

STOP in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid (Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 15)

Netwerk Duurzame Mobiliteit [info@duurzame-mobiliteit.be]

Verzonden: maandag 26 november 2012 16:30

To: Veerle Solia

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)

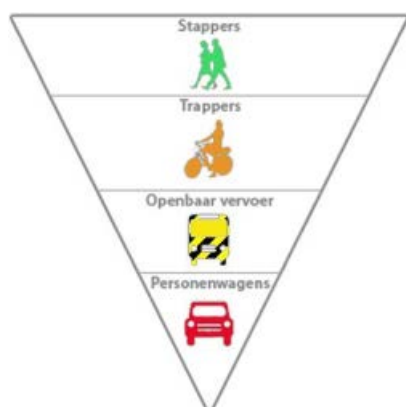
Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 15



26 november 2012

[opinie](#)

STOP in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid



Het STOP-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 2001 lanceerde Carl Decaluwé van de toenmalige CVP het STOP-principe als kritiek op het beleid van Steve Stevaert, dat 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.

In 2009 werd het STOP-principe vastgelegd in het Mobiliteitsdecreet en werd het opgenomen in het Regeerakkoord 2009-2014. Ondanks alles blijft het STOP-principe enkel in woorden beleden en niet in daden. Mobiliteitsdenker Kris Peeters (niet de minister-president) spreekt zelfs over het POTS-principe in zijn boek 'De file voorbij': in de praktijk blijft de personenwagen op de eerste plaats komen. Investerings in openbaar vervoer of fietsinfrastructuur blijven beperkt en zijn het eerste slachtoffer van besparingen. Ondertussen blijft de auto onze verplaatsingen domineren.

STOP-principe op gemeentelijk niveau

Het STOP-principe kun je op verschillende manieren vertalen naar het gemeentelijk niveau. Allereerst is er natuurlijk de gepaste infrastructuur voorzien voor alle weggebruikers te beginnen met voldoende brede en toegankelijke voetpaden en veilige fietspaden waar het nodig is. Het STOP-principe vertrekt eigenlijk vanuit het beperken van de afstand van de verplaatsingen. Voor de gemeente wil dat dus zeggen dat inwoners prioritair zijn ten opzichte van bezoekers of mensen die in de gemeente komen werken. Bewoners verblijven bij wijze van spreken 24u/24u in hun straat, terwijl bezoekers er op een minuut tijd door rijden. De inrichting van de straat en de

leefbaarheid ervan moet dus in eerste instantie vanuit de bewoners bekeken worden.



De gemeente heeft verschillende instrumenten om dit waar te maken. Vertrekpunt is uiteraard het [gemeentelijk mobiliteitsplan](#) waarin de functies van het wegennet omschreven worden. Dit mobiliteitsplan komt tot stand in samenwerking met alle wegbeheerders in de gemeente (het gewest is betrokken) en de aanbieders van openbaar vervoer (NMBS en De Lijn). Pas wanneer alle partners rond de tafel zitten kan een degelijk mobiliteitsbeleid gerealiseerd worden.

Op basis van de categorisering van het wegennet kan de gemeente een lange termijnvisie ontwikkelen voor de uitrusting van de wegen. Straten in woonwijken worden ingericht als zone 30 en straten zonder doorgaand verkeer functioneren best als woonerf. Het historische centrum of de winkelstraten kunnen als voetgangerszone ingericht worden, wat de horeca extra stimuleert en waardoor de gemeente een bruisende attractie wordt. Wandelen en fietsen is aangenaam door de kwalitatieve inrichting van de openbare ruimte. Het uitbouwen van een duurzaam mobiliteitsbeleid staat of valt met een sterk parkeerbeleid. We zijn er lang vanuit gegaan dat iedereen vlakbij zijn bestemming zou moeten kunnen parkeren, maar dat bleek nefast voor de leefbaarheid van het centrum.

De mobiliteit van kinderen verdient bijzondere aandacht. De vervoersautonomie van kinderen is de laatste 50 jaar enorm afgenomen. Dat heeft twee oorzaken die elkaar versterkt hebben: de opkomst van de auto en de toegenomen angst voor verkeersonveiligheid. Afgelopen jaren heeft de overheid sterk gewerkt aan een kentering. De eerste stap was de invoering van de zone 30 – schoolomgeving. Een nieuwer idee de autonome mobiliteit van kinderen te verhogen is het kindlint: een kindvriendelijke route die speelplekken, scholen en andere kinderbestemmingen met elkaar verbindt. Dat kindlint wordt niet alleen gekenmerkt door veilige oversteekplaatsen maar ook door speelplekken.

Belang van participatie

Als het mobiliteit betreft zijn er in elke gemeente even veel ervaringsdeskundigen als inwoners. Alle inwoners in een 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. Het is ook is een proces van vallen en opstaan, dat een doordachte en planmatige aanpak vereist. 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.

Van POTS naar STOP

Het toepassen van het STOP-principe in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid gaat veel verder dan het aanleggen van infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Het vertrekt vanuit een lange termijnplanning in het [gemeentelijk mobiliteitsplan](#) en het betrekken van de inwoners door ze

te sensibiliseren en ze een rol te geven in het beslissingsproces.

Tip: Wil je actief meewerken in je gemeente aan een duurzaam mobiliteitsbeleid? Op 6 december organiseren we een studiedag over dit onderwerp, met een paar interessante gastsprekers:

- Louis Buelens, verkeersconsulent politiezone Leuven over het belang van planmatige aanpak van verkeer en mobiliteit
- Linda Spies van Waterwegen en Zeekanaal over hoe je door samenwerking maximaal effect met een beperkt effect kunt bereiken
- Dominique Ameele van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken over omkadering en ondersteuning vanuit de Vlaamse overheid.

[Inschrijven voor vorming "mobiliteit in de komende legislatuur"](#)

[actueel](#)

- | | |
|---------------------|--|
| 13 / 11 / 12 | <u>Intrekken rijbewijs makkelijk te omzeilen</u> (nieuwsblad.be). Zolang er geen centrale databank voor rijbewijzen kun je op de gemeente een nieuw exemplaar afhalen wanneer je rijbewijs ingetrokken wordt. |
| 13 / 11 / 12 | <u>Hoe strenger de winter, hoe minder verkeersdoden</u> (hln.be). De FOD Economie wijt de stijging van het aantal verkeersdoden aan de zachte winter.
<u>Wake up call</u> gemist? |
| 15 / 11 / 12 | <u>Wekelijks een geval van verkeersagressie</u> (De Standaard). Er zijn heel wat oorzaken. Opvallend: 1/3 gevallen van fysiek geweld is tussen een automobilist en een fietser. |
| 15 / 11 / 12 | <u>De rechtvaardige stad is streng voor de auto</u> (De Morgen). De suburbane droom werd verstoord de nachtmerrie van de jaren '90: de structurele file. Hierdoor werd de stad opnieuw aantrekkelijk als woonplaats. |
| 16 / 11 / 12 | <u>2013 is cruciaal jaar voor Oosterweel</u> (De Tijd). Uit de halfjaarlijkse voortgangsrapportage bleek dat niet veel voortgang werd geboekt. |
| 18 / 11 / 12 | <u>J'accuse</u> (De Andere Kris Peeters). De jaarlijkse slachtpartij op onze wegen kan enkel vermeden worden door werk te maken van een veiligheidscultuur. |
| 22 / 11 / 12 | <u>Rekeningrijden maakt woon-werkverkeer onbetaalbaar</u> (De Standaard). VAB becijfderde de effecten van een kilometerheffing. De overheid moet bedrijven stimuleren om zich te vestigen op plaatsen die vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. |
| 22 / 11 / 12 | <u>Lancering Netwerk Duurzame Mobiliteit op Dag Verkeer en Mobiliteit</u> (Netwerk Duurzame Mobiliteit). Het Netwerk Duurzame Mobiliteit werd officieel gelanceerd op de Dag Verkeer en Mobiliteit. |
| 23 / 11 / 12 | <u>Gebrekkige budgetcontrole aan basis miljoenenverlies De Lijn</u> (De Morgen). De Lijn heeft te weinig systemen om de contracten met onderaannemers te beheren en een correcte begroting op te stellen. |
| 25 / 11 / 12 | <u>Auto-eigenaar ontsnapt niet meer aan boete</u> (De Standaard). Binnenkort zal de eigenaar moeten verklappen wie de overtreding begaan heeft, of zelf de boete ophoesten. |

aankondiging

06 / 12 / 12 [Mobiliteit in de komende legislatuur](#) - Hoe kan een STOP-gericht mobiliteitsbeleid op het terrein vorm krijgen?

11 / 12 / 12 [-VOLZET- De kracht van visie. Hoe krijg je alle neuzen in dezelfde richting?](#) - Een interactieve workshop waarbij de deelnemer inzicht verwerft in de principes van doelgerichtheid, waardering, competenties, de kracht van rolmodellen, alsook meer verneemt over de voorwaarden van een succesvolle verandering.

13 / 12 / 12 [4e Beleidscafé Netwerk Duurzame Mobiliteit: de mobiliteit voorbij](#) - Jaarlijks informeel beleidscafé. Thema's: beweging en stedenbeleid.

Heb je zelf iets aan te kondigen, stuur het naar de [redactie](#)!



"Met alle Chinezen, maar niet met den dezen," moet de bewoner gedacht hebben toen de overheid aankondigde dat er een snelweg kwam op de plaats waar zijn appartement stond. De bewoner vond de compensatie om te verhuizen te laag en dwong de overheid dan maar tot een creatieve oplossing. (foto: Reuters)

het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een initiatief van Komimo vzw

Afzender:

Komimo
Kasteellaan 349a - 9000 Gent 09 331 59 10 - [Uitschrijven](#) - [Redactie](#)

