

Memorandum gemeenteraadsverkiezingen 14 oktober 2012:

Leefbare steden en gemeenten



Komimo is de koepel van 9 Vlaamse mobiliteitsverenigingen. Samen streven we naar een meer duurzame mobiliteit. Daarmee bedoelen we dat iedereen veilig, aan een aanvaardbare kostprijs en zonder de omgeving schade te berokkenen elke bestemming kan bereiken.

Om dat te bereiken zet Komimo samen met zijn lidorganisaties jaarlijks enkele grote mobiliteitscampagnes op. Op die manier willen we zo veel mogelijk mensen overtuigen dat hun duurzame verplaatsingen niet alleen voordelen heeft voor hen zelf maar ook voor hun omgeving. We proberen ook actief zoveel mogelijk beleidsverantwoordelijken te overtuigen van de noodzaak aan een duurzamer mobiliteitsbeleid.

Komimo werkt daarom aan de versterking van de mobiliteitssector door ondersteuning te bieden aan zijn lidorganisaties.

De leden van Komimo zijn Autopia, Bond Beter Leefmilieu, FIETSenWERK, Fietzersbond, Mobiel21, Taxistop, Trage Wegen, TreinTramBus & Voetgangersbeweging.

Een leefbare gemeente

De gemeente is het beleidsniveau dat het **dichtst bij de mensen** staat. Wanneer mensen klachten hebben is de gemeente vaak het eerste aanspreekpunt. Als het over mobiliteit gaat, blijkt dat de belangrijkste bekommernissen van de inwoners van je gemeente bijna altijd verband houden met de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving van de inwoner. De eigen straat of de route die de kinderen dagelijks naar school afleggen zijn meestal het onderwerp. In veel gevallen zijn de opmerkingen terecht, maar is het voor de gemeente niet altijd gemakkelijk om meteen actie te ondernemen.

Verkeersleefbaarheid is een topprioriteit voor de inwoners van jouw gemeente. Geluidshinder, fijn stof, verkeersongevallen, veel en snel gemotoriseerd verkeer, slechte overstekbaarheid, een smal voetpad en een groot aandeel van het oppervlakte voorbehouden voor autoverkeer (inclusief parkeren) zorgen ervoor dat een gemeente onleefbaar wordt. Langs drukke wegen is de verkeersleefbaarheid vaak ondermaats. Inwoners kunnen niet meer ten volle genieten van hun eigen woonomgeving en vinden het ongezond en gevaarlijk om buiten te komen.

De gemeente kan veel doen om de verkeersleefbaarheid van een straat te verbeteren. Soms zijn die maatregelen, zoals het heraanleggen van de weg, enorm duur, maar er bestaan ook goedkopere oplossingen. Voorbeelden daarvan zijn een strengere handhaving, het aanleggen van een poorteffect, al dan niet gecombineerd met een lager snelheidsregime, het voorzien van groen langs de weg, een zebepad aanleggen, ...

In het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid wordt de gemeentes gevraagd in hun mobiliteitsbeleid rekening te houden met twee belangrijke beginselen, namelijk het **STOP-principe** (waarbij volgende rangorde wordt gerespecteerd voor de wenselijke mobiliteitsvormen: voetgangers, fietsers, collectief vervoer en tot slot individueel gemotoriseerd vervoer) en het **participatiebeginsel**. Ook voor Komimo zijn dit belangrijke principes die een prominente rol in het mobiliteitsbeleid van elke gemeente moeten krijgen.

Met dit memorandum willen we lokale mandatarissen inspireren zodat zij samen met hun inwoners een meer leefbare gemeente kunnen realiseren.

1. De gemeente als voorbeeld voor zijn inwoners

Gemeentelijke mandatarissen en gemeentepersoneel geven het goede voorbeeld aan de inwoners.

De gemeente besteedt **bijzondere aandacht aan kwetsbare inwoners** zoals ouderen en kinderen. Dat gebeurt bijvoorbeeld door Minder Mobielen Centrales, waardoor mensen met verplaatsingsproblemen toch de noodzakelijke verplaatsingen kunnen maken.

Ook bij **wegenwerken** geeft de gemeente het goede voorbeeld: er is altijd een alternatief voor het onderbroken voetpad of fietspad en wanneer er overgestoken moet worden is er een oversteekplaats voorzien. De bus- of tramhalte is altijd goed bereikbaar en indien nodig zijn de inwoners geïnformeerd over de vervanghalte.

De gemeente is ook een **voorloper** als het op duurzame mobiliteit aankomt. Voor dienstverplaatsingen staan er dienstfietsen ter beschikking en e-mobiliteit (elektrische wagens of fietsen) wordt gestimuleerd.



Paarden vervangen vuilkar

Schaarbeek is de eerste Belgische gemeente die paarden inzet bij de ophaling van afval. De twee Ardense trekpaarden die de gemeente heeft aangekocht worden voortaan ingeschakeld om een deel van de 800 openbare vuilnisbakken leeg te maken, ze vervangen 1 van de 3 vrachtwagens die daarvoor ingezet werden.

2. Een luisterende gemeente: participatie op gemeentelijk niveau

Als het mobiliteit betreft zijn er in elke gemeente even veel ervaringsdeskundigen als inwoners. Alle inwoners van je gemeente verplaatsen zich. Daarom is het noodzakelijk dat mensen op de hoogte zijn en zelf ook voorstellen kunnen doen voor oplossingen en verbeteringen.

Participatie is een must. Het wordt niet alleen opgelegd door het gemeentedecreet, het is ook een randvoorwaarde voor een geslaagd project. Door burgers en belangengroepen vanaf de startfase een volwaardige stem te geven, ontstaat er een breder draagvlak voor het mobiliteitsbeleid van jouw gemeente.

Participatie is een proces van vallen en opstaan. Participatie vraagt een doordachte en planmatige aanpak. Goede beleidsparticipatie wil zeggen dat de bevolking op een actieve manier betrokken wordt bij de beleidsvorming en –uitvoering. Participatie beperkt zich niet tot het toetsen van bepaalde ideeën of plannen. De klassieke infovergaderingen informeren maar zijn op zich geen vorm van participatie. Ze kunnen wel ingeschakeld worden in een participatieproces.

Zonder informatie is er geen participatie en betrokkenheid. De gemeente moet daarom actief informatie verspreiden over haar mobiliteitsbeleid. Dat gebeurt door een actieve communicatiepolitiek gevoerd via het gemeentelijk infoblad, via de perswerking en of via andere publicaties.

Anderzijds worden de burgers die zelf op zoek zijn naar informatie zo goed mogelijk geholpen. De gemeente leeft ter zake het decreet openbaarheid van bestuur na. Plannen en besluiten liggen op verschillende plaatsen ter inzage, in de plaatselijke bibliotheek bijvoorbeeld.



Inwoners De Pinte aan de basis van het tragewegplan

In 2009-2010 bracht de gemeente De Pinte alle trage wegen op haar grondgebied in kaart. Alle inwoners en gemeentelijke verenigingen gaven vervolgens suggesties over wat er beter en anders kan aan deze trage wegen. Welke moeten er opnieuw open? Welke moeten er verbeterd worden? Vier infoavonden, twee publiekswandelingen en de consultatie van GECORO en Minaraad leidden tot een tragewegenplan waar de gemeente nu stelselmatig werk van maakt.

3. Een gemeente met een hart geeft ruimte aan zijn inwoners

Straten zijn er **niet alleen om je te verplaatsen**. Een groot deel van het leven, werken, winkelen, ontspannen, spelen, speelt zich op straat af. Het is onzinnig om alle straten volledig in te richten voor verkeer. Zeker het bruisend hart van jouw gemeente verdient een inrichting waar mensen graag toeven. Dat kan door het inrichten van een zone 30, woonerf of voetgangerszone. Meteen wordt het verblijfsgebied een stuk aangenamer en gezonder, de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid neemt toe. Inwoners worden uitgenodigd uit hun huizen te komen en te genieten van het zonnetje op een bank of terrasje. Kinderen spelen buiten op voorziene speelplekken. De tocht naar de bakker is voor opa geen uitdaging meer, maar een aangename belevenis.

In principe krijgen alle verblijfsgebieden, waar leven prioritair is ten opzichte van verplaatsen, het statuut van zone 30, woonerf of voetgangerszone. Deze instrumenten maken deel uit van het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

Investeren in de **kwaliteit van de openbare ruimte** legt de gemeente geen windeieren. De kwaliteit van de nabije leefomgeving is voor de inwoners het belangrijkste criterium om het gemeentelijk beleid op te beoordelen, zorgt voor een betere sociale cohesie en brengt op voor de lokale middenstand en horeca.



Schepen van publieke ruimte

Het Steunpunt Straten roept op om werk te maken van een aantrekkelijke en aangename leefomgeving. De publieke ruimte is niet alleen het uithangbord van een stad of gemeente, het is ook een hefboom en een bindmiddel voor het beleid. Investeren in de kwaliteit van openbare ruimten reikt veel verder dan het louter (her)aanleggen van de fysieke omgeving. Aantrekkelijke, goed functionerende en veilige openbare ruimten vormen een katalysator voor duurzaam verplaatsingsgedrag, citymarketing, vastgoedinvesteringen, kwaliteitsverbetering van het leefmilieu, sociale cohesie, ...

4. Ruimte voor actieve weggebruikers

Niet enkel verblijfsgebieden worden afgestemd op de actieve weggebruikers. In verkeersgebieden krijgen fietsers en voetgangers voldoende ruimte om zich comfortabel te verplaatsen door middel van fietspaden en trottoirs.

Iedereen verplaatst zich wel eens te voet. **Trottoirs** zijn de rechtstreekse toegang tot winkels, horeca, kantoren, het gemeentehuis, ... Je gemeente houdt er best rekening mee dat het niet enkel gezonde volwassenen zijn die het voetpad gebruiken, maar ook rolstoelgebruikers, ouders met kinderwagens of oma's met een boodschappentrolley. Hou daarom bij voorkeur 1,5 m op het trottoir obstakelvrij. Brede trottoirs laten toe om gezellig naast elkaar te wandelen en een praatje te slaan.

In straten met veel autoverkeer en snelheden die hoger liggen dan 30 km/u zijn **veilige en kwalitatieve fietspaden** wenselijk en in veel gevallen zelfs noodzakelijk. Er zijn te weinig comfortabele en diefstalveilige fietsenstallingen. Hierdoor neemt het aantal fietsendiefstallen toe en worden fietsen vaak op niet daarvoor voorziene plaatsen gestald.

Een fijnmazig net van **trage wegen** is een alternatief wegennet voor de actieve weggebruikers. Het zijn niet alleen snelle wegen binnendoor, maar ook een veilig en aangenaam alternatief. Naast een functionele rol spelen ze ook een belangrijke rol tijdens de vrije tijd. Het belang van trage wegen gaat verder dan mobiliteit: het zijn ook waardevolle natuurverbindingen met grote cultuurhistorische waarde.



Speelweefsel in Roosdaal

Het 'speelweefsel' is een manier om de publieke ruimte op maat van kinderen en jongeren te ontwerpen en open te stellen. Hierbij gaat er speciale aandacht naar het belang van een traag netwerk en kindvriendelijke verbindingen. Een speelweefsel creëert kwaliteitsvolle verbindingen tussen plekken waar kinderen vaak vertoeven: de wijk, de school, het speelplein, de sporthal, de muziekschool, ... Roosdaal gebruikt de methodiek om verbindingen te maken tussen de buitengebiedkernen Dender-Lombeek en de buurgemeenten Gooik en Lennik. Veilige verbindingen voor kinderen én aangenaam voor volwassenen".

5. Openbaar vervoer als levenslijn van je gemeente

Vlaanderen heeft een **sterk uitgewerkt openbaarvervoernet**, met als ruggengraat het spoorvervoer en een aanbod van bussen en belbussen in elke gemeente.

De Lijn is een belangrijke actor bij het uitwerken van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Niet alleen is De Lijn betrokken bij de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan, maar ze zijn ook een vaste partner in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC).

De Lijn staat in voor een aanbod aan openbaar vervoer door middel van bussen, trams, belbussen, ... Daarnaast ondersteunt De Lijn gemeentes door schuilhuisjes te subsidiëren, en ze te voorzien van fietsenstallingen.

Jouw gemeente kan ook veel doen om De Lijn te helpen haar dienstverlening te verbeteren:

- Behoud centrumbediening. Meer nog dan elders is het openbaar vervoer in de binnenstad een krachtig alternatief voor de auto, samen met de fiets.
- Doorstroming verbeteren. Dat hoeft niet noodzakelijk met dure nieuwe infrastructuur, het is vaak voldoende rekening te houden met het openbaar vervoer bij de heraanleg of een striktere handhaving van parkeerovertredingen.
- Meestappen in een derdebetalersysteem. De gemeente komt tussen in tickets of abonnementen van inwoners of bepaalde doelgroepen: interessant voor je inwoners en als gemeente draag je bij aan een oplossing voor het mobiliteitsprobleem.
- Haltes comfortabel uitbouwen. Dank zij een verhoogd halteperron wordt het openbaar vervoer toegankelijk voor iedereen. Uitstulpende haltes garanderen een betere doorstroming en een beter instapcomfort.

Openbaar vervoer is een belangrijke keten in het mobiliteitsnetwerk, maar afhankelijk van een comfortabel en snel voor- en natransport. Een goede ontsluiting van de haltes met andere vervoermiddelen is daarom prioritair.

Knooppunten van openbaar vervoer zoals hoofdhalthes of treinstations worden versterkt door voorzieningen zoals fietspunten en blue-bikes.



Sneller naar de trein in Grobbendonk

De parking aan het station van Bouwel, deelgemeente van Grobbendonk, was al jaren te klein. Om het parkeerprobleem aan te pakken, schakelde de gemeente de parking van de nabijgelegen gemeentelijke sporthal in. Die werd vooral 's avonds gebruikt en stond overdag vaak leeg. Het idee leverde de pendelaars 80 extra parkeerplaatsen op. Om de sporthalparking te verbinden met het perron werd een nieuwe trage weg aangelegd. Daarvoor kocht de gemeente de aangrenzende landbouwpercelen op. De weg werd verhard met natuurvriendelijk dolomiet om de pendelaars moddervoeten te besparen.

6. Een gemeente die bewust omgaat met autogebruik: autodelen en carpoolen

Het **autodelen via Cambio** is meestal voorbehouden voor grotere steden. Maar ook een kleine gemeente kan aan autodelen doen door **particulier autodelen** te ondersteunen.

De gemeente kan een actieve rol spelen in het bestrijden van lege plaatsen in de auto. De gemeente kan promotie en ondersteuning voor carpoolen organiseren voor haar eigen diensten, bedrijven, scholen en in het bijzonder het initiatief nemen voor bedrijvzones.

De gemeente kan ook een rol op zich nemen om de heropleving van buurtnetwerken aan te wenden om carpoolen vanuit haar grondgebied te promoten. Indien nodig kan de gemeente carpoolparkings inrichten.

Autodelen heeft een bewezen positieve impact: 1 deelauto vervangt in België op zijn minst 10 privéauto's. Autodelers wijzigen hun mobiliteitsgedrag ten voordele van meer duurzame modistappen, fiets, openbaar vervoer en taxi.



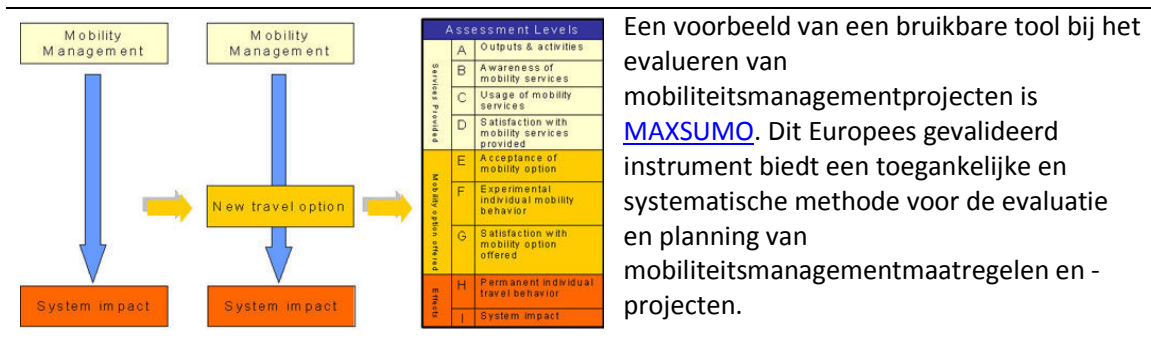
De gemeente Schelle deelt een wagen van de gemeentelijke vloot met haar inwoners. Er zijn vier gebruikers waarvan er twee hun auto verkochten. Zij verplaatsen zich hoofdzakelijk met zachte vervoersmodi, maar als het nodig is, kunnen ze de auto van hun eigen gemeente gebruiken. De wagen wordt sinds april 2011 gedeeld en legt gemiddeld meer dan 200 km per maand af als deelauto. De gedeelde kilometers worden afgelegd buiten de kantooruren en tijdens de weekends. De auto kost 1 euro per uur en 30 cent per kilometer, alle kosten inbegrepen. Op deze manier steunt Schelle autodelen door zelf een auto te delen. Zo kunnen inwoners beslissen hun auto te verkopen en toch mobiel blijven.

7. Gebruik je centen slim

Evaluatie en monitoring van infrastructuur- en of mobiliteitsprojecten ontbreekt nog zeer vaak. Nochtans, als middelen beperkt zijn kan je je centen best slim besteden. Evaluatie en monitoring geeft inzicht in wat werkt en wat niet. Zo kan je beperkte middelen optimaal aanwenden.

Door het vastleggen van een aantal **kencijfers** kun je als gemeente nagaan in welke mate je doelstellingen gehaald worden en waar de knelpunten liggen. Door de vinger aan de pols te houden kun je als gemeente ook veel sneller inspelen op veranderende omstandigheden.

Tenslotte is het belangrijk regelmatig je inwoners te bevragen. Zij zijn de eerste partners als het gaat om mobiliteitsbeleid. Adviesorganen, tevredenheidsbevestigingen, wijkgesprekken, zitdagen, ... het zijn allemaal mogelijke kanalen om te weten te komen hoe je beleid overkomt, wat de acceptatiegraad is en waar er eventueel bijstellingen nodig zijn.



Contactadressen

Als je nog vragen hebt, kun je altijd contact opnemen met de schrijvers van dit memorandum.

Komimo

Kasteellaan 349a
9000 Gent
T 09 331 59 10
www.komimo.be
miguel@komimo.be

Autopia

K. Maria Hendrikaplein 65B
9000 Gent
T 09 242 32 75
www.autodelen.net
autopia@autodelen.net

Bond Beter Leefmilieu

Tweekerkenstraat 47
1000 Brussel
T 02 282 17 20
www.bondbeterleefmilieu.be
info@bblv.be

Fietsersbond

Boomgaardstraat 22 / 57
2600 Berchem
T 03 231 92 95
www.fietsersbond.be
info@fietsersbond.be

FIETSenWERK

Franklin Rooseveltplaats 1A
2060 Antwerpen
T 03 475 27 93
www.fietsenwerk.be
info@fietsenwerk.be

Mobiel21

Vital Decosterstraat 67A/0101
3000 Leuven
T 016 23 94 65
www.mobiel21.be
info@mobiel21.be

Taxistop

K. Maria Hendrikaplein 65B
9000 Gent
T 070 222 292
www.taxistop.be
info@taxistop.be

Trage Wegen

Kasteellaan 349 A
9000 Gent
T 09 331 59 20
www.tragewegen.be
info@tragewegen.be

TreinTramBus

Kortrijksesteenweg 304
9000 Gent
T 09 223 86 12
www.treintrambus.be
info@treintrambus.be

Voetgangersbeweging

Generaal Capiaumontstraat 11 bus 1
2600 Antwerpen
T 03 270 06 30
www.voetgangersbeweging.be
info@voetgangersbeweging.be