



Mobiliteitsbrief

december 2005

7e jaargang, nr 71
verschijnt maandelijks
behalve in juli en augustus

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

Ruimtelijke ordening

Met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) kreeg Vlaanderen voor het eerst een geïntegreerde beleidsvisie voor ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Het RSV wordt op kleinere schaal vertaald in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen (GRS). Ook op gemeentelijk vlak zouden het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijke beleid dus in elkaars verlengde moeten liggen. De opmaak van een GRS en een mobiliteitsplan verplichten steden en gemeenten om over die integratie na te denken. Bij de inplanting van een extra verkeersgenererende activiteit wordt ook aanbevolen om een mobiliteitseffectenrapport (mober) te laten opmaken om de mobiliteitsgevolgen in kaart te brengen.



Foto: Vosselaar

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan & mobiliteitsplan

Twee handen op één buik

De Vlaamse Overheid legt alle provincies en gemeenten op een ruimtelijk structuurplan voor hun grondgebied uit te werken. Die structuurplannen hebben ook een onderdeel 'mobiliteit'.

Een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) is een beleidsnota over het toekomstig gebruik van de ruimte in de gemeente. Ook 'mobiliteit' wordt in een GRS behandeld. Het GRS moet rekening houden met de krijtlijnen die uitgetekend werden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. Veel gemeenten hebben eerder ook al een mobiliteitsplan opgemaakt, dat de grote lijnen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid uittekent. Het is dus logisch en wenselijk dat het mobiliteitsplan en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan in elkaars verlengde liggen. Het opmaken van een GRS kan een aanleiding zijn om het mobiliteitsplan, dat in heel wat gemeenten al een paar jaar oud is, opnieuw te toetsen en eventueel bij te sturen.

Afstemming

Op dit moment hebben ongeveer 70 Vlaamse gemeenten een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Ongeveer hetzelfde aantal structuurplannen is in een eindfase. We vroegen aan een paar gemeenten hoe zij hun GRS en hun mobiliteitsplan op elkaar hebben afgestemd.

Olen: "Hetzelfde ingenieursbureau"



Inne Pijpers, stedenbouwkundig ambtenaar Olen

"De opmaak van het mobiliteitsplan voor onze gemeente is een deelstudie van ons GRS. Beide plannen worden opgemaakt door hetzelfde ingenieursbureau. Het procesverloop van het GRS verliep vlotter, zodat de resultaten van dat onderzoek konden verwerkt worden in ons mobiliteitsplan. Op dit moment is de fase 2 van het mobiliteitsplan bijna afgerond. De terugkoppeling van de scenario's met de vooropgestelde doelstellingen moet nu gebeuren."

Puurs: "Een masterplan"



Daniel Kerremans, stedenbouwkundig ambtenaar Puurs

"Wij hebben ons GRS en ons mobiliteitsplan ongeveer gelijktijdig opgemaakt. Uiteraard zorgde dat voor een kruisbestuiving, bijvoorbeeld op het vlak van de wegenhiërarchie, het provinciaal fietspadenplan, de aansluitingen op het hogere wegennet, ..."

"De studies werden elk door een ander bureau opgemaakt, elk een specialist op eigen terrein. Om te zorgen dat ze juist geïntegreerd werden, hebben we een overkoepelend masterplan voor Puurs laten opmaken."



Foto: Puurs

Een aantal deelgemeenten van Puurs, onder meer Liezele (foto), werden al heringericht volgens de principes van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan. Het overkoepelende masterplan draagt verkeersveiligheid en -leefbaarheid hoog in het vaandel. Begin 2006 beginnen de werken voor de herinrichting van Puurs-centrum.

Het nut van een mober

Een van de toepassingen van een mobiliteitseffectenrapport (mober) is de toekomstige verkeersstromen in kaart brengen wanneer extra verkeersgenererende activiteiten worden gepland. Daarbij wordt het (potentiële) gebruik van diverse vervoerswijzen geëvalueerd.



Jean-Marie Coenen, Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM) Limburg:

"In een mober worden mobiliteitseffecten onderzocht, het is het antwoord op de vraag hoeveel en welk soort verkeer die nieuwe functie zal genereren en wanneer. Omdat de nieuwe functie nog niet bestaat, wordt gewerkt met inschattingen en vergelijkingen met soortgelijke functies."

Wat doet een mober?

Jean-Marie Coenen: "Een mobiliteitseffectenrapport (mober) schetst het mobiliteitsprofiel van een bepaalde functie, zoals een handelszaak, een nieuwe woonwijk, ... in een bestaande ruimtelijke omgeving. Er wordt nagegaan of de mobiliteitseffecten die die nieuwe functie zal veroorzaken, te verzoenen zijn met de al aanwezige functies en of die effecten geen hypotheek zullen leggen op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van dat gebied. Er wordt ook verkeersplanologisch bekeken of deze mobiliteitseffecten passen in de gewenste verkeersafwikkeling. Van het mober worden ook aanbevelingen verwacht om de mobiliteitseffecten in goede banen te leiden. Die aanbevelingen kunnen louter verkeerstechnisch zijn (aantal in- en uitritten, afslagstroken, regeling van verkeerslichten), maar kunnen ook een verschuiving van de modal shift beogen (aantal parkeerplaatsen beperken, bedrijfsvervoersplan opmaken, afstemming op het openbaar vervoer, fietsvergoeding, ...)."

Wanneer is een mober nuttig?

Coenen: "In principe altijd, maar in de eerste plaats voor sterk verkeersgenererende functies. Voor een aantal ontwikkelingen is dit duidelijk, zoals bijvoorbeeld voor een nieuw transportbedrijf, een groot winkelcentrum, ziekenhuis of een nieuwe woonwijk. In andere gevallen is het moeilijker om dat in te schatten. Een bruikbare parameter is in dat geval het aantal parkeerplaatsen dat wordt gepland. Een groot aantal parkeerplaatsen wijst immers onvermijdelijk op aanzienlijke mobiliteitseffecten."

Welke rol is hier weggelegd voor steden en gemeenten?

Coenen: "Heel wat gemeentebesturen namen in hun mobiliteitsplan het voornemen op om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te onderwerpen aan een mober. Bovendien krijgen de gemeentebesturen door het subsidiariteitsprincipe op het vlak van de ruimtelijke ordening meer en meer verantwoordelijkheid. Zij zullen zelfstandig stedenbouwkundige vergunningen mogen afleveren, zonder daarbij nog het gewestelijk niveau om goedkeuring te vragen. Het spreekt dan ook voor zich dat de rol en verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur in de hele moberprocedure nu al

belangrijk is en in de toekomst alleen nog maar aan belang zal winnen."

Wie kan een mober aanvragen?

Coenen: "Elke vergunningverlenende overheid (gemeente, provincie, gewest) kan een mober eisen van de aanvrager om meer duidelijkheid te krijgen over de mobiliteitseffecten van nieuwe functies. Ook een adviesverlenende instantie kan dat doen."

Mober in Bornem



Foto: Peter Van Hoof

Het stimuleren van alternatieve verplaatsingswijzen kan tot een vermindering van het gewenste aantal parkeerplaatsen leiden na uitbreiding van het ziekenhuis.

Begin dit jaar werd in Bornem een mober uitgevoerd voor de Sint-Jozefkliniek. Dat gebeurde door een studie bureau in opdracht van de Sint-Jozefkliniek. Het ziekenhuis ligt in het hart van de gemeente en heeft momenteel te weinig parkeerplaatsen. Dat tekort wordt voorlopig opgevangen door 300 extra parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van het ziekenhuis die Bornem in haar masterplan heeft opgenomen. Bij uitbreiding van het ziekenhuis zullen die echter niet meer volstaan.

Alternatieven

Bij uitbreiding van het ziekenhuis kan het aantal gewenste parkeerplaatsen volgens het mober oplopen tot meer dan 500. Als er gewerkt wordt aan alternatieve maatregelen zoals car-poolen, fietsen en het openbaar vervoer, kan die behoefte volgens het mober teruggebracht worden tot 320 à 380 parkeerplaatsen. Er wordt onder meer gedacht aan extra overdekte fietsstallingen voor het personeel en de bezoekers. De extra parkeervoorzieningen zullen gefaseerd aangelegd worden. Het mober beveelt ook richtlijnen aan over de parkeertarifiering, zowel op het terrein van het ziekenhuis als in de omliggende straten.

Eeklo: winkelcomplex in de stad

Eeklo voert al jaren een consequent ruimtelijkeordeningsbeleid. In een oude fabriek werd een nieuw winkelcomplex ingeplant, het Krügerwinkelcomplex, in de buurt van het bestaande handelscentrum rond de centrale Markt. Bij het uittekenen van die structuur ging er veel aandacht naar multimodale bereikbaarheid.



Christophe De Waele, schepen van Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening in Eeklo: *“We moeten het mobiliteitsbeleid afstemmen op de toekomst en niet op het heden. Daarvoor moet mobiliteit een essentieel onderdeel zijn van alle beleidsbeslissingen en vooral die over ruimtelijke ordening.”*

Eeklo heeft een opvallende keuze gemaakt door een winkelcomplex in de onmiddellijke omgeving van het stadscentrum in te planten. Vanwaar die bewuste keuze?

Christophe De Waele: “Eeklo heeft altijd gestreefd om de open ruimte aan de rand van de stad onbebouwd te houden. Er is bewust gekozen voor ‘inbreiding’ in het centrumwinkelgebied. Dat betekent dat we de beschikbare ruimte in het stedelijk gebied optimaal willen gebruiken en de open ruimte aan de stadsranden respecteren. Door aan inbreiding te doen, houden we de stad compact, wat voordelen biedt op vlak van mobiliteit. Het gaat ook verkrotting en leegstand in het binnengebied tegen. Het Krügerwinkelcomplex is een voorbeeld van inbreiding. De traditionele baanwinkels werden hier geconcentreerd in een oud fabrieksgebouw op 300 meter van het al bestaande handelscentrum rond de Markt. Wie naar het winkelcomplex komt, kan te voet langs verschillende kleine handelszaken naar de Markt en omgekeerd. In Eeklo spreken we over de ‘halter’: de verbinding tussen het het Krügerwinkelcomplex en het centrum van de stad, de Markt.”

Hoe wordt de stroom van autoverkeer en de parkeergelegenheid rond het handelscentrum binnen de perken gehouden?

De Waele: “In het mobiliteitsplan van Eeklo staat duidelijk dat onze stad ook zonder auto goed bereikbaar moet zijn. Dat vertaalt zich onder meer in het weren van het doorgaand verkeer uit het centrum en in het veilig en aangenaam maken van het centrum met veel aandacht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. In het mobiliteitsplan zijn aan de rand van het centrumwinkelgebied ook twee nieuwe parkeerzones voorzien, waarvan een aan het station. Die gratis parkeerzones aan de stadsrand bieden een alternatief voor het betalend parkeren in de binnenstad. Maar net omdat alle winkels in het centrum liggen, dat goed bereikbaar is met andere vervoersmodi, zullen er veel minder mensen ook daadwerkelijk de auto nemen om naar het winkelcomplex te gaan. Dat was dus een heel bewuste keuze.”

“Het Krügercomplex en de Markt zijn vanuit de omliggende wijken gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets. Wie van verder komt, kan gebruik maken van de speciale parkeerzones. Ook in de verdere ontwikkelingen in het

kader van het ruimtelijk structuurplan wordt die visie verder gevolgd. Wat we absoluut wilden vermijden was het fenomeen van baanwinkels buiten het centrum, die nog meer autoverkeer lokken en die de open ruimte nog meer aantasten.”

Wat zijn uw toekomstplannen?

De Waele: “Eeklo is altijd een compacte stad geweest, met alle voordelen op het vlak van mobiliteit. Ook bij het afbakingsproces van het kleinstedelijk gebied Eeklo wordt dat principe verder toegepast. Een eerste streefdoel is om op de rand van het stedelijk gebied een ringweg om Eeklo aan te leggen en zo Eeklo verkeersluwer en aangenamer te maken. Anderzijds doen we ook verder aan ‘stadsinbreiding’. Zo plannen we onder meer een nieuw project van 140 tot 150 wooneenheden naast een grote school en op 200 meter van het winkelgebied en het station. Qua mobiliteitsbeheersing kan dat tellen.”

Hebt u tips voor andere gemeentebesturen?

De Waele: “Elke stad of gemeente is natuurlijk anders en heeft zijn eigen kenmerken. Onze ervaring heeft ons wel geleerd dat stadsvernieuwingsprojecten waarin aandacht is voor kwalitatief wonen, winkelen en werken door de inwoners als positief wordt ervaren. Daarmee bedoelen we ook een stad die vriendelijk is voor fietsers en voetgangers. In elk geval leidt ons beleid betreffende ruimtelijke ordening, stedenbouw en mobiliteit de laatste jaren tot meer tevreden inwoners.”



Het Krügerwinkelcomplex werd gelokaliseerd in een oud fabriekspan, vlakbij het al bestaande handelscentrum in het centrum van de stad. De gestlaagde inplanting kaapte de eerste prijs weg in het Mercurius-project (project rond de commerciële ontwikkeling van binnensteden).



In het oudere handelscentrum rond de Markt liggen vooral gespecialiseerde handelszaken en horeca, in het Krügerwinkelcomplex in de buurt hebben de grotere ketens een plek. Beide centra liggen op wandelafstand van elkaar en de twee functies vullen elkaar aan.

Basismobiliteit en de stedelijke afbakeningsprocessen RSV

De uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) dat momenteel volop aan de gang is, heeft via de 'normering Basismobiliteit' ook gevolgen voor de organisatie van het geregeld vervoer in Vlaanderen.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt een eenduidige aanzet gegeven voor de indeling van Vlaanderen in buitengebied, grootstedelijke, regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden. Voor een aantal steden en gemeenten, grenzend aan grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden (twaalf in Vlaanderen), moesten volgens het RSV zogenaamde 'afbakeningsprocessen' worden gevoerd. Enkele van deze processen zijn al rond of zo goed als voltooid, andere nog niet.

Niet vanzelfsprekend

De afbakeningsprocessen zijn niet vrijblijvend voor het aanbod van geregeld vervoer dat op die plaats in het kader van het 'Decreet Basismobiliteit' voorzien moet worden. In de hoofd-dorpen en de woonkernen van het buitengebied, en in de centra van alle stedelijke gebieden heeft er eigenlijk nooit twijfel over bestaan dat De Lijn een minimumaanbod aan openbaar vervoer moet leveren. In andere gebieden betrokken in de afbakeningsprocessen is dat echter geen vanzelfsprekendheid. Zoals uit de



Foto: De Lijn

Stedelijk gebied of buitengebied? Een groot verschil voor de normen van basismobiliteit.

tabel met de normen van basismobiliteit af te lezen valt, maakt het inderdaad een groot verschil of een bepaalde wijk in het stedelijk gebied of in het buitengebied wordt geselecteerd.

Daarom een goede raad voor de werkgroepen die momenteel nog met een afbakeningsproces bezig zijn: betrek de mensen van De Lijn bij de selectie, laat hen de verschillende alternatieven simuleren en van daaruit advies uitbrengen.

Normen basismobiliteit

Woonzone	Maximale loopafstand tot de halte	Frequentie / uur op weekdagen in de spits	Frequentie / uur op weekdagen in de daluren	Frequentie / uur in het weekend	Maximale wachttijd in de week tijdens de spits	Maximale wachttijd in de week tijdens de daluren
Grootstedelijk gebied	500 meter	5	4	3	15'	20'
Stedelijk gebied	500 meter	4	3	2	20'	30'
Randstedelijk / Kleinstedelijk gebied	650 meter	3	2	1	30'	40'
Buitengebied	750 meter	2	1	0,5	40'	75'

Goed om weten

Oproep: projecten rond zachte weggebruikers

In april 2006 organiseren de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en het Steunpunt Verkeersveiligheid voor de vierde maal het Vlaams Congres Verkeersveiligheid. Het congres zal in het teken staan van de zachte weggebruiker. Naar jaarlijkse traditie wordt ook een Jaarboek Verkeersveiligheid uitgebracht. Organisaties en steden en gemeenten kunnen daarvoor projecten indienen. Als u het afgelopen jaar een project op touw hebt gezet om de verkeersveiligheid in Vlaanderen op de een of andere manier te verbeteren, kunt u dat in het jaarboek laten opnemen. U kunt projecten indienen voor drie domeinen: educatie/sensibilisatie, technologie/infrastructuur en handhaving. U kunt zoveel projecten indienen als u wilt. Als u zich kandidaat wilt stellen, moet u een projectfiche invullen en aan de VSV bezorgen. U vindt deze fiches op www.verkeerskunde.be. De projectfiches moeten voor 14 januari 2006 in het bezit zijn van de VSV. Indien u illustraties, foto's, tekeningen, ... hebt die het project verduidelijken, kunt u die ook meesturen met de projectfiche.

Nieuwe verkeerswet pas vanaf 31 maart 2006

De nieuwe verkeerswet gaat pas in op 31 maart 2006 en niet op 1 februari zoals eerder aangekondigd. Minister Landuyt wil dat de inwerkingtreding samenvalt met de afschaffing van de boetzegels en dat kan pas tegen eind maart. Tot dan blijft de huidige wet van kracht.

Onderzoek Verplaatsingsgedrag op Mobiel Vlaanderen aangepast

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) op de portaalsite Mobiel Vlaanderen is volledig vernieuwd. Zowel de inleiding als de methodologische informatie werden herwerkt. De gegevens van het OVG Vlaams-Brabant werden toegevoegd. Het OVG bundelt onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen, uitgevoerd sinds 1994. Ruim 200 php- en 1400 pdf-bestanden zijn opgenomen. ■ **Meer info:** www.mobielvlaanderen.be (studie & onderzoek - mobiliteit in cijfers).

Stand van zaken mobiliteitsplanning en projecten (met modules van het mobiliteitsconvenant)

Op 1 september 2005 hadden 303 (= 98%) van de 308 Vlaamse gemeenten een moederconvenant afgesloten en had 85% van de steden en gemeenten een conform verklaard mobiliteitsplan. Vrijwel alle andere gemeenten die nog geen conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan hebben, zijn actief bezig met de opmaak ervan. Voor de actuele stand van zaken van mobiliteitsplannen in Vlaamse steden en gemeenten, zie www.mobiel.vlaanderen.be/convenants (via: Inleiding - Resultaten). Tussen 1996 en 30-06-2005 werden in totaal al 1.123 modules afgesloten, waarvan 285 modules m.b.t. subsidiëring van planning en studies (273 modules 1, 12 streefbeeld). De laatste jaren waren vooral de modules 13 (fietspaden langs gewestwegen), 3 (herinrichting van doortochten) en 10 (herinrichting van schoolomgevingen) het populairst. In 2004 werden in totaal 152 modules afgesloten.