

Mobiliteitsvrees bij ruimtelijke planners – Johan De Mol, Dirk Lauwers

In de Vlaamse verordenende ruimtelijke plannen wordt de verduurzaming van mobiliteit zelden in rekening gebracht. Terwijl 'RUP's tot in detail regels (stedenbouwkundige voorschriften) voor het privédomein worden opgenomen, gebeurt dit erg beperkt voor het openbaar domein (uitgezonderd voor pleinen, waterpartijen, groengebieden, ...). Voor het privédomein beperken de mobiliteitsvoorschriften zich vaak tot minimale stallingnormen, dit tegen de internationale trend in om over te schakelen naar parkeermaxima.

Niettegenstaande verkeer/vervoer op een substantiële wijze de leefomgeving bepaalt, is daarvan weinig of geen neerslag in de ruimtelijke planning van het openbaar domein. Ook al wijzen studies uit dat het verkeer een bepalende invloed heeft op leefbaarheid, oversteekbaarheid, veiligheid, gezondheid, ..., van bewoners, is er een ware pleinvrees om dit in ruimtelijke uitvoeringsplannen te vertalen.

In het Decreet betreffende de omgevingsvergunning zal in artikel 5.1.3. mobiliteitshinder worden aangeduid. Hierdoor wordt nog een groter verankeringspunt voor mobiliteitsbepalingen aangeboden.

De structuur van de langzaam verkeersroutes en het beperken van de doorwaadbaarheid van het plangebied voor het autoverkeer maar ook het opnemen van ontwerpvoorschriften van de straten en wegen in ruimtelijke uitvoeringsplannen kan ertoe bijdragen om zowel de leefbaarheid, veiligheid als het (gewenste) verplaatsingsgedrag, te beïnvloeden.

Mobiliteitsvrees bij ruimtelijke planners

Johan De Mol, Dirk Lauwers

In Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's) moet de mobiliteitsfunctie van het openbaar domein via stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen.
Enkel wanneer de mobiliteit op het openbaar domein wordt verankerd, kan de leefbaarheid en levenskwaliteit van het ruimtelijk gebied worden verzekerd.

Universiteit Gent

TELIN - i-KNOW-UGent
Sint-Pietersnieuwstraat 41 9000 Gent
Instituut voor Duurzame Mobiliteit

Johan.DeMol@UGent.be

Dirk.Lauwers@UGent.be

<http://www.planning.ugent.be>

TELEFOON: + 32 (0) 9 264 34 10

GSM (DeMol) + 32 (0) 486 38 42 44

GSM (Lauwers) + 32 (0) 475 65 65 20

Mobiliteitsvrees bij ruimtelijke planners

We zijn het met zijn allen eens dat ruimtelijke ordening een grote invloed heeft op mobiliteit. Buiten deze vaststelling slagen we er niet in om mobiliteit te integreren in ruimtelijke plannen. In het beste geval wordt een ruimtelijk plan verbonden met een MER of Mober waarin het gevolg van de ruimtelijke functie op mobiliteit wordt beschreven of als niet noemenswaardig effect *-geen significant negatieve effecten* -wordt beschouwd. In de stad Gent heeft men wel regels voor het openbaar domein (bv. Integraal Plan Openbaar Domein) maar mobiliteitsvoorschriften in een Ruimtelijk Uitvoeringsplan zijn totaal uit den boze

De ruimtelijke chaos in Vlaanderen heeft een grote impact op de mobiliteit. Het zou daarom van goed bestuur getuigen om functies als wonen, werken en ontspannen, ten minste te laten stromen met mobiliteit. Dergelijke afstemming is niet alleen nodig bij het plannen van nieuwe projecten maar ook binnen bestaande stedelijke weefsel moeten mobiliteit en ruimtelijke plannen op elkaar worden afgestemd.

Uiterst zelden worden in Ruimtelijke UitvoeringsPlannen (RUP) stedenbouwkundige voorschriften voorzien die een sturend effect hebben op mobiliteit. Er worden gedetailleerde stedenbouwkundige voorschriften gemaakt voor gebouwen, groene ruimtes, waterdoorlaatbaarheid van materialen, groennormen, ..., maar voor mobiliteit die zich op het publieke domein afspeelt, hoedt men zich om afdwingbare maatregelen te voorzien.

Nochtans heeft het soort mobiliteit een erg bepalende rol op de leefbaarheid van een gebied. Meestal wordt als argumentatie gegeven dat dit wel in één of ander mobiliteitsplan of circulatieplan zal worden aangeduid. Stedenbouwkundige voorschriften die mobiliteit reguleren op het openbaar domein worden telkens als niet horende bij ruimtelijke plannen, aangeduid. Alsof mogelijk aparte beslissingen via mobiliteitsplannen en ruimtelijke plannen, de leefbaarheid en verkeersveiligheid enig soelaas bieden. Stedenbouwkundige voorschriften die mobiliteitsvoorschriften voor het openbaar domein, “verankeren” worden als “not done” beschouwd.

Indien men dan een aanzet geeft –op het privédomein- werkt het in omgekeerde richting. Voor het privédomein beperken de mobiliteitsvoorschriften zich vaak tot minimale stallingnormen, dit tegen de internationale trend in om over te schakelen naar parkeermaxima. Stedenbouwkundige voorschriften waar de druk van bepaalde voertuigen wordt teruggedroefd, zijn nauwelijks in RUP’s te vinden. Dit beperkt zich tot het aantal voertuigen per wooneenheid dat verplicht moet worden voorzien. Deze vertaling van automobilititeit in RUP’s maar ook in vergunningen, vertrekt van een vaststelling dat stalling per wooneenheid moet worden voorzien, zodat op deze wijze het openbaar domein niet vol staat met auto’s. Deze laatste vaststelling zou stedenbouwkundige planners moeten aanzetten om in RUP’s, voorschriften in te bouwen die betrekking op mobiliteit op het openbaar domein.

Het aanduiden van een voetgangersgebied wordt niet evenmin in een RUP aangeduid. Ook bij herziening van RUP’s in een dergelijk gebied, worden deze leefbaarheidsverhogende aspecten niet opgenomen in een RUP. Mobiliteit en Ruimtelijke Uitvoeringsplannen zijn werkelijk afgescheiden domeinen terwijl het wederzijds beïnvloeden wel bepalend is voor de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied.

Zoals bij het lokalisatiebeleid – nieuwe verkavelingen, bedrijventerreinen, winkelcentra, ...- mobiliteit zou moeten meegenomen worden, zo moet dit ook bij opstellen/herwerken van RUP’s van bestaande ruimtebezetting gebeuren. Zoals men in Nederland ABC-locaties als richtsnoer gebruikt om ruimte aan mobiliteit te koppelen, is dit in Vlaanderen voor nieuwe ruimteinname nog steeds niet het geval. Of het gaat om bedrijven/kantoren bij openbaar vervoerknooppunten ontwikkelen of watergebonden

bedrijven aan rivieren/kanalen, binnen stedelijke weefsels, zal men zich via RUP's moeten uitspreken over de gewenste mobiliteit voor dit gebied.

Immers, klassiek wordt een RUP aangeduid als een toekomstig gericht ruimtelijk bestemmingsplan:

*De plannen in hun geheel hebben als doel ervoor te zorgen dat er een ruimtelijke harmonie is tussen wonen, recreatie, natuur, mobiliteitsinfrastructuur, economie, landbouw en andere bestemmingen en stedelijke functies.*¹

Het realiseren van een ruimtelijke harmonie tussen functies, bestemmingen en infrastructuur zou logischer wijze een vertaling moeten vinden in deze RUP's. Niets is minder waar.

In feite zou het RUP ondermeer het "Omgekeerd ontwerpen" van Boudewijn Bach waarbij terug naar levens- en leefbaarheidskwaliteitseisen wordt ontworpen, moeten faciliteren. Vele van onze stedelijke patronen zijn ontwikkeld voor automobilititeit en hebben onvoldoende aandacht voor andere vervoersvormen. Bij het opmaken van RUP's voor bestaande stedelijke of dorpsgebieden zou deze levenskwaliteit moeten ingebed zitten in de stedenbouwkundige voorwaarden.

Dit betekent ondermeer dat de doorwaadbaarheid voor de auto van een gebied, autoparkeerplaatsen, kwalitatieve voet- en fietsruimte, tenminste in een ruimtelijke visie/plan moeten vertaald worden. Deze kwaliteit kan enkel verzekerd worden indien het openbaar domein en het mobiliteitsgebruik, in stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen. Zoniet blijft men niet alleen veel ruimte onoordeelkundig gebruiken maar wordt de leefbaarheid daarmee niet gediend.

Het hoeft nauwelijks aangeduid te worden dat deze tweedeling in ruimtelijke en mobiliteitsplannen, een belangrijk impact heeft op de inspraak van de burger. Inspraakprocedures voor bv. Gemeentelijke mobiliteitsplannen – normaal moet er een openbaar onderzoek zijn indien er geen participatietraject² is voorzien – worden in de meeste gemeenten erg minimaal ingevuld en meestal beperkt tot wat men ambtelijke overleg³ (Gemeentelijke BegeleidingsCommissie en de Regionale MobiliteitsCommissie) kan noemen. Het enorme verschil in de voorziene procedures bij het openbaar onderzoek voor RUP's staat in schril contrast met de wijze waarop de burger meestal niet terdege wordt geconsulteerd bij mobiliteitsplannen. Alles hangt af van wat het schepencollege als procedure wenst.

Conclusie:

Volgens ons moeten in Ruimtelijke Uitvoeringsplannen de levens- en leefbaarheidskwaliteitseisen naar mobiliteit, verankerd worden.

Planning die vertrekt van een feitelijke scheiding van mobiliteit en ruimtelijke plannen, mist elke kwaliteit die in steden en dorpen zo noodzakelijk is.

¹ <https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/ruimtelijke-ordening/gemeentelijke-rups-en-bpas/wat-zijn-rups-en-bpas>

² Voor het participatietraject zijn er geen vastgestelde regels en dit kan naar het goeddunken van elk schepencollege, vrij worden ingevuld.

³

- Vaste leden zijn: de gemeente, het departement MOW (BMV), de Lijn, de initiatiefnemer en de betrokken wegbeheerder(s).
- Variabele leden die verplicht kunnen worden uitgenodigd zijn: de provincie, het departement RWO, het departement LNE, NMBS, adviesverlenende overheden in het kader van evt. verdere vergunningsprocedures
- Lokale vertegenwoordigers die een belangrijke rol kunnen hebben in de draagvlakverwerving tijdens de besprekingen in de GBC worden door de gemeente als adviserende leden benoemd. Met betrekking tot een bepaald dossier kunnen nog bijkomende adviserende leden, die evt. ook niet- lokale actoren vertegenwoordigen of vanwege hun expertise, worden uitgenodigd.

De gemeente kan in het kader van de participatie ook beslissen (de) GBC-vergaderingen open te stellen voor de bevolking of voor bepaalde focusgroepen.