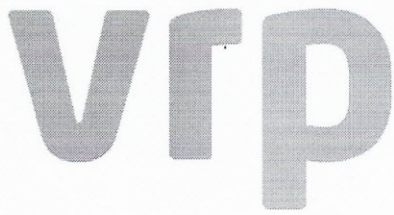


Manifest Mobiliteit 2.0

Pleidooi voor een betere (stads)regionale samenhang
tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling





Dit manifest voor een betere samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke planning, tussen stad en regio, werd opgemaakt door de **Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP)**. Het manifest wil een aanzet geven tot debat en actie.

Een eerste versie van het manifest werd in mei 2015 opgemaakt. Sindsdien is er in een 'VRP Lab Mobiliteit', een denktank met heel wat prominente experts, gewerkt aan een inhoudelijke verbreding en verdieping. De groep bestond uit academici, ruimtelijk planners en ontwerpers, (boven)lokale administraties, vervoersaanbieders, mobiliteitsdeskundigen... uit verschillende regio's in Vlaanderen. Gezien het besloten karakter van deze denktank kon vrijuit en in de diepte ingegaan worden op de knelpunten en de oplossingspistes voor een betere samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Het resultaat kan u lezen in voorliggend Manifest Mobiliteit 2.0.

Mede-auteurs: *Wout Baert, Kobe Boussauw, Conrad De Poortere, Filip De Rynck, Steven Hoornaert, Dirk Lauwers, Angelo Meuleman, Willy Miermans, Stijn Oosterlynck, Kris Peeters, An Rekkers, Stephan Reniers, Joris Scheers, Hans Tindemans, Hans Van Hoof, Johan Van Reeth, Sylvie Van Damme, Filip Vanhaverbeke, Peter Vermeulen, Sven Vlassenroot, Miguel Vertriest en anderen.*

Manifest Mobiliteit 2.0 - 3 juni 2016

de eerste zin van heel dit Manifest

1. HET MANIFEST SAMENGEVAT

Hoe kunnen we efficiënter omgaan met de bestaande infrastructurele rijkdom? Hoe kunnen we onze bereikbaarheid opnieuw garanderen door ruimtelijke ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen? Hoe kunnen we sociale en economische interactie blijven garanderen zonder onze omgeving bovenmatig te belasten? En op welke wijze moet toekomstgerichte mobiliteitsplanning inspelen op technologische en maatschappelijke innovaties? De VRP bracht een groep academici, mobiliteitsexperts en ruimtelijk planners bijeen om zich hierover te buigen.

Het resultaat is het Manifest Mobiliteit bestaande uit 2 uitgangspunten en 5 sleutelkwesties, die zowel ingaan op inhoudelijke keuzes als op noodzakelijke organisatorische veranderingen.

Het is een pleidooi voor het creëren van nabijheid, door te investeren in kernversterking en in de ontwikkeling rond vervoersknooppunten. Verdichting, functievermenging en een kwaliteitsvol publiek domein zijn het recept voor het terugdringen van de vervoersvraag. Verplaatsingen over lange afstand moeten veel meer dan nu ingevuld kunnen worden met openbaar vervoer en met de fiets. Dit laatste vergt uitdrukkelijk wel meer infrastructuur. Meer bereikbaarheid met minder (auto)verkeer. Deze keuze is vanuit economisch, sociaal en ecologisch oogpunt meer verantwoord dan het blijvend faciliteren en stimuleren van de mobiliteitsgroei en een ongebreideld grondaanbod.

Nabijheid en Transit Oriented Development als uitgangspunten

Vlaanderen moet, in navolging van stedelijke regio's wereldwijd, de omslag maken van een infrastructuurgericht mobiliteitsbeleid naar een beleid dat inzet op nabijheid, bereikbaarheid, en leefkwaliteit. Topsteden als Amsterdam, Barcelona, Basel, Freiburg, Hamburg, Kopenhagen, London, Lyon, Madrid, Metz, Nantes, Stockholm, Wenen en Zürich geven de richting aan. Zij kozen voor een coherente stadsregionale aanpak en een stedelijke infrastructuur op mensenmaat. Het succes en de leefbaarheid van deze steden is het tastbare bewijs dat ze de juiste keuze hebben gemaakt. Het concept Transit Oriented Development (TOD), dat wereldwijd opgang maakt, is hiervoor het recept dat we ook in Vlaanderen moeten toepassen.

Vijf sleutelkwesties

1. Van automobilititeit naar genetwerkte mobiliteit

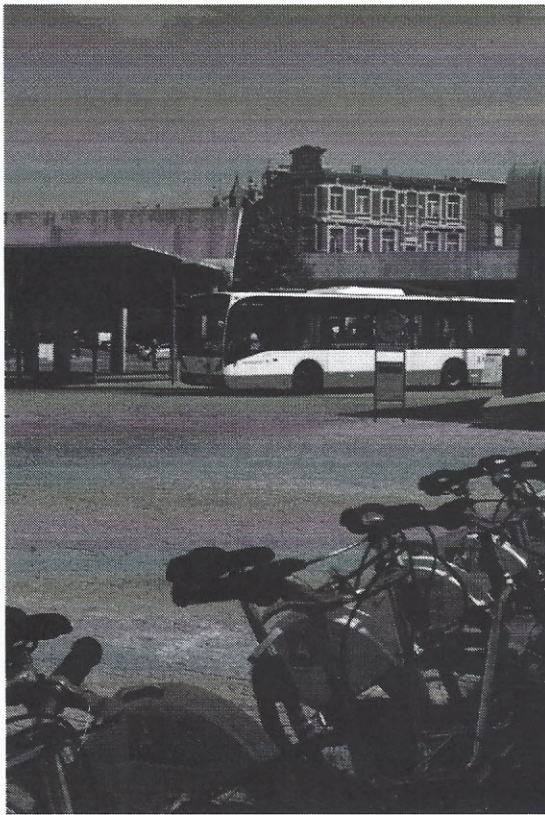
Het is van cruciaal belang dat ons denken en handelen over mobiliteit verandert. Dit betekent concreet: minder auto-afhankelijkheid en meer aandacht voor vervoersalternatieven. De industrie brengt vooral zelfrijdende auto's in beeld als het over de toekomst van de mobiliteit gaat. Maar de echte innovatie moet even goed komen van de fiets en het openbaar vervoer. Die moeten ingepast worden in een bredere mobiliteitsstrategie waarin bijvoorbeeld ook autodelen en parkeermogelijkheden zijn opgenomen. Collectieve vervoersmodi (trein, tram, metro, bus) moeten dus

Vit Manifest Mobiliteit 2.0 (VRP)

flankerende maatregelen.⁴ Om - zeker in een stedelijke context - het autosysteem zelf niet te laten verstikken moet dus, bijna paradoxaal, meer geïnvesteerd worden in de alternatieven. Een modal shift naar fiets en OV maakt opnieuw ruimte en capaciteit vrij. Op korte en middellange termijn zal de auto niettemin een belangrijk onderdeel blijven van ons mobiliteitssysteem.

Vanuit individueel standpunt is de keuze voor de auto vaak evident, maar maatschappelijk zorgt het voor hoge kosten (files, luchtvervuiling, klimaatopwarming, lawaaihinder, extensief ruimtebeslag ...). Hier is sprake van een variant van het *tragedy of the commons*-probleem. Het komt erop aan de autoafhankelijkheid en de daarmee gepaarde negatieve effecten terug te dringen.

Het bestrijden van files door uitbreiding van weginfrastructuur zou dus steeds de laatste optie moeten zijn voor het mobiliteitsbeleid



Investeren in het principe 'bereikbaarheid door nabijheid' én in een slagkrachtig openbaar vervoer is vanuit breed maatschappelijk oogpunt aangewezen omdat daardoor veel maatschappelijke uitdagingen tegelijk worden aangepakt. Wat betreft mobiliteit gaat het o.a. om de verhoging van de verkeersveiligheid, het wegwerken van mobiliteitsarmoede en een verhoging van de leefkwaliteit. Een dergelijke strategie biedt tevens de basis om aan economische en sociale kernversterking te doen en dus de nefaste ruimtelijke spreiding en versnippering tegen te gaan.

Het bestrijden van files door uitbreiding van weginfrastructuur zou dus steeds de laatste optie moeten zijn voor het mobiliteitsbeleid. Mogelijke oplossingen moeten eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, een optimalisatie van het openbaar vervoer, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement.

en in Antwerpen?

Wij vragen al 6 jaar een test met een foloijde LHT

Enkel daar waar deze strategieën geen oplossingen bieden voor een lokale flessenhals of een zeer incidentgevoelig knelpunt in het wegnennet, kan een aanpassing van weginfrastructuur overwogen worden. Die moet dan vooral gericht zijn op de optimalisatie van het bestaande wegnennet en op de uitbouw van een sterkere, leesbare hiërarchie in dat hele systeem.

⁴ Financiële en fiscale maatregelen (zoal o.a. rekeningrijden, tolheffing, parkeerheffingen ...), mobiliteitsmanagement, maar ook bv. maatregelen in functie van het creëren van nabijheid, kernversterking, ...

dat wil zeggen: eerst grondig alle mogelijkheden onderzoeken, met bij voorrang eerst proberen een weginfrastructuur te verrijken, en hiërarchiseren in alternatieven (fiets en OV)