

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

# Gemeentelijk en stedelijk verkeersbeleid

Ervaringen uit de praktijk  
Oriëntaties voor de toekomst

Jos Zuallaert, e.a.

Garant

---

Leuven-Apeldoorn

Ten geleide	9
1. De druk op de ketel	13
1.1. Verantwoordelijkheid valt niet te ontlopen	13
1.2. Verkeerszaken zijn ook geldzaken	18
1.3. De gemeente is geen eiland	20
2. De ontwikkelingsspiraal van het gemeentelijk verkeersbeleid	25
2.1. Het concept van de 'ontwikkelingsspiraal'	25
2.2. Evolutie in het denken en handelen over verkeersveiligheid Een toepassing op de ontwikkelingsspiraal	27
3. Ervaringen uit de praktijk	
Oriëntaties voor de toekomst	35
3.0. Het nulniveau : Verkeer is gemotoriseerd verkeer	37
3.0.1. De 'oude' aanpak wordt uitzondering	37
3.0.2. Behoeftenverkenning : stem van de burger	38
3.0.3. Diskussiepunten voor starters	40
3.0.4. Sleutels tot doorgroei van niveau 0 naar niveau 1	41
3.1. De gemeente werkt aan verkeersveiligheid	43
3.1.1. Kenmerken niveau 1 : verkeersveiligheidsbeleid	43
3.1.2. Verkeersonveiligheid is bedreigend : het publieks- gevoel	44
3.1.3. Verkeersonveiligheid is meetbaar	45
3.1.4. Verkeersonveiligheid is beheersbaar : vijf stellin- gen	48
3.1.5. Verkeersveiligheidsbeleid in de maak	53
3.1.6. Sleutels tot doorgroei van niveau 1 naar niveau 2	57

3.2.	De gemeente werkt aan verkeersleefbaarheid	58
3.2.1.	Kenmerken van een verkeersbeleid gericht op leefbaarheid	58
3.2.2.	Leefbaarheid van de woonomgeving: de burger is vragende partij	58
3.2.3.	Verkeersleefbaarheid is maatwerk	60
3.2.4.	Een beproefd herinrichtingsprincipe: de hoofdstraat of de 'leefbare doortocht'	63
3.2.5.	Toch voldoet de kwaliteit van de projecten niet	65
3.2.6.	Uitholling van kernen: Het 'Appleton'-fenomeen	66
3.2.7.	Ruimtelijke herstructurering en inrichting ter ondersteuning van de leefbaarheid van kernen	68
3.2.8.	Marketing van de 'leefbare kern'	73
3.2.9.	Sleutels tot doorgroei van niveau 2 naar niveau 3	76
3.3.	De gemeente ontdekt de mobiliteitsbeheersing	77
3.3.1.	Kenmerken van het niveau 3: het gemeentelijk mobiliteitsbeleid	77
3.3.2.	Is er een draagvlak voor mobiliteitsbeheersing?	78
3.3.3.	Van verkeersbeleid naar mobiliteitsbeleid	80
3.3.4.	Nieuw instrumentarium in opmars	83
3.3.5.	Radikale complementariteit van vervoerswijzen	85
3.3.6.	Beheersing van de vervoersbehoeften door ruimtelijke herstructurering	86
3.3.7.	Beheersing van de vervoersvraag door selectieve bereikbaarheid voor de auto en door versterking van de alternatieven	91
3.3.7.1.	Selectieve bereikbaarheid voor de auto	91
3.3.7.2.	(Her)structureringsprincipes langzaam verkeer (voetganger + fietser)	97
3.3.7.3.	(Her)structureringsprincipes openbaar vervoer	101
3.3.8.	Responsabilisering van de verkeersverwekker	103
3.3.9.	Sleutels tot doorgroei van niveau 3 naar een geïntegreerd niveau	107
3.4.	Naar een geïntegreerd gemeentelijk verkeersbeleid	109
3.4.1.	Omgaan met complexiteit	109
3.4.2.	Doorgaan op succesvolle oplossingsrichtingen	109
3.4.3.	Problemen beheersen, ruimten herstructureren	111
3.4.4.	Een geïntegreerd verkeersbeleid	112

4. Goede managers gezocht	119
4.1. De burger is de klant	119
4.2. Eenheid in het handelen	126
4.3. Mensen maken het verschil	129
4.4. Maak bestuurlijke afspraken	131
4.5. Denk en handel in een meerjarenperspektief	133
4.6. Projekten, de motor van een gemeentelijk verkeersbeleid	135
4.7. Samenwerking met hogere overheden	137
4.8. Eisen naar de hogere overheid	139
4.9. Verkeersonderzoek, middel geen doel	141
4.10. Kwaliteitszorg natuurlijk	144
Literatuurlijst	149
Personalia	151