



Kernwijzer Duurzame mobiliteit

VLAIO



Vlaanderen
is ondernemen



Index

Is deze kernwijzer iets voor mij?	3
1. Inleiding	4
2. Mobiliteit	5
2.1 Wat is duurzame mobiliteit?	5
2.2 Waarom werken aan duurzame mobiliteit?	6
2.3 Een modal & mental shift	7
2.4 Positieve trend richting een duurzame mobiliteit	9
2.5 Hoe werk je aan duurzame mobiliteit?	10
3. Hoe vind je bruikbare oplossingen?	11
3.1 Leg de doelstellingen vast	11
3.2 Data verzamelen	13
3.3 Stel het zelf vast	14
3.4 Ga in dialoog	15
4. Hoe ga je ermee aan de slag?	16
4.1 Met welk vervoersmiddel komen bezoekers tot in het kernwinkelgebied?	16
4.2 Bezoekers doen kiezen voor duurzame mobiliteit	19
4.3 De steenweg door het dorp	19
4.4 Maak ruimte vrij door verkeer anders te organiseren	20
4.5 Vertragen: snelheidsbeperkende maatregelen	21
4.6 Parkeren	26
5. Monitoring en evaluatie	29
6. Bijlagen	31
7. Colofon	32



Is deze kernwijzer iets voor mij?

De kernwijzers zijn een initiatief van VLAIO om steden en gemeente te ondersteunen in hun kernversterking. Gespreid over zes kernwijzers behandelen ze verschillende onderwerpen die bijdragen aan een sterkere handelskern. Alle bundels geven je praktische info, tips en sjablonen die je meteen zelf kan toepassen in de praktijk, elk opgesteld door experts in het vakgebied.

Is deze kernwijzer iets voor jouw lokaal bestuur? Wanneer het antwoord op één van volgende vragen 'ja' is, dan vind je deze bundel vast waardevol.

Wil je ...

- de beleving in de kern niet laten beïnvloeden door gemotoriseerd verkeer?
- klachten over files in de kern vermijden?
- de veiligheid voor trage weggebruikers in het kerngebied verhogen?
- meer fietsers en wandelaars in de kern?
- ondersteuning bij het installeren van laadpunten?
- voor jouw inwoners deelmobiliteit aanbieden?
- de openbare ruimte in het centrum herinrichten?
- de levering van goederen efficiënter maken en de uitstoot beperken?
- binnen je capaciteit op de diensten om kunnen gaan met alle vraagstukken?



1. Inleiding

De ambitie van de Profploeg is om bedrijvige kernen met meer beleving vorm te geven. En om die toekomstbestendig te maken, moeten we kijken naar de bedrijvige kern.

Hierbij brengen we alle noden van de burgers ruimtelijk samen in één zone waardoor alles binnen de 15 minuten op een duurzame manier kan bereikt worden. Een duurzame verplaatsing kan hierbij zowel te voet, met de fiets als het openbaar vervoer. We bannen de wagen niet, maar autoluwheid en vertraging zijn wel cruciale elementen voor de beleving van de bezoekers en bewoners van deze kernen. De bedrijvige kern gaat over het creëren van een omgeving waar zowel winkelen, wonen, werken kan plaatsvinden. Dat in combinatie met ontspanning, sport, cultuur, gezondheid en een hopin-punt om je te verplaatsen tussen gemeenten en steden.

Het inzetten op bereikbaarheid van functies en duurzame mobiliteit zorgt ervoor dat mensen weer samen worden gebracht en toevallige ontmoetingen meer kans krijgen. Met deze kernwijzer zetten we in op acties met de meeste impact binnen een gemeente. Er is immers een spectrum aan initiatieven mogelijk van visievormende tot repressieve instrumenten. Deze kernwijzer zet in op het verwezenlijken van duurzame mobiliteit zodat de bedrijvige kern stap per stap gerealiseerd kan worden.

2. Mobiliteit

2.1 Wat is duurzame mobiliteit?

Uit de [Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040](#) halen we de volgende definitie van duurzame mobiliteit:

Een mobiliteitssysteem dat voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van toekomstige generaties in gevaar te brengen. We geven daarbij aandacht aan de integratie van en **de synergie tussen de sociale, de ecologische en de economische dimensie**.

Daar hoort een veranderingsproces bij waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden **afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften**.

2.2 Waarom werken aan duurzame mobiliteit?

Mobiliteit raakt iedereen. Onszelf verplaatsen is onlosmakelijk verbonden met wie we zijn: we verplaatsen ons voor het werk, voor hobby's, om naar school te gaan, om te winkelen, ... Wanneer er veel verplaatsingen gebeuren op een klein gebied, ontstaan er spanningen.

- Verplaatsingen nemen (openbare) ruimte in. In de kernen van gemeenten en steden leidt de toename van verplaatsingen vaak tot opstopping of filevorming bij piekmomenten wegens beperkte ruimte. Tegelijk evalueren we of de **beperkte ruimte** niet voor andere doelen kan gebruikt worden, we worden namelijk meer bewust van het belang van **leefkwaliteit**. De openbare ruimte die vandaag gebruikt wordt om verplaatsingen te faciliteren (wegen, parkeerplaatsen, ...) is ook een mogelijke ontmoetingsplaats, ontspanningsruimte of plek om te genieten van groen.
- Het aantal **verkeersslachtoffers** is de voorbije decennia in Vlaanderen sterk gedaald, maar de verkeersdruk kost nog steeds veel mensen het leven. Snelheid speelt daarin een belangrijke rol: het belang van **vertragen** naar zone 30 (of zone 20) groeit.
- De aandacht voor klimaatverandering en persoonlijke gezondheid doet ons meer stilstaan bij **vervoersuitstoot** en de impact op het klimaat.

2.3 Een modal & mental shift

Om een oplossing voor de spanningen te vinden, hebben we een modal shift nodig.

Modal shift

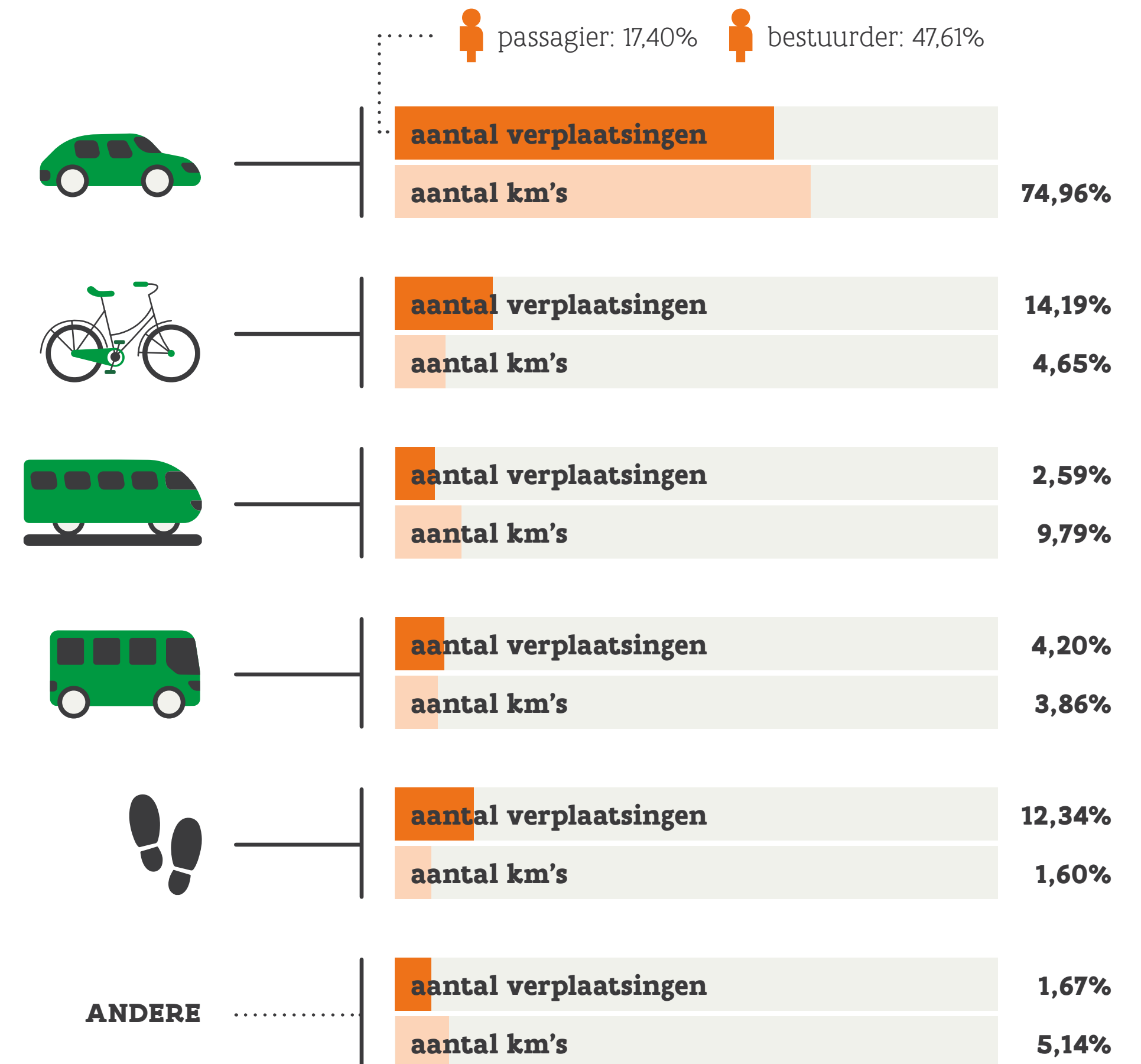
Ongeveer 75% van de verplaatsingskilometers worden in Vlaanderen afgelegd met de auto. Wanneer we naar het aantal verplaatsingen kijken, daalt dit naar 65%.

25% van de kilometers en 35% van de verplaatsingen wordt gedaan met de fiets, te voet of het openbaar vervoer. De Vlaamse Regering stelt voorop om het aandeel duurzame verplaatsingen te verhogen naar 40% (50% rond de grootsteden Antwerpen, Gent en Vlaamse Rand rond Brussel). Die doelstelling behalen, vereist een modal shift: kiezen voor een ander verplaatsingsmiddel dan de auto.

De jongeren (18-34) geven alvast het goede voorbeeld: In drie jaar tijd is het aandeel van de kilometers die jongeren afleggen als autobestuurder gedaald van 55% naar 45% volgens cijfers van VIAS.

Mental shift

Een modal shift realiseer je niet alleen met een nieuwe weginrichting. Mensen vragen de auto te laten staan en de fiets te nemen, is een ingreep in het dagdagelijkse mobiliteitspatroon. Daarom is een omslag maken naar duurzame mobiliteit vaak niet alleen een modal shift, maar ook een mental shift. We willen mensen bewust laten nadenken over hun verplaatsingen. Dat vraagt in eerste instantie nadenken over gewoontes en waar die kunnen veranderd worden.



Aantal verplaatsingen in Vlaanderen per modus, bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, 2019-2020



Meer verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom



Ongevallencijfers – graphic Nieuwsblad

Vertraging: Coalitie van 30

2.4 Positieve trend richting een duurzame mobiliteit

Wanneer je als gemeente een plein heraanlegt, wil je natuurlijk dat het klaar is voor de toekomst. In veel gemeenten is de publieke ruimte nog voor 80% of meer toegewijd aan de circulatie en het parkeren van wagens. Wat de Profploeg vraagt, is niet om de wagen te bannen maar om de ruimte eerlijker te verdelen en meer ruimte te bieden voor beleving (zie ook kernwijzer beleving) en trage weggebruikers, deelmobiliteit en openbaar vervoer.

Zorg er dus voor dat ruimte voor beleving prioriteit krijgt in je handelskern, met blijvende aandacht voor een handelondersteunend parkeerbeleid (straks meer). Rand- en centrum-parkings grenzend aan de handelskern kunnen bijkomende parkeerdruk opvangen.

De transitie naar duurzame mobiliteit is onmiskenbaar ingezet.

Piek-auto-eigenaarschap bereikt

Het aantal personenwagens steeg de afgelopen tien jaar gemiddeld met 0,8% (statbel 2023). Vorig jaar was de groei beperkt tot 0,3%, terwijl de bevolking in België nog met 0,5% groeide. Dit betekent dat België haar piek aan auto-eigenaarschap heeft bereikt en de daling is ingezet. Het aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen is op drie jaar tijd met ongeveer een derde gekrompen!

Zeker in stedelijke omgevingen/kernen zien we dat het auto-eigenaarschap sterk aan het dalen is. Het aantal parkings dat bij een vastgoedproject onverkocht blijft, is ook aan het stijgen. De tijd van twee auto's per gezin is stapsgewijs aan het dalen.

In Vlaanderen leven trouwens 656.482 huishoudens zonder wagen, dat is 22,89% van het aantal gezinnen. 49% heeft maar één wagen, 22% heeft er twee en 6,19% heeft meer dan twee wagens.

Aantal jongeren met een rijbewijs daalt

Het aantal jongeren dat een rijbewijs wil halen, daalt eveneens jaar na jaar. Van 37.187 rijbewijzen in 2007 door 18-jarigen daalden we naar 29.455 in 2021, een terugval van -20,7%.

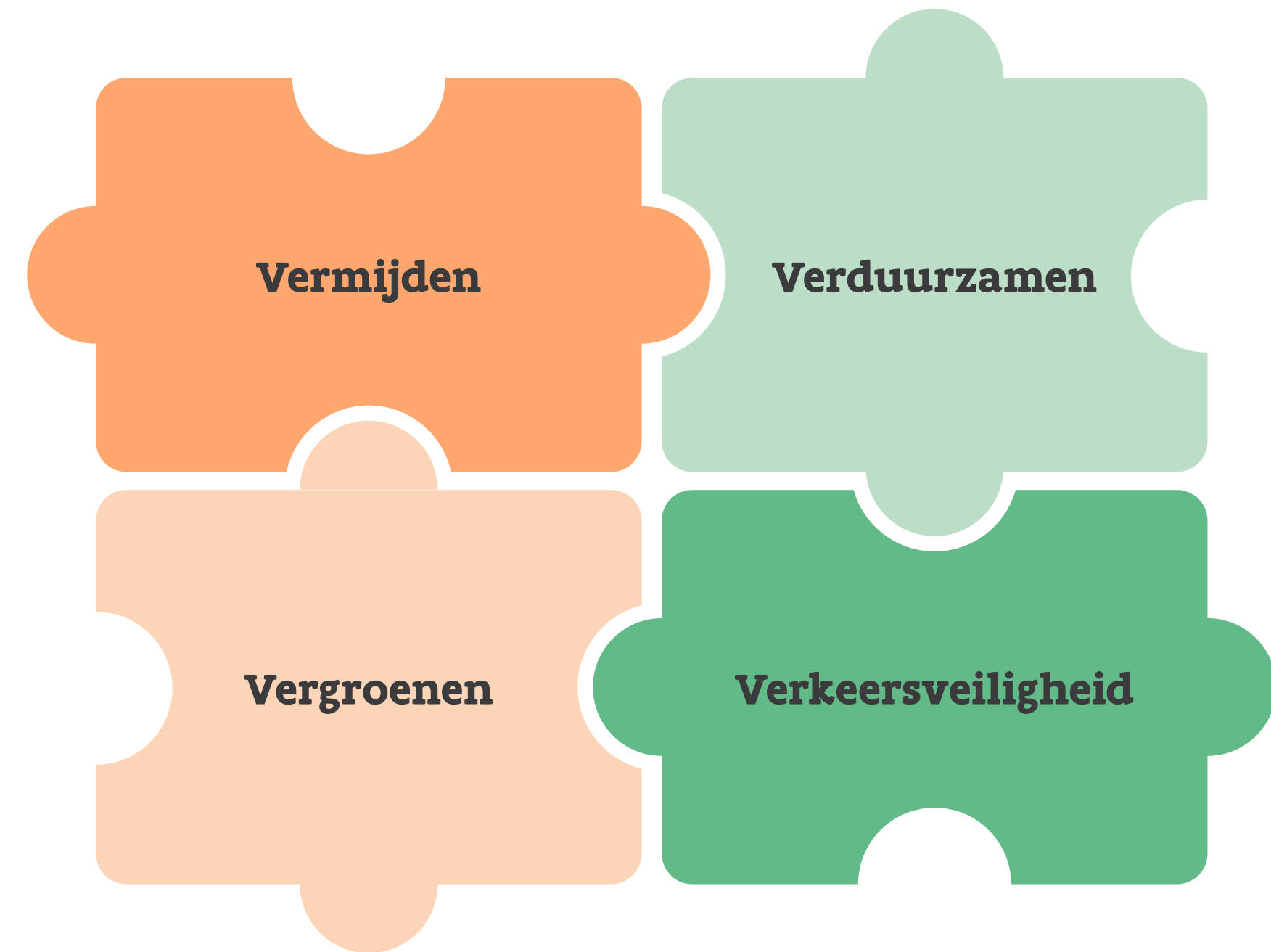
In Brussel was het bijvoorbeeld een derde minder tussen 2007 en 2021. Misschien halen Brusselaars dit op latere leeftijd dan in? Neen, ook daar zien we dat het aantal behaalde rijbewijzen blijft dalen.

Een kern die dus niet inspeelt op beleving en het kwalitatief ontvangen van duurzame vervoersmodi is dus niet aangepast aan de noden van onze kernen. Als je vandaag een centraal plein of straat in de handelskern heraanlegt, wees je er dan van bewust dat het wagenbezit en de mensen die met de wagen rijden stelselmatig zal afnemen. Zorg ervoor dat je plannen hierop inspelen. Het overdimensioneren van het aantal parkeerplaatsen is vandaag nog steeds een vaak voorkomend probleem dat gebaseerd is op een gevoel en niet op een bewezen nood die vaak leeft bij handelaars en inwoners. Langparkeerders laten parkeren op een beperkte afstand van het centrum kan helpen om de transitie naar een meer kwalitatief centrum te versnellen. De parkeerplaatsen in het centrum worden zo vooral voor kortparkeerders voorbehouden.

2.5 Hoe werk je aan duurzame mobiliteit?

Wanneer we zoeken naar de juiste maatregelen om verkeersproblemen op te lossen, zoeken we steeds naar antwoorden op 4V's.

1. Hoe kunnen verplaatsingen **vermeden** worden?
2. Indien een verplaatsing moet gebeuren, hoe kunnen we **de keuze sturen naar duurzame modi** (fiets, te voet, openbaar vervoer)?
3. Als een autoverplaatsing noodzakelijk is, stimuleren we best **de meest groene optie**.
4. Hoe draagt de maatregel bij aan meer **verkeersveiligheid**?



© Traject

3. Hoe vind je bruikbare oplossingen?

3.1 Leg de doelstellingen vast

Een mobiliteitsprobleem raakt vaak aan verschillende zaken. Alles tegelijkertijd aanpakken is echter niet mogelijk. Baken daarom de doelstellingen af. Wat wil je écht bereiken?

Focus op het doel (vb. meer ontmoetingsplek) en niet op het middel (vb. “een parkeervrij plein”). Met een goed gedefinieerde doelstelling, wordt het mogelijk om verschillende antwoorden in overweging te nemen. “Meer ontmoetingsplek” realiseer je misschien met een parkeervrij plein, maar misschien ook met heel andere ingrepen waar je aanvankelijk niet aan dacht. Een doelstelling kan dus zijn om meer belevingsruimte te creëren. Een levendige kern kan pas ontstaan als we de publieke ruimte meer in balans brengen en de ruimte eerlijker verdelen richting beleving. Hoe meer volk er in de kern aanwezig is en blijft, hoe groter ook de kans dat men lokaal zal consumeren.



Voorbeeld Zutendaal

De gemeente Zutendaal deed een beroep op De Profploeg met de ambitie om het Vijverplein om te vormen tot een plein waar ook ruimte is voor beleving. Vandaag is het plein enkel gekenmerkt door parkeerplaatsen en is er ook veel schoolverkeer in de buurt.

Na een voorstudie verzorgde De Profploeg een workshop voor enkele medewerkers en schepenen van de gemeente. In deze workshop werd achtereenvolgens ingezoomd op:

- **Het waarom:**
wat is het motief om het Vijverplein en verkeersplein meer vrij te maken?
- **Het hoe:**
welke circulatie moet behouden blijven / randvoorwaarden voor levering bij de supermarkt?
- **Het wat:**
welke acties rol je best wanneer uit?

Er werd in kaart gebracht wat de prioritaire doelstellingen zijn en welke metingen er al gebeuren en kunnen dienen om met de bijpassende quota's de vooruitgang te monitoren.



Voorbeeld Diest

De stad Diest deed een beroep op De Profploeg met de ambitie een slimmere stadsdistributie te organiseren. Een grote ambitie die ze onder andere opnamen in de meerjarenplanning.

Het motief voor stadsdistributie kan divers zijn: leefbaarheid van de kern verbeteren, minder uitstoot, efficiënter leveren, verkeersveiligheid, ... Afhankelijk van het prioritaire motief is de ene actie al meer aangewezen dan de andere om de gewenste impact te creëren.

Na een voorstudie verzorgde De Profploeg een workshop voor enkele medewerkers van de stad, de schepen van lokale economie en vertegenwoordiging van UNIZO. In deze workshop werd achtereenvolgens ingezoomd op:

- **Het waarom:**
wat is het motief om te investeren in slimmere stadsdistributie?
- **Het hoe:**
hoe kan je logistieke denkkaders toepassen?
- **Het wat:**
welke acties rol je best wanneer uit?

Er werd in kaart gebracht wat de prioritaire doelstellingen zijn (zowel vanuit stadsperspectief als vanuit handelaarsperspectief) en welke metingen er al gebeuren en kunnen dienen om met de bijpassende quota's de vooruitgang te monitoren.

3.2 Data verzamelen

Mobiliteit is een materie waar velen een mening over hebben. Om een eerlijke discussie te kunnen voeren, is het belangrijk om elementen feitelijk te kunnen aantonen. Een belangrijke eerste stap is dan ook om zoveel mogelijk gegevens over de mobiliteit te verzamelen.

Waar kan je nuttige cijfers terugvinden?

- De gemeentemonitor brengt de brede omgeving van elke Vlaamse gemeente en stad in beeld, onder andere voor het thema mobiliteit (kies uitgebreid rapport voor maximale data);
- De politie beschikt mogelijk over snelheidsmetingen. Die metingen kunnen ook gegevens bevatten over verkeersintensiteit (aantal voertuigen op de gemeten momenten);
- De politie beschikt mogelijk ook over cijfers van verkeersslachtoffers;
- De interne gemeentediensten hebben (mogelijk) zicht op het aantal parkeerplaatsen op geclusterde parkings;
- Flankerende onderzoeken in kader van ontwikkelingsprojecten, (Provinciale) Ruimtelijke Uitvoeringsplannen ((P)RUP's), ... bevatten vaak ook mobiliteitsstudies en bijhorende data;
- Voor kernwinkelgebieden kunnen ook gegevens over bezoekers, hun herkomst, bestemming en verblijfsduur interessante data opleveren in functie van mobiliteit. Hierbij is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen macro data die de oorsprong op een hogere schaal achterhaalt (bv. van welke gemeente komt men) en de microdata die kijkt hoe de bezoeker zich doorheen de kern beweegt en hoe lang deze in het kernwinkelgebied verblijft.
- De ongevallenkaart van de Vlaamse Overheid op www.accidentsflanders.innoconnect.net.



Rapport Detailhandel Schilde

Voorbeeld detailhandelonderzoek

In aanloop naar de heraanleg van de Turnhoutsebaan in Schilde, vroeg de gemeente ondersteuning van De Profploeg. “Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de voorziene werken en bijhorende beperkte toegankelijkheid van het kernwinkelgebied zo weinig mogelijk problemen veroorzaken voor de lokale economie?”

Naast eigen bereikbaarheidsonderzoek e.d. konden we in Schilde ook terugvallen op een detailhandel-onderzoek georganiseerd door de provincies, dat koopstromen (oorsprong van klanten) in kaart brengt. Dergelijke bronnen zijn bijzonder nuttig om meer gericht oplossingen in kaart te kunnen brengen. Denk dus breed in de fase van data-verzameling en benut wat reeds beschikbaar is!

3.3 Stel het zelf vast

Ontbreekt het aan data, dan kan je in sommige gevallen het ook zelf vaststellen. Eenvoudige steekproeven zijn mogelijk al voldoende om een bevestiging of nuancering van het probleem vast te stellen:

- Wandel door het kernwinkelgebied en let op de problemen die zich voordoen: foutgeparkeerde wagens bemoeilijken een aangename wandelervaring, winkelvitruines komen niet tot hun recht door de hoge auto's die ervoor geparkeerd staan, het is niet gemakkelijk wandelen op de smalle voetpaden, rondslingerende fietsen of steps maken de wandeling tot een hindernissenparcours ... Maak foto's van de vaststellingen om de situatie ook later aan te kunnen tonen.
- Inventariseer ook de kansen die er zijn: wat is de zonnkant van het plein? En lijkt het wenselijk om daar publieke ontmoetingsruimte te voorzien (horeca, sociale of culturele functies in de buurt)?
- Voer manuele tellingen uit. Straatvinken organiseert jaarlijks een burgeronderzoek met tellingen van het verkeer in je straat. Een jaarlijkse telling is goed om tendensen op langere termijn in kaart te brengen. Als de situatie nu een antwoord moet kennen, kan je met een gelijkaardige methodiek ook zelf aan de slag.



Voorbeeld van een kleinschalig parkeeronderzoek

De gemeente Lint kreeg hulp van De Profploeg om samen te onderzoeken hoe ze meer publieke ruimte konden vrijmaken voor beleving in het kerngebied. De aandacht ging daarbij al snel naar het aantal geparkeerde wagens op enkele centrale plaatsen.

We bereidden een kleinschalig parkeeronderzoek voor dat de gemeente op eigen kracht uitvoerde. Met de juiste sjablonen in de hand kwam het erop aan om op enkele goed gekozen momenten de situatie zelf te gaan vaststellen.

Na analyse stelden we vast dat het Kerkplein op zaterdag vooral voor langparkeren diende, de andere parking in het centrum nooit volledig benut werd en de parkeerplaatsen op wandelafstand van het centrum heel weinig gebruikt werden. Die resultaten boden kansen voor een nieuw beleid: we bespraken met de gemeente de mogelijkheden om het Kerkplein vaker te benutten voor andere activiteiten (denk aan foodtrucks of speel- en ontmoetingsactiviteiten) en parkeerders te heroriënteren naar plaatsen op wandelafstand. Zo bereidt de gemeente een omslag naar een nieuwe definitieve herinrichting al voor.

3.4 Ga in dialoog

Een mobiliteitsprobleem kent soms verrassende oorzaken. Door erover in gesprek te gaan met de betrokkenen, kom je interessante zaken te weten die later zullen helpen bij het formuleren van antwoorden. Het biedt ook de mogelijkheid om kansen te benutten die zich voordoen. Kansen die aanvankelijk misschien niet aan mobiliteit gelinkt werden.

Breng daarom op voorhand alle belanghebbenden in kaart, want 'de betrokkenen' kunnen breder gaan dan je op het eerste zicht zou denken.



Voorbeeld dialoog

In Avelgem slipt de kern van de gemeente steeds dicht bij het begin en einde van de schooltijd. Verschillende scholen liggen verzameld rond het kernwinkelgebied, en het schoolverkeer zorgt mee voor een overbelasting van de wegen. Daarbij plant een scholengroep enkele scholen te clusteren op een site dichtbij het kernwinkelgebied, met extra verkeersdruk tot gevolg.

Een modal shift, waarbij meer leerlingen en schoolpersoneel met de fiets of te voet naar school komen, zou een oplossing kunnen bieden. Echter, zo'n modal shift realiseer je niet alleen met leerlingen en school.

Daarom brachten we met De Profploeg in Avelgem de verschillende scholen (van verschillende netten) samen rond de tafel met vertegenwoordigers van de gemeente, intercommunale Leiedal en ordediensten. Want om een antwoord te vinden op het probleem dat zich stelt, konden al deze betrokkenen een rol spelen. Doordat ze op elkaar inhaken, werd het beste resultaat bekomen.

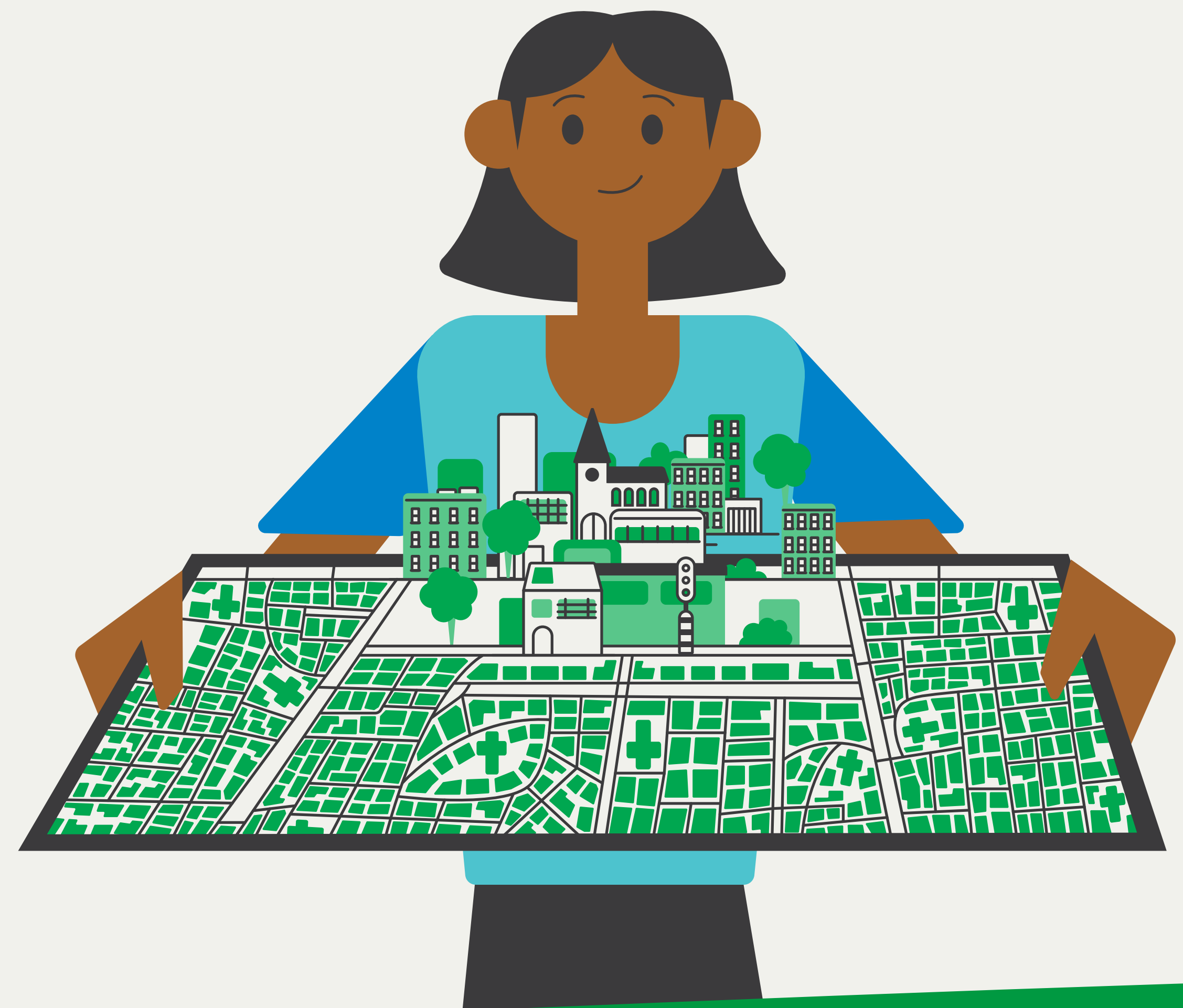
Samen met alle partijen maakten we een uitgebreide knelpuntanalyse, werkten we oplossingen op maat uit en kwamen we samen tot een gedragen actieplan met actiepunten toegewezen aan zowel de scholen, de gemeente alsook de (lokale) politie.

4. Hoe ga je ermee aan de slag?

4.1 Met welk vervoersmiddel komen bezoekers tot in het kernwinkelgebied?

Heb je er een goed zicht op hoe bezoekers tot in het kernwinkelgebied komen? Waar ze vandaan komen? Waarvoor ze tot in het kernwinkelgebied komen? En hoe ze de trip ernaartoe ervaren? Al deze elementen kunnen bijdragen tot het maken van slimme keuzes wanneer je wil werken aan duurzame mobiliteit. Een manier om antwoorden te vinden, is het de bezoekers zelf te vragen.

Een goede bevraging organiseren vraagt voorbereiding. Wat is de onderzoeksvraag die je wil beantwoorden? Wie wil je juist bevragen? Op welke manier wil je bevragen? Er komt ook expertise bij kijken, want goede vragen stellen is niet eenvoudig. Schakel daarom een studiebureau in om te helpen bij de ondersteuning en/ of de uitvoering.





Voorbeeld onderzoek verplaatsingsgedrag

Om het verplaatsingsgedrag van de leerlingen in het kerngebied van Avelgem in kaart te brengen, organiseerde de Profploeg een kaartgebaseerde bevraging. Daarin wordt gevraagd met welk vervoermiddel leerlingen en leraars naar school komen, welke route ze nemen op weg naar school en welke knelpunten ze ervaren op die route. Bij de dataverwerking werden alle antwoorden op elkaar gelegd. De plekken waar verschillende respondenten eenzelfde knelpunt aanduiden, wordt daardoor héél herkenbaar. Ook de routes die het meest gebruikt worden, worden duidelijk zichtbaar.

Voorbeeld onderzoek met klanten en handelaars

Uit het onderzoek voor niet-centrale winkelstraten in Berlijn bleek dat handelaars het aandeel dat met de wagen kwam winkelen sterk overschatte. Zo dacht men dat 21.6% van de klanten met de wagen kwam, terwijl dit maar 6,6% was. Er was ook een sterke onderschatting van het aandeel dat met het openbaar vervoer kwam (8.1% procentpunt onderschatting), te voet (6.2% onderschatting), en met de fiets (3% onderschatting).

Doe zelf een onderzoek naar de perceptie en effectieve modus van verplaatsing van de klanten in het kernwinkelgebied (vragenlijst gebaseerd op het onderzoek van Dirk von Schneidemesser, Jody Betzien; 2021) in decentrale winkelstraten in Berlijn:

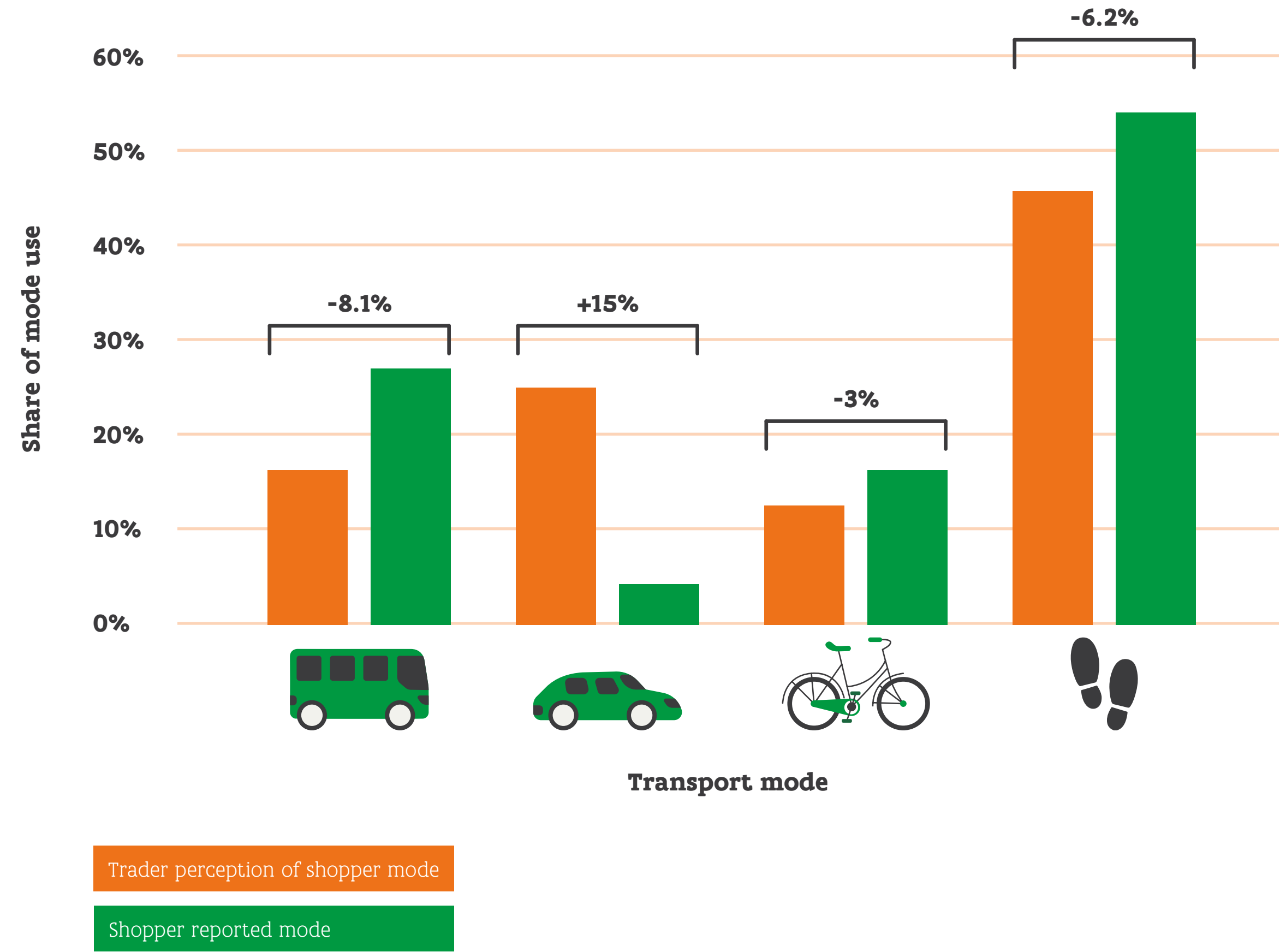
- *Hoe ben je naar de winkelstraat gekomen (vervoersmodus - wagen, fiets, te voet)?*
- *Wat is de afstand naar huis?*
- *Wat is je belangrijkste reden van bezoek?*
- *Hoeveel heb je al besteed in de winkelstraat vandaag?*
- *Hoeveel winkels bezocht?*
- *Hoe vaak in de maand kom je naar de winkelstraat?*

Vragen aan handelaars:

- Van elke honderd klanten in de handelskern: hoeveel komen er met de wagen, fiets, te voet
- Van elke honderd klanten in de handelskern, hoeveel komen er van minder dan 2 km, 2-5 km, 5- 10 of meer dan 10 km?
- Hoeveel besteedt de gemiddelde klant in de winkelstraat?
- Hoe verplaats je je naar je winkelzaak?
- Als je met een voertuig(wagen / bestelwagen) komt, waar parkeer je je voertuig?

Een gelijkaardig onderzoek in jouw gemeente kan de inzichten en standpunten van de handelaars bijstellen.

**Trader perception of mobility behavior
vs.
Shopper reported mobility behavior**



4.2 Bezoekers doen kiezen voor duurzame mobiliteit

Gewoonten sturen nog steeds het grootste deel van ons verplaatsingsgedrag. Door middel van verschillende ingrepen die we verder bespreken kan je die gewoonten proberen te doorbreken of om te buigen naar duurzame mobiliteit. Door op zoek te gaan naar het motief van de verplaatsing, open je mogelijk een waaier aan alternatieven om de verplaatsing te maken.

- Door ruimte te voorzien voor ontmoeting (speelplekken, terrassen, ...) krijgt een bezoek aan het kernwinkelgebied niet alleen een functionele invulling. Je zorgt ervoor dat het ook aantrekkelijker is om gewoon te vertoeven.
- Met verbindingswegen op maat van voetgangers tussen de parkings aan de rand en de beleving in de kern, is het niet langer onaangenaam om de auto verder weg te parkeren.
- Voorzie rustpunten met groen en/ of een zitplaats op strategische plekken. Combineer eventueel met andere functies, zoals spel of sport, infrastructuur om je gsm op te laden (zie kernwijzer beleving), je fiets op te pompen ... Deze punten dragen bij tot een rustig straatbeeld. Hiertoe kan zelfs een huisstijl ontwikkeld worden (zie kernwijzer identiteit).
- Faciliteer eventueel deelmobiliteit. Deelfietsen kunnen de laatste kilometer tussen het station of de randparking (bij grotere kernen) en het kerngebied veel korter maken.

4.3 De steenweg door het dorp

Veel kernwinkelgebieden in Vlaanderen zijn ontstaan rond een verbindingsweg, beter bekend als 'steenweg' of 'gewestweg'. Deze wegen vormen belangrijke verbindingen tussen verschillende kernen waardoor er veel doorgaand verkeer door de kern moet. Omdat doorgaand verkeer een andere route aan te bieden – niet door maar rond de kern – ontbreekt het in Vlaanderen vaak aan ruimte.

Hét probleem van de steenweg krijg je daarom niet zomaar opgelost. Om de detailhandelskern toch de winkelervaring, rust en bereikbaarheid te geven die het verdient, verzamelden we verzachtende maatregelen die voor de bezoeker een verschil kunnen maken.

Voorzie een warme welkom

Als bezoeker is het altijd fijn om verwelkomd te worden. Het nodigt uit om op onderzoek te gaan, misschien te stoppen hoewel je dat niet van plan was? Met de juiste borden en gepaste communicatie geef je mee waar de gemeente voor staat.

En als de bestuurder geen interesse heeft in wat je gemeente of stad te bieden heeft, dient de verwelcoming nog een ander doel: visuele ankerpunten geven een verwittiging dat hij een nieuwe omgeving binnenrijdt.

Afhankelijk van de identiteit van je kern, ligt je focus op specifieke doelgroepen. Door middel van faciliteiten of inrichting, kan je hen extra het signaal geven dat ze gewenst en welkom zijn in de kern:

- Maak visueel duidelijk waar je kernwinkelgebied start en eindigt (zie ook kernwijzer beleving). Zorg voor een duidelijke visuele onderbreking. Bouw bijvoorbeeld een parkeerplaats om langs beide zijden van de straat door ze te vergroenen met een bankje, fietsparking en een welkomstbord.
- Maak het gezellig en uitnodigend om in de kern te vertoeven met zitbankjes, parklets of groene rustpunten.
- Een publiek voetbalplein, speeltuin, basketbalveld ... nodigt kinderen uit om de openbare ruimte te gebruiken.
- Een parkeerplek voor bakfietsen maakt duidelijk dat bakfietsgebruikers welkom zijn. Mobiel Vlaanderen raadt een lengte van 3 m en een breedte van 1 m aan, met een onderlinge afstand van 35 cm.
- Een fietsherstelpaal met laadmogelijkheid voor de elektrische fiets faciliteert het bezoek van de (elektrische) fietser.
- Combineer verschillende elementen op dezelfde plek (bv. parklet van één parkeerplek met rustpunt, fietsenstalling en infobord).
- Creatieve duwtjes in de rug om gewenst gedrag te verkrijgen door speelse elementen in het straatbeeld toe te voegen.

4.4 Maak ruimte vrij door verkeer anders te organiseren

De beschikbare publieke ruimte kan slechts één keer gebruikt worden. In veel kerngebieden is er veel ruimte gereserveerd voor auto's (rijbaan en parkeerplaatsen). Met slimme ingrepen kan de ruimte een herbestemming krijgen die de beleving ten goede komt, zonder hierbij de wagen te bannen.

Ingrijpen op de circulatie:

- Een rijrichting wijzigen of de doorgang voor gemotoriseerd verkeer verhinderen ('knip' of verkeersfilter) doe je niet zomaar. Je grijpt namelijk in op het dagdagelijks mobiliteitspatroon van verschillende mensen. Maar met het juiste studiewerk en voldoende overleg, behoort het wel degelijk tot de mogelijkheden.
- Met een proefopstelling – aangevuld met goede communicatie – kunnen ingrepen die volgens het studiewerk ideaal lijken ook uitgetest worden in de praktijk. Voorzie een voldoende lange doorlooptijd voor de proefopstelling, want gedragsverandering heeft tijd nodig. Hou ondertussen de vinger aan de pols zodat de grootste fouten ook snel kunnen rechtgezet worden.

Parklets op parkeerplaatsen creëren ruimte die voor andere doelen kunnen gebruikt worden. Kies de parkeerplaatsen strategisch uit:

- Voor horecazaken om terrassen te creëren
- Aan de bushalte voor extra zitbanken of een fietsenparking
- Rondom hoge bomen om extra groen op ooghoogte te creëren en zo rustpunten bij te maken.

4.5 Vertragen: snelheidsbeperkende maatregelen

Een straat in de detailhandelskern is niet alleen een verkeersgebied, het is vooral een verblijfsgebied. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer vertragen, komt ten goede aan de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit.

- Een vermindering van de rijsnelheid kan het aantal verkeersslachtoffers drastisch verminderen. Een bestuurder die 30 km/u rijdt met een wagen heeft een breder gezichtsveld, de wagen heeft een kortere remafstand en indien er toch nog een aanrijding plaatsvindt zijn de gevolgen minder zwaar.
- Een snelheidsbeperking biedt mogelijkheden tot weginrichtingen met bredere voetpaden, meer groen en meer ontmoetingsmogelijkheden. Het zorgt voor minder luchtvervuiling, minder geluidsoverlast, minder sluipverkeer en bovenal meer leefkwaliteit.

Verkeerstellingen

Verkeersonderzoek kan de negatieve impact van hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer aantonen. Bekijk eerst welke tellingen al voorhanden zijn. Als er geen voorgaand onderzoek beschikbaar is, kan je hiermee zelf aan de slag gaan.

Verkeerstellingen worden vaak uitgevoerd door externe leveranciers. Er zijn meerdere technieken in de markt om een verkeerstelling te realiseren. We bespreken de meest voorkomende.

Tip: Telraam voorziet door middel van burgerparticipatie een manier om het verkeer in je gemeente op langere termijn te monitoren. Je verzamelt op die manier niet alleen data, maar betreft ook de burgers bij het mobiliteitsbeleid.

1. Pneumatische telslangen

Herkenbaar aan de twee rubberen lijnen die over de weg lopen.

Voordelen:

- Relatief lage kosten
- Flexibele methode
- Verschillende gegevens: meet de intensiteit van het verkeer, het type verkeer, snelheid, ...

Nadelen:

- Onderhoudsgevoelig
- Gevoelig voor vandalisme
- Mogelijke onnauwkeurigheid
- Enkel voor tijdelijk gebruik
- Relatief arbeidsintensief

2. Inductielussen

Deze telmethode wordt in een sleuf in het wegdek gefreesd.

Voordelen:

- Nauwkeurig
- Gebruik voor lange termijn
- Verschillende gegevenstypen: intensiteit, type verkeer, snelheid
- Weersomstandigheden spelen geen rol

Nadelen:

- Onderhoudsgevoelig
- Duur

3. Verkeerscamera's

Met verkeerscamera's wordt het mogelijk real-time observaties te doen. Ook de opnames kunnen achteraf dienen voor analyse.

Voordelen:

- Gebruik voor lange termijn
- Verschillende toepassingen
- Weinig onderhoud nodig
- **Multifunctioneel gebruik**
- Koppeling met databank
- Ongevallenmanagement

Nadelen:

- Duurder
- Weersomstandigheden beïnvloeden resultaten

4. Manuele verkeerstellingen

Voor kleinschalige projecten (kleine zone, beperkt verkeer, slechts nood aan een steekproef, ...) kunnen manuele tellingen al heel wat opleveren. Met een telformulier, een pen en een uurwerk kan je eenvoudige verkeersonderzoeken zelf uitvoeren.

Hoe ga je aan de slag?

- Bereid het telformulier voor naar wat je wil tellen en de situatie waar je wil tellen:
 - Tel je alleen het aantal verplaatsingen, of maak je een opdeling in personenwagens, vrachtwagens, bussen, fietsen, motors, voetgangers, ...?
 - Gaat het om een rijbaan met twee rijrichtingen? En is het nodig om beide rijrichtingen te tellen of ben je geïnteresseerd in één rijrichting?
- Positioneer je en tel
 - Kies een plek waar je ongestoord tewerk kan gaan. Nieuwsgierige voorbijgangers zijn misschien geïnteresseerd in wat je doet, dus probeer te voorkomen dat je uit je concentratie wordt gehaald.
 - Bepaal het moment en de duurtijd van je telling: het is verstandig om dezelfde situatie op verschillende momenten te meten. Dus bepaal van tevoren wat het start- en eindmoment is van je telling.
 - Trek streepjes per waarneming op de juiste plek in je telformulier.
- Naverwerking
 - Na het tellen kan je de onderzoeksresultaten omzetten naar Excel, Acces of een andere tool om van daaruit de nodige analyses uit te voeren.

Voordelen:

- Relatief lage kosten
- Niet afhankelijk van externe organisatie
- Enkel relevante informatie wordt verzameld
- Geen problemen met toegankelijkheid van data

Nadelen:

- Arbeidsintensief
- Kan verkeersonveilig zijn
- Gevaar voor verschil in interpretatie tussen waarnemers
- Momentopname - verschillende tellingen noodzakelijk
- Invloed van weersomstandigheden

Zone 30? Afwegingskader AWV

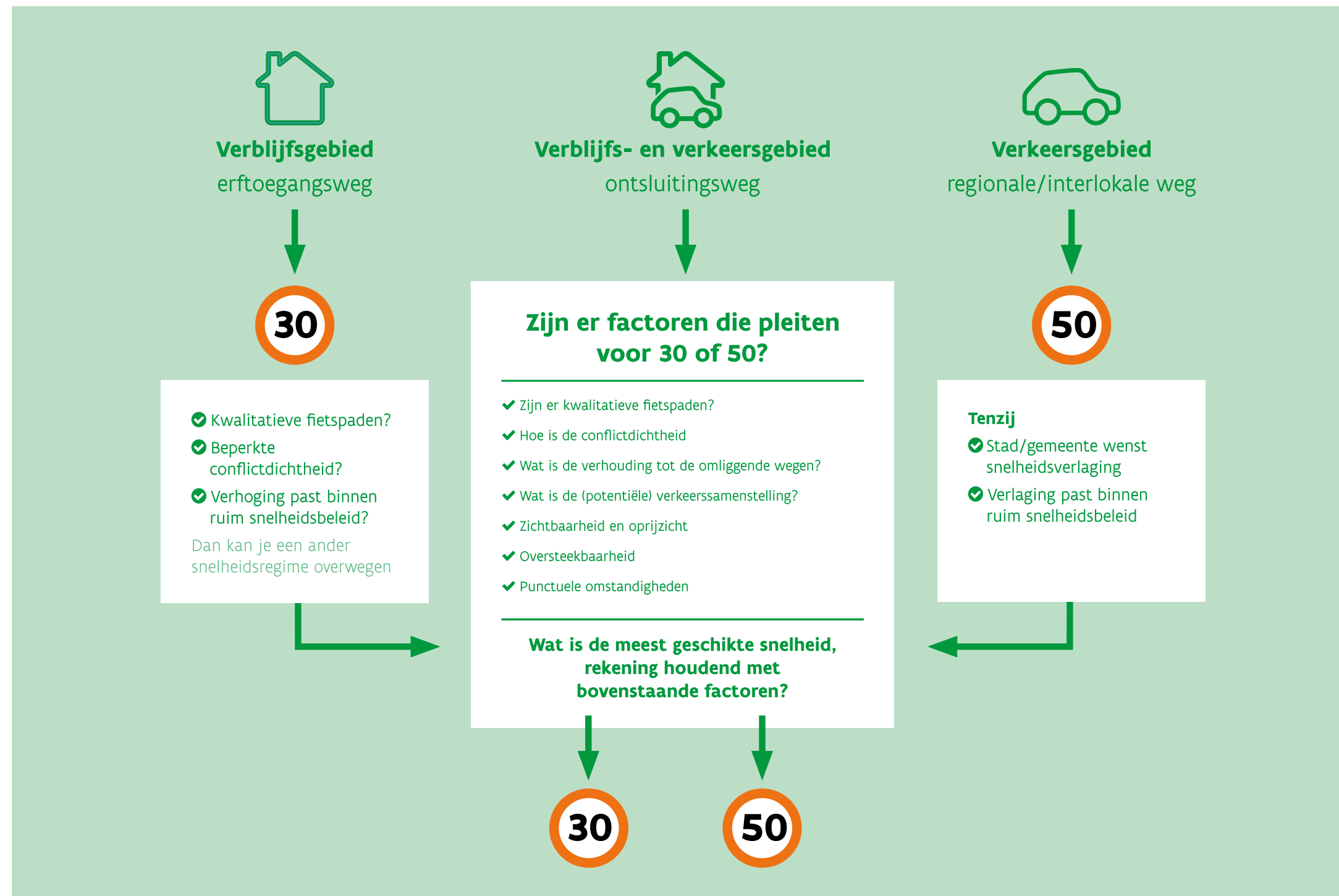
Het snelheidsregime in de straat wordt bepaald door de wegbeheerder. Meer en meer gemeentes overwegen in de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u te hanteren.

Op wegen waarvoor het Vlaams gewest wegbeheerder is, geldt vaak nog 50 km/u. Met het afwegingskader van het Agentschap Wegen en Verkeer kan bekeken worden of een vertraging naar zone 30 een optie is.

Vertragen met infrastructuur

'Poorteffecten' zijn infrastructurele maatregelen die de bestuurder duidelijk maken dat hij een omgeving binnenrijdt waar een andere snelheidslimiet van kracht is. Poorteffecten kunnen

op verschillende manieren worden gecreëerd: door wegversmallingen, het verspringen van de rijweg (zigzag), met een vluchtheuvel ...



Vertragen met sensibilisering

Bestuurders vragen de snelheid te verlagen is niet alleen een zaak van weginfrastructuur. Het vraagt ook hier een gedragswijziging. Door middel van campagnes, zichtbare elementen in het straatbeeld en het ambassadeur-schap van inwoners worden bestuurders gesensibiliseerd over het gewenste gedrag.

Info Wingene
Wingene-Zwevezele | Uitgave 13 - Januari/Maart 2017

IK RESPECTEER DE SNELHEID! JIJ OOK?
Hang deze poster aan het raam en laat anderen weten dat jij de snelheid respecteert, maar ook hetzelfde van hen verwacht.
Zie pag. 13-16

Meise voert gepersonaliseerde graag traag-campagne
Inwoners figureren zelf op affiches tegen verkeersgevaar

MEISE
Meise geeft inwoners de kans om een gepersonaliseerde graag traag-affiche te maken. "Inwoners mogen een groepsfoto maken die dan op de graag traag-affiche met speciale slogans komt te staan", zegt schepen van Mobiliteit Jonathan De Valck (N-VA).

JORIS HERPOL

Meise wil bestuurders die te snel rijden, sensibiliseren om de snelheidslimieten te respecteren. Daarvoor kan iedereen een affiche maken.

Minder gââzz in Mââzz
Meer op de rem in Wolvertem

Bedankt! De leerlingen van de Klim-Op
Bedankt! De leerlingen van de Zonnebloem

meise

meise

Pag. 2 Gelukkig nieuwjaar
Pag. 5 Carnaval
Pag. 8 Schoolvoorstellingen 2017



Campagnebeeld sensibiliseringscampagne Vlaamse Stichting Verkeerskunde

4.6 Parkeren

Door parkeermogelijkheden te voorzien, krijgt de bezoeker duidelijk het signaal dat hij welkom is. Parkeren is niet beperkt tot personenwagens: het gaat ook om fietsparkeren, laad- en loszones en toegankelijk openbaar vervoer. Door tussen de verschillende modi een goede balans te vinden, worden bezoekers uitgenodigd om niet altijd met de auto tot in de kern te komen.

Tip: zoek uit waar bezoekers juist vandaan komen. De detailhandelstudies die werden opgemaakt in samenwerking met de provincies geven daar een goed beeld van. Komen de bezoekers met de auto voornamelijk uit de directe omgeving? Dan zouden ze ook fietsbezoekers kunnen worden.

Fietsparkeren

Bezoekers uit de eigen gemeente kunnen met de fiets tot in het kernwinkelgebied komen. Voorzie voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen om hun bezoek te faciliteren. Enkele vuistregels voor winkelvriendelijk fietsparkeren:

- Zorg dat het fietsparkeren behoort tot het standaard aanbod.
- Plaats fietsenstallingen die het wandelen door de winkelstraat niet hinderen.
- Plaats de fietsenstalling zo dicht mogelijk bij handelszaken.
- Verwijder weesfietsen, indien nodig.
- Kies voor fietsbeugels. Die zijn gemakkelijk in gebruik voor snelle bezoekjes.
- Heb aandacht voor de diversiteit aan fietsen (bakfietsen, tandems, duurdere fietsen, ...) Voorzie bijvoorbeeld voldoende afstand tussen de fietsbeugels. Op die manier faciliteer je fietsers met fietstassen of bakfietsen.
- Wanneer je autoparkeerplaatsen vervangt door fietsenstallingen, betrek dan de handelaars uit de omgeving bij de keuze van inplanting..

Meer informatie over fietsparkeren bij winkels vind je bij **Fietsberaad Vlaanderen**.

Winkel- en horecavriendelijk autoparkeren

De ambitie bij een handelsondersteunend parkeerbeleid is om het parkeerbeleid in de kern maximaal af te stemmen op de handelszaken die aanwezig zijn in het centrum. Enkele vuistregels voor winkel- en horecavriendelijk autoparkeren:

- Kies strategische plaatsen voor langparkeren, liefst aansluitend op of aan de rand van het detailhandelsgebied.
- Stem het kortparkeren af aan de hand van de verschillende types handelszaken:
 - Dagelijkse voorzieningen (bakker, slager): 30 min
 - Experimenteer met Shop & Go-plaatsen voor de bakker/slager en andere zaken waar klanten slechts kort verblijven.
 - Kledingszaken/horeca: 1 – 2 uur
 - Kortparkeren voor een kledingszaak of horecazaak heeft minder impact. Hier is het beter om een langere parkeerduur te behouden wanneer er nog parkeerplaatsen in de buurt behouden blijven. Let op: wanneer je een parkeerduur van 4u behoudt met een blauwe kaart zal er misbruik ontstaan omdat dan de kaartdraaiers opduiken. We raden daarom aan om niet langer dan 2u parkeerduur in de handelskern te behouden.
 - Bepaal de tijdspanne voor laad- en loszones in samenspraak met je handelaars. Hoe korter de tijdspanne, hoe meer klanten hier ook gebruik van kunnen maken.
- Vermijd werken met bewonerskaarten vlak aan handelszaken.
 - Zeker in het weekend kunnen parkerende bewoners parkeerplaatsen voor een lange duur bezet houden, wat nefast is voor het handelsapparaat. Randparkings zijn veelal vlakbij en zijn eveneens ideaal voor bewoners.

- Zet de etalages van je handelaars in de verf. Laat voldoende ruimte tussen parkeerplaats en etalage
 - Werk met parklets voor handelszaken om een vrij zicht op de etalage te garanderen. Zeker wanneer de handelszaken niet doorlopend in de kern aanwezig zijn is het beter om voor de handelszaak een fietsparking met bankje en groen te voorzien en hiernaast de parkeerplaatsen. Zo zorg je ervoor dat er geen bestelwagens of andere voertuigen het zicht op de vitrine kunnen blokkeren.
 - Plaats geen bomen voor handelszaken, maar op de scheidingslijn tussen panden.
- Voorzie handhaving wanneer je een parkeerregime invoert.



Met deze wegmarkering maakt de gemeente Grimbergen duidelijk dat het parkeren vooral in functie staat van de handelsactiviteiten in de buurt. Bezoekers die lang willen verblijven in de gemeente, kunnen op een andere plek parkeren.

Laad- en loszones

Voorbehouden laad- en loszones voorzien ruimte voor een handelszaak om leveringen gemakkelijk tot in hun zaak te bezorgen. Enkele vuistregels bij laad- en loszones:

- Beperk het best tot bepaalde uren waarop laden en lossen mag plaatsvinden ('venstertijden')
- Het voorzien van laad- en loszones is maatwerk:
 - Voer het alleen in als er effectief nood aan is
 - Stem de venstertijden af met handelaars
 - Combineren met reguliere parkeerplaatsen
 - Afmetingen parkeervak: +- 12 m, maar afhankelijk van type vervoermiddel

Voordelen:

- Verkeersveiliger
- Betere doorstroming
- Vergemakelijkt bevoorrading handelaarszaken

Nadelen:

- Ruimtegebruik
- Handhaving niet evident

Tip: Maak de ruimte van de parkeerplaats flexibel in gebruik. Zo kan eenzelfde plek van 7u tot 11u gebruikt worden voor laden en lossen, van 11u tot 18u gebruikt worden voor fietsparkeren en van 18u tot 7u gebruikt worden voor bewonersparkeren.

Parkeeronderzoek

Een parkeeronderzoek vormt vaak de basis om een parkeerbeleid uit te werken. Je kan zo een evenwicht vinden in de behoeften van verschillende doelgroepen en je beleid bijsturen. Met parkeeronderzoek kunnen verschillende zaken in kaart gebracht worden:

- Parkeerbehoefte voor verschillende type gebruikers in kaart brengen
- Het beschikbare parkeeraanbod per parkeertype inventariseren
- Het gebruikspatroon van de verschillende parkeerplaatsen kennen
- Misbruik van bepaalde types parkeerplaatsen achterhalen

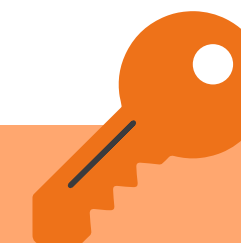
Schakel een studiebureau in om parkeeronderzoek uit te voeren. Op basis van de resultaten kan je tot keuzes komen, zoals kortparkeren in het centrum, langparkeren aan de rand of alleen bewonersparkeren toelaten in bepaalde zones.

Kijk ook kritisch naar de parkeernorm die is opgenomen in de bouwcode van je gemeente. Zijn die parkeernormen up-to-date en aangepast aan het mobiliteit- en parkeerbeleid in je kern? Ga er bewust mee om en voorkom lege staanplaatsen en dure vastgoedprijzen. Bied waar mogelijk ook alternatieven aan om de parkeernorm te compenseren.

5. Monitoring en evaluatie

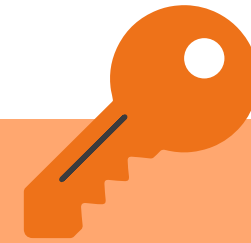
Duurzame mobiliteit realiseer je niet in een vingerknip. Het vraagt opvolging en bijsturing om tot het gewenste resultaat te komen.

Daarenboven is mobiliteit een thema dat snel de gemoederen beroert. Daarom is het belangrijk om steeds in dialoog te blijven staan met alle betrokkenen. Om de emoties te overstijgen blijven objectieve cijfers en feiten belangrijk. Monitoring en evaluatie draagt dus niet alleen bij tot het bijsturen van het eigen beleid maar tot het voeren van constructieve gesprekken.



SUCCESSFACTOR: IDENTIFICEER DE ELEMENTEN DIE HET ONDERZOEKEN WAARD ZIJN

Elke mobiliteitsingreep is een middel om een ander doel te realiseren. Zorg ervoor dat je evaluatie en monitoring dat doel dient. Dat vereist in de eerste plaats het scherpstellen van een gewenst resultaat (zie ook hoofdstuk Leg doelstellingen vast). Wanneer er parkeermaatregelen genomen werden om meer ontmoetingsplek te realiseren, tel dan niet alleen het aantal geschrapte parkeerplaatsen, maar communiceer over de versterkte ontmoeting. Voorbeelden daarvan zijn drie keer per jaar een evenement op die plek, een korte bevraging bij gebruikers van de nieuwe plek geeft 'deze' resultaten of een leuke anekdote van een gebruiker die de nieuwe ruimte waardeert).



SUCCESSFACTOR: HERHAAL REGELMATIG HETZELFDE ONDERZOEK

We bespraken eerder al enkele onderzoeksmethoden om verkeersintensiteit of parkeerbezetting in kaart te brengen. Door dit onderzoek op gezette tijdstippen te herhalen, wordt het mogelijk tendensen en evoluties in kaart te brengen. Denk daarbij niet alleen aan kwantitatief onderzoek. Ook kwalitatief onderzoek (vb. een tevredenheidsbevraging) verdient hier zijn plek.



SUCCESSFACTOR: PROEFOPSTELLINGEN

Omdat proefopstellingen altijd een tijdelijke ingreep zijn, is het heel belangrijk te kunnen aantonen wat het verschil is tussen de situatie voor, tijdens en (eventueel) na de proefopstelling. Daarvoor zijn dezelfde metingen op verschillende momenten in dat proces belangrijk. Zorg voor metingen die vergelijkbaar en relevant zijn.

6. Bijlagen

De gemeente Lint voerde in het Profploegtraject zelf het kleinschalig parkeeronderzoek uit. Met de juiste telformulieren in de hand hebben ze de situatie zelf in kaart gebracht. Wil je daar in je gemeente ook mee aan de slag? Lees in deze bijlagen hoe je dat aanpakt. **Opgelet!** Het gaat hier over een kleinschalige steekproef, voldoende om eerste inzichten te krijgen in de parkeerproblematiek en te kunnen werken naar oplossingen.

[Handleiding voor het parkeeronderzoek](#)

[Telformulier](#)

7. Colofon

Verantwoordelijke uitgever Mark Andries, VLAIO
Koning Albert II Laan 35,
1030 Brussel



Wij zijn de Profploeg

We zijn doeners.

We zoeken actief naar insteken die het verschil kunnen maken. Met de Profploeg bewezen we dit al door net daar onze tijd in te zetten waar we de grootste hefboom konden creëren of net heel concreet konden gaan.

We zijn innovators.

We helpen steden en gemeenten nieuwe types van trajecten te verkennen. We zetten nieuwe technologieën in, we durven op een andere manier naar de publieke ruimte te kijken.

We zijn een team.

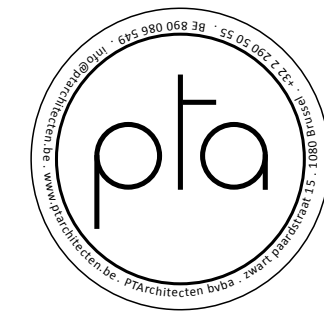
We kennen elkaars kennis en noden en zijn goed op elkaar ingespeeld. We zijn lokaal verankerde bedrijven uit de verschillende uithoeken van Vlaanderen waarbij ieder zijn expertise heeft in de diepte.

QUARES
DRIVEN BY REAL ESTATE COMPETENCE

DIFT

Endeavour

U Universiteit
Antwerpen



LAND Advocaten
Overheid | Omgeving

PAQT
ADVOCATEN
Nooit louter *juridisch*

**COMMON
GROUND**
ruimte maken

**de groote
de man**



The Retail Factory
counting and analysing your visitors

de profploeg
kernversterking
met de steun van Vlaio