

Liever **traag en dicht**, dan **ver en snel**

1 Bereikbaarheid door nabijheid

Bereikbaarheid door nabijheid wordt de kernopdracht voor elk gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Lokale besturen kunnen hier werk van maken door locatiebeleid. Ruimtelijke planning en vergunningenbeleid kunnen de juiste woning, bedrijf, winkel op de juiste plek voorzien en in goed gelegen kernen en knopen inzetten op verdichting en een mix van functies. Maar ook parkeerbeleid, weginrichting en mobiliteitsmanagement dienen op maat van die plek uitgewerkt te worden.

2 De rode loper voor openbaar vervoer

Elektrische en zelfrijdende auto's gaan geleidelijk de auto met verbrandingsmotor vervangen. Toch zijn zij niet de *game changers* voor duurzame mobiliteit. Als we de vruchten willen plukken van de nieuwe mobiliteitsdiensten, moeten we investeren in een sterk openbaar vervoer en hierop onze ruimtelijke ontwikkeling enten (Transit Oriented Development). Openbaar vervoer is tot nu toe een zaak geweest van het Vlaams beleid. De opstartende vervoerregio's bieden lokale besturen de kans om samen met burens, Vlaamse en federale mobiliteitspartners een openbaar vervoer vorm te geven op maat van lokale en regionale knoep. Dergelijk openbaarvervoerbeleid dient ook afgestemd te worden op andere netwerken (fiets, voet, ...).

3 Gedeelde en genetwerkte mobiliteit

Mobiliteit kent onder impuls van slimme technologie een transformatie. We evolueren naar genetwerkte en gedeelde mobiliteitsdiensten. Zowel fysiek als virtueel zullen we vervoersmodi moeten verknopen. Dit mag niet overgelaten worden aan internationale spelers als Uber, Google, Tesla. Lokale besturen hebben hierin een belangrijke rol te spelen: ruimte creëren voor systemen van (elektrische) deelauto's en -fietsen, verdichting rond haltes van openbaar vervoer, diverse buurtparkings.

4 Actieve modi voor een gezonde gemeente

Een aangename en gezonde woonomgeving behoort tot de kerntaken van iedere gemeente. Vele woonkernen lijden onder de druk van autoverkeer, vaak door eigen inwoners. Het antwoord hierop is: bewoners ertoe bewegen de auto vaker te laten staan. Lokale besturen zijn dan ook aan zet om de actieve modi (voet en fiets) prioriteit te geven in hun beleid door te investeren in volwaardige netwerken voor fietsers en voetgangers. Dat zorgt voor meer zuurstof op het dorpsplein of in de woonstraat, en dus ook voor fitte, gezondere bewoners.

5 Autoluwte als strategie voor meer ruimtelijke kwaliteit

Waar het kan, dienen we te kiezen voor autoluw of autovrij. Maar dat mag geen doel op zich zijn, het gaat om het versterken van de leefkwaliteit in de kernen. Straten en pleinen mogen niet enkel verkeersassen of parkeerterreinen blijven; verkeersruimte moet opnieuw verblijfs- en groene ruimte worden. Een hogere verblijfskwaliteit komt de economie (horeca en lokale winkels) ten goede. Ook vastgoed heeft baat bij een aangename verblijfsruimte, wegens hogere marktwwaarden. Autoluwte vraagt om flexibiliteit en maatwerk. In kleine dorpen volstaat autoluwte om tot een aangename omgeving te komen, in dichtbebouwde kernen is autovrij vaak de enige optie.

