

Vlaanderen

Met het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 en een aantal ingrepen in de regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening is een kader gecreëerd voor een betere integratie van ruimtelijke ordening en mobiliteit. En dat zowel op het niveau van planning als van vergunningverlening.

Mobiliteit is essentieel in onze samenleving en een voorwaarde voor maatschappelijke welvaart. Zonder verkeer en zonder personen- en goederenvervoer zou het economische proces tot stilstand komen en blijven veel menselijke behoeften on vervuld. Voor economische groei en werkgelegenheid zijn goede verbindingen dus van groot belang. Maar mobiliteit heeft een negatieve zijde. Daarbij gaat het niet uitsluitend om economische schade, maar ook om allerhande maatschappelijke kosten die het gevolg zijn van het verkeer: gezondheidsschade, verzuring van de natuur, klimaatverandering, geluids-overlast, versnippering van het landschap...

De verwachte mobiliteitsgroei maakt de kloof tussen de mobiliteitsvraag en de aangeboden verkeers- en vervoerscapaciteit almaar groter. Vooral in het afgelopen decennium groeide het inzicht dat het Vlaamse mobiliteitsbeleid een trendbreuk nodig heeft, dat we naar duurzame mobiliteit moeten evolueren. In die visie wordt mobiliteit opgevat als een publiek goed waarvoor de zorg in de eerste plaats bij de overheid ligt.

Belangrijk in dit verband is het Mobiliteitsdecreet van 29 maart 2009. Dit decreet formuleert als algemene doelstelling een op “duurzame mobiliteitsontwikkeling” gericht beleid, waarbij het mobiliteitssysteem wordt beheerd voor de huidige generatie zonder dat de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang komt. Het streven naar duurzame mobiliteit vergt de ontwikkeling van een integraal beleid dat verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en vervoersgelijkheid bevordert.

De decreetgever heeft in de tekst enkele beleidsbeginselen verankerd, zoals het “STOP-principe” (stappers, trappers, openbaar en collectief vervoer, privaat vervoer). Volgens dit beginsel krijgen zachte weggebruikers voorrang op het collectief (al dan niet openbaar) vervoer, en het collectief vervoer op zijn beurt op de personenauto.

Peter De Smedt

ADVOCaat LDR, WETENSCHAPPELIJK MEDEWERKER CENTRUM VOOR MILIEU-EN ENERGIERECHT UNIVERSITEIT GENT

Dirk Holemans

PARLEMENTAIR MEDEWERKER, DIRECTEUR OIKOS

Lieslotte Wackenier

BELEIDSMEDWERKER MILIEU EN MOBILITEIT, VLAAMSE OVERHEID, DÉPARTEMENT LEEFMILIEU EN ENERGIE (LNE)

Dit artikel is een bewerking door Dirk Leestmans van het artikel “Hoe stuurt het nieuwe mobiliteitsrecht ruimtelijke ordening?” dat in Tros, het juridische Tijdschrift voor Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw (uitgeverij Die Keure) verschijnt.

Een ander uitgangspunt is het participatiebeginsel. Dat bepaalt dat burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak in het beleidsproces moeten kunnen krijgen.

HAASJE OVER

In het Mobiliteitsdecreet is niet uitgegaan van de integratie van het mobiliteitsplan in het ruimtelijk structuurplan of milieubeleidsplan. Op die manier wilde de decreetgever vermijden dat mobiliteit te sterk door andere beleidsdomeinen zou worden overheerst. Wel streeft het decreet naar meer afstemming met aanverwante beleidsdomeinen. Het Mobiliteitsdecreet heeft het dan over afstemmingsplicht. Bedoeling is de samenhang tussen onder meer het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid te bevorderen. Zo moet het mobiliteitsplan zeker op de relevante bepalingen van ruimtelijke structuurplannen, milieubeleidsplannen en waterbeheerplannen worden afgestemd. Daarnaast wordt ook met andere relevante beleidsdocumenten rekening gehouden.

Welke plannen en beleidsdocumenten precies in het planproces moeten worden betrokken, wordt concreet bepaald bij de opstelling van het plan. Niet alleen plannen of beleidsdocumenten van de Vlaamse overheid komen daarvoor in aanmerking, maar ook federale beleidsplannen of nota's, alsmede relevante projecten van publiekrechtelijke rechtspersonen (het netmanagement van De Lijn, het investeringsplan van Infrabel, het ondernemingsplan van de NMBS...). Uiteraard moet ook rekening worden gehouden met relevant geachte beleidsdocumenten op supranationaal niveau (zoals het Groen- en Witboek van de Europese Commissie).

Met deze afstemming wil de Vlaamse overheid in principe geen hiërarchische verhouding tussen plannen van andere beleidsdomeinen en de mobiliteitsplannen tot stand brengen. Maar het spreekt

staat stil

◀ *Op gemeentelijk niveau kan een* **legislatuurgebonden mobiliteitsplan** *worden opgesteld* ▶

voor zich dat mobiliteitsplannen bindende of richtinggevende bepalingen van de relevante ruimtelijke structuurplannen niet zomaar kunnen negeren. Met deze afstemmingstechniek heeft de decreetgever een 'haasje-over-constructie' geïntroduceerd waarmee beleidsinhoudelijke tegenstrijdigheden tussen verschillende plannen worden voorkomen.

CENTRALE DATABANK

De mobiliteitsplanning wordt op verschillende niveaus uitgewerkt. Op Vlaams niveau moet het Mobiliteitsplan Vlaanderen de langetermijnvisie op duurzame mobiliteitsontwikkeling weergeven. Op dit planniveau geldt planplicht. Op gemeentelijk niveau kan een legislatuurgebonden mobiliteitsplan worden opgesteld, dat zich wel naar het Vlaamse mobiliteitsplan moet schikken. Het decreet voorziet ook in de opstelling van intergemeentelijke mobiliteitsplannen. Zulke plannen bevatten bepalingen die alle betrokken gemeenten moeten naleven met het oog op de realisatie van een bovengemeentelijke beleidsdoelstelling - zoals de aanpak van sluipverkeer. Bovendien wordt een decretaal kader ingevoerd voor planvorming op een tussenliggend niveau, tussen het gewestelijke en het gemeentelijke of intergemeentelijke niveau. De plantypes op dat tussenliggend niveau hebben een thematisch (verkeersveiligheid, fietsnetwerk...) of gebiedsgericht (vervoersregio) karakter.

Om een coherent beleid te kunnen uitstippelen en het gevoerde beleid te kunnen evalueren, moeten voldoende en accurate cijfers en statistieken voorhanden zijn. Daarom voorziet het decreet in de ontwikkeling en het beheer van een mobiliteitsmonitoringsysteem. Dat systeem moet naast kwalitatieve en kwantitatieve meetgegevens ook een aantal mobiliteitsindicatoren bevat

ten. Het gaat onder meer om gegevens over verplaatsingsgedrag, wegcapaciteit, files, aanwezige fietsinfrastructuur, oorsprong- en bestemminggegevens van openbaar vervoer en goederenvervoer over weg, spoor en water. Specifiek voor de ruimtelijke inpassing van het mobiliteitsbeleid moeten data worden ingezameld over de locatie van grootschalige winkel- en recreatiegebieden, ontwikkelingen in woon-, werk-, en schoollocatie, over nieuw ontwikkelde kantoorzones en bedrijventerreinen en over de impact van al die functies op de mobiliteit. Vlaanderen heeft gekozen voor een centrale en geïntegreerde databank, waarin alle bestaande gegevens worden geïntegreerd en nieuwe gegevens op uniforme wijze worden gemeten en verzameld.

EVALUATIE

Met het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 en een aantal ingrepen in de regelgeving van ruimtelijke ordening, is alvast een kader voor een betere integratie van ruimtelijke ordening en mobiliteit gecreëerd. En dat zowel op het niveau van de planning als van de vergunningverlening. De inspanning om via een juridisch verankerd beleidsinstrumentarium te streven naar een betere samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening, is beslist lovenswaardig. Dat geldt ook voor de aandacht van de decreetgever voor een participatief beleid. Al blijven er (juridische) knelpunten.

Het toenemende verkeer zet de samenleving economisch, sociaal en ecologisch onder druk. De overheid moet dan ook op alle bestuursniveaus ten volle haar rol als architect van een nieuw mobiliteitssysteem op zich nemen. De uitdaging is ongemeen groot omdat een jarenlang opgebouwd deficit moet worden weggewerkt. Zonder ingrepen staat Vlaanderen stil. Het is uiteraard nog veel te vroeg om uit te maken of de nieuwe regelgeving een effectief en efficiënt mobiliteitsbeleid kan garanderen. Daarvoor is het wachten op de concrete uitvoering op het terrein. En die zal, zo heeft de decreetgever bepaald, jaarlijks aan een grondige evaluatie worden onderworpen.

www.diekeure.be

