



Vernieuwde visie Vlaams stedenbeleid

Verslag Stadslabo mobiliteit – 27 februari 2019 – Site Tweebronnen (Bib Leuven)

Op 27 februari 2019 waren we met zo'n 20 deelnemers te gast in de Bib in Leuven voor het stadslabo rond mobiliteit. Het doel van het stadslabo was het scherpstellen van de stedelijke agenda op het vlak van mobiliteit. Ook vroegen we ons af hoe het Vlaamse stedenbeleid daarin een hefboom kan zijn?

Presentatie mobiliteit door Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen)

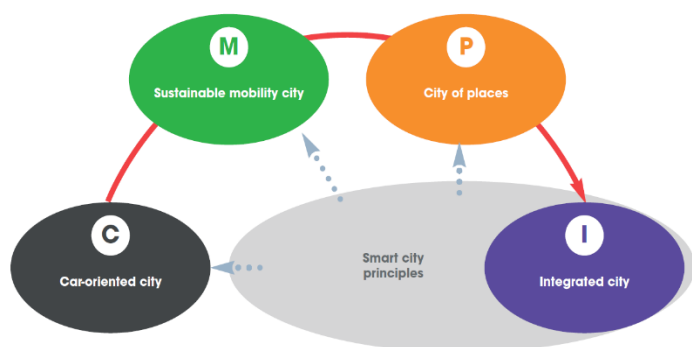
Na de inleidende presentatie over het traject vernieuwde visie stedenbeleid door Bart Van Herck (Idea Consult) presenteerde Dirk Lauwers (Universiteit Antwerpen) zijn perspectief op de stedelijke agenda rond mobiliteit.

Dirk startte zijn presentatie met een boeiend overzicht van de dominante waarden-geladen paradigma's in het mobiliteitsdiscours van de afgelopen decennia:

- ▶ een **conventioneel paradigma** dat steunt op de evolutie van het autoverkeer;
- ▶ het **duurzame mobiliteitsparadigma** dat o.a. de basis vormde voor het mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2003;
- ▶ de **stad als 'city of places'** met veel aandacht voor de publieke ruimte, denk aan de verkeerscirculatieplannen in Brugge, Gent, Mechelen, Leuven, ... ;

Hij gaf aan we aan het evolueren zijn in de richting van een paradigma shift waar de drie paradigma's samenkomen in een vierde: 'the integrated city'. Het **slimme mobiliteitsparadigma** is hier een onderdeel van. Dit opkomende paradigma kan zowel technologie als consumenten centraal stellen (MaaS, bereikbaarheidsplanning, deeleconomie, *activity-based modelling*).

Figuur 1: Evolutie van mobiliteitsparadigma's



Daarna duidde Dirk Lauwers het Europese kader voor de stedelijke mobiliteitsplanning. Dit kader is sterk gebaseerd op 'Sustainable Urban Mobility Planning' of SUMP, wat op zijn beurt dan weer erg geïnspireerd is op het Vlaams Mobiliteitsdecreet (1997-2018). Deze vorm van mobiliteitsplanning volgt de 4 V's in de mobiliteitsplanning: vermijden, verkorten, veranderen en verschonen van mobiliteitstrips. Met het nieuwe Vlaamse decreet Basisbereikbaarheid ligt sinds kort het accent op de (stads)regionale planning.



Figuur 2: Vervoersregio's in Vlaanderen



De Europese Urban Agenda bestaat uit thematische werkgroepen (partnerschappen) met vertegenwoordigers uit steden, regionale en nationale overheden, de Europese Commissie en andere stakeholders. Ze richten zich in deze partnerschappen op maatregelen op het vlak van regelgeving, financiering en kennisverweving (*better regulation, better financing, better knowledge*). Europa heeft geen expliciete bevoegdheden inzake stedenbeleid en de afspraken die gemaakt worden zijn dan ook niet-dwingend. Europese regels en financieringsmechanismen hebben wel invloed op de nationale en de stedelijke beleidskaders.

Stedelijke overheden hebben een belangrijke hefboomwerking als het gaat over mobiliteitskeuzes. Dirk gaf uitgebreid illustratie aan drie hefboomen uit het actieplan van het Europese stedelijke partnerschap 'urban mobility'.

1. Een verschuiving van de modal shift naar openbaar vervoer en actieve modi

De uitdagingen van een verschuiving van de modal shift naar andere modi werd o.a. geïllustreerd aan de hand van het Routeplan 2030 voor de Antwerpse regio, het recente memorandum van De Lijn (2019-2024) en de ontwikkeling van fietscorridors.

2. De ontwikkeling richting meer autoluwe steden en wijken (Urban Vehicle Access Regulations):

In een publicatie uit de jaren '60 legt Buchanan reeds de basis voor een aantal basisconcepten rond autoluwe steden. Het onderscheid tussen verblijfsgebieden en verkeersgebieden is de huidige basis voor verkeerstechnische ontwerpprincipes o.a. door regulering en selectieve toegang. Sinds de jaren '80 zijn deze concepten uitgewerkt met een eerste Vlaamse toepassing in Mechelen. Dit is u bijvoorbeeld ook het geval in de ontwikkeling van 'superblocks' in Barcelona.

Projecten rond 'place making' leiden tot kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in steden en bevorderen vervolgens ook een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur (meer fietsen en wandelen, levendige stadscentra in plaats van autosteden). Dit resulteert in een grotere verschuiving naar actieve modi. Ook congestieheffingen en/of een parkeertariefbeleid resulteerden in een significante daling van het autoverkeer in verschillende Europese stadscentra (Milaan, Stockholm, Wenen, Amsterdam).

3. De opkomst van nieuwe mobiliteitsdiensten

De hefboom die nieuwe producten en diensten kunnen aanbieden voor stedelijke mobiliteit is groot. Dirk bekeek een aantal (disruptieve?) technologische evoluties zoals autonoom rijden en nieuwe businessmodellen voor o.a. deeleconomie en Mobility as a Service (MAAS).



Reactie vanuit de deelnemers op de presentatie

Tijdens de plenaire discussie over wat we willen neerzetten als beleid rond 'mobiliteit' werden een aantal reacties gegeven op het voorstel tot stedelijke agenda.

- ▶ De potentie van de stedelijke ruimte in het stedelijke weefsel werd gemist. Dit is het afwegen van ruimtelijke kwaliteit bij de woningen tegen bijv. ruimte voor de auto: kwaliteit van openbaar domein kan bij alle thema's aan bod komen.
- ▶ Nood aan duidelijke keuzes/nood aan differentiatie: er is niet één oplossing voor heel de stad, wel per straat bijv. Ook belangrijk is uit te zoomen: het is van belang om het hele plaatje te zien, niet enkel de individuele straat.
- ▶ Auto = ook me-time. De mens heeft nood aan een eigen cocon (bijv. een trein met ruimte om te lezen, geen overvolle trein); je mag niet enkel doorgedreven efficiënt zijn, het "me-time"-aspect moet worden meegenomen. Indien je dit negeert, bots je later op problemen.

Na de pauze was er ruimte voor een discussie in twee groepen. Eén groep richtte zich op modal shift & autoluwe stad. De andere groep had het over nieuwe mobiliteitssystemen.

Workshop modal shift & autoluwe stad

In de workshop kwamen een aantal zaken naar voor die de realisatie van een *modal shift* in het mobiliteitsgebruik bemoeilijken. Hieraan gerelateerd maken de deelnemers ook een aantal bemerkingsen over het streven naar een autoluwe stad.

Tijdig realiseren van plannen

- ▶ Men moet bij het uitwerken van projecten op veel langere termijn gaan nadenken. Voor grote werken kijkt men naar 2030. Tegen 2030 is het project misschien nog maar net af, maar intussen wel al achterhaald.
- ▶ Mobiliteitsplannen worden uitgewerkt, met duidelijke baten én een draagvlak bij de politiek en de bevolking, maar blijven dan tientallen jaren liggen omdat de budgetten achterwege blijven. Dit maakt ook dat grote projecten vaak achterhaald zijn tegen de realisatie ervan.
- ▶ In de groep kwam weerwerk door de vaststelling dat vervoer onderhevig is aan (moeilijk te voorspellen) veranderingen. Dit maakt projecten uitwerken op lange termijn moeilijk. Denk maar aan de recente opkomst van bakfietsen, e-bikes, deelsteps, en autonome voertuigen. Bij het ontwerpen moet men flexibiliteit inbouwen om relatief snel aanpassingen te kunnen doen, bijvoorbeeld door openbare ruimte vrij te houden om later in te vullen naargelang de noden.

Focus op klassiek openbaar vervoer en de auto

Op het niveau van de Vlaamse overheid is er ook nood aan een modal shift. Vlaamse diensten focussen nog veelal op het klassieke openbaar vervoer of op de auto.

- ▶ Er wordt vanuit verschillende overheden veel ingezet op de optimalisatie van bestaande verkeersstromen. In plaats van te vertrekken vanuit het optimaliseren van de "as is" zou men meer kunnen inzetten op het fundamenteel aanpassen van de mobiliteit.
- ▶ Infrastructuur voor alternatieve mobiliteit wordt bijvoorbeeld minder ondersteund door Vlaanderen, waardoor steden dit vaak zelf opstarten. Dit heeft ook als gevolg dat deze infrastructuur veel te vaak eindigt aan de administratieve grenzen van de stad.

Mismatch van het openbaar vervoer

- ▶ Openbaar vervoer is geschikt voor regelmatige verplaatsingen (zoals woon-werk). Echter, de dienstregeling van het openbaar vervoer is slecht afgestemd op bepaalde werk- en vrije tijdspatronen van (potentiële) gebruikers. Mensen moeten noodgedwongen de auto nemen omdat er op (occasionele) momenten geen openbaar vervoer beschikbaar is of omdat de alternatieven ervan niet bekend zijn.



- Voor die éne keer dat mensen naar de stad of het Sportpaleis gaan nemen ze de files er wel bij. Er werd door de deelnemers op gewezen dat die eenmalige verplaatsingen voor stadsbewoners wel voor dagelijkse overlast zorgen.
- ▶ Deelnemers vragen om de infrastructuur optimaal en volledig te benutten. Momenteel rijdt er ook vervoer op plaatsen waar of op momenten wanneer er geen vervoer nodig is, of dat het niet rendabel is.
- ▶ Alternatieven moeten aantrekkelijker zijn dan “de file voor die ene keer erbij nemen”.

Modal shift: mogelijkheden

Samenwerking tussen gemeenten

- ▶ Als stad zijn er veel handvaten om in te zetten op autoluwe zones en de modal shift, maar je botst continu op je eigen stadsgrenzen. Een hogere overheid is nodig om de samenwerking rond modal shift en autoluwe steden met andere (rand)gemeenten op te zetten. Hiervoor zal meer nodig zijn dan de vervoersregio's (voor bussen) alleen.
- ▶ De modal shift in de steden mag niet aanzetten tot meer sluipverkeer vanuit de periferie.

Inzetten op fietsinfrastructuur

- ▶ Op korte termijn kan werk gemaakt worden van het aanleggen van fietsinfrastructuur. Dit vergt in vergelijking met andere infrastructuurwerken een beperktere investering. Daarnaast heeft de gebruiker meer keuzevrijheid (fiets, e-bike, bakfiets) en flexibiliteit (traject, moment van vertrek,...).
- ▶ Draagvlak creëren door co-creatieve projecten die inzetten op de modal shift en op autoluwe zones.

Aanbevelingen richting Stedenbeleid

- ▶ De Vlaamse overheidsstructuur is verkokerd. Dit maakt het moeilijk voor de steden om bepaalde vraagstukken integraal aan te pakken via subsidieprojecten omdat men niet weet waar men hiervoor kan gaan aankloppen. Of er moeten x-aantal verschillende subsidiekanalen, ondersteuningsmogelijkheden etc. voor één plan aangesneden worden, dit werkt moeilijk. Wanneer men botst op Vlaamse én federale én internationale structuren wordt het nog veel moeilijker.

Vanuit de deelnemers komt de vraag richting Vlaanderen om overkoepelend subsidies toe te kennen. Stedenbeleid zou dit kunnen faciliteren. Zo moet er niet voor één project bij verschillende entiteiten een dossier ingediend worden met telkens een andere insteek om allerlei kleinere subsidies te krijgen om één project te realiseren. Het zou logischer zijn dat er met één allesomvattend dossier één subsidie verkregen kan worden, met middelen vanuit de verschillende Vlaamse entiteiten. Dit maakt het voor de steden duidelijker wat er van Vlaanderen verwacht kan worden. (*better funding*)

- ▶ Stedenbeleid kan wijzen op de tegenstellingen tussen agentschappen en departementen binnen de Vlaamse overheid. Tegengaan dat één agentschap naar links duwt, en een ander agentschap je naar rechts duwt en je met een project blijft hangen omwille van tegengestelde visie/belangen. (*better regulation*)
- ▶ Stedelijke uitdagingen lopen op heel veel plaatsen gelijk. Stedenbeleid kan rond deze uitdagingen een plaats innemen als kennishub voor de steden en centraal steden ondersteunen in het aangaan van deze uitdagingen. (*better knowledge*)
- ▶ Stedenbeleid kan nadenken hoe een stad kan samenwerken met zijn omliggende gemeenten, bijvoorbeeld door de vuurtoren-functie van steden in te vullen. Het is Mogelijk om dit te koppelen aan de vervoersregio voor bepaalde domeinen (maar de vervoersregio's zijn niet geschikt om alle problemen aan te pakken).



Workshop nieuwe mobiliteitsdiensten

In deze workshop stond de vraag centraal hoe je als stad kan omgaan met nieuwe mobiliteitsdiensten- en systemen.

Nieuwe mobiliteitsdiensten zijn voornamelijk stedelijk

Er gebeurt veel rond nieuwe mobiliteitsdiensten en dan voornamelijk in de grotere steden zoals Antwerpen, Brussel en Gent. De keuze voor deze grote(re) steden hangt af van/is het gevolg van het businessmodel van de bedrijven. De vraag wordt gesteld naar de haalbaarheid ervan voor kleinere steden en dorpen. Soms lijken ook kleinere gemeenten succesvol (bijvoorbeeld Brasschaat met 780 bewegingen in hun fietsdeelsysteem).

De overheid draag vaak de kost

Er wordt vastgesteld dat het overgrote deel van de kosten door de steden zelf wordt gedragen, slechts 20% is ten laste van de gebruiker. Ook bij De Lijn is dat een normale verhouding: ook daar is 20% ten laste van gebruiker en 80% ten laste van de gemeenschap (de steden/de Vlaamse overheid).

Hoe kan je fietsdeelsystemen betaalbaarder maken voor de (kleinere) steden?

Een centrumstad heeft een haalbaarheidsstudie uitgevoerd rond deelfietsen. Daaruit bleek dat een *back-to-many* deelfiets systeem (vb. Velo) de stad op jaarbasis veel meer zou kosten dan een *free floating* fietsdeel systeem (vb. Mobit). De stad koos daarop voor de goedkoopste aanbieder.

Hoe kan je als overheid zelf ingrijpen?

Vanuit de groep werd opgemerkt dat je als overheid niet enkel mag uitgaan van het businessmodel, je moet ook kijken waar en hoe je als stedelijke overheid zelf kan ingrijpen:

Auto

- ▶ Indien je nieuwe vervoersmodi rendabel(er) wil maken, kan je de (goedkope) kostprijs voor de auto verhogen, bijvoorbeeld door een hoog parkeergeld te vragen (en op die manier de grondprijs laten renderen). De inkomsten kan je als stad gebruiken om deelfietsystemen te financieren.

Autodelen

- ▶ Een centrumstad heeft 10 Cambio's en 10 Zipcar's beschikbaar voor het stadspersoneel. De stad geeft autodelen ook privileges, bijvoorbeeld met een gratis parkeerkaart voor particulieren. Het idee bestaat om in bepaalde zones (stationsomgeving) geen parkeerplaatsen meer te voorzien. De stad heeft ook één deelauto in een woonproject waar de projectontwikkelaar voor zorgt via een overeenkomst met een deelplatform.

Mobiliteitspakket voor inwoners

- ▶ Een idee van een centrumstad dat momenteel nog in ontwikkeling is: bewoners zouden mogen kiezen tussen 1 gratis parkeerkaart (2^{de} wordt dan heel duur), een gratis deelfietsabonnement, een gratis busabonnement of een gratis autodeel-abonnement.

Bus

- ▶ Sommige steden bieden nog gratis busabonnementen aan voor doelgroepen onder een derde-betalersysteem, bijv. voor inwoners tot en met 18 jaar.

Wat is openbaar vervoer?

- ▶ Alle systemen die openbaar/met gemeenschapsmiddelen worden aangeboden (is verschillend van gemeenschappelijk vervoer): de Lijn, de NMBS, deelfietsen, steps,...)

Met en is weten

De deelnemers pleiten voor een goede evaluatie en opvolging van deze initiatieven. Het is van belang om de effecten van maatregelen te meten, zodat je weet wat werkt en wat niet werkt.



In een centrumstad waar vroeger gratis openbaar vervoer bestond, zijn de effecten niet gemeten. Men meent wel dat toen veel fietsers overstapt zijn naar de bus. Nu is het gratis vervoer gestopt (behalve voor -19jarigen) en ziet men meer fietsers. Maar dit kan ook zijn, omdat de parkeertarieven zijn verhoogd.

Hoe mensen overtuigen om naar modal shift te gaan?

Nudging

- ▶ Positieve voorbeelden gebruiken, niet communiceren met het verwijtende vingertje: voorbeeldgedrag niet onderschatten!

Faciliteren groepsaankopen

- ▶ Een centrumstad heeft groepsaankopen voor fietsen allerhande georganiseerd waarop alle inwoners en alle mensen die in de stad werken konden inschrijven.

Stimuleren bedrijven

- ▶ In de verf zetten van goede voorbeelden en het stimuleren van een Pendelfonds (50% van de kosten voor de bedrijven, 50% vanuit het Pendelfonds)

Deelmobiliteit stadslogistiek

- ▶ In hoeverre laat je de stad nog open voor distributeurs? Hoe ga je naar meer samenwerking met deze bedrijven? Toenemende e-commerce (met bijhorend vervoer).
- ▶ Een centrumstad ontwikkelde een gezamenlijke website voor e-commerce van lokale handelaars.
- ▶ Er is nood aan modal shift voor de levering van pakjes, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van mobipunten of minihubs. Hierbij moeten knooppunten en kennisdeling centraal staan.
- ▶ Zelfrijdende wagens kunnen een interessante mix opleveren tussen personen- en goederenvervoer. Ook het voorbeeld van Zwitserland waar de postbus ook pakjes vervoert.

Ruimtelijke ordening meenemen

Ruimtelijke ordening moet worden afgestemd op de nieuwe mobiliteit. Bijvoorbeeld kiezen voor bovengrondse parkeergarages met hoge plafonds, zodat deze - indien niet meer nodig - een andere bestemming kunnen krijgen.

Wat kan de Vlaamse overheid doen?

Datawarehouse

- ▶ De Vlaamse overheid kan een datawarehouse ontwikkelen waarin iedere aanbieder een (beperkt aantal) data moet registreren, dit in combinatie met het sturen op parameters/data en kwaliteitseisen.

De data waarover steden beschikken moeten worden samengebracht. Vb. San Francisco: door kwaliteitsnormen te stellen zijn 2/3e van de aanbieders geliquideerd.

Kwaliteitseisen op Vlaams niveau

- ▶ De vraag stelt zich of elke stad afzonderlijk kwaliteitseisen (zoals Brussel & Antwerpen) moet bepalen? Dit kan beter op het Vlaamse niveau worden bepaald. De groep meent dat Vlaanderen (MOW?) de opdracht heeft om kwaliteitseisen te bepalen en op te leggen. De regels moeten de eindgebruiker gegevens als i.f.v. gebruiksgemak, veiligheid, ...voorhouden.



Interoperabiliteit van systemen

- ▶ Er wordt opgemerkt dat in functie van de toegankelijkheid (dus meer gebruikers!) het belangrijk is hetzelfde systeem te gebruiken of tenminste om de systemen op elkaar af te stemmen, bijvoorbeeld door met eenzelfde kaart te betalen (laagdrempeliger), dit om ook te vermijden dat je kleinere spelers uit de markt prijst. Een overkoepelende API kan de oplossing zijn.
- ▶ Meer inzetten op slimme technologieën om gedragsverandering te stimuleren: vb. slimme verkeerslichten, groene golfteam in Nederland.
- ▶ Vlaanderen is voortrekker voor nieuwe initiatieven (bedrijfsleven), bijv. mobi-hubs; die bekend maken en helpen uitrollen (financiering?)

Inschrijvingen voor het Stadslabo mobiliteit

Ties	Vanthillo	IDEA Consult
Wout	Baert	Fietsberaad Vlaanderen
Inge	Caers	Fietsberaad Vlaanderen
Hans	Van Hoof	De Lijn
Maurits	Vandegehuchte	Stad Gent
Jan	Christiaens	Mobiel 21
Maarten	Matienko	VAB
Jan	Verhaert	Stad Antwerpen
Karel	Vanackere	AGSO
Katrien	Van Daele	Stad Oostende
Marie	Tavernier	Stad Oostende
Ariane	Koninckx	Stad Hasselt
Luus	Heyligen	ABB
Koos	Fransen	Vrije Universiteit Brussel
Bruno	Minnebo	Stad Gent
Maarten	De Schepper	Stad Hasselt
Sander	Knapen	ABB
Bram	Vandeninden	IRCEL - Intergewestelijke Cel Voor het Leefmilieu
France	Raulo	Stad Gent
Ken	Daems	ABB
Koen	Coenen	Stad Herentals
Yoleen	Van Camp	Stad Herentals
Lotte	Demeestere	Stad Kortrijk
Axel	verstrael	Streetwaves
Bart	Van Herck	IDEA Consult
Dirk	Lauwers	Universiteit Antwerpen