeld 'participatie', 'fiets', 'sluipverkeer' enz. Ik nam de inhoudstabellen door en kreeg hierdoor een zicht op de thema's die behandeld werden in de meeste mobiliteitsplannen. Ik vormde me een beeld over de mate waarin duurzaamheid een hoofd- of bijrol speelde. Ook screende ik de plannen op de manier waarop participatie toegepast werd.

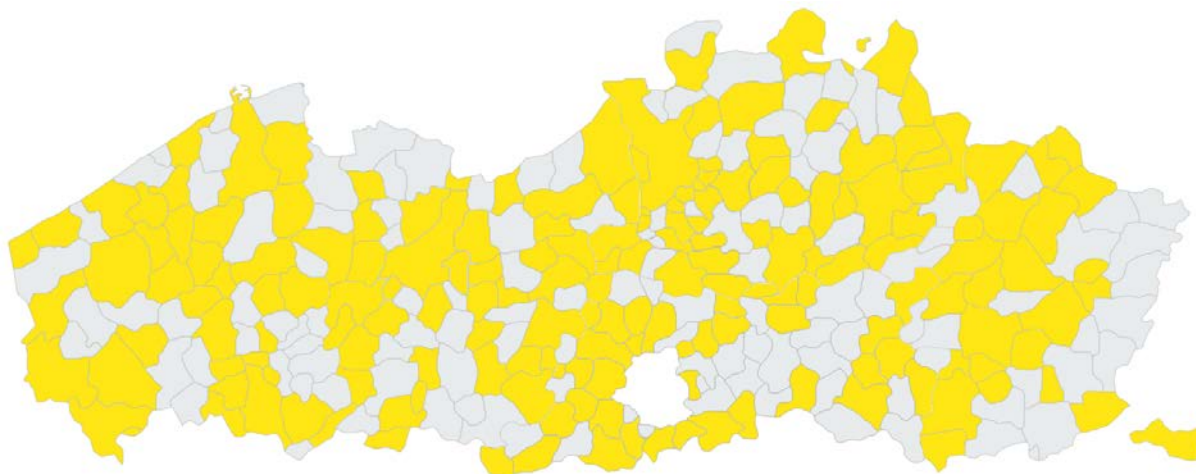
### 1.4.2 Enquêtes

Deze voorstudie gaf me inspiratie om een online enquête uit te voeren bij alle steden en gemeenten van Vlaanderen. In 22 zo eenvoudig mogelijk gehouden vragen onderzocht ik hoe steden en gemeenten zelf kijken naar hun mobiliteitsplan en het door hen gevoerde mobiliteitsbeleid.

De thema's waren:

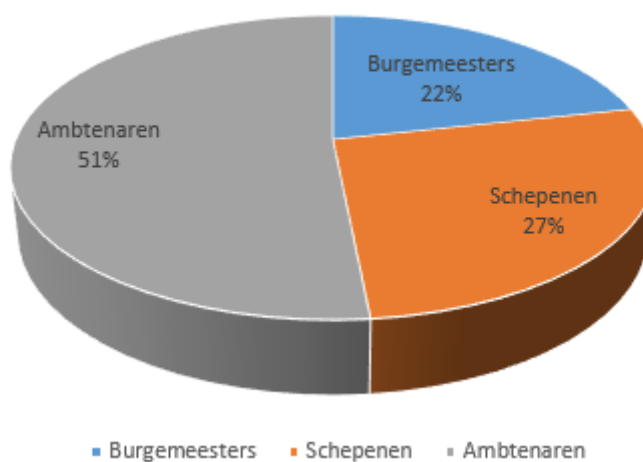
- eigen perceptie over het bestaande mobiliteitsplan
- gebruik en actualiteitswaarde van het mobiliteitsplan
- duurzaamheid van het plan en het beleid
- fietsbeleid als motor van duurzame mobiliteit
- participatie en de voor- en nadelen ervan
- vervoerregio's
- gewenste thema's voor een toekomstig plan.

Ik richtte me via e-mail tot alle burgemeesters, schepenen van mobiliteit en mobiliteitsambtenaren van alle Vlaamse steden en gemeenten (308) en stuurde in totaal 875 e-mails om hen uit te nodigen om deel te nemen aan de enquête. Ik hield deze scope met opzet breed om voldoende antwoorden te bekomen, zodat de enquête een representatief beeld kon geven. De respons op de online-enquête was zeer groot. 230 mensen namen deel, waardoor bijna 60% van alle steden en gemeenten vertegenwoordigd was. De resultaten van de enquête heb ik gebruikt doorheen het onderzoek.



Afbeelding 1: enquête gemeenten – overzicht van steden en gemeenten (in geel) die deelnamen aan de enquête

### Wie nam deel?



Afbeelding 2: enquête gemeenten: verdeling van de functie van de deelnemers aan de enquête

Om een zicht te krijgen op wat gebruikers vinden van het fietsbeleid, heb ik een vergelijkbare enquête gestuurd naar de lokale Fietsersbond-afdelingen. 42 van de 80 lokale afdelingen namen deel met in totaal 56 ingevulde enquêtes. De enquête was vooral gericht op het fietsbeleid en was met 18 vragen dus beperkter; wel heb ik extra vragen gesteld over andere aspecten van het fietsbeleid, zoals bijvoorbeeld het stimuleringsbeleid. Een aantal vragen waren dezelfde als deze van de enquête aan steden en gemeenten, zodat vergelijkingen tussen de resultaten van beide enquêtes mogelijk werden.

De resultaten van beide enquêtes zijn bijgevoegd in bijlagen 3 en 4.

### 1.4.3 Interviews

Om meer achtergrond te vernemen, heb ik vele interessante gesprekken gevoerd met specialisten uit de sector en beleidsverantwoordelijken. Ik verwerkte hun visie en een aantal uitspraken doorheen de

thesis. De interviews zijn meestal 'face-to-face' uitgevoerd, een aantal gebeurden om praktische redenen telefonisch. Hierbij een overzicht van de interviews:

**Koen Meiresonne, mobiliteitsambtenaar van de stad Halle**, was de eerste persoon uit de sector met wie ik mijn idee over het thema besprak. We kwamen tot de conclusie dat mobiliteitsplannen over veel meer dan 'de auto' moeten gaan. Een verzameling van verschillende deelplannen zijn een interessante mogelijkheid om een mobiliteitsplan duurzamer op te bouwen. Koen gaf me ook waardevolle feedback op de vragenlijst die ik later naar de steden en gemeenten stuurde.

**Björn Van Staeyen, coördinator Gebiedsbericht Beleid bij de provincie Vlaams-Brabant** legde me uit hoe het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) functioneert en hoe de provincies het fietsbeleid van steden en gemeenten ondersteunen, zowel qua beleidsvorming als financieel.

**Jan Gheldof, mobiliteitsplanner bij de stad Gent**, vertelde me hoe de stad Gent participatie heeft aangepakt bij het opstellen van hun nieuw circulatie- en parkeerplan. Het opzetten van een burgerparlement was een innovatieve vorm om burgers bij het plan te betrekken en verbeteringen en verfijningen voor te stellen. Ook de geografische problemen (stad versus stadsregio versus vervoerregio) bij het opstellen van mobiliteitsplannen kwamen uitgebreid aan bod.

Met **Mark Thoelen, mobiliteitsbegeleider bij de dienst Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse Overheid** sprak ik over de evolutie naar vervoerregio's en de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen volgens de SUMP-methodiek.

**Bert Wollants, schepen van mobiliteit van de stad Lier**, gaf me info over de manier waarop het fietsbeleidsplan van de stad Lier tot stand was gekomen en bezorgde me interessante cijfers over het onderzoek verplaatsingsgedrag dat ze uitvoerden in het kader van de beleidsvisie rond het detailhandelsplan.

**Guido Vaganée, burgemeester van de gemeente Bonheiden**, verdedigde met vuur de nieuwe aanpak rond vervoerregio's en de efficiëntiewinsten die er gemaakt kunnen worden op vlak van openbaar vervoer. Zijn ambitieuze aanpak van het fietsbeleid is een voorbeeld voor alle Vlaamse steden en gemeenten.

**Karel Brits, mobiliteitsambtenaar van de stad Dendermonde**, legde me uit hoe ze in Dendermonde vooral inzetten op meer fietsgebruik, zonder een anti-autobeleid te voeren. Hij verwees hierbij zowel naar het circulatieplan voor Sint-Gillis, als naar het uitgebreide fietsbeleidsplan dat in 2015 opgemaakt werd en waarbij fietsroutes de basis werden van de fietsinfrastructuur.

**Niels Tas, schepen van mobiliteit van de stad Dendermonde**, was enthousiast over de aanpak van hun brede enquête naar aanleiding van de proefopstelling in Sint-Gillis en benadrukte dat het voor politici niet altijd gemakkelijk is om veranderingen door te voeren. Voor hem zijn de mobiliteits- en fietsbeleidsplannen een manier om visie te creëren en niet te blijven steken in ad hoc beleid.

**Joris Willems, mobiliteitsexpert en lector Verkeerskunde**, stond achter de manier waarop mobiliteitsplannen opgesteld werden, maar gaf ook aan dat verbeteringen en bijstellingen mogelijk zijn. Hij was een minder grote fan van aparte fietsbeleidsplannen omdat hij vond dat het beter is om mobiliteit integraal te benaderen.

**Sven Lieten, mobiliteitsbegeleider bij de Vlaamse Overheid en lector Verkeerskunde**, vertelde me over de evolutie naar vervoerregio's en de organisatorische uitdagingen die er verband mee houden. Hij vond mobiliteitsplannen van steden en gemeenten zeer waardevol en hoopt dat de Vlaamse Overheid hiervoor materiële en logistieke steun zal blijven verlenen aan de steden en gemeenten.

**Cil Cuypers, schepen van mobiliteit van de gemeente Bierbeek**, vond zowel een fietsbeleidsplan als een overkoepelend mobiliteitsplan een belangrijke houvast waarin de afspraken tussen de andere partners in een coalitie vastliggen. Duurzame mobiliteit is nog steeds een lastig verhaal in meer landelijke gemeenten, maar de inzet op “meer fiets” is cruciaal. Ze pleitte ook om auto-infrastructuur niet uit te breiden, maar wel beter te onderhouden en vooral ook in te zetten op verkeersveiligheid.

**Tim Asperges, mobiliteitsambtenaar van de stad Leuven**, vestigde mijn aandacht op de noodzaak om mobiliteit ook over een groter gebied te bekijken. Op stads- of gemeenteniveau missen we veel aspecten van grensoverschrijdende mobiliteit. Aparte deelbeleidsplannen konden voor hem goed met elkaar geïntegreerd worden in een globaal mobiliteitsplan.

**Willy Miermans, professor-emeritus aan UHasselt**, vertelde enthousiast over ‘simpele verkeerskunde’ en het ontstaan en de evolutie van gemeentelijke mobiliteitsplannen. Hij verklapte me ook zijn visie over manieren om burgers en bestuurders mee te krijgen op de weg naar duurzame mobiliteit.

**Enid Zwerts, mede-zaakvoerder van het studiebureau Suunta en lector Verkeerskunde**, gaf me duiding bij het proces van de totstandkoming van zowel mobiliteitsplannen als fietsbeleidsplannen in de praktijk. Ze gaf me mee dat soms compromissen gemaakt moeten worden, maar dat een haalbaar plan beter is dan een theoretisch mooi, maar in de praktijk niet te realiseren, plan.

**Thierry Jimenez, verantwoordelijke voor de meetfiets van de Fietsersbond**, weet als geen ander hoe het met onze fietsinfrastructuur gesteld is. Hij bezorgde me meetfiets gegevens en bevestigde dat er in Vlaanderen, zowel op gewestelijk als op gemeentelijk vlak, nog veel werk aan de winkel is.

**Wout Baert, coördinator van Fietsberaad Vlaanderen**, bezorgde me meer achtergrond bij de manier waarop het Fietsberaad steden en gemeenten ondersteunt om werk te maken van een sterk fietsbeleid. Hij vertelde dat lokale overheden hier alleen maar bij kunnen winnen en bevestigde mijn aanvoelen dat er vooruitgang is, maar dat lang nog niet iedereen met het verhaal mee is.

**Kris Peeters, mobiliteitsexpert en lector Verkeerskunde**, las de vele pagina’s en bezorgde me zowel mondeling als schriftelijk veel waardevolle feedback. Hij hielp me een brede kijk te houden op het thema en het aspect duurzame mobiliteit. Hij stimuleerde me om het onderwerp zo objectief mogelijk te onderzoeken en te beschrijven.

#### 1.4.4 Observaties Lennik, Lier en Oostkamp

Tijdens de onderzoeksperiode stootte ik per toeval op een uitnodiging voor een infomarkt over het nieuwe mobiliteitsplan van de gemeente Lennik. Ik bezocht de infomarkt en kon me op deze manier een idee vormen over de uitdagingen en moeilijkheden om een mobiliteitsplan uit te leggen en te visualiseren. Hierbij probeerde ik me voor te stellen hoe mobiliteitsplannen bij burgers overkomen.

In Lier was de opmaak van het fietsbeleidsplan bezig en het was dan ook boeiend om waar te nemen hoe het proces van deze opmaak verliep en hoe zowel de Fietsersbond leden als de schepen van mobiliteit dit proces ervaarden.

Dankzij ‘Scelta Mobility’, (2) een studiebureau uit Gent, kon ik aanwezig zijn op de eerste participatieavond voor het nieuw mobiliteitsplan in de gemeente Oostakker. Hun verfrissende aanpak en het enthousiasme van zowel het studiebureau, het gemeentebestuur als de aanwezige burgers waren een voorbeeld van goede burgerparticipatie.

#### 1.4.5 Literatuur

Mobiliteitsplannen zijn vaak te vinden op de website van de betreffende stad of gemeente; meer achtergrondinformatie was te lezen op de site van 'Mobiel Vlaanderen', hoewel deze info niet altijd actueel was. Het viel me op dat de lijst van de bestaande mobiliteitsplannen al sedert 2010 niet meer werd bijgewerkt. De lessen van PCVO Diepenbeek over mobiliteitsplannen vervolledigden mijn beeld over het ontstaan ervan en de manier waarop ze zijn opgebouwd en hoe het proces van de opmaak gebeurt.

De Mobiliteitsbrief van de Vlaamse Overheid en nieuwsbrieven van CROW in Nederland, de Fietsersbond en Fietsberaad Vlaanderen bevatten ook heel wat bijkomende informatie.

De volledige bronnenlijst bevindt zich in bijlage.

#### 1.4.6 Lijst van afkortingen en begrippen

Agile: manier van softwareontwikkeling, letterlijk vertaald: lenig

AWV: Agentschap Wegen en Verkeer

Autodenken: term die beschrijft hoe de auto het denkkader van mensen over mobiliteit bepaalt

BFF: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Blue Bike: fietsdeelsysteem in België

BREVER-wet: wet van behoud van reistijd en verplaatsingen

CHAMP: Cycling Heroes Advancing sustainable Mobility Practice - fietsbenchmarking systeem

CO2: koolstofdioxide

CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeertechniek. Non-profit kennispartner in Nederland.

GBC: Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Gecoro: Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening

IGBC: Intergemeentelijke Begeleidingscommissie

Modal shift: wijziging van de modal split tussen verschillende vervoersmodaliteiten

Modal Split: verdeling van de (personen) verplaatsingen over de vervoerswijzen (modaliteiten)

MOW: Mobiliteit en Openbare Werken (Vlaamse Overheid)

NLP: Neuro-Linguïstisch Programmeren

NOX: verzamelnaam voor verschillende stikstofoxiden

PAC: Provinciale Audit Commissie

Participatie: actieve deelname (aan publieke besluitvorming)

PCVO: Provinciaal Centrum Volwassenonderwijs

POTS-praktijk: praktijk waarbij het autoverkeer voorrang blijft hebben op openbaar vervoer, trappers en stappers

RMC: Regionale Mobiliteitscommissie

RUP: Ruimtelijk Uitvoeringsplan

Shop en Go: systeem van (gratis) kortparkeren voor auto's in winkelgebieden

SMART: Specifiek – Meetbaar – Aanvaardbaar – Realistisch en Tijdsgebonden

STOP-principe: principe waarbij ruimte en aandacht eerst gaat naar stappers, trappers, openbaar vervoer en tenslotte naar particulier vervoer

SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan

Vlaamse Ruit: verstedelijkt kerngebied in Vlaanderen rond Brussel, Gent, Antwerpen en Leuven

VSV: Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Bronnen:

(1) Mوبiel Vlaanderen: lokale mobiliteitsplannen

(2) Scelta Mobility: [www.sceltamobility.be](http://www.sceltamobility.be)



## 2 Over mobiliteitsplannen

*“Een mobiliteitsplan is een document dat de basis vormt voor het mobiliteitsbeleid. In alle sectoren maakt men meerjarenprogramma’s. Het is dan ook heel logisch dat dit ook in de mobiliteitswereld gebeurt.” (Joris Willems, mobiliteitsexpert)*

### 2.1 Historiek

In 1995 sloot het kabinet Baldewijns het eerste mobiliteitsconvenant af. In deze overeenkomst tussen de Vlaamse Overheid, steden en gemeenten en De Lijn werden afspraken gemaakt hoe de investeringen in verkeer en mobiliteit onderling geregeld moesten worden. Hierin werd onder meer de totstandkoming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen geregeld. Het doel was om steden en gemeenten aan te zetten tot het voeren van een meer duurzaam mobiliteitsbeleid en werk te maken van een professionalisering van het mobiliteitsbeleid.

Er volgden tussen 2003 en 2009 nog nieuwe convenanten met een aantal aanpassingen. Het besluitvormingsproces werd verder gestructureerd. In 2009 kondigde het kabinet Van Brempt het mobiliteitsdecreet af, waardoor de wettelijke basis voor het Vlaams mobiliteitsbeleid versterkt werd. Duurzaamheid en participatie waren twee belangrijke principes die ingeschreven werden in het decreet en die als doelstellingen werden vastgelegd. (3).

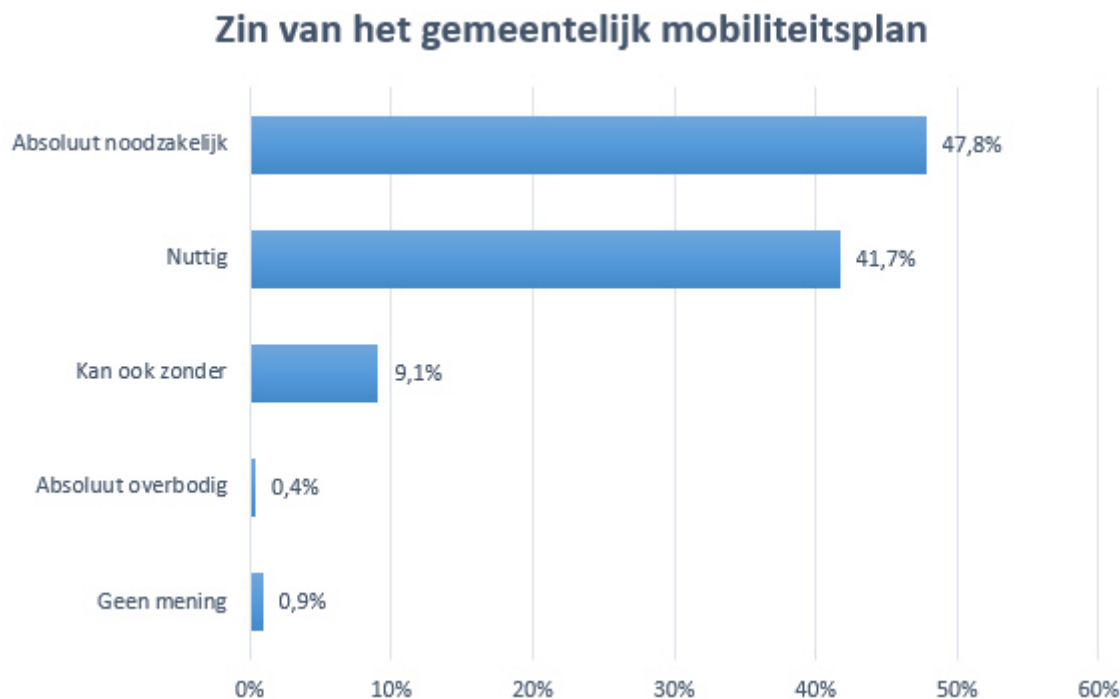
Het decreet bepaalde verder nog dat gemeentelijke mobiliteitsplannen vastgesteld worden door de gemeenteraad, een tijdshorizon hebben van 10 jaar met een mogelijke doorkijkperiode tot 30 jaar en geëvalueerd moeten worden om de 6 jaar. De gemeente kreeg als taak een GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie) op te zetten om de opmaak en latere herziening van het mobiliteitsplan te begeleiden. De gemeente zit deze GBC voor; vaste leden zijn het departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) van de Vlaamse Overheid, De Lijn en betrokken wegbeheerders. Deze vaste leden kunnen aangevuld worden door variabele leden, zoals onder meer de NMBS, Ruimte Vlaanderen en de Provincie. Aanvullend kunnen ook adviserende leden worden toegevoegd, die permanent of op uitnodiging deel kunnen uitmaken van de GBC. Dit zijn lokale vertegenwoordigers die een belangrijke rol kunnen spelen in de draagvlakverwerving. Voor grensoverschrijdend beleid kan een IGBC worden opgericht, een intergemeentelijke GBC.

De vormgeving en het proces voor het opstellen van mobiliteitsplannen werden vastgelegd zodat mobiliteitsplannen beter te vergelijken zijn tussen de verschillende gemeenten. Men spreekt nu over de tweede generatie mobiliteitsplannen. Momenteel is het mobiliteitsdecreet, zij het licht bijgestuurd, nog steeds van kracht. (4). De huidige Vlaamse Regering heeft intussen besloten om 15 vervoerregio’s op te richten; de impact hiervan op de bestaande gemeentelijke mobiliteitsplannen is nog niet bekend.

## 2.2 Zin van mobiliteitsplannen

De opmaak, procedure en opbouw van een stedelijk of gemeentelijk mobiliteitsplan liggen vast en elke stad of gemeente is verplicht er één te hebben. Hoewel de Vlaamse Overheid een deel ervan subsidieert, vraagt het een aanzienlijke inspanning (financieel en qua werklast) van de lokale overheden. Eén van de eerste vragen die hierover bij me opkwamen was hoe zinvol steden en gemeenten zelf de opmaak en het bestaan van een gemeentelijk mobiliteitsplan vinden.

De overgrote meerderheid van de deelnemers aan mijn enquête voor steden en gemeenten hebben hier een duidelijke mening over. Meer dan 90% vindt een dergelijk plan nuttig of absoluut noodzakelijk. Minder dan 10% van hen vinden dat een mobiliteitsbeleid ook zonder een mobiliteitsplan kan gevoerd worden; 1 enkeling vond het mobiliteitsplan absoluut overbodig.



Afbeelding 3: enquête steden en gemeenten: zin van het gemeentelijk mobiliteitsplan

Enige nuancering is wel op zijn plaats; de kans bestaat dat minder gemotiveerden net om die reden niet aan de enquête hebben deelgenomen.

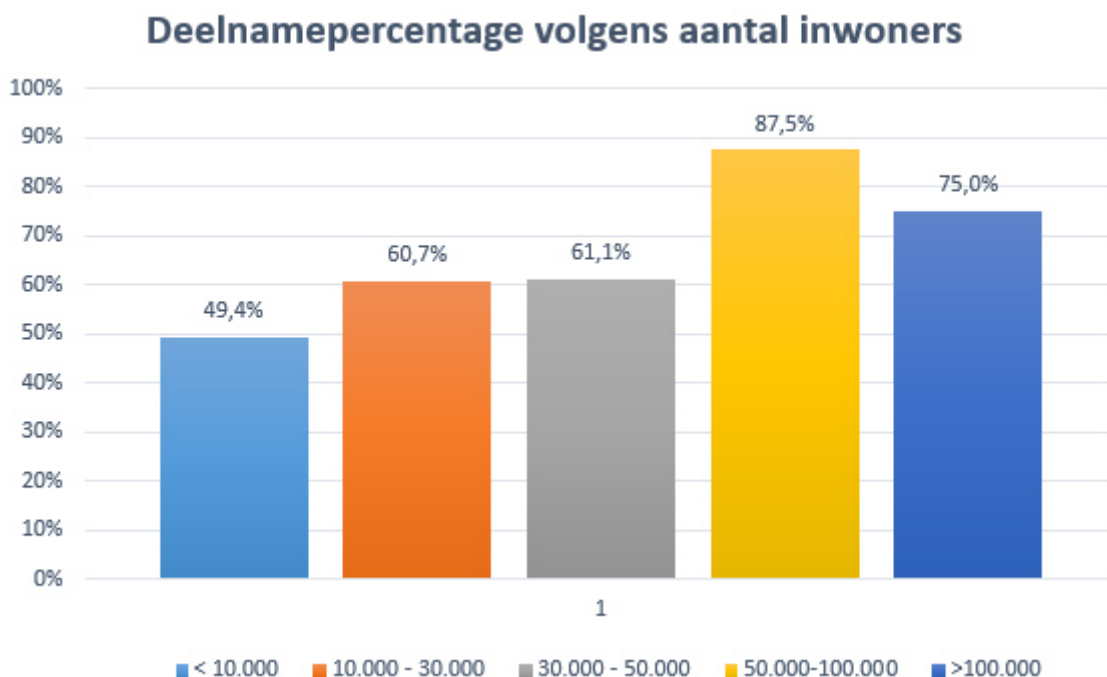
Ik stelde deze vraag ook aan enkele bestuurders die ik interviewde. Niels Tas, schepen van mobiliteit van de stad Dendermonde verwoordde het als volgt: *“Ons mobiliteitsplan heeft gezorgd voor meer visie. Het zet alle neuzen in dezelfde richting. Vooral het proces van de creatie is erg belangrijk. Zonder plan blijf je steken in een ad hoc beleid of gebeurt er helemaal niets.”* Cil Cuypers, schepen van mobiliteit van de gemeente Bierbeek, vertelde me dat een mobiliteitsplan voor haar een houvast is waarop ze kan terugvallen indien partners in een legislatuur het niet eens zijn over keuzes of geen actie willen ondernemen. Het is een referentie waarin de afspraken over mobiliteit onder elkaar vastgelegd werden. De opmaak van een mobiliteitsplan zorgt er voor dat ook andere schepenen én ambtenaren bij het mobiliteitsbeleid betrokken worden.

Bij een participatie-avond in de gemeente Oostkamp, stelde de burgemeester in zijn inleiding de vraag: ‘Waarom maken we zo’n mobiliteitsplan?’ Hij zei: *“We doen dit niet alleen omdat we moeten,*

maar vooral omdat we samen met u willen nadenken over hoe we onze verplaatsingen in onze gemeente de komende jaren willen organiseren op een manier waarop we er samen beter van worden.”

Bij steden en gemeenten is men dus overtuigd van de noodzaak van een mobiliteitsplan, maar ook voor andere partijen is het een nuttig instrument. Joris Willems, mobiliteitsexpert en lector Verkeerskunde, verwoordde het als volgt: *“Partners als AWW (Agentschap Wegen en Verkeer), De Lijn of de Provincie gebruiken het mobiliteitsplan om de consistentie te bewaken en het is tevens een bindmiddel in het gesprek tussen de verschillende actoren onderling. Ook al is de gemeente soms een koele minnaar van het mobiliteitsplan, toch zullen de andere partners er op wijzen dat een mobiliteitsplan belangrijk is. Als er niets is, kan je niets toetsen en werkt iedereen in het ijle.”*

Veel is afhankelijk van de prioriteit die een gemeente wel of niet toekent aan het domein ‘mobiliteit’. Bij het opzoeken van e-mailadressen voor de enquête merkte ik dat het overgrote deel van hen een schepen heeft met als bevoegdheid ‘mobiliteit’. Enkele gemeenten of steden hebben er geen, maar het komt voor dat de burgemeester zelfs deze bevoegdheid onder zijn of haar vleugels heeft genomen. Slechts in uitzonderlijke gevallen is er helemaal geen bevoegdheid ‘mobiliteit’ te bekennen. Anders is het gesteld met de administratie. Iets minder dan één derde heeft een aparte dienst en contactpunt voor mobiliteit; in de andere gemeenten is deze ondergebracht bij diensten als ‘technische dienst (9%)’, ‘openbare werken (8%)’, ‘ruimtelijke ordening (7%)’, of andere benamingen als ‘grondgebiedszaken’, ‘stedenbouw’, ‘vergunningen’, ‘omgeving’ enz. Misschien is het niet toevallig dat de gemeenten met minder dan 10.000 inwoners het laagst scoren in deelnamepercentage aan de enquête.



Afbeelding 4: enquête steden en gemeenten: deelnamepercentage volgens aantal inwoners

Is het logisch dat er nog steeds gemeenten zijn zonder mobiliteitsambtenaar? Hoe kan zo'n gemeente dan werk maken van een mobiliteitsbeleid? Voor duurzaamheid werd een aantal jaar geleden vastgelegd dat elke gemeente een duurzaamheidsambtenaar moest hebben; waarom niet hetzelfde doen voor mobiliteit?

Het vinden van gespecialiseerd en gekwalificeerd personeel is naar verluidt geen eenvoudige klus. Ondanks het feit dat mobiliteitsplannen meestal door een studiebureau opgesteld wordt, is ook bij de gemeente de 'knowhow' nodig om samen tot een goed plan te komen. Willy Miermans vertelde me: *“Ik heb gemeenten gehad die zegden: “we wachten op ons mobiliteitsplan”. Als je dan vraagt “wie volgt het dan op?”, dan zeggen ze: “niemand, want we hebben geen mobiliteitsambtenaar.” Zoiets werkt natuurlijk niet, studiebureaus moeten een ‘sparring partner’ hebben die hen corrigeert en bevraagt.”*

Studiebureaus kennen de te volgen procedures, maar zijn niet altijd even geïnspireerd om van een mobiliteitsplan een uniek project te maken dat volledig is aangepast aan de noden van de betreffende stad of gemeente. Bij het lezen van een aantal plannen stelde ik vast dat er soms iets te lustig 'copy/paste' wordt gedaan. Als je bij twee plannen van verschillende gemeenten zelfs dezelfde 'cover-foto' opmerkt, dan laat het zich raden hoe het met de inhoud van deze plannen gesteld is.

Momenteel worden steden en gemeenten door de Vlaamse Overheid begeleid door de mobiliteitsbegeleiders, maar het is niet zeker of deze ondersteuning bij de evolutie van de vervoerregio's in dezelfde mate zal blijven bestaan. Misschien zal ze zelfs helemaal wegvallen. Tim Asperges, mobiliteitsambtenaar van de stad Leuven, vertelde me dat het zelfs voor centrumsteden vaak lastig is om alles te blijven volgen en de steeds ruimere taak van mobiliteitsmanagement aan te kunnen. Mobiliteit evolueert heel snel en het is vaak een complexe materie. Meer samenwerking tussen steden en gemeenten kan hiervoor een oplossing bieden. Het decreet voorziet de mogelijkheid om te werken met intergemeentelijke mobiliteitsplannen, maar dit wordt op dit ogenblik weinig toegepast.

Het lijkt er op dat de mate waarmee steden of gemeenten werk maken van mobiliteitsplannen en een mobiliteitsbeleid sterk afhankelijk is van de inzet en de interesse van individuen (in administratie of schepencollege). Er zullen natuurlijk altijd voorlopers, volgers en achterblijvers zijn, maar dat betekent wel dat het systeem zelf, ondanks de verplichting tot het hebben van een mobiliteitsplan, nog niet voldoende garanties biedt dat er werk wordt gemaakt van een actief mobiliteitsbeleid. Het betekent eveneens dat er nog veel werk ligt op vlak van bewustwording van bestuurders.

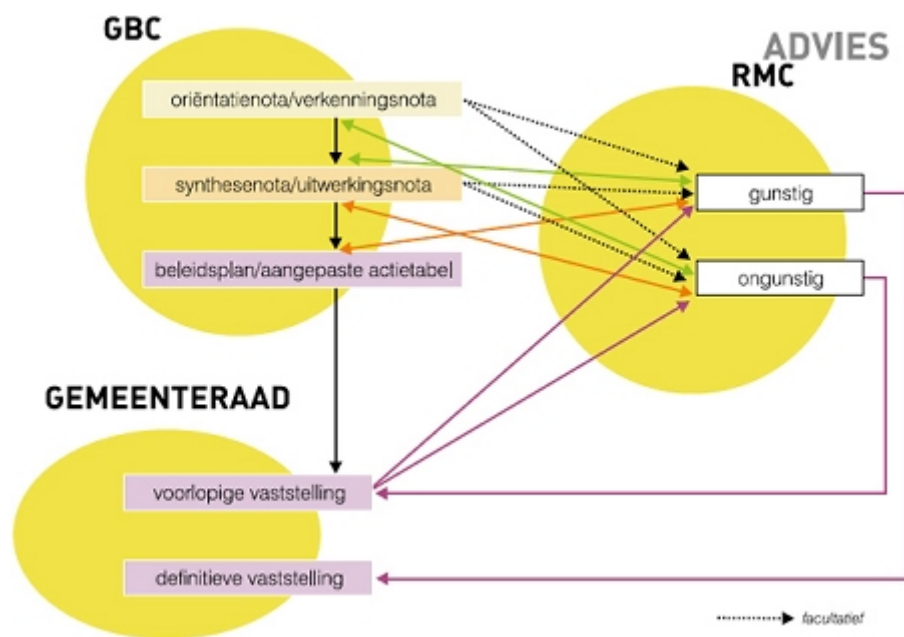
## 2.3 Opbouw van een gemeentelijk mobiliteitsplan

In het mobiliteitsdecreet werd ook de opbouw van gemeentelijke mobiliteitsplannen vastgelegd. Er werd bepaald dat het mobiliteitsplan voortaan zal bestaan uit twee grote delen, een informatief deel en een richtinggevend deel. Het informatief deel beschrijft de planningscontext waarbinnen het mobiliteitsplan zich situeert. Het bevat onder meer een evaluatie en analyse van de bestaande toestand, een beschrijving van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en een evaluatie van andere planningskaders, zowel op het gemeentelijk als op een hoger niveau. Op deze manier worden de relaties met andere plannen verduidelijkt en het mobiliteitsplan gekaderd. Er zijn twee documenten voor deze eerste fase: in de oriëntatienota staat de actuele toestand beschreven, de probleemstelling (één of meerdere), de visies van de verschillende actoren en de bepaling van welke onderzoeken uitgevoerd zullen worden in de volgende fases. Vervolgens wordt een synthesenota geschreven. Daarin wordt het plan verder opgebouwd en worden de resultaten van de eerder bepaalde onderzoeken gekaderd.

Het tweede richtinggevende deel wordt ook wel het beleidsplan genoemd. Operationele doelstellingen voor het scenario worden opgesteld met de krachtlijnen en de randvoorwaarden. Een

actieplan, ook wel de actietabel genoemd, bevat allerlei mogelijke maatregelen en projecten die dit scenario mogelijk moeten maken. In de actietabel staan niet alleen de acties zelf, maar ook het actiegebied, de betrokken vervoersmodus, een mogelijke timing en prioritering. Een ruwe raming van de kostprijs per actie en de beschrijving van wie de initiatiefnemer is en wie de betrokken partijen zijn, vervolledigt de tabel. Ook wordt er gekeken of er andere gemeentelijke plannen aangepast worden moeten door het nieuwe mobiliteitsplan. In het beleidsplan worden ook de verschillende netwerken uitgewerkt. Een beschrijving van het uitgevoerde participatietraject en de methode om het plan te evalueren vormen het sluitstuk. (5)

Na de besprekingen op de GBC en de gemeenteraad en het bekomen van een gunstig advies door de kwaliteitsadviseur en de RMC (Regionale Mobiliteitscommissie) wordt het mobiliteitsplan definitief vastgesteld door de gemeenteraad en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Vanaf dan is het mobiliteitsplan officieel van kracht.



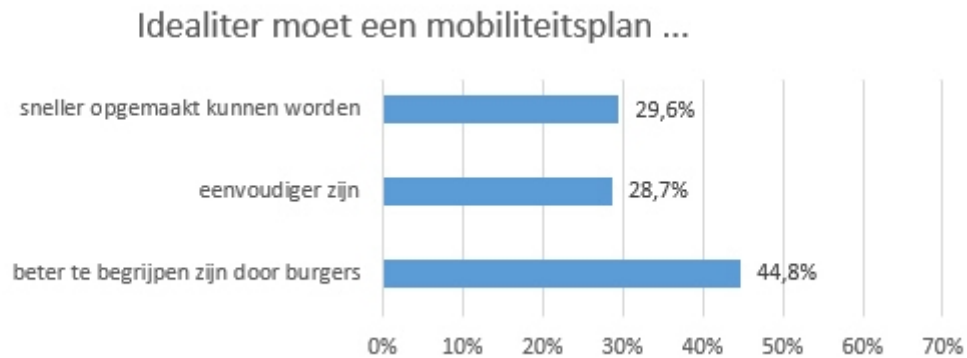
Afbeelding 5: Mobiel Vlaanderen, de Regionale Mobiliteitscommissie

## 2.4 Voor- en nadelen van een geformaliseerd proces

Een belangrijk voordeel van een geformaliseerd proces is dat hierdoor de kans kleiner is dat er cruciale stappen overgeslagen worden. In plaats van onmiddellijk naar oplossingen te kijken, moet men voldoende nagedacht hebben over de probleemstelling, mogelijke scenario's en relaties met andere plannen, zoals ruimtelijke ordening en milieu. De procedure maakt ook een betere kwaliteitsbewaking en opvolging mogelijk. Alles is duidelijk geregeld, tenminste wat de opmaak van het plan betreft. De uitvoering achteraf is dat niet; in principe kan een bestuur de dag na de goedkeuring van het mobiliteitsplan beslissingen nemen die het mobiliteitsplan helemaal niet volgen of zelf tegenspreken.

Een geformaliseerd proces heeft ook nadelen en niet iedereen voelt er zich comfortabel mee. Willy Miermans vertelde me dat hij regelmatig gemeenten en lokale ambtenaren hoorde klagen over 'kommaneuken' door sommige ambtenaren van de Vlaamse Overheid. Het 'format' komt vanuit 'Brussel' en een aantal gemeenten gaan er daardoor soms te weinig mee aan de slag. Het wordt

soms gezien als de zoveelste verplichting en men klaagt over te veel ‘planlast’. Jan Gheldof, mobiliteitsplanner bij de stad Gent, vindt dat het format niet altijd past voor alle verschillende groottes van steden en gemeenten en geeft toe dat ze in Gent wel eens ‘creatief’ omgaan met de invulling van het mobiliteitsplan. Zowat een kwart van de gemeenten vindt dat een mobiliteitsplan opstellen een lang en ingewikkeld proces is, een derde beweert dat mobiliteitsplannen niet altijd goed te begrijpen zijn voor burgers. Een samenvatting en/of vertaalslag naar de burgers ontbreekt.



Afbeelding 6: enquête steden en gemeenten: hoe moet een ideaal mobiliteitsplan zijn?

## 2.5 Het ‘spoor’ van de herzieningen

Om te beschikken over een geldig mobiliteitsplan moet dit plan binnen maximum 6 jaar onderworpen worden aan een evaluatie via een procedure, die de ‘sneltoets’ wordt genoemd. Op deze manier valt de geldigheidsduur van mobiliteitsplannen beter samen met de gemeentelijke legislaturen.

De ‘sneltoets’ is een evaluatietool voor elk conform verklaard mobiliteitsplan waarbij drie vragen overlopen worden:

1. Is de planningscontext veranderd sedert het vastleggen van het vorige mobiliteitsplan? Zijn er andere plannen, zowel van lokale als van hogere overheden, waarmee er afgestemd moet worden?
2. Zijn de doelstellingen van het plan nog geldig en kan men zich hierin nog vinden?
3. Zijn er bepaalde thema’s of aspecten die niet behandeld werden of die onvoldoende uitgewerkt werden?

De GBC buigt zich over deze vragen en neemt hierover in consensus een beslissing. De uitkomst van deze analyse kan leiden tot 3 mogelijke vervolgstappen.

Het kan zijn dat de GBC zich niet meer voldoende terug kan vinden in de krijtlijnen van het geëvalueerde plan of het plan als te zeer verouderd en niet meer geschikt voor een verdere mobiliteitsaanpak, beschouwt. In dat geval dringt een grondige aanpassing van het mobiliteitsplan zich op. Men spreekt dan van ‘**spoor 1**’, ofwel de volledige vernieuwing van het mobiliteitsplan.

Ofwel schaarst men zich wel nog achter de doelstellingen van het bestaande plan, maar wil men nieuwe thema’s toevoegen of bestaande thema’s verder uit gaan werken. **Spoor 2** is beter gekend als ‘verbreding/verdieping van het mobiliteitsplan’.

Een derde mogelijkheid is dat men zich nog achter het bestaande plan kan scharen én geen verdere verdieping of verbreding nodig acht. In dat geval bevestigt men het bestaande mobiliteitsplan, waarbij meestal de actietabel geactualiseerd wordt. Men gaat bekijken welke acties intussen uitgevoerd of overbodig zijn, welke nog geldig zijn en past mogelijk de prioriteiten, modaliteiten en budgetten aan. De basis van het plan blijft onveranderd. Dit is gekend als ‘**spoor 3**’.

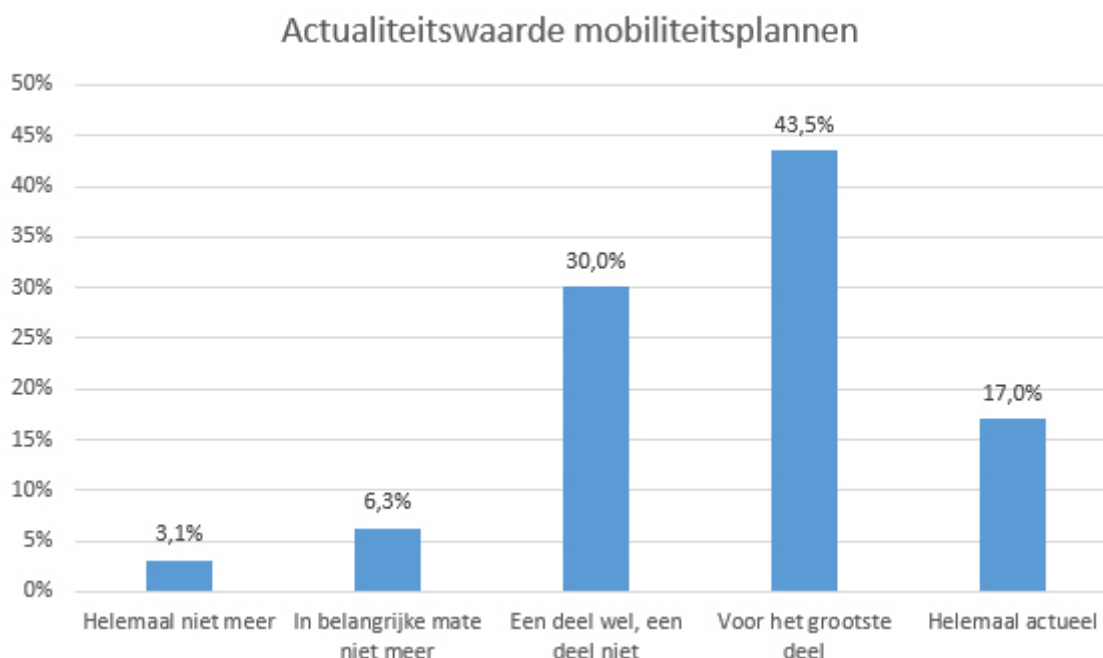
Spoor 2 is veruit de meest gekozen optie. Nieuwe thema’s worden gekozen op basis van drie mogelijke werkdomeinen: ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersnetwerken (de verschillende netwerken per modus) of ondersteunende maatregelen. (sensibiliseringsacties, communicatie, handhavingsplannen, bewegwijzering...) Om de thema’s te selecteren, kan men ook vertrekken vanuit bepaalde doelstellingen, bijvoorbeeld: ‘we willen de modal split duurzamer maken’ of ‘we willen de verkeersveiligheid verhogen’. (5)

De GBC neemt een beslissing en zet de te volgen aanpak ‘op het juiste spoor’. De sneltoets is een eenvoudige procedure die een gemeente zelf op een korte tijd kan uitvoeren. Het voordeel is dat de nog actuele delen van het bestaande mobiliteitsplan behouden blijven, maar dat men evalueert op welke vlakken en in welke mate het plan aangepast, verbreed of verdiept moet worden.

## 2.6 Actualiteitswaarde van de bestaande mobiliteitsplannen

Hoe schatten gemeenten zelf de actualiteitswaarde van hun huidig mobiliteitsplan in?

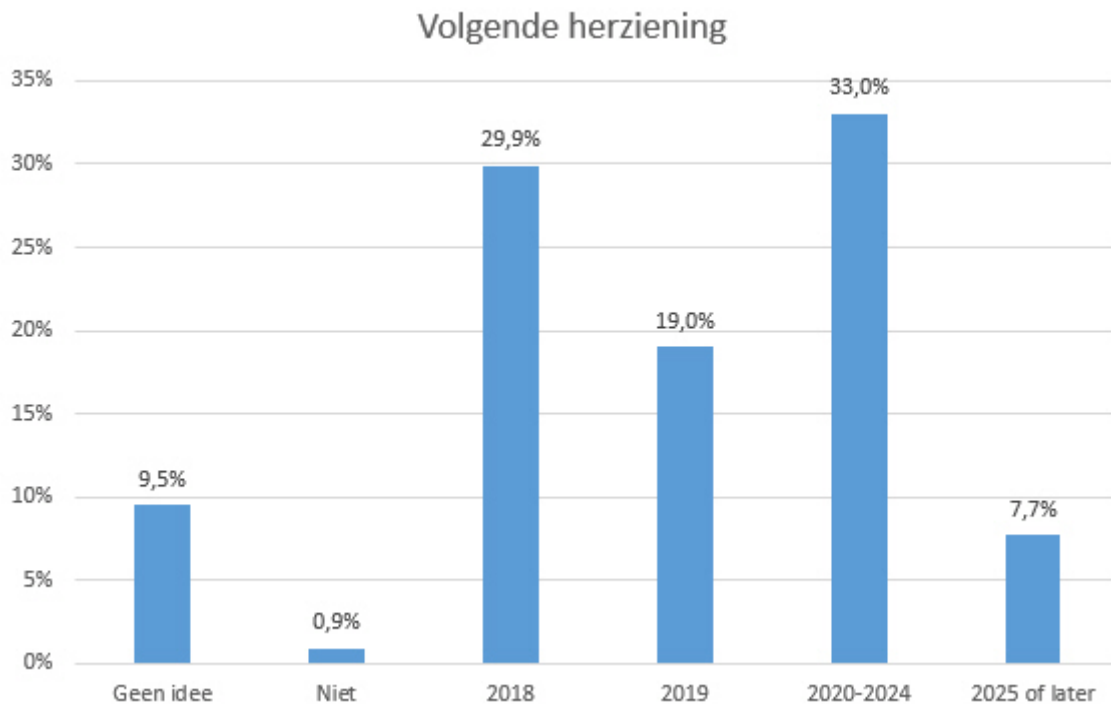
Slechts een kleine minderheid vindt dat hun mobiliteitsplan in belangrijke mate of helemaal niet meer up-to-date is. De herzieningsprocedure via de sneltoets lijkt dus goed te werken.



Afbeelding 7: enquête steden en gemeenten: hoe actueel beschouwt men het bestaande mobiliteitsplan?

Momenteel blijft het bestaande plan geldig tot er een nieuw plan wordt opgemaakt. Hopelijk leidt dit laatste niet tot het langzaam verouderen of ‘vergeten’ van mobiliteitsplannen. In de enquête peilde

ik naar de verwachting van de bestuurders en ambtenaren wanneer de volgende herziening van hun mobiliteitsplan zal plaatsvinden.



Afbeelding 8: enquête steden en gemeenten: wanneer verwacht men de volgende herziening?

## 2.7 Kwaliteitsbewaking

Het proces van zowel de opmaak als de herziening van een mobiliteitsplan, bevat ook een belangrijk luik 'kwaliteitsbewaking'. De RMC is verantwoordelijk voor de kwaliteitscontrole op het ontwerp, de evaluatie en de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan. (6)

De afdeling 'Beleid' van het Departement MOW zit de RMC voor. De andere vaste leden zijn de initiatiefnemer, in dit geval dus de gemeente, een vertegenwoordiger van AWV, De Lijn, het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed en de Provincie. Op verzoek of ambtshalve kan de voorzitter de RMC uitbreiden met andere leden, bijvoorbeeld met partners die voor de uitvoering van het plan bepalend kunnen zijn.

De RMC stelt een kwaliteitsadviseur aan; deze geeft een gunstig of ongunstig advies aan de minister over het al dan niet voldoen van het plan aan de bepalingen van het mobiliteitsdecreet. De kwaliteitsadviseur is onafhankelijk, hij of zij mag geen belang hebben bij het mobiliteitsplan. Dit advies is voor de minister richtinggevend voor het al dan niet subsidiëren van het plan. Bij een herziening gaat de RMC na of de sneltoets correct werd uitgevoerd en of de leden van de GBC consensus hebben bereikt over het te volgen spoor. Een geactualiseerd beleidsplan (spoor 3) dient niet aan de RMC voorgelegd te worden.

In de praktijk worden mobiliteitsplannen zelden afgekeurd, tenzij als cruciale stappen in het proces, zoals bijvoorbeeld het verplichte participatietraject, niet werden gevolgd. Men gaat dus eerder na of de letter van de wet gevolgd werd. Indien een scenario onvoldoende duurzaam is, zullen sommige



kwaliteitsadviseurs dit wel in hun advies vermelden, maar ik vernam tijdens gesprekken met meerdere kwaliteitsadviseurs dat dit zelden tot een negatief advies leidt. De geest van de wet is dus blijkbaar moeilijker hard te maken dan de letter.

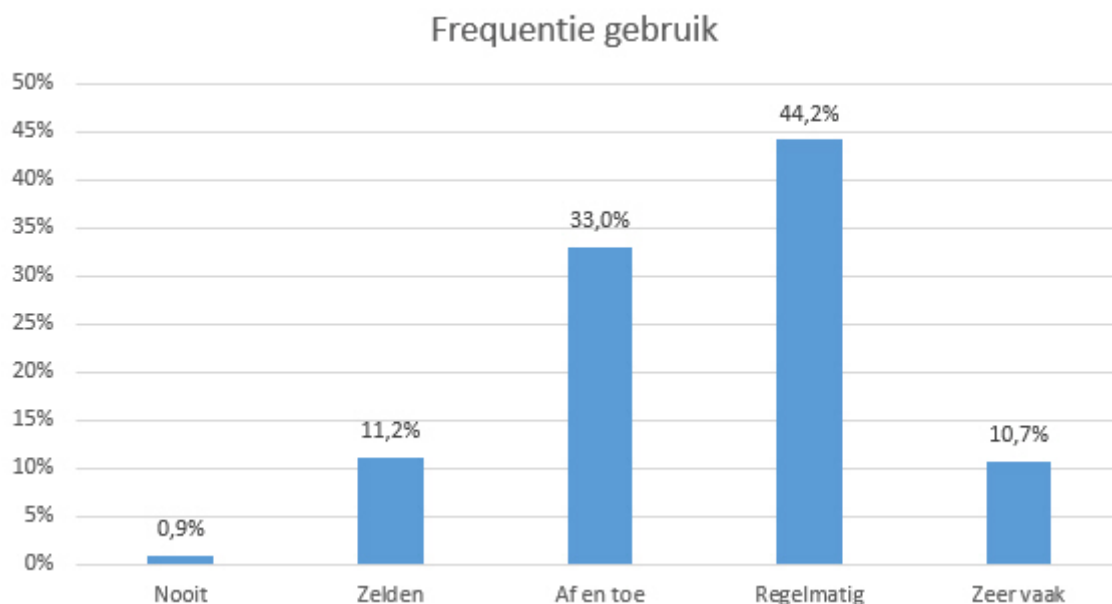
## 2.8 Worden mobiliteitsplannen gebruikt?



Afbeelding 9 : Google images – dossiers op de plank

Ongeveer 90% van de deelnemers aan de enquête voor steden en gemeenten, vinden een gemeentelijk mobiliteitsplan absoluut noodzakelijk (47%) of nuttig (42%).

Minstens even belangrijk is dan de volgende vraag, hoe vaak wordt het mobiliteitsplan gebruikt? Dit leidt tot een vergelijkbare uitkomst; 12% antwoordt 'zelden of nooit'. 88% neemt dus naar eigen zeggen minstens af en toe het mobiliteitsplan ter hand. Ruim 10% doet dat zelfs zeer vaak.

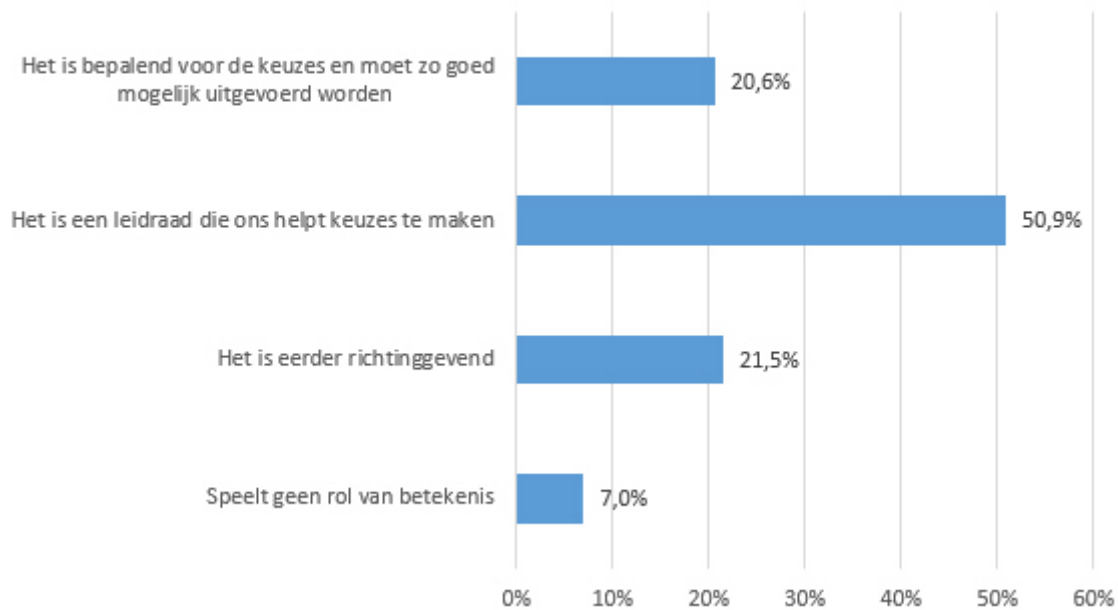


Afbeelding 10: enquête gemeenten: hoe vaak wordt het mobiliteitsplan gebruikt?

Dat betekent dat, volgens de gemeenten zelf, de soms gehoorde bewering dat mobiliteitsplannen vooral stof liggen te vergaren in de kast van in het beste geval de mobiliteitsambtenaar, niet klopt. Het mobiliteitsplan wordt wel degelijk regelmatig bovengehaald en geconsulteerd.

De volgende vraag is dan in hoeverre het mobiliteitsplan een rol speelt bij het maken van mobiliteitskeuzes. Meer dan de helft beschouwt het mobiliteitsplan als een leidraad om keuzes te maken. De andere helft is ongeveer gelijk verdeeld tussen 'het is eerder richtinggevend' tot 'het is bepalend voor de keuzes en moet zo goed mogelijk uitgevoerd worden.' Voor 7% speelt het mobiliteitsplan geen rol van betekenis.

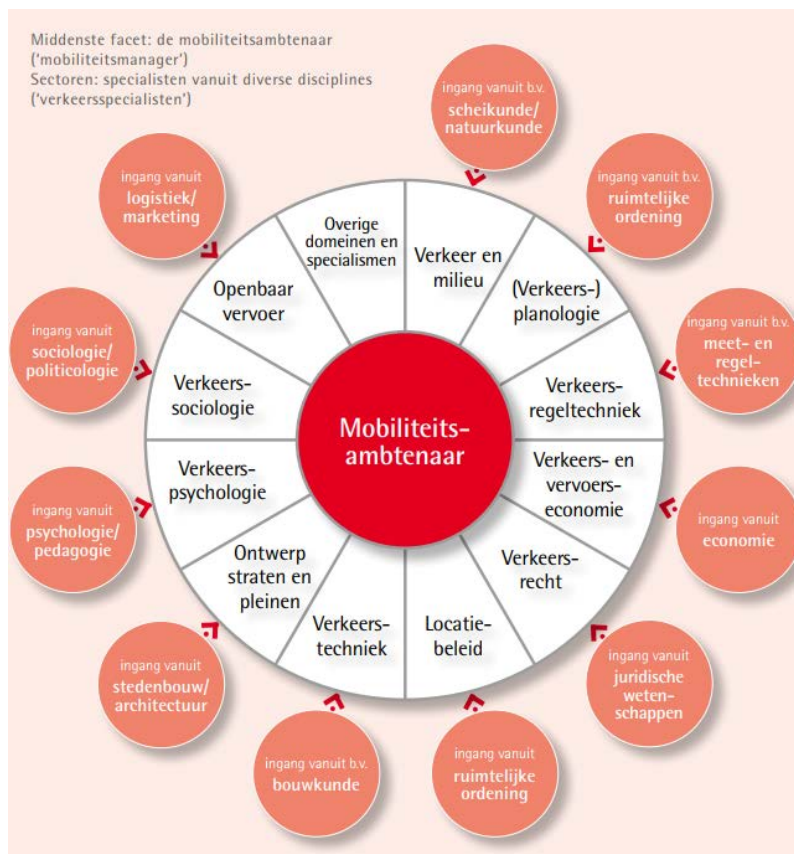
## Rol van het mobiliteitsplan bij het maken van keuzes



Afbeelding 11: enquête gemeenten: welke rol speelt het mobiliteitsplan bij het maken van keuzes?

De verschillen tussen de opties zijn eerder subtiel en kunnen tot persoonlijke interpretaties leiden. Maar toch geven deze resultaten ook aan dat niet iedereen met dezelfde ogen naar een mobiliteitsplan kijkt. Zet het de grote lijnen uit van het toekomstige mobiliteitsbeleid, is het eerder een 'high level' intentieverklaring, of is het een plan dat, al dan niet minutieus, uitgevoerd dient te worden?

Niels Tas ziet het mobiliteitsplan als een visiedocument op middellange en lange termijn. Voor hem heeft het weinig zin om bijvoorbeeld ieder jaar een ganse analyse te doen om af te strepen wat er al gedaan is en wat niet. Wel vindt hij het belangrijk om bij elke nieuwe legislatuur het actieplan opnieuw te bekijken. De realiteit is immers vaak complex; gemeenten zijn wat timing betreft vaak afhankelijk van andere partijen, zoals Infrabel, NMBS, De Vlaamse Waterweg, AWV enz. En regelmatig bepalen ook ruimtelijke projecten de agenda. Dit hoeft niet te leiden tot een ad hoc beleid; de richting wordt uitgezet in het mobiliteitsplan en wordt verder uitgewerkt in meer concrete actieplannen. Ook Gent en Leuven zijn voorbeelden van deze aanpak. Circulatieplannen, fietsbeleidsplannen en parkeerplannen zijn dan een verdieping van het globale mobiliteitsplan.



Afbeelding 12: VSV : Gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Aan de slag!

Voor de mobiliteitsambtenaar is het mobiliteitsplan een soort bijbel die een totaalvisie van het mobiliteitsbeleid beschrijft. De mobiliteitsambtenaar is al lang niet meer enkel de verkeerskundige van vroeger, die zich vooral bezig hield met technische aspecten en maatvoeringen van wegen, rotondes en andere verkeersinrichtingen.

Steeds meer wordt hij/zij gezien als een mobiliteitsmanager met ruimere taken en inzichten. Zijn/haar gebiedsdomen is niet langer alleen 'verkeer', maar ook een deel 'ruimtelijke ordening', planoloog, vervoerskundige enz. (7)

## 2.9 Van plan tot uitvoering

*“Ons mobiliteitsplan is gemaakt tijdens een vorige legislatuur. We hebben het plan niet gewijzigd, maar we zijn het bestaande plan vooral beginnen uitvoeren.” (Guido Vaganée, burgemeester Bonheiden)*

Een goed plan hebben en het al dan niet regelmatig ter hand nemen is één ding, zonder een effectieve uitvoering blijft het dode letter.

Een snelle screening van de actietabel uit mijn eigen stad Halle leert me dat het mobiliteitsplan van 2012 voor ongeveer 15% uitgevoerd werd. De meerderheid van de maatregelen zijn niet uitgevoerd of opgestart. Halle is geen alleenstaand geval. In het mobiliteitsplan van de stad Dendermonde van 2012 werd er voor de actietabel een onderscheid gemaakt tussen 'nieuwe acties' en 'bestaande acties'. 30 acties van de 170 zijn nieuw, de overige werden overgenomen uit het vorige plan.

Karel Brits, mobiliteitsambtenaar van Dendermonde, vertelde me dat de 1<sup>ste</sup> generatie van hun mobiliteitsplan dode letter was gebleven. Er waren heel veel acties, maar er werden geen concrete budgetten toegekend. Het was ook veel te ambitieus en bleef daardoor een stuk liggen. Bij het plan in 2012 heeft Dendermonde daarop gelet. Het actieplan werd zo realistisch mogelijk gemaakt. 'Wat kunnen we rond krijgen? Welke budgetten hebben we daarvoor nodig?' De acties die opgenomen werden, waaraan deze waarvan men dacht ze te kunnen realiseren. Uiteraard is niet alles gelukt. Sommige projecten werden niet uitgevoerd omwille van externe oorzaken of langdurige procedures zoals onteigeningen.

Steden en gemeenten opteren voor lange actietabellen omwille van de subsidiëringvoorwaarde. Als een project niet voorkomt in de actietabel van het geldende mobiliteitsplan, komt het in principe niet in aanmerking voor subsidies. Daarom nemen ze het zekere voor het onzekere en zetten ze alle mogelijke mobiliteitsacties in de tabel. Er wordt een 'te voorziene uitvoeringstermijn' opgeplakt (kort, middellang, lang), een prioriteitsscore (waarvan vaak niet duidelijk is hoe deze bepaald werd) en een (vage) budgetinschatting.

Het resultaat is dat de actietabellen, ook al kan men ze op meerdere manieren filteren en sorteren, te weinig bruikbaar zijn en men na het lezen van een mobiliteitsplan niet weet wat er nu uiteindelijk de komende jaren gaat gedaan worden. Er worden weinig keuzes gemaakt. Wanneer een mobiliteitsplan concreet is en ook de doelstellingen helder en meetbaar geformuleerd worden, zal de kans dat een plan stof ligt te vergaren in de kast, aanzienlijk kleiner worden.

## 2.10 Evalueren wordt vaak vergeten

Wie niet evalueert, leert niets bij. Het is een doodoener, maar in ons huidig mobiliteitsbeleid is evalueren eerder de uitzondering dan de regel. Behalve in het geval van proefopstellingen, behoort 'evalueren' niet tot ons default DNA. En zelfs in dat geval, is het niet altijd duidelijk op welke basis er geëvalueerd wordt. 'Er zijn weinig klachten' of 'de meeste mensen zijn er positief over', zijn veel gehoorde zinnen als gevraagd wordt naar de evaluatiemethode.

Gelukkig zijn er ook goede voorbeelden. In 2011 zette de stad Brugge een uitgebreide evaluatieronde op over het mobiliteitsplan en het eerder gevoerde mobiliteitsbeleid. Aan de hand van objectieve gegevens en tellingen werd nagegaan of er bijstellingen en bijkomende inspanningen nodig waren. Tijdens vier inspraakvergaderingen werd de evaluatie aan de bevolking voorgesteld. Brugge greep deze kans aan om resoluut de kaart van duurzame of milieu- en mensvriendelijke mobiliteit te trekken. Het was eveneens een sterke aanmoediging aan de Bruggeling om zich meer bewust te worden van de manier waarop hij of zij zich verplaatst. (8)

Als evaluatiecriteria duidelijk geformuleerd werden en er een evaluatie mogelijk is, blijft natuurlijk de vraag wie deze evaluatie moet uitvoeren. Een hogere overheid laten evalueren, kan door steden en gemeenten als een inbreuk van de gemeentelijke autonomie worden ervaren. Burgers hebben niet de middelen of het mandaat om dit soort evaluaties uit te voeren en ook de RMC neemt deze rol momenteel niet op zich. Dat betekent dat momenteel enkel de gemeente zelf in staat is om dit soort evaluaties te organiseren. In de praktijk gebeurt het dus vrij weinig en daardoor gaan er heel wat kansen verloren om de effectiviteit van maatregelen, uitgevoerd in het kader van een mobiliteitsplan of het mobiliteitsplan in zijn geheel, te objectiveren en eruit te leren voor de toekomst.

Evalueren is meer dan het nakijken of een mobiliteitsplan nog actueel is of hoeveel van de voorgestelde maatregelen effectief uitgevoerd zijn. Een goede evaluatie gaat na in hoeverre de uitgevoerde maatregelen bijgedragen hebben tot het bereiken van de doelstellingen die in het mobiliteitsplan geformuleerd werden.

## 2.11 Wat met de vervoerregio's?

In 2015 besloot de Vlaamse Regering om het concept 'basismobiliteit' voor het aanbod van het openbaar vervoer te vervangen door 'basisbereikbaarheid'. Onder de titel 'Vlaamse gemeenten beslissen zelf over mobiliteit', kondigde Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts op 27 oktober 2017 het concept van de vervoerregio's aan om deze overgang mogelijk te maken. (9) De vervoerregio's zullen dienen als een permanent overlegorgaan tussen de vertegenwoordigers van de gemeenten en andere mobiliteitsactoren, zoals De Lijn, de NMBS en de Vlaamse Overheid (AWV en MOW).

Het concept is vooral uitgedacht voor het opzetten van een andere organisatie van het openbaar vervoer, maar de vervoerregio's kunnen ruimere taken krijgen. Het is immers de bedoeling om mobiliteit multimodaal in plaats van unimodaal te benaderen. Hierbij gaat het dan over andere vormen van grensoverschrijdende mobiliteit, zoals de fietssnelwegen of de regionale organisatie van deelsystemen (fietsdelen, autodelen). Er zal een mobiliteitsplan per vervoerregio opgemaakt worden. Hoe dat er gaat uit zien, welke accenten hierbij gelegd zullen worden, hoeveel tijd dit gaat kosten en in hoeverre het gaat over een algemene visie of eerder richtlijnen voor meer gedetailleerde actieplannen, zijn zaken waarover op dit ogenblik nog niet gecommuniceerd werd.

De afbakening van de vervoerregio's is opgemaakt volgens wat men noemt 'vervoermagneten', maar is toch vooral gebaseerd op deze die De Lijn totnutoe hanteerde. Het valt op dat het over grote regio's gaat, zeker in Limburg, waar er maar 1 vervoerregio van 44 gemeenten in het leven wordt geroepen.



Afbeelding 13: verdeling van de vervoerregio's in Vlaanderen

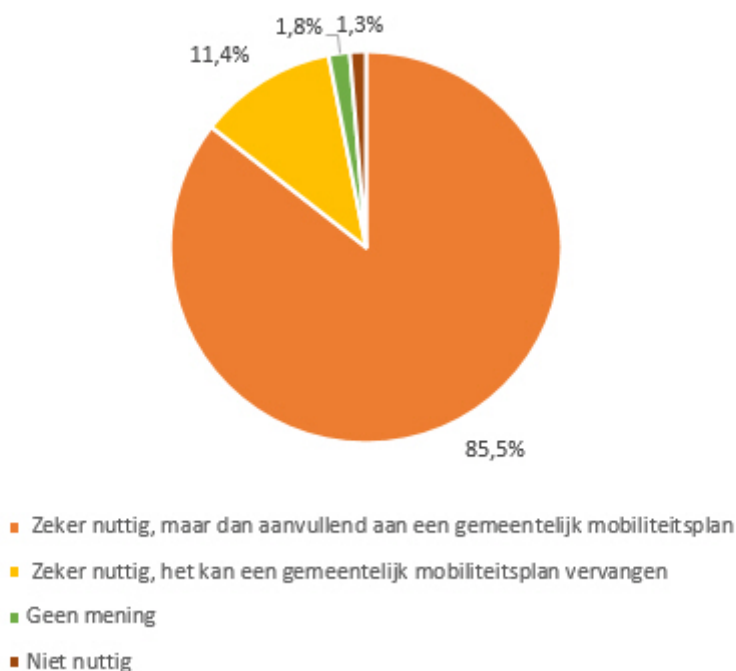
De Vlaamse regering heeft de samenstelling niet in steen gebeiteld. Zo geeft ze gemeenten die op de grens van een vervoerregio liggen, de mogelijkheid om naar een andere regio over te stappen. Ook met de geplande fusies van de gemeenten, zal men nog rekening moeten houden. Wijzigingen zijn dus nog mogelijk, maar de grote lijnen lijken vast te liggen.

De grootte van de vervoerregio's doen vragen rijzen hoe groot (of klein) de impact uiteindelijk zal zijn die een gemeente zal hebben op het mobiliteitsbeleid van de regio. Beslissingen nemen met zoveel actoren in een consensus-modus lijkt allesbehalve evident. Er is een escalatie-scenario voorzien,

maar het is de bedoeling dat de regio's hoofdzakelijk zelf de beslissingen nemen. De kans bestaat dat steden en gemeenten onder elkaar afspraken zullen maken om eensgezindheid onder elkaar (en eventueel tegen anderen) te bereiken. Het wordt niet gemakkelijk om met zoveel actoren samen een ambitieus mobiliteitsbeleid uit te tekenen. Zal dit leiden tot vage intentieplannen waarmee iedereen alle kanten uit kan, of eerder tot een breed gedragen en ambitieuze visie over de gemeente- en partijpolitieke grenzen heen? Het ambitieniveau met betrekking tot de transitie naar duurzame mobiliteit van zoveel verschillende overheden met andere politieke samenstellingen kan behoorlijk verschillend zijn.

Gemeenten zijn niet gekant tegen een grensoverschrijdende aanpak. In mijn enquête, weliswaar afgenomen voor de meeste vervoerregio's van start waren gegaan, vond 85% van de respondenten het een goed idee dat er ook een regionaal mobiliteitsplan zou opgemaakt worden, aanvullend aan het gemeentelijk mobiliteitsplan. 11% vond dat een regionaal mobiliteitsplan niet alleen een goed idee was, maar dat het zelfs het gemeentelijk mobiliteitsplan kon vervangen. Hoe ze hun lokale mobiliteit dan willen organiseren, is minder duidelijk. Het is moeilijk voor te stellen dat een regio gaat beslissen over de lokale mobiliteitsbevoegdheid van een individuele gemeente.

### Nut regionaal mobiliteitsplan



Afbeelding 14: enquête steden en gemeenten: Vindt u de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan nuttig?

Sommigen beweren dat de vervoerregio's vooral zijn opgericht om de steden en gemeenten de 'Zwarte Piet' door te schuiven door hen mee te laten beslissen over de organisatie ervan en zien de gesloten enveloppes op gebied van budgetten als een teken aan de wand.

Een ander risico is dat de kloof tussen burgers en overheid groter kan worden. De burger betrekken bij de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan is niet evident en de vraag stelt zich in welke mate diezelfde burger zich zal interesseren voor mobiliteitskeuzes voor een grote regio. Welke inwoner van Dendermonde ligt wakker van de organisatie van buslijnen in Ninove, om maar iets te noemen? Participatie wordt dan ook een moeilijke uitdaging.

Het ontstaan van regionale mobiliteitsplannen zal een impact hebben op de lokale mobiliteitsplannen. Ze zullen erop afgestemd moeten worden en misschien zullen hele delen, zoals de organisatie van het openbaar vervoer of het bovenlokaal fietsroutenetwerk, eruit verdwijnen. Maar ook op vlak van begeleiding en opvolging door de Vlaamse Overheid staan er aanzienlijke wijzigingen op stapel. De tijd dat de mobiliteitsbegeleider van de Vlaamse Overheid afzonderlijke steden en gemeenten bijstond bij de opmaak en realisatie van hun mobiliteitsplan lijkt achter ons te liggen. Op het vlak van kwaliteitscontrole is het eveneens nog niet zeker hoe actief de hogere overheid de lokale mobiliteitsplannen nog zal evalueren. Over de verdere subsidiëring van de lokale mobiliteitsplannen is eveneens het laatste woord nog niet gezegd. Het risico bestaat dat de afschaffing ervan de kwaliteit van lokale mobiliteitsplannen zal doen verminderen.

Er blijven dus nog veel vragen onbeantwoord. Zal de aanpak via vervoerregio's het lokaal mobiliteitsbeleid versterken of eerder uithollen? In welke mate gaan de toenemende besparingen op openbaar vervoer de transitie naar duurzame mobiliteit bemoeilijken, terwijl net het omgekeerde nodig is? Hoe efficiënt zullen de regio's werken en welke ondersteuning, logistiek en financieel, blijft er over voor de steden en gemeenten? Het laatste woord is hier nog niet over gezegd.

## 2.12 Conclusies

Mijn eerste onderzoeksvraag was: **Worden mobiliteitsplannen wel (genoeg) gebruikt, of belanden ze toch vooral in de kast van de mobiliteitsambtenaar of de schepen van mobiliteit om daar stof te liggen vergaren?**

De meeste steden en gemeenten zijn overtuigd van het nut van een lokaal mobiliteitsplan. Volgens hen wordt het ook regelmatig gebruikt en geraadpleegd. Op vlak van uitvoering oogt de balans minder positief. Actietabellen vermelden veel acties, maar bij een herziening moet men toch vaak vaststellen dat een groot deel van de acties niet uitgevoerd werd.

Zowel het proces van opmaak, als van herziening van mobiliteitsplannen is de afgelopen decennia geformaliseerd; dit is geleidelijk gegroeid vanuit de mobiliteitsconvenanten en het mobiliteitsdecreet. Het helpt de steden en gemeenten om de juiste stappen te zetten bij de denkoefening en zorgt voor een gestandaardiseerde opmaak van mobiliteitsplannen. Ook de kwaliteitsbewaking is vastgelegd.

Sommigen vinden dat de slinger te ver is doorgeslagen en dat het minder formeel ook kan. Persoonlijk ben ik er niet van overtuigd dat het loslaten van een vaste procedure mobiliteitsplannen beter zal maken. Maar wellicht zijn er andere accenten nodig en moeten we zelfs op een aantal vlakken strenger durven zijn. Als een plan onvoldoende leidt tot duurzame mobiliteit, is het niet voldoende hierover een opmerking te formuleren in het advies van de kwaliteitsadviseur of de provincie. Dit plan moet terug naar de tekentafel en volledig herwerkt worden. Opvolging en controle blijven zwakke punten van het huidige mobiliteitsdecreet; na de goedkeuring van het mobiliteitsplan kunnen politici de visie en doelstellingen gewoon negeren en er zelfs tegen in gaan.

De vervoerregio's hebben het voordeel van de twijfel. Een grensoverschrijdende aanpak vindt iedereen zinvol, maar of het nieuwe concept zal werken, moet nog blijken. Steden en gemeenten zijn er niet tegen gekant, maar zien een regionaal mobiliteitsplan eerder als een aanvulling en zeker niet als een vervanging van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het zou erg betreurenswaardig zijn als de focus op de vervoerregio's de lokale aanpak zou verzwakken; het omgekeerde is nodig.

Bronnen:

- (3) Sven Lieten: Inleiding Mobiliteitsbeleid Vlaamse Overheid (les 3<sup>de</sup> jaar Verkeerskunde)
- (4) Vlaamse Overheid: Het mobiliteitsdecreet 2009
- (5) Joris Willems: Het mobiliteitsconvenant (les 3<sup>de</sup> jaar Verkeerskunde)
- (6) Mobiel Vlaanderen: De Regionale Mobiliteitscommissie
- (7) Vlaamse Stichting Verkeerskunde: Gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Aan de slag!
- (8) Stad Brugge: Brochure nieuw mobiliteitsplan
- (9) Ben Weyts: Vlaamse gemeenten beslissen zelf over mobiliteit



## 3 Duurzaamheid is geen keuze, maar een noodzaak

*“We kunnen onze problemen niet oplossen door hetzelfde te denken als toen we ze creëerden.” (Albert Einstein)*

### 3.1 De definitie ‘duurzaamheid’

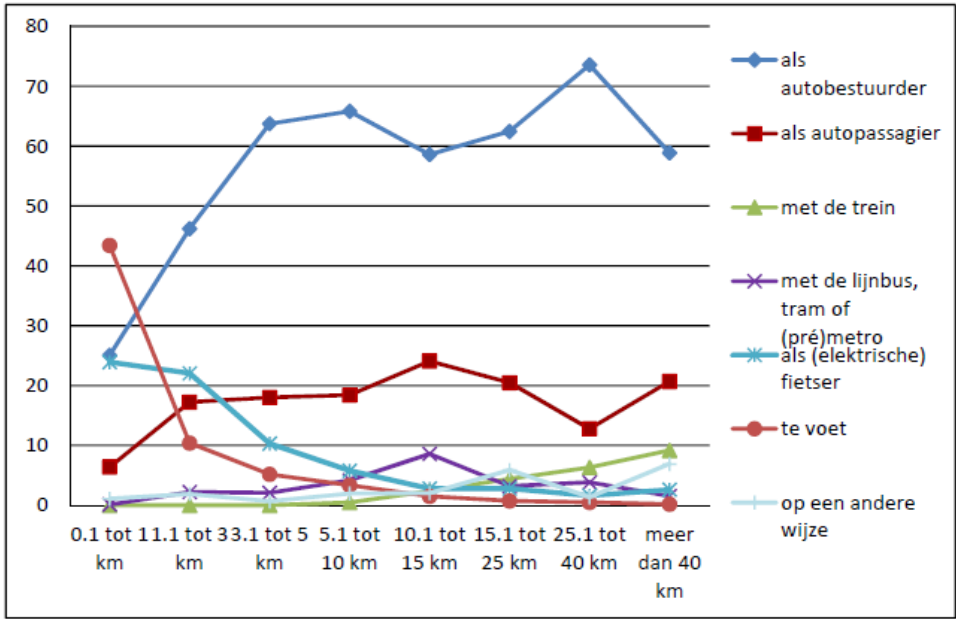
In zijn boek ‘Weg van Mobiliteit’ schrijft Kris Peeters, mobiliteitsexpert, auteur en lector Verkeerskunde, letterlijk: *“Tenzij het lot van de volgende generaties ons koud laat, is duurzame ontwikkeling geen ideologische keuze. Het is een noodzaak”*. (10) Het ‘Netwerk Duurzame Mobiliteit’ formuleert dit als volgt: *“Samen stimuleren we (beleids)engagement in de richting van een ander, duurzaam mobiliteitssysteem. Dat systeem is toekomstbestendig en gaat uit van ieders volwaardige deelname aan onze samenleving. De omslag vraagt een verminderde vervoersvraag, de verschuiving naar duurzame vervoermiddelen en het verschonen van gemotoriseerd verkeer.”* (11)

Het is niet moeilijk om vast te stellen dat de manier waarop we onszelf en ook goederen verplaatsen de limieten van wat haalbaar en wenselijk is steeds verder overschrijdt. Steeds meer mensen beseffen dat het huidige mobiliteitssysteem niet langer verdedigbaar is. De problemen zijn gekend: ruimtegebrek, files, luchtvervuiling, hoge kosten, geluidsoverlast, klimaatopwarming, ongevallen, verminderde leefkwaliteit ... In steden en de ‘Vlaamse Ruit’ (verstedelijkt gebied rond Brussel, Antwerpen, Gent en Leuven) heeft men het meeste last van de ‘autodruk’, maar in feite breiden de problemen zich steeds verder over gans Vlaanderen uit.

We kunnen auto’s moeilijk als een duurzaam vervoersmiddel beschouwen. Ze stoten CO<sub>2</sub> uit, vervuilen onze lucht en die van anderen, zorgen voor veel onveiligheid, maken onze dorpen en steden onleefbaar. Autorijden kost handenvol geld voor onszelf maar ook voor de gemeenschap en neemt immens veel ruimte in beslag, rijdend en parkerend. Auto’s zorgen er mee voor dat de draagkracht van onze planeet ruim overschreden wordt. Auto’s zijn gemakkelijk en comfortabel, maar mede daardoor ook het slachtoffer van hun eigen succes. Door het overmatig gebruik ervan is de slogan “mijn auto, mijn vrijheid” geëvolueerd naar “mijn auto, minder vrijheid voor mezelf en voor anderen”. Veel mobiliteitsplannen bevatten dan ook een rist maatregelen om de negatieve gevolgen van te veel autogebruik in te dijken.

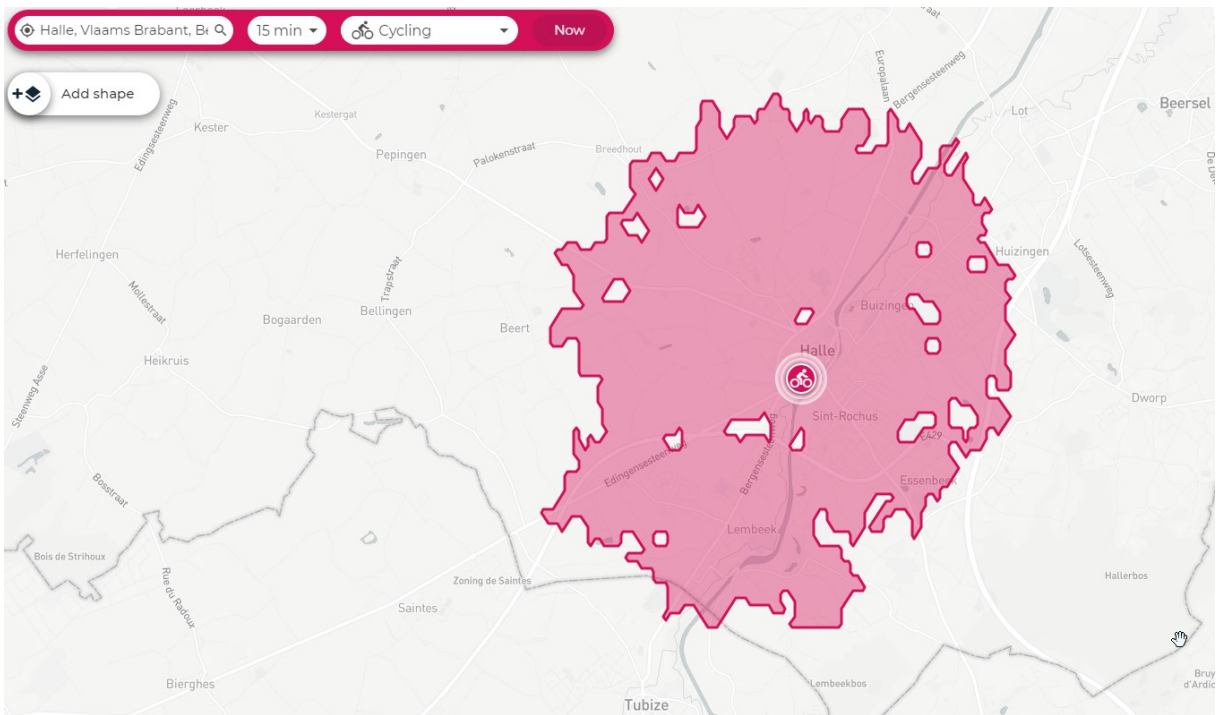
Is een duurzaam mobiliteitsbeleid hetzelfde als een ‘anti-auto-beleid’? Zelf spreek ik liever over een ‘minder-auto-beleid’. ‘Anti’ klinkt negatief en burgers komen vaak in opstand als men iets van hen probeert ‘af te pakken’. Door die weerstand komen mensen te weinig tot een ander mobiliteitsgedrag.

De federale en regionale overheden kunnen met beter openbaar vervoer, betere en veiliger fietsinfrastructuur, de beperking van salariswagens en de invoering van slim rekeningrijden sturen naar minder autogebruik. Maar ook steden en gemeenten kunnen veel doen. Een groot deel van de verplaatsingen zijn lokaal. Uit het onderzoek verplaatsingsgedrag 2015-2016 leren we dat 70% van de verplaatsingen door de Vlaamse 6-plussers met de auto wordt afgelegd, hetzij als bestuurder, hetzij als passagier. Meer dan de helft van alle verplaatsingen die we doen zijn 5 km of korter en ook op deze korte afstand nemen we voor meer dan de helft ervan de auto. Er is dus een belangrijk potentieel voor meer duurzame verplaatsingen op lokaal vlak. (12)



Afbeelding 15: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaamse Overheid 2015-2016

Heel wat mensen zijn er zich te weinig bewust van dat vaak hun ganse stad op fietsafstand ligt; 5 km is amper 15 à 20 minuten fietsen.



Afbeelding 16: App TraveTimeplatform.com – fietsafstand 15 minuten tov centrum stad Halle

Velen leven ook nog met de illusie dat meer wegen de bestaande mobiliteitsknoop zal helpen ontwarren. Ze gaan voorbij aan de BREVER-wet, beschreven in 1977 door Geurt Hupkes en onderbouwd door data. Deze bewijst dat een persoon altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd besteedt aan reizen. Men reist al decennialang over de gehele wereld zo'n 70 à 90 minuten per dag, zonder dat dit reisbudget veel verandert in tijd. Echter, in die 1,5 uur gaat men wel grotere afstanden afleggen doordat de snelheid van vervoersmiddelen toeneemt en verbeterde of meer

infrastructuur beschikbaar werd gesteld. (13) Meer auto-infrastructuur zorgt op termijn voor meer autoverkeer, door het eveneens bewezen aanzuigeffect. Wanneer het weer vlotter gaat, kiezen meer mensen voor hun verplaatsingen vaker de auto.

### 3.2 Het STOP-principe

Velen denken dat het STOP-principe een socialistische of 'groene' uitvinding is. Toch is dit helemaal niet het geval. De term werd voor het eerst in Vlaanderen gelanceerd door CD&V, toen nog CVP, door Carl Decaluwé. CVP zat toen in de oppositie en zette zich af tegen het mobiliteitsbeleid van Steve Stevaert. In 2001 klonk het toen zo:

*“STOP staat voor de rangorde van vervoersvormen, te beginnen met de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar en collectief vervoer, om te eindigen bij de minst wenselijke mobiliteitsvorm, de Personenwagens. Vergelijk het met de ladder van Lansink als norm voor het afvalbeleid, waarbij verbranding als allerlaatste oplossing geldt. Het STOP -principe is een mentaliteitswijziging. Bij de aanleg van een weg in een dorpscentrum bijvoorbeeld, moet eerst ruimte worden voorzien voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en pas in laatste instantie voor wagens.” Ook fiscaal moest dit principe toegepast worden : wie te voet of met de fiets of met het openbaar vervoer naar het werk ging, moest daarvoor beloond worden. Op lange termijn, als de reistijd met het openbaar vervoer vergelijkbaar is met die van de wagen, moet de fiscale aftrekbaarheid van het woon-werkverkeer per wagen worden afgeschaft”. (14)*

Het STOP-principe staat intussen in zowat elk mobiliteitsplan beschreven. Dit wil natuurlijk nog niet zeggen dat het ook toegepast wordt. STOP is een duidelijke term, maar qua communicatietechniek is het wellicht niet de meest gelukkig gekozen term. Het kan lijken alsof we de wereld willen stopzetten en het roept soms meer weerstand op dan nodig.

### 3.3 'Autodenken' zit nog diep

De mobiliteitsplannen zijn officieel allemaal duurzaam, maar komt men wel verder dan een laagje vernis? Het is opvallend hoe 'autodenken', weliswaar vaak in bedekte termen, nog steeds sterk aanwezig is. Enkele voorbeelden:

- *“Voor korte verplaatsingen **kan** de fiets zeker een waardig **alternatief** bieden voor de auto. De trage wegen spelen hierin een eerste belangrijke rol als veilig en rustig alternatief voor de wagen.”* Lees: de auto is de norm, andere modi zijn 'alternatief'
- *“**Fietsers** in tegenrichting in deze straat **zijn onverantwoord**.”* Opmerking door de Provincie: *“Je zou even goed kunnen stellen dat snel autoverkeer hier onverantwoord is. Het is de combinatie die misschien onverantwoord is.”*
- *“Bij nieuwe vergunningsaanvragen krijgt de gemeente de kans om een **voldoende aantal parkeerplaatsen en mogelijkheden** voor fietsenstalling op te leggen.”* Lees: autoparkeerplaatsen zijn de prioriteit, fietsenstallingen hooguit een mogelijkheid.

- *“Er kan op lange termijn een mentaliteitswijziging worden gecreëerd ten voordele van fietsen, stappen en het openbaar vervoer.”* Lees: het is niet zo dringend.
- *“In geval van een groot aantal fietsen **kan zelfs** een overdekte fietsenstalling nodig blijken.”* Lees: als het dan echt moet...
- *“Er wordt getracht om in elke straat het aantal parkeerplaatsen te behouden. Indien dit niet mogelijk is zal onderzocht worden of ze kunnen geherlocaliseerd worden. Door in te spelen op de ontstane situatie **kan er ook ruimte gevonden worden** voor de fietsers, voetgangers, groen en zitgelegenheden.”* Lees: we willen wel ruimte geven aan kwetsbare weggebruikers en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren, maar enkel indien de ruimte die we nu voorzien voor auto's niet vermindert. (stand-still principe)
- *“De fietser moet **een zekere vrijheid** hebben om zijn route te kiezen: **soms is er meer dan één verbinding mogelijk** tussen bepaalde bestemmingen.”* Zouden we dit ook voor de auto zo formuleren?

Het valt dus op dat verplaatsingen met de auto nog altijd als ‘de norm’ aanzien worden, terwijl openbaar vervoer of fietsen ‘alternatief’ zijn. Qua aantal verplaatsingen is dat natuurlijk begrijpelijk, maar daardoor blijven duurzame modi onderbelicht.

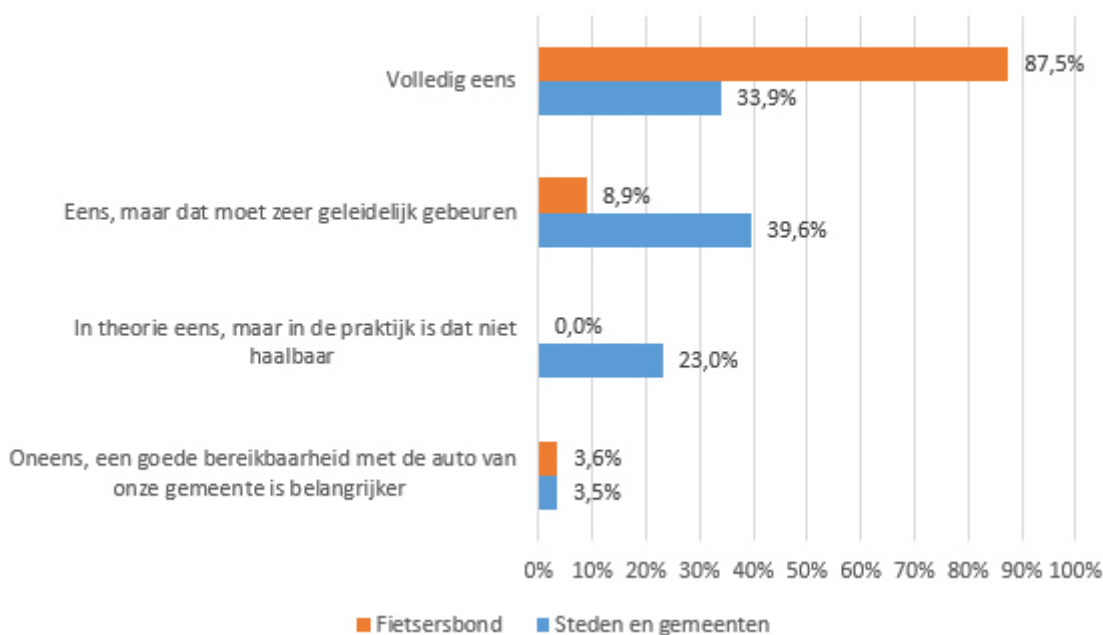
Wie eens een aantal mobiliteitsplannen doorneemt, zelfs recente, merkt dat de auto nog steeds de meeste bladzijden van de plannen vult. Op zich is dat natuurlijk geen hard criterium om duurzaamheid te meten; heel wat hoofdstukken gaan ook over het inperken van de negatieve gevolgen van (te veel) autogebruik in onze steden en gemeenten, zoals bvb. het aanpakken van sluipverkeer. Maar het is natuurlijk niet logisch dat er 100 pagina's besteed worden aan de auto, terwijl de fiets of ook het openbaar vervoer het met enkele pagina's en vage intenties moeten stellen. Soms is het echt wraakroepend hoe weinig visie er bestaat over hoe men kan beantwoorden aan de noden van de andere weggebruikers. Men maakt er zich van af met enkele kaartjes van een theoretisch en grotendeels onbestaand BFF. Of men geeft letterlijk toe dat het nergens op lijkt zonder werk te maken van een sterk fietsbeleid of betere trage wegen. In het hoofdstuk over fietsbeleidsplannen ga ik hier nog verder op in.

Ook in de enquête komt ‘autodenken’ tot uiting. 62% van de deelnemers is het er mee eens dat het autogebruik van burgers best verminderd wordt, maar 39% vindt dat dit **zeer geleidelijk** moet gebeuren. 23% verklaart zich in theorie akkoord met deze stelling, maar vindt dat het in de praktijk **niet haalbaar** is. Enkelen vinden de goede bereikbaarheid met de auto van de gemeente zelfs belangrijker.

Fietsers zelf zien dit anders. 87% is het hier volledig eens met de uitspraak dat het autogebruik van burgers best vermindert. Fietsers zijn het er ook niet mee eens dat het autogebruik verminderen niet haalbaar is.

Heel wat bestuurders en ambtenaren zien het verminderen van het autogebruik dus nog vaak niet als een haalbare doelstelling. Men vreest dan gezien of gepercipieerd te worden als ‘anti-auto’ en dat vinden ze een stap te ver.

## Autogebruik van burgers verminderen?



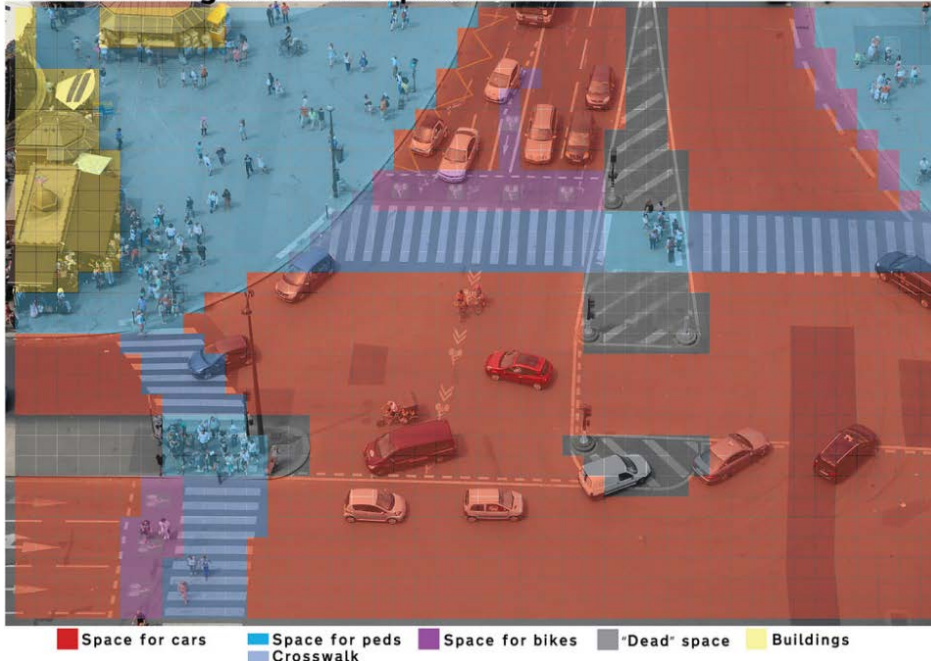
Afbeelding 17: enquête steden en gemeenten en Fietsersbond: moeten we er naar streven om het autogebruik van burgers te verminderen?

### 3.4 Gulzig met ruimte

Toen in de wijk waar ik woon eindelijk een aantal fietspaden geschilderd werden, een aantal straten éénrichtingsverkeer voor auto's kregen en er op 1 locatie een knip voor het autoverkeer ingevoerd werd om sluipverkeer te weren, stelden een aantal mensen dit voor als 'pestmaatregelen'. De openbare ruimte voor de auto werd teruggebracht van (naar schatting) 90% naar 85% en die van fietsers steeg van 0,5 naar 5%. Voor fietsers betekende dit een groot verschil; ze kregen eindelijk een beetje ruimte en meer zichtbaarheid. Wie eerlijk was, gaf later toe dat het ook voor auto's vlotter ging en er heel wat minder chaos was. Eindelijk was het afgelopen met het kruisen op voetpaden van twee auto's in de smalle straten en het aantal fietsers steeg zichtbaar. Inderdaad, de auto heeft een beetje minder ruimte gekregen, maar neemt nog steeds 85% van de openbare ruimte in beslag. Het geklaag van 'er zijn te weinig (auto)parkeerplaatsen' is vergelijkbaar, zelfs in straten waar er aan beide kanten geparkeerd mag worden, zijn er bewoners die vinden dat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Stel je eens voor dat ze 200 meter zouden moeten stappen...

Copenhagenize, de organisatie van Mikael Colville-Andersen die Kopenhagen promoot als fietsstad van de wereld, maakte het ruimtegebruik van de auto visueel duidelijk voor een stad als Parijs en noemde dit 'The arrogance of Space'. (15) In veel van onze steden en gemeenten zouden we een gelijkaardig plaatje kunnen inkleuren.

## The Arrogance of Space - Paris



Afbeelding 18: Copenhagenize – Arrogance of Space in Paris

De auto alle vrijheid geven om overal alle ruimte in te palmen en overal door te kunnen of mogen rijden, zorgt voor steeds meer autoverkeer, files en hinder voor anderen. De ruimte voor de auto gaat ten koste van andere weggebruikers en andere functies. Kris Peeters vergeleek de auto als een 'koekoek' die de andere vogels uit hun nest duwt. (10) Als je een obesitas patiënt gezonder en slanker wil maken, zal het weinig helpen om een gaatje in de broekriem bij te maken of hem/haar een grotere broek en broeksriem te geven. Meer bewegen, gezonder eten en wie weet zelfs een maagring, zullen veel meer effect hebben.

Onze ruimtelijke ordening maakt de auto-afhankelijkheid groter en anderzijds werkt de auto deze ruimtelijke verspreiding verder in de hand. Regelmatig trekt Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck van leer tegen de heersende verkavelingspolitiek. (16) Ruimtelijke Ordening veranderen is een werk van lange adem; zelfs al zou de aangekondigde 'betonstop' snel een realiteit worden, dan nog torsen we de last van het verleden nog jarenlang mee. Maar ook mono-functionaliteit zorgt voor veel verplaatsingen. In Nederland, met zijn hoge bevolkingsdichtheid en zijn concentratie van woonzones is de openbare ruimte weliswaar veel beter beschermd dan in verkavelingsland Vlaanderen, maar ook daar zijn er veel files door de dagelijkse trek van en naar de Randstad. Recente investeringen in bijkomende rijstroken hebben de filedruk tijdelijk verminderd, maar intussen zwellen de files in Nederland alweer aan. (17)

Een stad of gemeente kan met een oordeelkundig ruimtelijk beleid het aantal verplaatsingen beperken. Het voorzien van publieke functies en voldoende groen in verdichte woonkernen en het stopzetten van de verkavelingswoede zullen op termijn een positieve impact hebben door het verminderen van de mobiliteitsvraag. Niemand wordt gelukkig van de dagelijkse volksverhuizingen van slaapsteden naar bedrijvenzones en onze handelskernen zijn evenmin gebaat met gigantische shoppingcenters op auto-locaties.

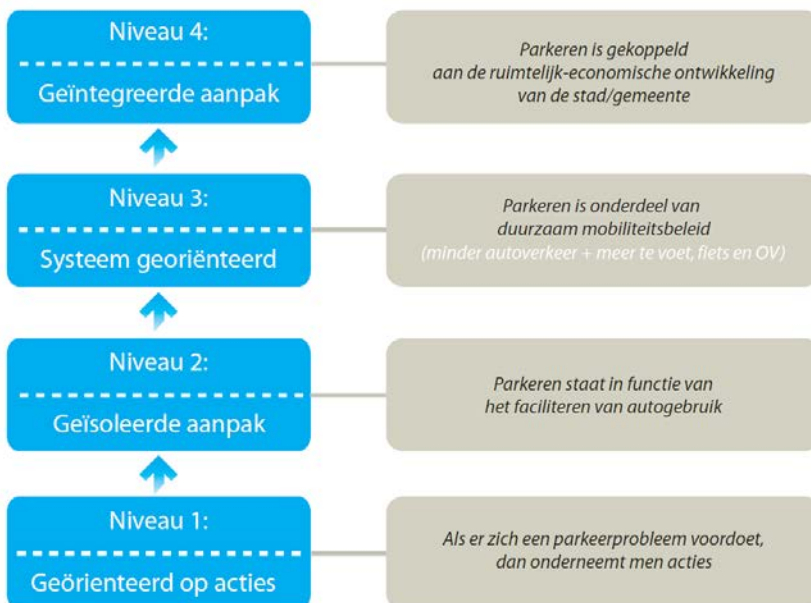
### 3.5 Ruimtegebruik van stilstaande auto's

*“Parkeren is geen vanzelfsprekend recht, maar een voorziening die moet concurreren met ander ruimtegebruik en waarvoor (dus) moet betaald worden. (Parkeervisie Groningen)” (18)*

Openbare ruimte wordt niet alleen massaal ingenomen voor wegen, ook stilstaand nemen auto's heel veel ruimte in. Het parkeerbeleid is een lokale bevoegdheid waar heel wat lokale besturen mee worstelen.

De Vlaamse Overheid beschreef dit reeds meer dan 10 jaar geleden als volgt: *“Parkeerbeleid is een belangrijke hefboom die kan zorgen voor een evenwicht tussen de verschillende vervoersmodi ten gunste van de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke en landelijke kernen. Willen we op gemeentelijk niveau tot een duurzaam mobiliteitsbeleid komen dan is het uitwerken van een integraal parkeerbeleid een noodzakelijke stap.” (19)*

In het vademecum 'Duurzaam Parkeerbeleid' onderscheidt men 4 verschillende ontwikkelingsniveaus; vanaf het derde niveau spreekt men van een duurzaam parkeerbeleid.

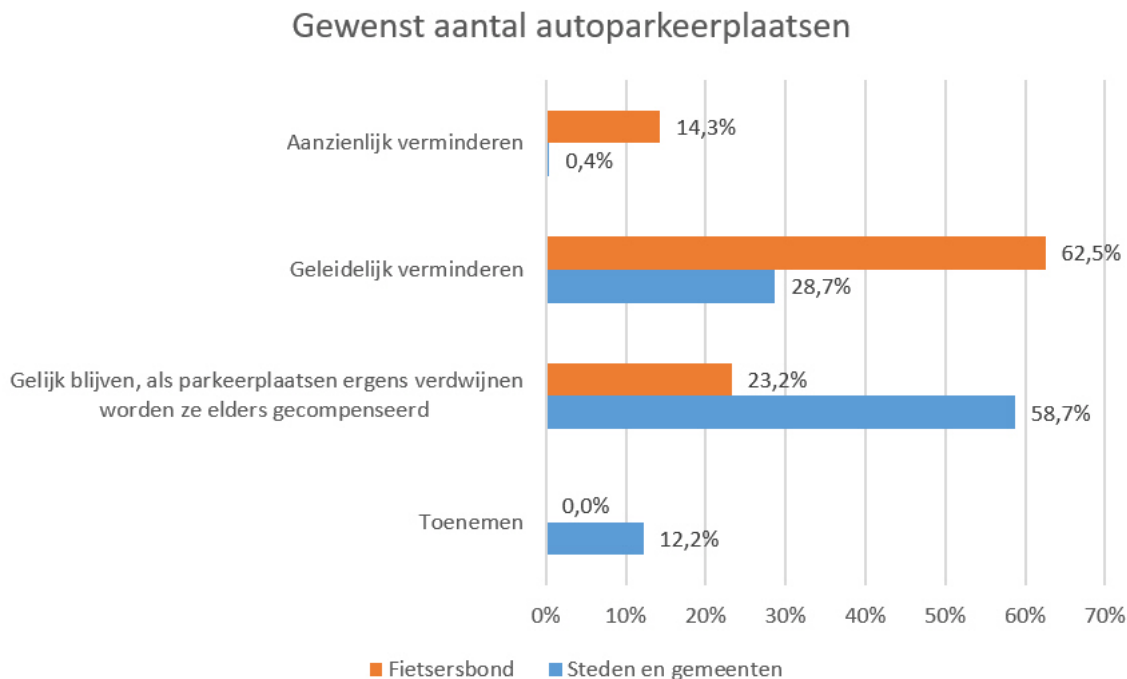


Afbeelding 19: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid : Ontwikkelingsniveaus gemeentelijk parkeerbeleid

Helaas zien we dat veel steden en gemeenten zich nog steeds op niveau 1 of 2 bevinden. Uit mijn enquête bleek dat heel wat lokale bestuurders nog niet goed begrepen hebben dat het parkeerbeleid anders kan en moet. Ze 'volgen de vraag' en vergroten hiermee op termijn alleen nog maar het probleem in plaats van het op te lossen. Een duurzaam parkeerbeleid is in veel steden en gemeenten nog steeds een utopie, in de plannen én in de praktijk.

De cijfers spreken voor zich. 1 persoon vond dat het aantal autoparkeerplaatsen op het openbaar domein best aanzienlijk verminderd wordt. 28,7 % antwoordde dat een geleidelijke vermindering een na te streven doel was. 58,7 % pleit voor het 'stand-still-principe', m.a.w. het aantal autoparkeerplaatsen moet gelijk blijven en als er ergens parkeerplaatsen verdwijnen, moeten die elders gecompenseerd worden. 12,2 % vindt dat het aantal autoparkeerplaatsen best nog kan toenemen.

Ook hier zien we weer heel andere resultaten bij de fietsers. Zij zijn vaak ook zelf autogebruiker of bestuurder, maar als fietser hebben ze veel last van de vele aantal auto's die er voor zorgen dat er voor hen als fietser weinig ruimte overblijft. Driekwart van hen pleit dan ook voor een vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen, aanzienlijk of geleidelijk.



Afbeelding 20: Enquête steden en gemeenten en Fietsersbond: gewenst aantal (auto)parkeerplaatsen

Volgens mij zijn er twee redenen waarom politici en ook ambtenaren vasthouden aan het aantal parkeerplaatsen en terughoudend zijn om deze te verminderen. Vooreerst roept het aantal autoparkeerplaatsen vermindering weerstand op bij de burgers. Heel wat mensen beschouwen het als hun recht om hun auto op het openbaar domein en dan nog liefst voor eigen deur te kunnen achterlaten en het moet dan vaak nog gratis zijn ook.

Een tweede reden is dat men bang is om veel problemen te krijgen met foutparkeerders (bijvoorbeeld op voet- of fietspaden) als men niet voldoet aan de parkeervraag. Soms wordt ook het vermijden van 'parkeerzoekverkeer' als een reden gebruikt om toch maar veel autoparkeerplaatsen te voorzien. Om dit tegen te gaan moet het aanbod zelfs een stuk hoger zijn dan de vraag.

Om teveel parkeren op de openbare weg te vermijden, schrijven heel wat gemeenten (te) hoge parkeernormen in als voorwaarden bij RUP's, verkavelingen en bouwvergunningen. Hierdoor wordt het autobezit onrechtstreeks gestimuleerd. In zijn boek 'The high cost of free parking' houdt Donald Shoup een fel pleidooi tegen (hoge) parkeernormeringen. Hij ziet deze als een subsidie voor het autoverkeer. (20)

Een auto neemt 8 tot 10x meer ruimte in dan een fiets, het aantal auto's blijft stijgen en neemt daardoor steeds meer ruimte in. Op openbare parkeerplaatsen wordt zo'n 25 m<sup>2</sup> per voertuig voorzien (gereserveerde ruimte meegeteld). Om 6 miljoen auto's in België te stallen, heb je dus 150 miljoen m<sup>2</sup> nodig. Dat is 150 km<sup>2</sup> of de oppervlakte van 30.000 voetbalvelden. In een land met een steeds schaarser wordende openbare ruimte, zijn dit hallucinante cijfers.





Afbeelding 21: Ruimtegebruik van auto- en fietsparkeerplaatsen

Het succes van Kopenhagen als fietsstad is niet alleen te danken aan goede fietsinfrastructuur, maar heeft twee minstens even belangrijke andere oorzaken. Het autobezit is in Denemarken duur door hoge taksen op de aanschaf van een wagen. Maar vooral is de stad Kopenhagen al jaren geleden begonnen met het geleidelijk verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen in de stad. Haast ongemerkt werd het aanbod kleiner en stegen de prijzen. Wie niet beschikt over een gratis of goedkope parkeerplaats in de stad is sneller geneigd om te kiezen voor openbaar vervoer en de fiets.

‘Gratis bestaat niet’, was de mantra waarmee een aantal jaren geleden het gratis openbaar vervoer afgeschaft werd. Dat klopt inderdaad, de gemeenschap betaalt in dat geval volledig voor de financiering van het openbaar vervoer. Vreemd genoeg vinden sommigen dat gratis wel moet bestaan voor autoparkeren. Nochtans is een gratis parkeervoorziening een 100% subsidie van de gemeenschap voor een particulier voordeel. Parkeervoorzieningen kosten geld, veel geld. Een bovengrondse parkeerplaats van 25m<sup>2</sup> aan een gemiddeld grondprijs van 200 EUR/m<sup>2</sup> kost alleen aan grondprijs al 5.000 EUR. Tellen we hierbij de kost van verharding en onderhoud, dan komen daar nog zo’n 100 EUR per m<sup>2</sup> bij. Een bovengrondse parkeerplaats kost dus al snel 7.500 EUR per plek voor de overheid.

Als we deze kost afschrijven op 20 jaar, kost een bovengrondse parkeerplaats dus alleen aan grondprijzen en verhardingskosten 375 EUR per jaar. Samen met beheers- en onderhoudskosten (125 EUR/jaar) loopt de teller op tot 500 EUR per jaar. Gerekend aan 300 dagen per jaar, is de kostprijs per dag dus 1,66 EUR. Als de bezetting 50% bedraagt, loopt dit al op tot 3,32 EUR per dag of zo’n 0,5 EUR per uur. In Nijmegen kost een vergunning voor bewonersparkeren 35 EUR per maand, hetgeen dus in de buurt komt van de werkelijke kostprijs voor deze ruimte.

Diezelfde parkeerplaats ondergronds aanleggen is nog duurder. De aanlegkosten lopen al snel op tot gemiddeld 30.000 EUR per plaats en daar moet men jaarlijks nog de beheerskosten bijtellen die kunnen oplopen tot 750 EUR per jaar per plek. Wanneer dit op 20 jaar wordt bekeken zitten we dus jaarlijks aan 2.250 EUR per plek per jaar. Om break-even te draaien aan een bezetting van 80%, is een tarief van 9,5 EUR per dag nodig, zo’n 1 EUR per uur. Bij een bezetting van 50% loopt dit al op tot 15 EUR per dag of 1,5 EUR per uur. (21)

Wie dus meent recht te hebben op een gratis bewonerskaart, moet goed beseffen dat hij/zij jaarlijks een cadeau van 500 EUR krijgt die door iedereen mee betaald wordt, ook diegenen die geen auto hebben of zelf voor een eigen garage gezorgd hebben. Alleen al de administratiekosten voor de uitreiking van die 'gratis' bewonerskaart bedraagt al snel 50 EUR. Waarom zou iemand een garage huren als hij/zij zijn auto toch gratis kan achterlaten op de straat? En wie een garage heeft, zet deze niet zelden vol rommel omdat hij/zij zijn of haar auto toch gewoon op straat kan zetten. Ook de aanschaf van een tweede wagen is geen probleem bij het 'gratis' parkeerbeleid. En natuurlijk is de vervolgstap het roepen van 'er zijn te weinig parkeerplaatsen'. Zou het misschien kunnen dat er gewoon te veel auto's zijn? Is het bovendien niet logischer dat wie een auto bezit zelf zorgt voor een parkeerruimte? Wie een grote salon koopt die niet in zijn woonkamer past, zet die toch niet (gratis) neer op straat?

De parkeerbehoeften worden ook vaak overschat. Als alle plaatsen voor de deur of voor de winkel op piekmomenten bezet zijn, ervaren mensen dit al snel als 'er zijn te weinig parkeerplaatsen.' Best is dan ook om dit soort uitspraken te toetsen aan de realiteit door een deskundig uitgevoerd parkeeronderzoek, waarbij niet alleen de bezettingsgraad, maar ook de parkeerduur in kaart worden gebracht.

Piekmomenten (markt, begrafenis...) zijn de uitzondering en niet de regel. Het is geen geheim dat heel wat handelaars denken dat 'iedereen' met de auto komt. In een enquête in de stad Lier bleek dat 38% van de shoppers te voet naar de winkels kwamen, 15% gebruikte de fiets en 8% de bus. Slechts 35% kwam met de auto. Een heel verschil met de perceptie 'iedereen komt met de auto'. Twee derde combineerde zijn bezoek aan het commercieel centrum met een horecabezoek. Ook hier waren de autogebruikers sterk in de minderheid. Wie met de auto kwam, was meestal na het shoppen snel weer weg. (22) Mensen komen niet naar een winkelcentrum omdat ze graag willen parkeren, wel voor een interessant winkelaanbod. Bovendien is in meerdere onderzoeken bewezen dat fietsers minder kunnen meenemen per winkelbeurt, maar wel vaker langskomen en vooral lokaal shoppen. Ze zijn dus betere klanten en mogen best wat meer in de watten gelegd worden.

In de communicatie van de stad Vilvoorde over hun parkeerbeleid lezen we het volgende: *"Een goede mobiliteit begint met een gestructureerd parkeerplan. Het parkeerplan zorgt ervoor dat je wagen parkeren makkelijk wordt en dat er steeds een plaatsje bij je in de buurt is. De bedoeling van het parkeerplan is de beschikbare plaatsen in het stadscentrum maximaal te laten gebruiken door zoveel mogelijk parkeerders. Kortom, gemakkelijk parkeren, zo dicht mogelijk bij je bestemming. Meteen verhoogt het parkeerplan de bereikbaarheid en de aantrekkingskracht van het centrum."* (23)

De vraag is natuurlijk of een stadscentrum aantrekkelijk moet zijn voor auto's of eerder voor bewoners en shoppers. Wat men immers gemakshalve 'vergeet' is dat ruime parkeervoorzieningen ook veel verkeer aanzuigen. Elke parkeerplaats in het centrum van een stad zorgt voor veel in-en uitrijdende auto's. In die zin hebben ondergrondse autoparkeerplaatsen onder een stadsplein dan wel als voordeel dat de ruimte bovengronds aanzienlijk aantrekkelijker gemaakt kan worden, maar zorgt deze ook voor meer drukte op in-en uitvalswegen. 300 parkeerplaatsen die 5x rouleren per dag betekent 3.000 autoverplaatsingen.

De trend naar 'SHOP en GO' parkeerplaatsen, een kwartier of een half uurtje gratis, klinkt op het eerste gezicht goed, maar ook dat veroorzaakt een aanzienlijk aanzuigefect voor auto's. Waarom zou men de fiets of bus nemen of te voet gaan, als men gratis kan parkeren in het centrum van de stad? Ook hier weer bestaat 'gratis' niet, maar faciliteert het een niet duurzaam mobiliteitsgedrag. In 1 jaar tijd zorgden 232 Shop-en-Go plaatsen in Kortrijk voor 1.143.200 autobewegingen van en naar het centrum. (24)

En wat dan met het parkeren voor bewoners? Ook hier is 'gratis' niet vol te houden. Als we, zoals eerder berekend, weten dat de maandelijkse kostprijs meer dan 40 EUR bedraagt bovenop de administratieve kost van de uitreiking van een bewonerskaart, is dit ook niet langer verdedigbaar. Om het bezit van een tweede wagen te ontmoedigen, maken sommigen steden of gemeenten de tweede bewonerskaart flink duurder of zelfs onmogelijk. Het heeft niet veel zin om meer bewonerskaarten dan er beschikbare plaatsen zijn uit te reiken. In sommige Nederlandse steden bestaan er wachtlijsten. Tevens kan een stads- of gemeentebestuur er voor zorgen dat de fietsen van bewoners, ook in appartementsgebouwen, veilig gestald kunnen worden. Door autodelen kan de vraag naar parkeerplaatsen verlaagd worden; elke deelauto vervangt zo'n 6 à 10 andere parkeerplaatsen. In plaats van de vraag te volgen, neemt men maatregelen om de vraag te verlagen.

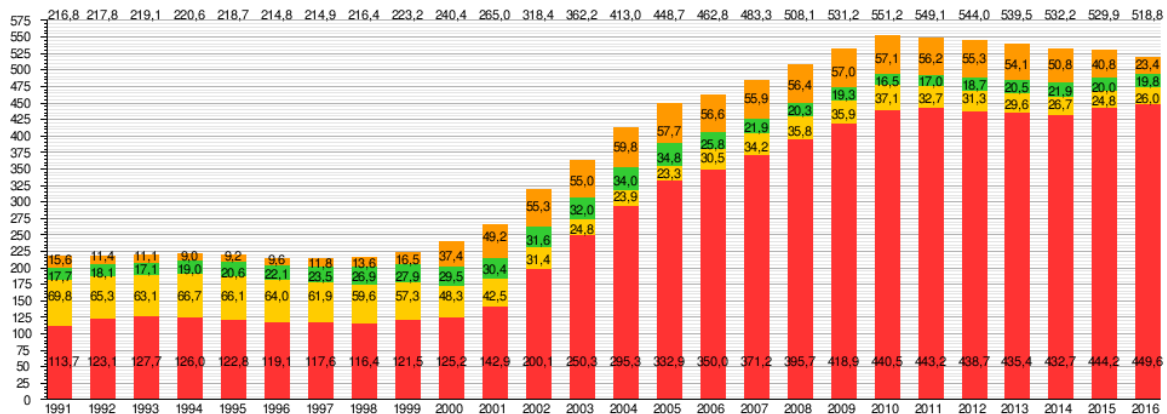
Duurder maken van parkeren zorgt voor een beter gebruik en een lagere vraag. Hoe dichter bij het centrum, hoe hoger de tarieven moeten liggen. Zo stimuleert men randparkeren en houdt men de auto maximaal uit de compacte kernen. Een faire bijdrage moet de nieuwe norm worden en een geleidelijke vermindering een krachtig middel om het mobiliteitsbeleid te sturen richting duurzaamheid.

### 3.6 Afbouw of modernisering van het openbaar vervoer?

Met de introductie van 'Basisbereikbaarheid' wil men de organisatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen aanpassen. Officieel gaat het niet om een besparings- of een privatiseringsscenario, maar of dat klopt is twijfelachtig. De Lijn en de organisatie 'Trein, Tram, Bus' zijn er alleszins niet gerust in. Besparingen op het openbaar vervoer zijn al een aantal jaren aan de gang, zeker op de werkingstoelagen. De beheersovereenkomst 2017-2020, goedgekeurd in het Vlaams Parlement, voorziet verdere besparingen bovenop hetgeen reeds voordien was doorgevoerd. In 2015 alleen al ging het over 46,3 miljoen EUR. Deze besparingen zijn cumulatief, dat wil zeggen dat ze ieder jaar opnieuw geldig blijven en dus jaar na jaar toenemen. (25) Om dit op te vangen, heeft De Lijn flink moeten snoeien in personeel en aanbod. De gratis abonnementen werden afgeschaft en de tarieven zijn verhoogd, wat vooral voor de zwakkeren in de samenleving goed voelbaar is.

Hoewel de Vlaamse Overheid in alle toonaarden ontkent dat het gaat over een krimpscenario, worden de werkmiddelen verminderd. Een jaarlijkse subsidie van 1 miljard EUR is natuurlijk niet weinig, maar de jaarlijkse subsidie voor de salariswagens ligt wel een aantal keren hoger, volgens de Europese Commissie naar schatting 3,75 miljard EUR per jaar. (26) 230 miljoen investeringen in drie jaar tijd zijn nog altijd een laag bedrag als men alleen al voor de verbreding van de Brusselse Ring 2 miljard op tafel wil leggen en men tientallen miljoenen spendeert aan nieuwe spitsstroken die hooguit enkele jaren effect hebben tot de verdere toename van het gefaciliteerde autoverkeer opnieuw de wegen laat dichtslippen.

De Lijn efficiënter maken en moderniseren is één ding, maar door de besparingen neemt het aantal reizigers van De Lijn jaar na jaar af. (27) Volgens Roger Kesteloot, topman van De Lijn, gaat het hier vooral om het feit dat De Lijn komaf heeft gemaakt met het gros van de gratis abonnementen. Maar of de dalende trend zal keren, valt te betwijfelen.



Afbeelding 22: Wikipedia: evolutie van het aantal reizigers De Lijn

De besparingen hebben niet alleen een impact op het aanbod, maar ook achterstallig onderhoud laat zich voelen. Het investeringsbudget is weliswaar gestegen van 190 naar 230 miljoen (op drie jaar), maar dat volstaat niet om het openbaar vervoer te moderniseren. Er worden nog steeds dieselbussen aangeschaft; elektrische bussen worden in ons land wel al volop geproduceerd, maar De Lijn is er blijkbaar nog steeds niet aan toe. Ook de tevredenheid van de reizigers blijft laag. Bij de Vlaamse ombudsman gingen 74% van de klachten over Mobiliteit. De Lijn staat daarbij met stip op 1. Zo liepen er in 2016 meer dan 5.000 klachten binnen over afgeschafte busritten, waarbij vooral het gebrek aan communicatie en de vele vertragingen de woede van de reiziger opwekken. (28)

De Lijn heeft in 2015 zelf een mobiliteitsvisie 2020 uitgewerkt. Deze begint met volgende vaststelling: *“Vlaanderen zit met enorme mobiliteitsproblemen op het vlak van congestie, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en ontsluiting. Hiervoor zijn verregaande maatregelen nodig, maar ook aanzienlijke investeringen.”* Miguel Vertriest van het ‘Netwerk Duurzame Mobiliteit’ noemt in zijn artikel ‘De Lijn, zetten we er een punt achter?’ deze ambitie 2020 ‘verder weg dan ooit.’ (29)

De kritiek op De Lijn zelf is gedeeltelijk onterecht. Gemeentes vragen nieuwe verbindingen en verbeteringen van het openbaar vervoer aanbod, maar De Lijn is aan handen en voeten gebonden door de besparingen. Het is voor hen een ‘Mission Impossible’. Ze kunnen de vragen van de lokale besturen onmogelijk positief beantwoorden. Ook de gemeenten hebben daar te weinig middelen voor. Nieuwe verbindingen worden dan alleen maar haalbaar door elders in het aanbod te gaan snoeien.

Met de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid schakelt men over van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd systeem. Een bushalte op max. 750 meter van de deur is niet langer een prioriteit. Dezelfde redenering gaat niet op voor autoparkeren, dat moet zo dicht mogelijk voor de deur voorzien worden en het liefst van al ‘gratis’. Met de auto voor de deur is elke bijkomende afstand tot de volgende halte of elke nieuwe overstap een bijkomende drempel.

Om de overgang naar basisbereikbaarheid mogelijk te maken, wordt de organisatie van het openbaar vervoer hertekend. Het **treinnet** vormt de ruggengraat, weliswaar federaal georganiseerd. Daarnaast zal het **kernnet** de grote corridors bedienen. Snelle en rechtgetrokken lijnen verbinden de belangrijkste attractiepolen en steden. Deze lijnen zullen gevoed worden door het **aanvullend net**. Dit heeft vooral een ontsluitingsfunctie en bevindt zich op lokaal niveau. De gebieden met een lager vervoerspotentieel zullen bediend worden door **vervoer op maat**. De belbussen worden afgeschaft en vervangen door lokaal vraagafhankelijk vervoer, shuttlebussen, buurtbussen, doelgroepenvervoer, leerlingenvervoer, taxicheques en andere lokale, al dan niet private,

initiatieven. Door deze verschillende initiatieven te bundelen, hoopt men versnippering tegen te gaan en de efficiëntie te verhogen. (30)

Dit systeem kan dan wel de efficiëntie van de organisatie van het openbaar vervoer verhogen en de kostprijs voor de overheid verlagen, of ook de reiziger ervan zal profiteren valt te betwijfelen. Het nieuwe systeem zal meer overstappen inhouden. Iedereen weet dat overstappen van een laag-frequente lijn naar een hoog-frequente lijn vaak weinig problemen geeft, maar andersom is dat niet het geval. Elke extra overstap verhoogt de drempel, betekent hoe dan ook steeds tijdverlies en een mogelijk risico op gemiste aansluitingen. Het zal de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in ieder geval niet verhogen, tenzij men stipte en goede aansluitingen kan garanderen, iets wat zonder afzonderlijke busbanen moeilijk haalbaar is op filegevoelige trajecten. De oprichting van mobipunten waar verschillende, voornamelijk mobiliteitsfuncties, elkaar ontmoeten, moet het overstappen vergemakkelijken. Aan de mobipunten zullen ook deelfietsen en overdekte fietsenstallingen aanwezig zijn en komen er ook boxen voor pakjes. (31)

Over het aanleggen van meer gescheiden busbanen op drukker trajecten wordt veel minder gesproken. Deze keuze houdt namelijk in dat de auto aan ruimte zal moeten inboeten, bijvoorbeeld door het opheffen van parkeerstroken op gewestwegen die door het openbaar vervoer gebruikt worden.

Niemand is uiteraard tegen een efficiëntere organisatie en bussen die leeg rondrijden zijn een verspilling van middelen, personeel en energie. De vrees dat het hele concept enkel ingegeven is door besparingen, wordt echter door velen gedeeld. Nochtans gaat deze evolutie lijnrecht in tegen de nodige transitie naar duurzame mobiliteit.

### 3.7 Het gebrek aan pecunia

Een modal shift naar minder autogebruik kan niet zonder financiële middelen. Er is niet genoeg geld voor meer openbaar vervoer of fietsinfrastructuur, beweren sommigen. Ook hier blijft het STOP-principe een theoretisch concept. Het gros van de investeringen gaan nog steeds naar het particulier vervoer. Door minder geld te spenderen aan de auto-modus kan er veel geld vrijkomen voor meer duurzame verplaatsingsvormen. De Vlaamse Overheid besteedt in theorie 100 miljoen EUR per jaar aan fietsinfrastructuur, in de praktijk wordt dit bedrag zelfs niet gehaald. Het Rekenhof publiceerde vorig jaar een rapport waarin onder meer het volgende stond: "Gemiddeld wordt 75 kilometer aan nieuwe fietspaden per jaar aangelegd, nog 3.637 kilometer wacht op aanleg en 4.444 kilometer op aanpassing. Aan dit tempo zal het nog bijna vijftig jaar duren voor het volledige netwerk gerealiseerd is, terwijl het eind 2012 klaar had moeten zijn." (32) Over de besparingen op het openbaar vervoer heb ik het al uitgebreid gehad.

Voor steden en gemeenten beschik ik niet over cijfers, maar het laat zich raden dat de situatie daar zeker niet beter is. Fietsersbond-afdelingen zijn al blij met een aantal likjes verf voor het markeren van fietssuggestiestroken; voor meer is er vaak geen geld of heeft men 'vergeten' budgetten te voorzien. Voor lokale projecten die niet in aanmerking komen voor het fietsfonds is er vaak niets beschikbaar.

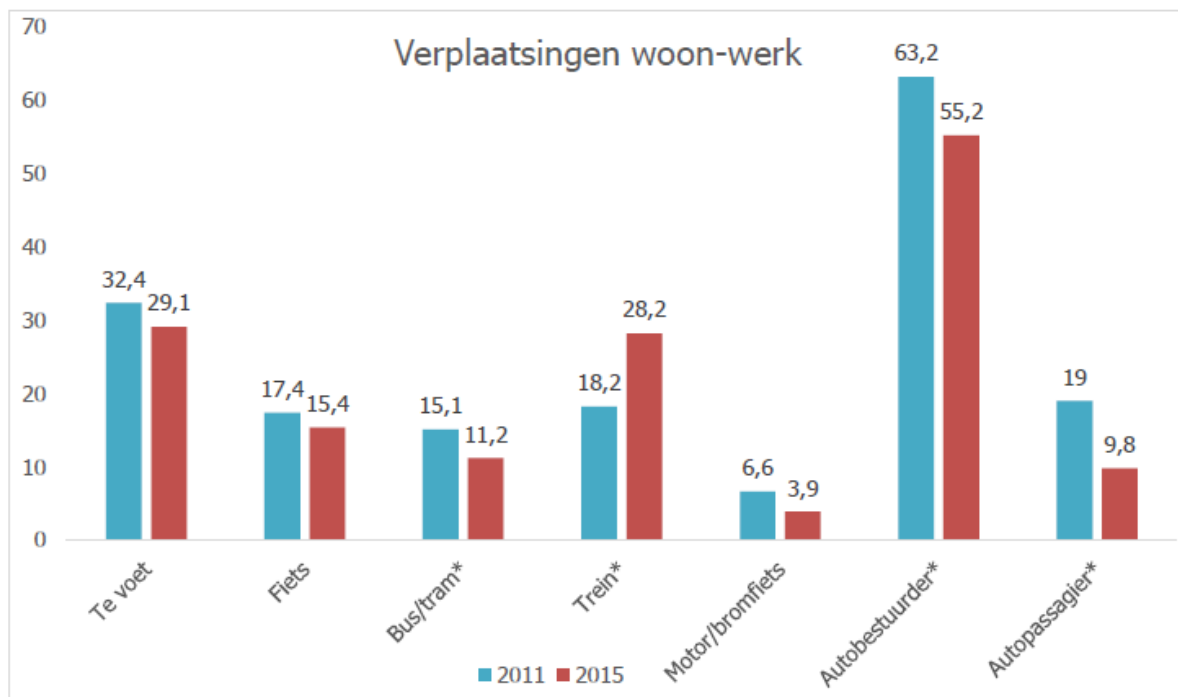
De investeringen blijven dus uit, maar er is niet altijd veel geld nodig om positieve resultaten te boeken. Een knip kost hooguit enkele paaltjes en borden, maar de effecten ervan zijn groot. En hoewel markeringen in veel situaties niet volstaan, accentueren ze wel de plaats van de fietser en

zijn ze belangrijk om ruimte en zichtbaarheid te creëren. Ideaal dus voor korte termijnmaatregelen in afwachting van een betere herinrichting.

### 3.8 Modal split

Modal split geeft de verhouding weer van het aantal reizigers(kilometers) tussen de verschillende vervoersmodi. (33) Het is een veelgebruikte term om te meten hoe duurzaam het mobiliteitsgedrag is. Om de modal split te bepalen wordt vooral gebruik gemaakt van enquêtes. Men kan zowel de modal split berekenen naar het aantal afgelegde kilometers als naar het aantal verplaatsingen. In Vlaanderen is het onderzoek verplaatsingsgedrag de belangrijkste bron van dit cijfer. Helaas is dit onderzoek de laatste jaren te beperkt om af te dalen tot op het niveau van een stad of gemeente.

Centrumsteden en ook sommige kleinere steden gebruiken de stadsmonitor, (34) een driejaarlijks onderzoek naar de leefkwaliteit en de duurzame ontwikkeling van de steden. In 2018 loopt er een nieuw onderzoek. Hierbij wordt er meestal een onderscheid gemaakt tussen verplaatsingen vrije tijd en woon-werk of schoolverkeer.



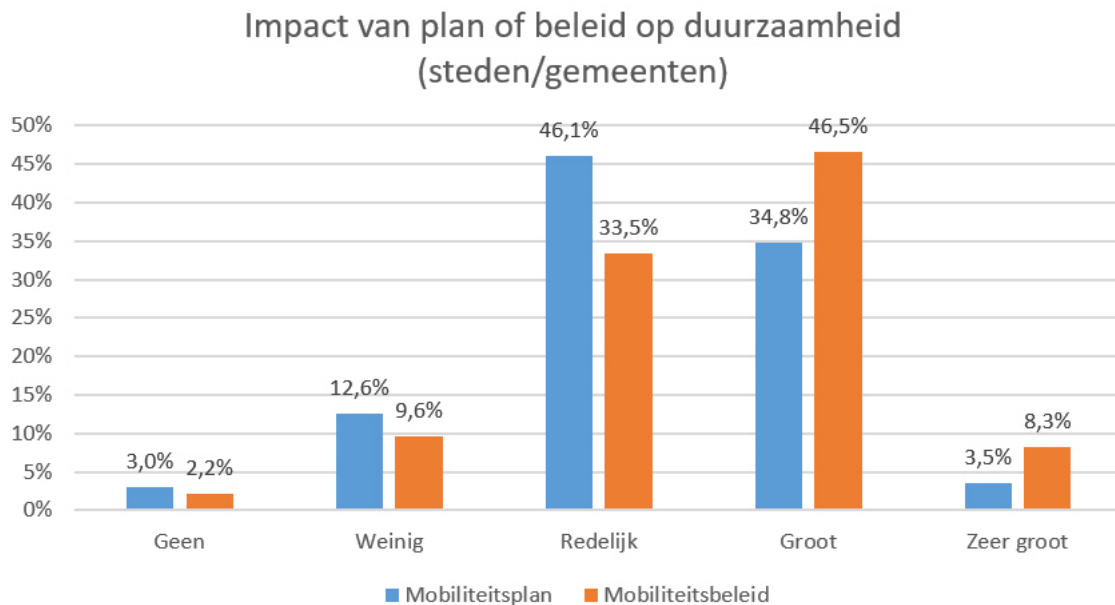
Afbeelding 23: Stadmonitor – modal split woon-werkverkeer Stad Halle (2011-2015)

Cijfers over de modal split zijn meestal niet terug te vinden in mobiliteitsplannen. Nochtans geven deze een duidelijk beeld over het verplaatsingsgedrag van burgers en is de modal split een manier om een meetbare doelstelling te formuleren naar de toekomst toe.

Dendermonde gebruikt cijfers komende van de werkgevers uit hun stad, waarvoor ze een 'mobiscan' georganiseerd hebben. Karel Brits, mobiliteitsambtenaar van de stad Dendermonde, vertelde me dat 75% van de werknemers in Dendermonde binnen een straal van 10 km wonen. 80% van hen doet deze verplaatsing met de auto. Ook hier is er dus nog veel potentieel voor de fiets.

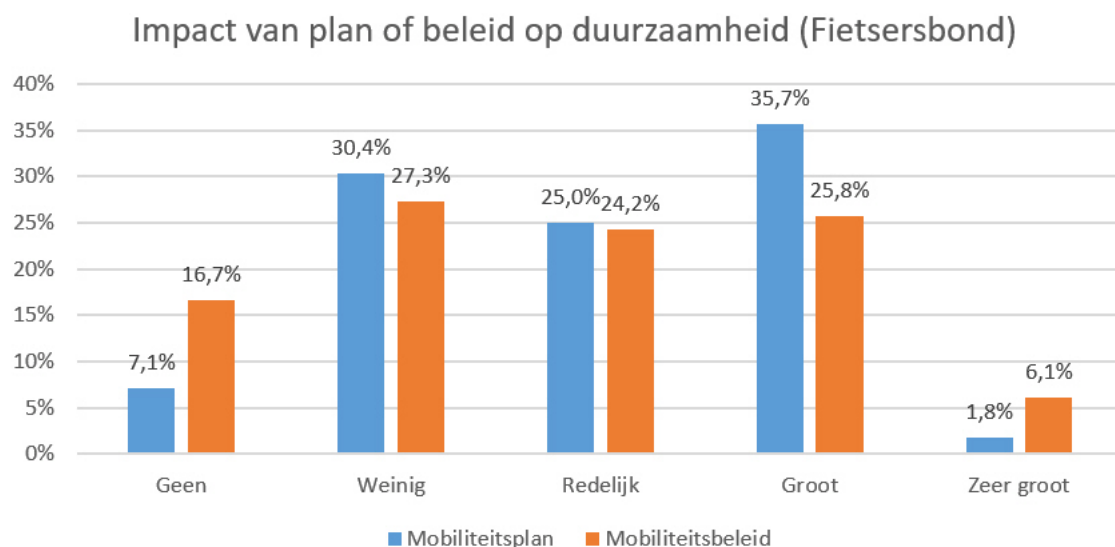
### 3.9 Een duurzaam plan is niet hetzelfde als een duurzaam beleid

Heeft het mobiliteitsplan of eerder het gevoerde mobiliteitsbeleid de meeste impact op de duurzaamheid van mobiliteit in de stad of gemeente? Ik vroeg het aan de bestuurders en ambtenaren zelf. Ze vinden dat het gevoerde beleid de grootste impact heeft. De impact van het mobiliteitsplan scoort lager dan van het gevoerde beleid. Bij de antwoorden met uitkomst 'redelijk' is het net andersom, hier vindt men het plan duurzamer dan het gevoerde beleid.



Afbeelding 24: Enquête steden en gemeenten: impact van het plan en het beleid op duurzaamheid van mobiliteit

Ook hier merken we duidelijke verschil met de antwoorden van de Fietsersbond-vrijwilligers. Zij ervaren vooral het gevoerde beleid minder duurzaam dan de plannen en zijn voor beiden een stuk kritischer dan de steden en gemeenten zelf.



Afbeelding 25: Enquête Fietsersbond: impact van het plan en het beleid op duurzaamheid van mobiliteit

Iedereen heeft het graag over duurzaamheid en er worden ook wel pogingen gedaan, maar het gaat in kleine stapjes. Joris Willems is voorzichtig positief over de evolutie. Sommige steden of gemeenten nemen plots een grote sprong, maar het gaat niet overal even snel. Maatregelen die nu genomen worden zitten wel, veel meer dan een tiental jaar geleden, in de goede richting. Dat willen niet zeggen dat het onderste uit de kan is, maar er zijn geen gemeenten die terug gaan. Hoe snel het gaat kan te maken hebben met de aanwezigheid van het draagvlak, maar ook met de daadkracht van het bestuur. Duurzaamheid van bovenaf ‘opleggen’ is geen gemakkelijke weg, er bestaat ook nog steeds de gemeentelijke autonomie. Het is hun grondgebied en hun beleid; het bestuur van een stad of gemeente bepaalt in eerste instantie wat ze wel en niet doen.

Een aantal politici zijn nog niet mee met het duurzaam verhaal, soms omdat ze zelf geen duurzaam verplaatsingsgedrag hebben, soms omdat ze veronderstellen dat een deel van hun achterban zich bij het nemen van maatregelen tegen hen zou keren. Het is gemakkelijker om in algemene termen over het STOP-principe te spreken dan om dit ook concreet toe te passen. Niels Tas zegt dat de transitie naar duurzame mobiliteit niet gemakkelijk te realiseren is in meer landelijke gebieden. De ruimtelijke ordening werkt tegen en zaken als de betonstop liggen moeilijk in de buitengebieden. De meeste winst is te halen voor de omslag naar de fiets, met het openbaar vervoer lukt het veel minder goed.

Willy Miermans roept op om vooral in te spelen op de positieve aspecten van duurzame mobiliteit en dat heel concreet te maken. Thema's als gezondheid, verkeersveiligheid en aangename en leefbare woonkernen zijn breekijzers om geleidelijk tot een andere mobiliteit te komen. Veiligheid voor fietsers wordt door heel veel mensen belangrijk gevonden. Als de burger bovendien inziet dat men hem zijn auto niet wil afpakken, als hij/zij comfortabele en veilige fietsroutes krijgt en het openbaar vervoer voor een goed frequent en betaalbaar aanbod kan zorgen, zullen meer mensen verleid worden tot minder autogebruik. Financiële prikkels kunnen het verhaal mee sturen.

Twintig jaar geleden zaten we met een immens huisafvalprobleem. Jarenlang werd er gezegd dat we moesten sorteren, maar slechts een zeer kleine minderheid deed het. Tot huisvuilzakken voor restafval flink duurder werden en er goedkopere blauwe zakken kwamen voor plastic, metaal- en drankverpakkingen. Vlaanderen staat nu wereldwijd aan de top wat het sorteren van afval betreft. Met “honing en een beetje azijn” kan men niet alleen een smakelijk gerecht maken, het zijn ook ingrediënten om mobiliteit duurzamer te maken.

### 3.10 Meten van duurzaamheid

De EU heeft een methode ontwikkeld om tot een duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid te komen, namelijk de SUMP-methodiek. (SUMP = Sustainable Urban Mobility Plan) De doelen van SUMP zijn:

- Waarborgen van een mobiliteitssysteem dat alle burgers toegang verschaft tot diensten en banen.
  - Verbeteren van verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
  - Verminderen van luchtverontreiniging, geluidshinder, CO<sub>2</sub>-emissies en energieverbruik.
  - Verbeteren van de efficiëntie en de effectiviteit van het mobiliteitssysteem.
  - Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad.
- (35).

Een SUMP bevat een lange-termijnvisie op mobiliteit in het stedelijk gebied. Daarin staat ook een duidelijk implementatieplan met een tijdslijn en financiering. Er is een analyse van zowel de



bestaande als de toekomstige situatie en men bekijkt de balans tussen de verschillende vervoerswijzen. Tevens bevat SUMP aanbevelingen voor samenwerking tussen de verschillende afdelingen van de gemeente en andere overheidslagen en is participatie een belangrijk onderdeel. Tot slot legt men ook een sterke nadruk op de monitoring van de voortgang en de uitvoering van het plan.

SUMP heeft ook een evaluatiemethode met 100 vragen om te toetsen in hoeverre een plan aan deze richtlijnen voldoet, de SUMP Self-Assessment tool. (36)

<b>Plan is geen SUMP</b>	<b>Basis SUMP</b>	<b>Hoge kwaliteit SUMP</b>	<b>Excellente SUMP</b>
<b>0-24 punten</b>	Het planproces komt niet voldoende overeen met de SUMP-methodiek en het uiteindelijke plan kan niet gezien worden als SUMP.		
<b>25-49 punten</b>	Het planproces met de SUMP-methodiek en de SUMP-richtlijnen is gedeeltelijk uitgevoerd en het uiteindelijke plan voldoet aan de basiscriteria voor een SUMP.		
<b>50-74 punten</b>	Het planproces is sterk overeenkomstig met de SUMP-methodiek en de SUMP-richtlijnen en het uiteindelijke plan is een SUMP van hoge kwaliteit.		
<b>75-100 punten</b>	Het planproces is volledig overeenkomstig met de SUMP-methodiek en de SUMP-richtlijnen en het uiteindelijke plan is een SUMP van excellente kwaliteit		

Afbeelding 26: Online SUMP toets

Wie de test met 100 vragen beantwoord heeft, krijgt meteen een score. Zo kan men zien op welk vlak en in welke mate een plan aan de normen van een SUMP voldoet.

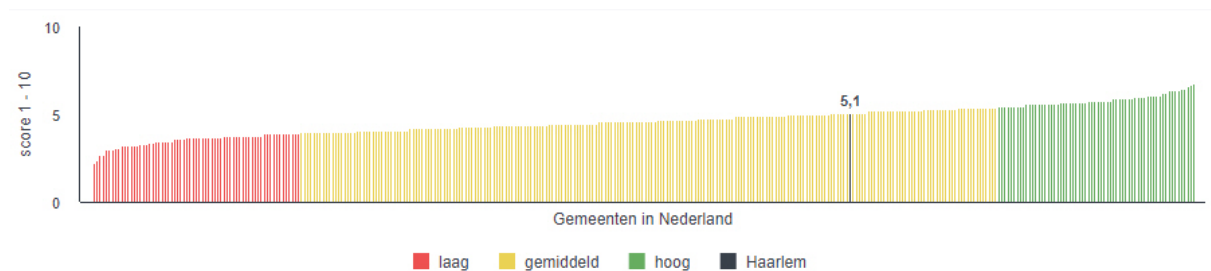
SUMP Characteristic	Your Score	Max. Score
Long-term vision and clear implementation plan	12	17
Participatory approach	14	16
Balanced consideration of all transport modes	9	17
Sectoral, vertical and spatial integration	10	16
Assessment of current and future performance & cost-benefit analysis	8	18
Monitoring, plan revision and reporting	6	16
		100

Afbeelding 27: online SUMP-toets

In Nederland heeft men 10 gemeenten aan de SUMP-toets onderworpen. Ze behaalden een totaalscore tussen de 42 en 64 punten. Zes op de tien plannen konden geen SUMP genoemd worden.

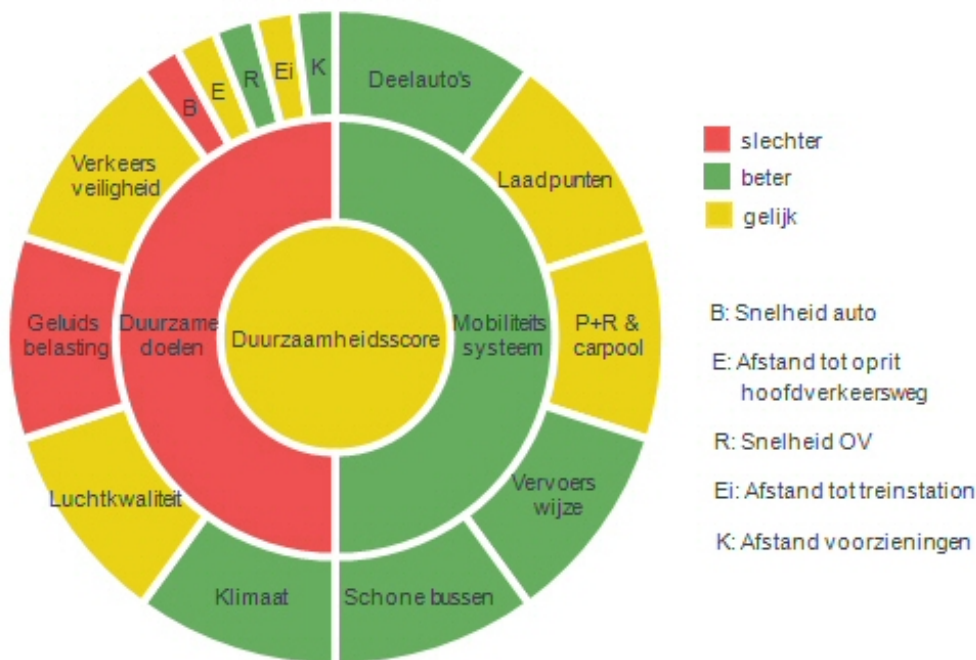
Het onderzoek kwam tot volgende conclusie: *“Duurzaamheid wordt vaak slechts zijdelings meegenomen, het is geen uitgangspunt voor de plannen. Dit komt doordat de focus in de plannen voornamelijk op bereikbaarheid en verkeersveiligheid wordt gelegd.”* (35)

Nederland heeft daarnaast ook een eigen methode ontwikkeld om de duurzaamheid te meten, namelijk ‘duurzaamheidsscore.nl’. (37). Deze is het gemiddelde van de score op duurzame doelen en op een duurzaam mobiliteitssysteem. Ze is samengesteld uit 10 indicatoren, 5 hebben betrekking op het bereiken van duurzame doelen en de 5 andere op de duurzaamheid van het mobiliteitssysteem. Iedere indicator is gerelateerd aan een variabele waarmee gemeenten vergeleken kunnen worden, zoals het aantal inwoners, voertuigen of woningen. Deze worden opgeteld en op een schaal 1 tot 10 geplaatst. Zie hieronder het voorbeeld voor de stad Haarlem:



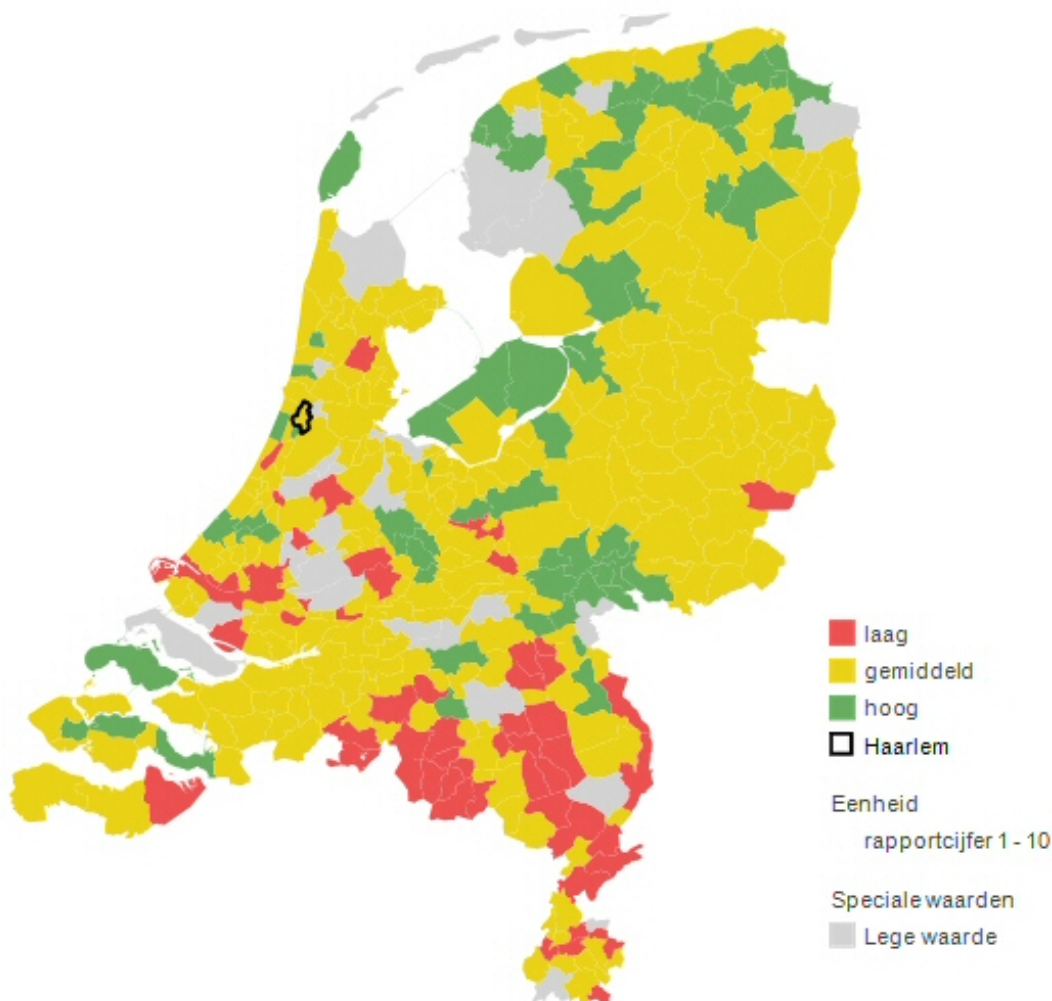
Afbeelding 28: Duurzaamheidsscore.nl – score gemeente Haarlem

De analyse gaat verder dan dit. Ook op alle deeldomeinen kan een gemeente bepalen hoe goed of minder goed ze scoren in vergelijking met andere gemeenten.



Afbeelding 29: Duurzaamheidsscore.nl: score gemeente Haarlem per deeldomein

Op de kaart van Nederland geeft dit volgende indicatie:



Afbeelding 30: Duurzaamheidsscore.nl: voorstelling score Haarlem op landkaart Nederland.

Duurzaamheidsscore.nl is een goed middel om gemeenten en steden met elkaar te vergelijken en aan te moedigen om meer in te zetten op een duurzamer mobiliteitsplan en daarop volgend hopelijk op een duurzamer mobiliteitsbeleid. In Vlaanderen bestaat een dergelijke vergelijking helaas niet. De SUMP-analyse is voor onze gemeenten wel beschikbaar, maar is toch vooral toepasbaar voor grotere steden en vervoerregio's; ze is immers vrij uitgebreid en complex, zeker voor kleinere gemeenten.

Hoe kunnen we de duurzaamheid van mobiliteitsplannen dan wel eenvoudig tegen het licht houden? Ik ontwikkelde een eenvoudige duurzaamheidstoets op basis van enkele vragen die ik opbouwde volgens het STOP-principe.

- Beginnende met de stappers, leken me twee acties zeker belangrijk, namelijk de aanwezigheid van een Trage Wegen-plan en een aanpak voor verbetering van voetpaden.
- Voor zowel trappers als stappers, zag ik een autoluw of autovrij centrum als een belangrijke doelstelling.
- Voor de fietsers is het noodzakelijk om zowel te werken aan infrastructuur (fietsroutes en fietsenstallingen), als aan het voeren van een actief stimuleringsbeleid.

- Vervolgens kwam het openbaar vervoer aan bod en dan vooral gericht op verbeteringen van het aanbod.
- Om het particulier vervoer richting duurzaamheid te sturen, zijn niet alleen een geïntegreerd en duurzaam parkeerbeleid, maar ook de aanpak van sluisverkeer van belang. Autodelen kan dan weer de parkeerdruk verminderen.
- Tenslotte zag ik ook duidelijke doelstellingen voor een duurzamer modal split als een belangrijk sluitstuk.

Voor elk van deze thema's gaf ik vier mogelijke antwoorden die elk een bepaalde gradatie van aanwezigheid bepalen:

- Er is een volledig deelplan voor
- Er is geen plan, maar er zijn wel (concrete projecten)
- Het is vermeld, maar zonder concrete projecten
- Het is niet vermeld.

Voor parkeren heb ik de 4 gradaties van een duurzaam georiënteerd parkeerbeleid als criteria genomen.

Vervolgens heb ik een score van 3 tot 0 gegeven aan elk antwoord en opgeteld kom ik dan aan een totaalscore. Uiteraard is enige subjectiviteit niet te vermijden in het kiezen van het antwoord en geeft de score enkel een indicatie. Maar net als de Nederlandse duurzaamheidsscore kan op deze manier vrij eenvoudig getoetst worden in hoeverre een mobiliteitsplan veel, voldoende, weinig of geen duurzame benadering en maatregelen bevat.

Ik liet de test los op 8 mobiliteitsplannen en kwam tot volgende vaststellingen:

- 3 van de 8 mobiliteitsplannen uit de steekproef waren helemaal niet gericht op duurzame mobiliteit
- 3 legden meer duurzame accenten maar niet voldoende om een grote impact te hebben
- 2 plannen scoorden goed, maar bevatten eveneens nog niet alle elementen om een stevig duurzaam resultaat te boeken
- Geen enkel plan was volledig duurzaam georiënteerd.

Voor de resultaten, zie 3.12. De duurzaamheidstoets bevindt zich eveneens in bijlage 5.

### 3.11 Conclusies

Mijn tweede onderzoeksvraag was: **veel mobiliteitsplannen vermelden uitdrukkelijk het STOP-principe, maar zijn niet opgebouwd volgens dat principe en zijn vooral geschreven in functie van de 'auto' als verplaatsingsmiddel. Klopt deze hypothese?**

Hoewel er een positieve evolutie op te merken is, zijn de meeste plannen niet opgemaakt volgens het STOP-principe en de standaard opmaak zoals die momenteel bestaat, ondersteunt dit te weinig. De auto is niet alleen op het terrein, maar ook in de plannen, oververtegenwoordigd en voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer krijgen te weinig aandacht. De hypothese klopt dus.

Enige nuancering is gepast bij de grote aandacht voor de 'auto'; het beperken of verminderen van de overlast die het autogebruik met zich meebrengt, is wel een stap in de richting van duurzame mobiliteit. Minder ruimte voor auto's creëert ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Hoe duurzaam plannen zijn kan gemeten worden via diverse methodes. SUMP is de Europese methode, Nederland gebruikt duurzaamheidsscore.nl en voor onze Vlaamse mobiliteitsplannen werkte ik een duurzaamheidstoets uit om te meten in welke mate het STOP-principe ook werd toegepast en uitgewerkt.

Bestuurders, ambtenaren en Fietsersbond leden delen de mening dat de mobiliteitsplannen nog onvoldoende leiden tot duurzame mobiliteit. Steden en gemeenten vinden dat het effectief beleid het beter doet, maar de fietsers delen die mening niet.

Zonder voldoende financiële middelen voor fietsinfrastructuur en openbaar vervoer kan men moeilijk mensen verleiden tot het overstappen van de auto naar deze duurzame verplaatsingsmodi. "Honing en een beetje azijn" zijn nodig om de transitie te versnellen en te ondersteunen.

Bronnen:

- (10) Kris Peeters. Weg van Mobiliteit
- (11) Netwerk Duurzame Mobiliteit: Over ons
- (12) Vlaamse Overheid: Onderzoek verplaatsingsgedrag 2015-2016
- (13) Wikipedia: De Brever-wet
- (14) Johan Malcorps: Het STOP-principe
- (15) Mikael Colville-Andersen: The arrogance of space
- (16) Leo Van Broeck (Knack): Nu nog vrijstaand bouwen is crimineel
- (17) RTL Nieuws: En toch staat half Nederland weer vast in de files
- (18) Gemeente Groningen: Parkeren op straat niet meer vanzelfsprekend in Groningen
- (19) Vlaamse Overheid: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid 2007
- (20) Donald Schoup: The high cost of free parking
- (21) Joris Willems: Parkeren: problemen en uitdagingen (Toekomstforum Halle-Vilvoorde 2017)
- (22) OpenVLD stad Lier: Horeca grote troef voor aantrekkingskracht Lier als winkelstad (2016)
- (23) Stad Vilvoorde: Parkeerbeleid
- (24) Het Laatste Nieuws: Shop en Go Parkeerplaatsen in Kortrijk zijn een 'succes'
- (25) De Lijn: magazine mei 2015
- (26) Newsmonkey: België is Europees kampioen auto's subsidiëren
- (27): Het Laatste Nieuws/Benoit De Freine: De Lijn verliest ruim 11 miljoen passagiers – amper de helft van de trams en bussen rijdt op tijd
- (28) Jef Poppelmonde: Mobiliteitsproblemen bezorgen ons grijze haren
- (29) Miguel Vertriest: De Lijn, zetten we er een punt achter?
- (30) Vlaamse Overheid/Mobiliteitsbrief 174: Basisbereikbaarheid zet de reiziger centraal
- (31) Jan Vermeulen: Mobipunten stad Deinze – nieuwe lokale mobiliteitsaanpak (Congres Openbare Ruimte 2018)
- (32) Het Nieuwsblad/Ben Weyts: Vlaanderen moet ook tijdens de werkweek een fietsland worden
- (33) Wegenwiki: Definitie modal split
- (34) Stad Halle: Stadsmonitor 2015
- (35) Teije Gorris: Stedelijk mobiliteitsbeleid SUMP proof?
- (36) Mobility Academy.
- (37) Duurzaamheidsscore.nl

### 3.12 Test duurzaamheidstoets

Duurzaamheidstoets mobiliteitsplannen				Halle	Bertem	Dendermonde	Asse	Beersel	Dilbeek	Sint-Niklaas	Brugge
				2012	2016	2012	2014	2012	2010	2015	2016
STAPPERS	1	Plan Trage Wegen	Integraal Trage Wegen Plan Verwijzing naar Trage Wegen Plan Geen Trage Wegen Plan, wel trage verbindingen Geen trage verbindingen	3 2 1 0	3 2	3 2	3 2	2 1	2 1	2 2	2 2
	2	Verbetering voetpaden	Voetpadenplan Geen plan, wel concrete projecten Wel vermeld, maar zonder concrete projecten Niet vermeld	3 2 1 0	3 1	3 1	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
STAPPERS + TRAPPERS	3	Autoluw/autovrij centrum	Plan creatie/uitbreiding autoluw/vrij centrum Geen plan, wel concrete projecten Wel vermeld, maar zonder concrete projecten Niet vermeld	3 2 1 0	3 0	3 0	2 0	2 0	2 0	2 0	1 1
TRAPPERS	4	Fietsinfrastructuur	Volledig fietsinfrastructuurplan Geen plan, wel concrete projecten Wel vermeld, maar zonder concrete projecten Niet vermeld	3 2 1 0	2 1	2 2	2 2	1 1	2 2	2 2	3 3
	5	Fietsstimulering	Fietsstimuleringsplan Geen plan, wel concrete projecten Wel vermeld, maar zonder concrete projecten Niet vermeld	3 2 1 0	1 0	1 1	0 0	0 0	1 1	2 2	2 2
OV	6	Openbaar vervoer	Plan uitbreiding/verbetering OV Geen plan, wel concrete projecten Wel vermeld, maar zonder concrete projecten Niet vermeld	3 2 1 0	2 1	3 1	2 2	2 2	2 2	2 2	2 2
PARTICUJIER VERVOER	7	Parkeerbeleid	Plan geïntegreerd parkeerbeleid Sturend parkeerbeleid Vraagvolgend parkeerbeleid Ad hoc parkeerbeleid	3 2 1 0	1 0	1 1	1 1	1 1	1 1	1 1	1 1
	8	Autodelen	Autodeelplan Geen plan, wel concrete projecten Wel vermeld, maar zonder concrete projecten Niet vermeld	3 2 1 0	0 0	1 1	0 0	0 0	0 0	1 1	2 2
	9	Sluipverkeer- hoeveelheid autoverkeer	Actieplan vermindering sluip/auto verkeer Geen plan, wel concrete projecten Wel vermeld, maar zonder concrete projecten Niet vermeld	3 2 1 0	1 1	1 1	2 2	1 1	2 2	1 1	1 1
MODAL SPLIT	10	Modal Split	Duidelijke doelstellingen modal split Geen plan, wel concrete projecten Wel vermeld, maar zonder concrete projecten Niet vermeld	3 2 1 0	0 0	1 1	0 0	0 0	0 0	0 0	2 2
TOTALE SCORE				9	10	16	12	7	9	13	19

26-40: Het mobiliteitsplan is duurzaam geïntegreerd en bevat voldoende maatregelen voor een meer duurzame modal split

16-25: Het mobiliteitsplan heeft duurzame accenten, maar bevat nog niet alle elementen om een stevig duurzaam resultaat te boeken

10-15: Het mobiliteitsplan is onvoldoende duurzaam en zal te weinig leiden tot meer duurzame mobiliteit

0-9: Het mobiliteitsplan is niet gericht op een duurzame mobiliteit

Afbeelding 31: Duurzaamheidstoets op mobiliteitsplannen van enkele steden en gemeenten.

## 4 Participatie

*“Participatie creëert betrokkenheid, vertrouwen en draagvlak bij het nemen van beslissingen. Het is geen specifieke fase binnen een proces maar eerder een waarde, een attitude. Participatie is durven in dialoog gaan met de inwoners, is tijd nemen om te luisteren” (Provincie Vlaams-Brabant) (38)*

### 4.1 Waarom participatie?

Burgers worden mondiger en vragen steeds vaker inspraak bij het maken van beleidskeuzes. Niet alleen is participatie ingeschreven in het mobiliteitsdecreet en is het een voorwaarde opgelegd door Europa om tot een SUMP te komen; de meeste gemeente- en stadsbesturen geraken ook meer en meer overtuigd van zowel het nut als de noodzaak ervan.

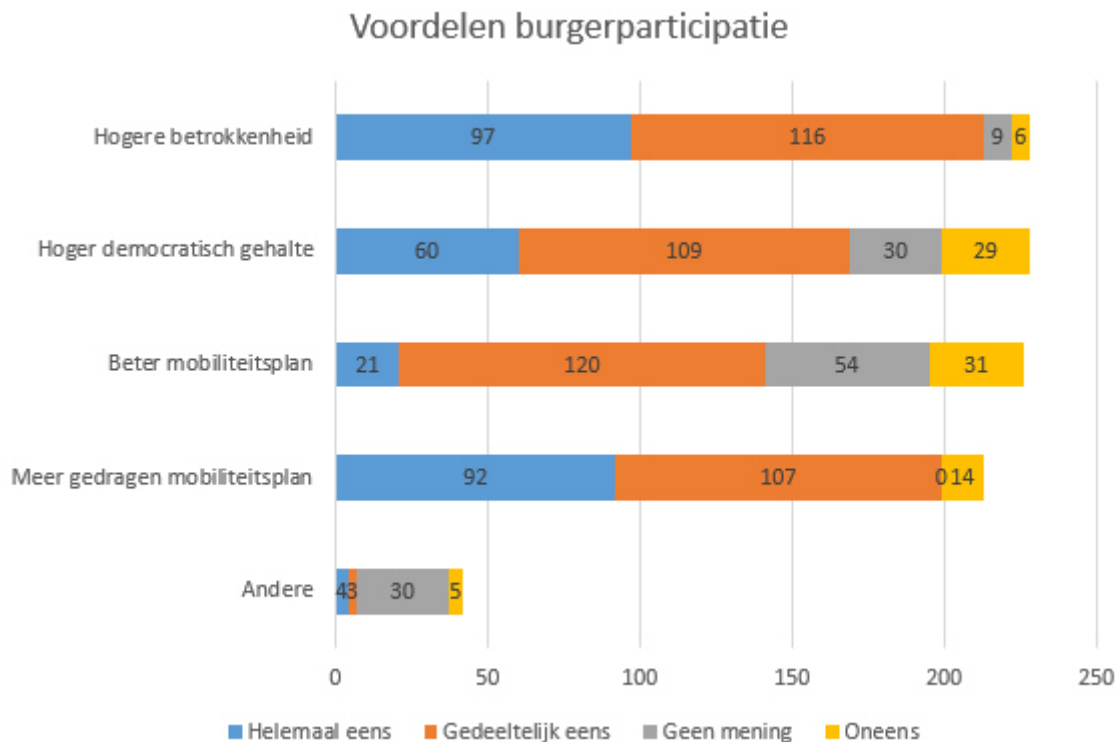
Burgers informeren, naar hun noden en verzuchtingen luisteren, hen laten meedenken en inspraak geven, zorgt voor meer betrokkenheid, vertrouwen en draagvlak. De tijd dat beslissingen in achterkamertjes of boven de hoofden van burgers genomen konden worden en politici daar gemakkelijk mee wegkwamen, ligt dan ook grotendeels achter ons. Mobiliteit is geen gemakkelijk thema om mee naar de burgers te stappen. In de enquête verwoordde een burgemeester het als volgt: *“We stellen vast dat onze gemeente 8.000 verkeerskundigen telt”*. Ook de opmerking: *“Velen hebben er een mening over, maar weinigen hebben er verstand van”* wordt regelmatig gehoord. Het zijn argumenten die soms gebruikt worden om de burgers toch maar niet te veel te betrekken bij de besluitvorming. Nochtans is een goed uitgevoerd participatietraject een uitstekend middel om frustraties bij burgers te voorkomen. Het geeft burgers meer inzicht in de voor- en nadelen van de verschillende opties en kan hen doen inzien dat het persoonlijk belang niet noodzakelijk gelijk loopt met het algemeen belang.

Eén van de grote voordelen van participatie is dat de stad of gemeente de praktijkervaring en kennis van de gebruiker kan benutten en nieuwe elementen en verzuchtingen kan vernemen. In het ‘Trage Wegenplan’ van de Provincie Vlaams-Brabant lezen we : *“Tot onze verrassing kwamen heel wat wegjes naar boven die blijkbaar veel gebruikerspotentieel hebben. We hebben nu een leidraad in handen waarmee we tot zeker 2030 gedragen acties kunnen uitvoeren op het terrein en waar iedereen de meerwaarde zal van herkennen. Een goeie basis, om dit Trage Wegenproject de komende jaren met hart en ziel verder te zetten.”*

En even verder: *“ Participatie betekent dat je de expertise die bij de inwoners zit, optimaal benut. Je inwoners zijn immers de gebruikers van de wegjes, ze kennen elk plekje in je gemeente, de gevoeligheden en de geschiedenis én ze zijn ook de toekomstige gebruikers. Als je je inwoners optimaal betreft bij het proces, krijg je een gedragen plan dat resulteert in een bruikbaar én veelgebruikt netwerk.” (38)*

Meerdere keren vroeg ik aan politici en ambtenaren of ze iets nieuws geleerd hadden na een participatie-avond. Ze antwoordden me dat een aantal zaken hen wel al bekend was, maar dat ze toch nieuwe dingen hadden vernomen. Ze kregen een ander beeld dan wanneer ze enkel luisterden naar ‘veel gehoorde klachten’. Inwoners en bestuurders leren van elkaar en betrokken burgers voelen ook een zekere verantwoordelijkheid als ze een actievere rol toebedeeld krijgen.

In de enquête vroeg ik aan de steden en gemeenten welke voordelen ze zagen aan burgerparticipatie. Er waren meerdere antwoorden mogelijk.



Afbeelding 32: enquête steden en gemeenten: voordelen van burgerparticipatie

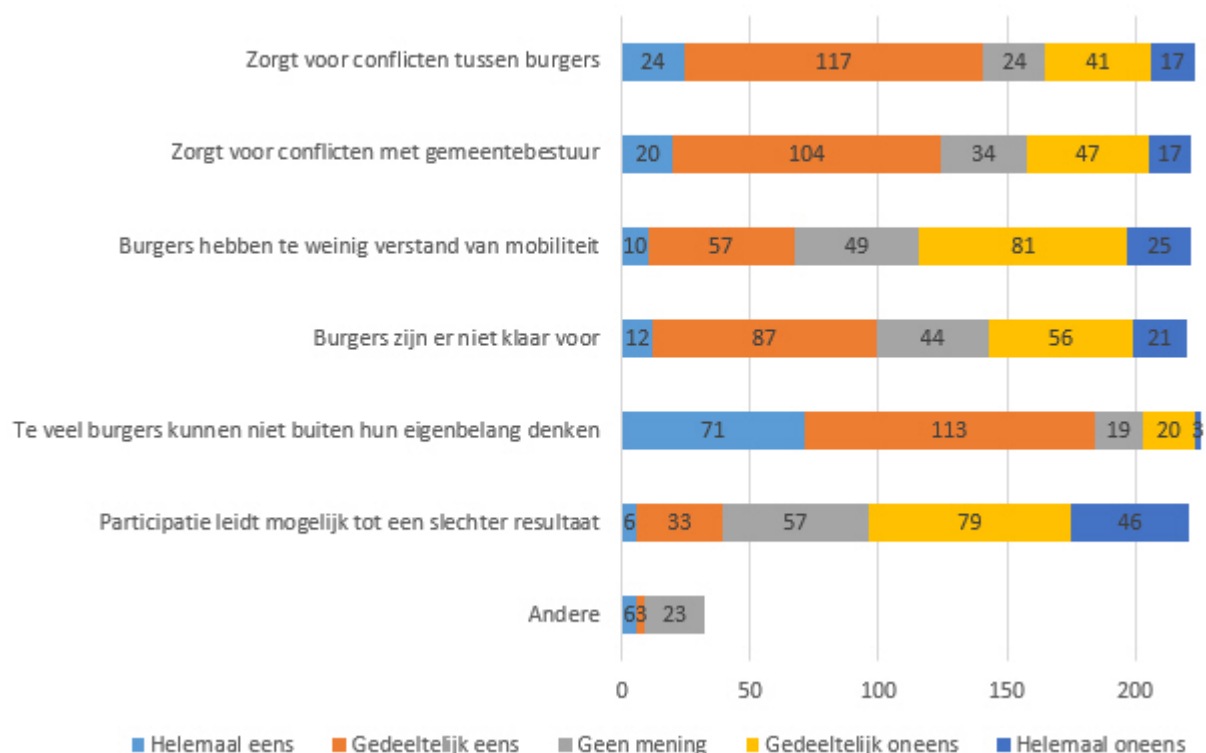
Uit de resultaten blijkt dat men een hogere betrokkenheid en een meer gedragen mobiliteitsplan als belangrijkste voordelen ziet. Met de stelling dat participatie zorgt voor een hoger democratisch gehalte is de meerderheid het gedeeltelijk eens. Participatie kan ook heel goed met een beperkt deel van de bevolking worden uitgevoerd; het is onhaalbaar in de praktijk om iedereen een stem te geven. Open en directe democratie is dus vooral een moreel argument dat de intrinsieke waarde van participatie benadrukt, maar men ziet dit niet als het belangrijkste voordeel.

Over de vraag of participatie leidt tot een beter mobiliteitsplan zijn de meningen meer verdeeld. 15% is het zelfs niet eens met deze uitspraak. Het zou kunnen dat dit te wijten is aan minder goede ervaringen uit het verleden of de angst voor het onbekende. Indien participatie niet goed wordt uitgevoerd, is een slechter resultaat inderdaad mogelijk. Een veel gehoorde opmerking is dat heel wat burgers niet houden van verandering, ze leven liever met het ongemak van het status-quo, dan met de onzekerheid van de toekomst. Of zoals de Nederlandse historicus Philipp Blom het treffend formuleerde: “De onzekerheid heerst en dat maakt ons angstig. We behouden liever wat lekker is, wat houvast biedt en schermen ons letterlijk af van de werkelijkheid die op de voordeur beukt.” (39)

Ik vroeg de steden en gemeenten ook welke nadelen ze zien aan participatie. Hebben burgers niet te weinig verstand van mobiliteit? Zijn ze er wel klaar voor? Kunnen ze voldoende aan het algemeen belang denken of blijven ze steken in hun eigen belang? En zorgt het niet voor conflicten onder elkaar en met het bestuur?



## Nadelen van burgerparticipatie



Afbeelding 33: enquête gemeenten: Welke nadelen ziet u aan burgerparticipatie?

Meteen valt op dat men vooral vindt dat het denken aan het algemeen belang een moeilijke klus is voor heel wat burgers. Het vraagt een behoorlijk inzicht om het eigen denkkader te verruimen naar een algemeen denkkader. Een goed opgezet en uitgevoerd participatietraject biedt de burgers een breder kader en nodigt hen uit om niet alleen te blijven steken in het eigen verplaatsingsgedrag en voor- of nadelen voor zichzelf van voorgestelde maatregelen. Een interessante manier om mensen hier te laten bij stilstaan is hen te vragen om zelf voorstellen te doen en hen dan te laten aanduiden of het een privébelang betreft of het algemeen belang. Dat doet mensen nadenken. Privébelangen worden vervolgens 1-op-1 behandeld en niet op een brede inspraakavond, waar de zaken van meer algemeen belang behandeld worden.

Dat mobiliteitskeuzes de gemoederen sterk kunnen doen oplaaien is een gekend fenomeen. Ook dit komt het vaakst voor in slecht uitgevoerde participatiemomenten waarbij mondige burgers de gelegenheid krijgen om conflicten aan te wakkeren en uit te vergroten. Maar natuurlijk is het ook zo dat de uitspraak 'je kan niet voor iedereen goed doen' ook wel klopt. Er zijn niet altijd alleen maar voordelen voor iedereen. Plannen die beperkingen voor een aantal weggebruikers inhouden, zoals bijvoorbeeld bepaalde 'knips' voor het autoverkeer, kunnen voor weerstand en tegenkating zorgen. Diegene die er een persoonlijk voordeel bij hebben (bewoners, fietsers...) zijn niet noodzakelijk dezelfde als diegenen die er de nadelen van ondervinden. Conflicten tussen burgers onderling en tussen burgers en het bestuur zijn niet altijd te vermijden. Cil Cuypers, schepen van mobiliteit van de gemeente Bierbeek, vertelde me dat een eerder participatietraject in haar gemeente uitmondde in een 'kleine oorlog'. In een bepaalde straat waren er drie kampen ontstaan en de discussies laaiden hoog op. Het gemeentebestuur heeft voor één van de drie scenario's moeten kiezen en dat pakte dus minder goed uit voor de twee andere kampen. Achteraf bleek dat de wijzigingen persoonlijke wonden hadden geslagen bij sommige bewoners. Het is dus van belang dat de gemoederen niet te

zeer verhit worden en dat burgers aangemoedigd worden om buiten hun eigen kader te leren denken. Natuurlijk zal je niet altijd iedereen meekrijgen.

Mobiliteitsdiscussies gaan vaak gepaard met veel emoties en het is dan ook een uitdaging voor bestuurders om daar mee om te kunnen gaan. Burgemeester Vaganée van Bonheiden heeft veel ervaring met participatiebijeenkomsten. Zijn tactiek is om iedereen persoonlijk te verwelkomen en hij staat aan de ingang om iedereen een hand te geven. Daardoor is de 'stoom' van diegenen die het eens goed willen komen zeggen al voor een stuk weg. Fysiek contact maakt echt wel een verschil.

Door deel te nemen aan het participatietraject zien burgers dat hun waarheid niet dezelfde is dan de waarheid van anderen en dat er meerdere kanten aan één verhaal zitten. Jan Gheldoff, mobiliteitsplanner van de stad Gent, vertelde me dat bij een aantal hoorzittingen in deelgebieden van de stad sommige roepers door anderen in de zaal terecht gewezen werden.

Verder zijn er natuurlijk ook nog de praktische bezwaren. Burgers betrekken kost tijd en soms schrikt ook de kostprijs af, al moet dit niet overdreven worden. Kleine gemeenten of steden hebben niet altijd de kennis of voldoende eigen personeelscapaciteit in huis. Ook hier kunnen externe bureaus bijspringen. Karel Brits zei me: *"Ik zie niet veel nadelen aan burgerparticipatie, maar de werklast is wel aanzienlijk. Participatieavonden, infomarkten, een enquête.. vragen veel tijd, energie en inzet. Maar het is de moeite meer dan waard. Burgers voelen zich meer gehoord, ook al kan je niet altijd aan alle individuele noden voldoen."*

Het komt er dus op aan om naar efficiëntie te zoeken. Met relatief bescheiden middelen en in een aanvaardbaar tijdsframe kan men een goed participatietraject organiseren. 'Heel veel' is geen garantie voor een succesvolle of adequate aanpak.

## 4.2 Vormen van participatie

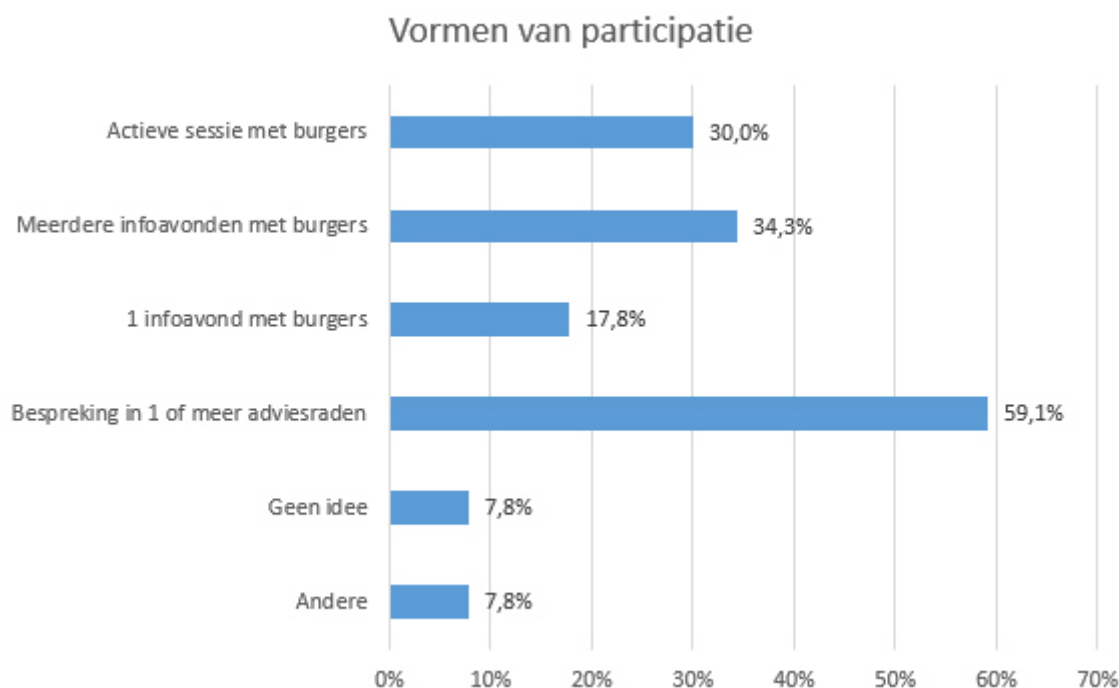
Het mobiliteitsdecreet legt participatie op als een verplichting bij elk nieuw mobiliteitsplan of elke grondige herziening ervan. (Spoor 2 – verdiepen en verbreden). Bij spoor 3 (enkel een aanpassing van het actieplan) is er geen participatieverplichting. Bij het begin van het traject moet het gemeentebestuur de wijze van participatie vastleggen. Zonder dit wordt een mobiliteitsplan niet goedgekeurd. In het decreet staat letterlijk: *"De gemeenteraad keurt het voorstel van participatietraject goed. Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening, vermeld in het eerste lid, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek."* (4) De verplichting is dus strikt maar laat wel veel vrijheid over de wijze waarop participatie gerealiseerd wordt. Ook hier is er een duidelijk verschil tussen de 'geest' en de 'letter' van de wet.

In de zogenaamde participatieladder beschrijft men verschillende participatieniveaus waarbij het gaat van 'informereren' tot 'zelfbeheer'. Informeren is een absoluut minimum. (40)

Participatieniveau	Rol van de burger	Rol van de lokale overheid
Informeren	Burger informeert zich.	Het bestuur houdt de bevolking met goede informatie op de hoogte van genomen beslissingen
Consulteren	Burger is gesprekspartner, geeft mening of levert commentaar.	Het bestuur bepaalt de agenda en luistert naar de bevolking in een open, maar vrijblijvend gesprek. De resultaten zijn niet bindend.
Adviseren	Burger is leverancier van ideeën, neemt deel aan de discussie en geeft advies binnen een open setting.	Het bestuur geeft burgers de gelegenheid om problemen aan te dragen en oplossingen voor te stellen. De besluitvorming gebeurt op een ander niveau, het bestuur kan al dan niet beargumenteerd afwijken van de voorstellen.
Coproduceren	Burger bepaalt mee de probleemagenda en de oplossingsrichting.	Het bestuur ontwikkelt samen met de burgers een plan of project en verbindt zich aan één van de overeengekomen oplossingen.
meebeslissen	Burger is partner en neemt mee de beslissingen.	Het bestuur en burgers komen een gezamenlijke agenda overeen, zoeken samen naar oplossingen en nemen gezamenlijk beslissingen.
Zelfbeheer	Burger maakt zelf de keuzes en neemt initiatief.	Het bestuur geeft een ruim kader, laat de concrete agenda en de besluitvorming over aan de burgers. Het bestuur adviseert en ondersteunt.

Afbeelding 34: Draaiboek participatietrajecten (Mobiel 21)

Ik vroeg aan de gemeenten welke vormen van participatie ze bij de vorige herziening of opmaak van hun mobiliteitsplan hadden toegepast. Ook hier waren er meerdere antwoorden mogelijk.



Afbeelding 35: enquête steden en gemeenten: Welke vormen van participatie heeft u bij de vorige herziening of opmaak van het mobiliteitsplan toegepast?

Meteen valt op dat de bespreking in 1 of meerdere adviesraden het vaakst werd genoemd. In sommige gevallen gaat het dan over een verkeersraad of verkeersplatform, maar ook een Gecoro (Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening) of andere adviesraden (Milieuraad, Middenstandsraad...) worden ingeschakeld. Theoretisch is dit voldoende als participatievorm, maar niet altijd zitten de juiste personen aan tafel bij deze adviesraden en vaak zijn het gesloten structuren die geen participatiemogelijkheden bieden aan de brede bevolking. Men kan dit eerder 'indirecte' burgerparticipatie noemen. Meestal is het een gemakkelijksoplossing die weinig inspanningen

vraagt en ook snel georganiseerd kan worden. De adviesraden bestaan toch al en zijn bedoeld om advies te geven of als klankbord gebruikt te worden. Het vakje 'participatie' wordt afgevinkt en men heeft voldaan aan de voorwaarden van het decreet. Maar mijn vraag is toch wel: "Mag het iets meer zijn?"

1 infoavond organiseren komt ook nog vaak voor; meestal gaat het dan over een informatiemoment vrij laat in het proces waardoor het eerder 'informerend' en veel minder 'participatief' is. Het plan wordt dan voorgesteld en uitgelegd. Meestal wordt er ruimte gelaten voor vragen of opmerkingen door het publiek. Niet zelden leidt dit tot kritische vragen of zaken naast de kwestie. Eén mondige burger kan de sfeer op zo'n avond helemaal bepalen, zowel in de positieve als in de minder positieve richting. Niets is makkelijker dan schieten op een plan dat door anderen bedacht en uitgewerkt is. Minder mondige burgers blijven vaak op hun honger zitten en uiten hun kritiek in de wandelgangen.

Heel wat gemeentebesturen hebben negatieve ervaringen met dit soort infoavonden en stappen af van dit concept. Indien er toch voor gekozen wordt, is een goede voorbereiding en strakke regie een absolute noodzaak om zo'n avond niet te laten ontsporen in geroep, chaos en een negatieve berichtgeving in de pers achteraf.

Soms wordt er een zogenaamde 'infomarkt' georganiseerd. Burgers worden op bepaalde momenten uitgenodigd om kennis te nemen van de plannen. Iemand van het bestuur en/of de administratie en het studiebureau zijn aanwezig voor het beantwoorden van vragen en het noteren van feedback. Het kaderen en visualiseren van een mobiliteitsplan is evenwel geen eenvoudige klus, zeker aanzien van burgers die voordien helemaal niet bij het proces betrokken waren geweest. Heel wat mensen kunnen moeilijk kaarten lezen of interpreteren en maken er hun eigen verhaal van. Ik bezocht de infomarkt in Lennik, die georganiseerd werd als onderdeel van het participatietraject voor de verdieping/vernieuwing van het mobiliteitsplan.



Afbeelding 36: Infomarkt Lennik n.a.v. verdieping/vernieuwing mobiliteitsplan.

Op grote pancarten probeerde men te visualiseren wat de plannen zijn voor Lennik. Mijn gevoel was dat de aanwezige burgers moeilijk de context konden vatten. Het leek een beetje op 'men stond er bij en keek er naar'. Ik sprak bij het buitengaan enkele burgers en vroeg hen wat ze er van vonden. Ik

kreeg onduidelijke antwoorden, maar had niet het gevoel dat ze er veel aan gehad hadden. Een burger had een vraag gesteld aan iemand van het studie bureau, maar had daar geen duidelijk antwoord op gekregen. Ik vroeg hem of hij nu wist wat ze in Lennik wilden doen en hij antwoordde me dat hij daar geen enkel idee over had. “*Er zouden wel meer files komen...*”, beweerde hij.

Een stap verder dan ‘informereren’ is het opzetten van actieve sessies waarbij burgers niet alleen hun mening kunnen formuleren, maar ook kunnen meedenken en zelf ideeën en suggesties kunnen aanbrengen, en dit in een vroeg stadium van het traject. Over ‘starten met een wit blad’ zijn de meningen verdeeld. Sommigen vinden dat te hoog gegrepen, anderen formuleren dit als een ‘noodzaak’.



*Afbeelding 37: voorbeeld van een participatie-avond met kleinere groepen*

Traditioneel worden burgers verdeeld in kleinere groepen aan tafels (10 à 15 personen) waarin hen bepaalde vragen worden voorgelegd. Burgers worden uitgenodigd om mee te denken en voeden elkaar op een rustige manier met ideeën en visies. Het achteraf rapporteren voor de grote groep in een strak tijdschema creëert een gevoel van samenhang en inspraak. Burgers vernemen dan ook wat er aan andere tafels werd gezegd en horen of hun ideeën en opmerkingen opgepikt worden. De kans dat sommige burgers de avond gaan monopoliseren is daardoor veel minder groot. Het vraagt natuurlijk wel een actieve inzet van de burgers en een duidelijk kader dat vooraf geschetst wordt.

Enquêtes geven de burgers een stem in het verhaal, maar het is een beperkte vorm van participatie. Het is vooral bedoeld om te luisteren naar de meningen van burgers en is daardoor eerder éénrichtingsverkeer. In een uitgebreide enquête peilde de stad Dendermonde naar de mening van bewoners over het enkele maanden eerder ingevoerde circulatieplan in Sint-Gillis, een belangrijk actiepunt van het voordien opgemaakte mobiliteitsplan. Niels Tas, de schepen van mobiliteit, vertelde me dat ze 3.000 willekeurig gekozen burgers online en op papier bevroegd hadden.

Sommige tegenstanders van het plan waren gefrustreerd omdat ze niet mochten deelnemen, maar de selectie van de deelnemers was bewust willekeurig gebeurd omdat bij een open enquête de kans dat drukings- en lobbygroepen oververtegenwoordigd zijn te groot werd geacht. Via een 30-tal vragen werd er gepeild naar de maatregelen zelf en naar de impact ervan op hun verplaatsingsgedrag. (41)

1.679 van de geselecteerden namen deel, 56% dus. De resultaten van de enquête werden, samen met andere bronnen zoals tellingen en observaties gebruikt om tot een eindbeslissing te komen over het plan. De enquête leverde ook een grote hoeveelheid interessante data op over de modal split en de mate waarin deze door de maatregelen beïnvloed werd. Zo bleek dat een ruime meerderheid bereid was om een (kleine) omweg te maken met de wagen om zo meer ruimte te bieden aan de fietser. De helft van de inwoners was van mening dat de verkeersveiligheid verbeterd was met de proefopstelling.

## Conclusies

- 1** Twee types duidelijk te onderscheiden: vlotte versus duurzame mobiliteitsgebruiker. Geen tot weinig verband met leeftijd, geslacht, gezinssamenstelling of zone waar men woont.
- 2** Meerderheid van oordeel dat verkeerssituatie in Sint-Gillis geen probleem vormde. Niettemin worden diverse maatregelen door hen positief beoordeeld en wenst slechts 22% geen enkele maatregel behouden.
- 3** De schoolomgevingen en de fietsstraat zijn breed gedragen maatregelen. Bijna de helft van de bewoners wenst de zone 30 zoals vandaag niet te behouden.

Afbeelding 38: conclusies van de bewoners in de enquête over het circulatieplan Sint-Gillis in Dendermonde

Verder op de participatieladder komt men dan op het niveau van 'adviseren' of 'co-produceren'. Het oprichten van een klankbordgroep is een mogelijkheid. Deze kan eventueel samengesteld worden uit belangstellenden van een eerdere participatieavond. Met deze groep wordt dan gedurende een langere periode gewerkt rond een aantal thema's. Deze methode levert meer diepgang op en heeft als belangrijk voordeel dat burgers meer tijd krijgen om zich in de materie te verdiepen; ze kunnen meegroeien met het traject. Dit betekent evenwel niet dat de beslissingsmacht helemaal bij de burgers komt te liggen. Het zijn nog steeds de politici die beslissen, maar ze kunnen de publieke input, als aanvulling op het studiewerk van specialisten, ingenieurs en studie bureaus gebruiken om doordachte en gedragen beslissingen te nemen.

Een interessant voorbeeld van co-creatie of co-productie is het project Lama (Laboratoria Mobiele Alternatieven) van het 'Netwerk Duurzame Mobiliteit'. (42). De groepen, samengesteld uit burgers en begeleid door het Netwerk, werken projecten gekozen door de overheid uit, waarna een test volgt via een proefopstelling. Hoewel dit een interessante vorm van participatie is, is dit nog niet uitgetoetst bij een volledig mobiliteitsplan.

De stad Gent richtte naar aanleiding van het nieuwe circulatieplan een burgerparlement op. De RUGent begeleidde de willekeurig gekozen groep burgers. Het burgerparlement gaf, nadat ze ingewerkt waren in de problematiek, adviezen voor verdere verfijning van het circulatieplan. Het lijkt

een beetje op het experiment 'G-1000', gestart in 2012 als platform voor democratische innovatie. (43) Een verschil is wel dat het hier gaat over een vastgelegd thema, namelijk het circulatieplan, terwijl voor de G1000 de thema's via een open proces bepaald werden.

Een verre gaande vorm van participatie is 'mee beslissen'. Eén van de mogelijkheden om dit toe te passen is het organiseren van een referendum, maar hier zijn ook veel nadelen aan verbonden. Gezien de complexiteit van een mobiliteitsplan en de vele verschillende acties die er aan gekoppeld worden, is het organiseren van een referendum niet alleen praktisch moeilijk haalbaar, maar is het zeer twijfelachtig of de burgers voldoende op de hoogte zijn om zich in een dergelijk referendum met kennis van zaken en met voldoende nuance te kunnen uitspreken.

Kortom, er zijn veel verschillende vormen en methodes om participatie te organiseren, naar burgers te luisteren en hen inspraak te geven. In het document 'Participatie-initiatieven' van Mobiel 21 wordt een uitgebreide beschrijving gegeven met een overzicht in welke beleidsbeslissingsfase (van probleemstelling tot evaluatie) ze aangewend kunnen worden. Van de 23 mogelijke vormen, zijn er 15 die toegepast kunnen worden voor mobiliteitsplannen. (40)

Participatie-initiatieven	Kolom 2 MP/ infra/wijk	Kolom 3 Doelstelling(en), niveaus	Kolom 4 Burgerbetrokkenheid	Kolom 5 Karakter	Kolom 6 Interactie	Kolom 7 Beleidsfase(n) (, = of - = en)*
1. Adviesraad	MP, infra, wijk	Advies	Indirect	Structureel	Interactief	1,2,3,4,5,6
2. Participatieve projectcyclus	MP, infra, wijk	Coproductie	Indirect	Incidenteel (of struct)	Interactief	1-2-3-4-5-6
3. Planningscel	MP, infra, wijk	Coprod, meebeslissen	Indirect	Structureel	Interactief	1-2-3-4-5-6
4. Inspiratiebezoek	MP, infra, wijk	Consult, advies	Indirect	Incidenteel	Interactief	2,3,5
5. Expert-advies (Delphi-enquête, experten-panel)	MP, infra, wijk	Advies	Indirect	Incidenteel	Interactief of niet interactief	2,3, (5,6 voor panel)
6. Internetteforum (digitaal debat, ...)	MP, infra	Consult, advies	Direct	Structureel	Interactief	1,2,3,6
7. Focusgroep-gesprekken	MP, infra, wijk	Consult	Direct	Incidenteel	Interactief	1,2,3
8. Stads-, wijkdebat (Open space, (World)café, Charette, jouw dag, technologiefestival, inspraakvergadering, van roepen tot eigen inbreng, Olympiadeconferentie)	MP, infra, wijk	Info, consult, advies, (coprod)	Direct	Incidenteel (of structureel)	Interactief	1,2, 3,5,6
9. Burgerjury (burgeradvieskring, burgerpanel, LENS-methode, wijkjury, ...)	MP, infra, wijk	Advies	Direct	Incidenteel (panel=struct)	Interactief (niet interactief)	1,2,3,(4)
10. Openhuis (Infomarkt, tentoonstelling, Road shows, ...)	MP, infra, wijk	Info, consultatie	Direct	Incidenteel	Niet interactief	3,4,5
11. Enquetering (Deliberative, opinion-polling/ digi-, omnibusenquête/ preferentiemeters)	MP, infra, wijk	Consultatie	Direct	Incidenteel	Niet interactief	1,2,3,(4,5),6
12. Referendum	MP, infra	Advies, meebeslissen	Direct	Incidenteel	Niet interactief	4
13. Infra-lab	Infra, wijk	Consult, advies	Direct	Incidenteel	Interactief	1,2,3
14. Persoonlijke diepte-interviews	Infra, wijk	Info, consult, advies	Direct, indirect	Incidenteel	Niet interactief	1,2,3,4,5,6
15. Werkgroep ambtenaren/burgers	Infra, wijk	Coproductie	Direct, indirect	Incidenteel	Interactief	5
16. Woordvoering	Wijk	Consult, advies	Indirect	Incidenteel	Interactief	1,2,3,4,5,6
17. Ontwerpatelier, creatieve sessie, werkatelier	Wijk	Consult, advies	Direct, indirect	Incidenteel	Interactief	2,3
18. Thuis mee ontwerpen (ontwerpwedstrijd, creatieve concurrentie, ...)	Infra, wijk	Advies, coprod, (meebeslissen)	Direct, indirect	Incidenteel	(Niet) interactief	2, 3,(4)
19. Schouw (kneipuntentocht, ...)	Wijk	Consult, advies	Direct	Incidenteel	Interactief	1,2,3,5,6
20. Wijkaandelen (wijkbudget, participatieve begroting (lusten en lasten)	Wijk	Coprod, meebeslissen	Direct	Structureel	Interactief	1,2,3,4,5,6
21. Informatie via audiovisuele media of via geschreven infokanalen	MP, infra, wijk	Info	Direct	Incident/struct	Niet interactief	4,5
22. Publieke hoorzitting	MP, infra, wijk	Consult, info	Direct	Incident/struct	(Niet) interactief	4,5
23. Openbaar onderzoek	MP, infra, wijk	Consult, advies	Direct, indirect	struct	Niet interactief	4

Afbeelding 39: Draaiboek participatietrajecten (Mobiel 21) (in grijs = minder geschikt voor een mobiliteitsplan) Beleidsfases (kolom 7): 1 = probleemstelling 2= voorstellen genereren 3= keuze van opties 4= formele beslissing 5= implementatie 6= opvolging en evaluatie

Ook online worden burgers steeds mondiger; sociale media worden gebruikt en vaak misbruikt om openlijk en ongenueanceerd kritiek te spuien op alles en iedereen. Nogal wat bestuurders hebben last van de negatieve stemmingmakerij die zich vooral via Facebook als een lopend vuurtje verspreidt. Niet zelden worden er persoonlijke aanvallen gelanceerd, waardoor het debat verruwt. Achter de pc of op de smartphone durven sommigen zich wel eens 'laten gaan'. Het probleem met sociale media is dat het moeilijk te monitoren is. Op de eigen Facebook pagina van een stad of gemeente kan men persoonlijke aanvallen weren, maar soms richten boze burgers zelf een Facebookpagina op om hun ongenoegen te uiten en vooral 'tegen' te zijn. Verwijderen van berichten of blokkeren van wie zich niet aan deontologische regels houdt, wordt ook gemakkelijk gezien als 'censuur'. Zelden is de kritiek opbouwend of komt men met eigen voorstellen.

Er bestaan betere online initiatieven. Het bedrijf 'Citizenlab', een Belgische startup voor lokale democratieën voor het digitale tijdperk, biedt steden en gemeenten een platform aan waarmee online inspraak kan georganiseerd worden over bepaalde voorstellen. Het gaat over meer dan mobiliteit, maar het kan perfect voor dit domein gebruikt worden. (44) Burgers moeten zich registreren en kunnen, indien de stad of gemeente dit voorziet, zelf voorstellen doen. Ook enquêtes kunnen uitgevoerd worden.

### 4.3 Timing is alles

Participatie vereist een degelijke voorbereiding vanaf de start van een project of plan. Er moet goed nagedacht worden op welke manier, via welke methode en met welk doel burgers bevestigd gaan worden. Een veel voorkomende fout is dat burgers te laat in het proces betrokken worden. Ze hebben dan het gevoel dat alles al beslist is en ze enkel 'voor de vorm' geconsulteerd worden.

Willy Miermans verwoordde het als volgt: *"Als men burgers betreft van in het begin, lukt dat wel. Rustig samen bekijken: "Wat willen we?" Aangenaam wonen, een goede 'commerce', veiligheid, rust, niet flauw doen... Je begint met te vragen aan burgers "wat wringt er" en "wat kan beter", die klachten moet je hertalen, objectiveren en de eventuele onzin er uit halen. De mensen moeten nooit de oplossingen brengen; ze kennen de problemen, maar de oplossingen zijn voor de vakman. Dan komt fase 2 en dan moet de ontwerper de mensen laten meedenken. Je moet altijd principes achter de hand hebben en daar moet je mee beginnen, bijvoorbeeld: op veiligheid geven we niet toe."*

De verschillende participatie-initiatieven worden samengebracht in het participatietraject. Voor elke fase is het aangewezen om het juiste doel, ambitie en doelgroep te bepalen, samen met een inschatting van budget, afspraken rond communicatie en timing. Deze puzzelstukken samenbrengen zorgt voor een coherente aanpak en de juiste verwachtingen bij zowel het bestuur als de administratie. Tussentijds wordt het traject opgevolgd, geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig.

Een goede evaluatie van elke stap is een must en ook daar wordt de burger best bij betrokken. Op deze manier verkleint de kloof tussen burger en bestuur en groeit het vertrouwen. Communicatie is cruciaal om het traject te doen slagen. Om goed te kunnen evalueren kunnen meetbare doelstellingen vooraf opgesteld worden. Een eenvoudige bevestiging aan het einde van een participatie-avond kan altijd nuttige bijkomende informatie opleveren. Waren de burgers mee met het verhaal? Heeft deze avond bijgedragen tot een groter draagvlak? Met welke vragen blijft men achter?

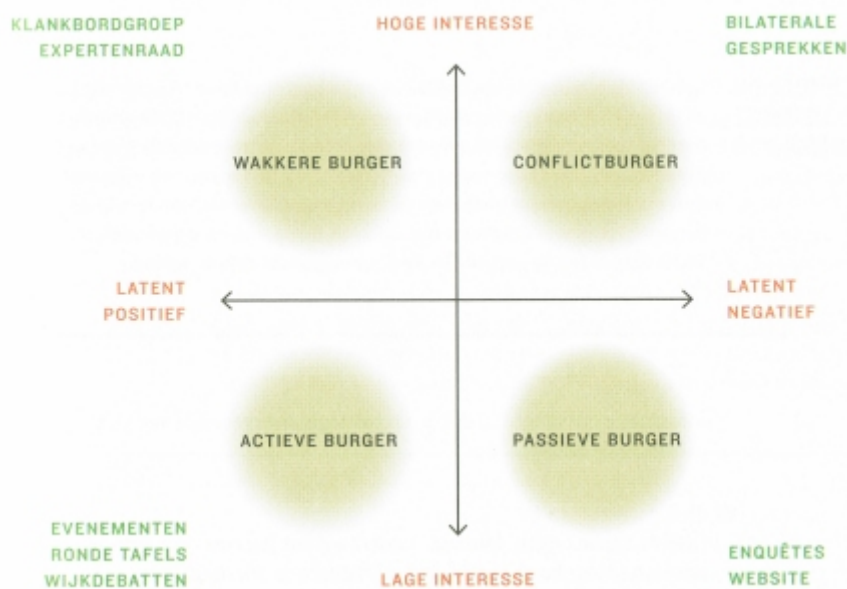


## 4.4 De actoren

‘De burger’ is een ruime doelgroep; iedereen aan boord willen hijsen leidt onvermijdelijk tot het kapseizen van de boot. De zogenaamde ‘participatiekloof’ zorgt er voor dat een deel van de bevolking moeilijk betrokken geraakt of weinig deelneemt aan aangeboden participatiemogelijkheden. Bepaalde groepen, zoals lager opgeleide personen, beschikken vaak niet over de nodige vaardigheden of financiële middelen om actief te participeren. Soms zijn ze ook weinig gemotiveerd of geïnteresseerd. Wanneer participatie alleen digitaal georganiseerd wordt, kan er ook een digitale kloof optreden.

De vraag is of deze participatiekloof een groot probleem is. Als mensen niet participeren uit gebrek aan motivatie of belangstelling is dat niet zo erg. Als deze lage betrokkenheid tot frustratie, onvrede of vervreemding leidt is de situatie problematischer. Kim Loyens en Dr. Steven Van de Walle, van het Instituut voor de Overheid van de K.U.Leuven formuleerden het als volgt: *“Het antwoord op de vraag of de participatiekloof een probleem stelt, hangt af van de doelstelling die men vooropstelt bij het participatie-initiatief. Als men het draagvlak bij de bevolking wil vergroten is representativiteit belangrijk; als het gaat om een creatief proces, dan is dit minder van belang. Bovendien moet men zich afvragen of de belangen van burgers die niet (kunnen) participeren voldoende behartigd worden door anderen, zoals verkozen politici of vertegenwoordigers van belangengroepen”* (45)

Niet elke burger heeft dezelfde behoeften, interesses en mate van betrokkenheid. Bart Derison, hoofd van het communicatiebureau ‘Connect’, verdeelt de burgers in 4 verschillende hoofdgroepen en koppelt hieraan de verschillende mogelijke vormen van participatie en overleg om deze doelgroepen het best te bereiken. (46)



Afbeelding 40: Help, er ligt een weg in mijn tuin. Verschillende doelgroepen voor burgerparticipatie

Een participatietraject wordt best geleid door een externe partij met voldoende kennis van zaken. Het stadsbestuur heeft de rol van passieve aanwezige of observator. Zo houden bestuurders voeling met wat er gebeurt en leeft, maar blijven ze neutraal en onafhankelijk in het debat.

## 4.5 Conclusies

Mijn onderzoeksvraag over participatie was: **Wettelijk is participatie verplicht bij het opstellen van een mobiliteitsplan. Hoe gaan steden en gemeenten hier mee om?**

We zien dat veel steden en gemeenten de verplichting voor ‘burgerparticipatie’ minimalistisch invullen. Hoewel velen steeds meer de voordelen inzien van een sterker participatietraject, er is ook veel koudwatervrees.

Soms zijn de kostprijs, doorlooptijd of de werklast argumenten om ‘zo weinig mogelijk’ aan participatie te doen. Angst voor het onbekende of voor tegenkanting en protest kunnen ook een rol spelen. ‘Wat niet weet, niet deert’ is echter geen goede houding. Burgers ondervinden altijd de gevolgen van de gemaakte beslissingen en willen betrokken worden bij het proces.

Participatie vergt een dosis moed, tijd en budget maar is cruciaal om een groter draagvlak te creëren. Een goed doordachte aanpak en correcte communicatie zijn essentieel voor het welslagen van het traject. Participatie zorgt voor betere beleidskeuzes, efficiënte inzet van middelen achteraf, voor de noodzakelijke transparantie en verkleint de kloof tussen burger en politiek. Tevens levert het aan de bestuurders informatie op over hetgeen er leeft bij de bevolking, hoe ver het draagvlak reeds reikt en waar bijstellingen nodig zijn.

Besluit: participatie wordt nog te vaak minimalistisch ingevuld. Een sterke participatie is een essentieel onderdeel van het mobiliteitsbeleid en cruciaal voor het tot stand komen van een evenwichtig en gedragen mobiliteitsplan. De evolutie naar meer participatie is positief, maar er is nog veel meer mogelijk.

Bronnen:

- (4) Vlaamse Overheid : Mobiliteitsdecreet 2009
- (38) Provincie Vlaams-Brabant: Werk- en inspiratieboek participatie – Trage Wegen (mei 2017)
- (39) Philipp Blom/Mondiaal nieuws: We hebben stoutmoedige experimenten nodig
- (40) Mobiel 21 : Draaiboek participatietrajecten
- (41) Stad Dendermonde: Vragenlijst circulatieplan Sint-Gillis
- (42) Netwerk Duurzame Mobiliteit: Lama
- (43) Levuur: Case G-1000
- (44) Citizenlab : [www.citizenlab.co/nl](http://www.citizenlab.co/nl)
- (45) K.U.Leuven – Instituut door de Overheid : Duurzame ontwikkeling duurzaam ontwikkelen
- (46) Bert Derison – Noël Slangen : Help, er ligt een weg in mijn tuin! (2012)

## 5 Hoe zit het met fietsbeleidsplannen?

*“Het potentieel voor de fiets is misschien nergens zo groot als hier bij ons. Toch gaat een groot deel van de Vlamingen nog altijd liever in de file staan dan op de fiets te springen. Hoe komt dat toch? Iedereen kent de voordelen van de fiets: het is gezond, filevrij en goedkoop. Fietsen is een zegen voor mens, milieu en economie.” (Sterk Fietsbeleid, voorwoord door Ben Weyts) (47)*

### 5.1 Waarom worden ze gemaakt?

De fiets is hét middel om mobiliteit duurzamer te maken. Fietsen is gemakkelijk, goedkoop, gezond, milieuvriendelijk, sociaal, plezierig, ruimtebesparend... Vooral voor de kortere verplaatsingen is de fiets geschikt en handig. 15,45% van alle verplaatsingen gebeurt vandaag met de fiets. Uit het ‘Onderzoek Verplaatsingsgedrag’ van de Vlaamse Overheid blijkt dat 50% van alle verplaatsingen korter zijn dan 5 km. (12) Met de komst van de elektrische fiets worden ook langere afstanden voor meer mensen mogelijk en haalbaar en zijn heuvels minder een probleem. Het potentieel waarover Ben Weyts het heeft zal de komende jaren dus alleen maar toenemen.

Volgens Wout Baert, coördinator van Fietsberaad Vlaanderen, zijn er drie aanleidingen voor steden en gemeenten om fietsbeleidsplannen op te maken. Bij de herziening van de eerste generatie mobiliteitsplannen kon men bij de verbreding/verdieping bijkomende thema’s selecteren. Een aantal steden en gemeenten vond dat de fiets erg onderbelicht was in hun eerdere plan en koos het fietsbeleid als één van de thema’s. Een tweede aanleiding is dat steden en gemeenten merken dat er spontaan meer fietsgebruik is. De nood om het beleid meer gestructureerd aan te pakken, groeit. Een derde en minst positieve aanleiding is dat politici met een fietsbeleidsplan wil ‘scoren’, omdat het nu eenmaal goed staat of populair is om ‘iets voor de fiets’ te doen. Volgens Wout Baert is dit gelukkig wel de kleinste groep.

In het vademecum voor de verkiezingen 2018 en 2019 zet het Fietsberaad drie werven voorop voor de gemeenten. (48) Naast veilige fietsinfrastructuur en fietsparkeren is ook ‘nabijheid en bereikbaarheid’ een zeer belangrijk thema. Door hierop in te zetten komt er ook ruimte voor de fiets. Meer en meer steden en gemeenten beseffen de noodzaak hiervan. Ik las in één van de mobiliteitsplannen het volgende: *“Door overal ruimte te vergroten voor fietsers en voetgangers hopen we de perceptie van onveiligheid te verminderen, zodat daadwerkelijk onze bewoners te voet naar de bakker of met de fiets naar het zwembad gaan.”* Fietsen is blijkbaar nog lang niet overal vanzelfsprekend.

Fietsbeleidsplannen zijn een instrument om een visie te creëren en een coherent fietsbeleid op te zetten en uit te voeren. Gent was in de jaren ’90 de allereerste stad in Vlaanderen die werk maakte van een fietsbeleidsplan. Reeds in 1993 beschreef dit plan een fietsrouteconcept dat de deelgemeenten van Gent moest verbinden met het stadscentrum. Communicatiecampagnes en een aanpak voor fietsenstallingen vervolledigden het fietsbeleidsplan. De resultaten lieten niet op zich wachten; door het uitvoeren van het plan is het fietsgebruik sedert de jaren ’90 in Gent verdubbeld.

In 2017-2018 werd een nieuw geactualiseerd plan opgemaakt. Daarin staat de ambitie om het aandeel van de fiets tegen 2030 verder op te trekken tot 35%. Met het circulatieplan zijn ze goed op weg om zelfs al sneller deze doelstelling te halen. Het knippen van straten om doorgaand autoverkeer te weren is dan wel geen maatregel uit het fietsbeleidsplan, de effecten op meer fietsgebruik zijn groot. (49)



Afbeelding 41: De Standaard : aantal fietsers met 22 procent gestegen op 1 jaar tijd in Gent

Steeds meer steden en gemeenten volgen het voorbeeld van Gent met het maken van een fietsbeleidsplan. In Lier heeft de gemeenteraad begin 2018 haar fietsbeleidsplan goedgekeurd. Ik vroeg aan schepen van mobiliteit Bert Wollants wat de aanleiding was voor het maken van het plan. Hij vertelde me het volgende: *“Vroeger werden heel wat maatregelen genomen voor fietsers, maar we stelden vast dat het vaak losse ideeën waren die niet met elkaar verbonden waren. De aanpak was ‘ad hoc’ en vrijblijvend. Het schepencollege was niet altijd helemaal mee met “wat willen we nu eigenlijk doen voor fietsers?” Zo ontstond, mede onder impuls van de Fietsersbond, het idee om alle maatregelen die we nemen en plannen samen te brengen in een fietsbeleidsplan. Ons doel is meer mensen op de fiets te krijgen en meer fietsers in het straatbeeld te zien. Het is geen olijsting van goede voornemens, maar een concreet actieplan met duidelijke doelstellingen dat we de komende jaren willen uitvoeren.”*

Ook kleinere gemeenten, zoals Bierbeek, hebben de voorbije jaren een fietsbeleidsplan gemaakt. Cil Cuypers, schepen van mobiliteit, miste eveneens diepgang en concrete maatregelen in het bestaande mobiliteitsplan van de gemeente. Om niet te wachten op de vernieuwing van het mobiliteitsplan, besloot de gemeente een fietsbeleidsplan te maken. Voor het bestuur is dat plan nu een kompas om zich op te richten en een stimulans om meer werk te maken van een sterk fietsbeleid.

In Dendermonde was het fietsbeleidsplan een verdere uitdieping van het bestaande mobiliteitsplan. De bedoeling is om het fietsbeleidsplan in de latere versie van het mobiliteitsplan te integreren. Het heeft gezorgd voor een breed gedragen visie bij zowel stadsdiensten, het bestuur als de bevolking. Het heeft het fietsbeleid in beweging gezet en men is gaan denken in ‘fietsroutes’ in plaats van losse stukjes fietsinfrastructuur.

In heel wat mobiliteitsplannen, zeker die van een tijd geleden, heb je als het ware een microscoop nodig om de pagina's over het fietsbeleid te zoeken. Sommige beperken zich tot een kaartje van het nog deels onbestaande BFF of een overzicht van het recreatieve fietsknooppuntennetwerk. In een mobiliteitsplan las ik het volgende: *"In onze gemeente zijn weinig fietspaden aanwezig, waardoor de fietser zich soms onveilig voelt en dat jammer genoeg ook soms is. De gemeente werkt aan een aantal concrete projecten om dit te verbeteren."* Wat die concrete projecten waren, stond niet vermeld. Kan het nog vager? Soms wordt de onveiligheid en afwezigheid van comfort toegegeven, maar dan in bedekte termen. *"Quasi al onze bedrijvzones zijn ontsloten langs één van de grote assen door de gemeente. Deze hebben globaal genomen een **suboptimale** fietsinfrastructuur."* Met andere woorden: enkel de auto is bruikbaar om zich te verplaatsen naar de bedrijvzones.

Of men legt de verantwoordelijkheid voor onveilige fietsinfrastructuur bij de fietsers zelf. *"De gemeente spoort scholen aan om de leerlingen te sensibiliseren over herkenbaarheid op de baan via een goede fietsverlichting en het dagelijks gebruik van een opvallend fluo-vestje of fluo-rugzakkenovertrek."* ...

Door de afwezigheid van goede en comfortabele fietsinfrastructuur en de nog steeds veel te hoge ongevals cijfers stijgt ook de druk vanuit de bevolking op de steden en gemeenten om werk te maken van een veel sterker fietsbeleid. In de stadsmonitor 2017 (50) bleek onlangs nog dat amper 1/3 van de Vlamingen hun kinderen alleen naar school durft te laten gaan en ruim de helft van de Vlamingen is ontevreden over de veiligheid van fietsinfrastructuur. De evolutie t.o.v. 2014 is zelfs negatief.

	Veilig fietsen	Kinderen kunnen zich zelfstandig en veilig verplaatsen	
	2017	2014	2017
Antwerpen	52	38	35
Gent	56	37	36
Aalst	46	33	29
Brugge	68	54	49
Genk	72	51	47
Hasselt	63	50	41
Kortrijk	59	46	41
Leuven	61	46	42
Mechelen	58	42	35
Oostende	63	49	48
Roeselare	56	43	43
Sint-Niklaas	54	40	33
Turnhout	50	41	33
Totaal 13 steden	57	42	38
Vlaanderen*	52	/	33

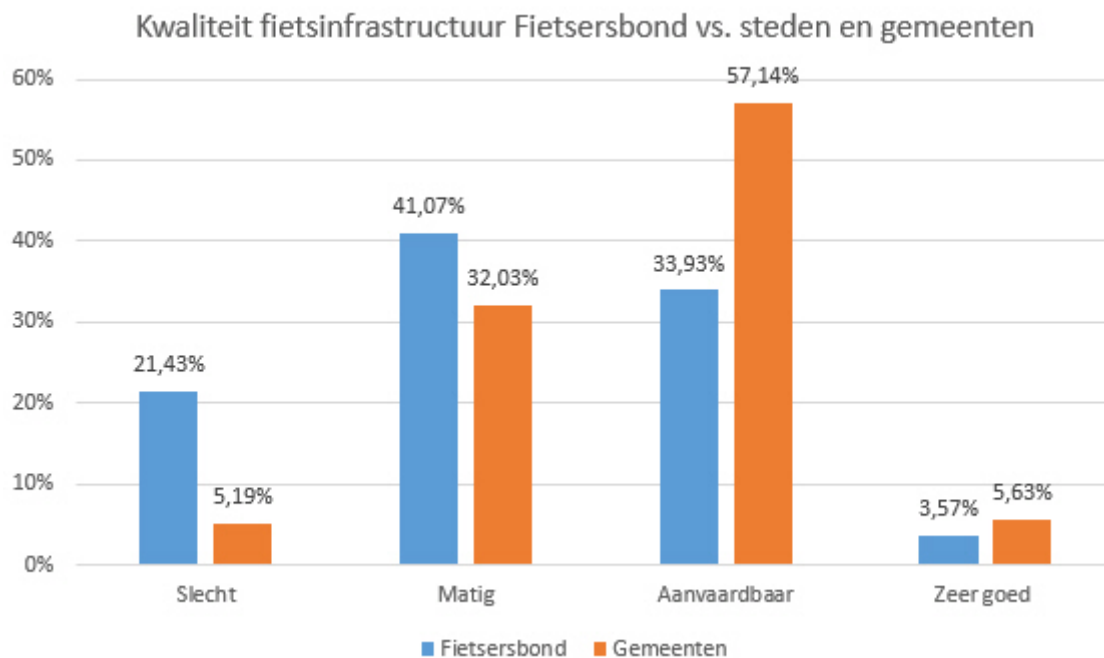
Afbeelding 42: Stadsmonitor 2017

Mede door de druk van de burgers, zien steden en gemeenten zelf ook steeds vaker de voordelen van een sterker fietsbeleid in. In de lente-editie 2018 van hun ledenblad 'Veelo' verwoordde de Fietsersbond de voordelen als volgt: *"Een gemeente die is ingericht op maat van fietsers en voetgangers heeft alleen maar voordelen: efficiënt gebruik van beschikbare ruimte, meer leven op*

straat, meer sociale controle, meer verkeersveiligheid, een betere bereikbaarheid, properder lucht en een gevoelige verbetering van de algemene levenskwaliteit. Kortom, een fietsgemeente is allround een aantrekkelijke gemeente. Dat vinden niet alleen wij; dat illustreren de steden en gemeenten die er werk van maken ook.” (51)

In de enquête naar de steden en gemeenten vroeg ik wat het bestuur zelf vond van de bestaande fietsinfrastructuur in hun gemeente/stad. 57% vond deze ‘aanvaardbaar’, 32% matig, 5% slecht en 5% zeer goed. De bestuurders en ambtenaren van de gemeente zijn dus mild gesteld. Zichzelf een slecht rapport geven is nooit makkelijk en het zou ook wel eens kunnen dat heel wat onder hen een gekleurd beeld hebben omdat ze zelf zelden of nooit fietsen.

Het publiek is duidelijk strenger en de fietsers zijn, vertegenwoordigd door de Fietsersbond, helemaal niet tevreden over de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Ze ondervinden dit dagelijks aan den lijve. Slechts een derde van de Fietsersbond-leden vindt deze in zijn of haar gemeente aanvaardbaar, 41% plakt er het etiket ‘matig’ op en 21% vindt deze zelfs ronduit slecht.



Afbeelding 43: enquêtes Fietsersbond en steden en gemeenten: vergelijking score kwaliteit fietsinfrastructuur

Wie een zeer goed zicht heeft op de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Vlaanderen, zowel op gewestelijk als gemeentelijk vlak, is Thierry Jimenez, die als meetfietser van de Fietsersbond al duizenden kilometers fietsinfrastructuur in kaart heeft gebracht.

Met de meetfiets wordt niet alleen het trilling comfort gemeten, maar ook de breedte, veiligheid, afscheiding, hindernissen... worden in kaart gebracht. Tracés met gemengd verkeer worden eveneens beoordeeld. Elk gedeelte krijgt een score toebedeeld. Qua breedte en afscheiding zijn de globale cijfers nog redelijk, maar het trilling comfort scoort gemiddeld minder dan 5 op 10. Slecht comfort zorgt voor onveiligheid, maar het is ook niet bevorderlijk om meer mensen op de fiets te krijgen.



Afbeelding 44: Thierry Jimenez tijdens opmeting kwaliteit en veiligheid fietsinfrastructuur met de meetfiets

Uit de metingen blijkt dat de gemeentelijke tracés nog slechter scoren dan de gewestelijke; het ontbreken van subsidies voor lokale fietsroutes is wellicht één van de oorzaken hiervan.

### 3.TOTAALSCORES OP 10 PER TYPE WEGBEHEERDER

Vlaams Gewest	Lengte Km	Aandeel Percent	Trillingen	Breedte	Afscheiding	Globale Score
Alle gemeentelijke fietstracés	2791,24	51,8	4,53	6,87	6,64	5,66
Alle gewestelijke fietstracés	2210,26	41	5,01	7,16	6,79	6,01
Alle fietstracés andere wegbeheerders	384	7,1	6,45	9,56	9,36	7,97
Download in excel						1 - 3

### 4.TOTAALSCORES OP 10 PER TYPE ROUTE: BOVENLOKALE (BFF)/LOKALE (Niet-BFF) FIETSTRACES

Vlaams Gewest	Aandeel Percent	Lengte Km	Trillingen	Breedte	Afscheiding	Globale Score
Alle BFF fietstracés	80,5	4335,13	4,92	7,25	7	6,04
Alle niet-BFF fietstracés	19,5	1050,37	4,63	6,91	6,43	5,67
Download in excel						1 - 2

Afbeelding 45: Gegevens Fietsersbond van de gereden tracés door de meetfiets: vergelijking scores per type wegbeheerder

Soms zijn ook ‘ping-pong spelletjes’ met de budgetten een reden om geen actie te ondernemen. Onlangs nog werd een belangrijk project voor het aanleggen van afgescheiden fietspaden op een gewestweg in het Pajottenland (zuidwesten van Brussel) , waar het snelheidsregime 70 km per uur is (!), in de koelkast gestopt. De plannen zijn opgemaakt, maar het Vlaams Gewest wil de aanleg enkel financieren op voorwaarde dat de gemeenten de gewestweg nadien voor verder onderhoud

overnemen. Deze beweren hier geen geld voor te hebben. Op deze manier krijgen we mensen niet uit de auto en is het onmogelijk om hen te verleiden tot functioneel fietsgebruik.



Afbeelding 46: de Langestraat tussen Kester en Vollezele in het Pajottenland

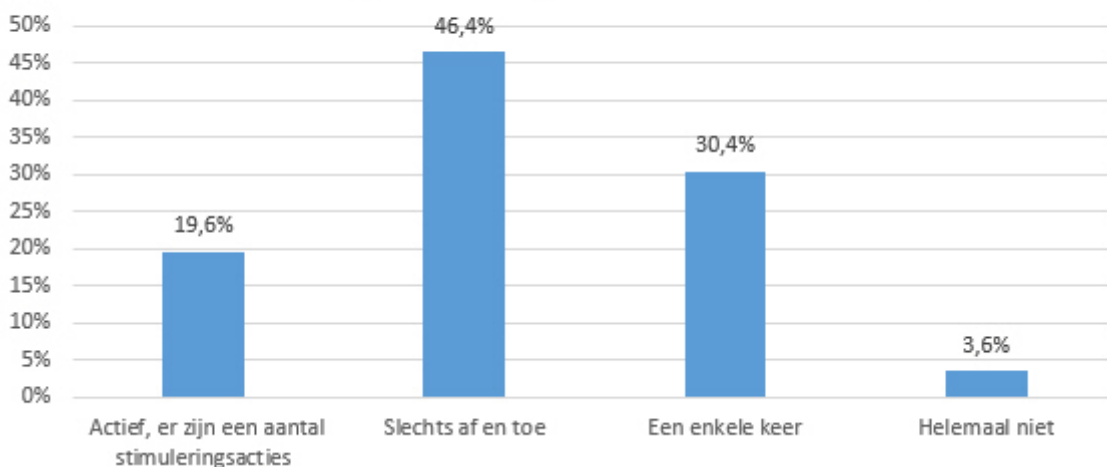
Een onderzoek, uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven in opdracht van de Waalse Overheid, becijferde nochtans dat de maatschappelijke baten van de fiets 4 tot 11 keer groter zijn dan de kosten.

Net als bij een eerdere berekening van hetzelfde bureau naar de opbrengst van de fiets voor het Gewest Brussel, komt de grootste winst voort uit een verbetering van de gezondheid. Maar gezinnen kunnen eveneens hun transportkosten drastisch verminderen (voor Wallonië kwam men uit op 140 miljoen EUR) door het verminderd autogebruik. Bij een verhoging van het fietsaandeel van 1 naar

10% in 2030, zouden ook de exploitatiekosten voor het openbaar vervoer kunnen verminderd worden met 50 miljoen EUR per jaar. (52)

Een fietsbeleid is natuurlijk meer dan goede en veilige fietsinfrastructuur. Ook het totale fietsbeleid, dus inclusief stimuleringsmaatregelen en fietsenstallingen, moet veel beter volgens de Fietsersbondverantwoordelijken. Slechts 1 op de 5 vindt dat de steden en gemeenten hier actief werk van maken.

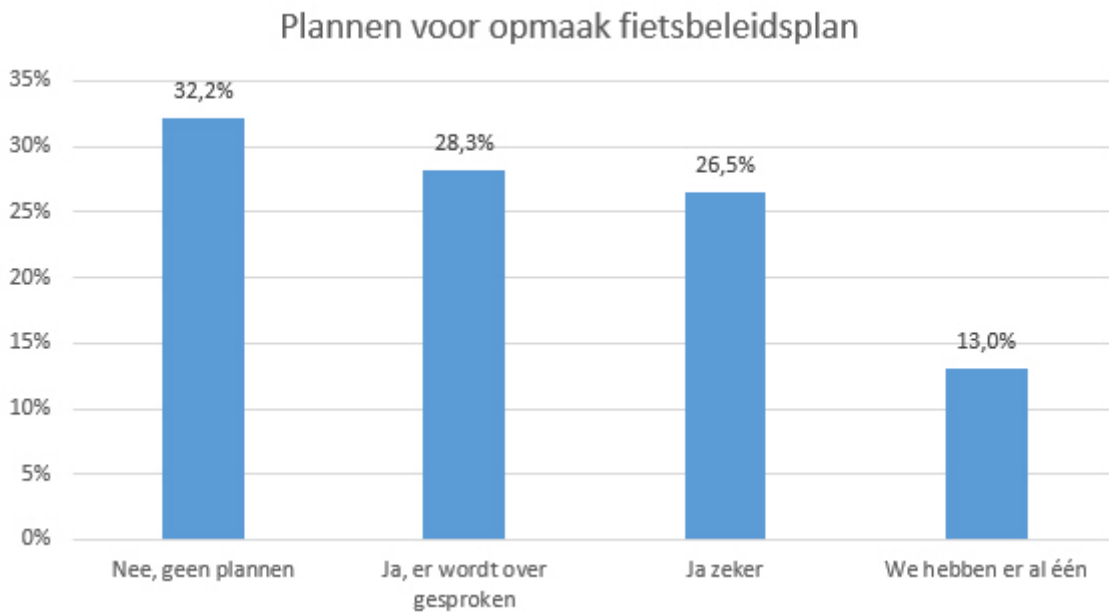
### Stimuleringsacties en communicatie voor fietsen door steden en gemeenten (antwoorden Fietsersbond)



Afbeelding 47: enquête Fietsersbond: mate waarin steden en gemeenten fietsen stimuleert en erover communiceert

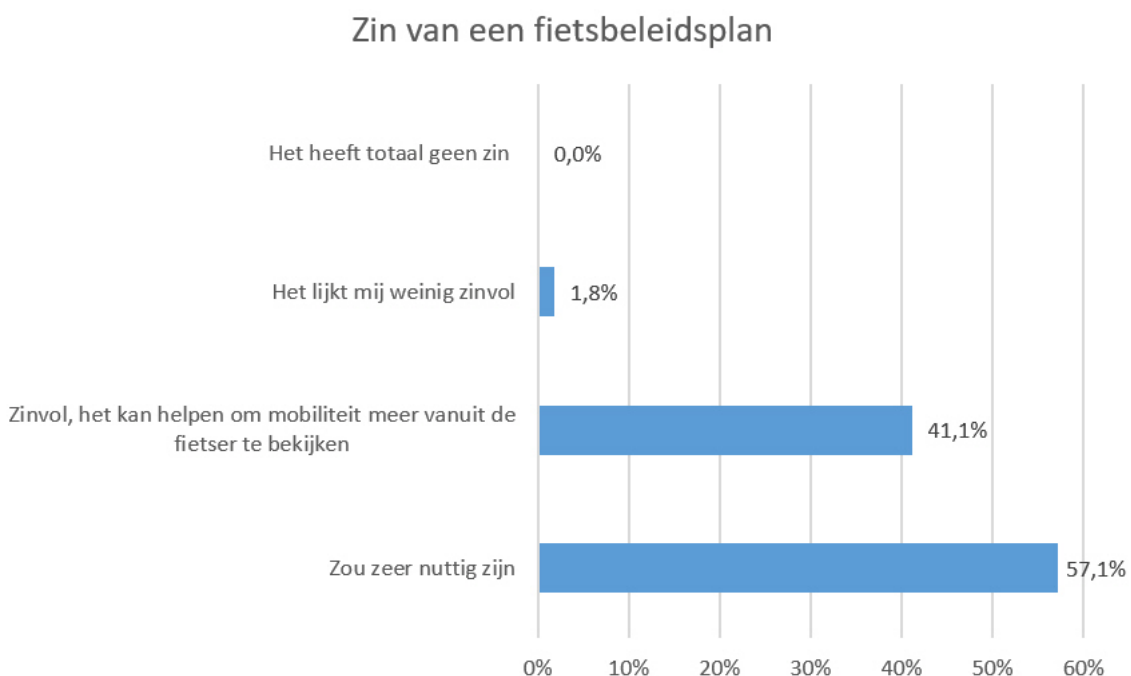


Meer en meer steden en gemeenten beseffen dat er nog heel veel werk te doen valt en broeden op een fietsbeleidsplan. 26% is van plan om binnenkort een fietsbeleidsplan op te maken, 28% denkt er over na en 13% zegt er al één te hebben. Een derde van de gemeenten heeft (nog) geen plannen.



Afbeelding 48: enquête gemeenten: plannen voor de opmaak van een fietsbeleidsplan

Fietsersbond-afdelingen zijn een groot voorstander van het opmaken van een fietsbeleidsplan. Ze hopen dat hierdoor de focus meer op de modus ‘fiets’ gelegd wordt zodat de infrastructuur verbeterd en fietsen gestimuleerd wordt.



Afbeelding 49: enquête Fietsersbond: heeft de opmaak van een fietsbeleidsplan zin?

## 5.2 Vormgeving, inhoud en opbouw

Bij het lezen van een aantal fietsbeleidsplannen valt op dat ze erg van elkaar verschillen. Er bestaat geen vast ‘format’ of ‘procedure’ voor het opstellen van een fietsbeleidsplan zoals die wel bestaat voor mobiliteitsplannen. Fietsbeleidsplannen zijn hierdoor onderling moeilijk met elkaar te vergelijken. Sommige steden of gemeenten slaan stappen in het proces over en maken enkel een soort actietabel of een vaag intentieplan. Sommige plannen zijn heel summier; het meest beknopte dat ik vond telt 7 pagina’s, het meest uitgebreide 139. Uiteraard zijn er verschillen qua aantal inwoners en oppervlakte, maar dat verklaart lang niet alles.

Er zijn meerdere types fietsbeleidsplannen. Lier maakte een visiedocument met concrete doelstellingen en een aantal acties om deze te behalen. Deze zijn unimodaal op de fiets gericht en men vermijdt om aan de ruimte voor de auto te raken. Er wordt gesteld dat de combinatie met het autoverkeer in het hart van de stad op een aantal plaatsen een bijzondere uitdaging is, maar daar blijft het bij. (53) Kortrijk koos voor een actieplan, waarbij meer in detail een aantal acties beschreven werden. De visie erachter of concrete doelstellingen zijn niet beschreven. (54). Dendermonde volgde het proces en de opbouw van een klassiek mobiliteitsplan. (55) Antwerpen onderscheidt zich door het duidelijk formuleren van haar missie:

*“Het fietsbeleid focust op de rol van de fiets in een actief en bereikbaar Antwerpen. Het fietsbeleidsplan gaat verder en wil dat Antwerpen zich definitief nestelt in het koppeloton van fietsvriendelijke steden. Om die ambitie te bereiken, moeten we verder werken aan een eersteklas fietsnetwerk. Flankerende maatregelen voor veiligheid, leesbaarheid en comfort moeten er mee voor zorgen dat de keuze voor de fiets zoveel mogelijk garant staat voor een reis in eerste klasse.” (56)*

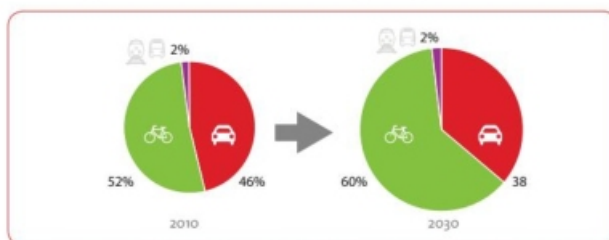
Inhoudelijk komen drie thema’s vaak aan bod:

- De fietsinfrastructuur (bestaande en gewenste) en het fietsroutenetwerk
- Stimuleringsmaatregelen en acties om het fietsen te bevorderen
- Fietsparkeren

Maatregelen om het ruimtegebruik door auto’s te verminderen ontbreken vaak, net als doelstellingen voor een betere modal split. In Nederland zijn die cijfers voor elke gemeente gekend, in Vlaanderen is men dankzij de fietstelweek van het Fietsberaad nu ook begonnen met het systematisch verzamelen van cijfers over het fietsgebruik, maar hier worden enkel het aantal fietsers geteld. Hiermee kennen we de modal split nog steeds niet. Deze in kaart brengen is een interessante manier om meetbare doelstellingen te formuleren. In Amersfoort (57) deden ze dit als volgt:

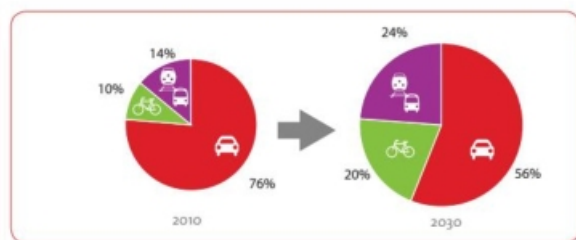
### Binnen Amersfoort

Het aandeel fiets in het totaal van verplaatsingen binnen Amersfoort moet stijgen van 52% (in 2010) naar 60% (in 2030). De focus ligt daarbij op het opvangen van de verwachte groei van het autoverkeer voor korte verplaatsingen (tot 7,5 km).



### Buiten Amersfoort

Het aandeel fiets in het totaal van verplaatsingen buiten Amersfoort moet stijgen van 10% (in 2010) naar 20% (in 2030). De focus ligt daarbij op het opvangen van de verwachte groei van het regionale autoverkeer (verplaatsingen 7,5 – 15 km).



Afbeelding 50: Fietsbeleidsplan ‘Amersfoort fietst’ – cijfers modal split (bestaand + gewenst)

Opvallend is dat ‘korte afstand’ in Nederland 7,5 km wordt beschouwd, terwijl we in Vlaanderen al snel de grens leggen op 5 km. Het fietsbeleidsplan van de stad Lier bevat cijfers over tellingen van het aantal fietsers op een aantal plaatsen en stelt zichzelf tot doel om het gemiddeld aantal fietsers in de fietsentellingen over de periode van het fietsbeleidsplan te laten toenemen met 20%. Men wil ook het aantal fietsende bezoekers van de handelszaken van het kernwinkelgebied met dit percentage laten toenemen.

Naast de bestaande en gewenste modal split, is het zeker zinvol om minstens een deel van het bestaande netwerk goed in kaart te brengen en te evalueren. De meetfiets kan daarbij een uitstekend hulpmiddel zijn en levert objectieve informatie op. De provincie Antwerpen is al enkele jaren bezig om alle BFF-routes met de meetfiets in kaart te brengen en de steden en gemeenten kunnen gratis gebruik maken van deze data. Hopelijk volgen andere provincies binnenkort dit voorbeeld. BFF-routes in kaart brengen zegt niet alles, veel lokale routes bevinden zich immers niet op een BFF-tracé, maar het is in ieder geval een goede start.

Op vlak van budgetten engageert Lier zich om in elke meerjarenbegroting 10% van haar investeringsmiddelen toe te kennen aan fietsvriendelijke investeringen. Sommige plannen (Dendermonde bijvoorbeeld) bevatten, net als mobiliteitsplannen, een gedetailleerde lijst van projecten met een high level kostenraming per project. (55)



Nr	Actie	Status actie	Doel-stelling	Kostprijs-raming (in EURO)	Prioriteit	Initiatief-nemer	Partners	Timing
W.2.18	Nieuw fietspad N47 via module 11 Grootzand - Kellenlaan: sectie Grootzand - Kleinzand (excl. kruispunt Kleinzand)	Rioleringsproject naar voor geschoven wegens subsidies: op dit stuk is 70 km/u toegelaten en dienen de fietspaden vrijliggend aangelegd te worden	Verhogen verkeersveiligheid voor fietsers	1 790 000	Hoog	AWV	Stad Dendermonde	KT
W.2.19	Nieuw fietspad N47 via module 11 Grootzand - Kellenlaan: sectie Kleinzand - Zele (incl. kruispunt Kleinzand)	Projectnota goedgekeurd. Grondverwingen nodig.	Verhogen verkeersveiligheid voor fietsers		Middel	AWV	Stad Dendermonde	MT
W.2.20	Verbeteren bestaand fietspad Grootzand (N470) tussen Zeelsebaan (N47) en Leugestraat	Samenwerkingsdossier op te starten met AWV op MT.	Verhogen verkeersveiligheid voor fietsers		Middel	Stad Dendermonde	AWV	MT
W.2.21	Verbeteren bestaand fietspad Hamsesteenweg (N470) tussen Gaverstraat en Zogsebaan (N446)	Onteigeningsfase lopend		700 000	Hoog	Stad Dendermonde, gemeente Hamme	AWV	KT
W.2.22	Fietsinfrastructuur Torrestraat - Volaardestraat	Plannen in opmaak, gekoppeld aan rioleringsdossier	Verbeteren bereikbaarheid voor fietsers	3 450 000	Hoog	Stad Dendermonde	Provincie Oost-Vlaanderen	KT

Afbeelding 51: Fietsbeleidsplan Dendermonde: deel van de actietabel

Net zoals bij mobiliteitsplannen wordt de evaluatie en monitoring van het plan achteraf vaak vergeten. Stad Brugge doet dit wel en meet volgende zaken:

- Hoe ver staan we met de acties uit ons fietsplan?
- Hoe beoordelen de Brugse fietsers onze inspanningen?
- Wat zijn de effecten op het fietsgebruik en – veiligheid?

Ze engageren zich om op een gestructureerde wijze en op vastgestelde tijdstippen de gegevens van het fietsgebruik te verzamelen en het fietsbeleid te evalueren. Monitoring hoeft niet per se ingewikkeld of duur te zijn, maar wel gestructureerd en weloverwogen. (58)

## 5.3 Het proces

Net zoals de vormgeving en de inhoud is ook het proces of de procedure voor het opstellen van een fietsbeleidsplan niet vastgelegd in het mobiliteitsdecreet. Hierdoor ontstaan er ook hier heel wat verschillen in aanpak. Veelal is het de schepen van mobiliteit of de GBC die het initiatief neemt. Soms komt de vraag vanuit het schepencollege, de mobiliteitsambtenaar of vanuit de lokale Fietsersbond afdeling. Het VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) organiseerde in samenwerking met het Fietsberaad in 2015, 2016 en 2017 coaching trajecten en heeft reeds 59 steden en gemeenten bijgestaan in de stap naar het maken van zo'n plan. Tijdens de coaching maakten de lokale besturen een doorgedreven analyse van hun fietsbeleid en kregen ze advies op maat om met een concreet actieplan dit beleid verder uit te bouwen. Voor sommige acties werden de gemeenten intensiever begeleid. (59).



Afbeelding 52: VSV: Coaching lokaal fietsbeleid 2017

Bij de start van de opmaak van het fietsbeleidsplan gebruikte de stad Dendermonde twee methodes om een evaluatie te maken van het tot dan gevoerde fietsbeleid. Eerst werd een “fietsbalans” opgesteld dat de belangrijkste domeinen en elementen van het fietsbeleid in kaart bracht. Er werden 16 elementen afgebakend in vier domeinen:

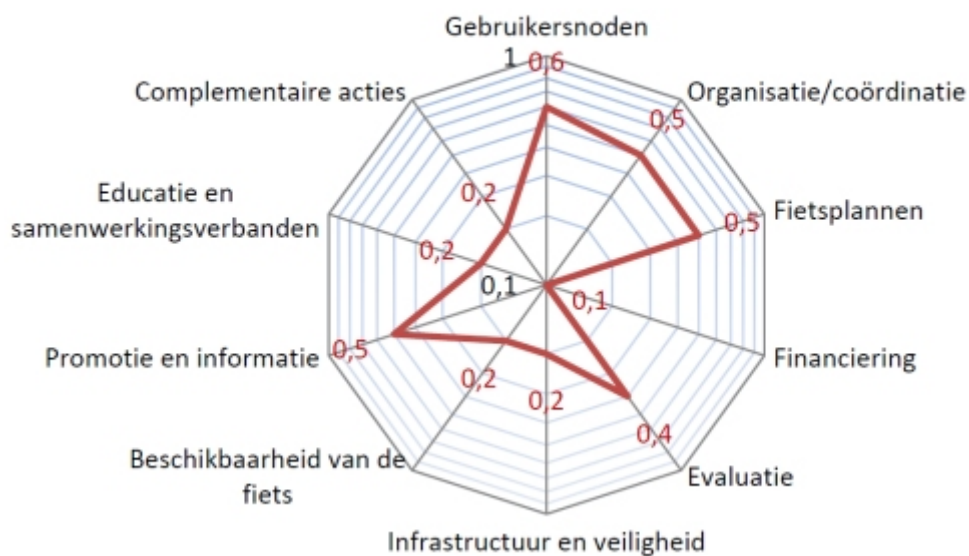


Afbeelding 53: Fietsbeleidsplan Dendermonde: fietsbalans

Elk domein kreeg op basis van deze vragenlijst een score tussen 0 en 4. Het totale fietsbeleid kreeg een gemiddelde score van 2,01 op 4. Na het toekennen van gewichten aan de verschillende domeinen kwam de gemiddelde gewogen score uit op 1,93 op 4.

Daarnaast werd de CHAMP-zelfanalysetool gebruikt. 'CHAMP' staat voor 'Cycling Heroes Advancing sustainable Mobility Practice'. In het Europese CHAMP-project (2011-2014) werd onderzocht waarom sommige Europese steden een veel hoger aandeel fietsers hebben in vergelijking met steden met dezelfde kenmerken. Hiervoor werd deze zelfanalysetool ontwikkeld. De vragenlijst, ingevuld door de leden van de werkgroep, bestaande uit zowel ambtenaren als politici, leidde tot een complementair zicht op de verschillende aspecten van het tot dan gevoerde beleid.

## Self-analysis Champ



Afbeelding 54: Fietsbeleidsplan Dendermonde: score CHAMP zelfanalyse

Uit de resultaten van deze zelfanalysetool (zie bovenstaande grafiek) bleek dat de stad Dendermonde redelijk goed scoorde op zaken als de gebruikersnoden, organisatie/coördinatie, fietsplannen en promotie en informatie. De scores lagen heel wat lager als het ging over financiering, infrastructuur en veiligheid, de beschikbaarheid van de fiets, educatie en samenwerkingsverbanden en complementaire acties. Het fietsbeleidsplan kwam op basis van deze analyse, discussies binnen de 'werkgroep Fiets' en een uitgebreide terreinverkenning uit op volgende kansen en knelpunten.

Kansen:

- Attractiepool en openbaar vervoer knooppunt
- Fietsers en fietspotentieel
- Recreatief netwerk
- Goede voorbeelden

Knelpunten:

- Barrièrewerking lijninfrastructuur
- Infrastructuur gericht op autoverkeer.

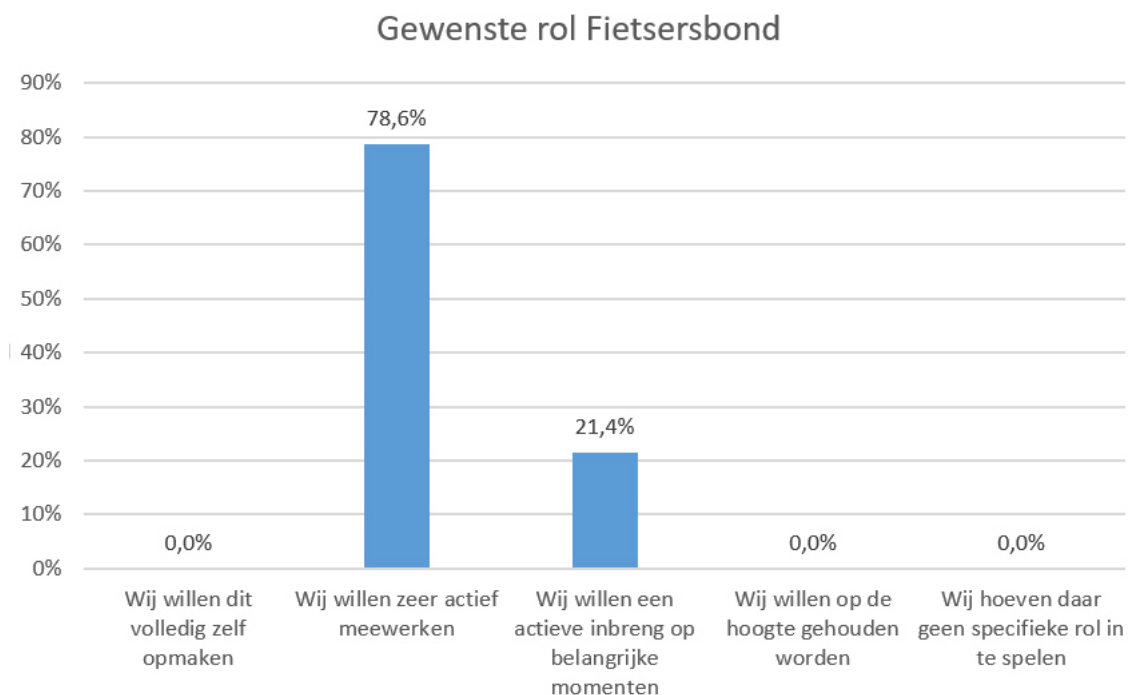
In het fietsbeleidsplan werden deze kansen en knelpunten verder uitgewerkt.

## 5.4 Participatie bij fietsbeleidsplannen

*“Participatie over fietsbeleid kan tot heel positieve resultaten leiden, omdat veel mensen fietsen. Als je er kan in slagen om het draagvlak heel groot te maken, doe je goed voor heel veel mensen” (Wout Baert, coördinator Fietsberaad Vlaanderen)*

Een enquête kan de start zijn van een participatietraject en kan al heel wat nuttige informatie geven. Brugge polste tussen 12 en 26 februari 2014 via een enquête naar de mening van de fietsers in de stad. 1.200 mensen vulden deze in. Straatinterviews en één of meerdere inspraakavonden zijn andere methodes om meer input te krijgen. Maar ook bevoorrechte getuigen als fietshandelaars, fietskoeriers, scholen, bedrijven... verdienen inspraak. Sint-Niklaas organiseert minstens één fietsconferentie per jaar en betreft via de stedelijke jeugddienst, de jeugdraad en het scholierenparlement ook jongeren actief bij het fietsbeleid.

Hoewel fietsbeleid zich uitstekend leent tot burgerparticipatie, staat deze aanpak voor veel gemeenten nog niet zo heel ver. Soms worden alleen de lokale Fietsersbond afdelingen geraadpleegd of betrokken. Fietsersbond afdelingen zijn niet alleen sterk overtuigd van de zin van een fietsbeleidsplan, ze zijn ook vragende partij om hier veel actiever bij betrokken te worden.



Afbeelding 55: enquête Fietsersbond: welke rol wenst de Fietsersbond te spelen in de opmaak van een fietsbeleidsplan?

## 5.5 Apart of geïntegreerd?

Maar is het wel een goed idee om een volledig apart fietsbeleidsplan op te maken? Ik legde die vraag aan meerdere specialisten voor. Joris Willems zag als mogelijk risico dat men het globale zicht op mobiliteit kan verliezen door het maken van aparte plannen per modus. Het beste fietsbeleidsplan kan wel eens een plan zijn dat de auto terugdringt ten voordele van de andere modi, in deze dus de

fiets. Ruimtelijke ordening is belangrijk, korte afstanden zijn nu eenmaal makkelijker te fietsen dan verdere verplaatsingen. Segmentering is dus niet altijd goed. Een fietsbeleidsplan moet voor hem ook meer zijn dan een investeringsplan voor fietspaden, fietsstraten of fietsenstallingen. Gedragsverandering begint immers met de overstap van mensen uit de auto.

Willy Miermans vindt het feit dat fietsbeleidsplannen opgemaakt worden een interessante evolutie. Het is volgens hem goed om na te denken over netwerken en routes en het is weinig bedreigend om er mee van start te gaan. Je kan niet echt iets hebben tegen de fiets en tegen meer veiligheid. Sommige studie bureaus uit de verkeerswereld hebben zich in de markt gezet met verkeersmodellen, maar dat zijn meestal 'automodellen', hierdoor missen ze de focus op de fiets.

Tim Asperges zag ook meer voordelen dan nadelen. De modus 'fiets' wordt scherper benoemd en er wordt meer de nadruk gelegd op de inzet van een stadsbestuur voor de fiets. Dankzij een fietsbeleidsplan worden ook binnen de administratie de verschillende spelers aangezet om dit plan effectief uit te voeren. In Leuven worden al een tijdje aparte deelplannen opgemaakt; volgens Tim kunnen deze plannen mits het leggen van de onderlinge relaties en een goede eindredactie samen het mobiliteitsplan vormen.

Wout Baert vindt uiteraard meer aandacht voor de fiets een noodzakelijke evolutie. Bij de verbreding of verdieping van een mobiliteitsplan kan de fiets een uitwerkingsthema zijn en meer in detail gaan. Hij ziet ook geen bezwaar tegen het apart opmaken van een fietsbeleidsplan, op voorwaarde dat de relatie met het totale mobiliteitsbeleid niet uit het oog verloren wordt. Een fietsbeleidsplan, los of als onderdeel van een mobiliteitsplan, moet voor hem een visie op langere termijn en acties en 'quick wins' op korte en middellange termijn bevatten. Beide zaken moeten in elkaar passen en het mogen geen samenraapsels zijn. Een fietsbeleidsplan is soms ook een eerste stap van wat mogelijk is in een stad of gemeente. Wout Baert verwees hierbij ook naar het Vlaamse niveau, waar het Vlaams fietsbeleidsplan eerder tot stand is gekomen dan het Vlaams mobiliteitsplan.

De Fietsersbond wil vooral komen tot een geïntegreerd sterk fietsbeleid dat verder gaat dan het opstellen van een fietspadenplan. De essentie is dat het in de hele gemeente of stad vanzelfsprekend moet worden om te fietsen; het is niet langer aanvaardbaar dat mensen bepaalde punten mijden omdat ze zich niet veilig voelen.

## 5.6 Conclusies

Mijn onderzoeksvraag was: **In een aantal steden en gemeenten wordt er een fietsbeleidsplan opgemaakt. Helpt dit om het fietsbeleid te versterken en hoe wordt dit best aangepakt?**

Meer fietsgebruik is één van de beste manieren om onze mobiliteit duurzamer te maken en heeft veel voordelen voor zowel burgers als steden en gemeenten. Vlaamse steden en gemeenten hebben nog een lange weg te gaan om het fietsen overal veilig en comfortabel te maken zodat meer burgers verleid worden tot het nemen van de fiets.

De focus op de fiets leggen zorgt er voor dat fietsers niet zoals in het verleden vergeten worden of dat het thema 'fiets' ondergesneeuwd blijft in mobiliteitsplannen. De opmaak van een apart fietsbeleidsplan heeft dus heel wat voordelen, maar de integratie met het mobiliteitsplan mag niet uit het oog verloren worden. Een apart

fietsbeleidsplan maakt een stad of gemeente minder afhankelijk van het tijdstip van herziening van het master mobiliteitsplan. Maar het fietsbeleidsplan als onderdeel of verdiepend thema uitwerken bij de herziening van het mobiliteitsplan is ook een goede keuze.

Door het opstellen van een fietsbeleidsplan kan een stad of gemeente een visie uitwerken, de juiste keuzes maken en concrete realisaties opstarten. Een goed fietsbeleidsplan is meer dan een fietspadenplan. De relatie tussen de verschillende modi en het aspect ruimtelijke ordening moeten zeker sterk aan bod komen.

De vorm, proces en opbouw van de verschillende fietsbeleidsplannen zijn momenteel verschillend tussen de verschillende steden en gemeenten. Een meer gestructureerde aanpak, met daarin verschillende modules zou heel wat voordelen bieden. Het zou steden en gemeenten meer houvast geven over de te volgen procedure waardoor essentiële elementen en stappen in het proces niet over het hoofd gezien worden. Doelstellingen mogen niet ontbreken en goede meetdata zijn cruciaal om tussentijds en achteraf te evalueren of de inspanningen hun doel bereikt hebben of nog niet. Participatie kan het draagvlak en de bewustwording versterken; de plaatselijke Fietsersbond afdelingen zijn enthousiast en vragende partij om actief aan de totstandkoming van het plan mee te werken.

‘Last but not least’ zijn ook de nodige budgetten onmisbaar, waarbij men niet mag vergeten dat de maatschappelijke baten 4 tot 11 keer hoger liggen dan de kosten. Waar wachten we op?

Bronnen:

- (12) Vlaamse Overheid: Onderzoek verplaatsingsgedrag 2015-2016
- (47) Fietsberaad Vlaanderen: Sterk Fietsbeleid
- (48) Fietsberaad Vlaanderen: Vademecum 2019
- (49) De Standaard: Aantal fietsende Gentenaars fors gestegen sinds invoering circulatieplan (17/05/2018)
- (50) Agentschap Binnenlands Bestuur: Publicatie in het kader van de Gemeente- en Stadsmonitor (2018)
- (51) Fietsersbond Vlaanderen en Brussel: Voordelen van een sterk fietsbeleid. (Veelo - lente 2018)
- (52) Transport en Mobility Leuven: Maatschappelijke baten fiets vel malen hoger dan de kosten
- (53) Stad Lier: fietsbeleidsplan 2018
- (54) Stad Kortrijk: Actieplan Kortrijk fietst!
- (55) Stad Dendermonde: fietsbeleidsplan
- (56) Stad Antwerpen: Antwerpen Wereldfietsstad
- (57) Gemeente Amersfoort: fietsplan Amersfoort fietst!
- (58) Stad Brugge: Fietsplan
- (59) Vlaamse Stichting Verkeerskunde: coaching lokaal fietsbeleid.



## 6 Mobiliteitsplannen 3.0

Mijn laatste onderzoeksvraag was: **Hoe kunnen mobiliteitsplannen nog meer bijdragen tot de transitie naar duurzame mobiliteit?**

Vlaanderen liep, ten opzichte van andere landen, voorop met de aanpak van mobiliteitsplannen voor steden en gemeenten. De Vlaamse Overheid trekt nu volop de kaart van de vervoerregio's en de stedelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen dreigen wat op de achtergrond te geraken. Dat lokale mobiliteitsplannen nuttig en nodig zijn, daarover bestaat er bij de lokale overheden weinig twijfel. De transitie naar een duurzame mobiliteit kan snelheid gebruiken en zonder duidelijk plan gaat dit moeilijk lukken. Mobiliteit is een complex gegeven en met zoveel partijen zijn concrete afspraken noodzakelijk.

Mobiliteitsplannen hebben in het verleden niet altijd hun doel bereikt, maar ze hebben er wel voor gezorgd dat er een visie werd ontwikkeld en er concrete stappen gezet werden. Het zou zonde zijn om 'het kind met het badwater weg te gooien'. De uitdaging is om mobiliteitsplannen op een nieuwe leest te schoeien en te verbeteren zodat steden en gemeenten samen met de burgers een duidelijk plan maken en actie ondernemen.

Het laatste hoofdstuk van deze thesis is volledig gewijd aan het beantwoorden van de vraag hoe het beter kan met lokale mobiliteitsplannen. Ik formuleer 10 aanbevelingen om zowel de inhoud, het proces van opmaak als de uitvoering ervan aan te passen aan de hedendaagse noden om nuttig te kunnen zijn als kompas voor de verdere uitvoering en realisatie. Ik hoop dat dit werk bijdraagt tot een nieuwe discussie over hoe de aanpak van deze mobiliteitsplannen verder kan verbeteren zodat we vooruit in plaats van achteruit evolueren. Stof tot nadenken, hier gaan we.

### 6.1 Schrijf een wervend verhaal

*“Het reptielenbrein, dat ons helpt te overleven, verlangt vooral in haar taal aangesproken te worden. Wie haar aandacht wil moet vooral haar nieuwsgierigheid kunnen opwekken en een voelbare spanning creëren. De luisteraar moet voelen dat als hij/zij niet luistert, hij/zij ook iets te verliezen heeft.” (The moving power of storytelling) (60)*

In de meest uiteenlopende omgevingen zien we dat verhalen gebruikt worden om mensen in beweging te zetten. Deze methode wordt vooralsnog weinig toegepast in de context van mobiliteit. Een mobiliteitsplan beschrijft naast een bestaande en gekende toestand vooral de toekomstige en gewenste mobiliteitssituatie en ook de verandering(en) die hiervoor nodig is (zijn). Om verandering(en) te doen slagen is het nodig om mensen in beweging te brengen. Een goed verhaal vertelt waarom deze verandering nodig is en creëert de emotie die de ratio in beweging zet. Het spreekt de taal die ons reptielenbrein goed begrijpt. Daar loopt het vaak mis bij onze huidige mobiliteitsplannen. Het lezen ervan is vaak ideale lectuur als je 's avonds in bed de slaap niet kan vatten.

Een voorbeeld:

*“In deze laatste fase van het verbredings- en verdiepingsproces wordt het mobiliteitsplan opgemaakt. Hierbij worden aan het bestaande mobiliteitsplan de verbredingsthema’s toegevoegd en de verdiepingsthema’s aangevuld en beschreven via de drie werkdomeinen A-B-C. Vervolgens wordt afgetoetst of de vooropgestelde taakstellingen uit de verkenningsnota werden bereikt. In de laatste stap wordt een aangepaste actietabel opgemaakt”.* En zo gaat het nog wel even door. Allemaal heel correct natuurlijk, maar geen burger die dit begrijpt, laat staan dat hij of zij er warm voor loopt.

In het mobiliteitsdecreet is er ruimte voorzien voor het uitwerken van een toekomstscenario. Meerdere scenario’s worden als een verhaal beschreven in het eerste, informatieve deel. Vaak zijn er drie scenario’s met verschillende uitkomsten. Het trendscenario beschrijft de situatie als er geen ingrepen gebeuren. Vervolgens bedenkt men een voorzichtig en een ambitieuzer duurzaam scenario, dat vaak verder bouwt op het eerste. Dan maakt men een keuze en werkt men het gekozen voorkeursscenario in het tweede, richtinggevende deel verder uit. Zo legt men het ambitieniveau van het bestuur vast en weet iedereen concreter waar we naar toe willen. Deze aanpak is een begin, maar men kan nog een stuk verder gaan. Meer delen van het plan kunnen geschreven worden als een wervend verhaal. De doelstellingen moeten zichtbaar, meetbaar en communiceerbaar zijn; een plan dat men niet uitgelegd krijgt, is geen goed plan. Wie wil niet dat kinderen zelfstandig naar school kunnen? En als het over parkeren gaat, begrijpen de meeste mensen wel dat er ruimte voor nodig is, maar dat pleinen met leuke terrassen nu eenmaal wel aantrekkelijker zijn dan pleinen vol stilstaand blik.

Hoe kan een wervend verhaal er dan uitzien? Een mogelijke opbouw:

- Waar staan we nu? Wat zijn bestaande knelpunten/problemen? (Beginsituatie)
- Wat willen we bereiken? Welk zijn onze belangrijkste doelstellingen? (Gewenste situatie)
- Hoe willen we dit bereiken? Wat gaan we in grote lijnen doen?
- Wat zijn de voordelen als we dit doen?

Een verhaal wordt spannender als het de lezer ervan meeneemt op een reis van een bestaande problematische toestand naar een mogelijke voorspoedige toestand. De reis zelf kan moeilijk en lastig zijn, maar als we de bestemming bereiken, wordt de harmonie hersteld en is de toestand voorspoediger. De beschrijving van deze reis en de te behalen toestand moet de inhoud worden van het mobiliteitsplan. Ik vond een goed voorbeeld hiervan in Nederland. Zo begint het mobiliteitsplan van de stad Tilburg: (61)

***Wat ons betreft is mobiliteit meer dan wegen, (bus)stations, fiets- en voetpaden aanleggen. We willen mensen en activiteiten verbinden. Samen met anderen, op een slimme en duurzame manier. Op z’n Tilburgs ook. Doel is een stad waar mensen in 2040 nog steeds graag wonen, werken en verblijven. Onze gemeentelijke mobiliteitsaanpak is het vervolg op het Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan. Dat ging vooral over verkeersstromen en vervoermiddelen. In onze nieuwe werkwijze vormt de mens het uitgangspunt: wat hebben onze inwoners, bezoekers en bedrijven nodig om van A naar B te komen?***

Het blijft niet bij deze, nog wat vage beschrijving. Vervolgens komen de doelstellingen, waar tevens de uitdaging(en) en actie(s) aan gekoppeld worden.

## NAAR EEN VITALE STAD

Ons doel is mensen en activiteiten verbinden, zodat inwoners volop deelnemen aan de maatschappij. We willen een vitale stad, in zowel sociaal, ecologisch als economisch opzicht (people, planet, profit).

We denken dat ontwikkelingen in economie, samenleving en leefomgeving niet ten koste van elkaar hoeven gaan. In het gedroomde Tilburg van 2040 versterken ze elkaar en worden kansen benut.

De 'Mobiliteitsaanpak Tilburg, Samen op weg naar 2040' schetst een toekomst waarin slim en duurzaam vervoer centraal staat. Dat betekent nieuwe technologieën toepassen. Niet als doel op zich, maar om bij te dragen aan een leefbare stad. Daarnaast zetten we in op duurzaamheid: we houden nadrukkelijk rekening met toekomstige generaties.

## PASSEND BIJ OMGEVINGSVISIE

Met deze aanpak sluiten we naadloos aan op de gemeentelijke Omgevingsvisie voor de komende pakweg 20 jaar. In die visie geven we, letterlijk en figuurlijk, de grenzen aan waarbinnen stad, dorpskernen en buitengebied zich ontwikkelen.

Natuurlijk bouwen we verder op wat er al is. We trekken belangrijke lijnen door in de ontwikkeling van Tilburg. Zo willen we weer voorop lopen als fietsgemeente, net als toen onze sternet routes - 'de rode fietspaden' - belangstelling van over de hele wereld trokken. Ook typerend voor Tilburg is het systeem van drie ringen: cityring, ringbanen en snelweg A58 samen met Burgemeester Letschert- en Burgemeester Bechtweg. Samen zorgen ze voor een goede bereikbaarheid van onze stad.

*Afbeelding 56: Tilburg – missie en visie van het mobiliteitsplan*

Dit is een voorbeeld hoe een wervend verhaal kan zijn. Niet alleen de juiste woorden maken het verhaal, ook een goede visuele voorstelling kan burgers doen dromen van de toekomstige, gewenste situatie. Een beeld zegt meer dan duizend woorden:



*Afbeelding 57: Photoshop bewerking van creatie van ruimte voor fietsers*

## EEN AANTREKKELIJKE EN BEREIKBARE BINNENSTAD

### Uitdaging

Winkelen, een terrasje pakken, wonen, werken: de binnenstad heeft allerlei functies. Maar hoe zorg je dat die elkaar niet 'bijten'? Hoe komt iedereen van a naar b, en zorg je tegelijkertijd dat het goed toeven is in de binnenstad, zowel voor bewoners als bezoekers? Kortom: **hoe vind je de balans tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum?** Dat doen we onder andere door te investeren in fietsen en lopen.

### Actie

Een voorbeeld is de cityring. Automobilisten en vrachtwagens mogen er 50 kilometer per uur rijden, zodat ze zo vlot mogelijk de binnenstad in en uit kunnen. Dat maakt oversteken voor voetgangers en fietsers soms lastig. De cityring wordt bij het NS-station over een lengte van een paar honderd meter heringericht. De ring krijgt hier de uitstraling van een boulevard, waar mensen graag zijn en makkelijk oversteken. Zo kan langzaam verkeer eenvoudiger van het station naar de binnenstad en de Spoorzone en weer terug.

Conclusie: laat ons afstappen van de droge theorie en stoppen met het schrijven van plannen die enkel een verzameling zijn van technische, moeilijk te begrijpen documenten. Om tot een goed plan te komen, zijn deze documenten en analyses vaak nodig, maar ze volstaan niet. We hebben een wervend en geen ingewikkeld verhaal nodig dat door iedereen begrepen kan worden met daarin een concrete visie en acties. Een plan dat men moeilijk uitgelegd krijgt en waarmee men mensen niet in beweging krijgt, is geen goed plan.

## 6.2 Bepaal meetbare doelstellingen

Zonder meetbare doelstellingen blijft een plan vaag en is het moeilijk om het achteraf objectief te evalueren. In mobiliteit en verkeerskunde kan men heel wat situaties objectief meten. Hoe beter men dit doet, hoe concreter de doelstellingen geformuleerd kunnen worden. Om dit te doen kan men verschillende onderzoeken doen, het is belangrijk om ook de beginsituatie te meten.

Een overzicht van mogelijke onderzoeken:

- Verdeling modal split: Hoe verplaatsen mensen zich nu, voor welke afstanden nemen ze welk vervoersmiddel en wat is het doel van hun verplaatsingen? (via een enquête)
- Tellen van verkeersintensiteiten (manueel of via meettoestellen of telsingen) op een aantal belangrijke plaatsen.
- Snelheidsmetingen (meerdere plaatsen, liefst over een langere periode)
- Parkeertellingen - parkeerbezettingsonderzoek (auto's – fietsen)
- Luchtkwaliteitsmetingen op plaatsen waar men een te hoge vervuiling inschat
- Geluidsmetingen
- Kentekenonderzoek (zinnig om sluipverkeer aan te tonen of doorgaande verkeersstromen te detecteren)
- Analyse van ongevals cijfers
- In kaart brengen van (bestaande en toekomstige) attractiepolen
- ...

Zeker voor kleine gemeenten en steden is het een uitdaging om met niet te veel kosten toch een goed zicht te krijgen en meetbare data te verzamelen. Studiebureaus kunnen hen dan ook adviseren welk onderzoek bruikbaar is voor welk probleem.

Met de data uit de beginsituatie kan men de doelstellingen beter bepalen. Maar het is niet enkel de bedoeling om problemen op te lossen, maar vooral om een gewenste situatie te creëren. Met het bepalen van de doelstellingen kan men aangeven aan welke problemen voorrang verleend worden of welke groepen belanghebbenden men belangrijker acht.

Er zijn verschillende niveaus van doelstellingen. Op het hoogste niveau spreken we over normatieve doelstellingen. Dit zijn algemene beginselen waarover meestal weinig tegenkanting bestaat, zoals bijvoorbeeld het bevorderen van verkeersveiligheid, het verhogen van verkeersleefbaarheid, het verbeteren van doorstroming ... Maar er kan wel discussie zijn over welke doelstelling primeert.

Een tweede niveau zijn de strategische doelstellingen. Deze zijn al specifiek, bijvoorbeeld we willen veiliger fietsverkeer op deze route, of we willen de luchtkwaliteit verbeteren op een bepaalde weg.

Maar om echt concreet te worden, moet men deze strategische doelstellingen durven te vertalen in operationele doelstellingen die meetbaar zijn en aangeven welk niveau we tegen een af te spreken moment willen halen. (62) Deze doelstellingen moeten 'SMART' geformuleerd worden. De letters SMART vormen een ezelsbruggetje voor de belangrijkste criteria voor een doelstelling. Het betekent Specifiek (duidelijk – wat, waarom, wie, waar en hoe), Meetbaar (hoeveel, hoe), Aanvaardbaar (acceptabel, ambitieus, actiegericht), Realistisch (uitdagend maar haalbaar) en Tijdsgebonden (wanneer). (63).

Deze operationele doelstellingen zijn geen opsomming van maatregelen, maar meetbare, kwantitatieve gegevens. Voorbeelden zijn:

- We willen de modal split op volgende manier zien evolueren
- We willen het aantal verkeersongevallen met x % zien dalen
- We willen x % minder vrachtverkeer in kernen y
- We willen het aantal fietsers naar school zien toenemen met x %
- We willen de geluidsoverlast aan de gevels verminderen tot x Db
- We willen de kwaliteit van fietsinfrastructuur met x% verbeteren
- ...

Conclusie: concrete doelstellingen maken onze mobiliteitsplannen concreter en zorgen voor meer objectiviteit. Het is nodig de beginsituatie goed in kaart te brengen door de juiste onderzoeken uit te voeren en vervolgens normatieve, strategische en meetbare operationele doelstellingen te formuleren. Deze laatste laten ons toe om achteraf beter te evalueren door te onderzoeken of en in welke mate de doelen gehaald werden.

### 6.3 Werk op de juiste schaal

Mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrens. Schaalvergroting heeft dan ook voordelen. Anderzijds kan een benadering op te grote schaal een negatieve impact hebben op de efficiëntie van zowel de aanpak als het uiteindelijke plan. Het risico bestaat dat plannen te abstract of ingewikkeld worden. De afstand met de burgers kan vergroten waardoor deze zijn interesse of betrokkenheid verliest. Het wordt dan letterlijk een 'ver-van-zijn-bed-show'.

In mobiliteit en ruimtelijke ordening spreekt men vaak over een macro-, meso- en microschaal. Een plan voor een wijk, een herinrichting van een straat of plein, zijn voorbeelden van een microschaal. Mobiliteit op schaal van het Vlaams Gewest of een provincie kan men beschouwen als het macroniveau. Mobiliteitsplannen van steden en gemeenten zitten daar tussenin. Maar er zijn gemeenten in Vlaanderen die minder dan 10.000 inwoners hebben, terwijl de grootste stad van Vlaanderen meer dan een half miljoen inwoners telt. Ook qua oppervlakte zijn er grote verschillen. Is het dan logisch dat het proces en de opbouw voor zowel een hele kleine gemeente als een grote stad dezelfde zijn?

Het mobiliteitsdecreet laat toe om intergemeentelijke mobiliteitsplannen op te stellen, maar nog weinig gemeenten hebben hier gebruik van gemaakt. Gemeenten zijn gesteld op hun autonomie en de verscheidenheid in politieke coalities maakt intergemeentelijke samenwerking geen evidente zaak; mobiliteit is vaak een gevoelig thema.

Leuven en Gent experimenteerden in het verleden met het concept 'stadsregio'. Vlaanderen wil met de vervoerregio's een schaalvergroting realiseren, maar zelfs na de proefopstellingen met verschillende types vervoerregio's is het nog moeilijk in te schatten of deze aanpak goed zal werken. Zoals eerder aangehaald werd, is de schaal van sommige vervoerregio's erg groot en kan de problematiek of context binnen eenzelfde vervoerregio erg verschillend zijn. Zal men er zal in slagen een voldoende gedetailleerd en duurzaam mobiliteitsplan uit te werken? Is veel groter ook veel beter? Ik hoorde onlangs nog een mobiliteitsambtenaar de vraag stellen hoe zinvol het is om bijvoorbeeld een gemeente als Bever, in het uiterste zuidwesten van het Pajottenland, te laten meepraten over de organisatie van een buslijn in Vilvoorde. Wellicht is de afbakening van de vervoerregio's op basis van de bestaande regio's van De Lijn niet de beste keuze. De vervoerregio's kunnen in geen geval het lokaal niveau vervangen, hoogstens aanvullen. Voor een drempel, een paaltje of een knip moet je niet de regio mobiliseren.

In grotere steden krijgen bestuurders en ambtenaren dan weer kritiek van bewoners van randgemeenten op het feit dat volgens hen het hele beleid vooral rond de binnenstad draait. Deelgemeenten mogen niet vergeten worden en een specifieke aanpak per deelgemeente maakt het voor burgers overzichtelijker en concreter.

Misschien is het niveau 'politiezone' voor sommigen een interessante meso-schaal; op dit ogenblik zijn er 109 politiezones in Vlaanderen. (64) Steden en gemeenten zijn al gewend om samen te werken op dit niveau en mobiliteit en handhaving hebben heel wat raakvlakken. Of misschien komt er in de nabije toekomst een nieuwe golf van gemeentefusies. Zo vermijdt men de te kleine schaal van een aantal gemeenten en voorkomt men anderzijds het mogelijk verwateringseffect dat er met de aanpak van vervoerregio's dreigt.

Conclusie: de juiste schaal is belangrijk maar niet altijd gemakkelijk te bepalen; mobiliteit is lokaal en bovenlokaal. Daarom is een aanpak op meerdere niveaus zinvol. Voor steden en gemeenten is het nog zoeken naar het beste meso-niveau; voor deelgemeenten en wijken vergeet men best het micro-niveau niet. Dit gelaagd model is de beste garantie op een efficiënte en bruikbare aanpak.

#### 6.4 Enkel 'volhoudbaar' is vol te houden

*"Het valt op hoe de reacties op mijn verhaal doorheen de jaren geëvolueerd zijn van verwondering over zoveel wereldvreemdheid tot een schoorvoetend erkennen dat er inderdaad wel iets moet veranderen." (Kris Peeters, voorwoord boek 'Duurzame alternatieven voor de auto' van Luc Vanheerentals) (65)*

In feite is het erg dat we het na tientallen jaren praten over duurzame ontwikkeling en duurzame mobiliteit nog steeds over het begrip duurzaamheid moeten hebben. Het woord 'duurzaamheid' is een beetje versleten en wordt vaak misbruikt. Het staat nu eenmaal goed om het in de mond te nemen. 'Green washing' zit overal en 'duurzaamheid' is eerder een marketingterm geworden dan het begrip waarop het zou moeten slaan. Net om die reden pleit Kris Peeters in zijn boek 'Weg van mobiliteit' om de term 'duurzaamheid' te vervangen door 'volhoudbaarheid'. (10) Mobiliteit die niet duurzaam is, kunnen we niet volhouden. Het legt een hypotheek op de toekomst en getuigt van korte termijn denken. De uitspraak van de Franse markiezin de Pompadour (66) "Après nous, le

déluge” (Na ons, de zondvloed), biedt in tijden van klimaatopwarming geen aantrekkelijk vooruitzicht.

Zullen we met z'n allen eens afspreken dat het we het voortaan niet meer over duurzaamheid zullen hebben? Als duurzaamheid vanzelfsprekend is, is het geen issue meer. Mobiliteit zal duurzaam zijn of anders doen we onszelf en de toekomstige generaties tekort.

Naast een voetgangersvriendelijke omgeving is een sterk fietsbeleid cruciaal om lokale mobiliteit efficiënt en, helaas nog maar weer eens, duurzamer te organiseren. Elke stad en gemeente die zichzelf respecteert, zou dus een fietsbeleidsplan moeten opmaken en uitvoeren; afzonderlijk of geïntegreerd in het grotere mobiliteitsplan. Een fietsbeleidsplan bekijkt mobiliteit van op de fiets. Het legt de link met de andere modi en heeft volop aandacht aan de overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer voor de langere afstanden.

Het openbaar vervoer efficiënter organiseren is met onze verspreide bebouwing een pittige uitdaging waar de vervoerregio's een grote rol zullen spelen. Maar ook lokaal moeten de noden ingevuld zijn, los van wie voor de financiering ervan instaat.

Conclusie: enkel 'volhoudbaar' is vol te houden. Een voetgangersvriendelijke openbare ruimte, een sterk fietsbeleid en grotere investeringen in openbaar vervoer, ook op lokaal niveau, zullen veel meer opleveren dan de zoveelste extra parking of bredere of extra weg. De auto wordt vandaag te veel en verkeerd gebruikt. De fiets is aan een opmars bezig, het potentieel is nog groot maar de infrastructuur volgt niet in voldoende mate. Een fietsbeleidsplan, apart of geïntegreerd in het mobiliteitsplan is een 'must' voor iedere stad en gemeente zodat de fiets, al dan niet gecombineerd met het openbaar vervoer (combi-mobiliteit) de meest vanzelfsprekende keuze wordt voor een veel groter deel van onze verplaatsingen.

## 6.5 Denk ook aan de dag na morgen.

*“De wereld verandert in een hoog tempo. Over tien, twintig jaar zal mobiliteit er heel anders uit zien. Dan stappen we in een zelfrijdende bus of auto, pakken we een e-bike en hebben we één abonnement op mobiliteit. En wordt ons pakketje, besteld via internet, misschien wel bezorgd met een drone.” (De toekomst begint nu – provincie Noord-Brabant) (67)*

Een mobiliteitsplan heeft volgens het huidig mobiliteitsdecreet een tijdshorizon van tien jaar en een doorkijkperiode van dertig jaar. Op ruimtelijk vlak is het logisch om een visie te ontwikkelen voor de langere termijn, maar zelfs op dat gebied is de ruimtelijke situatie van een stad of gemeente van dertig jaar geleden in heel wat gevallen nog nauwelijks te vergelijken met de situatie nu.

In deze tijd van zeer snelle technologische evoluties is dertig jaar een eeuwigheid. Denken we maar aan de automatische en elektrische voertuigen die door de vaktijdschriften de hemel in geprezen worden. Of Mobility as a Service (Maas) (68) waardoor bezit van een voertuig verschuift naar het gebruiken van een dienst. Met je telefoon zal je steeds gemakkelijker van de ene modus naar de andere kunnen overschakelen en routeplanners worden intelligenter en eenvoudiger in gebruik. Data zal nog meer verzameld, gebruikt en uitgewisseld kunnen worden via onder meer 'Blockchain' technologie. Dit alles zal onvermijdelijk een grote impact hebben op mobiliteit.

In zijn boek 'The day after tomorrow' (69) beschrijft Peter Hinssen, opiniemaker met een toonaangevende visie op innovatie, de veranderingen die op ons af komen. "Onze wereld verandert exponentieel en dat heeft grote gevolgen voor organisaties van vandaag". Met 'organisaties' bedoelt hij ondernemingen en bedrijven, maar Peter Hinssen maakt zich ook zorgen waarom hij zelden de kans krijgt om de 'Day after tomorrow' te bespreken met overheidsmensen, politici en beleidsmakers. En wanneer hij dat toch doet, gaat hij achteraf vaak bijzonder ongerust terug naar huis en maakt hij zich zorgen over de toekomst. Onwetendheid over technologie en de cyclisch terugkerende verkiezingsblindheid zijn volgens hem de redenen waarom tal van overheden dreigen te falen.

Technologische evoluties kunnen meerdere kanten opgaan, ze kunnen mobiliteitsproblemen een stuk oplossen of ze ook verergeren. Als we meer gaan autorijden omdat elektrische auto's minder lokale vervuiling veroorzaken en minder lawaai maken, zullen de files en de verkeersdrukke nog verder toenemen. Elektrische files zijn ook files. De kwaliteit van de openbare ruimte in de steden en gemeenten komt dan verder onder druk te staan en de roep om auto's weer de stad in en door te laten kan groter te worden, gezien het luchtkwaliteitsprobleem minder zal spelen. Het feit dat meer en meer oplaadpunten in stadscentra worden voorzien is geen goed teken. En als door de komst van zelfrijdende auto's de file onze werkplek wordt, maakt het de file net aantrekkelijker, terwijl de zware maatschappelijke kost blijft bestaan. Een zelfrijdende auto die je om je kinderen naar school te brengen eenvoudig kan bestellen via een app, zal niet bijdragen tot meer fietsgebruik en noodzakelijke beweging. De gemiddelde bezettingsgraad van een auto kan dan zelfs lager dan één persoon zakken door leegrijdende auto's die onderweg zijn om hun volgende klant op te pikken. En als zelfrijdende auto's voetgangers en fietsers gaan wegdringen 'voor hun eigen veiligheid' wordt de openbare ruimte voor een tweede keer opgeofferd aan de auto in plaats van ten dienste te staan van mensen. Of moeten we straks allemaal hesjes gaan dragen voor we te voet de straat op kunnen?

Er zijn ook positieve aspecten aan de technologische vooruitgang. Hopelijk zal het eindelijk gedaan zijn met het gesukkel op sites als [www.delijn.be](http://www.delijn.be) of [www.b-rail.be](http://www.b-rail.be) om een goede openbaar vervoer verbinding te vinden. Meer informatie, ook op haltes en het openbaar vervoer zelf, verhogen het comfort van de reiziger. In het boek 'Smart cities' (70) beschrijft Pieter Ballon heel wat interessante toepassingen en voorbeelden. Helsinki heeft dankzij open data, open platforms en opensourcetechnologie een mobiele routeplanner die wellicht de volledigste ter wereld is. Het houdt rekening met alle transportopties met realtime berekening en de mogelijkheid om via de app af te rekenen. Hopelijk bestaat binnenkort ook in België onze portefeuille niet langer uit een plastic kaartje voor Blue Bike, een papieren rail pass van de NMBS, een 10-rittenkaart van De Lijn en nog een aparte kaart voor de MIVB of de TEC. In Nederland werd de OV-chipkaart al jaren geleden ingevoerd hetgeen de drempel tot het nemen van het openbaar vervoer verlaagd heeft. (71)



Afbeelding 58: Lowtech Magazine: beeld van een overdekte fietssnelweg

Steden en gemeenten kunnen de technologische evoluties niet tegenhouden, maar ze hebben wel heel wat sleutels in handen om die evolutie in hun voordeel in plaats van in hun nadeel te beïnvloeden. De toegang tot wegen en stadscentra, snelheidsregimes, een duurzaam geïntegreerd parkeerbeleid, ruimtelijke ordening... behoren grotendeels tot hun bevoegdheid en steden en gemeenten



beschikken over veel data. Er zijn nog weinig mobiliteitsplannen die bijvoorbeeld ook een concreet plan bevatten om autodelen op te zetten of uit te breiden, om de parkeervraag te verminderen. Een visie waar elektrische laadpalen moeten komen, is er bij de meesten nog niet. We denken dus weinig na over de dag na morgen en vooral over welke toekomst we willen.

Conclusie: wie nu al nadenkt over de tendensen die zich aftekenen, kan er beter op inspelen. Hoe snel het zal gaan en welke richtingen we opgaan, is moeilijk te voorspellen. Er kunnen zich altijd onverwachte zaken voordoen; wie had 20 jaar geleden gedacht dat we met een elektrische fiets heuvels zouden overwinnen of de wind zouden trotseren? Flexibiliteit blijft dus nodig, maar vooruitkijken eveneens. Alleen zo kunnen de technologische evoluties ons ten dienste staan en niet andersom.

## 6.6 Probeer, leer en probeer opnieuw

### *“Falen bestaat niet, alles is feedback” (NLP (Neuro-Linguïstisch Programmeren) - vooronderstelling) (72)*

Projecten werden in bedrijven al jarenlang volgens een overeengekomen projectmethodologie gerealiseerd. Een projectplan werd opgesteld en vertrekkende van een ‘business case’ werd alles nauwkeurig beschreven en vastgelegd volgens een afgesproken methode. Eens het projectplan klaar was en gevalideerd werd door het Directiecomité begon men met de uitvoering en werd er zo weinig mogelijk tussentijds aan de plannen gewijzigd. Elke wijziging leverde immers meerkosten op en bracht vertragingen met zich mee. Na het realiseren van het project volgde er een evaluatie en ontstond er een nieuw project of een nieuwe projectfase. Deze methode noemt men ook het ‘waterval-ontwikkelingsmodel’.

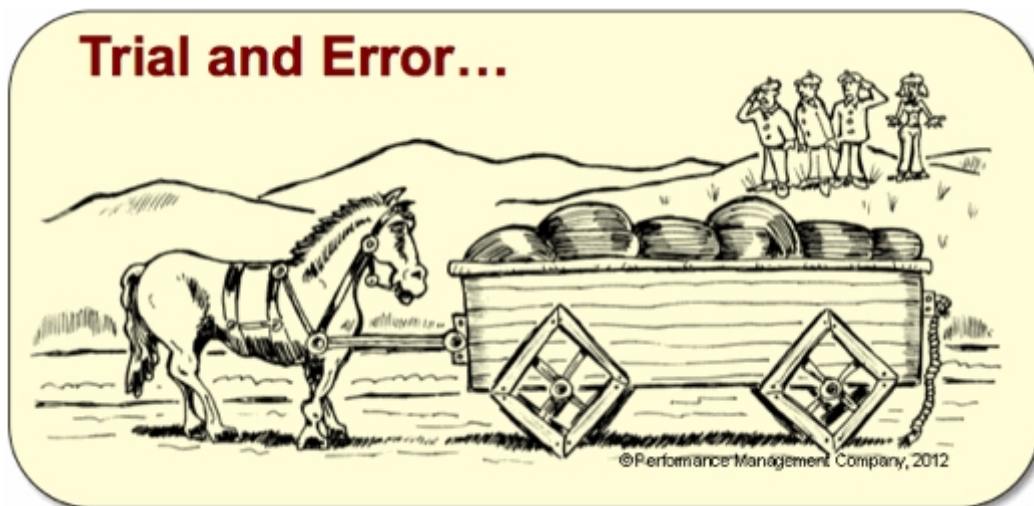
De technologische en commerciële evoluties versnelden en de bestaande modellen werden steeds meer als bureaucratisch, traag en bekrompen ervaren. Het belemmerde de creativiteit en effectiviteit van ontwikkelaars. Zo ontstond er een nieuwe projectmethode die ‘Agile’ genoemd wordt. ‘Agile’ betekent ‘behendig’ of ‘lenig’. (73). Men deelde projecten op in kleinere delen en overzichtelijke perioden en itereerde na elke ontwikkelingsfase.

De aanpak en het proces van onze mobiliteitsplanning doet sterk denken aan de ‘waterval-methodologie’. Een plan wordt opgemaakt, liefst voor 10 jaar, en daarna (in het beste geval) uitgevoerd. Na de uitvoering van de deelprojecten zijn we weer vele jaren verder en verdiepen, verbreden of vernieuwen we het oorspronkelijke plan. Er zijn wel voorbeelden van proefprojecten, maar vaak zijn deze ingegeven door de angst van politici voor de reacties van burgers. Als deze achteraf positief uitvallen, wordt het project behouden. In het andere geval wordt het geheel of gedeeltelijk teruggedraaid.

Circulatieplannen, die vaak een belangrijk onderdeel zijn van een mobiliteitsplan, in stukjes uitvoeren is bijvoorbeeld geen evidente zaak. Verkeersstromen verplaatsen zich en burgers moeten zich bij een stapsgewijze invoering regelmatig aanpassen aan de nieuwe situatie. Ook in het bedrijfsleven stelt dit probleem zich. Vroeger bracht men een product pas op de markt toen het helemaal af was. Als men dan later tot de conclusie kwam dat het niet echt beantwoordde aan de behoeften van de klant, had men veel geld en tijd verloren. Maar kon men zomaar iets lanceren wat nog niet perfect was? Google deed het en de opzet lukte. In bedrijven spreekt men nu over een ‘Minimum Viable Product’. (74) Dit bevat juist genoeg functies om een logisch geheel te vormen en te voldoen aan de eisen van

voorlopende klanten. Deze proberen het product uit en leveren feedback voor verdere ontwikkelingen. Zo wordt het steeds verder verbeterd en worden steeds meer 'toeters en bellen' toegevoegd. Deze werkwijze kan ook inspiratie opleveren voor de uitvoering van mobiliteits- en/of circulatieplannen. Uiteraard zijn er heel wat verschillen tussen de bedrijfswereld en overheden die mobiliteit en ruimtelijke ordening organiseren. Bedrijven concentreren zich op hun eigen winst, terwijl overheden het algemeen belang moeten dienen. Eens over het muurtje gaan kijken, kan echter nooit kwaad.

Uitvoering, evaluatie en bijsturing kunnen gezien de complexiteit en de snelheid van veranderingen wel een Agile-sausje gebruiken. Met meer proefopstellingen kunnen dure investeringen, die later toch niet zo goed blijken uit te pakken, voorkomen worden of kan de uiteindelijke uitvoering meteen rekening houden met de feedback van gebruikers en bewoners. Ook campagnes voor gedragsveranderingen kan men uittesten vooraleer ze voor een groter gebied of doelgroep wordt uitgerold. Het resultaat van gedane inspanningen wordt er beter door, burgers en politici blijven betrokken, mits men duidelijk communiceert, en de 'time to market' wordt korter.



Afbeelding 59: Performance Management Company: Trial and error

Conclusie: plannen maken voor lange termijn is nuttig en nodig, maar ook de wereld van mobiliteit verandert snel. De 'waterval-aanpak' waarbij men een plan maakt, over meerdere jaren uitvoert en dan opnieuw evalueert, zorgt er voor dat de evoluties niet snel genoeg gaan en men onvoldoende op gewijzigde situaties kan inspelen. Een meer 'lenige' aanpak van uitvoering, evaluatie en bijsturing om vervolgens de volgende stap te zetten, verhoogt dynamiek, snelheid, kwaliteit en bespaart geld.

## 6.7 Sterkere participatie

*"Participatie moeten we niet enkel organiseren omdat het moet. Wel omdat het wat oplevert. Het leidt tot gedragen beleidskeuzes, efficiëntere acties en een transparanter beleidsproces." (Draaiboek Participatietrajecten Mobiel 21) (40)*

Zoals we reeds zagen in het hoofdstuk over burgerparticipatie zijn er veel manieren om aan participatie te doen. Nog heel wat bestuurders maken er zich van af met het voorleggen aan of het bespreken van het mobiliteitsplan op één of andere al bestaande adviesraad. Soms wordt er een

infomarkt opgezet of een infoavond georganiseerd waar het plan wordt uitgelegd aan de bevolking, maar dat is meer 'communicatie' dan 'participatie'.

Gezien mobiliteit ingrijpt in het leven van alle burgers en deze ook meer en meer betrokken willen worden bij de organisatie van hun leefomgeving en de verplaatsingen die ze afleggen, kan je moeilijk zeggen dat dit voldoende is. "Zijn burgers er wel klaar voor?", vragen sommigen zich af. Zeker niet iedereen, maar door mensen via participatie te betrekken leren ze ook bij. Ze leren inzien dat eenvoudige oplossingen vaak niet bestaan en de problemen toch wel complexer zijn dan ze denken. Ze leren ook naar anderen te luisteren en de verschillen te zien tussen hun individueel belang en het algemeen belang. Wat goed is voor de één, is het daarom niet voor de ander, laat staan voor veel anderen. Participatie kost geld, tijd en energie, maar het voorkomt heel wat frustratie en onbegrip achteraf.

Bart Derison adviseert in zijn boek 'Help, er ligt een weg in mijn tuin' (46), om inspraak en participatie te organiseren volgens het 'input-outputmodel'. Het is volgens hem belangrijk om bij het begin veel informatie te verzamelen en weinig 'output' te leveren. Naarmate het plan vordert doet men exact het omgekeerde. Voor elke fase zijn er specifieke methodieken beschikbaar en het is aan de participatiebegeleider om samen met het bestuur te kiezen voor de meest effectieve, zinvolle en efficiënte methode voor elke fase van het proces.

Een goed resultaat wordt niet alleen bereikt via overleg en veel praten. Een spreekwoord zegt: "een beeld zegt meer dan duizend woorden". Visualiseren helpt ons om problemen en ideeën beter te begrijpen en beter samen te werken. Er zijn tegenwoordig eenvoudig te gebruiken programma's om dit te ondersteunen; "streetsketch" (75) is een website die de mogelijkheden en beperkingen van openbare ruimte snel zichtbaar en tastbaar maken. Door visualisatie kunnen deelnemers aan het proces beter participeren, sneller het globale plaatje zien én beter onthouden.



Afbeelding 60: Streetsketch

Conclusie: participatieprocessen verkleinen de kloof tussen burger en politiek. Draagvlak begint bij inspraak. Wie in dialoog treedt, heeft meer kans om dit draagvlak te creëren. De voordelen van sterke participatie zijn groter dan de mogelijke nadelen. Bepaal het juiste participatie-traject en start van bij het begin. Organiseer participatie volgens het 'input-outputmodel', eerst info verzamelen en weinig 'output' leveren en naarmate het plan vordert, doet men het omgekeerde.

## 6.8 Zorg voor nabijheid

*“Afscheid van de verkaveling is goed voor klimaat én menselijk geluk” (Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester) (76)*

Onlangs verscheen er een nieuw artikel van Leo Van Broeck, de Vlaamse Bouwmeester in de krant De Standaard, (76). waarin hij nog maar eens zegt dat de betonstop goedkoper is dan niets doen. Daarin stelt hij dat onze ruimtelijke ordening en versnippering een regelrechte ramp zijn. *“Iedereen kent de lijst van problematische gevolgen: een wereldrecord uren file per werknemer en kilometers weg per wooneenheid, kilometers riolering en leidingen onder die wegen, verkeersdoden, minder dan 3 procent natuureservaat, aantasting van biodiversiteit ... Meer dan 80 procent van onze private CO<sub>2</sub>-uitstoot is het gevolg van autoverkeer en van het verwarmen van versnipperd opgestelde vrijstaande gebouwen. Het openbaar vervoer presteert ondermaats omdat het een bijna onmogelijke opdracht heeft: vervoer aanbieden aan Vlamingen van wie de meesten zijn gehuisvest in slecht bereikbare verkavelingen. Bovendien betalen we fortuinen aan ruimtelijke én administratieve fragmentatie, en kosten belastingaftrekbare bedrijfswagens jaarlijks meer dan 4 miljard euro. Vandaag zijn bouwvakkers twee keer zo lang onderweg naar hun werf dan tien jaar geleden. De steden gaan kapot aan fijn stof dat vooral geproduceerd wordt door verkavelingsbewoners die met de auto pendelen. Longspecialisten zagen hun aantal patiënten verdubbelen in vijf jaar tijd. We zitten helemaal niet op koers om de klimaatakkoorden van Parijs te halen.”*

Een duidelijker pleidooi voor de betonstop, een wat ongelukkig gekozen term om de verdere versnippering van openbare ruimte een halt toe te roepen, kunnen we ons moeilijk voorstellen. Een slechte ruimtelijke ordening heeft verkeerde en vooral overbodige verplaatsingen tot gevolg. We kennen intussen genoeg voorbeelden van hoe het niet moet. Een ziekenhuis pal tussen twee steden inplanten in een open gebied en vervolgens de arm van De Lijn omwringen er daar speciaal een bus naar toe te laten rijden, is niet de manier waarop verplaatsingen vermeden worden. Iedereen moet zich dan verplaatsen en in dit geval moet het openbaar vervoer speciaal voor dit ziekenhuis ingericht of aangepast worden.

*“We hebben geen andere keuze dan de auto te gebruiken”,* zeggen veel mensen. Maar tegelijkertijd wonen ze veraf op locaties die zo goed als enkel met de auto te bereiken zijn en werken ze ook nog eens op plekken waar hetzelfde principe geldt. In dat geval heb je inderdaad minder keuzes, hoewel het in veel gevallen toch wel meevalt wat die keuze betreft, zeker als je fiets en openbaar vervoer gaat combineren. Met het openbaar vervoer of de fiets is men vaak langer onderweg, behalve als men ook de tijd meetelt die nodig is om te werken voor het betalen van de kosten van de auto.

Nabijheid heeft veel voordelen; je kan je makkelijk te voet of met de fiets verplaatsen en een station dichtbij maakt ook voor langere afstanden de auto vaak overbodig. Het zorgt voor minder tijdverlies, minder stress en frustraties en kost ook minder geld, zowel voor de gebruiker als de overheid. Moeten we dan allemaal in de stad gaan wonen? Ook daar is Leo Van Broeck duidelijk in: *“De dorpen zullen niet verdwijnen, maar het individueel landelijk wonen zal meer en meer plaats moeten ruimen voor wonen in kernen, ook in dorpen. Een huis met tuin in een verkaveling of langs een lange weg wordt steeds minder aantrekkelijk. Het leidt tot versnippering van openbare ruimte, files en meer wateroverlast.”* Onlangs hoorde ik op het Congres Openbare Ruimte tijdens een presentatie nog iemand zonder blikken of blozen verkondigen: *“in de klassieke dorpen kunnen gezinnen moeilijk zonder twee auto’s.”* Wel, wordt het dan geen tijd om daar verandering in te brengen?

Conclusie: laat ons bij elke nieuwe ontwikkeling mobiliteit als een determinerende factor beschouwen bij de locatiekeuze. Zet ruimtelijke ordening in als instrument om nabijheid in plaats van verplaatsingen te organiseren. We worden er allemaal beter van.

## 6.9 De juiste keuzes in een duidelijk actieplan

Om het mobiliteitsplan en het mobiliteitsbeleid duurzamer te maken is de keuze van de juiste thema's cruciaal. In 2018 zijn mobiliteitsplannen, die voor 90% over de auto gaan en er zich van af maken met enkele vage pagina's over actieve mobiliteit, niet meer verdedigbaar. Ook en vooral bij de acties moet men keuzes maken. *"We zetten alles maar in een actietabel. Stel je voor dat we iets vergeten, dan krijgen we er later ook geen subsidies meer voor."* Precies omwille van dit soort redeneringen bevatten veel mobiliteitsplannen ellenlange lijsten van acties en zet men in actietabellen alles wat men maar kan bedenken. Vervolgens zet men zoveel mogelijk op 'te doen door de anderen' en op 'lange termijn'. Zo komen we natuurlijk nergens.

Het systeem van de actietabellen is goed doordacht en men kan de tabellen op meerdere manieren sorteren en doorzoeken. Als je filtert op 'korte termijn' en 'prioritair' krijg je in theorie een overzicht van wat er de komende jaren gedaan zal worden. Maar zijn dit wel de projecten die we willen doen en die nodig zijn de komende jaren? Het lijkt er op dat men vergeet een duidelijk uitvoeringsplan te maken en het geldt dat daarvoor nodig is te voorzien. Budgettaire ruimte is niet onbeperkt; meeliften op andere projecten kan helpen. Welke riolering moet vernieuwd worden, welke wegen zijn aan heraanleg toe, welke projecten voorzien de hogere overheden enz. Welke projecten dragen het best bij tot meer duurzaamheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en een betere mobiliteit in het algemeen? Welke zijn haalbaar, betaalbaar en realiseerbaar? Maar ook, welke zijn het belangrijkste om onze doelen te bereiken?

Het is niet verkeerd om alle acties op te lijsten in een tabel, maar nu is dat vaak het eindpunt van een mobiliteitsplan. Een concreet plan, logisch opgebouwd voor de volgende vijf, zes jaar met korte termijn acties klaar om uitgevoerd te worden en langere termijn acties die voorbereid moeten worden voor de jaren nadien, ontbreekt vaak. Ook hier zal een duidelijk, wervend verhaal de communicatie verbeteren. Dit zal de burgers meer aanspreken dan de bestaande droge actietabellen, die een eerder technisch overzicht geven. Een actieplan moet niet 'in steen gebeiteld worden'. Waarom zou een actie, die niet in de actietabel was opgenomen, niet meer in aanmerking zou mogen komen voor subsidie? Opportuniteiten kunnen later ontstaan, bijvoorbeeld door externe evoluties of projecten, en ook acties die niet eerder waren beschreven kunnen heel goed de doelstellingen van het mobiliteitsplan helpen realiseren. Ook hier zou meer lenigheid een oplossing kunnen bieden en vermijden dat we alles dan maar in een actietabel gieten zonder keuzes te maken, enkel en alleen omdat men vreest later subsidies mis te lopen.

Conclusie: Goede en volhoudbare keuzes maken is essentieel. Met de juiste thema's en projecten wordt ook voor de uitvoering een wervend verhaal geschreven. Zo creëren we de juiste verwachtingen en afspraken. Actietabellen zijn een goed hulpmiddel om grondig na te denken over mogelijke acties, maar ze voldoen niet aan de criteria van 'een wervend verhaal'. Keuzes worden te weinig gemaakt bij gebrek aan lenigheid achteraf. Laat ons de actietabellen dus aanvullen met een actieplan met duidelijke keuzes.

## 6.10 Tijd voor een nieuwe mobiliteitsraad.

We zagen dat mobiliteitsplannen door zowel bestuurders als door mobiliteitsambtenaren regelmatig worden gebruikt. Wat de effectieve uitvoering betreft, stellen we eveneens vast dat veel acties in een periode van de legislatuur niet uitgevoerd geraken. De dynamiek die er vaak ontstaat tijdens de periode van de opmaak van het plan, ebt vaak wat weg in de periode erna. Een plan wordt echter niet gemaakt met als doel in de kast te liggen, maar wel om uitgevoerd te worden.

Ook op het vlak van burgerparticipatie zien we dezelfde gebeuren; meestal eindigt deze bij het opleveren van het plan. Burgers ook effectief meer betrekken bij de uitvoering kan een hefboom zijn om de uitvoering op gang te brengen en te houden. Het is nog niet vaak geprobeerd. Misschien vreest men dat gemaakte keuzes steeds weer in vraag gesteld worden, of men wil niet te veel pottenkijkers. Toch is het net op het ogenblik van de concrete realisatie en zeker ook nadien interessant om naar burgers te luisteren en met hen in dialoog te gaan.

Momenteel is de GBC het orgaan waarbinnen het mobiliteitsplan besproken wordt. De GBC begeleidt de stad of gemeente tijdens de opmaak of aanpassing ervan. De gemeente is verplicht een GBC te organiseren en het is positief dat er een GBC bestaat, maar het concept is te beperkt. Daarom pleit ik voor de oprichting van een verplichte mobiliteitsraad in elke stad en gemeente.

Wat zijn de verschillen met de huidige verplichte GBC? Momenteel bestaat deze uit experts, wegbeheerders, openbaar vervoeraanbieders en ambtenaren. Aanvullend kunnen adviserende leden worden toegevoegd, maar daar wordt het al een heel stuk vager. Vertegenwoordigers van de verschillende netwerken zoals voetgangers of fietsers zijn niet altijd welkom. Burgers hebben geen plek aan de tafel. Het resultaat is dat er vaak enkel technische discussies gevoerd worden. Deze kunnen op zich wel zinvol zijn, maar het risico bestaat dat men voeling verliest met de noden van de burgers en weggebruikers. De samenstelling opentrekken naar een bredere mobiliteitsraad kan voorkomen dat er enkel een theoretisch plan wordt afgeleverd, zonder de expertise van de specialisten te verliezen.

Een tweede verschil is de frequentie van samenkomst. De GBC wordt meestal niet gebruikt om tussentijds op te volgen en te sturen; na het goedkeuren van het plan beslist de stad of gemeente zelf naar eigen goeddunken of en hoe vaak ze de GBC bijeenroepen. Een mobiliteitsraad zal na de periode van opstelling van het mobiliteitsplan ook voor de uitvoering de vinger aan de pols houden. Het lijkt mij een minimum om 2 à 4 keer per jaar mobiliteit te bespreken in een stad of gemeente en dit gedurende de ganse legislatuur. Anders dreigt er weinig of niets van terecht te komen en ligt het mobiliteitsplan stof te vergaren in de kast.

Een mobiliteitsraad moet ook duidelijke bevoegdheden krijgen. De politiek moet nog steeds beslissen en zijn verantwoordelijkheid nemen, daar zijn ze tenslotte democratisch voor verkozen. Maar met een praatbarak zonder voldoende daadkracht, schieten we ook niet veel op. Net zoals de Gecoro op gebied van ruimtelijke ordening moet geraadpleegd worden voor ruimtelijke dossiers, moeten ook mobiliteitsbeslissingen ter advies aan de mobiliteitsraad voorgelegd worden. Een bestuur kan er voor kiezen om de adviezen niet te volgen, maar ze moet het niet volgen ervan in dat geval wel met duidelijke criteria onderbouwen of argumenteren. Hoewel het nooit volledig vermeden kan worden, is de kans dat een bestuur later beslissingen neemt die volledig tegen de geest van het mobiliteitsplan ingaan, kleiner. En uiteraard moet de mobiliteitsraad ook het initiatiefrecht hebben om projecten zelf voor te dragen of keuzes voor te stellen.

Conclusie: een verplichte mobiliteitsraad in elke stad of gemeente zal de continuïteit van planperiode naar uitvoeringsperiode beter garanderen. De mobiliteitsraad wordt samengesteld door experts, burgers en weggebruikers en heeft een duidelijke opdracht, namelijk het gemeentelijk mobiliteitsbeleid aansturen, opvolgen en duurzamer maken. Het moet geen ‘praatbarak’ zijn, maar sterke bevoegdheden krijgen zodat politici uitvoeringsbeslissingen kunnen nemen die gedragen en weloverwogen zijn en die de doelstellingen van het mobiliteitsplan helpen realiseren. Een mobiliteitsraad oprichten is een belangrijke stap naar het mobiliteitsbeleid 3.0.

## 6.11 Besluit

Als besluit zet ik de 10 vorige aanbevelingen en conclusies nog even op een rijtje:

### 1: Schrijf een wervend verhaal

Laat ons afstappen van de droge theorie en stoppen met het schrijven van plannen die enkel een verzameling zijn van technische, moeilijk te begrijpen documenten. Om tot een goed plan te komen, zijn deze documenten en analyses vaak nodig, maar ze volstaan niet. We hebben een wervend en geen ingewikkeld verhaal nodig dat door iedereen begrepen kan worden met daarin een concrete visie en acties. Een plan dat men moeilijk uitgelegd krijgt en waarmee men mensen niet in beweging krijgt, is geen goed plan.

### 2: Bepaal meetbare doelstellingen

Concrete doelstellingen maken onze mobiliteitsplannen concreter en zorgen voor meer objectiviteit. Het is nodig de beginsituatie goed in kaart te brengen door de juiste onderzoeken uit te voeren en vervolgens normatieve, strategische en meetbare operationele doelstellingen te formuleren. Deze laatste laten ons toe om achteraf beter te evalueren door te onderzoeken of en in welke mate de doelen gehaald werden.

### 3: Werk op de juiste schaal

De juiste schaal is belangrijk maar niet altijd gemakkelijk te bepalen; mobiliteit is lokaal en bovenlokaal. Daarom is een aanpak op meerdere niveaus zinvol. Voor steden en gemeenten is het nog zoeken naar het beste meso-niveau; voor deelgemeenten en wijken vergeet men best het micro-niveau niet. Dit gelaagd model is de beste garantie op een efficiënte en bruikbare aanpak.

### 4: Enkel “volhoudbaar” is vol te houden

Enkel ‘volhoudbaar’ is vol te houden. Een voetgangersvriendelijke openbare ruimte, een sterk fietsbeleid en grotere investeringen in openbaar vervoer, ook op lokaal niveau, zullen veel meer opleveren dan de zoveelste extra parking of bredere of extra weg. De auto wordt vandaag te veel en verkeerd gebruikt. De fiets is aan een opmars bezig, het potentieel is nog groot maar de infrastructuur volgt niet in voldoende mate. Een fietsbeleidsplan, apart of geïntegreerd in het mobiliteitsplan is een ‘must’ voor iedere stad en gemeente zodat de fiets, al dan niet gecombineerd met het openbaar vervoer (combi-mobiliteit) de meest vanzelfsprekende keuze wordt voor een veel groter deel van onze verplaatsingen.

## **5: Denk ook aan “de dag na morgen”**

Wie nu al nadenkt over de tendensen die zich aftekenen, kan er beter op inspelen. Hoe snel het zal gaan en welke richtingen we opgaan, is moeilijk te voorspellen. Er kunnen zich altijd onverwachte zaken voordoen; wie had 20 jaar geleden gedacht dat we met een elektrische fiets heuvels zouden overwinnen of de wind zouden trotseren? Flexibiliteit blijft dus nodig, maar vooruitkijken eveneens. Alleen zo kunnen de technologische evoluties ons ten dienste staan en niet andersom.

## **6: Probeer, leer en probeer opnieuw**

Plannen maken voor lange termijn is nuttig en nodig, maar ook de wereld van mobiliteit verandert snel. De ‘waterval-aanpak’ waarbij men een plan maakt, over meerdere jaren uitvoert en dan opnieuw evalueert, zorgt er voor dat de evoluties niet snel genoeg gaan en men onvoldoende op gewijzigde situaties kan inspelen. Een meer ‘lenige’ aanpak van uitvoering, evaluatie en bijsturing om vervolgens de volgende stap te zetten, verhoogt dynamiek, snelheid, kwaliteit en bespaart geld.

## **7: Sterkere participatie**

Participatieprocessen verkleinen de kloof tussen burger en politiek. Draagvlak begint bij inspraak. Wie in dialoog treedt, heeft meer kans om dit draagvlak te creëren. De voordelen van sterke participatie zijn groter dan de mogelijke nadelen. Bepaal het juiste participatie-traject en start van bij het begin. Organiseer participatie volgens het ‘input-outputmodel’, eerst info verzamelen en weinig ‘output’ leveren en naarmate het plan vordert, doet men het omgekeerde.

## **8: Zorg voor nabijheid**

Laat ons bij elke nieuwe ontwikkeling mobiliteit als een determinerende factor beschouwen bij de locatiekeuze. Zet ruimtelijke ordening in als instrument om nabijheid in plaats van verplaatsingen te organiseren. We worden er allemaal beter van.

## **9: De juiste keuzes in een duidelijk actieplan**

Goede en volhoudbare keuzes maken is essentieel. Met de juiste thema’s en projecten wordt ook voor de uitvoering een wervend verhaal geschreven. Zo creëren we de juiste verwachtingen en afspraken. Actietabellen zijn een goed hulpmiddel om grondig na te denken over mogelijke acties, maar ze voldoen niet aan de criteria van “een wervend verhaal”. Keuzes worden te weinig gemaakt bij gebrek aan lenigheid achteraf. Laat ons de actietabellen dus aanvullen met een actieplan met duidelijke keuzes.

### **6.10 Tijd voor een nieuwe mobiliteitsraad.**

een verplichte mobiliteitsraad in elke stad of gemeente zal de continuïteit van planperiode naar uitvoeringsperiode beter garanderen. De mobiliteitsraad wordt samengesteld door experts, burgers en weggebruikers en heeft een duidelijke opdracht, namelijk het gemeentelijk mobiliteitsbeleid aansturen, opvolgen en duurzamer maken. Het moet geen ‘praatbarak’ zijn, maar sterke bevoegdheden krijgen zodat politici uitvoeringsbeslissingen kunnen nemen die gedragen en weloverwogen zijn en die de doelstellingen van het mobiliteitsplan helpen realiseren. Een mobiliteitsraad oprichten is een belangrijke stap naar het mobiliteitsbeleid 3.0.



Gaan we met zijn allen nog meer stilstaan of komen we in beweging? Onze steden en gemeenten hebben belangrijke sleutels in handen. De uitdagingen zijn groot, de tijd dringt. Wie niet goed plant en nadenkt, de problemen voor zich uitschuift en de burgers op afstand houdt, verliest impact op de evoluties die op ons afkomen. Wie daadkracht toont, investeert en projecten realiseert zit aan het stuur op de weg naar een volhoudbare, duurzame toekomst waar mobiliteit de burgers dient en onze leefomgeving verbetert in plaats van verslechtert. Laat ons de mouwen opstropen en er samen aan beginnen. De toekomst wacht niet, ze is al begonnen.

Dirk Dedoncker

Bronnen:

- (60) SBS Skill Builders: The moving power of storytelling
- (61) Gemeente Tilburg: Samenvatting van het mobiliteitsplan
- (62) Joris Willems: Verkeerskundig onderzoek en planning (les Verkeerskunde)
- (63) Marketingtermen.nl: Smart principe
- (64) Wikipedia: Lijst van politiezones in België
- (65) Luc Vanheerentals: Duurzame alternatieven voor de auto
- (66) Wikipedia: Après nous, le déluge
- (67) Provincie Noord-Brabant (NL) : De toekomst begint nu
- (68) Viktoria.es: Mobility as a Service describing the framework
- (69) Peter Hinssen: The day after tomorrow
- (70) Pieter Ballon: Smart Cities
- (71) TUDelft: De reiziger centraal bij betalen voor ov – zes concrete voorstellen
- (72) Het ontwikkelingsinstituut: NLP Vooronderstellingen
- (73) Wikipedia: Agile software ontwikkeling
- (74) Wikipedia: Minimum Viable Product
- (75) Mobycon: Streetsketch
- (76) Leo Van Broeck: de betonstop is goedkoper dan niets doen

## 7 Bijlagen

### 7.1 Bijlage I: bronnenlijst

1. **Mobiel Vlaanderen.** [www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobplan.php](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobplan.php).
2. **Scelta Mobility.** [www.sceltamobility.be](http://www.sceltamobility.be).
3. **Sven Lieten.** Inleiding Mobiliteitsbeleid Vlaamse Overheid (les 3e jaar Verkeerskunde).
4. **Vlaamse Overheid.** Het mobiliteitsdecreet 2009.
5. **Joris Willems.** Het mobiliteitsconvenant (les 3de jaar Verkeerskunde).
6. **Mobiel Vlaanderen.** De Regionale Mobiliteitscommissie.
7. **Vlaamse Stichting Verkeerskunde.** Gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Aan de slag!
8. **Stad Brugge.** Brochure nieuw mobiliteitsplan.
9. **Ben Weyts.** <https://www.benweyts.be/nieuws/vlaamse-gemeenten-beslissen-zelf-over-mobiliteit>.
10. **Kris Peeters.** Weg van Mobiliteit.
11. **Netwerk Duurzame Mobiliteit.** <https://www.duurzame-mobiliteit.be/over-ons>.
12. **Vlaamse Overheid.** Onderzoek verplaatsingsgedrag 2015-2016.
13. **Wikipedia.** De Brevet-wet.
14. **Johan Malcorps.** Het STOP-principe.
15. **Mikael Colville-Andersen.** The arrogance of space.
16. **Leo Van Broeck.** Knack: "nu nog vrijstaand bouwen is crimineel".
17. **RTL Nieuws.** En toch staat half Nederland weer vast in de files. *RTL*. 2016.
18. **Gemeente Groningen.** Parkeren op straat niet meer vanzelfsprekend in Groningen.
19. **Vlaamse Overheid.** Vademecum duurzaam parkeerbeleid. 2007.
20. **Donald Shoup.** The High Cost of Free Parking. sl : Routledge, 2011.
21. **Joris Willems.** Parkeren: problemen en uitdagingen (Toekomstforum Halle-Vilvoorde). 2017.
22. **OpenVLD stad Lier.** Horeca grote troef voor aantrekkingskracht Lier als winkelstad. 2016.
23. **Stad Vilvoorde.** <https://www.vilvoorde.be/parkeren>.
24. **Het Laatste Nieuws.** Shop en Go parkeerplaatsen in Kortrijk zijn een 'succes'.
25. **De Lijn.** Magazine mei 2015.
26. **Newsmonkey.** België is Europees kampioen auto's subsidiëren.

27. **Benoit De Freine.** Het Laatste Nieuws: De Lijn verliest ruim 11 miljoen reizigers - amper de helft van de trams en bussen rijdt op tijd. 30 mei, 2017.
28. **Jef Poppelmonde.** Mobiliteitsproblemen bezorgen ons grijze haren. 8 maart 2017.
29. **Miguel Vertriest.** De Lijn, zetten we er een punt achter? *Zeronaut*. 17 december, 2017.
30. **Vlaamse Overheid.** Mobiliteitsbrief 174 : Basisbereikbaarheid zet de reiziger centraal. 174 - december 2016
31. **Jan Vermeulen.** Mobipunten stad Deinze - nieuwe lokale mobiliteitsaanpak. 2018 - Congres Openbare Ruimte.
32. **Het Rekenhof.** Realisatie en resultaten van het BFF (september 2017).
33. **Wegenwiki.** Definitie modal split.
34. **Stad Halle.** Stadsmonitor. 2015.
35. **Teije Gorris.** Stedelijk mobiliteitsbeleid SUMP proof? Zwolle : DTV Consultants, 2016.
36. **Mobility Academy.** <https://www.mobility-academy.eu>. 2018.
37. **Duurzaamheidsscore.** [www.duurzaamheidsscore.nl](http://www.duurzaamheidsscore.nl).
38. **Provincie Vlaams Brabant.** Werk- en inspiratieboek participatie - Trage Wegen (mei 2017).
39. **Philipp Blom.** Mondiaal nieuws : We hebben stoutmoedige experimenten nodig.
40. **Mobiel 21.** Draaiboek participatietrajecten.
41. **Stad Dendermonde.** Vragenlijst circulatieplan Sint-Gillis.
42. **Netwerk Duurzame Mobiliteit.** [www.duurzame-mobiliteit/lama](http://www.duurzame-mobiliteit/lama).
43. **Levuur.** <https://www.levuur.be/cases/G1000>.
44. **Citizenlab.** <https://www.citizenlab.co/nl>.
45. **K.U.Leuven - Instituut door de Overheid.** Duurzame ontwikkeling duurzaam ontwikkelen.
46. **Bert Derison - Noël Slangen.** Help, er ligt een weg in mijn tuin! (2012).
47. **Fietsberaad Vlaanderen.** Sterk Fietsbeleid (2015).
48. **Fietsberaad Vlaanderen.** Memorandum 2019.
49. **De Standaard.** Aantal fietsende Gentenaars fors gestegen sinds invoering circulatieplan (17/05/2018).
50. **Agentschap Binnenlands Bestuur.** Publicatie in het kader van de Gemeente- en Stadsmonitor (2018).
51. **Fietsersbond Vlaanderen en Brussel.** Voordelen van een sterk fietsbeleid (lente 2018). Lente
52. **Leuven, Transport en Mobility.** Maatschappelijke baten fiets vele malen hoger dan de kosten.
53. **Stad Lier.** Fietsbeleidsplan 2018.
54. **Stad Kortrijk.** Actieplan Kortrijk fietst!

55. **Stad Dendermonde.** Fietsbeleidsplan.
56. **Stad Antwerpen.** Antwerpen Wereldfietsstad.
57. **Gemeente Amersfoort.** Fietsplan Amersfoort fietst.
58. **Stad Brugge.** Fietsplan.
59. **Vlaamse Stichting Verkeerskunde.** Coaching lokaal fietsbeleid.
60. **SBS Skill Builders.** The moving power of storytelling.
61. **Gemeente Tilburg.** Samenvatting van het mobiliteitsplan.
62. **Joris Willems.** Verkeerskundig onderzoek en planning (les Verkeerskunde).
63. **Marketintermen.nl.** <https://www.marketingtermen.nl/begrip/smart-principe>.
64. **Wikipedia.** Lijst van politiezones in België.
65. **Luc Vanheerentals.** Duurzame alternatieven voor de auto (2017).
66. **Wikipedia.** Après nous le déluge.
67. **Provincie Noord-Brabant (NL).** <http://detoekomstbeginnu.brabant.nl/>.
68. **Viktoria.se.** <https://www.viktoria.se/publications/mobility-as-a-service-maas-describing-the-framework>.
69. **Peter Hinssen.** The day after tomorrow.
70. **Pieter Ballon.** Smart Cities (2016).
71. **TU Delft.** <https://www.tudelft.nl/2017/tu-delft/de-reiziger-centraal-bij-betalen-voor-ov-zes-concrete-voorstellen/>.
72. **Het Ontwikkelingsinstituut .** <http://www.nlp.be/nl/464-nlp-vooronderstellingen>.
73. **Wikipedia.** Agile software ontwikkeling.
74. **Wikipedia.** Minimum viable product.
75. **Mobycon.** <http://streetsketch.mobycon.nl/-/3925>.
76. **Leo Van Broeck.** De betonstop is goedkoper dan niets doen (De Standaard). 5 april 2018.

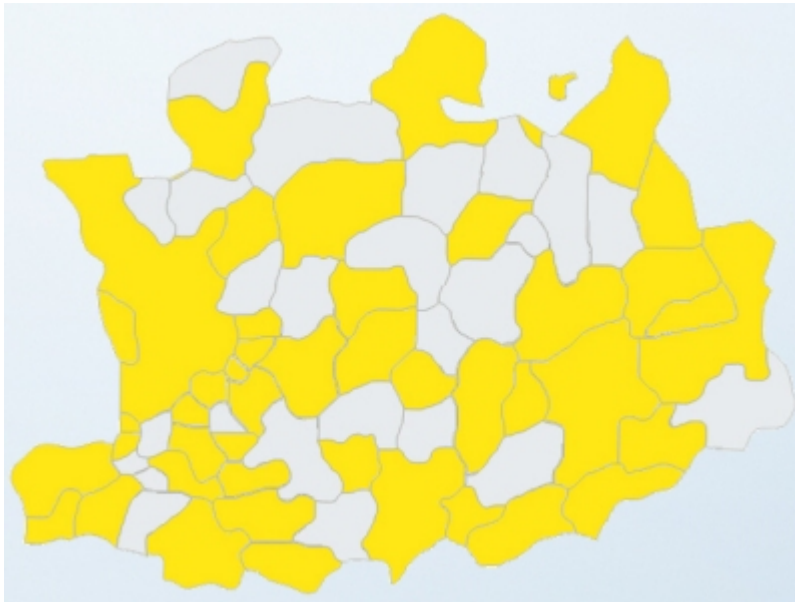
## 7.2 Bijlage 2 : lijst van afbeeldingen

<i>Afbeelding 1: enquête gemeenten – overzicht van steden en gemeenten (in geel) die deelnamen aan de enquête</i>	12
<i>Afbeelding 2: enquête gemeenten: verdeling van de functie van de deelnemers aan de enquête</i>	12
<i>Afbeelding 3: enquête steden en gemeenten: zin van het gemeentelijk mobiliteitsplan</i>	18
<i>Afbeelding 4: enquête steden en gemeenten: deelnamepercentage volgens aantal inwoners</i>	19
<i>Afbeelding 5: Mobiel Vlaanderen, de Regionale Mobiliteitscommissie</i>	21
<i>Afbeelding 6: enquête steden en gemeenten: hoe moet een ideaal mobiliteitsplan zijn?</i>	22
<i>Afbeelding 7: enquête steden en gemeenten: hoe actueel beschouwt men het bestaande mobiliteitsplan?</i>	23
<i>Afbeelding 8: enquête steden en gemeenten: wanneer verwacht men de volgende herziening?</i>	24
<i>Afbeelding 9 : Google images – dossiers op de plank</i>	25
<i>Afbeelding 10: enquête gemeenten: hoe vaak wordt het mobiliteitsplan gebruikt?</i>	25
<i>Afbeelding 11: enquête gemeenten: welke rol speelt het mobiliteitsplan bij het maken van keuzes?</i>	26
<i>Afbeelding 12: VSV : Gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Aan de slag!</i>	27
<i>Afbeelding 13: verdeling van de vervoerregio's in Vlaanderen</i>	29
<i>Afbeelding 14: enquête steden en gemeenten: Vindt u de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan nuttig?</i>	30
<i>Afbeelding 15: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaamse Overheid 2015-2016</i>	34
<i>Afbeelding 16: App Traveltimeplatform.com – fietsafstand 15 minuten tov centrum stad Halle</i>	34
<i>Afbeelding 17: enquête steden en gemeenten en Fietsersbond: moeten we er naar streven om het autogebruik van burgers te verminderen?</i>	37
<i>Afbeelding 18: Copenhagenize – Arrogance of Space in Paris</i>	38
<i>Afbeelding 19: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid : Ontwikkelingsniveaus gemeentelijk parkeerbeleid</i>	39
<i>Afbeelding 20: Enquête steden en gemeenten en Fietsersbond: gewenst aantal (auto)parkeerplaatsen</i>	40
<i>Afbeelding 21: Ruimtegebruik van auto- en fietsparkeerplaatsen</i>	41
<i>Afbeelding 22: Wikipedia: evolutie van het aantal reizigers De Lijn</i>	44
<i>Afbeelding 23: Stadmonitor – modal split woon-werkverkeer Stad Halle (2011-2015)</i>	46
<i>Afbeelding 24: Enquête steden en gemeenten: impact van het plan en het beleid op duurzaamheid van mobiliteit</i>	47
<i>Afbeelding 25: Enquête Fietsersbond: impact van het plan en het beleid op duurzaamheid van mobiliteit</i>	47
<i>Afbeelding 26: Online SUMP toets</i>	49
<i>Afbeelding 27: online SUMP-toets</i>	49
<i>Afbeelding 28: Duurzaamheidsscore.nl – score gemeente Haarlem</i>	50
<i>Afbeelding 29: Duurzaamheidsscore.nl: score gemeente Haarlem per deeldomein</i>	50
<i>Afbeelding 30: Duurzaamheidsscore.nl: voorstelling score Haarlem op landkaart Nederland.</i>	51
<i>Afbeelding 31: Duurzaamheidstoets op mobiliteitsplannen van enkele steden en gemeenten.</i>	54
<i>Afbeelding 32: enquête steden en gemeenten: voordelen van burgerparticipatie</i>	56
<i>Afbeelding 33: enquête gemeenten: Welke nadelen ziet u aan burgerparticipatie?</i>	57
<i>Afbeelding 34: Draaiboek participatietrajecten (Mobiel 21)</i>	59
<i>Afbeelding 35: enquête steden en gemeenten: Welke vormen van participatie heeft u bij de vorige herziening of opmaak van het mobiliteitsplan toegepast?</i>	59
<i>Afbeelding 36: Infomarkt Lennik n.a.v. verdieping/vernieuwing mobiliteitsplan.</i>	60
<i>Afbeelding 37: voorbeeld van een participatie-avond met kleinere groepen</i>	61
<i>Afbeelding 38: conclusies van de bewoners in de enquête over het circulatieplan Sint-Gillis in Dendermonde</i>	62
<i>Afbeelding 39: Draaiboek participatietrajecten (Mobiel 21) (in grijs = minder geschikt voor een mobiliteitsplan)</i>	63
<i>Afbeelding 40: Help, er ligt een weg in mijn tuin. Verschillende doelgroepen voor burgerparticipatie</i>	65
<i>Afbeelding 41: De Standaard : aantal fietsers met 22 procent gestegen op 1 jaar tijd in Gent</i>	68
<i>Afbeelding 42: Stadsmonitor 2017</i>	69
<i>Afbeelding 43: enquêtes Fietsersbond en steden en gemeenten: vergelijking score kwaliteit fietsinfrastructuur</i>	70
<i>Afbeelding 44: Thierry Jimenez tijdens opmeting kwaliteit en veiligheid fietsinfrastructuur met de meetfiets</i>	71

<i>Afbeelding 45: Gegevens Fietsersbond van de gereden tracés door de meetfiets: vergelijking scores per type wegbeheerder</i>	71
<i>Afbeelding 46: de Langestraat tussen Kester en Vollezele in het Pajottenland</i>	72
<i>Afbeelding 47: enquête Fietsersbond: mate waarin steden en gemeenten fietsen stimuleert en erover communiceert</i>	72
<i>Afbeelding 48: enquête gemeenten: plannen voor de opmaak van een fietsbeleidsplan</i>	73
<i>Afbeelding 49: enquête Fietsersbond: heeft de opmaak van een fietsbeleidsplan zin?</i>	73
<i>Afbeelding 50: Fietsbeleidsplan 'Amersfoort fietst' – cijfers modal split (bestaand + gewenst)</i>	74
<i>Afbeelding 51: Fietsbeleidsplan Dendermonde: deel van de actietabel</i>	75
<i>Afbeelding 52: VSV: Coaching lokaal fietsbeleid 2017</i>	76
<i>Afbeelding 53: Fietsbeleidsplan Dendermonde: fietsbalans</i>	76
<i>Afbeelding 54: Fietsbeleidsplan Dendermonde: score CHAMP zelfanalyse</i>	77
<i>Afbeelding 55: enquête Fietsersbond: welke rol wenst de Fietsersbond te spelen in de opmaak van een fietsbeleidsplan?</i>	78
<i>Afbeelding 56: Tilburg – missie en visie van het mobiliteitsplan</i>	83
<i>Afbeelding 57: Photoshop bewerking van creatie van ruimte voor fietsers</i>	83
<i>Afbeelding 58: Lowtech Magazine: beeld van een overdekte fietssnelweg</i>	88
<i>Afbeelding 59: Performance Management Company: Trial and error</i>	90
<i>Afbeelding 60: Streetsketch</i>	91
<i>Afbeelding 61: deelname enquête provincie Antwerpen (in geel)</i>	103
<i>Afbeelding 62: deelname enquête provincie Limburg (in geel)</i>	103
<i>Afbeelding 63: deelname enquête provincie Oost-Vlaanderen (in geel)</i>	104
<i>Afbeelding 64: deelname enquête provincie Vlaams-Brabant (in geel)</i>	104
<i>Afbeelding 65: deelname enquête provincie West-Vlaanderen (in geel)</i>	105

### 7.3 Bijlage 3: Resultaten enquête steden en gemeenten

Deelname provincie **Antwerpen**: 45/70 gemeenten – deelnamepercentage 64,3%



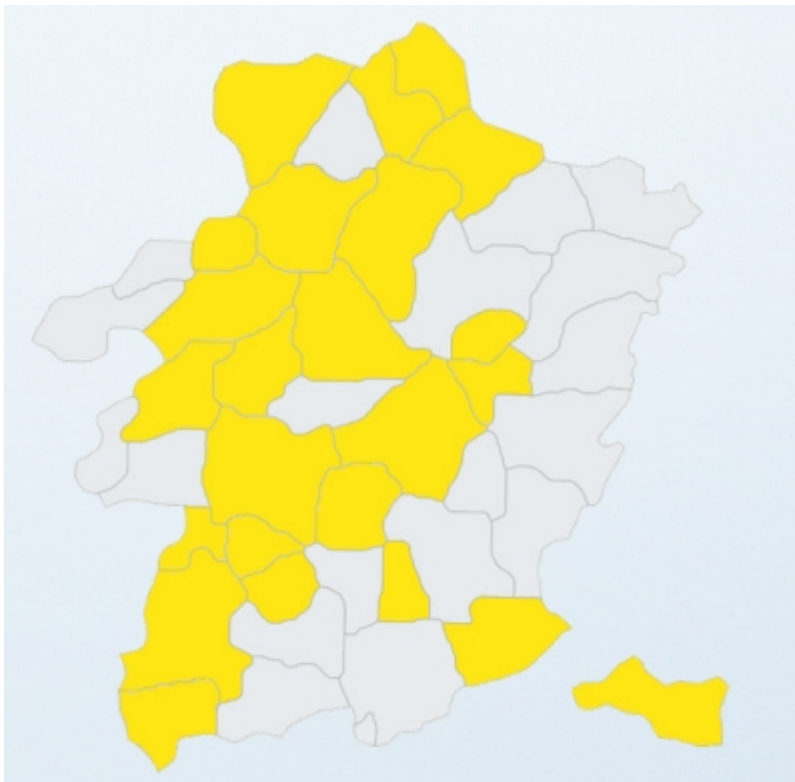
Afbeelding 61: deelname enquête provincie Antwerpen (in geel)

Deelgenomen door:

Antwerpen – Arendonk –  
Baarle-Hertog – Beerse –  
Berlaar – Boechout – Bonheiden  
– Bornem – Borsbeek –  
Brasschaat – Brecht – Dessel –  
Duffel – Edegem – Geel –  
Grobbendonk – Heist-op-den-  
Berg – Hemiksem – Herentals –  
Herselt – Hoogstraten –  
Hulshout – Kalmthout –  
Kasterlee – Kontich – Laakdal –  
Lint – Mechelen – Meerhout –  
Mol – Mortsel – Olen – Puurs –  
Ranst – Ravels – Retie – Rumst –  
Schelle – Sint-Amands – Sint-  
Katelijne-Waver – Wijnegem –

Wommelgem – Zandhoven – Zoersel – Zwijndrecht

Deelname provincie **Limburg**: 24/44 gemeenten – deelnamepercentage 54,5%

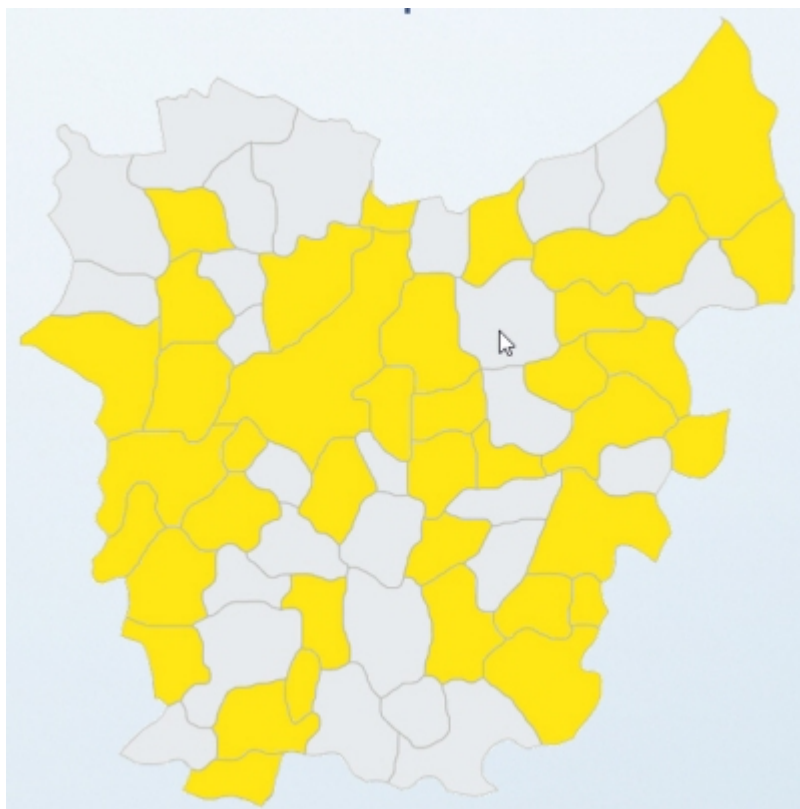


Afbeelding 62: deelname enquête provincie Limburg (in geel)

Deelgenomen door:

Alken – As – Beringen – Bocholt  
– Diepenbeek – Genk –  
Gingelom – Hamont-Achel –  
Hasselt – Hechtel-Eksel –  
Heusden-Zolder – Hoeselt –  
Houthalen-Helchteren –  
Leopoldsburg – Lommel –  
Lummen – Neerpelt –  
Nieuwerkerken – Opglabbeek –  
Peer – Riemst – Sint-Truiden –  
Voeren – Wellen

Deelname provincie **Oost-Vlaanderen**: 39/65 gemeenten – deelnamepercentage 60,0%

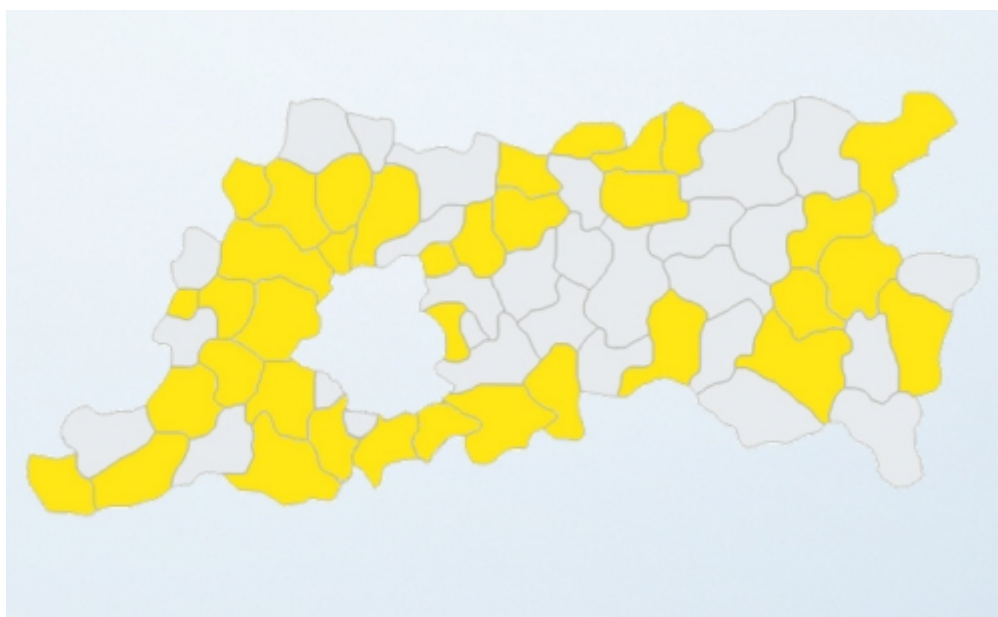


Deelgenomen door:

Aalst – Aalter – Beveren –  
Buggenhout – Deinze –  
Denderleeuw – Dendermonde –  
Destelbergen – Eeklo – Evergem  
– Gent – Haaltert – Hamme –  
Herzele – Horebeke – Kruibeke  
– Kruishoutem – Laarne – Lede  
– Lochristi – Maarkedal –  
Merelbeke – Moerbeke –  
Nazareth – Nevele – Ninove –  
Ronse – Sint-Lievens-Houtem –  
Sint-Martens-Latem –  
Sint-Niklaas – Waasmunster –  
Wetteren – Wichelen –  
Wortegem-Petegem – Zele –  
Zelzate – Zomergem – Zulte –  
Zwalm

Afbeelding 63: deelname enquête provincie Oost-Vlaanderen (in geel)

Deelname provincie **Vlaams-Brabant**: 36/65 gemeenten - deelnamepercentage 55,4%



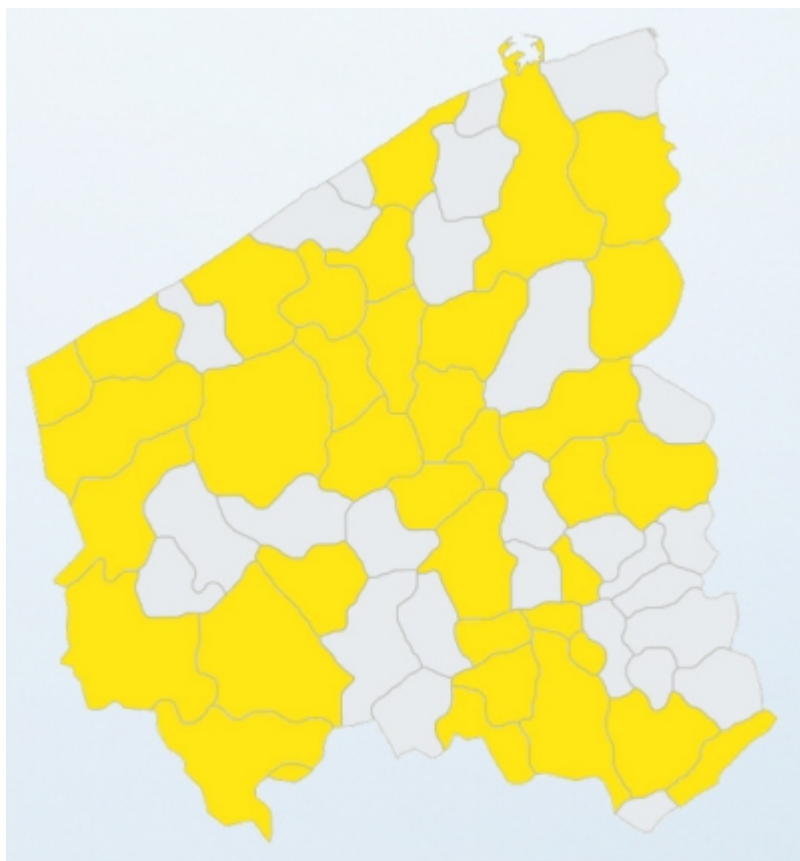
Afbeelding 64: deelname enquête provincie Vlaams-Brabant (in geel)

Deelgenomen door: Asse – Beersel – Begijnendijk – Bekkevoort – Bever – Bierbeek – Boortmeerbeek  
– Diest – Dilbeek – Glabbeek – Gooik – Grimbergen – Halle – Herne – Hoeilaart – Huldenberg –



Kampenhout – Keerbergen – Kortenaeken – Kraainem – Lennik – Liedekerke – Machelen – Meise – Merchtem – Opwijk – Overijse – Rotselaar – Sint-Genesius-Rode – Sint-Pieters-Leeuw – Steenokkerzeel – Ternat – Tienen – Tremelo – Wemmel – Zoutleeuw

Deelname provincie **West-Vlaanderen**: 37/64 gemeenten – deelnamepercentage 57,8 %



Deelgenomen door:

Alveringem – Avelgem – Beernem – Brugge – Damme – De Haan – De Panne – Diksmuide – Gistel – Heuvelland – Hooglede – Ichtegem – Ieper – Ingelmunster – Koekelare – Koksijde – Kortemark – Kortrijk – Kuurne – Langemark-Poelkapelle – Ledegem – Lendeledede – Lichtervelde – Menen – Mesen – Middelkerke – Oudenburg – Pittem – Poperinge – Roeselare – Tielt – Torhout – Veurne – Wevelgem – Wingene – Zedelgem – Zwevegem

Afbeelding 65: deelname enquête provincie West-Vlaanderen (in geel)

## Resultaten:

**Vragen 1-2 : naam + gemeente van de deelnemer**

**Vraag 3: wie nam deel aan de enquête?**

Burgemeesters	21,7%
Schepenen van mobiliteit	26,5%
Ambtenaren	<b>51,7%</b>

**Vraag 4: Wat was uw rol bij het tot stand komen van het mobiliteitsplan van uw gemeente?**

Onze gemeente heeft geen mobiliteitsplan	2,6%
Ik heb er niet aan meegewerkt en ken het plan inhoudelijk niet of niet goed.	3,0%
Ik heb er niet aan meegewerkt, maar ken het plan inhoudelijk	26,1%

Ik heb er af en toe een bijdrage aan geleverd	13,5%
Ik heb er actief aan meegewerkt	<b>30,0%</b>
Ik was een sturende kracht	24,8%

**Vraag 5: Hoe zinvol vindt u een gemeentelijk mobiliteitsplan?**

Absoluut noodzakelijk	<b>47,8%</b>
Nuttig	41,7%
Ook zonder kunnen we een goed mobiliteitsbeleid kunnen voeren	9,1%
Absoluut overbodig	0,4%
Geen mening	0,9%

**Vraag 6: In hoeverre helpt een mobiliteitsplan bij het maken van mobiliteitskeuzes?**

Het is bepalend voor de keuzes en moet zo goed mogelijk uitgevoerd worden	20,6%
Het is een leidraad die ons helpt keuzes te maken	<b>50,9%</b>
Het is eerder richtinggevend	21,5%
Het speelt geen rol van betekenis	7,0%

**Vraag 7: hoe vaak gebruikt u het mobiliteitsplan?**

Zeer vaak	10,7%
Regelmatig	<b>44,2%</b>
Af en toe	33,0%
Zelden	11,2%
Nooit	0,9%

**Vraag 8: Hoe actueel is het mobiliteitsplan volgens u?**

Helemaal actueel	17,0%
Voor het grootste deel	<b>43,5%</b>
Een deel wel, een deel niet	30,0%
In belangrijke mate niet meer	6,3%
Helemaal niet meer actueel	3,1%

**Vraag 9: Wanneer verwacht u de volgende herziening van het mobiliteitsplan in uw gemeente?**

2018	29,9%
2019	19,0%
Tussen 2020 en 2024	<b>33,0%</b>
2025 of later	7,7%
Niet	0,9%
Geen idee	9,5%

**Vraag 10: In welke mate zorgt een mobiliteitsplan er voor dat de mobiliteit duurzamer wordt of zal worden?**

Geen	3,0%
Weinig	12,6%
Redelijk	<b>46,1%</b>
Groot	34,8%
Zeer groot	3,5%

**Vraag 11: In welke mate zorgt het gevoerde mobiliteitsbeleid er voor dat de mobiliteit duurzamer wordt of zal worden?**

Geen	2,2%
Weinig	9,6%
Redelijk	33,5%
Groot	<b>46,5%</b>
Zeer groot	8,3%

**Vraag 12: "Om mobiliteit duurzamer te maken, is het nodig om het autogebruik van de burgers te verminderen."**

**Wat vindt u van deze uitspraak?**

Volledig eens	33,9%
Eens, maar dat moet zeer geleidelijk gebeuren	<b>39,6%</b>
In theorie eens, maar in de praktijk is dat niet haalbaar	23,0%
Oneens, een goede bereikbaarheid met de auto van onze gemeente is belangrijker	3,5%

**Vraag 13: In onze gemeente moet het aantal autoparkeerplaatsen...**

Toenemen	12,2%
Gelijk blijven, als parkeerplaatsen ergens verdwijnen worden ze elders gecompenseerd	<b>58,7%</b>
Geleidelijk verminderen	28,7%
Aanzienlijk verminderen	0,4%

**Vraag 14: Wat vindt u van de kwaliteit van de bestaande fietsinfrastructuur in uw gemeente?**

Zeer goed	5,6%
Aanvaardbaar	<b>57,1%</b>
Matig	32,0%
Slecht	5,2%

**Vraag 15: Zijn er plannen om een fietsbeleidplan op te maken?**

We hebben er al één	13,0%
Ja, zeker	26,5%
Ja, er wordt over gesproken	28,3%
Nee, geen plannen	<b>32,2%</b>

**Vraag 16: Welke vorm van participatie werd toegepast? (meerdere antwoorden mogelijk)**

Openbaar onderzoek	30,0%
Actieve sessie met burgers	30,0%
Meerdere infoavonden met burgers	34,3%
1 infoavond met burgers	17,8%
Bespreking in 1 of meer adviesraden	<b>59,1%</b>
Geen idee	7,8%
Andere:	7,8%

**Vraag 17: Welke voordelen ziet u in burgerparticipatie?**

	Helemaal eens	Gedeeltelijk eens	Geen mening	Oneens
Hogere betrokkenheid van burgers	97	<b>116</b>	9	6
Hoger democratisch gehalte	60	<b>109</b>	30	29
Zorgt voor een beter mobiliteitsplan	21	<b>120</b>	54	31
Zorgt voor een meer gedragen mobiliteitsplan	92	<b>107</b>	0	14
Andere	4	3	<b>30</b>	5

**Vraag 18: welke nadelen kan burgerparticipatie hebben?**

	Helemaal eens	Gedeeltelijk eens	Geen mening	Gedeeltelijk oneens	Volledig oneens
Zorgt voor conflicten tussen burgers	24	<b>117</b>	24	41	17
Zorgt voor conflicten met het bestuur	20	<b>104</b>	34	47	17
Burgers hebben te weinig verstand van mobiliteit	10	57	49	<b>81</b>	25
Burgers zijn er vaak niet klaar voor	12	<b>87</b>	44	56	21
Te veel burgers kunnen niet buiten hun eigenbelang denken	71	<b>113</b>	19	20	3
Participatie leidt mogelijk tot een slechter resultaat	6	33	57	<b>79</b>	46
Andere	6	3	<b>23</b>	0	0

**Vraag 19: Mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrens. Vindt u een regionaal mobiliteitsplan nuttig?**

Zeker nuttig, het kan een gemeentelijk mobiliteitsplan vervangen	11,4%
Zeker nuttig, maar dan aanvullend aan een gemeentelijk mobiliteitsplan	<b>85,5%</b>
Niet nuttig	1,3%
Geen mening	1,8%

**Vraag 20 : Een ideaal mobiliteitsplan moet... (maximaal 4 antwoorden aanduiden)**

Sneller opgemaakt kunnen worden	29,6%
Eenvoudiger zijn	28,7%
Beter begrijpbaar zijn voor de burgers	44,8%
Keuzes maken tussen wat we gaan doen en (nog niet) gaan doen	<b>57,8%</b>
Concrete acties bevatten	44,3%
Meetbare doelstellingen bevatten	24,3%
Beter opgevolgd worden	33,5%

**Vraag 21: Welke zijn voor u de belangrijkste thema's die in een mobiliteitsplan aan bod moeten komen. (max. 5)**

Verkeersveiligheid	<b>212</b>
Bereikbaarheid	104
Leefkwaliteit	101
Milieu-effecten	15
Duurzame modal shift	76
Trage Wegen	58
Voetpadenplan	32
Autoluw/autovrij gebied	12
Fietsbeleid	185
Openbaar vervoer	101
Parkeerbeleid	92
Aanpak sluipverkeer	88
Autodelen	4
Elektrische mobiliteit	3

## Vraag 22: heeft u nog andere opmerkingen/feedback?

Data en impact. Er is in de steden (en zelfs in Vlaanderen) te weinig data beschikbaar die de verkeersevolutie doorheen de jaren inzichtelijk maakt. Problemen zijn in de ogen van burgers vaak het gevolg van keuzes die de overheid maakte (circulatiemaatregelen, wegafsluitingen, ...). Omdat we over te weinig data beschikken, is het ook moeilijk om de impact van ingrepen/maatregelen inzichtelijk te maken. Ook formuleert men geen of te weinig concrete ambities/objectieven (bvb. fietsgebruik, ...). Nu doet men vaak maar wat en hoopt men dat er iets (positief) verandert. Het 'autoperspectief' is nog altijd dominant aanwezig in de beleidsvorming en -keuzes.

Onze stad moet ook heel wat doorgaand verkeer of sluipverkeer richting Brussel verwerken. De gewestwegen raken stilaan verzadigd. Een medewerking van Vlaanderen is absoluut vereist om ons mobiliteitsplan te doen slagen.

De schaal van de stad speelt een grote rol in de wenselijke inhoud van mobiliteitsplannen. Waar het in Edegem misschien aangewezen is een heel concreet beleidsplan op te maken, heeft dit m.i. bijvoorbeeld minder zin in grote steden, waar eerder deelplannen per modus het beleid en de acties moeten verfijnen. Vlaanderen houdt hier onvoldoende rekening mee in haar procedures en (verplichte) inhoud van het beleids- en actieplan.

Mobiliteitsplan moet eerst opgesteld worden als grondlaag... daarboven past de ruimtelijke plannen (structuurplan, BPA's, RUP's.... (Breda (Ndl) deed dit reeds). Eerst bereikbare plaatsen aanduiden en dan pas functies invullen en niet omgekeerd

Het beleid moet verplicht worden hun mobiliteitsplan na te leven.

De autoconstructeurs dwingen te investeren in duurzame auto's, en dit op kortere termijn. de overheid verplichten om normen op te leggen zodat het autoverkeer kan verminderen (vb subsidiëren van werken in eigen dorp(omgeving), de gemeentes opdracht geven het fietsgebruik te stimuleren en ook dit belonen met subsidies. en veel sensibiliseren, de kinderen met de fiets naar school laten rijden ipv met de auto voor de deur af te zetten, de jeugd is onze toekomst !

Niet te veel strenge Vlaamse regels!

Minder omslachtige procedure; GBC is voldoende als de samenstelling er van kwaliteit garandeert.

Keuzes maken is niet eenvoudig vanuit het beleid, dit kan vertragend werken bij de opmaak van het mobiliteitsplan.

Onze vervoerskern heeft 1 gezamenlijk mobiliteitsplan opgemaakt. Intergemeentelijke samenwerking moet gestimuleerd worden.

Een goed uitgewerkt mobiliteitsplan is zeer noodzakelijk, gezien de verkeersveiligheid HET politieke item van de toekomst wordt zowel in grote steden als in landelijke gemeenten.

Het mobiliteitsplan wordt veelal gebruikt als werkingstool. Echter kan dit veel beter worden uitgebouwd, er worden bv nieuwe acties in opgenomen maar bestaande toestanden waar geen "problemen" zijn worden bv niet geoptimaliseerd. Ook is de termijn van een mobiliteitsplan een beetje kort door de bocht (6j geldigheid), er zou bv werk kunnen gemaakt worden van een lange-termijn visie (30-40j) en een korte termijnvisie (10j) met ondertussen evaluatieaspecten en bijsturen. In de praktijk is dit mogelijk maar wordt niet per se toegepast. M.a.w. het mobiliteitsplan kan als tool veel breder en dieper worden uitgediept dan tot nu toe altijd is geweest.

Je moet steeds verder bouwen op het bestaande mobiliteitsplan en de bestaande infrastructuur. Mogelijks andere voorstellen dan het huidige, maar aanpassingen van bepaalde kruispunten of te volgen circulatieplannen brengen een serieus financieel plaatje met zich mee. Dit is niet altijd te realiseren.

De mogelijkheid creëren om een mobiliteitsplan aan te passen bij het begin van een legislatuur. Bij een wissel van de macht leidt het vaak tot conflict als het mobiliteitsplan werd opgemaakt door een coalitiepartner of oppositiepartij dan de zittende verantwoordelijke schepen. Het mobiliteitsplan wordt dan snel een 'vodge papier'.

ik miste de algemene noemer toegankelijkheid dat houdt meer in dan een voetpadenplan, hoe toegankelijk is ons openbaar vervoer? de informatie daarrond (bv bij omleidingen) openbaar onderzoek verplicht houden, ongeacht of er andere vormen van participatie zijn gebeurd. Alleen openbaar onderzoek wordt immers geargumenteed en zeker volledig behandeld verplichting burger per wijk/deelgebied of zelfs straat van gemeente tot deelname aan het traject (gbc-rmc e.d.) Krijgt op die momenten vrijstelling net zoals deelname bij proces. Kans op deelname is behoorlijk groot, mensen worden dichter bij het proces betrokken en krijgen zo ook meer kennis van een mobiliteitsbeleid en wat daar allemaal bij komt kijken. Misschien kunnen we dan over zoveel jaren terecht over 6 miljoen 'verkeersdeskundigen' spreken.

Deel het plan op in delen: een kader, die uitgangspunten en doelstellingen op een hoger niveau weergeeft. Hieraan kun je alle keuzes spiegelen. En een concreet deel/ uitvoeringsplan met concrete maatregelen en acties. Voer een korte doelboom-evaluatie uit aan het einde, waarbij je checkt of alle acties en maatregelen bijdragen aan de doelen. Achteraf nuttig bij de evaluatie. Super belangrijk: het mobiliteitsbeleid kan niet opgemaakt worden zonder ruimtelijk beleid. Koppel dit aan elkaar, bijv. betonstop en een andere ruimtelijk ordening kan heel veel bijdragen aan een verandering in de modal shift. Mobiliteit moet faciliterend zijn, dus kijk naar welke ruimtelijke ontwikkelingen je wenst en bereken de mobiliteit die daarvoor nodig is. Baseer de ruimtelijke ontwikkelingen niet op een maximale verkeersbelasting die nog over is, want zo bouw je files voor de toekomst. Realiseer je dat nieuwe infra ruimtelijke gevolgen heeft en anticipeer hierop. Tot slot: conflicten tussen burgers zijn wel een gevolg van participatie, maar dit mag en zie ik dus niet als een nadeel.

Een goedgekeurd mobiliteitsplan is ook een voorwaarde om fietspaden via de provincie gesubsidieerd te krijgen

Zowel in de eigen gemeente als in andere gemeenten ervaar ik dat er een gebrek aan kennis rond mobiliteit is en dit daardoor ook minder aandacht krijgt. Het mobiliteitsplan wordt hier aanzien als een verplichting en nadien in de kast gelegd.

We moeten dikwijls vaststellen dat onze gemeente 8000 verkeersdeskundigen heeft. Twee belangrijke zaken zijn zwaar vervoer door kernen (gestegen sedert kmheffing) en overdreven snelheid. Bij dit laatste stellen we vooral vast dat deze die luidst roepen, ook niet bang zijn van een ingedrukt gaspedaal. Voor ons waren de laatste jaren schoolomgevingen prioritair.

Minder plannen, meer doen

Een voldoende draagvlak bij alle politieke partijen én burgers. Het mobiliteitsplan heeft momenteel één deelaspect sterk in rekening genomen, namelijk de leefbaarheid van de inwoners in een bepaalde dorpskern. De gevolgen voor de andere bewoners én de haalbaarheid ervan zijn totaal utopisch. Het gevolg is dat je met een onrealistisch plan zit, dat bovendien buiten die deelzone niet of onvoldoende gedragen wordt. Bovendien is de samenwerking met het Agentschap Wegen en

Verkeer cruciaal. De gemeente kan een plan opmaken, maar zolang het AWW dat plan niet mee uitvoert (op haar wegen) is het plan nutteloos. En dat is in Meise deels het geval voor de gewestwegen.

Ook nieuwe vormen van mobiliteit (elektrisch vervoer, autodelen, Uber-achtige concepten) zouden geïntegreerd worden.

Mob.plannen worden momenteel te veel ad hoc gebruikt. De impact ervan was vroeger onduidelijk. Moet gekoppeld zijn aan een beleidsplan ruimte voor de gemeente

Persoonlijk vind ik dat er enorm veel tijd en energie in zo'n mobiliteitsplan kruipt terwijl je in de praktijk merkt dat op een goed jaar tijd veel aspecten van het mobiliteitsplan al achterhaald zijn. Ik geloof veel meer in beperktere, richtinggevendende mobiliteitsplannen die flexibeler aangepast kunnen worden.

Als gemeente zelf openbaar vervoer organiseren, binnende gemeentegrens.

Momenteel zijn mobiplannen te vrijblijvend. Ze worden vaak louter opgemaakt om subsidies te kunnen verwerven. Er is geen stok achter de deur. Ook de interactie tussen mobiplannen en ruimtelijke plannen zijn te vrijblijvend....

Mobiliteit is een materie die de laatste jaren zeer belangrijk geworden is. Een mobiliteitsplan is nodig, maar op een paar jaar tijd kan het plan achterhaald zijn door realisaties van derden die men vooraf niet kon voorzien. Enige flexibiliteit is nodig maar niet altijd realiseerbaar.

Mobiliteitsplannen moet een afdwingbaarder karakter krijgen.

Belangrijk is dat er met de buurgemeenten afspraken gemaakt worden in verband met aanleg fiets o strades en scholen mee betrekken zoals we vorig jaar deden met Route 2 school.waaruit van alle scholen de gevaarlijke situaties in kaart werden gebracht. En waar we als cbs dan een actieplan van maken.Veel succes nog.

Sneller overgaan tot realisatie, meer geld vrijmaken.

De auto bannen werkt contraproductief.We moeten meer rekening houden met mensen die niet met de fiets kunnen, bv. mensen met een beperking. De ganse duurzame mobiliteitsvisie komt nog te veel vanuit "egoïstische" fietsers die alleen zichzelf als voorbeeld nemen.Bovendien moet er ook meer aandacht zijn voor de (lokale) economie: zonder auto's en vrachtwagens is dit niet leefbaar, en gaan we terug naar de middeleeuwen.

Prioriteit voor veilige fietsverbindingen zou het uitgangspunt moeten zijn van alle nieuwe mobiliteitsplannen op ons niveau (= relatief kleine gemeente zonder veel grote gewestwegen).

Voor onze gemeente is het soms heel moeilijk om grensoverschrijdend te werken naar de aangrenzende Waalse gemeenten toe. Met Nederlands-Limburg loopt dat anderzijds veel gemakkelijker. Dat is een manifeste handicap. We proberen die wel te doorbreken op het vlak van fietspaden.

Er is te weinig differentiatie in de wetgeving en richtlijnen die op hoger niveau worden bepaald. Op het platteland zijn de afstanden groter en het openbaar vervoer dermate slecht of onbestaand, dat een verminderd autogebruik ondenkbaar is. De ideeën zijn vaak gericht op stedelijke regio's. Daarnaast conflicteren gemeentelijke visies (bijvoorbeeld over de lasten van zwaar vervoer), zonder dat er een bovengemeentelijke oplossing wordt aangeboden. Er zijn richtlijnen zoals 'gebruik de



grote verkeersassen', maar als gemeente X hier weg A naartoe wenst te gebruiken en buurgemeente Y wenst weg B te gebruiken, dan ontstaat er een blokkade.

Binnen de mobiliteitsplannen moet er afstemming zijn op de naburige gemeenten

Planeringscontext weegt vaak veel te zwaar in het geheel, wat de leesbaarheid niet ten goede komt.

Er moet meer een link zijn met andere plannen (structuurplan, beleidsplannen, ...). De planlast voor de gemeenten is thans te hoog wat leidt tot inefficiëntie.

Zie vorige pagina. Mobiliteitsplannen eenvoudiger maken, de procedure minder omslachtig maken (in besturen waar mobiliteit geen specialisatie is/er ergens bijgenomen wordt/verdrongen wordt door andere taken is het niet evident om goed op te volgen/uit te voeren).

Ik ben nog maar 3 maanden aan de slag als mobiliteitsambtenaar. In die zin is het wat moeilijk om al uitspraken te doen over het mobiliteitsplan. Ik geloof alvast sterk in het idee dat het mobiliteitsplan een goed instrument is om een mobiliteitsbeleid te voeren

Intergemeentelijk bekijken en opstellen met de fusies in 2024.

## 7.4 Bijlage 4: Resultaten enquête Fietsersbond

### **Wie nam deel?**

#### **Provincie Antwerpen:**

Antwerpen – Berchem – Boechout – Bornem/Puurs/Sinds-Amands/Willebroek – Geel – Heist-op-den-Berg – Kasterlee – Kontich – Lier – Zoersel – Zwijndrecht/Burcht

#### **Provincie Limburg:**

Genk – Kinrooi/Maaseik

#### **Provincie Oost-Vlaanderen:**

Beveren – Brakel – De Pinte – Deinze – Dendermonde – Eeklo – Gent – Haaltert – Herzele – Oudenaarde – Sint-Niklaas – Temse

#### **Provincie Vlaams-Brabant:**

Aarschot – Affligem – Asse – Begijnendijk – Halle – Herent – Leuven – Sint-Pieters-Leeuw – Tervuren - Vilvoorde

#### **Provincie West-Vlaanderen:**

Diksmuide – Ieper – Oostende – Roeselare

#### **Brussel:**

Brussel Noord-West – Jette

## Resultaten:

### Vraag 1+2: naam + gemeente van de deelnemer

### Vraag 3: Wat vindt u van de kwaliteit van de bestaande fietsinfrastructuur in uw gemeente?

Slecht	21,4%
Matig	41,1%
Aanvaardbaar	33,9%
Zeer goed	3,6%

### Vraag 4 : Hoe veilig vindt u de fietsinfrastructuur in uw gemeente?

Zeer onveilig	7,1%
Redelijk onveilig, er zijn nog veel knelpunten	58,9%
Redelijk veilig, maar er zijn nog een aantal knelpunten	33,9%
Zeer veilig	0,0%

### Vraag 5 : Wordt fietsen gestimuleerd in uw gemeente?

Actief, er zijn een aantal stimuleringsacties	19,6%
Slechts af en toe	46,4%
Een enkele keer	30,4%
Helemaal niet	3,6%

### Vraag 7: welke totaalscore geeft u aan het fietsbeleid in uw gemeente?

10 = zeer goed	0,0%
9	0,0%
8	7,1%
7	14,3%
6	19,6%
5	17,9%
4	<b>21,4%</b>
3	12,5%
2	5,4%
1 = zeer slecht	1,8%

### Vraag 8 : kent u de inhoud van het gemeentelijk mobiliteitsplan?

Zeer goed	19,6%
Goed	<b>39,3%</b>
Een beetje	30,4%
Helemaal niet	7,1%
Onze gemeente heeft geen mobiliteitsplan	3,6%

**Vraag 9 : vindt u een gemeentelijk mobiliteitsplan nuttig?**

Absoluut noodzakelijk	<b>55,4%</b>
Nuttig	41,1%
Ook zonder kan de gemeente een goed mobiliteitsbeleid kunnen voeren	3,6%
Absoluut overbodig	0,0%

**Vraag 10: Wat was de inbreng van de Fietzersbond bij het tot stand komen van het mobiliteitsplan?**

Wij hebben er actief aan meegewerkt	5,6%
Wij hebben een duidelijke inbreng gehad	5,6%
Wij hebben een beperkte inbreng gehad	29,6%
Wij zijn geconsulteerd geweest, maar hadden geen inbreng	9,3%
Wij zijn niet geconsulteerd geweest	<b>33,3%</b>
Geen idee	16,7%

**Vraag 11: Wat is de impact van het mobiliteitsplan op de duurzaamheid van mobiliteit in uw gemeente?**

Zeer groot	1,79%
Groot	<b>35,71%</b>
Redelijk	25,00%
Weinig	30,36%
Geen	7,14%

**Vraag 11: Wat is de impact van het mobiliteitsbeleid op de duurzaamheid van mobiliteit in uw gemeente?**

Zeer groot	6,06%
Groot	25,76%
Redelijk	24,24%
Weinig	<b>27,27%</b>
Geen	16,67%

**Vraag 12: wat is de zin van een fietsbeleidsplan?**

Zou zeer nuttig zijn	<b>57,1%</b>
Zinvol, het kan helpen om mobiliteit meer vanuit de fietser te bekijken	41,1%
Het lijkt mij weinig zinvol	1,8%
Het heeft totaal geen zin	0,0%

**Vraag 13: heeft uw gemeente plannen voor de opmaak van een fietsbeleidsplan?**

Onze gemeente heeft er al één	8,9%
Er zijn concrete plannen	10,7%
Ja, er wordt over gesproken	21,4%
Nee, geen plannen	<b>32,1%</b>
Geen idee	26,8%

**Vraag 14: Welke rol wenst u als Fietsersbond te spelen bij de opmaak van een fietsbeleidsplan?**

Wij willen dit volledig zelf opmaken	0,0%
Wij willen zeer actief meewerken	<b>78,6%</b>
Wij willen een actieve inbreng op belangrijke momenten	21,4%
Wij willen op de hoogte gehouden worden	0,0%
Wij hoeven daar geen specifieke rol in te spelen	0,0%

**Vraag 15: wat zijn de thema's voor een fietsbeleidsplan?**

Veilige kruispunten	<b>82,1%</b>
Meer fietspaden	39,3%
(Meer) fietsstraten	28,6%
Meer fietscomfort	69,6%
Groter autoluw/autovrij gebied	37,5%
Autoluwe fietsroutes	55,4%
Aanpak sluijverkeer	41,1%
Stimuleringsacties	32,1%
Fietsparkeren	53,6%
Aanpak fietsdiefstallen	17,9%
Andere	12,5%

**Vraag 16: "Om mobiliteit duurzamer te maken, is het nodig om het autogebruik van de burgers te verminderen."**

**Wat vindt u van deze uitspraak?**

Oneens, een goede bereikbaarheid met de auto van onze gemeente is belangrijker	3,6%
In theorie eens, maar in de praktijk is dat niet haalbaar	0,0%
Eens, maar dat moet zeer geleidelijk gebeuren	8,9%
Volledig eens	87,5%

**Vraag 17: in onze gemeente moet het aantal autoparkeerplaatsen...**

Toenemen	0,0%
Gelijk blijven	23,2%

Geleidelijk verminderen	62,5%
Aanzienlijk verminderen	14,3%

### Vraag 18: heeft u nog andere opmerkingen/feedback?

Een relatie opbouwen met bestaande fietsers (in evenementpromo, bij omleidingen, met fietspadmarkering, in bewegwijzering) maakt bestaande fietsers een bondgenoot.- de doorstromingskwaliteit moet verlagen als men fietsverkeer in een zone wil verhogen.

Doorwerken en straks geen subsidiegeld gaan verliezen omdat er te lang getalmd wordt met geplande werken. Gebruik onze resultaten van 110 km opgemeten en met de meetfiets (eerste versie) geteste fietspaden/fietsinfrastructuur om beleidskeuzes te maken of te versnellen. 10 jaar na de officiële voorstelling en overhandiging van deze resultaten zijn de twee slechtste fietspaden nog steeds niet aangepakt.

Aandacht voor gemeentelijk mobiliteitsbeleid (met in eerste instantie fietsbeleid) via gemeentelijke communicatiekanalen. Niet alleen communiceren maar ook sensibiliseren.

Aanliggende fietspaden worden nog altijd te vaak gebruikt als:- loskade voor vrachtwagens- parking voor nachtwinkelbezoekers- inhaalstrook voor auto's die linksafdraaiend auto's willen passeren- etc. Men zou ook hier iets meer tegen moeten optreden. Voorts dient men wetgevend de fietsvergoeding voor iedereen gelijk te trekken op 25 cent (werkgevers doen er momenteel mee wat ze willen). Dit zou zeker veel meer mensen aanmoedigen om de fiets i.p.v. de bedrijfswagen te nemen.

Alle maatschappelijke geledingen betrekken bij opmaken mobiliteitsplan en of adviesraad mobiliteit inrichten

Buurtwegen, die verboden zijn voor auto's fysisch afsluiten om te dit te handhaven.

Controles op o.a. naleving snelheidsbeperkingen, naleving art. 40ter, ...Echt bewaakte fietsstallingen. Nadenken over alternatieven voor trams in smalle straten. Tramsporen en fietsers gaan niet goed samen.!! Minimaal twee extra Scheldekruisingen (brug, tunnel, ...) voor fietsers en voetgangers.

Dit zijn volgens onze leden de 10 speerpunten van het beleid in de toekomst in onze gemeente, in volgorde van belangrijkheid: 1) Fietstoets: Bij alle geplande werken tijdig de plannen met de Fietsersbond bespreken om te kijken of de voorzieningen voor fietsers oké zijn. 2) Veilige oversteekplaatsen. Criterium: zou je er een kind laten oversteken? Indien neen: situatie veiliger maken! 3) Parkeren op fietspaden ernstig aanpakken: informatiecampagne gevolgd door bekeuringen voor overtreders. 4) Conflictvrije kruispunten. 5) Fietsinfrastructuur beter onderhouden 6) Fietsroutes doortrekken en bewegwijzeren (Op de wegwijzers: afstand én reistijd vermelden) 7) Vrachtverkeer: Vermijden van vrachtverkeer en schoolkinderen op hetzelfde moment 8) Handhavingsbeleid opvoeren: controleren en bekeuren : snelheid, gsm-gebruik, stilstaan op fietspaden, onverlicht fietsen, in de verkeerde richting fietsen op een fietspad? (1 campagne per jaar, telkens ander aandachtspunt) 9) Rechtsaf door rood: aan alle kruispunten daar het aangewezen is mogen fietsers rechtsaf door rood. Dat wordt aangegeven met het passende verkeersbord. 10) Fietsroutes: voorrang voor fietsers aan alle kruispunten op hoofdroutes.

Een burgemeester en schep en van mobiliteit die fiets-minded is graag, dat zou veel schelen.

Een campagne waarbij alle weggebruikers meer respect voor elkaar zouden hebben. Bv fietsers die niet meer zonder lichten rijden, auto's die weten dat op een groot kruispunt fietsers een apart groen licht hebben, en niet moeten wachten als het voetgangerslicht rood blijft.

Een veilige fietsroute tussen Temse en Sint-Niklaas (er wordt aan gewerkt, maar ik heb twijfels over de echte fietsveiligheid). Een fietsverbinding langs de spoorlijn, zelfs al gedeeltelijk, zou ideaal zijn.

Een volwaardige rol in de GBC, IGBC en gemeentelijke beleidscommissies omtrent mobiliteit voor de Fietsersbond (niet op persoonlijke naam). Daarmee bedoel ik dat we net zoals de vertegenwoordigers van De Lijn, de NMBS, het Agentschap voor Wagens en Vrachtovervoer (AWV), de verschillende gemeentelijke en provinciale diensten volwaardig stemrecht krijgen met vetorecht. Het is ronduit schandalig dat de actieve weggebruiker geen stem heeft in dergelijke commissies. Het is onbegrijpelijk dat dit geen belangrijk strijdpunt is voor de Fietsersbond. Verplichte rapportering van hoeveel geld naar elke vervoersmodus gaat in de gemeente. Verplichte mobiliteitstraining voor schepenen van mobiliteit. Ongelooflijk hoe incompetent die mensen zijn: het vooruitperspectief viert hoogtij. Wettelijk afdwingen van het STOP-principe. Meer slagkracht en ondersteuning van lokale afdelingen (die is betreurenswaardig laag).

Fietsersbond opnemen in de adviesraden.

Goed aangeduide fietsroutes naar de verschillende wijken. Overdekte fietsparkings. Ronde punten fietsveiliger maken. Schoolomgeving autoluw

Groene fiets en wandelring. Versnelde uitvoering van het bovenlokaal fietsnetwerk.

Handhaving op snelheid enz door de politie, deze zijn onderbezet en staan bovendien negatief tov duurzame mobiliteitsshift.

Meer fietsstraten.

Het schepencollege moet zelf veel meer het goede voorbeeld geven

Ik ben een groot voorstander van het strikt toepassen van de 30-50-70 regel.

Ik heb de vragen rond het mobiliteitsbeleid ingevuld vanuit het standpunt van het huidige. Er is momenteel een Werkgroep Mobiliteit bezig (sinds een jaar maandelijks bijeenkomst), waar wij als Fietsersbond deel van uitmaken. Een "wezenlijk" onderdeel wordt het fietsbeleidsplan. Maar het verloopt moeilijk. Persoonlijke ervaring, als ik met collega's uit andere steden praat, als de schepenen van Mobiliteit 'fietsminded' is, wordt er wel actief gewerkt rond fietsbeleid, in het andere geval is het soms huilen met de pet op en is het soms vechten tegen windmolens.... Hoewel wij ons tot nog toe steeds constructief proberen op te stellen. Jammer, want het kan anders

Meer lussen en knipsels invoeren voor autoverkeer. Vrachtoverkeer omleiden.

Mijn antwoorden over het mobiliteitsplan hebben betrekking op de synthesesnota die veelbelovend is. Het beleidsplan heb ik nog niet gezien.

Moest het stadsbestuur zelf fietsen, dan zouden ze de problemen van de fietsers aan den lijve ondervinden, en, begrijpen.

Neem deel aan elk beleidsplan en nodig alle groepen van verkeersdeelnemers uit (vertegenwoordigers) zodat er een goed beleidsplan gemaakt kan worden en ook uitgevoerd. Iedereen heeft zijn visie en door naar elkaar te luisteren geraak je veel verder en krijg je een gedragen plan.

We zijn niet geconsulteerd geweest bij opmaak van mobiliteitsplan omdat onze afdeling toen nog niet bestond. Veegplan, strooiplan: niet alleen aanleg, maar ook onderhoud van fietspaden is van levensbelang. Subjectief fietsonveiligheidsgevoel n.a.v. recent enkelrichting maken van enkele

straten => veel fietsers voelden zich (in tegenrichting) onveilig, omdat auto's nu sneller kunnen doorrijden, omdat ze toch geen tegenliggers verwachten. Autoparkeerbeleid: is een uiterst gevoelig thema in onze stad. De centrumhandelaars (en daardoor ook quasi alle politici) weigeren elke beteugeling van parkeerplaatsen, ook handhaving op foutparkeerders is allerlaagste prioriteit voor politie (hebben expliciet (informeel) verbod gekregen van burgemeester om hierop te verbaliseren). Ook handhaving op zone30 gebeurt nooit.

Om het probleem van een zwak fietsbeleid te ondervinden zouden beleidsmakers regelmatig moeten fietsen. Niet eenmalig voor het oog van de pers.

Om te beginnen een mobiliteitsambtenaar aanstellen en starten met het uitvoeren van het fietsrouten netwerk.

Onze fietsersbond-afdeling heeft al een tiental jaar een convenant met het gemeentebestuur waarin de gemeente zich engageert de Fietsersbond actief te betrekken en te consulteren bij geplande infrastructuurwerken of wijzigingen in mobiliteitsbeleid. Er is een structureel fietsoverleg (min. 2x jaar) met Fietsersbond, schepen mobiliteit, schepen openbare werken, technische dienst en politiecommissaris waar knelpunten en mogelijke oplossingen besproken worden. Met het Vlaams Gewest is de relatie veel moeilijker. AWV is zeer moeilijk aanspreekbaar en erkent Fietsersbond duidelijk niet als volwaardige gesprekspartner.

Peter/meter voor schoolgaande jeugd. De vraagstelling van de enquête was te beperkt; er had bij sommige vragen mogelijkheid moeten zijn om het antwoord te verduidelijken/duiden; bij enkele vragen paste geen enkel antwoord - ik had daar graag enige duiding kunnen geven.

Veilige fietsverbindingen naar alle deelgemeenten, met conflictvrije oplossingen voor barrières als de gewestwegen.

Vervang de kasseien rond de markt door glad asfalt. Het lawaai van het auto verkeer zal de helft minder zijn en de fietsers en de mensen met een rollator of rolstoel zullen er ook van profiteren.

Voorbeeldfunctie lokaal bestuur nog meer opnemen, STOP principe in de praktijk brengen, niet enkel in theorie.

Waarom ga je niet in op de nieuwe vormen van autodelen? En de fiets in relatie met co-modaliteit? Je vragen suggereren een strijd tussen de fiets en de wagen. Maar de situatie is veel genuanceerder.

Wat kunnen we gebruiken in onze gemeente? Een fietsbeleid dat minder focust op luchtkastelen waarmee schepenen in de krant komen maar meer op concrete maatregelen waar fietsers al jaren achter zagen. Meer focus op continue fietsroutes ipv fietspaden en fietsstraten die niet met elkaar verbonden zijn. Een echte fietsambtenaar die acties van alle stadsdiensten coördineert ipv stadsdiensten die elkaar op fietsgebied tegenwerken. Een schepen van mobiliteit en een mobiliteitsdienst.

We zijn een gemeente aan de rand van een wereldhaven, de gemeente zou meer moeten inzetten om conflictvrije verbindingen te realiseren, temeer omdat op de iets grotere wegen zeer veel vrachtwagens aanwezig zijn. We hebben niet alleen de lusten van de haven, maar ook de lasten, de gemeente moet nu ingrijpen om een super fietsplan te maken, er word veel verdient in de haven door de bedrijven , laat ze mee betalen voor onze veiligheid.

Zorgen voor goede, berijdbare ondergrond in een historische context (hoe kasseien vervangen zonder het historisch karakter te laten verdwijnen).

## 7.5 Bijlage 5 : duurzaamheidstoets

### Duurzaamheidstoets mobiliteitsplannen

STAPPERS	1	Plan Trage Wegen	Integraal Trage Wegen Plan	3	
			Verwijzing naar Trage Wegen Plan	2	
			Geen Trage Wegen Plan, wel trage verbindingen	1	
			Geen trage verbindingen	0	
STAPPERS	2	Verbetering voetpaden	Voetpadenplan	3	
			Geen plan, wel concrete projecten	2	
			Wel vermeld, maar zonder concrete projecten	1	
			Niet vermeld	0	
STAPPERS + TRAPPERS	3	Autoluw/autovrij centrum	Plan creatie/uitbreiding autoluw/vrij centrum	3	
			Geen plan, wel concrete projecten	2	
			Wel vermeld, maar zonder concrete projecten	1	
			Niet vermeld	0	
TRAPPERS	4	Fietsinfrastructuur	Volledig fietsinfrastructuurplan	3	
			Geen plan, wel concrete projecten	2	
			Wel vermeld, maar zonder concrete projecten	1	
			Niet vermeld	0	
TRAPPERS	5	Fietsstimulering	Fietsstimuleringsplan	3	
			Geen plan, wel concrete projecten	2	
			Wel vermeld, maar zonder concrete projecten	1	
			Niet vermeld	0	
OV	6	Openbaar vervoer	Plan uitbreiding/verbetering OV	3	
			Geen plan, wel concrete projecten	2	
			Wel vermeld, maar zonder concrete projecten	1	
			Niet vermeld	0	
PARTICULIER VERVOER	7	Parkeerbeleid	Plan geïntegreerd parkeerbeleid	3	
			Sturend parkeerbeleid	2	
			Vraagvolgend parkeerbeleid	1	
			Ad hoc parkeerbeleid	0	
PARTICULIER VERVOER	8	Autodelen	Autodeelplan	3	
			Geen plan, wel concrete projecten	2	
			Wel vermeld, maar zonder concrete projecten	1	
			Niet vermeld	0	
PARTICULIER VERVOER	9	Sluipverkeer- hoeveelheid autoverkeer	Actieplan vermindering sluip/auto verkeer	3	
			Geen plan, wel concrete projecten	2	
			Wel vermeld, maar zonder concrete projecten	1	
			Niet vermeld	0	
MODAL SPLIT	10	Modal Split	Duidelijke doelstellingen modal split	3	
			Geen plan, wel concrete projecten	2	
			Wel vermeld, maar zonder concrete projecten	1	
			Niet vermeld	0	
TOTALE SCORE					

26-40: Het mobiliteitsplan is duurzaam geïntegreerd en bevat voldoende maatregelen voor een meer duurzame modal split

16-25: Het mobiliteitsplan heeft duurzame accenten, maar bevat nog niet alle elementen om een stevig duurzaam resultaat te boeken

10-15: Het mobiliteitsplan is onvoldoende duurzaam en zal te weinig leiden tot meer duurzame mobiliteit

0-9: Het mobiliteitsplan is niet gericht op een duurzame mobiliteit