

Dossier

'AUTOVOL, AUTOLUW, AUTOVRIJ'

Over de plaats
van de auto
in de stad
[van morgen]

Inhoudstafel

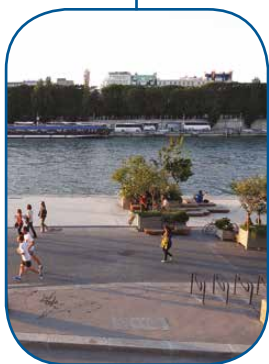
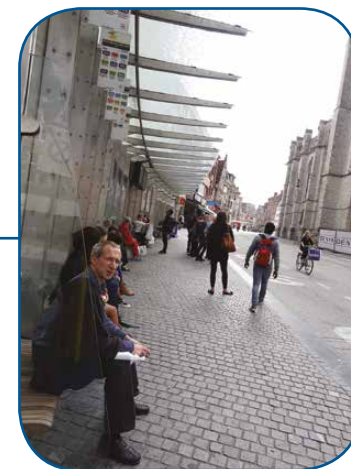
Dossier 'Autoval, Autoluw, Autovrij'

1	Inleiding	4
2	Inspirerende voorbeelden	6
2.1	Auto's overbodig in Helsinki	6
2.2	Fijnmazig netwerk met extra's in Hamburg	7
2.3	Inspirerende overkapping en duurzame planning in Madrid	8
2.4	Voetgangersparadijs en trein-tram-bus in Bazel	9
2.5	Verkeersluwe straten en fietsvoorzieningen in Ljubljana	9
2.6	Transitie naar een duurzame regionale mobiliteit in Freiburg	9
2.7	Superblocks geven stad terug aan voetganger in Barcelona	10
3	Waarom 'minder auto's' goed is	11
3.1	Verkeersveiligheid	11
3.2	Gezondheid	13
3.3	Geluid	14
3.4	Ruimtegebruik	15
3.5	Klimaat	16
3.6	Esthetiek	17
3.7	Verkeersleefbaarheid	17
4	Dok bij ons kunnen straten zonder auto	19
4.1	Zone 30	19
4.2	Woonerf	19
4.3	Speelstraat	20
4.4	Fietsstraat	21
4.5	Schoolstraat	22
4.6	Shared space	22
4.7	City depot	23
4.8	Ondergrondse parking	24
4.9	Autoluwe binnenstad	26
4.10	Autovrije binnenstad	27
4.11	Autovrije wijk	29
4.12	Slimme mobiliteitschakels	30
4.13	Regionet	31

5	Leven zonder auto	34
5.1	Pic Nic The Streets	35
5.2	Leefstraat	35
5.3	Autovrije zondag	37
5.4	Mijn korte ritten	39
5.5	Strapdag / verkeersslang	40
5.6	Ringland	41
5.7	Flexibele vervoersdiensten en gedeelde mobiliteit	44
6	Modern mobiliteitsbeleid als kader	45
6.1	Stadia in mobiliteitsbeleid: van wegen over leefbaarheid tot duurzaamheid	45
6.2	SUMP als kader voor duurzame mobiliteit.	48
7	Ran de slag!	51
8	Sleutelreferenties	53
	Colofon	55

Mobiel 21

Mobiel 21 is een beweging voor duurzame mobiliteit. Mobiel 21 kiest ervoor de leefomgeving op een meer milieuvriendelijke en veiligere manier bereikbaar en leefbaar te maken. Mobiel 21 inspireert en activeert mensen, groepen, organisaties en beleid om doordacht om te gaan met verplaatsingen en verplaatsingswijzen.





1 Inleiding

Een stad zonder auto's. Willen, kunnen, moeten we daar naartoe? In de vorige eeuw maakten we de fout om de auto te kiezen als hét vervoersmiddel, zelfs in de context van stedelijke mobiliteit. De democratisch verkozen heilige koe werd uiteindelijk een dictator. 'Mijn auto, mijn vrijheid!', is niet alleen een achterhaalde slogan, het is een utopie gebleken. Mijn vrijheid stopt namelijk waar die van een ander begint, zo luidt het cliché. En inderdaad: **de auto berooft tegenwoordig meer vrijheid dan hij geeft**. Auto's verstoren het stedelijk leven en veroorzaken ernstige maatschappelijke, ecologische en esthetische problemen: het straatleven sterft uit, straatgebruikers worden in gevaar gebracht, er is luchtvervuiling, mensen hebben last van lawaai- en gezondheidsproblemen, de openbare ruimte wordt verpest...

Steeds meer steden hebben dat begrepen. Er worden weer straten ontworpen voor mensen en hun activiteiten, in plaats van voor lange rijen rijdende of stilstaande auto's. Dat begon misschien rustig met concepten als zone 30, doortochten en woonerven. Maar daar zijn autovrije straten bijgekomen, speel-, school- en fietsstraten, enzovoort. Nieuwe woonwijken verdringen de auto naar ondergrondse parkingen en/of naar de rand. Er ontstaan voetgangersgebieden en autoluwe binnensteden. Hier en daar worden privéauto's volledig gebannen in een autovrije zone. **Autoluwe en -vrije steden zullen vóór het einde van deze eeuw de norm worden**. Die grootschalige verandering plannen we nu. Wat dat betreft komen uit het buitenland krachtige signalen: Helsinki, Madrid, Parijs, Hamburg, Kopenhagen, Milaan, Bazel,... allen maken ze werk van het weren van de auto. De bewoners van de Finse hoofdstad zullen over tien jaar geen reden meer hebben om nog een auto te bezitten. Niet dat de stad autovrij zal zijn, maar Helsinki stelt een plan voor waarmee je er gewoon geen behoefte meer aan hebt, door te focussen op 'mobiliteit op aanvraag'. Hamburg in Duitsland wil het centrum binnen vijftien à twintig jaar grotendeels autovrij maken en legt groene boulevards aan tussen binnenstad en buitenwijken. Ook hier: niet volledig autovrij maken, wel **de wagen proberen overbodig te maken**. Dat hopen ze te realiseren door een enorm netwerk van groene zones en fiets- en wandelpaden aan te leggen die bestaande en nieuwe parken, speeltuinen en recreatiedomeinen met elkaar verbinden.

Ook bij ons worden er inspanningen gedaan: in verschillende vormen en op verschillende tempo's. Mechelen maakte sinds 1993 als eerste stad van haar centrum een zone 30, en ondertussen is de binnenstad heel wat autoluwer en wordt er gekeken naar de omliggende gebieden. Gent wil een voortrekkersrol spelen en experimenteerde de afgelopen jaren als eerste met fiets-, school- en leefstraten. Brussel maakt nieuwe zones autovrij, getypeerd door het Beursplein en een deel van de Anspachlaan. Sinds 2011 is de Leuvense binnenstad zone 30 en krijgen voetgangers en fietsers steeds meer voorrang in de oude stadskern. In Hasselt zorgt CityDepot voor een slimme stadsbevoorrading. De Grote Markt in Kortrijk is al jaren voer voor discussie tussen voorstanders van een autovrij plein en zij die vinden dat auto's bannen niet zomaar kan. Want er zijn natuurlijk randvoorwaarden. Zoals betere bewegwijzering voor fietsers en een uitbreiding van de publieke fietsparkings, randparkings voor bezoekers en een duurzamer openbaar vervoer, om er slechts enkele te noemen. Maar de mentale omslag is er al. 20 jaar geleden was de auto nog de norm bij inrichting, vandaag is **duurzame mobiliteit in functie van de mens steeds meer de norm**.

Dit Dossier zet aspecten en voorbeelden in beeld voor een Vlaanderen van morgen: autoluwer, autovrij misschien zelfs, maar zonder dat het de connotatie draagt van autoloos of iets te moeten missen. We evolueren terug naar een stad op mensenmaat!





© Harry Schiffer - www.eltis.org

2 Inspirerende voorbeelden

Zoals aangegeven in de inleiding bestaan er in het buitenland tal van inspirerende voorbeelden over mogelijke manieren van aanpak. Ze allemaal opsommen zou onmogelijk zijn, enkel omwille van de veelheid aan voorbeelden. Daarom geven we in dit hoofdstuk slechts enkele voorbeelden mee.

2.1 Auto's overbodig in Helsinki (Finland)

Helsinki, de hoofdstad van Finland, telt ongeveer 610.000 inwoners. Het stedelijk gebied heeft echter rond de één miljoen inwoners, zodat bijna een vijfde van de totale Finse bevolking in en om de stad woont. Helsinki stelde een erg ambitieus plan voor. Niet meteen een plan om de stad autovrij te maken, maar eerder een doorgedreven vorm van goed afgesteld vervoer. In Finland leeft het idee dat inwoners van Helsinki **tegen 2025 eigenlijk niet echt een eigen wagen meer nodig hebben**. Door het intelligent organiseren van alle verschillende soorten vervoer, het gebruik van de juiste algoritmes en het integreren van alle vervoersmodi in een gezamenlijk betalingssysteem, zouden alle verplaatsingen in Helsinki moeten kunnen gebeuren zonder persoonlijk wagenbezit. Onder de verschillende vervoersmodi tellen we het huidige openbare vervoer, deelfietsen, taxi's, maar ook vervoersdiensten zoals Uber, gespecialiseerd vervoer en, in een verdere toekomst, ook zelfsturende wagens.



De eerste stap die Helsinki heeft genomen is Kutsuplus, wat vrij vertaald 'bel plus' genoemd kan worden. Het is in zekere zin **vergelijkbaar met de belbussen van De Lijn**. Het grootste verschil ligt in het feit dat de belbus in Vlaanderen vooral wordt ingezet in gebieden die moeilijker bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, terwijl Kutsuplus¹ in Helsinki net wordt ingezet in verstedelijkt gebied.

Het gaat om minibusjes die maximum negen personen kunnen vervoeren en er kan op aanvraag ook een kinderwagen mee. Het systeem is opgezet door de openbare vervoersmaatschappij in Helsinki en heeft de bedoeling om autogebruikers gemakkelijker te laten overstappen naar het openbare vervoer. Het gaat immers om een vervoersaanbod van punt tot punt, zonder overstap. Je kan via je smartphone een rit reserveren van de ene tot aan de andere bushalte. Net datgene wat je ook met

de wagen doet, je rijdt van punt A naar punt B. In principe kan je dat natuurlijk ook met een taxi doen, maar die is duurder. Een ticket voor het openbaar vervoer is dan weer goedkoper. Je rit betalen doe je met je smartphone, in de toekomst zou het ook via SMS kunnen, om het systeem nog toegankelijker te maken. Je kan kiezen om alleen te rijden, of je kiest voor een rit waarbij ook andere mensen kunnen me rijden.

Voor een rit betaal je een basisbedrag van 3,5 euro en daarbovenop 0,45 cent per gereden km. Als je in groep reist, met hetzelfde vertrek- en opstappunt, krijg je een korting naargelang de grootte van je groep. Omdat het mogelijk is om verschillende mensen van verschillende haltes mee te nemen die in dezelfde richting rijden, kunnen de kosten gereduceerd worden en dat maakt het systeem goedkoper dan een taxi. In het busje hebben de deelnemers een groot scherm met real time informatie over de reistijden en stopplaatsen.

Het invoeren van dit systeem is enkel mogelijk door ITS (Intelligent Transport Systems), waarbij door het gebruik van massa's data en wiskundige algoritmes, automatisch de meest efficiënte routes voor de minibusjes gekozen wordt. Als dit systeem ingang vindt (gemeenschappelijke taxibusjes rijden in toeristisch Finland immers al langer rond), kan dit systeem, aangevuld met openbaar vervoer, taxi, stappen en fietsen er inderdaad voor zorgen dat het privébezit van een wagen (voor verplaatsingen in de stad) overbodig wordt.

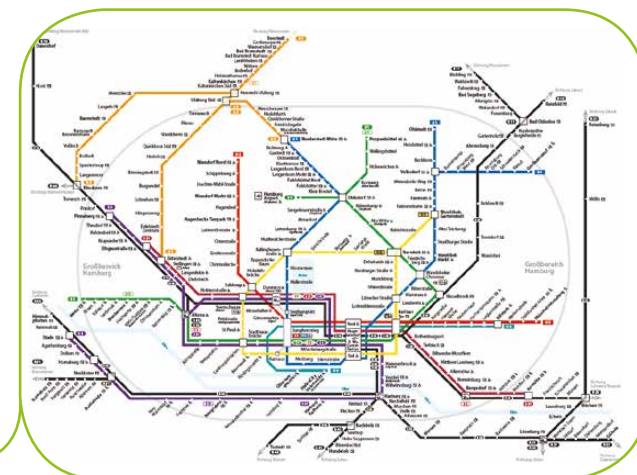
Daarnaast worden op deze manier ook de eerste stappen gezet naar een systeem van zelfrijdende wagens, die in principe op dezelfde manier kunnen functioneren, zij het zonder bestuurder. De stadsbewoner zonder persoonlijke wagen wordt op deze manier steeds realistischer. Verplaatsingen met de bestaande systemen zullen immers goedkoper zijn dan het bezitten en onderhouden van een eigen wagen en daarnaast komt er in de straten ruimte vrij voor andere dingen.

² Zie <http://www.hvv.de/en>

2.2 Fijnmazig netwerk met extra's in Hamburg (Duitsland)

Hamburg is de tweede grootste stad van Duitsland. Het is een havenstad met officieel ongeveer 1,7 miljoen inwoners, maar de volledige agglomeratie telt al gauw vier miljoen mensen. De grootste havenstad van Duitsland heeft **een excellent openbaar vervoer met toegang binnen de 300 meter, voor elke inwoner**. Het openbaar vervoer is zo ingericht dat het zorgt voor snelle verplaatsingen en goede aansluitingen². Zoals in meerdere grote steden heeft Hamburg vier grote U-metrolijnen, goed voor snelle verbindingen. Daarnaast verbindende zes S-lijnen het voorstedelijk gebied met het centrum van de stad. Deze lijnen worden aangevuld met de snelle A-lijnen en de negen regionale treinverbindingen die de ganse regio verbinden met het stadscentrum. Dit ganse aanbod kan je aflezen op één enkel (metro)plan.

Het netwerk wordt fijnmazig aangevuld met metrobuslijnen die heel frequent rijden, door de stad en de buitengebieden en snelle verbindingen met andere lijnen verzekeren. De Schnellbus brengt je van de woongebieden snel en comfortabel naar het stadshart. De stads- en regiobussen maken dan weer de verbinding naar snelle lijnen of naar de centra van de verschillende deelsteden van Hamburg. Daarbovenop kan je in het weekend en op de vooravond van feestdagen gebruiken maken van de nachtbussen, die de hele nacht blijven rijden.



¹ Zie <https://kutsuplus.fi/tour>



Harry Schiffer - www.eltis.org

2.3 Inspirerende overkapping en duurzame planning in Madrid (Spanje)

Madrid is de hoofdstad en grootste stad van Spanje. De stad heeft een inwonertal van meer dan drie miljoen en in de metropool Madrid wonen meer dan zes miljoen mensen. Madrid heeft het op twee na grootste metronetwerk van Europa, na Parijs en Londen, maar Madrid staat vooral **bekend omwille van de overkapping**⁴. We kunnen wel zeggen dat dit bouwwerk een belangrijke inspiratiebron is voor Ringland⁵ (concept voor de overkapping van de hele Antwerpse Ring). De M30-autoweg sneed zes kilometer doorheen de stad met het geraas van dagelijks 200.000 voertuigen langsheen de rivier. Vier jaar lang werd gebouwd aan 43 kilometer tunnels die al deze voertuigen voor een grote afstand onder de grond brengt en dat levert Madrid nu een **nieuwe openbare parkruimte met groen en water op van acht kilometer lang**. Het extra groen was in deze miljoenenstad zeker welkom en enkele buurten die vroeger gescheiden werden door de M30 vloeien nu weer samen via het park. Madrid maakt zo de ambitie waar om ruimte terug te geven aan de inwoners. Het project kostte om en bij de vier miljard. Geen kleintje, waaruit ook nog eens blijkt wat publieke ruimte ons eigenlijk waard is.

Maar hier blijft niet bij. In 2014 werd het **Sustainable Urban Mobility Plan** (SUMP) van Madrid goed-gekeurd⁶. Dit plan moet zorgen voor een vermindering van het voertuigenverkeer met 6% tegen 2020 ten voordele van meer verplaatsingen te voet, met de fiets en via het openbaar vervoer. Kleine moeite zou je denken, maar in Madrid gebeurden bij de opmaak van het plan al 29% van de verplaatsingen te voet, 42% gebruikt het openbaar vervoer en 29% een wagen. Het lage fruit is met andere woorden al geplukt. Die extra 6% eraf krijgen, wordt een huzarenstukje.

Harry Schiffer - www.eltis.org



Daarnaast bestaan er kleine, snelle minibusjes en ook de Anruf-Sammel-Taxi / Anruf-Bus / Anruf-Sammel-Mobil die opnieuw vergelijkbaar zijn met de Belbus van de Lijn. We zouden kunnen verwachten dat je met de vele buslijnen ook vaak mee in de file staat. Niets is minder waar. De meeste buslijnen hebben immers **voorbehouden stroken**, wat ze erg performant maakt.

Voor fietsen is ook in Hamburg veel ruimte gemaakt met **brede fietspaden en parken** waar gefietst kan worden. En uiteraard is ook Hamburg³ voorzien van een fietsdeelsysteem, StadRAD Hamburg. Als extraatje is er de service voor fietsers. Die mogen, in de daluren, **gratis hun fiets meenemen** op de U-, S- en A-lijnen.

Deze kleine lezing leert dat Brussel nog heel wat werk heeft om het Gewestelijk ExpresNet (GEN) operationeel te krijgen en er wel wat van Duitsland geleerd kan worden op het vlak van Grundlichkeit. Het lijkt erop dat je als pendelaar of bezoeker uit de regio geen auto hoeft in Hamburg.

Als klap op de vuurpijl is de bouw gestart van de 'Hamburger Deckel'. De overkapping van drie stukken van de A7, de langste snelweg van Duitsland die de stad in tweeën snijdt. Door op drie plaatsen **deze snelweg te overkappen**, wordt vooral komaf gemaakt met de geluidsoverlast van de dagelijks 152.000 passerende voertuigen. Daarnaast wordt er erg veel ruimte teruggegeven aan openbare ruimte. Dit zal zorgen voor het aaneenschakelen van momenteel gesplitste wijken, bovendien komt er ruimte voor 3.700 nieuwe woonruimten en investeert Hamburg in enorm veel groen. De Hamburgers zijn hiermee niet aan hun proefstuk toe, want een tiental jaren geleden bouwden ze al een overkapping over de A7.

3 Zie <https://stadtrad.hamburg.de/kundenbuchung/process.php?proc=index&f=511>
4 Zie ook: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/returning-city-madrid-people-spain>
5 <http://www.ringland.be>
6 Zie <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Movilidad-y-Transportes/Plan-de-Movilidad-Urbana-Sostenible-de-la-ciudad-de-Madrid?vgnxtfnt=default&vgnxtoid=d97a16c236694410VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=2b199ad016e07010VgnVCM1000000dc0ca8c0RCRD>



Vita Kontic - www.eltis.org

2.5 Verkeersluwe straten en fietsvoorzieningen in Ljubljana (Slovenië)

Ljubljana is de hoofdstad van Slovenië en telt rond de 280.000 inwoners. De stad werd in juni 2014 verkozen tot European Green Capital⁷. Een prestigieuze Europese prijs die wordt uitgereikt aan de stad die de grootste inspanningen levert om haar impact op het klimaat drastisch te verkleinen. **Ljubljana koos er voor om veel in te zetten op een nieuw transportplan**.

Tot dan regeerde koning auto ook in de Sloveense hoofdstad. Door het invoeren van verkeersluwe straten en de aanleg van een goed openbaarvervoersnetwerk en van talrijke fietsvoorzieningen hoopt Ljubljana tegen 2025 een modal split te hebben van 30/30/30, respectievelijk auto's, openbaar vervoer en zachte mobiliteit. Het werken rond duurzame mobiliteit zorgt blijkbaar niet alleen voor aangenamer vertoeven in het stadscentrum, maar doet ook de lokale handel heropleven en creëert een aantrekkingspool voor bezoekers die er ook op een duurzame manier kunnen geraken. Maar vooral het effect van de duurzamere mobiliteit op het klimaat gaf de doorslag bij het winnen van de award.

2.4 Voetgangersparadijs en trein-tram-bus in Bazel (Zwitserland)

Bazel ligt in het noorden van Zwitserland, op het drielandpunt met Frankrijk en Duitsland. De stad telt circa 175.000 inwoners en is daarmee de derde stad van het land. Bazel slaagt er als grensstad in bereikbaar te zijn met het openbare vervoer vanuit drie landen met twee verschillende munten en drie verschillende modi van het openbare vervoer: trein, tram en bus. Met één trieregio-ticket kan je je verplaatsen van Duitsland over Bazel naar de luchthaven van Bazel, volledig gelegen op Frans grondgebied, maar met een Frans en Zwitsers gedeelte, inclusief Zwitserse douanepost.

En ook in het grote internationale treinstation van Bazel kan je van het ene perron naar het andere wandelen en ondertussen de grens van Zwitserland naar Frankrijk al overgestoken hebben. Bazel is daarnaast ook via de trein verbonden met Parijs, Frankfurt, Brussel, Amsterdam, Lyon en Milaan. **Openbaar vervoer speelt dus ook in Bazel een sleutelrol** en dit niet alleen om de rest van Europa te bereiken. Ook in de stad geraak je gemakkelijk overal met de tram of de bus. Hotels en toeristische bezienswaardigheden maken massaal gebruik van het Mobility Ticket. Met deze kaart voor het openbare vervoer kan je je niet alleen gemakkelijk verplaatsen, het geldt meteen ook als toegangsticket voor alle belangrijke bezienswaardigheden. Je kan er zelfs gratis de bus mee nemen van en naar het vliegveld in Frankrijk.

In het oude stadsdeel van Bazel zijn de mooiste straten voetgangerszone. Bazel is **een paradijs voor voetgangers**, al moet je natuurlijk wel rekening houden met de trams die er rijden. Daarnaast kan je er ook met de fiets op plaatsen komen die met de wagen onbereikbaar zijn.

7 http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/index_en.htm

van tijd de tramlijn gebruiken. Daarnaast zijn er erg veel doorlopende straten. Straten die doodlopen voor autoverkeer, maar wel doorlopen voor fietsers en voetgangers. Autorijden kan, maar enkel om wat spullen af te zetten. In veel straten is parkeren verboden. Zodra je er klaar mee bent, moet je de auto parkeren, op de gemeenschappelijke parkings.

Hierdoor blijft de publieke ruimte publiek en kan er dichter bebouwd worden. Ondanks het feit dat je toch de auto kan gebruiken, blijkt dat **ongeveer 70% van de bewoners in de wijk geen auto bezit**. Veel bewoners maken gebruik van het stedelijke autodeelsysteem. De meeste verplaatsingen binnen de wijk gebeuren echter met de fiets, wat een rechtstreeks gevolg is van het fijnmazige netwerk dat ontstond door de aanleg van de doorlopende straatjes. Wonen in de Vaubanwijk is erg duur, voor de kleine oppervlakte die je in huis ter beschikking hebt, maar de openbare ruimte is erg toegankelijk en kinderen kunnen veilig spelen op straat. Daarnaast is de aankoop van een auto voor de meeste bewoners duidelijk overbodig, zodat daar alvast op bespaard kan worden in het gezinsbudget.

2.7 Superblocks geven stad terug aan voetganger in Barcelona (Spanje)

Zoals in de Spaanse stad Vitoria-Gasteiz, met ongeveer de schaalgrootte van Gent, kiest nu ook de metropool Barcelona, met ongeveer anderhalf keer het aantal inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest⁸, ervoor om Superblocks in te voeren. Vitoria-Gasteiz⁹ deed een proefproject met een Superblock binnen het project MODERN van CIVITAS¹⁰. De stad koos ervoor om zo veel mogelijk **openbare ruimte terug te geven aan de voetgangers en die ook absolute voorrang te geven**. In een gebied van ongeveer 400 bij 400 meter wordt het autoverkeer bijna volledig geweerd. Enkel hulpdiensten, voertuigen voor leveringen en voertuigen van bewoners (onder strikte voorwaarden) worden toegelaten. De maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 of 20 km/uur, zodat voetgangers en fietsers zich veilig kunnen verplaatsen. Daarnaast worden ondergrondse parkeerplaatsen aangelegd voor de buurtbewoners en worden de straten groen aangelegd voor kinderen,



@ Harry Schiffer - www.eltis.org

fietsers en voetgangers. Het openbaar vervoer wordt beter uitgebouwd door de aanleg van een nieuwe tramlijn.

Al snel bleken een aantal voordelen erg duidelijk: de publieke ruimte die er voor voetgangers was, steeg van 45% naar 74%. Het geluidsniveau daalde van 66,50 dBA naar 61,00 dBA. Elke drie decibel zorgt voor een verdubbeling van de druk op de trommelvliezen, dus de 5,5 dBA vermindering maken een danig verschil. De uitstoot van CO₂ en NO_x daalden met 42% en die van fijn stof met 38%. Al snel werd het project uitgebreid naar het centrum van de stad en daarna met 15 andere Superblocks.

Dit gaf ook meteen het grote voordeel om een performant openbaar vervoersnetwerk aan te leggen en de vrijgekomen ruimte en een fijnmazig fietsnetwerk te implementeren. Aangezien de doelstelling oorspronkelijk, zoals in vele Europese projecten/steden, een reductie van de hoeveelheid CO₂ met 20% is tegen 2020, kan hier duidelijk van een succes gesproken worden.

Het vergt veel **politieke moed om dergelijke structurele ingrepen op enkele jaren tijd door te voeren**, maar ze schijnen alvast te lonen. Geen wonder dat ook andere steden dit principe zullen proberen te implementeren of er al mee gestart zijn. In het grootstedelijke gebied van Barcelona gaat het ondertussen over vijf Superblocks en een studie bureau heeft de plannen klaar voor heel Barcelona. Met een ambitieus mobiliteitsplan waar de Superblocks onderdeel van uitmaken, wil men zo het autoverkeer met 20% terugdringen.

8 Barcelona is de grootste stad van Catalonië. De stad heeft ruim 1.600.000 inwoners en een oppervlakte van 101,4 km². In de metropool Barcelona (de stad en haar voorsteden) wonen meer dan 5 miljoen mensen.
9 Zie <http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/04/47/60447.pdf>
10 Zie <http://www.civitas.eu/content/superblocks-model>



3 Waarom 'minder auto's' goed is

Op zich zijn meer auto's niet absoluut slecht. Men zegt dat de economie er goed van draait, iemand zal er alvast rijk van worden. Veel mensen hebben plezier aan hun (nieuwe) auto. Maar teveel auto's veroorzaken maatschappelijke, ecologische en esthetische problemen. We gaven dit eerder al aan: straatleven sterft uit, straatgebruikers worden in gevaar gebracht, er is luchtvervuiling, mensen krijgen lawaai- en gezondheidsproblemen, de openbare ruimte wordt verpest... De titel zou ook vertaald kunnen worden als waarom 'minder rijdende auto's' goed is. Maar zelfs stilstaande wagens kunnen voor behoorlijk wat overlast zorgen als we het hebben over ruimtegebruik. We hebben veel te winnen met minder auto's in onze steden.

11 Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. (2015). Verkeersveiligheidsbarometer. Het jaar 2014. BIVV, Brussel.
12 Agentschap Wegen en Verkeer, Expertise Verkeer en Telematica. (2014). Handboek vergevingsgezinde wegen. Agentschap Wegen en Verkeer, Brussel.

Het principe van vergevingsgezinde wegen is om de gevolgen van een ongeval zo veel mogelijk te minimaliseren. We kunnen immers niet vermijden dat er ongevallen gebeuren, maar we kunnen wel de impact ervan proberen te controleren. Dat kan bijvoorbeeld door een strook te voorzien waar de chauffeur zichzelf nog kan corrigeren en obstakels zo veel mogelijk weg te halen of te voorzien van afschermconstructies. In het Handboek Vergevingsgezinde Wegen, probeert het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid alvast een leidraad te bieden, vooral betreffende hogere snelheidsregimes.

3.1 Verkeersveiligheid

Minder rijdende auto's zijn absoluut een goede zaak voor de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersdoden wordt door het BIVV¹¹ voor 2014 geschat op 715 voor het hele land. Daarvan waren er 329 auto-inzittenden. 53 personen kwamen om in een ongeval waarbij een lichte vrachtwagen betrokken was, 121 met een vrachtwagen en daarnaast nog 11 bromfietzers en 66 motorrijders. We hoeven zelfs niet lang te tellen om te zien dat de balans erg nadelig is en niet alleen voor de gebruikers van de motorvoertuigen.

Akkoord, ook fietsers en voetgangers komen om omwille van een verkeersongeval. Maar vooral in het geval van voetgangers kunnen we ons de vraag stellen of ze zouden omgekomen zijn naar aanleiding van een stilstaande wagen. Fietsers die een stilstaande wagen aanrijden, maken jammer genoeg wel meer kans op ernstige en zelfs fatale letsels. Het goed inrichten van infrastructuur kan helpen om aanrijdingen tussen stilstaande wagens en fietsers zo veel mogelijk te voorkomen. Het **maximaal toepassen van het principe van vergevingsgezinde wegen**¹² op fiets- en voetpaden zou alvast een mooi

principe zijn, zeker met het toenemende gebruik van de elektrische fiets in het achterhoofd. Daarbij kunnen we denken aan de paaltjes die op fietspaden moeten zorgen dat motorvoertuigen verhinderd worden het fietspad op te rijden en ons daarbij de vraag stellen of die niet net meer gevaar opleveren, zoals onderzocht door CROW-Fietsberaad Nederland¹³.

Theoretische verkeersmodellen leerden ons dat de 'safety in numbers'¹⁴ voor fietsers en voetgangers alvast werkt. Kort uitgelegd komt deze theorie hier op neer: als er meer fietsers en voetgangers zijn, vallen ze meer op in het verkeer. Omdat ze meer zichtbaar zijn, zullen bestuurders van motorvoertuigen er automatisch meer rekening mee houden. Door dit op natuurlijke wijze aangepaste gedrag van de bestuurders van motorvoertuigen zullen er minder aanrijdingen zijn tussen bestuurders van motorvoertuigen en fietsers en voetgangers. De studie toont zelfs aan dat beleid dat gericht is op het verhogen van het aantal fietsers en voetgangers in het verkeer, er voor zorgt dat er bij deze weggebruikers minder ernstige letselongevallen voorkomen.

In zekere zin werkt 'safety in numbers' ook voor auto's. Omwille van de filedruk rijden veel voertuigen vaak trager¹⁵. Bij ongevallen tegen lage snelheid is de kans op ernstige letsels natuurlijk kleiner. Nochtans doet het cijfer van de ongevallen met vrachtwagens vermoeden dat kop-staartaanrijdingen in de file nog steeds problematisch zijn.



Harry Schiffer - www.eltis.org

Voor fietsen telt het alvast wel: hoe meer mensen fietsen, hoe lager het aantal ernstige ongevallen. Meer fietsers betekent misschien ook minder auto's.

Minder auto's voor onze verkeersveiligheid, wie kan daar, op de makers en fans van het BBC-televisieprogramma Top Gear na, tegen zijn? Minder auto's op de baan in het dagelijkse leven, betekent minder stilstaan in de file. Iedereen wint, ook de fervente autobgebruiker.

Minder met de wagen is ook goed voor onze kinderen. Op de achterbank van een auto doen kinderen weinig verkeerservaring op. Die verkeerservaring is nochtans al vanaf kleuterleeftijd broodnodig om tijdens het opgroeien het verkeer beter te kunnen inschatten. Uiteraard moeten kleuters begeleid worden, maar het biedt ook de kans om hen steeds meer verantwoordelijkheid te geven in het verkeer zodat die verantwoordelijkheid niet opeens komt op het moment dat ze naar het middelbaar gaan.

Het geeft hen ook de tijd om verschillende gevaren goed te leren kennen tegen dat ze zelf oud genoeg zijn om in het gevaarlijkste voertuig voor jonge mannen of vrouwen tussen 18 en 24 jaar¹⁶ te kruipen. Je raadt het al, de auto.

Met je kinderen te voet of met de fiets naar school gaan, heeft dus erg veel voordelen. Voor hen, maar ook voor onszelf. Want hen actief begeleiden, betekent de nodige beweging. Kinderen vinden het ook gewoon erg leuk en leren zich beter oriënteren door veel te wandelen en te fietsen.



13 Van Boggelen O., CROW, 2012, Fietsverkeer 31, Minder fietspaaltjes in de weg, p 24-27.
 14 Jacobsen, PL. (2003). Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Injury Prevention, 9, 205-209.
 15 Touring, België filekampioen: nieuw record in 2015, het aantal filekilometers in België blijft groeien. Opgehaald op 1 september 2015 van <http://www.touring.be/nl/artikels/belgie-filekampioen-nieuw-record-2015>.
 16 Casteels, Y., Focant, N., & Nuytens, N. (2012). Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer, Statistische analyse van letselongevallen met jonge autobestuurders van 18 tot 31 jaar. BIVV- Kenniscentrum Verkeersveiligheid, Brussel.

3.2 Gezondheid

Het blijft een feit: minder autobgebruik zorgt voor een betere gezondheid. Dat heeft met verschillende factoren te maken:

Schone lucht

Momenteel zorgt transport met gemotoriseerde voertuigen voor een groot deel van de uitstoot van stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid. We hebben het in dit geval niet over CO₂, schadelijk voor het klimaat, maar over koolmonoxide (CO), koolwaterstoffen (HC), stikstofoxides (NO en NO₂) en fijnstof (PM₁₀). En waarschijnlijk zal dat zeker in België nog wel even zo blijven. Minder rijden betekent minder uitstoot. Maar zelfs stilstaand voor een gesloten spooroverweg, blijft de Belg hardnekkig uitstoot in het verluchtingssysteem van zijn collega blazen.

Bij een moderne wagen is het al voordelig voor het benzinegebruik om de motor uit te schakelen na acht seconden stilstand en bij iets oudere wagens al bij tien seconden. In een file kunnen we er nog vanuit gaan dat we binnen enkele seconden (misschien) wel een meter kunnen opschuiven, maar aan de overweg staan we duidelijk stil en kan heel vaak de motor even uit. Veel autoproducenten bouwden start-stop technologieën die dit proces voor ons regelen, zelfs voor het gewone verkeerslicht op rood. De motor even stilleggen bespaart dus luchtvervuiling, maar ook geld omwille van een lager verbruik. Bovendien zal de uitstoot van de voertuigen terecht komen in het verluchtingssysteem van het voertuig zelf en in dat



van andere wachtenden, zodat ook zij de schadelijke stoffen meer zullen inademen dan wanneer de motoren stil gelegd worden.

In tegenstelling tot Noorwegen waar een bepaald merk van elektrische wagens het meest verkochte model van het land is (oké, er komen een pak voordelen bij in de vorm van lagere taksen en gratis parkeerplaatsen in sommige steden), krijgen in België momenteel dieselwagens nog steeds overheidssteun.

Het IMF berekende de wereldwijde overheids-subsidies die worden gegeven, vooral in het niet doorrekenen van de gevolgen van de opwarming van de aarde, de lokale luchtvervuiling, fileleed, gevolgen van ongevallen en schade aan weginfrastructuur¹⁷. Voor België komen deze subsidies volgens de IMF-studie neer op een bedrag van 10,21 miljard US dollar of 7,65 miljard euro in 2015. Het gebruik van motorvoertuigen is hier voor een groot deel verantwoordelijk voor. Door de geplande taxshift van 2015 zal de dieselprijs alvast wat dichterbij de buurt van benzine liggen en uiteindelijk in 2018 gelijkgeschakeld zijn.

Maar zelfs als de elektrische voertuigenmarkt het plots volledig zou overnemen, blijft er uitstoot van fijn stof¹⁸ opvliegen door, bijvoorbeeld, slijtage van banden.

Daarnaast blijft ons land achterop hinken t.o.v. economische koploper Duitsland als het gaat over het opwekken van duurzame energie. Onze elektriciteit om elektrische wagens te laten rijden, bestaat nog grotendeels uit opwekking door fossiele brandstoffen en kernenergie (zeer efficiënt die laatste, maar waar gaan we met ons afval heen?). We kijken nochtans erg graag naar Duitsland als het over het economische beleid gaat. Voor ecologie hoeft dat blijkbaar niet, ondanks het feit dat een deel van die Duitse heropleving misschien net te maken heeft met jobcreatie in de sector van de hernieuwbare energie. Elektrisch rijden vermindert de uitstoot van schadelijke stoffen maar gedeeltelijk, zolang er niet snel een omslag gemaakt wordt naar het opwekken of aankopen van hernieuwbare energie.

17 Coady, D., Parry, I., Sears, L., Shang, B. (2015). How Large Are Global Energy Subsidies?. IMF Working Paper, Fiscal Affairs Department, Washington, DC.
 18 Van Zeebroeck B. (2014). Elektrische wagens verminderen fijn stof nauwelijks, analyse op basis van bestaande literatuur. De Verkeersspecialist, 204, 6-9.



Mentale gezondheid en welbevinden

Niet enkel de fysieke gezondheid wordt er beter van, ook onze mentale gezondheid²² heeft baat bij actieve verplaatsingsmethodes en zelfs het OV doet het bij het pendelen beter dan verplaatsingen met de wagen, ondanks mogelijke stakingen, vertragingen en massa's opeen gepropte mensen in bussen, trams, metro's en treinen.

3.3 Geluid

Het klopt, elektrische wagens zijn verbazend stil. Het lijkt net of ze wat zoemen, zoals sommige elektrische fietsen. Op het vlak van verkeersveiligheid zullen we ons zeker moeten aanpassen. Volwassenen van nu gebruiken hun gehoor automatisch om het verkeer te scannen en passen daar hun kijkgedrag op aan. Die stille elektrische wagens, daar zullen we meer rekening mee moeten houden. We zullen dus wat meer en sneller ons hoofd moeten draaien dan vroeger. Onze kinderen leren er nu al mee omgaan.

De slaap van heel wat stadsbewoners zal wel varen bij minder luidruchtige verplaatsingen. **Nog steeds maken onze voertuigen veel lawaai en ook het geluid van banden over asfalt blijft dag en nacht luidruchtig, elektrisch of niet.** Het verkeer is in Vlaanderen verantwoordelijk voor 60% van de totale lawaaihinder²³. Ongeveer 25% van de Vlaamse bevolking is blootgesteld aan hinderlijk verkeersgeluid. Het is niet alleen een vorm van milieuvervuiling, maar kan op lange termijn ook onomkeerbare schade toebrengen aan het menselijke lichaam²⁴. Uit onderzoek blijkt een duidelijke link tussen een langdurige blootstelling aan het lawaai van de verkeersstromen en een groter risico op beroertes en vroegtijdig overlijden, vooral bij oudere personen. Het probleem moet volgens onderzoekers toegeschreven worden aan een hogere bloeddruk, slaapproblemen en stress ten gevolge van de geluidsoverlast.

¹⁹ Zie http://www.who.int/gho/ncd/risk_factors/overweight/en/

²⁰ De Geus B. (2007). Cycling to work Psychosocial and environmental factors associated with cycling and the effect of cycling on fitness and health indexes in an untrained working population.

²¹ Fishman E. et al. (2015) Dutch Cycling: Quantifying the Health and Related Economic Benefits. American Journal of Public Health, 105 (8), e13-e15.

²² Martin A. et al. (2014). Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey. Preventive Medicine, 69, 296-303.

²³ Canters R., Lambert L., Vleugels I. (2011). Live!, interactief lessenpakket over verkeersleefbaarheid in de schoolomgeving. Mobiel 21, Leuven.

²⁴ Halonen J. I. et al. (2015) Road traffic noise is associated with increased cardiovascular morbidity and mortality and all-cause mortality in London. European Heart Journal, artikel gepubliceerd op 23 juni 2015.

Bewegen

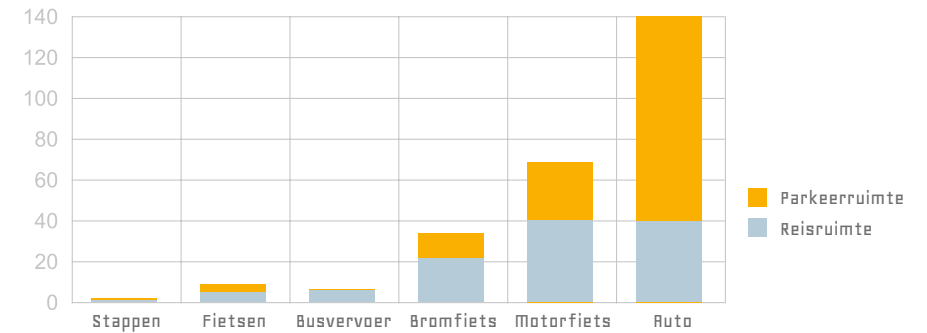
Zelfs als de uitstoot van schadelijke stoffen drastisch vermindert, blijven er voor onze gezondheid de nodige problemen. Als we zitten, zijn we immers niet aan het bewegen. Dat heeft meer gevolgen dan men soms denkt. In 2014 had volgens de World Health Organisation 39% van de volwassenen wereldwijd overgewicht en was zelfs 13% obees¹⁹. Bewegen is één van de belangrijkste factoren om overgewicht te voorkomen en te verminderen. Energie-efficiënte, gedeelde, veilige zelfrijdende auto's zullen daar waarschijnlijk niet bij helpen.

Verskillende onderzoeken tonen aan dat onze gezondheid er sterk op vooruit gaat als we elke dag minstens een half uur flink bewegen. In 2007 bevestigde Bas De Geus²⁰ van de VUB met zijn onderzoek dat dagelijks fietspendelen naar het werk een bijzonder positief effect heeft op de hartfuncties van niet-geoeefende werknemers. Het effect van het inademen van schadelijke stoffen bij het fietspendelen naar het werk is verwaarloosbaar, ten eerste omdat de autogebruiker hier meer van inademt dan de fietser en ten tweede omdat het effect van het fietsen op het hart zo positief is dat het de negatieve effecten van die schadelijke stoffen minimaliseert. Je kan natuurlijk best geen kilometers lang achter een brommertje fietsen dat aangedreven wordt met een tweetaktmotor.

Fietsen is niet de voorwaarde, bewegen wel. De gebruiker van het openbare vervoer beweegt over het algemeen ook meer dan de autobestuurder. De OV-gebruiker krijgt immers vaker te maken met een voor- en natraject dat regelmatig te voet of met de fiets wordt afgewerkt.

We concluderen dus dat minder autogebruik een positief effect heeft op de fysieke gezondheid en zelfs de levensduur kan verlengen. Een recent Nederlands onderzoek toont aan dat Nederlanders dankzij hun fietscultuur over het algemeen zes maanden langer leven dan de niet-fietsende gemiddelde wereldbevolking²¹.

Vierkante meters per passagier



Tabel 1: Nederlandstalige bewerking van de berekening van benodigde ruimte voor verplaatsingen²⁵

Doe gerust de test, bezoek ergens ten lande een autovrije zondag en ga niet weg voordat de autosluizen weer opengaan. Je zal versteld staan van wat je zal horen!

3.4 Ruimtegebruik

De ruimte die wordt voorzien voor voertuigen is bijzonder groot, zeker omdat ze erg veel stilstaan. Indien ze op deze ruimte niet zouden stilstaan, zijn er erg veel dingen die we met deze ruimte zouden kunnen doen.

De tabel met de berekening van de benodigde ruimte voor verplaatsingen omschrijft het aantal vierkante meters ruimtegebruik dat nodig is voor verschillende vervoersmodi, gebaseerd op de ruimte die ze gebruiken voor de verplaatsing (straat, fietspad, busstrook), het aantal vervoerde personen per voertuig, de parkeerruimte, enzovoort.



Als we kijken naar dit ruimtegebruik, dan **blijkt de auto zeer inefficiënt en hij legt een groot beslag op onze openbare ruimte.** Daarnaast weten we ondertussen ook dat parkeerplaatsen enorm duur zijn. In de eerste plaats zijn er kosten in grondwaarde en aanleg, maar daarnaast is er onderhoud, parkeercontrole, herstelling, Erg veel van deze kosten merken we als eindgebruiker niet, maar we vragen ons wel vaak af waarom parkeren zo duur is. Duurdere parkeerplaatsen kunnen ons wel aanzetten tot het nadenken over alternatieve vervoersmiddelen voor de wagen. Hierdoor verlaagt de parkeerdruk, wat dan weer kansen biedt voor een andere invulling van de vrijgekomen ruimte. En opgelet, we beseffen heel erg goed dat ook privaat gebruikte fietsen erg veel ruimte in beslag nemen. Dat kan je alvast merken in steden als Amsterdam en Utrecht²⁶, maar zoals blijkt uit bovenstaande tabel is dat nog klein bier in vergelijking met wat een zelfde hoeveelheid geparkeerde wagens zou betekenen. In Utrecht, waar de grondprijs redelijk duur is, zou het bouwen van een parking voor bijna evenveel wagens als de geplande 33.000 plaatsen voor fietsen aan het station, onbetaalbaar zijn, zelfs bij een utopische bezetting van een wagen met vier personen.

Voorbeelden van vrijgekomen ruimte zijn speelplekken, groen, zitbanken, ontmoetingsplaatsen. Laten we zeker ook brede fietspaden, vrij liggende bus- of trambanen en brede voetpaden niet vergeten.

²⁵ Transport Land Requirements Spreadsheet (http://www.vtpi.org/Transport_Land.xls), gebaseerd op Eric Bruun E. en Vuchic V. (1995). "The Time-Area Concept: Development, Meaning and Applications", Transportation Research Record 1499, TRB, 95-104.

²⁶ Zie <http://cu2030.nl/pagina/voor-fietsers>, 'k zie je in Utrecht.



Deze kunnen ons aanzetten om meer te gaan fietsen, stappen en gebruik te maken van het OV.

Daarnaast heeft het materiaal waarmee we straten en bijvoorbeeld parkings aanleggen vaak een negatief effect op het klimaat. Geasfalteerde parkings zullen in de zomer de omgeving sneller opwarmen en ook het regenwater dat er over loopt, kan vaak niet langzaam in de grond dringen om het grondwatervolume op peil te houden, maar wordt via de riolering afgevoerd. Meer groen zorgt er voor dat een stad in de zomer minder snel opwarmt.

Meer groen kunnen we aanleggen in een verstedelijkte omgeving als er meer ruimte voor is. Het minderen van auto's voor het vermeerderen van groen is geen slechte zaak. Nochtans zijn er ernstige onderzoeken die aantonen dat bomenrijen langs de

straten in een stad een negatief effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit omdat de schadelijke stoffen langer blijven hangen²⁷. Maar natuurlijk is dit een discussie van de kip of het ei die deze discussie niet echt waard is. De oorzaak van die schadelijke stoffen is immers niet te zoeken bij de bomen die er staan, maar wel bij de uitstoot van de voertuigen. Neem de wagens en dus hun uitstoot weg, creëer daar meer ruimte voor groen en de helende impact van de bomen is instant merkbaar²⁸. Ander ruimtegebruik zorgt dus voor schonere lucht en een betere fysieke en mentale gezondheid, de sociale zekerheid zal er wel bij varen.

3.5 Klimaat

Het klimaat krijgt meer kansen op verbetering als we autominderen. Het verhaal van de CO₂-uitstoot is inmiddels bekend. België streeft naar een daling van de niet-verhandelbare broeikasgasemissies, waaronder die van transport, met minstens 15% tegen 2020 t.o.v. 1990²⁹. België heeft alvast moeite gedaan om zeker voor bedrijfswagens incentives te creëren om voertuigen te leasen die minder CO₂ uitstoten om te voldoen aan de Europese uitstootnormen. Met name de dieselwagen wordt met deze incentives nog te sterk gepromoot, ondanks het feit dat net die dieselwagens erg veel negatieve effecten hebben op onze gezondheid.

Het transport is in België verantwoordelijk voor de helft van de CO₂-uitstoot en dreigt in vergelijking met andere sectoren die voor veel uitstoot zorgen, achterop te raken als het op het reduceren van die CO₂ aan komt. Bovendien lijkt de uitstoot van de transportsector enkel nog te groeien, ondanks het feit dat individuele voertuigen steeds zuiniger worden en minder uitstoten. Er komt gewoon steeds meer gemotoriseerd verkeer bij.

Jammer genoeg zijn we er in België tot op vandaag nog niet in geslaagd om een halt toe te roepen aan het fiscaal subsidiëren van het (bedrijfs-) wagengebruik. Nochtans roept ook Mobiliteitsclub Touring³⁰, die zich in het algemeen vooral richt op het verdedigen van haar achterban, nl. de klanten voor autobijstand en pechverhelping, op tot meer gedeelde mobiliteit en een bruikbaar mobiliteitsbudget voor werknemers. Indien de overheid wagens alvast minder zou subsidiëren zouden ze waarschijnlijk ook minder uitstoot creëren die negatief is voor ons klimaat.

Meer incentives voor fietsen, stappen en OV kunnen alvast helpen om meer mensen te helpen kiezen voor vervoersmiddelen die minder CO₂-uitstoot genereren, maar dan moeten deze incentives wel concurrentieel zijn voor het autogebruik.



3.6 Esthetiek

'De gustibus et coloribus non est disputandum'. Over smaken en kleuren valt niet te twisten, zegt men wel eens... Maar wat de reclamemakers ons ook mogen vertellen, mooi zijn de meeste auto's niet. En als ze mooi zijn, zijn ze onbetaalbaar. Minder auto's wil dus ook zeggen, minder lelijkheid. En als wat mooi is aan de binnenkant zit, dan kan je dat alleen zien als je er zelf ook in zit, weinigen kunnen meegenieten. Dat is bij voetgangers, fietsers en OV wel anders. Modebewust kan perfect op de fiets!³¹

3.7 Verkeersleefbaarheid

Als conclusie van dit hoofdstuk zouden we kunnen besluiten dat alle onderdelen van dit hoofdstuk wijzen in de richting van meer verkeersleefbaarheid met minder auto.

We zouden ons, zoals Kris Peeters in zijn boek 'Weg van mobiliteit'³², de vraag kunnen stellen of 'leefbaarheid' wel de geschikte term is om te spreken over de levenskwaliteit op het vlak van mobiliteit, maar aan de andere kant schijnt het ondertussen een algemeen aanvaardde term te zijn.

Het klopt dat minder auto's voor een groot stuk kunnen zorgen voor meer levenskwaliteit. Ook in het eerder verschenen dossier Verkeersleefbaarheid³³ van Mobiel 21 kan je er meer over lezen. Die verkeersleefbaarheid heeft trouwens een grote impact op de algemene leefbaarheid, zelfs als je amper deelneemt aan het verkeer.



27 Teeuwisse S. et al. (2013). Groen en de luchtkwaliteit in de stad, p 14 verdunnen. Royal HaskoningDHV, Eindhoven.
 28 Maas J. et al. (2009). Vitamine G: effecten van een groene omgeving op gezondheid, welzijn en sociale veiligheid. NIVEL, Utrecht.
 29 Vandenbroeck E. (2012). Inzicht, Waar het klimaatschoentje knelt. Mobiel 21, Leuven.

30 Touring, België filekampioen: nieuw record in 2015, het aantal filekilometers in België blijft groeien. Opgehaald op 1 september 2015 van <http://www.touring.be/nl/artikels/belgie-filekampioen-nieuw-record-2015>
 31 Zie <http://cyclechicbe.blogspot.be/>
 32 Peeters K. (2014) Weg van Mobiliteit. Uitgeverij Vrijdag, Antwerpen.
 33 Canters R., Vandenboeck E. en Vleugels I. (2013). Dossier Verkeersleefbaarheid. Mobiel 21, Leuven.



4 Ook bij ons kunnen straten zonder auto

Vaak tonen we als mens een gezonde vorm van weerstand wanneer overheden straten en pleinen autovrij willen maken. Rationeel roepen we dat we niet meer op de locatie zullen geraken en ook dat we de handel in de stad lam leggen. Onderliggend heeft die reflex veel meer te maken met onze menselijke nood om bestaande systemen te behouden. Mensen veranderen niet graag. We zijn bang van het onbekende en weten op voorhand niet hoe we ons moeten aanpassen. Nochtans, als het over straten zonder of met minder auto's gaat, zijn we eigenlijk al heel wat gewend!

4.1 Zone 30

De primeur van een zone 30 was voor de Duitse stad Buxtehude, in het kader van een experiment van november 1983 tot in 1986. In de daaropvolgende jaren voerden verschillende Duitse steden zones 30 in woonbuurten.

De daaropvolgende mijlpaal was het beleid van de Oostenrijkse stad Graz, tweede stad van Oostenrijk met 250.000 inwoners. Op 1 september 1992 voerde Graz in alle straten, behalve de hoofdstraten, de zone 30 in. Op de hoofdstraten werd 50 km/u toegestaan. In totaal werd zo 80% van de straten een zone van 30km/u. Al in het eerste jaar na invoering van de maatregel, daalde het aantal ongevallen met gewonden met 24%, wat neerkwam op 250 minder gewonden, alleen al dat jaar.

De daling van het aantal ongevallen met gewonden is niet verwonderlijk. Door de snelheid te verlagen naar 30 km/u (en ook te zorgen dat dit nageleefd wordt door handhaving) verkleint het snelheidsverschil. Op de klassieke Vlaamse gewestweg, waar (uitzonderlijk) nog 90 km/u gereden mag worden, is het snelheidsverschil met een voetganger die de weg oversteekt gelijk aan 90 km/u.

Voor de stedelijke omgeving is die snelheid dan ook veel te hoog, al mogen we niet vergeten dat de toegelaten snelheid in de bebouwde kom in België tot 1992, 60 km/u was. Uit onderzoek³⁴ weten we dat de overlijdenskans bij voetgangers meer dan vijf maal hoger is bij een aanrijding tegen 50 km/u dan bij een aanrijding aan 30 km/u. Bovendien is de stopafstand van een gemiddelde personenwagen aan 50 km/u ongeveer 27 meter. Aan 30 km/u is dit 13 meter. Het sterkste is echter de restsnelheid. Indien je 30 km/u



³⁴ Rosén E. et al. (2009). Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed, Accident analyses & prevention, 41 (3), 536-542.

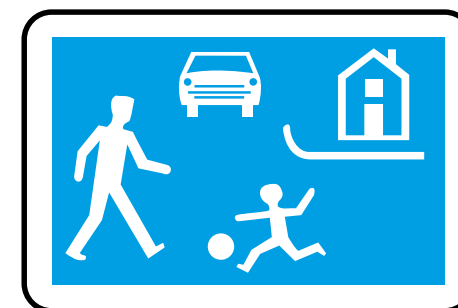
rijdt, dan sta je bij een plotse gebeurtenis na 13 meter stil. Indien je 50 km/u rijdt, dan rijdt je na het afleggen van die eerste 13 meter, tijdens het reageren, nog steeds 50 km/u (in de gemiddelde reactietijd van 1 seconde leg je aan 50 km/u immers 13,8 meter af). Dit kan natuurlijk een immens verschil maken bij de aangereden zachte weggebruiker.

De snelheidslimiet van 30 km/u zorgt er niet alleen voor dat de ernst van de ongevallen veel kleiner is, maar ook de kans op een ongeval veel kleiner wordt. Bij 30km/u kan een bestuurder immers veel gemakkelijker alle verkeer zien aankomen, hij heeft minder last van tunnelzicht én de remafstand is veel korter dan bijvoorbeeld tegen 50 km/u.

Het is daarom niet te verwonderen dat, in navolging van talrijke buitenlandse voorbeelden sinds 2005, de invoer van de zone 30 aan scholen in België verplicht werd.



Maar de school is niet het enige bestaande verblijfsgebied. Daarnaast zijn er sportcentra, woonzones, winkelzones en dergelijke meer. Steeds meer steden en gemeenten voerden niet alleen vernieuwde circulatieplannen in om autoverkeer zo veel mogelijk uit de stad te weren en naar ringwegen te duwen. Vaak werden winkelstraten onder luidt protest van handelaars autovrij gemaakt en momenteel tellen slechts weinige Vlaamse centrumsteden geen zone 30 in hun historische stadscentra. Op verschillende plaatsen blijft die zone trouwens al lang niet meer beperkt tot het historische centrum. De zone 30 wordt immers niet langer enkel beschouwd als een verkeersveiligheidsmaatregel, maar steeds meer ook als manier om de stad attractiever te maken voor bewoners en bezoekers. De opmars van de zone 30 is in verstedelijkt gebied niet meer te stuiten.



4.2 Woonerf

Het woonerf is in eerste instantie een verkeersregel om in vaak erg smalle en dicht bewoonde straten, soms ook doodlopende, autoverkeer zo veel mogelijk te weren. Wie niet in de straat hoeft te zijn, rijdt er niet door en als het dan al moet, mag dat maar aan een snelheid die niet hoger ligt dan 20 km/u. Een woonerf is immers een belangrijk verblijfsgebied voor wonen en het is voor kinderen toegelaten er te spelen op straat. Daarnaast mogen voetgangers gebruik maken van de volledige breedte van de straat.

In 2004 werd in de verkeerswet de term 'erf' toegevoegd aan de wetgeving van woonerf. Het erf is een zone waarvan de kenmerken overeenstemmen met die van het woonerf, maar waar de activiteiten verruimd kunnen zijn tot ambacht, handel, toerisme, onderwijs en recreatie.

Heel specifiek voor het woonerf is duidelijk de functie van gedeelde ruimte of een vorm van "shared space" ingeschreven in de wegcode. Het woonerf is op het vlak van infrastructuur zo ingericht dat sneller rijden dan 20 km/u meestal onmogelijk is door asverschuivingen en straatmeubilair in allerlei vormen en kleuren. Vaak is er in een woonerf ook helemaal geen voetpad aangelegd, wat de nadruk legt op het gemengde gebruik van de straat door alle gebruikers. Het woonerf wordt vaak op zulke manier aangelegd, dat de straat zelf de verblijfsruimte van een buurt kan worden, ondanks het feit dat er ook wagens kunnen rijden en parkeren.

In de brochure 'Het (woon)erf' van het BIVV staan enkele voorbeelden en suggesties voor een goede aanpak van het aanleggen van een (woon)erf³⁵.

³⁵ Broeckaert M. et al. (2013). Het (Woon)erf. Of het delen van de openbare ruimte, in alle veiligheid en met wederzijds respect, Brochure ter attentie van de wegbeheerders. BIVV, Brussel.



4.3 Speelstraat

In het KB van 9 oktober 1998 worden de bepalingen rond een weg voorbehouden voor voetgangers, fietsers en ruiters, de voetgangerszone en de speelstraten toegevoegd aan de wegcode.

Voor speelstraten komt het er op neer dat het begin en einde van de straat afgesloten worden d.m.v. een hek waarop het bord C3 bevestigd is met het onderbord speelstraat.

In een speelstraat mogen voetgangers gebruik maken van de volledige breedte van de weg en ze mogen er ook spelen, zeker als het over kinderen gaat. Motorvoertuigen zijn niet toegelaten, tenzij bewoners of mensen wiens garage zich in de speelstraat bevindt en prioritaire voertuigen als hun opdracht het rechtvaardigt. Voertuigen die er toch rijden moeten dat stapvoets doen. Voetgangers en vooral spelende kinderen hebben altijd voorrang en gebruikers van voertuigen moeten zelfs doorgang verlenen aan voetgangers die spelen en zo nodig stoppen. Fietsers moeten ook afstappen als dit nodig zou zijn.

De speelstraat is een bijzonder interessant experiment. Je zou het immers als een soort vereenvoudigde voorloper van de leefstraat kunnen bekijken. Net als de leefstraat komt de speelstraat er nooit zomaar. In de eerste plaats is de speelstraat een tijdelijk initiatief. Meestal voor één dag, soms enkele dagen of hier en daar zelfs twee of drie weken. De speelstraat is altijd een initiatief van de bewoners.

Of ten minste van een deel ervan. Initiatiefnemers moeten aantonen dat de meerderheid van de bewoners akkoord gaat met het inrichten van de speelstraat. Behoor je tot de minderheid in de straat die niet akkoord is, dan komt de speelstraat er toch en riskeer je er op aan gekeken te worden omdat je niet wou dat de speelstraat er kwam, om welke reden dan ook. De speelstraat is dus niet enkel een experimenteerruimte met een autoluwe zone en hoe ze wel of niet in te richten, maar het is ook een vorm van experiment van sociale omgang in een typische woonstraat. Speelstraten kunnen volgens regelgeving enkel ingericht worden in straten waar de woonfunctie duidelijk overheerst en de toegelaten snelheid niet hoger mag zijn dan 50 km/u.



4.4 Fietsstraat

De fietsstraat, van oorsprong van Duitse makelij uit de jaren '80, heeft als doel een veilige en comfortabele hoofdfietsroute in een verblijfsgebied te vormen. Hoewel ze in Duitsland niet echt van de grond kwam, misschien omwille van overregulering, werd het in Nederland wel een groot succes. De fietsstraat werd in Duitsland in eerste instantie ontwikkeld om op een erg goedkope manier een hoofdfietsroute voor fietsers aan te leggen. In Nederland wordt de fietsstraat grondiger aangepakt, waarbij veel aandacht gaat naar het zoeken naar en experimenteren met de aanleg van geschikte infrastructuur.

De fietsstraat wordt in Nederland erg duidelijk ingezet als een onderdeel van een hoofdfietsroute³⁶, vaak van buitengebied naar een stadscentrum, waarbij de fietsstraat vaak gelegen is in verblijfsgebied³⁷. Het autoverkeer is er aanwezig omwille van de verblijfsfunctie, terwijl het fietsverkeer er geldt als doorgaand verkeer op een hoofdfietsroute. Dit verklaart meteen waarom het autoverkeer er ondergeschikt wordt gesteld aan het autoverkeer.

Een fietsstraat aanleggen, in een stadscentrum, die niet aansluit op een hoofdfietsroute, lijkt redelijk zinloos. In vele Vlaamse steden geldt nu al een zone 30 die de veiligheid van fietsers al sterk verhoogd. Zonder aansluitende route is de meerwaarde eerder miniem.

Via het aanleggen van een fietsstraat kan een gemeente op een redelijk goedkope manier verschillende dingen in één klap aanpakken. In een stad is de ruimte om fietspaden aan te leggen erg beperkt en het aanleggen ervan is duur. Daarnaast werd de laatste jaren in erg veel steden een

(gedeeltelijke) zone 30 ingevoerd. Hierdoor worden fietspaden sowieso vaak overbodig, omdat het snelheidsverschil tussen vooral automobilisten en fietsers sterk verminderd. De verkeersveiligheid wordt hierdoor voor fietsers al sterk verhoogd.

Maar door een fietsstraat in te voeren kan een gemeente, zoals aangegeven, een belangrijke (hoofd-)fietsroute creëren. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat ze aansluit op een groter netwerk en dat er gezorgd wordt voor een 'free flow': de fietsers moeten vlot kunnen doorfietsen en dat kan enkel wanneer de fietsstraat op kruispunten voorrang krijgt op ander verkeer. De 'free flow' zorgt ervoor dat de fietsstraat extra veilig en dus aantrekkelijker wordt, maar ook comfortabeler omdat er doorgefietst kan worden en dit ook tijdswinst inhoudt. De kans bestaat dat autobestuurders een andere, misschien parallelle route zullen kiezen, net omwille van het feit dat er daar minder fietsers zijn door de verschuiving van het fietsverkeer naar de fietsstraat.

Voor de aansluiting van een (hoofd-)fietsroute moet waarschijnlijk ook gekeken worden naar de fietsroutes die bestaan in buurgemeentes. De aansluiting maken met die routes kan er immers mee voor zorgen dat er ook uit de buurgemeentes minder autoverkeer en meer fietsverkeer wordt aangetrokken.

Het extra voordeel van de fietsstraat is dat ze toegankelijk blijft voor motorvoertuigen en al haar oorspronkelijke functies, zoals parkeren, mits het principe dat motorvoertuigen er te gast zijn. Een veilige fietsstraat is in elk geval een interessante incentive van steden en gemeenten om meer fietsers aan te trekken.



36 Andriess R. en Ligtermoet D. (2005). Fietsstraten in hoofdfietsroutes, toepassingen in de praktijk. CROW Fietsberaad, Utrecht.
37 SWOV. (2010). Factsheet, Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom. SWOV, Den Haag.

4.5 Schoolstraat

De Italiaanse stad Bolzano wordt internationaal erkend als de eerste stad die een 'schoolstraat' invoerde. Met deze maatregel wordt de schoolomgeving bij start en einde van de school een veilig verblijfsgebied.

Het gaat om een erg eenvoudig principe. Bij de start en het einde van de schooldag is de schoolomgeving vaak niet erg veilig voor kinderen. Ouders rijden af en aan met wagens om hun kinderen af te zetten, ondertussen kronkelen enkele minder ervaren fietsertjes tussen die wagens door, al dan niet op de stoep, waar moeders met buggy's en kleuters op driewielers zich een weg naar school banen. Al deze bewegingen maken het voor alle weggebruikers erg onoverzichtelijk om zich met een veilig gevoel naar school te begeven.

Een schoolstraat wordt daarom ongeveer een half uur voor de start en voor het einde van de school afgesloten voor gemotoriseerd vervoer. Bewoners mogen tijdens die tijdsspanne de straat uitrijden, maar ook zij mogen er dan niet in. Op die manier



Kontich en de Sint-Montfortschool een schoolstraat. Dit initiatief werd door de Provincie Antwerpen ondersteund door subsidies toe te kennen voor een kleine aanpassing van de infrastructuur en signalisatie. Hierdoor werd het gemakkelijker om de straat structureel zichtbaar te maken als schoolstraat en daarnaast moet er door de vrijwilligers minder gesjouwd worden met een hek.

komt er in de straat zelf ruimte vrij om te stappen en te trappen. Ouders die hun kinderen met de wagen brengen, moeten elders parkeren en de kinderen te voet naar school brengen.

Van cruciaal belang voor de invoer van een succesvolle schoolstraat is in eerste instantie de medewerking van school en binnen de school de medewerking van een groep geëngageerde ouders. Dagelijks moet er immers gezorgd worden dat het hek om het gemotoriseerd verkeer te weren op tijd gezet wordt om de straat af te sluiten. Niet onbelangrijk in dit proces blijkt ook het sociale contact met deze vrijwilliger. Die kan bezoekers immers vertellen wat en waarom dit gebeurt. Hierdoor wordt het voor alle gebruikers gemakkelijker om deze maatregel te aanvaarden.

Een schoolstraat vergt voor de start veel communicatie met burens en ouders van de schoolgaande kinderen. Maar een erg hoog percentage van gebruikers vindt de maatregel een goed idee. Het veiliger maken van de directe schoolomgeving overhaalt ook nog een percentage van de ouders om de kinderen niet meer met de wagen naar school te brengen.

In Vlaanderen was de Stad Gent de eerste om twee proefprojecten op te zetten met schoolstraten. Ondertussen zie je ze her en der in Vlaamse gemeenten opdruken. Ze lijken zich te verspreiden als een lopend vuurtje, een rage, die blijvend is en daarnaast geen dure infrastructurele maatregelen vereist. Een hek met een verkeersbord is de enige materiaalkost. De grootste inspanning is het enthousiasmeren en aanmoedigen van de vrijwilligers en de opstart zelf. Maar zodra (bijna) iedereen enthousiast is, lijkt er geen gebrek aan inzet.

4.6 Shared space

Het concept van shared space, ofwel gedeeld ruimtegebruik, focust op multifunctionaliteit. Daarbij stelt men de relatie tussen verkeersveiligheid en de openbare ruimte centraal. Het gaat in de eerste plaats over het gebruik van een bepaalde ruimte. Het concept is vooral ontstaan bij de in 2008 overleden Nederlandse verkeersingenieur Hans Monderman. Daarbij is volgend inzicht typerend: "verkeer moet niet worden geregeld, maar worden overgelaten aan ieders beleefdheid, gezond verstand en sociale interactie; verkeersborden kunnen (bijna) allemaal weg". Dat impliceert dat de ruimtes grotendeels



ingericht worden als verblijfsruimte, zodat ze niet in de eerste plaats geïnterpreteerd zullen worden als verkeersruimte. Iedere verkeersdeelnemer wordt ter plekke aangesproken op eigen verantwoordelijkheidsgevoel en inzicht omdat aanwijzingen, geboden en verboden ontbreken.

Het is bij uitstek een manier om binnenstedelijk verkeer anders te organiseren. In essentie draait het helemaal niet om een beperking van autoverkeer. Wel gaat het over het centraal stellen van de mens en al zijn activiteiten. De typische aanpak van gedragsverandering- en sturing door verkeersregels/borden en typische verkeerskundige elementen (zoals verkeerslichten of stoepranden) worden daarbij vervangen door sociale regels en vrijwillige gedragsverandering van alle gebruikers die door de openbare ruimte ondersteund wordt door aangepaste vormgeving en uitrusting (zoals bloembakken en zitbanken).

De toepassing van shared space zorgt voor een hogere attentie en veiliger gedrag van weggebruikers. Dat komt in grote mate omdat het wegnemen van verkeersregels en het mengen van verkeer voor een bepaald gevoel van onveiligheid zorgt. Dat impliceert weliswaar dat je shared space niet zomaar om het even waar kan gaan toepassen. Er zijn belangrijke randvoorwaarden: het zou eigenlijk alleen in verblijfsgebieden, met géén gebiedsvreemd verkeer uitgewerkt moeten worden. Zeker niet in gebieden met een dominante verkeersfunctie. Verkeer moet oorsprong of bestemming in de nabije omgeving hebben, dat zorgt immers voor betrokkenheid van de gebruikers van de ruimte. Bij de aanleg is participatie van bewoners, gebruikers en zakelijk betrokkenen een absolute vereiste om de gebruikskwaliteit te waarborgen. Zo krijg je een ideale samenwerking tussen verschillende gebruikers en diverse modi. Een gebied waarin verkeersdeelnemers verantwoordelijk zijn voor eigen veiligheid en die van anderen (want dat is waar shared space om draait) vereist immers dat gebruikers het gewenste gedrag kennen, begrijpen, willen én kunnen toepassen.

4.7 City depot

De doorsnee binnenstad van een centrumstad wordt alsmaar autoluwer. Voor consumenten bestaan er erg goede manieren om hier mee om te gaan zoals wandelen, fietsen en gebruik van het openbare vervoer. Maar hoe lever je goederen op een autoluwe manier in de binnensteden, zeker als er veel boetieks en kleine winkels bevoorrad moeten worden en wat met de grote vrachtwagens van de grote ketens?

Als consument vinden we het steeds belangrijker om in de stad zonder auto's te gaan winkelen, shoppen, flaneren, terrasjes te doen enzovoort. De autoluwe stad wordt als handelscentrum steeds meer een belevingscentrum met een verblijfsfunctie die aan belang wint. Deze functie kan de stad alleen aanbieden als ze ook de goederen kan aanbieden die ze hiervoor nodig heeft. Consumentengoederen en horeca spelen hier een erg belangrijke rol. De levering van goederen aan winkels en dagverse producten voor horecazaken zijn dan ook van cruciaal belang.

In Hasselt stelde men zich de vraag of die leveringen ook duurzaam kunnen gebeuren en op een autoluwe manier. Hun conclusie is alvast volmondig ja! CityDepot werd geboren. Om leveringen van en naar de binnenstad beter te organiseren, met minder motorvoertuigverplaatsingen en zonder zwaar vervoer in de stad. De grote succesfactor voor CityDepot is alvast een goedkopere en efficiëntere 'first en last mile'. Voor zwaar vervoer is het een erg tijdverslindende zaak om een grote truck te manoeuvreren in onze steden, zeker met heel wat eenrichtingsstraten, restricties en venstertijden. Voor het rechtstreeks leveren aan handelszaken, horeca en andere vormt dit ernstige belemmeringen. De oplossing met CityDepot is de volgende: de goederen van de aangesloten klanten (vooral





kleinhandelaars en horeca) worden geleverd in het magazijn van CityDepot dat gelegen is buiten de stad, goed bereikbaar voor zwaar vrachtvervoer, zonder venstertijden, met gepaste infrastructuur en dicht bij de belangrijke invalswegen. Vanuit het magazijn en verdeelcentrum worden de goederen naar de klanten gebracht met kleine elektrische trucks of met cargobikes. Deze 'last mile' levering wordt gedaan op het moment dat het de handelaar past of binnen het half uur na aanvraag door de klant.

Deze manier van werken biedt tal van voordelen: de mobiliteit voor de vrachtvervoerder wordt veel eenvoudiger en minder stresserend. Deze mensen hoeven niet meer te manoeuvreren in een stad waar ze constant op hun hoede moeten zijn, in de eerste plaats om ongevallen met zwakke weggebruikers te vermijden en daarnaast ook om krassen op eigendommen van anderen tegen te gaan. De administratieve afhandeling van zulke akkefietjes zorgt zowel voor de bestuurder als voor het bedrijf een hap uit de beschikbare tijd. De laad en loskades bieden dus een enorme verademing.

Aangesloten handelaars laten hun goederen bestellen op het adres van CityDepot, dat zorgt voor de verdeling. Op deze manier worden erg veel voertuigkilometers vermeden en wordt er rechtstreeks gewerkt aan een autoluwe stad. Die autoluwe stad is weer een aantrekkingspool voor consumenten, zodat ook de omzet voor de handelaar vergroot.

Als extraatjes kunnen de klanten van CityDepot hun aangekochte goederen stockeren tot een beter moment voor levering en neemt CityDepot het gebruikte verpakkingsmateriaal weer mee, wat voor betere afvalverwerking met minder voertuigkilometers zorgt en kan CityDepot zorgen voor de verzending van de leveringen door de handelaars in e-commerce. CityDepot is een erg succesvol totaalpakket geworden dat de gebruikers ruimte (opslag), tijd (aannemen van leveringen) en geld (vaak goedkopere service) bespaart.

Dat blijkt ook duidelijk uit de uitbreidingen van CityDepot met ondertussen magazijnen en/of leveringen in Sint-Truiden, Gent, Antwerpen en het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Met de groei van de autoluwe gebieden, zal de potentiële markt voor CityDepot alleen maar groeien.

4.8 Ondergrondse parking

Parkeerbeleid heeft een grote invloed op autoluw of autovol. We kunnen gerust spreken over de wortel en de stok. Het project Push & Pull licht op Europees niveau maatregelen uit rond parkeerbeleid om te werken aan andere mobiliteit in de stad. Het beleid over parkeren oefent een grote invloed uit bij het streven naar meer duurzame verplaatsingen. Automobilisten denken dat ze zelf kiezen, maar laten zich leiden door het aanbod dat er is. Gratis parkeren zal langparkeeders trekken. Die blijven een hele dag op dezelfde plek staan en nemen enkel ruimte in. Dit is niet interessant, zeker niet voor winkeliers, die het moeten hebben van veel verschillende klanten en dus beter af zijn met rotatie.

Zodra je als autogebruiker moet betalen om te parkeren, zijn mensen ondanks hun weerstand toch geneigd om van gedrag te veranderen. Mensen zijn gevoelig aan het verlies van geld. Ze zullen in de eerste plaats protesteren tegen het feit dat ze moeten betalen. In tweede instantie gaan ze op zoek naar strategieën om zo weinig mogelijk te moeten ophoesten. En er is een ruim scala aan mogelijkheden om hier mee om te gaan. Alternatieven aanbieden is voor een stad heel zinvol, want het zijn net die alternatieven die de automobilisten sturen naar waar de stad hen wil. En dat hoeft niet altijd met een wagen te zijn.

De auto is of was een statussymbool, die mocht al eens gezien worden. Maar daar is toch wat aan het veranderen. Thuis wordt dat statussymbool steeds geparkeerd in een afgesloten garage, liefst achter de poort van een afgesloten domein: diefstalpreventie.

In de stad worden motorvoertuigen weggestopt onder de grond. Bovenop zulke parkings komt ruimte vrij voor pleinen, evenementen, acties, speelterreinen, zithoekjes, optredens, markten, noem maar op. Zoals eerder vermeld, is ruimtewinst erg belangrijk voor belevingskwaliteit in de stad.

Alsmar meer passen ondergrondse parkings en parkeren binnen een visie van parkeerbeleid binnen het geheel van het mobiliteitsbeleid. Hoe, waar en wanneer je mag parkeren heeft immers een invloed op het geheel van de mobiliteit. Parkeerplaatsen van de straat afhalen, zorgt voor een belangrijke vergroting van de bewegings- en belevingsruimte van de voetganger, het doelpubliek

dat het meeste uitgeeft in detailhandel en horeca. Verschillende studies in Europa geven immers aan dat autobestuurders meer uitgeven per bezoek, maar dat voetgangers en fietsers vaker winkelen. Als we dit op weekbasis bekijken, kunnen we concluderen dat voetgangers tussen 2,04 en 2,84 keer meer uitgeven in lokale handel dan automobilisten; en fietsers tussen 1,12 en 2,16 keer meer³⁸ dan hun autorijdende collega-shoppers.

Tabel 2: Nederlandstalige bewerking uit de enquête van FUBicy + IFRESI CNRS 2003



38 Brichet M. et al. (2003). Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés. Rapport final Publication ADEME n°4841, 43-45. ADEME, Paris.

Parkeerplaatsen van de straat halen, betekent ook dat de autobestuurder niet meer tot voor de deur van de gekozen detailhandelaar kan rijden (voor zover er net voor diens deur een parkeerplaats vrij is in de stad). Parkeergarages creëren met andere woorden ook extra voetgangers die meerdere lokale handelaars zullen voorbijwandelen alvorens hun doelbestemming te bereiken.

We kunnen ons daarnaast wel de vraag stellen of het aanleggen van extra parkeergarages niet net de autostrroom naar de stad vergroot, aangezien het aantal plaatsen steeds toereikender wordt. Dit heeft op zijn beurt geen ontradend effect om met de wagen naar de stad te komen. Of zullen het in de nabije toekomst vooral de stadsbewoners zijn die nog een parkeerplaats kunnen krijgen in de stad? Langparkeren heeft in de stad bijna overal afgedaan, tenzij voor bewoners, maar ook die komen steeds vaker in parkeergarages terecht en steeds minder op straat. En ook voor kortparkeren wordt het aantal plaatsen steeds meer beperkt om open ruimte te creëren en daarnaast om een hogere circulatie van consumenten in de straat te creëren.

Enkel wie met een exclusieve plug-in elektrische wagen, zoals de BMW i8, rijdt, kan zijn status eventueel nog wat laten gelden door middel van zijn wagen aan een bovengrondse laadpaal voor elektrische wagens te parkeren. Dit is zelfs waarschijnlijk gratis en in het midden van de stad!

4.9 Autoluwe binnenstad

Het logische gevolg van een heleboel van deze maatregelen samen is de autoluwe binnenstad. Er zijn en rijden nog auto's, maar ze worden letterlijk minder zichtbaar in het straatbeeld. En als ze zich dan al in de stad of dorpskern verplaatsen, is het aan een lagere, veiligere, aangenamere snelheid.

Omwille van de groeiende uitbreiding met schoolstraten, fietsstraten, woonerven en zones 30 wordt het gebruik van andere vervoersmodi, zoals fietsen, OV en stappen meer concurrentieel voor de wagen en wordt het autorijden meer ontraden. De prijs van parkeren is ook een factor die het verplaatsen met de wagen sterk kan ontraden of eventueel ook aantrekken als parkeren gratis of tijdelijk gratis wordt gemaakt, zoals in de stad Aarschot. Daar kiest het stadsbestuur vanaf



1 september 2015 voor een uur gratis parkeren³⁹, op het einduur van de scholen, zodat mensen die hun kinderen komen afhalen ook nog even langs de winkels kunnen gaan. Het effect op fietsende kinderen en jongeren van deze maatregel, daar kunnen we ons iets bij voorstellen: meer auto's aantrekken betekent meer ouders met een onveiligheidsgevoel over het fietsen door hun kinderen en dus minder fietsers en nog meer auto's.

Het lijkt alvast niet consistent. Volgens het mobiliteitsplan van de stad⁴⁰ wil het stadsbestuur werken aan de verduurzaming van haar mobiliteit, maar dan moet je fietsen, stappen en OV promoten. Met gratis parkeren voer je het omgekeerde beleid. Ten tweede zullen de fietsers die er zijn nog meer in het verdomhoekje geduwd worden. Ten derde zullen al de schoolomgevingen van de beloofde schoolroutekaarten rood kleuren omdat ze onveilig zijn voor fietsers en voetgangers omwille van het drukke autoverkeer.

De winst voor de handelaars, die is moeilijk te meten. Jonge fietsers worden misschien trouwe klanten. Die zullen ze alvast missen indien mama of papa hen komt halen. Het druipt ook in tegen de eerder aangehaalde studies die aangeven dat fietsers en voetgangers meer uitgeven in de lokale handel. Het wordt in elk geval een interessante case om op te volgen omdat Aarschot een kleine stad is. Voor middelgrote steden als Brugge, Kortrijk en Leuven, mogen handelaars er alvast van uit gaan dat ze meer zullen verdienen met duurdere parkings.

In verschillende steden zorgen camera's met ANPR (Automatic NumberPlate Recognition) voor handhaving in de stad en controleren, zoals in Mechelen, ook de verplaatsingen binnen de autoluwe zones. Het versturen van een boete naar (toevallige) overtreders werkt sterk ontradend om de stad in te rijden. Deze manier van werken zien we ook al langer in enkele grote buitenlandse steden als Milaan, Rome

en vele Nederlandse steden. In Amsterdam worden ze zelfs gebruikt om bromfietzers en scooters te weren in de fietstunnel onder het Rijksmuseum.

Mobiliteitsmanagement is vaak niet de enige reden om steden autoluw te maken. Steeds vaker zijn economische redenen de eerste incentive. (Kunst) historische gebouwen komen beter tot hun recht zonder geparkeerde wagens ervoor of wanneer ze dienen als een grote rotonde. Zo was er in Leuven rond het Martelarenmonument, dat herinnert aan de brand van Leuven tijdens WO1, jarenlang een rotonde, waardoor het monument zwart als roet zag. Op het autoluwe Martelarenplein schittert het monument nu weer in al zijn glorie. Ook de Sint-Pieterskerk in Leuven diende jaren geleden als rotonde met ruimte voor parkeerplaatsen op de Grote Markt. Voetgangers en fietsers kwamen massaal in de plaats van auto's en die parkeerplaatsen hebben al jaren plaats geruimd voor ruime terrassen. Vanaf de eerste lentezon zitten die afgeladen vol. Toeristen kunnen bijna ongestoord foto's nemen van alle omringende gebouwen.

Handelaars in de stad vrezen vaak klanten te verliezen en daaraan gekoppeld ook inkomen door maatregelen die het autoverkeer en parkeermogelijkheden beperken. Autoverkeer en parkeerplaatsen voor de deur vinden handelaars vaak wenselijk, maar de realiteit is complexer. In Oslo, Noorwegen, experimenteerde men bijvoorbeeld met gratis parkeren tijdens het weekend, om zo meer shoppers aan te trekken. In plaats daarvan bleken minder mensen langer te parkeren (een aantal daarvan waren de winkeliers zelf). De bezettingsgraad steeg tot bijna 100%, parkeerduur met 30% en de omzet verminderde omdat het moeilijker was voor mensen om een parkeerplek te vinden. Gratis parkeren werd dan ook weer afgeschaft. Toen enkele jaren geleden de uitbreiding van de autoluwe binnenstad in Mechelen op til was (in 2011), hingen bij heel wat winkeliers zwarte vlaggen op de Bruul als protest. Dat ging gepaard met petitie tegen deze uitbreiding. Anderhalf jaar na de effectieve uitbreiding bleek bij evaluatie in 2013 dat het verkeer op veel plaatsen in de binnenstad afgenomen of gestagneerd was. De verkeersstop aan de IJzerenleen zorgde voor 70% minder sluipverkeer doorheen dit hart van de stad. Zowel de randparkings als de centroparkings kenden nog steeds een hoge bezettingsgraad. Er werd dus niet minder naar Mechelen gereden. Bovendien werden er passantentellingen gedaan, dat zijn de potentiële klanten voor winkeliers. In oktober



2012 telde men op de Bruul 50.000 méér bezoekers dan in oktober 2010. De Bruul heeft dus duidelijk aan attractiviteit gewonnen, terwijl deze belangrijkste winkelstraat zich ook in de autoluwe zone bevindt...

Het meest tot de verbeelding sprekende ronde punt ter wereld was waarschijnlijk het Colosseum in Rome. Ook daar mag je sinds enkele jaren niet meer met een auto in de buurt komen. De autoluwe binnenstad maakt de openbare ruimte op zijn beurt veiliger voor fietsers en voetgangers, wat er voor zal zorgen dat hun aandeel alleen maar zal stijgen.

4.10 Autovrije binnenstad

Nog een stap verder dan de autoluwe binnenstad, is de autovrije binnenstad. Dit wil zeggen dat het gemotoriseerde verkeer in het stadshart volledig gemeden wordt. In de klassieke historische steden hadden autovrije straten al ingang gevonden. Om historische gebouwen te beschermen tegen de afzet van roet, of omdat sommige straten of bruggen niet bestand waren tegen het gewicht van sommige voertuigen. Tal van redenen, waaronder het toerisme, worden aangehaald om straten verkeervrij te maken. Over toerisme gesproken, in slechts weinig steden vinden we toeristische postkaartjes waar net de focus ligt op wegen en straten ingericht voor auto's of met auto's er op. Meestal ligt de nadruk op historische gebouwen en groene parken, zonder wagens. Enkel een echte autofreak koopt een postkaartje met het zicht van een stadsboulevard met een file er op!



39 Open VLD. (2015) De lokale burgerkrant Aarschot, nr. 2-2015. Open VLD, Brussel.
40 Baeten J. (2012). Beleidsplan Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan Sted Aarschot. AnteaGroup, Leuven.

Dat handel en autovrij erg goed samen gaan, weten we ondertussen al wel, hoewel heel wat handelaars dat nog niet goed beseffen. Hier en daar is dat wel het geval. In Brugge waren handelaars enkele jaren geleden blij verrast toen hun omzet plots steeg. Er waren immers werken in de straat, waardoor het gemotoriseerde verkeer verboden was in de straat. Er worden ook regelmatig autovrije koopzaterdagen ingericht. De stad Brugge denkt eraan om in de toekomst nog meer straten autovrij en autoluw te maken, maar enkele buurtbewoners verzetten zich ondertussen omdat ze zich gegijzeld voelen door de geplande autovrije zones die de handelaars erg graag willen.

Ook in Antwerpen is het hommeles⁴¹. Het handelaarsverbond van de Kammenstraat kreeg al acht jaren een autovrije straat tijdens de koopjesperiode in de zomer. Heel de maand juli werd voor hen de Kammenstraat autovrij gemaakt. In 2015 werd twee weken voor de start het hele autovrije plan voor de Kammenstraat afgeblazen. Gevolg: zeer misnoegde handelaars. En aangezien handelaars vaak het meest misnoegd zijn als het over hun omzet gaat, kunnen we weinig anders besluiten dan dat een autovrije straat alleen maar een positieve invloed op de omzet kan hebben?

Grote ketens proberen hun winkels onder te brengen in de grote en meestal autovrije winkelstraten. Denk maar aan Brussel Nieuwstraat, Antwerpen Meir, Leuven Diestsestraat, Mechelen Bruul, Gent Veldstraat... Het klinkt heel erg als het spel Monopoly, met de beste (en dus duurste) handelsstraten aangegeven van elke stad. Ideaal om een hotel te zetten en waarschijnlijk nog beter voor detailhandel! In Leuven loopt de Diestsestraat evenwijdig met de Bondgenotenlaan van het station naar het centrum.

De eerste autovrij, de tweede niet. Verschillende handelszaken verhuisden hun activiteiten in de loop der jaren van de Bondgenotenlaan naar de Diestsestraat.

Voetgangerszones zijn waarschijnlijk een van de bekendste manieren om autovrije straten in te richten. Voetgangers zijn er baas, andere weggebruikers zijn er te gast en dat geldt ook voor fietsers. Leveranciers mogen er binnen bepaalde venstertijden met voertuigen rijden en ook fietsers zijn op sommige momenten of stapvoets toegelaten.

Gent koos in 1996 al voor een autovrije zone van 35 hectare omwille van de autocongestie die op dat moment bestond. Het legde de stad geen windeieren, want Gent werd opnieuw hip, trendy en de winkels in het stadshart floreerden als nooit tevoren.

Op 29 juni 2015 kwam in Brussel de uitbreiding van de voetgangerszone van 28 naar 50 hectare. Het heeft na Venetië de tweede grootste voetgangerszone van Europa. Van zondagnacht op maandagmorgen veranderde in enkele uren het aanzicht van de bekende Anspachlaan en het Beursplein. Deze bijzonder drukke verkeersader is nu een onderdeel van de voetgangerszone geworden. De omwonenden merkten 's ochtends meteen het verschil, vroege vogels genoten van een ontbijt in het midden van de Anspachlaan. De omliggende straten kregen vooral op maandagochtend heel wat verkeersdrukke en files te verwerken. Niet elke automobilist is immers op de hoogte van de wijzigingen en iedereen moet zijn weg nog wat zoeken. Maar ook dat zal na verloop van tijd vlotter verlopen. Wat we ons vroeger enkel konden voorstellen op een Autovrije Zondag in de week van de mobiliteit, is in Brussel werkelijkheid geworden en dat elke dag opnieuw (alvast voor de proefopstelling en de testfase van het circulatieplan voor de acht



maanden volgend op de start van de uitbreiding). Maar wees gerust, Brussel is ambitieus, voor 2018 is een nieuwe uitbreiding al gepland!

Maar wat met de leveringen voor die arme handelaars in de voetgangerszone, hoor ik je al denken? Wel, tussen 4 en 11 uur mogen leveranciers met camionettes leveren aan handelszaken. Daarnaast beschreven we in punt 5.7 al de werking van CityDepot. We kunnen nu wel zeggen dat dit alvast voor de aangesloten handelaars van CityDepot een zegen zal zijn. Voor 11 uur kunnen ze sowieso leveren, daarna zullen ze dat blijven doen met stootkarren en cargobikes. CityDepot is alvast voorbereid op de overschakeling naar de voetgangerszone. Het klantenbestand, in het Hoofdstedelijke Gewest al meer dan 1000, zal alleen maar groeien en leveringen zullen alleen maar duurzamer worden. Binnen de voetgangerszone staan de leveranciers alvast niet in de file!

Gent en Brussel zijn ervoor gegaan, andere Belgische steden zullen deze trend wellicht volgen of hun bestaande autovrije zones vergroten.

4.11 Autovrije wijk

De bekendste autovrije wijk van Europa is waarschijnlijk de Vaubanwijk in Freiburg, beschreven in punt 2.6. Die geldt als typevoorbeeld voor de mogelijkheden die autovrij en autoluw bieden. Maar ook dicht bij huis zijn er goede voorbeelden te vinden. In Louvain-la-Neuve⁴² werd in 1971 na de splitsing van de universiteit van Leuven een nieuwe stad gebouwd. Op het golvend plateau aan het bos van Lauzelle in Ottignies werd een betonnen plateau gebouwd met daar bovenop een volledig nieuwe stad, met nieuwe gebouwen, maar geïnspireerd op historische middeleeuwse centra. Het is geen

volledige universiteitscampus, maar een stad die alle functies combineert: studeren, wonen, werken, winkelen. Er werd op gelet om door middel van het creëren van deze functies ook verschillende bevolkingsgroepen aan te trekken en een goede mix te vormen.

Voetgangerslijnen volgens een middeleeuwse structuur vormen de basis voor de planning van deze nieuwe stad. Al het autoverkeer dat de stad wil aandoen, wordt ondergronds afgeleid om te parkeren onder de betonnen 'dalle' (Frans), waardoor het stadscentrum verkeersvrij is. Zelfs de trein komt ondergronds in het station toe. Ook in de omliggende wijken worden wagens zo veel mogelijk geweerd en afgeleid naar de bovengrondse parkings aan de buitenzijde van de wijk. Zoals bij een middeleeuwse stad zijn verplaatsingen te voet erg haalbaar. Vanuit de meeste wijken is het hart van de stad in vogelvlucht maar 1 km. De centra van Louvain-la-Neuve en Ottignies liggen zelfs maar 3,5 kilometer van elkaar. Fietsverplaatsingen zijn natuurlijk ook erg haalbaar.

Autoluwe wijken waar je enkel op randparkings mag parkeren, vinden steeds meer bijval, zeker als het gaat over grote ontwikkelingsprojecten. In Leper wordt gewerkt aan de opbouw van de duurzame wijk De Vloei⁴³. Daar zullen in de autoluwe wijk maar twee toegangswegen zijn. De andere wegen zijn erfwegen die enkel mogen dienen om te laden en te lossen. Voor de rest kan iedereen parkeren op de parkeerhaven die voor alle bewoners op 100 meter bereikbaar is.

De wijk in ontwikkeling Tweewaters in Leuven, zal volledig autovrij zijn en 70% van het gebied zal publieke ruimte worden met fiets- en voetgangersverbindingen. Bij afwerking zullen er 1200 woon-eenheden zijn en auto's van bewoners worden afgeleid naar, jawel, een ondergrondse parking, die op haar beurt ruimte vrij maakt.

Uit deze projecten blijkt duidelijk dat steden en gemeenten op zoek gaan naar duurzame invulling voor hun stadsontwikkeling en dat mobiliteit hier een belangrijk aandachtspunt is. Ook de projectontwikkelaars zien deze duurzaamheid als een uithangbordje voor verkoop.



41 PSIM. (2015). Gazet Van Antwerpen 15/06/2015, Handelaars Kammenstraat boos op stad. Gazet Van Antwerpen, Antwerpen.

42 Laconte P. (2013). Planification d'une ville universitaire nouvelle et adaptation au changement d'échelle: le cas de Louvain-la-Neuve (LLN), Belgique. FFUE, Kortenberg.
43 Zie <http://www.devloei.be/ni/duurzaam/leefstraten/>



4.12 Slimme mobiliteitsschakels

In de publicatie 'Slimme mobiliteitsschakels'⁴⁴ vinden we voorbeelden, ideeën, redenen en manieren om onze steden en gemeenten beter te ontsluiten voor voetgangers en fietsers. Niet alleen door het aanleggen van trage wegen en doorsteekjes, maar zeker ook door ze 'opnieuw' herkenbaar en bekend te maken en eventueel op te nemen in mobiliteitsplannen en verplaatsingskaarten.

Trage wegen waren eeuwenlang de belangrijkste manier van verplaatsen voor mensen. Zowel op het platteland als in de stad zijn boswegen, veldwegen, voetwegen, steegjes en doorsteekjes te vinden. De wegategorisering, vooral gericht op autogebruik, heeft er in zekere zin een beetje voor gezorgd dat deze trage wegen en mobiliteitsschakels wat in onmin zijn geraakt. Hier en daar zijn ze wat verwilderd en vaak zijn ze niet aangeduid. Net hun goede bekendheid kan er voor zorgen dat ze beter benut worden, waardoor afstanden korter worden en aantrekkelijker zijn voor wandelaars en fietsers. Door het bouwen van een netwerk van verbindingen en schakels zorgen ze voor nabije en veilige verbindingen voor zachte weggebruikers.

Een aantal criteria zoals beschreven in de publicatie, zorgen voor het succes in het gebruik van de schakels of kunnen aansporen om een extra schakel te bouwen, open te stellen of in te plannen. Soms

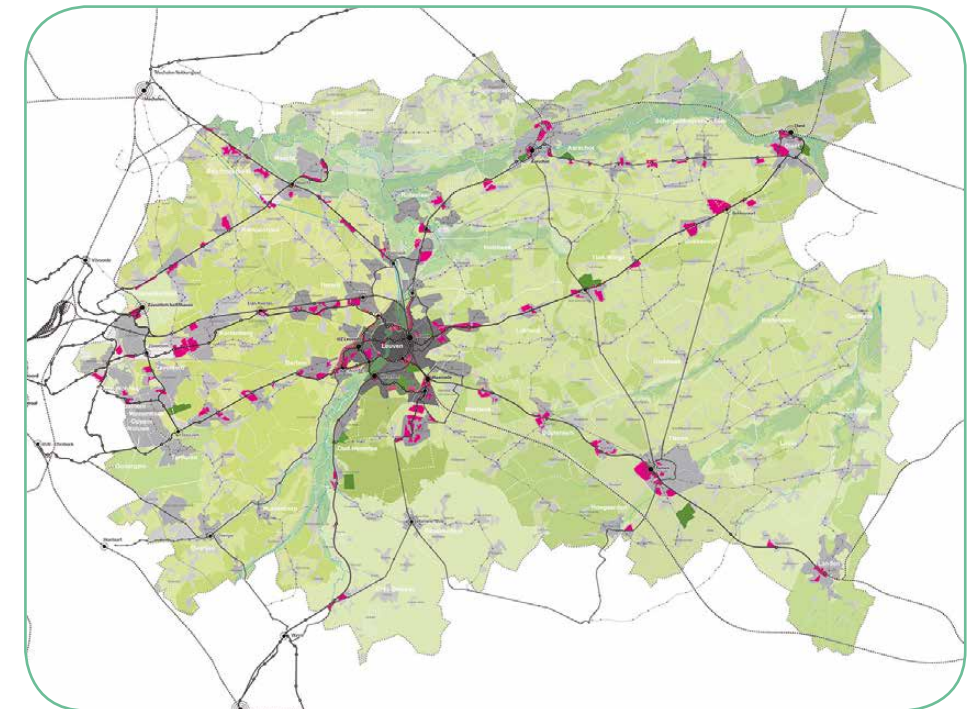
kan dat met heel erg eenvoudige maatregelen, zoals het permanent open laten van poortjes op openbare plaatsen, het aanduiden van een doorlopende weg in een doodlopende straat, de bouw van een extra fietsers- en voetgangersbrug over een rivier, het bestendigen van olifantenpaadjes als wandel- en fietsroutes enzoverder. Enkele van deze maatregelen vallen onder het 'wegnemen van barrières'.

Directheid en nabijheid zijn factoren die het gebruik van slimme schakels sterk beïnvloeden. Slimme schakels in de buurt van knopen of attractiepunten zoals scholen, banken, winkels, OCMW, stations en bushaltes, vergroten de waarde van een slimme schakel. Ook de acceptabele omwegfactor heeft een invloed op het gebruik van een slimme schakel. Voor voetgangers is de acceptabele omwegfactor 1,33 voor korte en 1,2 voor lange afstanden. Dit wil zeggen dat een voetganger maar te voet zal gaan als de lengte van de route gedeeld door de lengte in vogelvlucht niet hoger is dan 1,33. Ligt de omwegfactor hoger dan wat acceptabel wordt geacht, dan verkiezen mensen om niet te voet te gaan. Voor fietsers wordt een omwegfactor van 1,3 aangenomen. Een te hoge omwegfactor stimuleert daarnaast het ontstaan van olifantenpaadjes. Die olifantenpaadjes zijn platgetreden paadjes die ontstaan naast perfect nieuw aangelegde wandelpaden, maar die vaak wel een korter traject hebben dan het pad in het ontwerp.

4.13 Regionet

Een schoolstraat, fietsstraat of autovrij plein kan lokaal heel interessant zijn. Maar het zijn uiteindelijk slechts delen in een groter geheel. Het is buitengewoon belangrijk dat ook op een hogere schaal nagedacht en gewerkt wordt aan duurzame verplaatsingen. Het mobiliteitsprobleem groeit de steden en gemeenten immers letterlijk en figuurlijk boven het hoofd. Besturen zullen op alle niveaus moeten samenwerken om duurzame mobiliteit mogelijk te maken en het ruimtelijk beleid bij te sturen. Het project **Regionet Leuven is wat dat betreft een boeiende casestudy**. De Leuvense regio, grofweg het gebied tussen het Brussels Gewest en de provincie Limburg, telt 600.000 inwoners en 200.000 tewerkstellingsplaatsen. Minder dan een kwart van de inwoners woont in een stedelijke omgeving. De voorbije decennia steeg het inwonersaantal van de Leuvense buurgemeenten tweemaal sneller dan het Vlaamse gemiddelde. Toch speelt Leuven nog altijd een belangrijke centrumrol in de regio, met bijna de helft van het aanbod aan arbeidsplaatsen en schoolbanken.

De regio kampt met belangrijke - maar zeker niet unieke - uitdagingen: kunnen onze steden en dorpen verkeersleefbaar blijven? Welk openbaar vervoer heeft onze regio nodig? Waar vangen we de toekomstige demografische en economische groei het best op? Slagen we er nog in om onze ruimtelijke ordening een duurzame richting te laten opgaan? De Provincie Vlaams-Brabant, de Stad Leuven, De Lijn Vlaams-Brabant en Interleuven hebben vanuit dit besef beslist om samen te werken op basis van het project Regionet Leuven. Het project is gebouwd op het oorspronkelijke initiatief van BUUR (bureau voor urbanisme), een team van stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten en planners uit Leuven, in het kader van het academisch onderzoek ORDERinF samen met Onderzoeksgroep Stedenbouw en Architectuur (KULeuven), Instituut voor Mobiliteit (Universiteit Hasselt), Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre (Vrije Universiteit Brussel) en Lab' Urba (Université de Paris-Est), met financiële steun van het IWT.



Deze kaart geeft de ruimtelijke strategie van regionet weer: groei van het duurzame vervoersnetwerk in combinatie met verdichting van bebouwde kernen zorgen voor de bescherming van het landschap en de open ruimte. [copyright BUUR]

44 Clays S. et al. (2014). Slimme mobiliteitsschakels, Aanpak doorsteekbaarheid steden en gemeenten. Trage Wegen en Mobiel 21, Leuven.

Belangrijk is vooral dat het ondertussen ook het **voorwerp is geworden van een beleids- en maatschappelijke discussie**. Wat begon als voorbeeldig studiewerk is ondertussen geëvolueerd tot een toetsingskader dat aan het beleid de nodige onderbouwing geeft voor toekomstige keuzes.

Het project presenteert een antwoord op het groeiende mobiliteitsprobleem van de Leuvense regio. De oplossing bestaat in de uitbouw van hoogwaardige netwerken voor fiets en openbaar vervoer, als hefboom voor een duurzame ruimtelijke ordening. De ambitie bestaat erin om **verdere groei van het wegverkeer om te buigen met 20% minder wegverkeer tegen 2030**. Dat betekent niet dat ze minder mobiel worden! Om de toenemende verplaatsingsbehoefte op te vangen, moet het gebruik van het openbaar vervoer fors groeien tegen 2030. Er moet tegen dan ook dubbel zoveel gefietst worden. Een absolute voorwaarde voor een duurzame mobiliteit is een modal shift: **minder verplaatsingen per auto, méér te voet en per fiets of met het openbaar vervoer**.



openbaar vervoer, zodat dit op een economisch verantwoorde manier kan uitgebouwd worden.”
(Regionet Leuven)

Voor de Leuvense regio tekenden ze hoogwaardige netwerken voor openbaar vervoer en de fiets:

- **hoogwaardig netwerk voor openbaar vervoer:**
 - bestaande spoorlijnen worden intensiever benut en bijkomende haltes worden (opnieuw) geopend;
 - waar geen spoorlijn beschikbaar is, worden regionale snelbus- of trambuslijnen uitgebouwd;
 - (snel)bussen krijgen een eigen bedding op congestiegevoelige plekken;
 - op langere termijn worden sommige buslijnen omgevormd tot tramlijnen;
 - lokale busdiensten zijn de schakel in het voor- of natransport vanaf de regionale “stamlijnen”.
- **gepaste infrastructuur voor zowel korte als langere afstanden voor fietsers:**
 - verkeersluwe woonomgevingen en bestemmingslocaties, op maat van fietsers en voetgangers;
 - veilige verbindingen tussen de woonkernen;
 - goede aansluitingen en faciliteiten voor fietsers aan OV-haltes;
 - fietssnelwegen voor vlotte verplaatsingen over lange afstand.

Maar het gaat ook over een **nieuwe kijk op ruimtelijke ordening**: bijkomende woningen, voorzieningen en tewerkstelling moeten worden

gerealiseerd aan de nieuwe haltes voor openbaar vervoer. Dit kan met het verdichten van bestaande woonkernen en bedrijventerreinen, maar ook met de ontwikkeling van nieuwe terreinen ter hoogte van die haltes. De gunstige effecten van deze maatregelen zijn een verbeterde mobiliteit en de vergroting van het economisch draagvlak. Op die plaatsen is er een groter klantenpotentieel voor gemeenschapsvoorzieningen, handel en diensten. Daarnaast wordt de schaarse, nog resterende open ruimte in Vlaams-Brabant niet verder versnipperd.

Leuven zelf speelt een belangrijke rol. Dankzij een hoogwaardig OV-netwerk en uitgebreide fietsvoorzieningen, zullen bewoners en bezoekers zich onbelemmerd kunnen verplaatsen zonder dat de leefbaarheid van de stad in het gedrang komt. Door de structuur van de stad af te stemmen op het openbaar vervoer, kan de stad verder groeien zonder dat dit ten koste gaat van de levenskwaliteit. De leefbaarheid van het centrum is een absolute prioriteit. Regionet wil het **stadscentrum autoluw maken** en tegelijk de bereikbaarheid verbeteren. Dat kan door in te zetten op de fiets en het openbaar vervoer. Het aantal bezoekers van het stadscentrum dat met bus of trein komt, moet tegen 2020 met 70% stijgen, het aantal fietsers met 55%. Deze omslag is mogelijk zonder grote investeringen en kan op korte termijn worden doorgevoerd. Een **autovrije stamlijn van oost naar west leidt bus of tram conflictvrij door het centrum**.

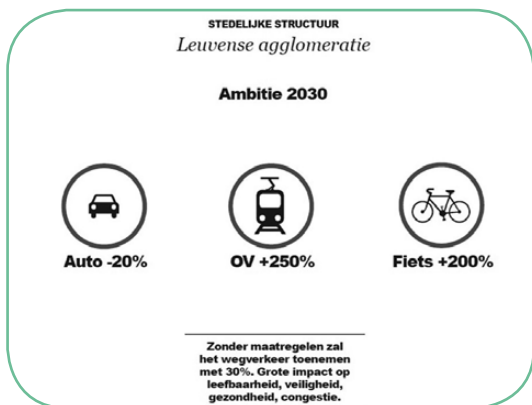
Ook daarbuiten ontstaat, dankzij de bundeling van verplaatsingen, de kans om hoogwaardig openbaar vervoer uit te bouwen: méér capaciteit en comfort, een grotere frequentie, snelheid en stiptheid. In plaats van een groot aantal verschillende buslijnen (met te weinig



frequentie, snelheid en capaciteit), voorzien ze op de belangrijke assen hoogwaardige stamlijnen. Deze stamlijnen vallen samen met de bestaande corridors tussen de steden. In deze corridors wonen vandaag ongeveer 60% van alle inwoners. Op deze stamlijnen combineren ze de beschikbare vervoersmiddelen: snelle stoptreinen, trams en hoogwaardige bussen. Een eigen bedding en een goede overstapkwaliteit zijn essentieel om tot een performant en betrouwbaar netwerk te komen. Bestemmingen die niet langs zo'n hoogwaardige stamlijn liggen, zijn met aangepast voor- en natransport bereikbaar: fiets, minibus, collectieve taxi, auto.

Dit moet **tegelijk de afhankelijkheid van de auto verminderen én een betere leefomgeving creëren**. Dat is een essentieel inzicht. Het gaat in sé niet over het verminderen van de auto, het gaat over de afhankelijk van auto verminderen! Niettegenstaande allerlei goede intenties, staat onze ruimtelijke ordening vandaag nog steeds te veel in het teken van de auto. Terwijl onze federale en Vlaamse regeringen de oplossing nog steeds al te vaak zoeken in een enge verkeerskundige aanpak, biedt het voorbeeld van Regionet Leuven een interessant alternatief. Door het mobiliteitsvraagstuk te koppelen aan dieperliggende ruimtelijke en sociaaleconomische oplossingen, staat een duurzame mobiliteitsoplossing voor de eigen deur, en niet alleen maar in New York, Kopenhagen of Freiburg.

Regionet Leuven kreeg in 2014 van Vlaams Minister van Omgeving Joke Schauvliege de tweejaarlijkse Vlaamse Ruimtelijke Planningsprijs. Meer info via <http://regionetleuven.be>.



Bron: Regionet Leuven

Deze ambitie wordt niet enkel gehaald met een beter aanbod, ook de, ruimtelijke ordening moet grondig bijgestuurd worden. Vandaag is onze leefomgeving ingericht op maat van de auto. Als we actief transport en openbaar vervoer een kans willen geven, zullen we onze leefomgeving hierop moeten afstemmen: “We moeten onze activiteiten opnieuw concentreren in stads- en dorpskernen. Dit verkort een groot deel van onze verplaatsingen tot fiets- en wandelafstand. De concentratie heeft ook als voordeel dat de regionale verplaatsingen beter gebundeld kunnen worden. Dit creëert voldoende kritische massa voor



5 Leven: zonder auto

Voor vele mensen eindigt het leven zoals ze het kennen zonder auto. Anderen zijn genoodzaakt het sowieso zonder te doen omdat ze niet de middelen hebben er eentje te kopen en onderhouden. Het gaat in dit geval niet om een bewuste keuze. Daarnaast zijn er nog wat mensen, een groeiende groep trouwens, die expliciet kiest om het leven aan te pakken zonder (eigen) auto. Een eigen auto hebben ze bewust niet, maar misschien maken ze wel gebruik van het vervoersmiddel onder de vorm van autodelen.

Vanuit bepaalde referentiekaders gaan we er maar al te vaak van uit dat iedereen overal raakt. Je zoekt je bestemming met je smartphone, stapt in je auto en bent vertrokken. Toch is dit zeker geen evidentie in onze maatschappij. Het klopt dat er heel wat mensen zijn die erg bewust en expliciet kiezen om zonder auto te leven, vaak uit ecologische en maatschappelijke overwegingen. Maar voor een grote groep mensen is die keuze er eenvoudigweg niet omwille van het ontbreken van financiële middelen. Moeten we er dan voor zorgen dat deze mensen dan wel over een wagen kunnen beschikken? Dat is misschien wat kort door de bocht.

Momenteel is mobiliteit nog erg sterk ingericht vanuit het referentiekader van de autogebruiker.

Als je over een wagen beschikt, kan je inderdaad overal geraken (behalve in het midden van de stad). Zonder wagen daarentegen is het moeilijk veel verschillende bestemmingen te bereiken, zeker als ze afgelegen zijn of niet goed ontsloten worden door het openbaar vervoer.

Die moeilijk bereikbare plaatsen zijn aan de andere kant vaak net de plaatsen waar het ook goedkoper is om te wonen. Dit is het probleem van vervoersarmoede. Als je ergens woont waar je geïsoleerd bent omwille van vervoersproblemen, is het bijzonder lastig om een plek te vinden waar je kan werken, zonder een beroep te moeten doen op een wagen. Het grote belang van een project als Regionet kan ook hier beterschap betekenen voor de bereikbaarheid van steden voor vervoersarmen.

16% van de Vlaamse gezinnen heeft geen eigen wagen⁴⁵. We spreken hier dus niet over inwoners van het redelijk goed bereikbare Brusselse gewest. Hoeveel gezinnen zonder wagen ken jij eigenlijk?



⁴⁵ Declercq K. et al. (2014). Rapport onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013), Tabellenrapport, 27. IMOB, Diepenbeek.

5.1 Pic Nic The Streets

In België zou Pic Nic The Streets ontstaan zijn als een actie van de Sunday Times journalist John Lambert. Hij schreef ook voor The Bulletin⁴⁶, een belangrijk Engelstalig weekblad op het Europese vasteland, vooral gelezen door Brusselse expats. Momenteel is het niet meer in druk, maar bestaat het enkel nog online.

Aangemoedigd door de toenmalige redacteur van het weekblad startte Lambert een petitie om het autoverkeer te bannen van de Grote Markt in Brussel omdat de initiatiefnemer niet kon begrijpen dat zulk een prachtig plein gebruikt werd als ordinaire parking⁴⁷. Dit was in 1971. In maart 1971 viel de beslissing om het parkeren te verbieden, maar doorgaand verkeer bleef toegelaten. The Bulletin vocht verder en organiseerde een protest picknick op 25 juni 1971. Onder het motto: 'Breng je kinderen, je grootmoeder en je paraplu mee (voor het geval)', werd een affichecampagne gelanceerd. De respons was erg groot en het werd een succes. Een succes dat doorliep tot in 2010.



Volgens de lezers van de Nederlandse reiswebsite StedenTripper.com is de Grote Markt in Brussel het mooiste plein van Europa⁴⁸. Het Rode Plein in Moskou en Place Stanislas in Nancy (Frankrijk) vervolledigen de top drie. Vele Vlaamse steden hebben ondertussen begrepen dat ze hun mooie pleinen erg goed kunnen uitspelen als toeristische trekpleister met gezellige terrassen.

Professor economie en filosoof van de UCL, Philippe Van Parijs, blies Pic Nic The Streets nieuw leven in met een eerste picknick op het Beursplein in de zomer van 2012⁴⁹. Die werd gevolgd door nog een reeks picknicks en niet alleen op het beursplein. Ondertussen weten we dat deze actie zijn succes niet gemist heeft. Het autovrije beursplein is er wel gekomen en wordt flink gebruikt als belevingsplaats door de Brusselaars.

De actiegroep picknickthestreets.eu is niet 100% tevreden met de gevolgen van het nieuwe circulatieplan bij het verkeersvrij maken van het Beursplein en dus volgen er waarschijnlijk nieuwe acties. Aan de andere kant heeft het nieuwe circulatieplan uiteraard ook de bedoeling om autogebruikers aan te zetten om zich op een andere manier te verplaatsen. In dat opzicht heeft de actie zijn doel niet gemist.

De actie toont aan dat burgers bereid zijn om (illegale) acties te ondernemen om de stad effectief te veranderen naar een plek die zij zien als een plaats om te wonen en te leven. Druk autoverkeer hoort daar duidelijk steeds minder bij.

5.2 Leefstraat

Leefstraat 2015. Zo mag je het benoemen. Na 2.0 in 2014 zijn er in 2015 niet minder dan 16 leefstraten. In 2012 brachten de Milieudienst en Mobiliteitsbedrijf Gent 25 'koplopers' bijeen in een transitie-arena rond mobiliteit. Zij maakten een toekomstagenda getiteld 'De Fiets van Troje' op met daar in een hele reeks experimentideeën, waaronder 'De Leefstraat'⁵⁰.

Versie 1.0 startte in 2013 met een traject in drie straten, waarvan er uiteindelijk twee straten ook effectief hun straat voor een hele maand hebben uitgetest als leefstraat. Om een leefstraat in te richten moet er bij de bewoners een consensus zijn en de leefstraat mag ook geen negatieve impact hebben op de omliggende straten.

De leefstraat biedt vooral experimenteeruimte. En niet alleen als het gaat over mobiliteit. De straat mag niet gebruikt worden voor doorgaand verkeer, daarnaast moeten de bouwers van de leefstraat hun

⁴⁶ Wikipedia, The Free Encyclopedia. The Bulletin(Brussels Weekly). bezocht op 10 augustus 2015.
⁴⁷ Van Parijs P. (2012). Reclaim the streets. The Bulletin 15-28 juni 2012, 20-21. Opgehaald op 1 september 2015 van https://www.uclouvain.be/cps/ucf/doc/etes/documents/2012.06.15.Protest_picnic.pdf
⁴⁸ Zie <http://www.stedenripper.com/blog/2792/mooiste-pleinen-europa/>
⁴⁹ Van Parijs P. (2012). Onttroot koning auto, picknick op de Anspachlaan!. Brussel Deze Week, Brussel.
⁵⁰ Gysels, D. (red.) (2014). De leefstraat. Experimenten met de stad van straks, p.5. Lab van Troje, Gent.



Foto Lab van Troje

buren niet belasten door hun wagen te parkeren voor het huis van een buur in een andere straat. En dan is er nog de invulling, wat doet een gemeenschap met de ruimte die vrijkomt? Het kan dan alle kanten op, want het zijn de bewoners de volle ruimte krijgen om de straat naar eigen goeddunken in te richten. Het zorgt voor meer contact tussen de bewoners, ze leren elkaar en zelfs bewoners uit andere straten beter kennen⁵¹. En het is net die interactie die weer zorgt voor nieuwe ideeën, ook op het vlak van mobiliteit. Bewoners zijn meer geneigd om in groep te gaan denken, waardoor individuele keuzes over de wagen uit een ander perspectief bekeken worden.

Door de keuze voor deelname aan het experiment, kiezen ze in zekere zin trouwens al voor het zoeken naar een mobiliteitsoplossing van het acute parkeerprobleem voor een periode van drie maanden. Drie maanden die hen de kans bieden om de autovrije straat niet enkel te beleven, maar ook naar eigen creativiteit in te vullen en drie maanden om hun eigen mobiliteitsgedrag anders te ervaren.

De deelnemers aan de leefstraat staan er niet alleen voor, want ze kunnen zich laten ondersteunen door het Lab van Troje, een groep vrijwilligers en organisaties die helpen en ondersteunen om de droom van elke deelnemende leefstraat waar te maken en oplossingen te zoeken voor problemen die opduiken tijdens de voorbereidingen. Die voorbereiding is trouwens erg belangrijk. Het mag dan misschien gaan over een experiment, het wat,

hoe en wie wordt op voorhand goed ingevuld, net om mogelijke problemen zo veel mogelijk op voorhand op te lossen en iedereen mee te krijgen.

In de editie van 2014 ontstond door de aaneenschakeling van enkele leefstraten zowaar een heuse leefwijk. Een project als dit vergt voorbereiding en mede door de inzet van verschillende stadsdiensten en zelfs met ondersteuning van bedrijven hier en daar zijn de resultaten verbluffend. En dat schijnt ook niemand te ontgaan. In binnen- en buitenland wordt alvast goed gekeken naar het Gentse voorbeeld en het is de Nederlandse stad Rotterdam, geen kleintje toch, die het concept met 'Droomstraat' probeert te vertalen naar de eigen context.

De leefstraat is een ver doorgedreven experiment dat nog jaren zal blijven nazinderen en de burgerparticipatie in de stad groter en sterker maakt op vele vlakken.



51 Gysels, D. (red.) (2014). De leefstraat. Experimenten met de stad van straks, p.7. Lab van Troje, Gent.

5.3 Autovrije zondag⁵²

Wie is er nog bang van een autovrije zondag? Sinds jaar en dag staat de autovrije zondag bekend als een actiedag waarin meer aandacht wordt gevraagd voor duurzame verplaatsingen. Vanzelf zijn die dagen er alvast niet gekomen. Zeker in het begin was het voor elke deelnemende stad of gemeente opboksen tegen de luidste roepers. Maar ondertussen zijn ze een vaste waarde. Al 85 steden en gemeenten in Vlaanderen namen de afgelopen 9 jaar ooit deel aan de autovrije zondag. Slechts weinige Vlaamse centrumsteden wagen het nog om géén autovrije zondag in te richten en krijgen op die manier ook luide roepers aan hun deur met de vraag om het toch te doen. Van een mentaliteitswijziging gesproken.

In Brussel startte de autovrije zondag eerst in enkele gemeenten, met de nodige weerstand. Ondertussen vindt meer dan 87% van de Brusselse bevolking de autovrije zondag in Brussel een goed tot zeer goed initiatief. En jawel, ook de Belgische Koning rijdt die dag met de fiets en dan hebben we het niet over koning auto.

1 miljoen inwoners van het Brussel Gewest zijn die dag rechtstreeks betrokken. Het achtergrondgeluid ligt zes tot acht keer lager dan op gewone dagen en er zit drie tot vier keer minder fijn stof en stikstofdioxide in de lucht.

Ook in andere Belgische steden en gemeenten worden er steeds meer autovrije zondagen georganiseerd. In 2015 klokken we af op 43 initiatieven. Als je enkel al de Vlaamse centrumsteden bekijkt, dan worden op die manier nóg eens minstens anderhalf miljoen inwoners bereikt.

Wat nu een campagne is, startte initieel als een overheidsmaatregel in België en Nederland. Met de Suezcrisis in 1956 en het tekort aan olie, golden er in beide landen autovrije zondagen om de schaarse olie te sparen. In Nederland was er al naar aanloop van WOII en daarna in 1946 een benzineschaarste waardoor autogebruik beperkt werd. Tijdens de oliecrisis begin jaren '70 gebeurde nog eens hetzelfde, in België werden toen trouwens snelheidslimieten ingevoerd om olie te besparen. Deze snelheidslimieten bleken ook zulke positieve invloed te hebben op de verkeersveiligheid dat ze bleven bestaan.

Op meer dan één plek in de wereld was ondertussen het besef aan het groeien dat autoverkeer geen heiligmakende invloed heeft op onze manier van leven en dat veel plekken aangenamer zouden zijn zonder wagens. Het voorbeeld van Picnic The Streets op de Brusselse Grote Markt getuigt daarvan.



52 Wikipedia, De Vrije Encyclopedie. Autovrije dag. bezocht op 10 augustus 2015.



In vergelijking met deze actie is een autovrije zondag zoals die bij ons bestaat natuurlijk koud bier. De stad Kortrijk kwam afgelopen jaar misschien nog het dichtstbij door het organiseren van 'september fietsmaand', met allerlei acties om het fietsen te stimuleren. De Autovrije Zondag paste ook binnen de acties van de fietsmaand in de Groeningestad.

Maar deze actiedagen blijven nog veel te beperkt. Op één dag kan je actie voeren en mensen laten proeven, maar 's avonds bij het einde van de actie start opnieuw het geraas. Aan de hoofdwegen van het Brusselse gewest, staan de wagens dan al in file klaar om het gewest weer binnen te rijden en in de rest van het land doorkruisen de wagens alweer onze belangrijkste historische centra. Tot gedragsverandering komt het op die ene dag niet. Is het die dag nog steeds te veel prediken voor eigen parochie?

Daarnaast zijn er nog de klimaatneutrale provincies, klimaatneutrale gemeentes, vooruitstrevende regio's en de Covenant of Mayors. De Covenant of Mayors is een Europees initiatief waarin Burgemeesters van steden en gemeenten worden opgeroepen om inspanningen te leveren om de CO₂-uitstoot binnen hun gemeente met 20% te doen dalen tegen 2020. We hoeven er geen tekening bij te maken dat vervoer en transport een grote invloed hebben op de CO₂-uitstoot, niet alleen in de eigen gemeente, maar ook in onze buurgemeentes.

Limburg was de voortrekker. Alle Limburgse gemeenten ondertekenden de Covenant of Mayors onder stimulans van de provincie. Ook Vlaams-Brabant volgde dezelfde weg. Zowel in Antwerpen en West- als Oost-Vlaanderen zijn ze bijna zo ver. Maar gaan deze gemeenten hun beloften ook effectief waar kunnen maken? Nog geen zevende van de Vlaamse gemeenten organiseert een autovrije zondag in 2015. Is het ondertekenen van allerlei charters windowdressing? Wanneer staat er een gemeente op die met ambitieus plan komt voor een autovrije buurt? Om wereldveroverend te zijn, moet het trouwens al spannender zijn dan een stadswijk met 5.000 inwoners autovrij maken. In Bogota organiseerde het stadsbestuur een autovrije week. En dan moet je weten dat Bogota acht miljoen inwoners telt. Dat zijn er alvast twee miljoen meer dan in heel Vlaanderen. Moeten we Colombia nog steeds beschouwen als een ontwikkelingsland, of huppelt het op één been het oude continent voorbij?

Autovrije plaatsen en momenten of dagen worden steeds meer door actiegroepen afgedwongen en daarna met ondersteuning van overheden georganiseerd. De voorbeelden wereldwijd zijn niet meer te tellen en de grootste voorbeelden zijn waarschijnlijk die van Bogota, Mexico City en Jakarta.

Die autovrije zondag is bij ons alvast een aangename bewustmakingscampagne geworden om burgers attent te maken op de mogelijkheden van autovrije momenten en autovrije gebieden. Steeds vaker wordt dit ondersteund door overheden en het draagvlak ervoor wordt groter.

We kunnen ons zeker bij de autovrije zondag nog wat vragen stellen. Waarom is het in godsnaam een zondag? De wereldwijde autovrije dag is gewoon 22 september, elk jaar opnieuw. In Europa slagen we er in om het te doen op de zondag tijdens de week van de mobiliteit. Op een zondag is het misschien minder ingrijpend en misschien willen we niet te veel mensen voor het hoofd stoten en hen te laten voelen hoe leuk het wel kan zijn. Maar op zich is het klein bier vergeleken met de autovrije zaterdag, de autovrije weekdag, de wekelijkse of maandelijke autovrije zondag, de autovrije week of de autovrije maand, zoals in de city of Suwon in South Korea.

De buurt Haenggung-dong uit deze stad vierde het eerste Ecomobility World Festival in 2013 al met een autovrije maand met 4343 betrokken inwoners van de buurt. Een maand die al deze inwoners en de bezoekers van de wijk dwong hun gewoonten aan te passen. Deze actie werd ondersteund door de Koreaanse regering en het stadsbestuur van Suwon. De bewoners werden meegenomen in een traject naar deze feestelijke maand en er werden in de straat nog infrastructurele aanpassingen gemaakt om het verblijfsgebied aangenamer te maken.

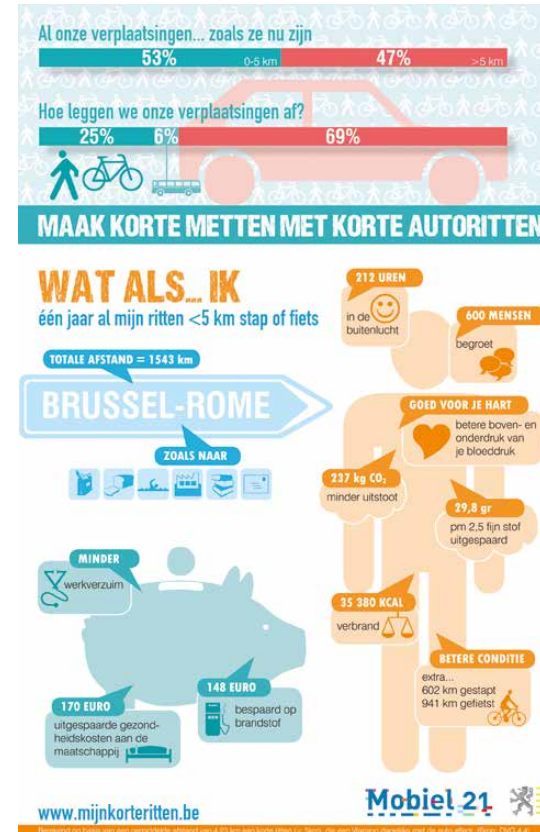
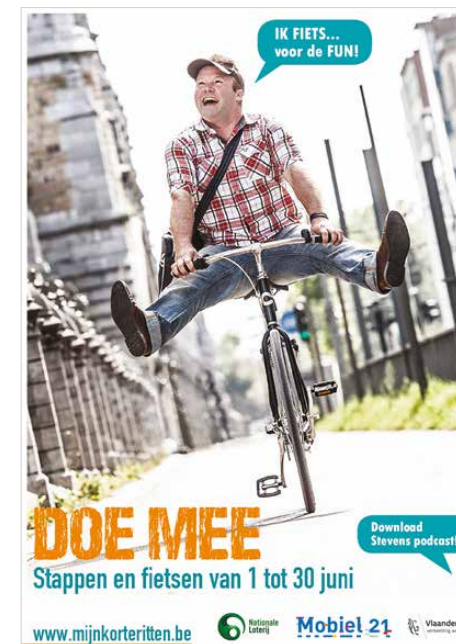
Na afloop bleek de overgrote meerderheid van de buurtbewoners erg tevreden met het experiment en ook het stadsbestuur wil verder gaan in deze richting.

5.4 Mijn korte ritten

Iets meer dan de helft van onze ritten zijn korte verplaatsingen van maximum vijf kilometer. Toch gebruiken we voor 69% van onze verplaatsingen een auto. Als we op een jaar tijd al onze verplaatsingen van minder dan vijf km te voet of met de fiets zouden maken, dan zou dit voor de gemiddelde automobilist gaan om 1543 km die we extra te voet of met de fiets zouden afleggen. Een mooie afstand die zich in onze portemonnee rechtstreeks vertaalt in 148 euro minder brandstofkosten.

Maar natuurlijk is dit de gemakkelijkst te berekenen winstpost.

Daarnaast zijn er natuurlijk nog behoorlijk wat gezondheids- en milieuwinsten. Mobiel 21 ontwikkelde daarom een campagne tot gedragsverandering om mensen een maand lang aan te zetten om net die korte autoritten met de fiets of te voet te doen. Het gaat verder dan een bewustmakingscampagne omdat de deelnemers een maand lang proberen ander gedrag te stellen en kunnen uitproberen welk effect dat gedrag op hen heeft. De kans bestaat dat ze tot de conclusie komen dat dat gedrag voor hen helemaal niet werkt, maar het kan ook dat deze fase om te experimenteren hen aanzet om hun gedrag te bestendigen. Een maand lang hebben ze dan, in



eerste instantie op basis van incentives, daarna op intrinsieke motivatie, kunnen uitproberen hoe zij deze verplaatsingen het beste kunnen maken.

Met de uitbouw van een kleinschalige campagne is het de bedoeling om een steeds groter doelpubliek te bereiken. Mijn Korte Ritten is trouwens niet de enige campagne om het fietsgebruik en wandelen te promoten. Er zijn ook acties als 'Met belgerinkel naar de winkel', '30 dagen autovrij', en 'Vriend van de fiets'. Allemaal campagnes om mensen te helpen bij de moeilijke overstap van auto naar fiets. Daarnaast is er ook nog de 'Fietskaravaan' in West-Vlaanderen en projecten rond schoolfietsen.

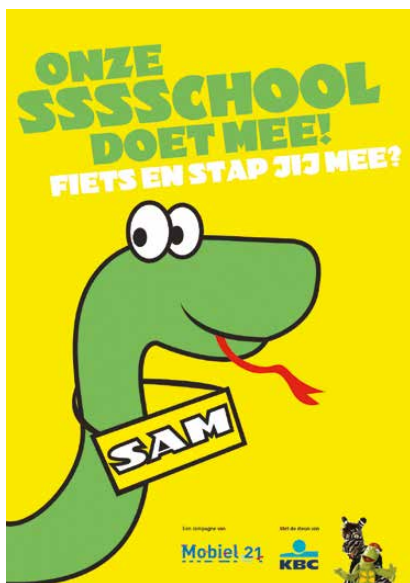
De grote kracht van Mijn Korte Ritten schuilt in het vrijwillige karakter. Niemand verplicht een ander deel te nemen. Er is geen overheidsbemoeienis en er zijn weinig regels. De enige die iemand iets kan opleggen is de deelnemer aan zichzelf. Een citaat dat wel eens de ronde gaat is dat mensen wel willen veranderen, maar niet veranderd willen worden. In deze campagnevorm kiest de deelnemer om zelf te veranderen, al is het maar voor één maand. En als het wat meezit, kan de verandering daarna deels of volledig bestendig worden.

5.5 Strapdag / verkeersslang

Naast campagnes gericht op volwassenen, bestaan er de bekende campagnes voor schoolgaande kinderen. We kunnen immers alleen maar proberen om onze kinderen van jongs af te leren hoe leuk je verplaatsen met de fiets of te voet wel is. Campagnes gericht op kinderen via de scholen kunnen daar goed op inspelen. De term 'jong geleerd is oud gedaan' is hier van toepassing.

In de lagere scholen kunnen leerlingen heel goed gemotiveerd worden om zich in te zetten voor de goede zaak. Fietsen doen ze meestal erg graag en enthousiast vragen ze hun ouders om te voet of met de fiets naar school te gaan. Als het gaat om een gedragsveranderingscampagne bij kinderen, spelen de ouders een erg belangrijke rol. Ook mama en papa zijn dus genoodzaakt om deel te nemen aan de campagne en ook bij hen kan het nieuw gedrag uitlokken.

De Strapdag kadert in de week van de mobiliteit en vraagt aandacht voor verkeersveiligheid en duurzame verplaatsingen aan het begin van het schooljaar. Sam de verkeersslang doet hetzelfde, maar dan in de lente en dit gedurende een hele week. Je kan in beide gevallen spreken van een mini-gedragsveranderingscampagne. Zeker bij Sam de



verkeersslang is het de bedoeling om een mogelijke gedragsverandering in kaart te brengen door in de klas te meten voor, tijdens en na de campagneweek. En met een beetje geluk worden ook de gegevens over het weer mee opgenomen door de leerkracht die registreert.



5.6 Ringland

Vlaanderen positioneert zich als de logistieke draaischijf van Europa. De Antwerpse haven is een aantrekkingspool voor de verdeling van goederen van en naar het Europese vasteland. Daarnaast zijn er ook wel wat verbindingswegen die België en Vlaanderen doorkruisen in de verbinding naar Franse havens of naar De Eurotunnel met als bestemming het Verenigd Koninkrijk. Het zijn of willen zijn van de logistieke draaischijf brengt momenteel heel wat vrachtvervoer met zich mee. Daarnaast zijn we in België dieselkampioen, salariswagenkampioen en wereldwijd voor sommige steden zelfs filekampioen. Jammer genoeg zijn het, zeker voor een logistieke draaischijf, geen titels om trots op te zijn.

De logistieke draaischijf trekt logischerwijs zwaar vervoer aan. Het gaat om heel veel vrachtwagens die hun vracht zo snel mogelijk op de juiste plaats willen krijgen, heel vaak één of andere haven. Daarnaast willen we met al onze salariswagens ook graag comfortabel van ons huis in het Vlaamse groen naar ons werk rijden in een leuke stad. En die salariswagens is, in het Belgische geval omwille van een aantal factoren, een vervuulende dieselmotor.

Neem de combinatie van beide en onze logistieke draaischijf loopt letterlijk vast, elke dag opnieuw. Geen mens kijkt in België nog op van files. Er wordt zelfs al uitgegaan van normale vertragingen die niet meer worden vermeld bij de verkeersinformatie. Je zal maar een logistieke medewerker zijn uit Polen die net bijna zijn vrachtwagen aan de kant moet zetten omwille van verplicht rij- en rusttijden en plots in een onaangekondigde 'normale vertraging' terecht komt. Het is dan kiezen tussen de pest en de cholera: rusten op de pechstrook (verboden wegens levensgevaarlijk) of niet rusten (ook verboden, levensgevaarlijk en eveneens zware boetes).

De logistieke draaischijf heeft dus wat smeermiddel nodig en daar zijn verschillende mogelijkheden voor. Een erg evidente keuze is die van 'een tandje bijsteken', ook bekend als: het aanleggen van extra rijstroken. Hiervan is algemeen bekend dat extra rijstroken extra verkeer aantrekken tot ook die rijstroken weer verzadigd raken door het aanzuigeffect van extra weginfrastructuur⁵³. Een andere manier van het tandje bijsteken is van een zogenaamde ringweg



een ringweg maken die helemaal gesloten is. In en rond Antwerpen wordt er al een poos mee geworsteld. Zeker omdat een groot deel van de extra uitstoot en vieze lucht over de stad kan terecht komen.

Een andere mogelijkheid die steeds meer ingang vindt, omdat het zijn deugdelijkheid al meermaals bewezen heeft in het buitenland, zijn de kilometervergoedingen, congestietaksen, milieutaksen, toegangstaksen; kortom allerlei vormen van rekeningrijden. De kilometervergoeding stemt ons tot nadenken over hoe, waar en wanneer we onze wagen gebruiken bij verplaatsingen. Voorbeelden uit London, Stockholm en Göteborg geven te kennen dat kilometervergoedingen zeker werken, met minder gereden kilometers tot gevolg en dus minder files, minder stilstaand verkeer en dus minder uitstoot. Stilstaand verkeer hoeft trouwens niet veel CO₂ uit te stoten in het geval het om elektrische wagens gaat, maar ach, wij rijden liever met diesel natuurlijk en we weten ondertussen ook dat de elektrische wagen voorlopig niet zaligmakend is.

Maatregelen met rekeningrijden werken vaak ook pas goed als er voldoende alternatief is voor de verplaatsingen met de wagen onder de vorm van kwalitatief en hoogfrequent openbaar vervoer en veilige en comfortabele fietsroutes, ook voor langere afstanden.



By Transportstyrelsen, via Wikimedia Commons from Wikimedia Commons

⁵³ Canters R. (2013). Meer asfalt, minder files. Inzicht, Duurzaam op weg, 5, Mobiel 21, Leuven.

Uit de nabije geschiedenis weten we dat de alternatieven in principe wel kunnen werken. En dat hebben we zelfs al bewezen. Bij de grootscheepse werken aan de Antwerpse ringweg R1 in 2004 en 2005 met de daaraan sterk gereduceerde voertuigcapaciteit (ongeveer 30%), bleek dat niet minder dan 37% van de autogebruikers zich op een andere manier naar Antwerpen verplaatste⁵⁴. De belangrijkste communicatie die gebeurde was: "Opgepast, er zullen werken zijn op deze belangrijke en drukke ringweg. Pas je vervoer aan of kom terecht in de complete verkeerschaos!" Mensen moesten dus gewoon even het gevoel krijgen dat ze niet anders konden dan het op een andere manier aanpakken. Het effect op de modal shift was vooral in het begin merkbaar. Zodra bleek dat dankzij de modal shift de verkeerschaos uit bleef, schakelden een boel mensen weer over op autogebruik. De alternatieven bestaan dus effectief wel, alleen worden gebruikers er niet genoeg heen geleid. Het verhaal van de wortel en stok om de ezel aan het stappen te krijgen, duikt altijd opnieuw op.

Voldoende redenen hebben om van gedrag te veranderen zullen helpen om mensen het op zijn minst te doen proberen. Redenen daartoe zijn alvast: grootscheepse infrastructuurwerken, rekeningrijden,

zeker als het voor alle gemotoriseerde voertuigen is, performant openbaar vervoer en comfortabele veilige voetpaden.

Een klein probleem dat zich voor de logistieke draaischijf van Europa momenteel stelt, is dat we eerst zullen beginnen met een kilometervergoeding in te voeren voor de logistieke voorzieners, namelijk de vrachtwagens. We kunnen ons hierbij de vraag stellen wat we hiermee willen bereiken. Op het eerste zicht lijkt het een poging om de logistieke bediening van onze draaischijf af te bouwen ten voordele van de salaris- en andere wagens die immers veel minder belast worden. Omdat het vrachtvervoer een andere weg of andere haven kan gaan kiezen, komt er ruimte vrij voor meer gesubsidieerde wagens die minder file ondervinden, tot de weg weer verzadigd is. De vrachtvervoerdere gaan nog meer onze logistieke draaischijf ontvluchten omdat het natuurlijk zinloos is om kilometervergoeding te betalen om uren in de file te gaan staan. De omgekeerde beweging zou logischer zijn: hef een kilometervergoeding op personenwagens, zodat stilstaande (draaiende vrachtwagens, met bijvoorbeeld koelcellen) geen roet blijven storten aan de rand van de snelwegen en met uitbreiding over steden als Brussel en Antwerpen.

Fotograaf: Klaartje Brits



54 Projectleiding R1. (2005). Evaluatie minder hinder bij werken R1, p 8-9. Mobiliteit en Openbare Werken, Brussel.



beleid' van de Oosterweelverbinding. Het idee komt uiteraard niet uit het niets. Andere steden gingen Antwerpen al voor en er valt uiteraard wel wat voor te zeggen. Als overkappen zijn nut niet zou bewezen hebben, dan zou de grootste havenstad en tevens de tweede grootste stad van Duitsland er niet nog een overkapping bijmaken. We kunnen ons immers wel inbeelden dat die Duitsers hun 'Hamburger Deckel' wel afgevoerd zouden hebben als het niets had opgebracht. En als we spreken over havens, grootste havensteden en tweede grootste stad van een land, zijn de gelijkenissen met Antwerpen al behoorlijk treffend. Hamburg won trouwens ook de European Green Capital Award voor 2011 gewonnen. En ook hier telt Hamburg 'net' iets meer inwoners dan Antwerpen.

Ringland is ondertussen meer dan een beweging, het is meteen ook de naam van het overkappingsproject van de Antwerpse ring. De redenen om de Ring te overkappen zijn volgens de studies de volgende: door een volledige herinrichting kunnen het lokale en doorgaande verkeer gescheiden worden wat de verkeersveiligheid ten goede zal komen en de kans op ongevallen met bijbehorende files kleiner.

De overkapping zorgt voor minder rechtstreekse uitstoot van uitlaatgassen en fijn stof, tenzij aan de tunnelmonden. De geluidsoverlast zal in elk geval indrukwekkend kleiner zijn en herleid worden tot een minimum en daarnaast wordt er een mooier uitzicht gecreëerd. Stadsdelen worden weer vlot met elkaar verbonden en bovenal wordt er enorm veel extra ruimte gecreëerd. De invulling van deze ruimte kan alvast op vele manieren die we ook bij andere overkappingsprojecten al gezien hebben: extra woongelegenheden voor snel groeiende steden, extra groen en nieuwe voorzieningen die broodnodig zijn voor de stad.

Volgens het projectvoorstel kan dit ook allemaal zonder afbreuk te doen aan de logistieke draaischijf

Al bij de eerste voorstellen die beleidsmakers en studie bureaus maakten over het ontsluiten van de Antwerpse ring, die waarschijnlijk tijdelijk het verkeer wat vlotter zou kunnen trekken, kwam er protest van burgers en andere studie bureaus.

Er was op dat moment een kloof ontstaan tussen de verschillende belangen binnen het economische bestel: kiezen voor een draaischijf die nog meer uitstoot veroorzaakt en het vereisen van meer gezondheidszorgen bij de omwonenden of kiezen voor een andere schijf met schonere lucht.

De keuze is niet gemakkelijk en zeker binnen een parlementaire democratie zouden we de beslissing moeten leggen bij de verkozenen van het volk. Alleen bleek het volk het steeds minder eens te zijn met de beslissingen van haar verkozenen en kwam er al snel een procedureslag in combinatie met een goed geoliede volksbeweging die niet staat te springen voor eender welke oplossing. Tot ver in het buitenland is de inzet van de burger geprezen in dit dossier. Het wordt zelfs beschouwd als een vorm van participatie, terwijl het in eerste instantie gaat om protest. Zelfs de verkozenen van het volk die in eerste instantie het project mee op poten hebben gezet, draaien momenteel hun kar of alvast met een kwartdraai. De gekozen optie kan nog steeds ondersteund worden, vanuit de oppositie of uit de meerderheid.

Het potentieel van het kiespubliek is danig groot geworden dat er niet zo maar om heen kan gegaan worden. Constructieve ideeën en voorstellen die ontstonden, uit de protestbewegingen van StRaten Generaal, Ademloos en Ringland, worden momenteel vooral gedeeltelijk politiek gerecupereerd. De verschillende belangen van economie en goed en gezond leven staan in dit dossier wel eens haaks op mekaar. Economisch wordt er van uit gegaan dat een goede economie goed leven bevordert. Maar we kunnen ons, zoals vele Antwerpenaren, de vraag stellen of je wel goed kan leven met een slechte gezondheid, veroorzaakt door slechte lucht en geluidsoverlast in de stad.

Zowel Ringland als de andere actiegroepen houden het niet zomaar bij protest, er worden ook voorstellen meegegeven. Via crowdfunding organiseerde Ringland enkele studies die de belangen en haalbaarheid van hun project aantonen, met name de overkapping van de Antwerpse ring. StRaten Generaal en Ademloos leverden eerder al studievoorstellen af als alternatief voor het 'besliste

en is het perfect te financieren in combinatie met vastgoedontwikkeling en intelligente tolheffing op gemotoriseerd vervoer. Die laatste zorgen in dat geval niet enkel voor een verantwoorde financiering van het project, maar ook voor een voorspelde vermindering van de fileoverlast, met nog minder uitstoot tot gevolg.

5.7 Flexibele vervoersdiensten en gedeelde mobiliteit

'Delen is het nieuwe hebben' is een credo dat de laatste jaren alleen maar groeit. Hergebruik en delen van goederen wordt gestimuleerd en de crisis zal daar misschien voor iets tussen zitten. Aan de andere kant kiezen burgers ook vaker voor delen. We gaan omwille van de stijgende huizenprijzen opnieuw wat kleiner en dus duurzamer wonen, maar daar passen al onze goederen die we hebben natuurlijk niet meer in. Delen met burens, vrienden en familie is dan ook een goede oplossing. Daarnaast gaan we ook ons vervoer steeds meer delen⁵⁵.

Stadsbewoners die op een appartement wonen zonder fietsstalling kiezen er in steden met een fietsdeelsysteem waarschijnlijk vaker voor om geen fiets meer te kopen die gestolen kan worden, maar verplaatsen zich met een deelfiets, die je trouwens zelf niet hoeft te onderhouden en waar je geen slot voor moet kopen.

Het extra voordeel van fietsdeelsystemen ligt in het feit dat ze ruimtebesparend zijn. De tabel van Litman in hoofdstuk drie vertelt ons dat fietsen ook stallingen nodig hebben. Privéfietsen nemen op die manier meer plaats in dan deelfietsen omdat de deelfietsen minder vaak stil staan. Ook kunnen slecht gestalde fietsen hinderlijk zijn voor gebruikers van de stoepen⁵⁶. Een belangrijke voorwaarde voor het succes van de deelfiets is natuurlijk de beschikbaarheid van vrije fietsen en de beschikbaarheid van vrije plaatsen om te stallen. Op piekmomenten kan het erg onaangenaam zijn als er geen vrije fiets of geen vrije plaats beschikbaar is. Een goed uitgekende logistieke ondersteuning, gebaseerd op de juiste algoritmes, is ook hier weer van cruciaal belang.

Ook de autodeelsystemen worden populairder. Ook hier zijn er de voordelen van het niet moeten zorgen voor administratieve lasten en onderhouds- en

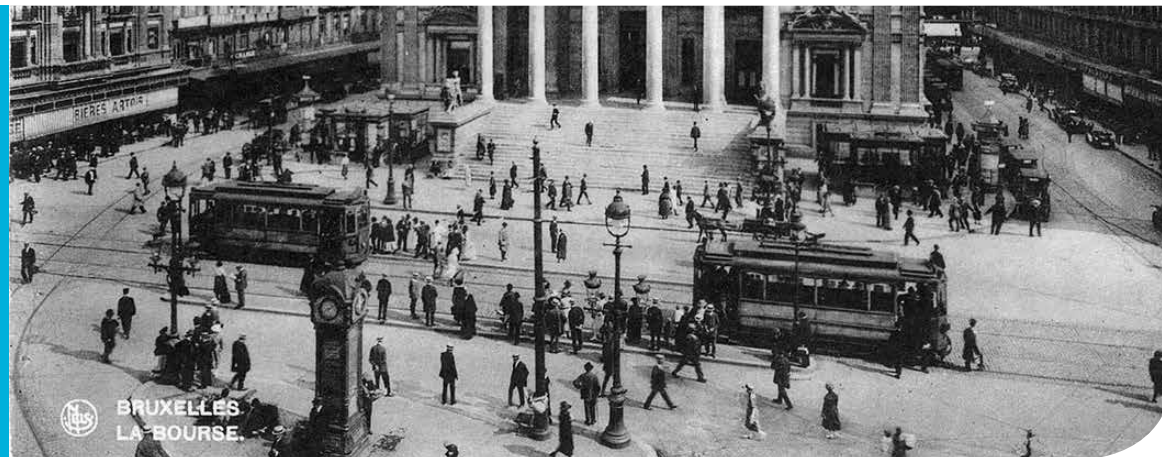


Copyright Blue-bike

verzekeringslasten voor een wagen. Een garage of parkeerplaats huren, kopen of bouwen is niet nodig, wat zeker in de stad aantrekkelijker is. Zeker in de stad wordt ruimte alsmaar duurder. Daarop besparen kan dus gemakkelijk door het niet moeten bouwen of huren van een parkeerplaats voor een eigen voertuig.

Natuurlijk is de matige flexibiliteit van een autodeelsysteem soms een domper op de feestvreugde. Het vergt een bijzonder goede en strikte planning van de gebruiker en spontane verplaatsingen zijn er niet bij omdat er niet altijd (geschikte) voertuigen beschikbaar zijn op het moment dat je het zou willen. Los van deze beperkingen zit het autodelen steeds meer in de lift en het is alvast een goed voorbeeld over hoe het mogelijk is om te autominderen. Vooral bij gezinnen die over twee wagens beschikken, biedt autodelen mogelijkheden om het met één privaat voertuig minder te doen, waardoor er misschien meer wordt aangezet tot stappen en fietsen.

Ook het autodelen van particuliere voertuigen wordt populairder. Steeds meer mensen delen hun persoonlijke voertuig met anderen uit de buurt en stellen hierover gezamenlijk gedragsregels op. Ook hier is één van de belangrijkste nadelen de beschikbaarheid. Auto's staan vaak op hetzelfde moment stil of worden op dezelfde momenten gevraagd. Pendelaars met fiets en trein laten hun auto op een weekdag vaak staan, terwijl ze er in het weekend mee naar familie rijden of gebruiken om hobby's uit te voeren.



6 Modern mobiliteitsbeleid als kader

6.1 Stadia in mobiliteitsbeleid: van wegen over leefbaarheid tot duurzaamheid

In 'De blijde intrede van de automobiel in België 1895-1940' van historicus Donald Weber wordt geschetst hoe de automobiel op het einde van de negentiende eeuw opduikt en langzaam maar zeker een plaats verovert in de openbare ruimte en in de levens van de Belgen. De bezwaren en vaak verhitte debatten van de tijdgenoten over autovrije wegen, al dan niet ingebouwde snelheidsremmers, openbare ondergrondse parkeergarages of slogans als 'de weg is van iedereen' klinken daarbij vaak verrassend actueel. Wie de geschiedenis niet kent, is gedoemd haar te herhalen. Vandaar dat we even stilstaan bij de stadia van mobiliteitsbeleid bij ons.

6.1.1 1900: opkomst gemotoriseerd verkeer

Tussen 1900 en 1914 steeg het aantal motorvoertuigen van 1.000 tot meer dan 13.000. De auto was speelgoed voor de rijken. De dokter met een goedlopende praktijk kon de investering van een basismodel aan. Voor een arbeidersgezin waren de prijzen ver buiten bereik. Voor de meeste mensen was de auto een bezienswaardigheid en fenomeen waar

men mee moest leven. Zoals de koeien ooit moesten leren leven met de trein. Aanvankelijk was er dan ook vooral een functioneel kijken naar wegen. Toen honderd jaar geleden het gemotoriseerde verkeer begon toe te nemen bestond verkeersbeleid in grote mate uit de aanleg en onderhoud van wegen en parkeerplaatsen, op maat van het gemotoriseerde verkeer.

In de steden in de VS werden auto's in het begin van de vorige eeuw bekeken als zaaier van de dood⁵⁷, zeker onder spelende kinderen. Bij de aanrijding van een kind werd met beschuldigende vinger gewezen naar de autobestuurder die te snel (waarschijnlijk 12 km/u) reed op een plaats waar kinderen aan het spelen waren. Iedereen weet toch dat dat is wat kinderen doen op straat: spelen. We weten ondertussen dat onze hersenen pas volledig ontwikkeld zijn op ongeveer 25 jaar en dat kinderen absoluut niet in staat zijn om zich alleen op straat te begeven.

Tot voor de komst van de auto was de straat van iedereen. Het idee van 'shared space' is niet nieuw. Zelfs toen gingen paard en kar stapvoets, op het tempo van de voetganger. De stoep werd vooral gebruikt door voetgangers omdat ze properder was (lees: vrij van paardenuitwerpselen). Toch gebruikten voetgangers de volledige straat om zich te verplaatsen.

55 MORA Mobiliteitsraad Vlaanderen, Maatschappelijke effecten van gedeelde mobiliteit. Opgehaald op 10 augustus 2015 van <http://www.mobiliteitsraad.be/mora/book-6759/maatschappelijke-effecten-van-gedeelde-mobiliteit>
56 Zie <http://www.reddestoepe.be/>

57 Oatman-Stanfield H. (2014). Murder Machines: Why cars will kill 30.000 Americans this year. Opgehaald op 12 juli 2015 van <http://www.collectorsweekly.com/>.



Met de komst van de Ford T, de eerste auto in massaproductie, daalde de prijs en explodeerde de verkoop en het aantal voertuigen in de straten. Het aantal verkeersslachtoffers zette wetgevers er toe aan om in samenwerking met stakeholders, lobbyisten van de auto-industrie, meer ruimte te geven aan auto's in het kader van de verkeersveiligheid. Het principe waar het volk vanuit ging: 'als je met een moordtuig rijdt, moet je beter opletten en zeker niemand aanrijden', werd vervangen door de verantwoordelijkheid om niet aangereken te worden steeds meer te leggen bij de andere weggebruikers dan de auto. De publieke ruimte genaamd 'straat', werd nu het domein van de auto en kinderen moesten ten allen tijde van deze publieke ruimte gehaald worden omwille van hun eigen veiligheid.

Anekdotisch is de eerste Belgische Verkeerswet die stelde dat om met een automobiel te rijden men ouder moest zijn dan 21, een examen moest ondergaan (stel je er niks bij voor: claxonneren, starten en sturen), verplicht rechts moest houden en in de stad niet sneller mocht gaan dan 12 km/uur of 20 km/uur op het platteland...

Dit rijbewijs toonde meteen ook aan dat de bestuurder een bewijs had om te mogen rijden en de dat verantwoordelijkheid van een ongeval dus ook steeds moeilijker bij die bestuurder gelegd kon worden.

6.1.2 1930: verkeer regelen

Maar zelfs dan vallen er meer verkeersdoden en worden reglementen steeds meer van belang. De groei van auto's is exponentieel. In Nederland zorgden de Olympische Spelen in Hilversum van 1928 voor de eerste files. Vanaf de jaren 1930 werden de wegen voorzien van nieuwe verkeerstoestellen (manueel bediende verkeerslichten met belsegnaal,

waar de omwonende gek van werden) en verkeersborden. Die borden en de verkeerspolitie moesten zorgen voor afspraken. Er kwam ook aandacht voor initiële verkeersopvoeding. De voetganger moest tenslotte weten hoe zich te gedragen in de buurt van de auto. De focus blijft heel lang dezelfde en evolueert in de richting van een rijbewijs waar je meer voor moet kunnen dan starten en claxonneren. Al lijkt dat rijbewijs en de test die men moest afleggen op niets met wat het tegenwoordig is. Het duurt nog enkele decennia vooraleer het 'bij een pakje koffie bijgekregen' er uit gaat. In Nederland was het rijbewijs ook al verplicht in 1905, maar het werd op aanvraag en zonder examen verstrekt⁵⁸. Dat examen kwam er pas in 1927. Het eerste leerboek dat inging op de eisen van het praktijkexamen kwam er pas in 1955. In 1958 is het de wereldtentoonstelling in Brussel en hebben we eindelijk onze eigen eerste file in België, die dan meteen zelf ook een attractie is. Ondertussen focust het verkeersbeleid op het aanleggen van wegen. De gouden jaren voor betonboeren!

6.1.3 1970: verkeersveiligheid

Het is pas in de jaren '70 dat de negatieve effecten van de auto zwaar beginnen door te wegen. Het gaat over verkeersslachtoffers in de vorm van doden en gekwetsten. Er is een groei aan wettelijke maatregelen die specifiek tot doel hadden de verkeersveiligheid te verbeteren. De invoering van het rijbewijs in België



DRAAG HEM VAST
1975: Dragen van de autogordel verplicht in de hele Benelux. De Vlaamse zanger Joe Harris geeft het goede voorbeeld



gebeurde pas in 1967. Daarna komt er draagplicht van gordels en helmen, de snelheidslimieten buiten de bebouwde kom worden vastgelegd, er komt een wettelijke alcohollimiet en ook de botsveiligheid van voertuigen wordt sterk verbeterd.

6.1.4 1980: verkeersleefbaarheid

Verkeersveiligheid blijft belangrijk en handhaving komt steeds meer centraal te staan. Men komt tot ademanalyse als bewijsmateriaal voor alcoholgebruik. Er is de nieuwe mogelijkheid om op kenteken te bekeuren. Maar men ziet ook dat de auto zo'n impact op ruimtelijke orde heeft dat er leegstand en verval optreedt. Mensen uiten hun ongenoegen. De invoering van woonerven komt ook op de agenda te staan.



In 1982 ontstaat de vzw Langzaam Verkeer (nu Mobiel 21 vzw) die zich inzet rond thema's als doortochten en zone 30. In 1986 ontstaat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en in 1990 wordt de Vlaamse Stichting Verkeerskunde opgericht. Zowel verkeersveiligheid als verkeersleefbaarheid staan genoteerd in de beleidsagenda, gecentraliseerd rond de vraag hoe we schade kunnen indijken of verschuiven.

6.1.5 1990: mobiliteit

In 1993 verschijnt het eerste nummer van de Verkeersspecialist. De sector professionaliseert zich. Verkeerskunde ontwikkelt zich van een technische wetenschap (weg- en voertuigontwerp) naar een complexe multidisciplinaire materie waar ook gedragswetenschappen van belang zijn (sociale verkeerskunde). Langzaam maar zeker groeit verkeersbeleid ook uit tot mobiliteitsbeleid. Het gaat over opinie maken, over schade voorkomen en over responsabilisering, zowel van burger als van overheid. Men bekijkt de modal split, men praat over locatiebeleid en de externe kosten van de autocultuur. In 1999 ontstaat het Europese Platform voor Mobiliteitsmanagement EPOMM als een netwerk van overheden van Europese landen die zich engageren voor mobiliteitsmanagement.

6.1.6 2000: transitie

Na de eeuwwisseling komen verlichte geesten in Vlaanderen af met het STOP-principe als kritiek op het toen actuele beleid dat volgens hen niet voldoende verregaand was. STOP staat voor de rangorde van vervoersvormen, die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers) en Openbaar (collectief) vervoer en eindigt bij de 'minst wenselijke mobiliteitsvorm': de Personenwagens. Het principe is gebaseerd op de Ladder van Lansink uit het afvalbeheer, waarbij een hiërarchie gegeven wordt aan de verwerkingswijze van afval. De hoogste prioriteit krijgt de preventie van afval, daarna komt het recycleren, als dat niet mogelijk blijkt, wordt het afval verbrand en in laatste instantie gestort. In 2009 werd het STOP-principe vastgelegd in het Mobiliteitsdecreet en werd het opgenomen in het Regeerakkoord 2009-2014. We stellen vast dat het tot op heden veel woorden, maar nog te weinig daden zijn geweest. Onder meer socioloog en mobiliteitsdeskundige Kris Peeters spreekt zelfs over het POTS-principe in zijn boek 'De file voorbij': "In de praktijk blijft de personenwagen op de eerste plaats komen. Investeren in openbaar vervoer of fietsinfrastructuur blijven beperkt en zijn het eerste slachtoffer van besparingen. Ondertussen blijft de auto onze verplaatsingen domineren." Dat moeten we niet ontkennen: in 2014 zaten we al aan ruim 7 miljoen motorvoertuigen in België, waarvan ruim 5,5 miljoen personenwagens⁵⁹.

58 Bron: http://www.igsgeschiedenis.nl/historische-foto/geschiedenis_van_het_rijbewijs/

59 Bron: http://statbel.fgov.be/nl/statistiek/cijfers/verkeer_vervoer/verkeer/voertuigpark/

6.2 SUMP als kader voor duurzame mobiliteit.

Toch is, onder invloed van de ongewenste externaliteiten van mobiliteit (zoals gezondheid, leefkwaliteit, versnippering van ruimte en habitats, klimaat), de aandacht van het beleid ook verschoven naar het verduurzamen van de mobiliteit. Daarbij wordt ingezet op een combinatie van sleutelstrategieën:

- ontmoediging van autogebruik;
- prioritering van actief transport (wandelen, fietsen) en openbaar vervoer;
- inzetten op een wijziging van het (individueel) mobiliteitsgedrag;
- technologische verbetering van vervoerssystemen (o.a. vermindering milieu- en klimaatimpact);
- efficiëntievergroting van bestaande infrastructuur (voor alle transportmodi);
- lokalisatiebeleid (integratie van mobiliteit en ruimtelijke ordening)⁶⁰.

In ruimer perspectief kunnen deze gekaderd worden in de context van SUMP als kader voor duurzame mobiliteit. SUMP is de afkorting van Sustainable Urban Mobility Plans. De Europese Commissie stimuleert het maken van dergelijke duurzame stedelijke mobiliteitsplannen door lokale en regionale overheden. De behoefte aan meer duurzame en inclusieve planningsprocessen, in het bijzonder ook in sectoren die verband houden met stedelijke mobiliteit, is algemeen erkend. Op Europees niveau is in die context het belang van SUMP de laatste jaren steeds toegenomen. Dat kwam onder meer tot uitdrukking in het Actieplan Stedelijke Mobiliteit en het Witboek Transport. Beide Europese beleidsdocumenten schuiven SUMP naar voor als kader voor duurzame mobiliteit. Europa streeft dan ook naar een duidelijke toename van de invoering van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen. SUMP heeft als slagzin 'Planning

Tabel 3: The State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe [2012]

Belangrijkste verschillen tussen traditionele verkeers- en vervoerplannen in Europa en SUMP		
Traditionele benadering		SUMP benadering
Vaak korte-termijn perspectief zonder strategische visie	Strategisch niveau / visie	Inclusief lange-termijn / strategische visie met een tijdshorizon van 20 à 30 jaar
Focus meestal op één welbepaalde stad	Geografische omvang	Functionele stad; samenwerking met omliggende autoriteiten essentieel
Beperkte input van vervoersoperatoren en andere lokale partners, geen verplicht onderdeel	Publieke betrokkenheid	Hoog, betrokkenheid van burgers en stakeholders als essentieel onderdeel
Geen verplicht onderdeel	Duurzaamheid	Balans vinden tussen sociale gelijkheid, kwaliteit leefomgeving en economische ontwikkeling
Laag, focus op verkeer en Infrastructuur	Integratie sectoren	Integratie van verschillende Beleidsdisciplines
Meestal geen verplichte samenwerking	Samenwerking overheden	Integratie tussen verschillende Overheden
Veelal ontbrekend of focus op brede doelen	Monitoring en evaluatie	Focus op het bereiken van meetbare doelen en resultaten (impact)
Nadruk op infrastructuurontwikkeling	Thematische focus	Doelbewust stimuleren van openbaar vervoer, stappen en fietsen en kwalitatieve openbare ruimte
Buiten beschouwing	Internalisatie van kosten	Overzicht van kosten en baten ook over beleidssectoren heen

60 Bron: http://www.milieurapport.be/Upload/main/0_onderzoeksrapporten/2014/Transitie_duurzame_mobiliteit_in_steden_TW.pdf



Planning cycle for a sustainable urban mobility plan [Rupprecht Consult, 2013]

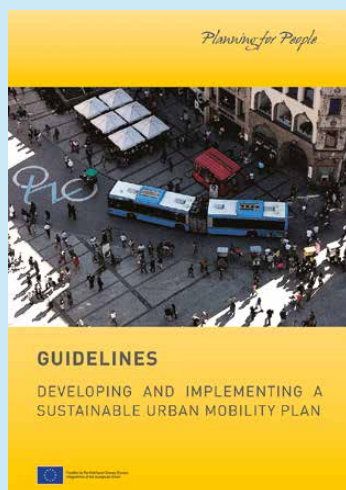
for people'. Deze slagzin legt duidelijk de nadruk op burger- en stakeholderparticipatie, evenals op het doel van een duurzaam, stedelijk mobiliteitsplan, namelijk door middel van een goede planning iets positiefs verwezenlijken voor mensen (en niet in de eerste plaats voor steden of voertuigen). Het belangrijkste verschil met traditionele plannen en SUMP wordt samengevat in de volgende uitspraak: "If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places."

Eind 2012 verscheen een gereviseerd state-of-the-art rapport waarin verkeers- en vervoerplannen uit verschillende EU-landen vergeleken en getoetst werden op het SUMP-gehalte. Daarin werden ook verschillen geconstateerd tussen SUMP en traditionele verkeers- en vervoerplannen in Europa (zie Tabel 3). Belangrijke kanttekening is weliswaar dat er een grote verscheidenheid van mobiliteitsplannen bestaat in Europa. De uitkomsten gelden dan ook niet zonder meer voor elk land - of in ons geval regio -afzonderlijk.

Hoewel de term bij ons eerder onbekend is, is de herkenbaarheid van SUMP toch groot. De verschillen in planningsaanpak zoals weergegeven in Tabel 3 typeren wezenlijk de evolutie en het leerproces dat onze steden en gemeenten zelf gekend hebben, en dat nog steeds bezig is. Midden jaren '90 hadden gemeenten een verkeersveiligheids- of verkeersleefbaarheidsplan. Deze plannen hadden een beperkte invalshoek en besloegen vaak maar een deel van een gemeente. Gestructureerd overleg tussen het gewest, de lokale overheden en openbaar vervoersaanbieder op basis van gelijkwaardigheid tussen de partners was eerder uitzonderlijk. Langzaam ontstond een overlegcultuur waarbinnen een geïntegreerd en breed gedragen mobiliteitsbeleid steeds meer vorm kon aannemen.

De nieuwste generatie mobiliteitsplannen evolueert steeds meer in de richting van SUMP. Maar plannen die ergens in een kast stof liggen te verzamelen, daar heeft niemand wat aan. Uiteindelijk is de vraag dan ook: hoe staat het met de uitvoering ervan? Komt het project tegemoet aan de doelstellingen? Wordt het belang van monitoring en evaluatie niet alleen onderkend, maar wordt het ook concreet ingevuld? En onderliggend: is er sprake van een strategische visie die verder strekt dan problemen oplossen van deze beleidsperiode? Of gaat het over verkeerskundige oplossingen die vooral aansluiten bij de voorkeur en wensen van mandatarissen en daarmee van de zittende politieke stroming. Ook in België zijn er wat dat betreft nog verschillende mobiliteitsplannen die voor verbetering vatbaar zijn. SUMP kan daarbij een hefboom zijn.

Sustainable Urban Mobility Plans



Meer details over het vermelde SUMP rapport, het handboek en voorbeelden uit heel Europa zijn te vinden via www.mobilityplans.eu. Er bestaat ook een korte video inleiding op SUMP in drie delen van telkens ongeveer vijf minuten. Deze zijn beschikbaar via www.eltis.org: ga naar de videosectie en zoek op de term 'sustainable urban mobility plans'. De stad Gent speelt overigens een prominente rol in deze voorstellingvideo's. Wie specifieke vragen of opmerkingen heeft, of in de toekomst graag op de hoogte gehouden wordt over SUMP ontwikkelingen, kan ook contact opnemen met Mobiel 21.



7 Aan de slag!

We stelden het al in de inleiding: we evolueren terug naar een stad op mensenmaat. Steden en verstedelijkte kernen hunkeren naar leefbaarheid en duurzaamheid. Dat wordt deels getypeerd door autoluwere en autovrijere kenmerken zonder daarbij in te boeten op mobiliteit. Dat komt omdat menselijke activiteiten centraal staan en niet de auto als dominant verkeersmiddel. Het zijn boeiende tijden, want wat in voorafgaande hoofdstukken aan bod kwam, bewijst dat de kiemen van de mentale omslag aanwezig zijn. De auto is in de 21ste eeuw niet langer de enige norm bij de inrichting van openbare ruimte. Ook niet bij ons in Vlaanderen. Wie daar nog aan twijfelt, moet van slechte wil zijn. We moeten ook niet naïef zijn natuurlijk. De auto is nog steeds een héél belangrijke norm. Er is dus nog bijzonder veel werk aan de winkel.

De kiemen zijn er, maar om uit te groeien tot een duurzaam en leefbaar mobiel Vlaanderen moet het draagvlak groter worden. De kern van de transitie is de onomkeerbare behoefte naar leefbare steden en gemeenten. Die uitdaging hebben de meeste colleges in hun bestuursakkoorden staan. Het is een streven naar, zonder daarbij duidelijk zicht te hebben op de manier waarop. Maar wat mobiliteit betreft, wil dit dossier zuurstof geven aan méér autoluwe en autovrije gebieden.

Er zijn daarbij geen pasklare antwoorden, maar de talrijke voorbeelden uit binnen- en buitenland geven voeding om te komen tot de juiste weg en verbindingen naar oplossingen op maat. Of dat nu de straat is, de wijk, de gemeente of een grotere regio. Dit dossier wil in de eerste plaats burgers en beleidsmakers inspireren en bevestigen in de keuze om in eigen omgeving óók de kaart te trekken van leefbare steden door voorbij de auto te denken en om los van de auto hun bezorgdheden en eisen voor een leefbare buurt te onderbouwen.

Begin desnoods klein, bijvoorbeeld met de oprichting van een tijdelijke schoolstraat. Neem essentiële stappen, zoals doorgaand verkeer



weren zonder de bereikbaarheid uit het oog te verliezen. Maak vrijgekomen ruimte aantrekkelijk: terrassen, groenzones en speelpleinen veranderen een parkingwoestijn in een levendige buurt. Laat niet na te denken over en vooral te experimenteren met concepten zoals de fietsstraat, de leefstraat en het autoluw tot autovrij maken van woonzones of kernwinkelgebieden. Zo creëren we plekken waar mensen wonen, werken en winkelen, maar vooral elkaar ontmoeten en letterlijk: met elkaar verkeren. Daar is geen auto voor nodig. Ook **bereikbaarheid hoeft geen synoniem te zijn voor autobereikbaarheid**. Die connotatie willen we voorgoed doorbreken met dit dossier.

Om aan de slag te gaan nog enkele interessante handvaten:

- Het lokale parkeermanagement onder de loep nemen en eventueel aanpassen, kan een geweldige impact hebben op hoe mensen hun voertuigen zullen gebruiken. Vergeet daarnaast niet de flankerende maatregelen om het gebruik van randparkings en ondergrondse parkings of de omslag naar andere modi zo aangenaam mogelijk te maken: denk daarbij bijvoorbeeld aan voldoende en degelijke fietsenstallingen, aangename voetgangersomgeving, verhuur van buggy's, douches, fietsonderhoud en pompen,...
- Fijnmazige netwerken: het fietsgebruik en stappen zullen aanzienlijk stijgen indien deze weggebruikers gebruik kunnen maken van fijnmazige netwerken. Deze verkeersgebruikers willen immers steeds de kortste weg nemen met de minste onderbrekingen en vooral weinig omwegen. Door deze aan te bieden en te promoten ontdekken meer potentiële gebruikers de mogelijkheden. Gecombineerd met comfortabele en veilige infrastructuur ontstaat er zelfs regionale aantrek voor zachte weggebruikers. Mik bij het aanleggen van randparkings en ondergrondse parkings ook maximaal op aangename, fijnmazige netwerken voor voetgangers. Het fietsgebruik zal alvast ook stijgen bij het implementeren van zoveel mogelijk 'free flow'-maatregelen op hoofdfietsroutes.
- Fijnmazige openbare vervoersnetwerken met hoge frequenties zorgen voor meer gebruik ervan. Ook op regionaal niveau kan er zeker nagedacht worden over samenwerkingen tussen verschillende gemeentebesturen en verschillende



Abel Costeur - www.picabelco.be

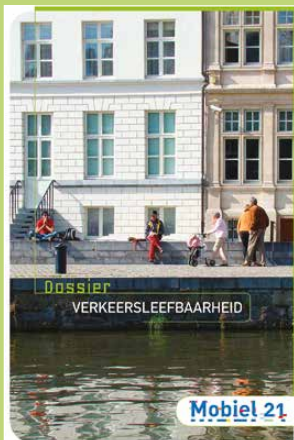
- bestuursniveaus om een performanter en fijnmaziger openbaar vervoersnet te ontwikkelen. Denk net als bij de fietsers ook aan mogelijke 'free flow'-maatregelen voor bussen en trams door ze bijvoorbeeld eigen beddingen te geven waar het kan.
- Ruimtelijke ordening en stedenbouw hebben een enorme invloed op de mogelijke verkeersstromen. De locatiekeuze van verschillende functies of net het mengen van verschillende functies zal in combinatie met al dan niet verdichten van stedelijk gebied een invloed hebben op het verhogen of verlagen van de autostroom. Ook op regionaal niveau nadenken over ruimtelijke ordening is van groot belang.
- Snelheidsreductie in verblijfsgebieden zorgt voor meer verkeersveiligheid en een groter veiligheidsgevoel bij zachte weggebruikers, waardoor ze sneller geneigd zijn om meer te fietsen en te stappen, zeker diegenen die al wat minder goed te been zijn.
- Incentives voor zachte weggebruikers kan vooral met fijnmazige netwerken, comfortabele en veilige infrastructuur, maar daarnaast ook met extra groen, rustbanken, speelweefsel, kindlint, kortom een uitnodigende omgeving.

▣ Sleutelreferenties

- Broeckaert M. et al. (2013). Het (Woon)erf, Of het delen van de openbare ruimte, in alle veiligheid en met wederzijds respect, Brochure ter attentie van de wegbeheerders. BIVV, Brussel.
- BUUR. Regionet Leuven. Opgehaald op 1 september 2015 van regionetleuven.be.
- Canters, R. (2013). SUMP: mobiliteitsplannen op maat van mensen. In: Verkeersspecialist 195 (6-11). Kluwer, Mechelen.
- Canters R., Vandenbroeck E. en Vleugels I. (2013). Dossier verkeersleefbaarheid. Mobiel 21, Leuven.
- Clays S. et al. (2014). Slimme mobiliteitsschakels, Aanpak doorsteekbaarheid steden en gemeenten. Trage Wegen en Mobiel 21, Leuven.
- De Geus B. (2007). Cycling to work Psychosocial and environmental factors associated with cycling and the effect of cycling on fitness and health indexes in an untrained working population.
- Gysels, D. (red.) (2014). De leefstraat. Experimenten met de stad van straks. Lab van Troje, Gent.
- Peeters, K. (2010). De file voorbij. Afscheid van het automobilisme. Uitgeverij Vrijdag, Antwerpen.
- Peeters K. (2014). Weg van Mobiliteit. Uitgeverij Vrijdag, Antwerpen.
- Vanheerentals, L. (2014). Leven zonder auto. Uitgeverij CASA LITTERA, Leuven.
- Weber, D. (2010). De blijde intrede van de automobiel in België 1895-1940. ACADEMIA PRESS, Gent
- Wefering, F., Rupprecht, S., Bührmann, S., Böhler-Baedeker, S. (2013). Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Commission Directorate-General for Mobility and Transport, Brussel.

Eerder verschenen in deze reeks:

Dossier Verkeersleefbaarheid



Leefbaarheid, dat zijn 20 letters die het verschil kunnen maken tussen tevreden en verontwaardigde burgers, tussen een gezellig dorp waar mensen elkaar ontmoeten of een grijze strook asfalt waar auto's overheersen. Maar ook 20 letters die garant staan voor miljoenen meningen over wat verkeersleefbaarheid juist kan of moet zijn. Met het dossier Verkeersleefbaarheid zoomt Mobiël 21 in op dit complexe begrip aan de hand van acht indicatoren en enkele voorbeelden. Zo hopen we op basis van meest recente onderzoeken en studies burgers te inspireren om hun bezorgdheden en eisen voor een leefbare buurt te onderbouwen. Maar ook nieuwe bestuursploegen vinden in dit dossier stof en instrumenten om te werken aan de leefbaarheid van straten en wijken. Elke mobiliteitsoplossing verdient immers inspraak van burgers, experts en bestuursleden. En het helpt als je dezelfde taal spreekt.

Dossier Vervoersarmoede vandaag.



Voor Mobiël 21 is mobiliteit pas echt duurzaam is als het verplaatsingssysteem werkt en betaalbaar, ecologisch verantwoord, veilig én rechtvaardig is. Dit dossier geeft een stand van zaken van de noden en wensen van mensen in armoede om 'er' te kunnen geraken, om hun 'rechten' te kunnen waarmaken. We willen zo ogen openen, inspireren en op weg helpen: wegen aanbieden om de uitgang van het armoedeweb sneller te (doen) vinden. Momenteel is de toegang tot de mobiliteit immers ongelijk verdeeld over de verschillende groepen van de samenleving. Sociaal duurzame mobiliteit impliceert een herverdeling van de mobiliteit. Streefdoel hierbij is het garanderen van mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen met een fysieke beperking, of voor hen zonder auto, rijbewijs of fiets.

De Dossiers kan je gratis downloaden op www.mobiel21.be.

Schrijf je in op onze digitale nieuwsbrief, dan blijf je ook automatisch op de hoogte van de nieuwste Dossiers.

Colofon

Redactie

Wim Billet
Raf Canters

Eindredactie

Elke van Os

Layout

Nadine Maes

Fotomateriaal

Mobiël 21 vzw
Creative Commons
Respectievelijke copyrighthouders

Augustus 2015

ISBN 9789491511257
D/2015/6695/07

Waarde: 8 euro

Verantwoordelijke uitgever

Mobiël 21 vzw
Elke Bossaert
Vital Decosterstraat 67 A / 0101
3000 LEUVEN
Tel. +32 (0)16 23 94 65

info@mobiel21.be
www.mobiel21.be

Mobiël 21 vzw©2015

Alle rechten voorbehouden. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden vermenigvuldigd, vertaald of aangepast, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Mobiël 21



Vlaanderen
verbeelding werkt

FONK VZW
PRESENTEERT

LEUVEN AUTOVOL & AUTOVRIJ

Dit Dossier kwam er naar aanleiding van de documentairefilm 'Leuven Autovol & Autovrij'. Een productie van Fonk vzw, met financiële steun van onze organisatie. De film schetst een beeld tot op de dag van vandaag, dit Dossier kijkt graag mee verder naar wat de toekomst kan brengen als we inzetten op autovrije centra.

Mobiel 21 ontwikkelt, bundelt en verspreidt kennis om mobiliteitsgedrag en -beleid te beïnvloeden. Via www.mobiel21.be kan je je abonneren op onze digitale nieuwsbrief en zo meteen op de hoogte blijven van de recentste versie van Inzicht, een themanummer waarin we je kort en krachtig informeren over de meest actuele onderwerpen uit de verkeer- en vervoerswereld.

Contact

Mobiel 21 vzw
Vital Decosterstraat 67A/0101
3000 LEUVEN
016 23 94 65

www.mobiel21.be
info@mobiel21.be