

## Masterproef

*Relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid  
in Vlaanderen: een analyse van de afstemming op  
verschillende beleidsniveaus*

Promotor :  
Prof. dr. Davy JANSSENS

Supervisor :  
De heer Hans TORMANS

Nils Van Brussel

*Master Thesis nominated to obtain the degree of Master of Transportation Sciences ,  
specialization Mobility Management*

2 0 1 0  
2 0 1 1

# FACULTY OF BUSINESS ECONOMICS

*Master of Transportation Sciences: Mobility Management*

## Masterproef

*Relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid  
in Vlaanderen: een analyse van de afstemming op  
verschillende beleidsniveaus*

Promotor :  
Prof. dr. Davy JANSSENS

Supervisor :  
De heer Hans TORMANS

Nils Van Brussel

*Master Thesis nominated to obtain the degree of Master of Transportation Sciences,  
specialization Mobility Management*



## Voorwoord

Deze masterproef is de bekroning van mijn studie Verkeerskunde. Hiervoor heb ik vele jaren gewerkt. Het voeren van het onderzoek was niet altijd even eenvoudig, maar wel uiterst interessant. Ik heb veel geleerd over de werking van verschillende instanties en de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening in de praktijk.

Dit eindwerk is tot stand gekomen door de hulp van verschillende mensen. Hierbij zou ik hen graag bedanken voor het investeren van hun tijd in mij en dus ook in deze thesis.

In eerste instantie gaat mijn dank uit naar mijn promotor Prof. dr. Davy Janssens, mijn begeleider Dhr. Willy Miermans en mijn begeleider ad interim dhr. Hans Tormans.

Daarnaast zou ik graag de respondenten bedanken voor hun medewerking. Voor mijn interviews heb ik het geluk gehad dat veel van de beleidsmakers en bevoorrechte getuigen uit de verschillende sectoren bereid waren mij te helpen. Ook de telefonische contacten en contacten via e-mail verliepen vlot en hebben in belangrijke mate bijgedragen aan de totstandkoming van deze thesis.

Ten slotte wil ik ook mijn familie en vrienden bedanken voor de mentale ondersteuning op de moeilijke momenten en het nalezen van steeds nieuwere versies van mijn thesis.



## Samenvatting

De nadruk van deze thesis ligt op de relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. De overheid heeft, binnen haar 13 beleidsdomeinen, veel uiteenlopende doelstellingen. In dit onderzoek wordt er nader gekeken naar de doelstellingen uit de domeinen Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. Er wordt nagegaan of ze haaks staan op elkaar of toch eerder gelijk lopen. Een deel van het belang van deze thesis ligt in het vergelijken van de doelstellingen tussen beide domeinen. De geïdentificeerde tegenstellingen worden voorgesteld aan beleidsmakers om de relevantie en het belang ervan in te schatten. Uit deze interviews is gebleken dat beleidsmakers de relevantie en de ernst van de tegenstellingen verschillend percipiëren.

Daarnaast worden de instrumenten beschreven die de overheid aanreikt voor de bouw van sociale woningen, scholen en ziekenhuizen. Deze 3 instellingen kunnen gezien worden als semioverheidsinstellingen. Er is gekozen voor deze drie functies omdat ze veel verkeer genereren en rechtstreeks of onrechtstreeks subsidies krijgen voor hun werking en/of de verwezenlijking van nieuwe gebouwen. Bevoorrechte getuigen uit die sectoren werden geïnterviewd om een zicht te krijgen op de denkwijzen die van tel zijn binnen hun sector en meer specifiek bij hun locatiekeuze. Het ruimtelijk orderingsbeleid is één van de determinanten voor een locatiekeuze van deze functies. Mobiliteit is op zijn beurt een afgeleide van de locatiekeuze.

Over de semioverheidsinstellingen kan gesteld worden dat de beschikbare instrumenten niet gericht zijn op het kiezen van een goede locatie. De keuze van een locatie is eerder afhankelijk van de denkwijze die geldt binnen de sector of van de verschillende determinanten. Onder deze determinanten verstaan we bijvoorbeeld de bestemming van de grond, de grondprijs, de auto- en OV-bereikbaarheid en de afstand tot het dorpscentrum.

## ***Leeswijzer***

Hoofdstuk 1 is een inleidend hoofdstuk waarin de probleemstelling, de kernvraag en de onderzoeksmethode beschreven worden.

In hoofdstuk 2 staat de literatuurstudie over het ruimtelijke ordeningsbeleid centraal. De doelstellingen van het domein worden opgelijst uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Hoofdstuk 3 bevat een literatuurstudie over het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De doelstellingen die in dit deel opgesomd worden, zijn afkomstig uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Een volgend onderdeel van de literatuurstudie staat in hoofdstuk 4, waarin het belang van beleidsintegratie besproken wordt.

In hoofdstuk 5 ligt de nadruk op de vergelijking van de doelstellingen van Mobiliteit met die van Ruimtelijke Ordening. De sterkst gelijkende en de conflicterende doelstellingen worden beschreven in dit hoofdstuk.

In hoofdstuk 6 worden de semioverheidsinstellingen beschreven aan de hand van hun bestuurlijk-organisatorische logica, de financiële middelen waarover ze beschikken, de beperkingen die gelden voor hun sector en de denkwijzen die meespelen in hun keuze van een nieuwe locatie. Voor deze instrumenten en denkwijzen wordt er nagegaan of ze ingaan tegen de doelstellingen van de twee beleidsdomeinen. De werking van elk van de drie semioverheidsinstellingen wordt achteraan beschreven door middel van een case study.

In hoofdstuk 7 staan de conclusies van de thesis.

Hoofdstuk 8 en 9 beschrijven respectievelijk het beleidsadvies en de suggesties voor verder onderzoek.

## Lijst met afkortingen

AGIO	Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs
APA	Algemeen Plan van Aanleg
AROHM	Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
AZ	Algemeen Ziekenhuis
BBB	Beter Bestuurlijk Beleid
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
BTW	Belasting op de Toegevoegde Waarde
Cv	Coöperatieve vennootschap
Cvba	Coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
EVA	Extern Verzelfstandigde Agentschappen
FOD	Federaal Overheidsdepartement
GO!	Gemeenschapsonderwijs
GPB	Decreet Grond- en Pandenbeleid
GRS	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
GSC	Gewestelijk Sociale Correctie
ha	hectare
IVA	Intern Verzelfstandigde Agentschappen
km	kilometer
K.M.O.	Kleine of middelgrote ondernemingen
m	meter
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MOBER	mobiliteitseffectenrapportage
MORA	Mobiliteitsraad Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MZNL	Mariaziekenhuis Noord-Limburg
OCMW	Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
OV	Openbaar Vervoer
PRS	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan



RWO	Ruimtelijke ordening, Woonbeleid en Onroerend erfgoed
SHM	Sociale Huisvestingsmaatschappij
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TEC	Transport en commun
UZ	Universitair ziekenhuis
VIPA	Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Investeringsen
VMSW	Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen
VOI	Vlaamse Openbare Instelling
VWI	Vlaamse Wetenschappelijke Instelling
vzw	Vereniging Zonder Winstoogmerk
WVG	Welzijn, Gezondheidszorg en Gezin

## Lijst van tabellen

Tabel 1: Doelstellingen stedelijke gebieden (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2004)	- 9 -
Tabel 2: Doelstellingen buitengebied (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2004) ..	- 10 -
Tabel 3: Doelstellingen gebieden voor economische activiteiten (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2004)	- 10 -
Tabel 4: Doelstellingen lijninfrastructuur (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2004)	- 10 -
Tabel 5: Doelstellingen bereikbaarheid (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)	- 15 -
Tabel 6: Doelstellingen toegankelijkheid (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)	- 16 -
Tabel 7: Doelstellingen verkeersveiligheid (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)	- 17 -
Tabel 8: Doelstellingen verkeersleefbaarheid (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)	- 18 -
Tabel 9: Doelstellingen milieu- en natuurkwaliteit (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)	- 19 -
Tabel 10: Vergelijking doelstellingen bereikbaarheid	- 27 -
Tabel 11: Bespreking relaties bereikbaarheid	- 28 -
Tabel 12: Vergelijking doelstellingen toegankelijkheid	- 32 -
Tabel 13: Bespreking relaties toegankelijkheid	- 33 -
Tabel 14: Vergelijking doelstellingen verkeersveiligheid	- 35 -
Tabel 15: Bespreking relaties verkeersveiligheid	- 36 -
Tabel 16: Vergelijking doelstellingen verkeersleefbaarheid	- 37 -
Tabel 17: Bespreking relaties verkeersleefbaarheid	- 38 -
Tabel 18: Vergelijking doelstellingen milieu- en natuurkwaliteit	- 39 -
Tabel 19: Bespreking relaties milieu- en natuurkwaliteit	- 40 -
Tabel 20: Tegenstellingen	- 41 -
Tabel 21: Waardering van de tegenstellingen door beleidsmakers	- 51 -
Tabel 22: Relevantie van de tegenstellingen	- 52 -



## Lijst van figuren

Figuur 1: De 13 beleidsdomeinen van de Vlaamse Regering (Vlaamse overheid, 2000) .....	- 23 -
Figuur 2: Interne structuur beleidsdomeinen (Vlaamse overheid, 2000) .....	- 24 -
Figuur 3: Hasselt (Google, 2010) (eigen bewerking) .....	- 74 -
Figuur 4: Rozendal, Tremelo (Google, 2010) (eigen bewerking) .....	- 75 -
Figuur 5: Baal, Tremelo (Google, 2010) (eigen bewerking) .....	- 77 -
Figuur 6: Hasselt (Google, 2010) (eigen bewerking) .....	- 92 -
Figuur 7: Hasselt (Google, 2010) (eigen bewerking) .....	- 93 -
Figuur 8: Koekelare (Google, 2010) (eigen bewerking).....	- 94 -
Figuur 9: BLO-school De regenboog (De regenboog, 2011).....	- 96 -
Figuur 10: Hasselt (Google, 2010) (eigen bewerking) .....	- 111 -
Figuur 11: Overpelt (Google, 2010) (eigen bewerking).....	- 113 -
Figuur 12: Mariaziekenhuis Noord-Limburg (Google, 2010) (eigen bewerking) .....	- 116 -



# Inhoud

Voorwoord .....	I
Samenvatting .....	III
Leeswijzer .....	IV
Lijst met afkortingen.....	V
Lijst van tabellen.....	VII
Lijst van figuren .....	IX
Inhoud .....	XI
1 Inleiding .....	- 1 -
1.1 Probleemstelling.....	- 1 -
1.2 Kernvraag .....	- 2 -
1.3 Onderzoeksmethode .....	- 3 -
2 Ruimtelijke ordening .....	- 5 -
2.1 Gewestplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen .....	- 5 -
2.2 Ruimtelijke Structuurplannen.....	- 7 -
2.3 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	- 8 -
2.3.1 Stedelijke gebieden .....	- 9 -
2.3.2 Buitengebied .....	- 10 -
2.3.3 Gebieden voor economische activiteiten.....	- 10 -
2.3.4 Lijninfrastructuur .....	- 10 -
3 Mobiliteitsbeleid.....	- 13 -
3.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen .....	- 14 -
4 Beleidsintegratie .....	- 21 -
4.1 Integratie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit .....	- 21 -
4.2 Beter Bestuurlijk Beleid.....	- 22 -
5 Vergelijking van de verschillende doelstellingen van de Vlaamse overheid.....	- 26 -

5.1	Bereikbaarheid.....	- 27 -
	Conclusie - Bereikbaarheid .....	- 31 -
5.2	Toegankelijkheid .....	- 32 -
	Conclusie - Toegankelijkheid .....	- 34 -
5.3	Verkeersveiligheid .....	- 35 -
	Conclusie - Verkeersveiligheid .....	- 36 -
5.4	Verkeersleefbaarheid .....	- 37 -
	Conclusie - Verkeersleefbaarheid .....	- 38 -
5.5	Milieu- en natuurkwaliteit.....	- 39 -
	Conclusie - Milieu- en natuurkwaliteit .....	- 40 -
5.6	Tegenstellingen.....	- 41 -
5.7	Praktijktoets bij beleidsmakers.....	- 44 -
5.8	Conclusie .....	- 53 -
6	Regels en denkwijzen voor semioverheidsinstellingen .....	- 55 -
6.1	Sociale huisvesting .....	- 56 -
	6.1.1 Bestuurlijk-organisatorische logica .....	- 56 -
	6.1.2 Financiële middelen en subsidies.....	- 57 -
	6.1.3 Locatiekeuze, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen.....	- 59 -
	6.1.4 Instrumenten.....	- 65 -
	6.1.5 Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen RSV .....	- 67 -
	6.1.6 Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	- 69 -
	6.1.7 Conclusies en aanbevelingen .....	- 72 -
	6.1.8 Case study: Sociaal woningbouwproject Rozendal, Tremelo .....	- 75 -
6.2	Scholen.....	- 78 -
	6.2.1 Bestuurlijk-organisatorische logica .....	- 78 -
	6.2.2 Financiële middelen en subsidies.....	- 79 -
	6.2.3 Locatiekeuze, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen.....	- 80 -

6.2.4	Instrumenten.....	- 83 -
6.2.5	Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen RSV .....	- 85 -
6.2.6	Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	- 86 -
6.2.7	Conclusies en aanbevelingen .....	- 90 -
6.2.8	Case study: BLO-school De regenboog, Koekelare .....	- 94 -
6.3	Ziekenhuizen .....	- 98 -
6.3.1	Bestuurlijk-organisatorische logica .....	- 98 -
6.3.2	Financiële middelen en subsidies .....	- 98 -
6.3.3	Locatiekeuze, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen.....	- 99 -
6.3.4	Opsomming instrumenten .....	- 101 -
6.3.5	Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen RSV .....	- 102 -
6.3.6	Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	- 104 -
6.3.7	Conclusies en aanbevelingen .....	- 109 -
6.3.8	Case study: Mariaziekenhuis Noord-Limburg, Overpelt.....	- 111 -
7	Conclusies.....	- 118 -
8	Beleidsadvies .....	- 122 -
9	Suggesties voor verder onderzoek .....	- 126 -
10	Bijlage .....	- 128 -
10.1	Interviews .....	- 128 -
10.2	Doelstellingen RSV .....	- 131 -
10.2.1	Stedelijke gebieden .....	- 131 -
10.2.2	Buitengebied .....	- 132 -
10.2.3	Gebieden voor economische activiteiten .....	- 133 -
10.2.4	Lijninfrastructuur .....	- 134 -
10.3	Doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen .....	- 135 -
10.3.1	Bereikbaarheid.....	- 135 -



10.3.2	Toegankelijkheid .....	- 141 -
10.3.3	Verkeersveiligheid .....	- 144 -
10.3.4	Verkeersleefbaarheid .....	- 147 -
10.3.5	Milieu- en natuurkwaliteit .....	- 149 -
	Bibliografie .....	- 154 -

# 1 Inleiding

## 1.1 Probleemstelling

De Vlaamse overheid heeft meerdere doelstellingen van verschillende beleidsdomeinen in beleidsplannen gegoten. Deze beleidsplannen bestaan naast elkaar, met een beperkte onderlinge afstemming. Iets wat voor het ene beleidsdomein een doelstelling is, kan voor het andere negatieve effecten hebben. Daarnaast zijn er ook beleidsdoelstellingen die tegengesproken worden door wettelijke instrumenten. Beoogde doelstellingen van de beleidsdomeinen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit (cfr. respectievelijk Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en Mobiliteitsplan Vlaanderen) worden bijvoorbeeld tegengesproken door het subsidiëringbeleid of door regelgeving op vlak van inplanting van functies. Dit leidt tot discrepanties tussen gewenst en werkelijk ruimtegebruik.

Het is niet alleen het effect op de ruimtelijke ordening, maar ook het effect op de mobiliteit dat belangrijk is, zeker binnen de studie Verkeerskunde. Een verspreiding en een ondoordachte locatiekeuze van functies zal leiden tot een grotere afstand van verplaatsingen. Dit heeft op zijn beurt een invloed op het mobiliteitsgedrag (Stelling, Meurs, & van der Heijden, 2007). Dit zal een effect hebben op de vervoerswijzekeuze (Van Wee & Van Der Hoorn, 1996). De diffuse verdeling van activiteiten in de ruimte zal leiden tot een stijging van de verplaatsingsafstanden en de ontbundeling van verkeersstromen. Het resultaat hiervan is op zijn beurt een weinig duurzame *modal split*. Dit houdt in dat gebruikers van het transportsysteem meer dan nodig hun auto gebruiken en veel te weinig openbaar vervoer of zachte modi, zoals de fiets of te voet.

Een beleid dat de verschillende beleidsdomeinen beter op elkaar afstemt, kan hier verandering in brengen. Dit zou een stap voorwaarts betekenen voor het duurzame karakter van de mobiliteit in Vlaanderen.

## **1.2 Kernvraag**

Hoe is de relatie tussen de beleidsdomeinen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit in Vlaanderen?

- Hoe zijn de beide beleidsdomeinen georganiseerd?
- Welke zijn de doelstellingen van de hogere overheid met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de mobiliteit?
- Zijn er conflicten tussen de doelstellingen van de beide beleidsdomeinen?
- Hoe zien beleidsmakers de relatie tussen Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening?
- Hoe zien beleidsmakers de eventuele conflicten tussen de doelstellingen van de beleidsdomeinen?
- Op welke manier worden sociale voorzieningen in de praktijk ingepland en is dit conform met de hogere doelstellingen op vlak van ruimtelijke ordening en mobiliteit?
- Wat zijn de wettelijke beperkingen voor semioverheidsinstellingen bij hun locatiekeuzes?
- Over welke subsidies kunnen ze beschikken en onder welke voorwaarden?
- Maken ze de juiste keuzes op vlak van locatiekeuze en wat zijn de effecten op de mobiliteit?

### **1.3 Onderzoeksmethode**

In een eerste fase is gezocht naar beschikbare literatuur rond de doelstellingen in de beleidsdomeinen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit en wat nu juist beleidsintegratie is. De doelstellingen van de beide domeinen zijn met elkaar vergeleken om eventuele tegenstellingen te identificeren.

Het toegepaste deel van dit onderzoek bestaat uit twee onderdelen. In een eerste deel werden de eventuele tegenstellingen tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorgesteld aan beleidsmakers en –medewerkers op verschillende niveaus. Het tweede deel spitst zich toe op de instrumenten uit volgende drie sectoren: sociale huisvesting, scholen en ziekenhuizen. Deze instellingen kunnen gezien worden als semioverheidsinstellingen die rechtstreeks en/of onrechtstreeks subsidies krijgen voor het inplanten van nieuwe gebouwen. Daarnaast genereren ze veel verkeer. Om de instrumenten te vinden en te beschrijven, die de drijfveer zijn van de semioverheidsinstellingen, werden actoren en bevoorrechte getuigen geïnterviewd. De geïnterviewde personen staan beschreven in bijlage onder hoofdstuk 10.1 en zijn gerangschikt volgens sector en functie. De gestelde vragen zijn ook te vinden in bijlage.

De vragen van het tweede gedeelte werden licht aangepast aan de functie van de geïnterviewde. Het doel van het interview was inzicht verwerven in de regelgeving en de aanwezige subsidiemechanismen voor de werking van de instelling, de bouw van nieuwe gebouwen en de locatiekeuze die daarbij hoort.



## **2 Ruimtelijke ordening**

Ruimtelijke ordening wordt door Hubeau en Voets (2006) omschreven als "het handelen van de overheid omtrent onze vestigingspatronen door het opmaken van plannen, het maken van voorschriften en het nemen van maatregelen, het uitvoeren van werken en zo meer." Bouckaert en De Waele (2004) beschrijven het anders: "Het betreft het bewust bestemmen van de ruimte voor verschillende functies teneinde onverenigbare functies te scheiden en teneinde via een beheer van externaliteiten de efficiëntie van ruimtegebruik te maximaliseren." Er kan geconcludeerd worden dat ruimtelijke ordening het plannen is van de invulling van onze (vrije) ruimte, zodat voldoende plaats beschikbaar is voor de activiteiten die we willen beoefenen. Mobiliteit kan gezien worden als een afgeleide van de invulling van deze ruimte. Hoe meer de functies verspreid zijn over het landschap, hoe meer de mensen zich dienen te verplaatsen om de gewenste activiteiten uit te voeren.

### ***2.1 Gewestplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen***

#### **Gewestplannen**

Wat mag en niet mag bij de invulling van de vrije ruimte is gebaseerd op zogenaamde gewestplannen. Gewestplannen zijn plannen, opgemaakt door de Vlaamse Overheid, die sinds 1972 in grote lijnen de bestemming van de gronden vastleggen. De bestemming is vastgelegd op het hoogste schaalniveau -het Vlaams gewest- maar kan nog aangepast worden op een lager schaalniveau. Zo kan een grond bijvoorbeeld gelegen zijn in woongebied, agrarisch gebied of recreatiegebied. Elk gebied of elke bestemming bevat specifieke voorschriften en bepaalt mee de bouw- en toepassingsmogelijkheden van de betrokken gronden (Gemeente Kasterlee, 2010). Er zijn in totaal 48 gewestplannen die samen het volledige Vlaamse grondgebied dekken.

De invulling van de functies op de kaarten is gebaseerd op de bestaande situatie eind jaren '70. Bij het inkleuren van de functies van de gebieden op de gewestplannen werd gekeken naar de toenmalige functie van de gronden (recreatie, landbouw, openbaar nut, wonen, ...). Veel van de bestemmingen die toen aangeduid werden, zijn vandaag de dag nog altijd geldig omdat de plannen sindsdien amper aangepast zijn aan vernieuwde

situaties of veranderde inzichten. Sinds de opstelling van de gewestplannen is het mogelijk de vastgelegde bestemming van een grond aan te passen door middel van een gewestplanwijziging. Dit instrument werd gebruikt wanneer de situatie uit de gewestplannen volgens de overheid niet meer voldeed aan de gewenste situatie (Gemeente Waregem). Sinds het decreet van 18 mei 1999 maakt de Vlaamse overheid gebruik van Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's) om wijzigingen of verdere detaillering in het gewestplan, wettelijk vast te leggen (Vlaamse Regering, Decreet van 18 mei 1999). Op gemeentelijk niveau kan het zijn dat bestemmingen op gewestplannen verder in detail vastgelegd worden door het opmaken van Algemene of Bijzondere Plannen van Aanleg (APA's en BPA's).

## **RUP**

Een RUP kan gedefinieerd worden als een plan dat een juridische verbindende concretisering aangeeft van de ruimtelijke ordening, waarvan de hoofdlijnen in het corresponderende structuurplan zijn weergegeven (Liekens, Vandevyvere, & Vanwesebeeck, 1996). RUP's bestaan op drie niveaus. Er zijn gewestelijke, provinciale en gemeentelijke RUP's voor delen van het grondgebied van respectievelijk het gewest, de provincie en de gemeente. Ze vervangen een gewestplan of stellen bijkomende eisen aan de inrichting ervan. Een RUP bestaat altijd uit een kaart en een tekst. De kaart geeft het toepassingsgebied weer, terwijl de tekst aangeeft aan welke stedenbouwkundige voorschriften voldaan dient te worden (Hubeau & Voets, 2006).

## **APA's, BPA's en de stedenbouwwet**

APA's en BPA's worden in de wet van 29 maart 1962 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw toegelicht (Vlaamse Regering, Wet van 29 maart 1962). Deze wet, ook wel de 'stedenbouwwet' genoemd, beschrijft aanlegplannen als het belangrijkste instrument voor ruimtelijke ordening. Plannen van aanleg hebben als doel de algemene of gedetailleerde bestemming van het projectgebied te veranderen. Het bevat de voorschriften betreffende de eigenschappen van gebouwen, tuinen en wegen.

## **2.2 Ruimtelijke Structuurplannen**

Naast ruimtelijke uitvoeringsplannen bestaan er ruimtelijke structuurplannen. Dit zijn plannen op 3 niveaus die de gewenste ruimtelijke ontwikkeling vastleggen. De verschillende overheden in Vlaanderen hebben in de loop der jaren verscheidene plannen opgesteld. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) legt sinds 1997 vast hoeveel ruimte er gereserveerd dient te worden voor wonen, werken, recreatie, landbouw, natuur en bos. De Provinciale en Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen zijn een verdere invulling van het RSV.

Een ruimtelijk structuurplan is een beleidsplan dat bestaat uit drie delen:

1. Het **informatief gedeelte** beschrijft de bestaande structuur en onderzoekt de toekomstige ruimtebehoeften
2. Het **richtinggevend gedeelte** beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen
3. Het **bindend gedeelte** is een zogenaamd werkprogramma waarin beschreven staat wat de betrokken overheden dienen uit te voeren binnen de gestelde termijn

Niettegenstaande wat men zou verwachten van een bindend gedeelte is het niet volledig bindend. De juiste rechtskracht wordt uitgelegd in het *decreet houdende de ruimtelijke planning* (Vlaamse Regering, Decreet van 18 mei 1999). "Voor het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zijn deze onderdelen bindend voor het Vlaamse Gewest, de diensten van de Vlaamse Regering, de instellingen die ressorteren onder het Vlaamse Gewest en de besturen die onder het administratief toezicht staan van het Vlaamse Gewest en de vennootschappen die een erkenning hebben van de instellingen die ressorteren onder het Vlaamse Gewest." In het RSV staat ook dat er geen vergunningen verleend of geweigerd kunnen worden op basis van een ruimtelijk structuurplan (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap-AROHM, 2004). Een ruimtelijk structuurplan is bindend, maar alleen voor de overheid. Het is slechts beperkt bindend, want het is niet onwettig er tegenin te gaan.

Ruimtelijke plannen worden gebruikt bij de inschatting van toekomstige behoeften aan woongebied, industriegebied, landbouwgebied, en dergelijke. Ze dienen om de paar jaar vernieuwd te worden om in te spelen op de veranderende behoeften van de maatschappij en om de ruimtelijke ontwikkeling in de gewenste richting te sturen.



## **2.3 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

Op vlak van ruimtelijke ordening speelt het subsidiariteitsbeginsel een belangrijke rol. Dit principe wordt duidelijk nagestreefd in het RSV, dat stelt dat "elke inzake ruimtelijke ordening bevoegde overheid zich bezig houdt met de materies die geëigend zijn om op het bewuste niveau geregeld te worden. Een beslissing op hoger niveau is te verantwoorden als het belang en/of de reikwijdte ervan het lagere niveau duidelijk overstijgt" (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap-AROHM, 2004). Zo wordt in het RSV een kader gecreëerd voor bijkomende ontwikkelingen in Vlaanderen. Samen met dit kader worden beperkingen aangegeven waaraan de onderliggende niveaus zich dienen houden. De Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen (PRS) vullen het kader van het RSV verder in op een lager niveau en vormen op zich een kader voor de Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen (GRS).

Aan de PRS en GRS wordt in deze thesis minder aandacht besteed omdat zij zich aan de doelstellingen van het hogere niveau dienen te houden.

### **Structuurbepalende componenten**

De doelstellingen, die in het RSV worden opgesomd en dus het kader vormen voor de onderliggende niveaus, kunnen onderverdeeld worden in vier categorieën van structuurbepalende componenten:

1. stedelijke gebieden
2. buitengebied
3. gebieden voor economische activiteiten
4. lijninfrastructuur

Aan elk van de vier structuurbepalende componenten is een hoofddoelstelling verbonden.

1. De selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur.
2. Het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied.
3. Het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen.
4. Het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Elk van de hoofddoelstellingen kan op zijn beurt onderverdeeld worden in een aantal specifieke doelstellingen voor de structuurbepalende componenten.

Er zijn codes toegevoegd aan de doelstellingen om ze makkelijker weer te geven. De doelstellingen uit het RSV krijgen de codes mee van A1 tot D3. De verdere uitsplitsing van de doelstellingen is te vinden in bijlage onder hoofdstuk 10.2.

### 2.3.1 Stedelijke gebieden

Tabel 1: Doelstellingen stedelijke gebieden (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2004)

<b>A1</b>	Het stimuleren en concentreren van activiteiten
<b>A2</b>	Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten
<b>A3</b>	Het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen
<b>A4</b>	Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid
<b>A5</b>	Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies

### 2.3.2 Buitengebied

Tabel 2: Doelstellingen buitengebied (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2004)

<b>B1</b>	Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies
<b>B2</b>	Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied
<b>B3</b>	Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied
<b>B4</b>	Het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen
<b>B5</b>	Het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied
<b>B6</b>	Het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem
<b>B7</b>	Het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied

### 2.3.3 Gebieden voor economische activiteiten

Tabel 3: Doelstellingen gebieden voor economische activiteiten (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2004)

<b>C1</b>	Het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten
<b>C2</b>	Het ondersteunen van de economische sterkte van iedere subregio
<b>C3</b>	Het ruimtelijk beleid ondersteunen met het economisch ontwikkelingsbeleid

### 2.3.4 Lijninfrastructuur

Tabel 4: Doelstellingen lijninfrastructuur (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2004)

<b>D1</b>	Versterking van alternatieven voor het autoverkeer
<b>D2</b>	Optimalisering door categorisering van het wegennet
<b>D3</b>	Een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer

## **Principes uit het RSV**

In het RSV worden enkele basisprincipes vooropgesteld waaraan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen volgens het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening. Het gaat over "verdichting", "gedeconcentreerde bundeling", "kernversterkend beleid", "functieverweving" en "inbreiding". De begrippen worden hieronder beschreven, zoals ze omschreven staan in het RSV (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap-AROHM, 2004).

Verdichting betekent dat men in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied zo goed mogelijk volgende punten probeert na te leven.

- Het concentreren van het wonen en het werken in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied
- Het differentiëren van de woningvoorraad
- Het versterken van de multifunctionaliteit door verweving
- Het streven naar minimale dichtheden

Gedeconcentreerde bundeling is een ruimtelijk begrip waarbij bundeling staat voor het selectief concentreren van de groei van het wonen, het werken en de andere maatschappelijke functies in de steden en kernen en "gedeconcentreerd" rekening houdt met het bestaande (gedeconcentreerde) spreidingspatroon en met de gespreid voorkomende dynamiek van de functies in Vlaanderen.

Kernversterkend beleid is het beleid dat vooropgesteld wordt voor de kernen van het buitengebied met het oog op de kwalitatieve versterking en vernieuwing van de kernen en het ruimtelijk functioneren ervan. Het kernversterkend beleid is noodzakelijk om de uitbreiding en uitwaaiing van kernen tegen te gaan. Het kernversterkend beleid houdt maatregelen in voor een attractieve woonfunctie, een gedifferentieerde woningvoorraad, het behoud van de economische dynamiek, het behoud van de voorzieningen, de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen.

Functieverweving kan tot stand komen door het groeperen van bepaalde activiteiten in het stedelijk weefsel. Het verweven is daarbij het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige wijze dat er een ruimtelijke meerwaarde, vormen van synergie en een complementariteit ontstaat.

Inbreiding is de functionele of morfologische verdichting van het bebouwde weefsel.



### **3 Mobiliteitsbeleid**

Ruimtelijke ordening en mobiliteit zijn sterk met elkaar verbonden. Hoe de ruimtelijke inplanting van functies georganiseerd is, is bepalend voor de gegenereerde personenmobiliteit.

Er zijn verschillende strategieën of tactieken op vlak van ruimtelijke ordening die elk hun effecten hebben op de mobiliteit. Twee zeer uiteenlopende situaties en hun mobiliteitseffecten worden hieronder beschreven. De eerste is een uniforme spreiding van functies. Het is namelijk de bundeling van verkeersstromen die problemen veroorzaakt door een hoge intensiteit tegenover de beschikbare capaciteit. Het nadeel van deze situatie is dat elke verkeersdeelnemer over een wagen dient te beschikken. Openbaar vervoer (OV) krijgt geen enkele kans omdat er geen bundeling plaatsvindt. Deze situatie is ook verre van duurzaam omdat er veel ruimte nodig is om alle functies en wegen in te planten (Govaerts M. , 2011). De tweede situatie is er één waarbij de bundeling maximaal is. Door de bundeling van de functies en dus van de verkeersstromen, is het eenvoudiger om een performant OV-systeem op te zetten. Hoge stedelijke dichtheid en functiemenging dragen bij tot kortere reisafstanden (Stelling, Meurs, & van der Heijden, 2007).

Het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen is beschreven in verschillende documenten. Enerzijds is er het ontwerp beleidsplan "Duurzame Mobiliteit Vlaanderen" uit 2001 (ook wel "Mobiliteitsplan Vlaanderen"), dat het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Overheid weergeeft en de taakstelling van alle betrokken actoren. Anderzijds zijn er –op een lager niveau– de gemeentelijke mobiliteitsplannen, die gestuurd worden vanuit het mobiliteitsconvenantenbeleid.

### **3.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen**

Het doel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt als volgt beschreven: "de mobiliteit beheersen, de milieuvervuiling en milieuhinder terugdringen en de bereikbaarheid en de leefbaarheid van steden en dorpen garanderen" (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Mobiliteitscel, 2001).

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden de doelstellingen beschreven als "uitdagingen voor het toekomstig mobiliteitsbeleid":

- Het vrijwaren van de bereikbaarheid
- Het garanderen van de toegankelijkheid
- Het verzekeren van de veiligheid
- Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- Het terugdringen van de schade aan natuur en milieu

Net als bij de doelstellingen uit het RSV worden ook deze doelstellingen gecodeerd om ze duidelijker weer te geven. De doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden genummerd van E1 to I10. De verdere uitsplitsing van de doelstellingen is te vinden in bijlage onder hoofdstuk 10.3.

## Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is het gemak waarmee een plaats of een voorziening bereikt kan worden. Het belang van bereikbaarheid wordt in het Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001) als volgt beschreven: "Deze doelstelling streeft ernaar om de vlotheid, waarmee economische knooppunten en poorten kunnen worden bereikt, te blijven verzekeren. De bereikbaarheid is noodzakelijk omdat er zowel voor personen als voor goederen een behoefte is aan interactie". De doelstelling met betrekking tot bereikbaarheid kan opgesplitst worden in 12 specifiekere doelstellingen.

**Tabel 5: Doelstellingen bereikbaarheid (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)**

<b>E1</b>	Efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten
<b>E2</b>	Betere tijdsordening van activiteiten
<b>E3</b>	Optimaal benutten van het bestaande vervoerssysteem door benuttingsmaatregelen en verkeersmanagement
<b>E4</b>	Realiseren van het wegennetwerk zoals voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
<b>E5</b>	Voeren van een restrictief parkeerbeleid
<b>E6</b>	Kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren
<b>E7</b>	Verbeteren van de kwaliteit van het spoorwegennetwerk voor het goederenvervoer
<b>E8</b>	Kwaliteit van het vervoer over de waterwegen verbeteren
<b>E9</b>	Opbouwen van multimodale systemen om het gebruik van alternatieve modi (voor wegvervoer) te bevorderen
<b>E10</b>	Stimuleren van het gebruik van alternatieve modi bij vervoerswijzekeuze
<b>E11</b>	Uitbouw van functionele netwerken en het verbeteren van fietsroutes en fietsaccommodaties
<b>E12</b>	Voeren van een prijsbeleid



## Toegankelijkheid

Met toegankelijkheid van het vervoerssysteem wordt, in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, zowel de toegang tot het vervoerssysteem in het algemeen als tot individuele of collectieve vervoermiddelen op zich bedoeld. Voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de mobiliteit in Vlaanderen zijn er 10 subdoelstellingen van toegankelijkheid.

**Tabel 6: Doelstellingen toegankelijkheid (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)**

<b>F1</b>	Handhaving van een basisvoorzieningenniveau
<b>F2</b>	Verbetering van de bruikbaarheid van de weg voor zwakke verkeersdeelnemers
<b>F3</b>	Verhoging van de sociale veiligheid op straat en in het openbaar vervoer
<b>F4</b>	Verbeteren van de eigen vervoermiddelen
<b>F5</b>	Verkeerseducatie en -training voor/over zwakke verkeersdeelnemers
<b>F6</b>	Een gedifferentieerde uitbouw van het openbaar vervoer i.f.v. plaats en tijd
<b>F7</b>	Verhoging van de kwaliteit van collectieve systemen
<b>F8</b>	Vervoer op maat van mensen met functiebeperkingen
<b>F9</b>	Een betaalbaar gebruik van vervoersmiddelen en vervoersmogelijkheden
<b>F10</b>	Diensten/activiteiten naar mensen brengen

## Verkeersveiligheid

Verkeersonveiligheid kan gezien worden als een samenlevingsprobleem omdat het systeem niet zo veilig is als maatschappelijk gewenst. Het verbeteren van de verkeersveiligheid in Vlaanderen kan aan de hand van de volgende 10 doelstellingen.

**Tabel 7: Doelstellingen verkeersveiligheid (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)**

<b>G1</b>	Minder groei van het individueel gemotoriseerd verkeer
<b>G2</b>	Bijgestelde en aan de omgeving aangepaste snelheden op secundaire en lokale wegen
<b>G3</b>	Intrinsiek veiliger ingerichte wegen
<b>G4</b>	Continue en stapsgewijze veilig leren rijden
<b>G5</b>	Meer en effectiever verkeerstoezicht
<b>G6</b>	Doelgerichter en op basis van het draagvermogen van de overtreder gebaseerde sanctionering
<b>G7</b>	Veiliger goederenverkeer
<b>G8</b>	De passieve veiligheid van voertuigen stimuleren
<b>G9</b>	Inspelen op technologische activiteiten
<b>G10</b>	Degelijker kennis en informatie

## Verkeersleefbaarheid

Het streven naar een mobiliteitsbeleid dat bereikbaar en toegankelijk is mag de verkeersleefbaarheid niet in het gedrang brengen. Er dient rekening gehouden te worden met de druk die het verkeerssysteem legt op de omgeving. De verbetering van de verkeersleefbaarheid kan gebeuren aan de hand van de volgende 7 doelstellingen.

**Tabel 8: Doelstellingen verkeersleefbaarheid (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)**

<b>H1</b>	Beheersen van verkeersvolume
<b>H2</b>	Verminderen van schadelijke emissies aan de bron
<b>H3</b>	Verminderen van geluidshinder
<b>H4</b>	Aanpakken van verkeersleefbaarheid langs secundaire wegen en lokale wegen
<b>H5</b>	Realiseren van verblijfsgebieden
<b>H6</b>	Aanpakken van verkeersleefbaarheid langs hoofdinfrastructuren
<b>H7</b>	Aandacht voor verkeersleefbaarheid bij het ontwerp en het beheer van infrastructuur

## Milieu- en natuurkwaliteit

Deze doelstelling beoogt het terugdringen tot een aanvaardbaar niveau van de milieu- en natuurschade die veroorzaakt wordt door verkeer. De toekomstige groei van de mobiliteit dient te gebeuren met aandacht voor de kwaliteit van het leefmilieu, zonder dat de economische of sociale functie van mobiliteit ondergraven wordt. Het terugdringen van de schade aan milieu en natuur kan opgesplitst worden in onderstaande 10 doelstellingen.

**Tabel 9: Doelstellingen milieu- en natuurkwaliteit (Mobiliteitsplan Vlaanderen, 2001)**

<b>I1</b>	Optimalisatie van beleidsinstrumentarium uit milieubeleid en de ruimtelijke ordening
<b>I2</b>	Beheersing van het verkeersvolume
<b>I3</b>	Opzetten van een beleidsondersteunende organisatie bij de uitvoering van het mobiliteitsplan en afstemming met het milieubeleidsplan
<b>I4</b>	Mitigatie van barrière-effect
<b>I5</b>	Inrichting van transportinfrastructuur
<b>I6</b>	Bevorderen van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen
<b>I7</b>	Inspectie en onderhoud van voertuigen
<b>I8</b>	Beperken hinder en verstoringen
<b>I9</b>	Gedragsbeïnvloeding
<b>I10</b>	Gebruik compensatieprincipes bij verlies van natuur



## **4 Beleidsintegratie**

De term integratie bevat volgens Stelling et al. (2007) de veronderstelling dat bestaande verschillen tussen beide domeinen leiden tot een niet-optimale samenwerking. Integratie kan gedefinieerd worden als het nastreven van verregaande afstemming.

Meer algemeen wordt beleidsintegratie door het European Environment Agency (2010) gedefinieerd als "The process of coordinating, harmonizing and unifying the goals and procedures of various offices or units of an organization". Volgens deze definitie is beleidsintegratie dus het proces dat zorgt voor de coördinatie, de harmonisatie en het verenigen van de doelstellingen en procedures van de verschillende diensten en eenheden van een organisatie. Beleidsintegratie is met andere woorden een belangrijk begrip voor het efficiënt functioneren van beleidsdomeinen en –niveaus.

### ***4.1 Integratie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit***

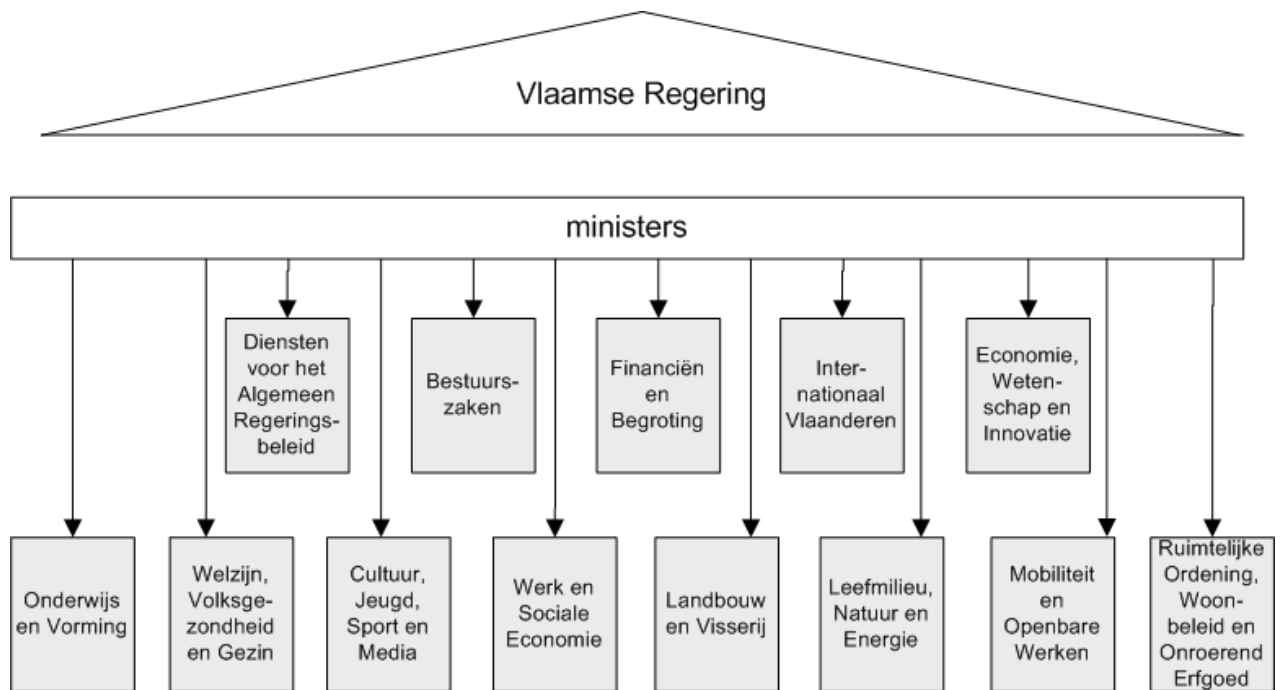
In Nederland wordt het nationale verkeers- en vervoersbeleid opgetekend in de Nota Mobiliteit. Deze nota dient gezien te worden als een nationaal verkeers- en vervoersplan. Het is de verdere uitwerking van het ruimtelijk beleid zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, maar dan toegespitst op verkeers- en vervoersthema's. In deze nota wordt het belang van afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening beschreven. Een doordachte inplanting van woon- en werklocaties kan veel mobiliteit voorkomen. Bij de planning van functies op nieuwe locaties dient rekening gehouden te worden met de draagkracht van de infrastructuur. In de Nota Mobiliteit staat dat men dient te streven naar een optimale benutting van de infrastructuur en de knooppunten ervan. Bij ontwikkelingen dient er rekening gehouden te worden met het feit dat nieuwe woningbouwlocaties in de stad minder verplaatsingen genereren dan woningbouwlocaties aan de rand van het stedelijke gebied. Stedelijk georiënteerde locaties bieden ook meer draagvlak voor het bestaande openbaar vervoer en bieden betere kansen voor nieuwe lijnen (Ministerie van Verkeer en Waterstraat, 2004).

Ook de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) is van oordeel dat afstemming tussen de domeinen ruimtelijke ordening en mobiliteit belangrijk is. Het voeren van een goed locatiebeleid is essentieel voor het efficiënt oplossen van de congestie- en bereikbaarheidsproblemen. Oplossingen zijn het afstemmen van woon- en werklocaties, functiemenging en het multifunctioneel gebruik van gebouwen. Om dit te realiseren dient er een afstemming te zijn tussen de domeinen Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. Dit locatiebeleid bestaat bijvoorbeeld uit het afstemmen van grote projectontwikkelingen op een hoogwaardig multimodaal netwerk. Stedelijk wonen dient aangemoedigd te worden omdat steden nog steeds een zeer belangrijke functie vervullen op vlak van werkgelegenheid (Mobiliteitsraad van Vlaanderen, 2009).

## ***4.2 Beter Bestuurlijk Beleid***

Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) was een grootscheeps vernieuwingsproject, opgestart in 2000, dat de Vlaamse overheid transparanter en slagvaardiger moest maken. Het was de bedoeling de vele Vlaamse openbare instellingen (VOI's) en Vlaamse wetenschappelijke instellingen (VWI's) met elk hun eigen statuten, structuren en taakverdelingen beter te ordenen. De historisch gegroeide structuur was onduidelijk naar de burger toe en functioneerde niet efficiënt genoeg om vlot te kunnen inspelen op de maatschappelijke en bestuurskundige ontwikkelingen van de toekomst (Vlaamse overheid, 2000).

Onderstaande figuur geeft weer hoe de verschillende onderdelen verdeeld worden in 13 blokken die langs elkaar functioneren. Deze blokken stellen elk een ander beleidsdomein voor, dat duidelijk gescheiden wordt van de andere. Voor de invoering van BBB was de structuur minder ordelijk en liepen de verantwoordelijkheden over verschillende beleidsdomeinen heen.

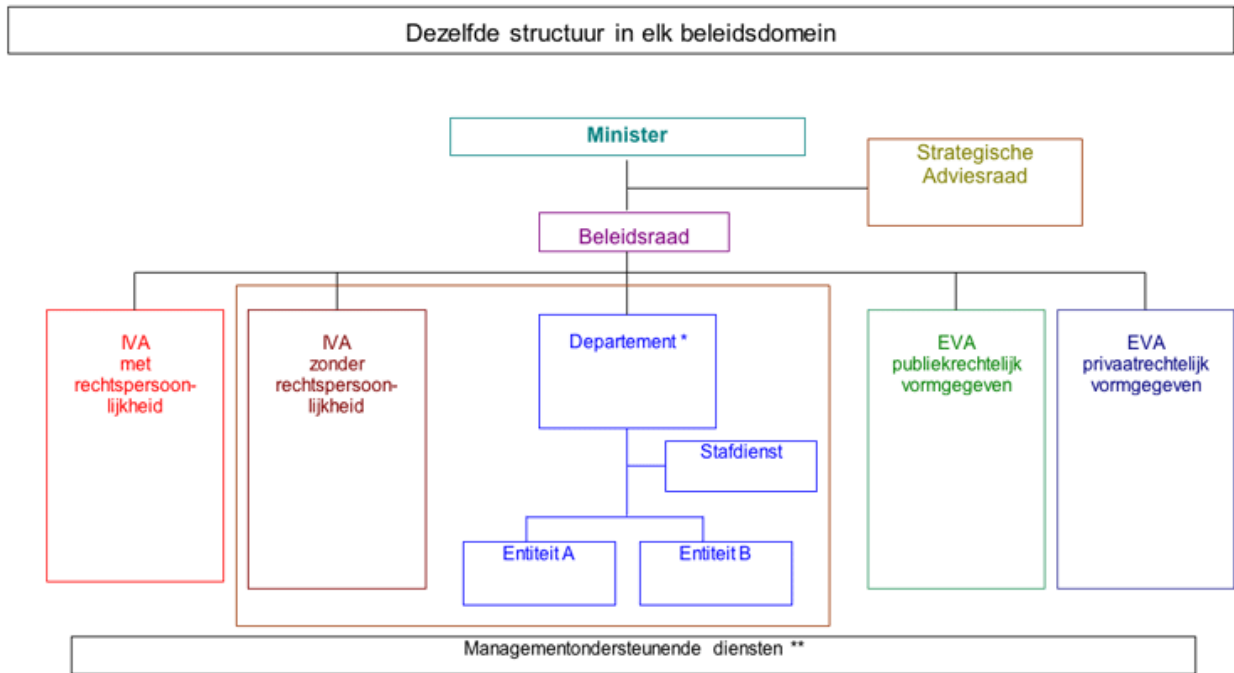


**Figuur 1: De 13 beleidsdomeinen van de Vlaamse Regering (Vlaamse overheid, 2000)**

Na het doorvoeren van BBB is er sprake van homogene beleidsdomeinen. Een homogeen beleidsdomein is een verzameling beleidsmateries die vanuit het oogpunt van de burger en van het beleid een herkenbaar en samenhangend geheel vormen. Bevoegdheden die logischerwijze samenhangen, worden binnen eenzelfde beleidsdomein samengebracht.

Binnen elk van deze 13 beleidsdomeinen is er een verdere onderverdeling met departementen en Intern en Extern Verzelfstandigde Agentschappen (IVA's en EVA's), zoals voorgesteld op onderstaande figuur.





\* Het departement en de intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid vormen samen het Vlaams Ministerie van het beleidsdomein.

\*\* De concrete invulling van de Managementondersteunende diensten zal in een latere fase gebeuren.

**Figuur 2: Interne structuur beleidsdomeinen (Vlaamse overheid, 2000)**

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is een voorbeeld van een IVA voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Binnen dit domein is de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn een voorbeeld van een EVA.

De invoering van BBB heeft positieve effecten op de leesbaarheid en overzichtelijkheid van de VOI's, maar heeft niet alleen voordelen. Er treedt namelijk verkokering op. Verkokering wordt in het woordenboek omschreven als: "Het verschijnsel dat verschillende instanties zich met een bepaald beleidsterrein bemoeien en daarbij naast elkaar werken, zonder dwarsverbindingen en daardoor ongecoördineerd opereren" (Webcommerce). Door verkokering van de instellingen wordt er binnen elk beleidsdomein een hiërarchische structuur bekomen, zonder links met andere domeinen. De dwarslijn tussen de verschillende blokken wordt weggehaald, waardoor de samenhang verdwijnt. Het ruimtelijke ordeningsbeleid is bijvoorbeeld te weinig afgestemd op het mobiliteitsbeleid, doordat er geen geïntegreerde beleidsdoelstellingen opgesteld en geen geïntegreerde beleidsbeslissingen genomen worden.

Voor de integratie tussen het mobiliteits- en het ruimtelijke ordeningsbeleid is deze operatie bijvoorbeeld nadelig. Het mobiliteitsbeleid hoort bij "Mobiliteit en Openbare Werken" (MOW) en het ruimtelijk ordeningsbeleid bij "Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend Erfgoed" (RWO). Doordat er een barrière ligt tussen de domeinen wordt er bij de regelgeving op vlak van ruimtelijke ordening te weinig aandacht geschonken aan de effecten van bepaalde beslissingen op vlak van mobiliteit. Op gewestelijk niveau wordt er bij de opstelling van beleidsplannen over de barrières heen gekeken. Op provinciaal niveau wordt er soms effectief overleg gepleegd tussen de twee diensten om bijvoorbeeld een geïntegreerd provinciaal ruimtelijk beleid te voeren.

### **Beleidsintegratie**

De MORA wijst op het gevaar van verkokering voor de beleidsdomeinen (Mobiliteitsraad van Vlaanderen, 2009). Beide domeinen bestaan uit vele kleinere agentschappen, waardoor een beleidsplan de mening en doelstellingen van al die onderdelen dient te respecteren en na te streven. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met andere beleidsdomeinen die ook gelieerd zijn aan mobiliteit. Het is moeilijk om een akkoord te maken waar alle partijen voor 100% achter staan, dus dient er een verantwoorde en efficiënte keuze gemaakt te worden. Dit kan enkel door een verticale en horizontale integratie

## 5 Vergelijking van de verschillende doelstellingen van de Vlaamse overheid

In dit hoofdstuk worden de doelstellingen van het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO), zoals beschreven in het RSV, vergeleken met de doelstellingen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, zoals beschreven in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Voor de vergelijkingen worden de doelstellingen aan de hand van hun codes tegenover elkaar gezet in tabellen. Deze tabellen zijn weergegeven op de volgende pagina's.

De relaties tussen de beleidsdoelstellingen worden als volgt verduidelijkt:

- ++ De doelstellingen lopen gelijk of hebben hetzelfde effect
- + De doelstellingen vertonen gelijkenissen
- 0 De doelstellingen hebben niets met elkaar te maken
- De doelstellingen staan haaks op elkaar
- De doelstellingen spreken elkaar volledig tegen

Per tabel zullen de meest opmerkelijke gevallen van versterking of tegenwerking worden beschreven.

Er wordt gekeken naar de maatregelen die genomen kunnen worden om de doelstellingen te realiseren en of deze maatregelen onderling conflicteren. Elke relatie wordt als volgt beoordeeld: "Bemoeilijkt de vervulling van de ene maatregel de vervulling van de andere?" of "Als de ene doelstelling vervuld wordt, blijft het dan mogelijk de andere nog te vervullen?"

Het conflicteren van de doelstellingen wordt niet beoordeeld volgens de letter maar volgens de invulling of interpretatie van de doelstelling.

## 5.1 Bereikbaarheid

Tabel 10: Vergelijking doelstellingen bereikbaarheid

	<b>E1</b>	<b>E2</b>	<b>E3</b>	<b>E4</b>	<b>E5</b>	<b>E6</b>	<b>E7</b>	<b>E8</b>	<b>E9</b>	<b>E10</b>	<b>E11</b>	<b>E12</b>
<b>A1</b>	++	0	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0
<b>A2</b>	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A3</b>	-	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A4</b>	++	0	0	0	++	++	0	0	+	++	+	+
<b>A5</b>	++	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B1</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B2</b>	0	0	0	-	0	-	-	-	0	0	-	0
<b>B3</b>	++	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B4</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B5</b>	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0
<b>B6</b>	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B7</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C1</b>	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C2</b>	+	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0
<b>C3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>D1</b>	++	0	0	-	++	++	++	++	++	++	++	0
<b>D2</b>	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>D3</b>	0	0	0	0	++	0	0	0	0	+	+	+

**Tabel 11: Bespreking relaties bereikbaarheid**

A1 E1	++	Een efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten, zoals omschreven in E1 wordt gerealiseerd door het stimuleren en concentreren van activiteiten (A1). Beide doelstellingen leggen de nadruk op nabijheid als beste bereikbaarheid.
A3 E1	-	De kwalitatieve woonomgevingen (A3) zoals beschreven en nagestreefd in het RSV zijn zeer breed te interpreteren. Een kwalitatieve ligging kan zowel betekenen dat een locatie goed bereikbaar is met verschillende modi, maar kan evenzeer betekenen dat de woning in het groen gelegen is. De juiste invulling van de 'kwalitatieve woonomgevingen' ligt niet vast. Wanneer een woning in een landelijke open ruimte gelegen is, zal de inplanting conflicteren met de efficiënte ruimtelijke organisatie van activiteiten (E1).
A4 E1	++	Locatiebeleid is een belangrijk middel voor de realisatie van doelstelling E1, een efficiënte ruimtelijke organisatie van activiteiten. A4, het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid, heeft ook een zeer sterke link met locatiebeleid doordat het een positief effect heeft op leefbaarheid en bereikbaarheid. Locatiebeleid houdt bijvoorbeeld in dat personenvervoergenererende functies ingeplant dienen te worden nabij openbaar vervoersknooppunten en dan vooral in de nabijheid van treinstations. Dit komt terug in beide doelstellingen.
A5 E1	++	E1 staat voor de efficiënte ruimtelijke organisatie van activiteiten en A5 voor het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies. Bij beide ligt de nadruk op het concentreren en de bundeling van functies in een efficiënte structuur. Bij A5 hangt daaraan vast dat dit leidt tot een beperking van de verdere versnippering van de ruimte. Voor E1 betekent dit dat een positieve impact op de verplaatsingsafstanden en op de modal split gerealiseerd kan worden.
B3 E1	++	Het efficiënter ordenen van activiteiten zoals beschreven in E1 wordt ook nagestreefd in B3, het tegengaan van de versnippering van het buitengebied. Er is echter een beperkt niveauverschil. Bij B3 ligt de nadruk op de bundeling van functies in de kernen van het buitengebied, terwijl E1 eerder gaat over bundeling in het algemeen en in gebieden met grotere functiedichtheden, zoals stedelijke gebieden.
D1 E1	++	Bij een efficiëntere ruimtelijke organisatie (E1) zijn de functies beter gebundeld en meer gemengd, waardoor de verplaatsingsafstanden beter geschikt zijn voor fietsers en voetgangers. D1 is omschreven als de versterking van alternatieven voor het autoverkeer. De inplanting en verdichting van functies rond openbaar vervoerknooppunten leidt tot interessantere omstandigheden voor het gebruik van openbaar vervoer als transportmodus.
B2 E4	-	E4 streeft onder andere naar het wegwerken van missing links en knelpunten en naar capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwegennet. B2 heeft als doel de versnippering van het buitengebied tegen te gaan. Deze uitbreidingen van het wegennet uit E4 worden gerealiseerd door extra infrastructuur die zal leiden tot meer versnippering van het buitengebied. Enerzijds zal de aanleg van een

		nieuwe weg barrièrewerking veroorzaken wanneer hij een gebied doorsnijdt. Anderzijds zal de verbreding van wegen de reeds aanwezige barrièrewerking versterken.
D1 E4	-	Het doel van D1 is het verbeteren van de omstandigheden van de alternatieven van het autoverkeer. E4 heeft echter als doel het verbeteren van de omstandigheden van het autoverkeer. Een verbetering van de wegeninfrastructuur voor autoverkeer, maakt aanpassingen aan de infrastructuur voor alternatieve modi minder effectief. Wanneer men de eigenschappen van de alternatieven van het autoverkeer verbetert, zal een verbetering van de wegeninfrastructuur ervoor zorgen dat de auto weer beter uit de vergelijking komt. Het uiteindelijke effect hangt af van hoe ingrijpend de veranderingen zijn, maar het is wenselijker dat de alternatieve modi meer gebruikt worden.
D2 E4	++	In het Mobiliteitsplan Vlaanderen streeft men naar de realisatie van een wegennet zoals weergegeven in het RSV (E4). Dit houdt in dat er een fijnmazig wegennet nagestreefd dient te worden volgens de principes van de categorisering (D2), met netwerken op verschillende niveaus en kruispunten om te wisselen tussen de niveaus.
A4 E5	++	E5 is het voeren van een restrictief parkeerbeleid. A4 streeft naar het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. Het sturen van stedelijke mobiliteit is eenvoudiger te realiseren wanneer er naast een verbetering van de infrastructuur ook maatregelen ingevoerd worden die de verplaatsing minder aantrekkelijk maken voor automobilisten. Parkeerrestricties zijn hier een goed voorbeeld van.
D1 E5	++	D1 streeft naar het versterken van de alternatieven voor het autoverkeer. Het beperken van auto's in bepaalde gebieden –door bijvoorbeeld parkeerrestricties (E5)– zorgt ervoor dat mensen andere modi zullen gebruiken om deze gebieden te bereiken. Zo wordt de kwaliteit van alternatieve modi hoger ingeschat doordat deze modi de reizigers beter tot op hun bestemming kunnen brengen.
D3 E5	++	Het mobiliteitsbeleid dient gericht te zijn op het beheer van het verkeer (D3). Een restrictief parkeerbeleid (E5) is een instrument dat kan bijdragen tot het beheer van het verkeer . Wanneer er weinig of geen parkeerplaatsen zijn in een bepaalde zone, is het bijvoorbeeld mogelijk dat mensen hun verplaatsing niet maken.
A1 E6	++	A1 streeft naar het stimuleren en concentreren van activiteiten in de stedelijke gebieden. E6 doelt op het verbeteren van de kwaliteit van het OV. Een grotere concentratie aan functies op een locatie maakt het gebruik van het openbaar vervoer interessanter. Deze doelstellingen zijn wederzijds versterkend omdat een kwaliteitsvoller OV een duurzame stadsontwikkeling rondom geconcentreerde functies stimuleert en gebundelde verkeersstromen een groter klantenpotentieel biedt, wat investeringen in het kwaliteitsniveau mogelijk maakt.
A4 E6	++	A4 streeft naar het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. Bij E6 is het doel de verbetering van het OV. Beide maatregelen streven naar de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Bij

		maatregel E6 is de verbetering van het openbaar vervoer een doel op zich, terwijl het bij A4 een manier is om bepaalde gebieden bereikbaar en leefbaar te houden.
B2 E6	-	Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied wordt beschreven in B2. E6 streeft naar de verbetering van het OV. Net zoals bij het autoverkeer zal een verbetering van de openbaar vervoersinfrastructuur leiden tot een verhoogde versnippering van het buitengebied. Vooral treinsporen hebben een grote impact op de versnippering van het buitengebied. Als het geen nieuwe lijnen zijn, zal een verhoogde frequentie de reeds bestaande barrièrewerking versterken.
D1 E6	++	Maatregel D1 streeft naar de versterking van alternatieven voor het autoverkeer en E6 naar de verbetering van het OV. Beide maatregelen hebben als doel de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Bij D1 ligt de nadruk niet enkel op het openbaar vervoer zoals bij E6, maar op alternatieven voor het autoverkeer in het algemeen.
B2 E7	-	Het tegengaan van versnippering van het buitengebied (B2) conflicteert met het verbeteren van de kwaliteit van het spoorwegennetwerk voor het goederenvervoer (E7). De uitbreiding van de infrastructuur voor het goederenvervoer over het spoor werkt versnippering in de hand door bijkomende infrastructuur of verhoogde frequenties.
D1 E7	++	D1, de versterking van de alternatieven voor het autoverkeer komt overeen met het verbeteren van de kwaliteit van het spoorwegennetwerk voor het goederenvervoer (E7). Beide maatregelen streven naar het verbeteren van de kwaliteit van het goederenvervoer over het spoor als alternatief voor het vervoer over de weg.
B2 E8	-	B2 streeft naar het tegengaan van de versnippering van het buitengebied. Het verbeteren van de kwaliteit van het vervoer over de waterwegen (E8) kan door het verbreden van waterwegen. Dit heeft echter een versnipperend effect waardoor de barrièrewerking toeneemt. Het verbreden van waterwegen maakt namelijk dat ze moeilijker overstekbaar zijn voor dieren.
B5 E8	-	B5 uit het RSV staat voor het beschermen van het buitengebied, terwijl E8 een verbeterde kwaliteit van het goederenvervoer per schip nastreeft. Meer verkeer over waterwegen zal leiden tot een intensiever gebruik van die waterwegen. Dit leidt tot een verhoogde vraag naar voorzieningen voor schepen om aan te meren. Dit gaat in tegen het ruimtelijk kwaliteitsobjectief met betrekking tot beek- en riviervalleien.
D1 E8	++	D1 streeft naar de versterking van de alternatieven voor het autoverkeer. E8 doelt op de verbetering van de kwaliteit van het vervoer over de waterwegen. Beide maatregelen streven naar het verbeteren van watertransport als alternatief voor het wegtransport.
D1 E9	++	De versterking van de alternatieven voor het wegverkeer (D1) loopt gelijk met E9; opbouwen van multimodale systemen om het gebruik van alternatieve modi te bevorderen. Beide maatregelen streven zo naar het gebruik van andere modi ter vervanging van goederenvervoer over de weg. Bij D1 wordt er gestreefd naar een

		verhoogd gebruik van andere modi, zonder meer. Meer concreet houdt E9 in dat men, buiten het voor- en natransport, andere modi dient te gebruiken dan de vrachtwagen.
A4 E10	++	A4 streeft naar het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. E10 streeft naar het stimuleren van het gebruik van alternatieve modi bij vervoerswijzekeuze. Dit streven kan onderverdeeld worden in twee kleinere onderdelen. Het eerste is het bijsturen van de perceptie en het bewust maken van de verantwoordelijkheid van de actoren aan de vraagkant (gezinnen/transporteurs). Het tweede onderdeel is het garanderen van een kwaliteitsvol netwerk voor alternatieve modi. Bij A4 is er ook een onderscheid te bemerken tussen het aanmoedigen van alternatieve modi en het efficiënt maken of houden van de verschillende netwerken.
D1 E10	++	Versterking van alternatieven voor het autoverkeer (D1) en het stimuleren van het gebruik van alternatieve modi bij vervoerswijzekeuze (E10) zijn twee maatregelen die de nadruk leggen op alternatieve modi om de mobiliteit te verbeteren.
B2 E11	-	B2 streeft naar het tegengaan van de versnippering van het buitengebied. E11 staat voor de uitbouw van functionele netwerken en het verbeteren van fietsroutes en fietsaccommodaties. Net zoals bij transportinfrastructuur voor andere modi, zal een toename in de bovenlokale fietsverbindingen leiden tot versnippering. De barrièrewerking van een fietspad is minder drastisch dan bij gemotoriseerde modi omdat een fietser minder lawaai maakt en een fietspad minder breed is dan een weg voor gemotoriseerd verkeer. De barrièrewerking is eventueel zelfs verwaarloosbaar, maar een verharde weg zal altijd een effect hebben op het gedrag van dieren en planten in hun biotoop.
D1 E11	++	E11 heeft als doel de uitbouw van fietsinfrastructuur. Dit past volledig in doelstelling D1, waar de versterking van alternatieven van het autoverkeer centraal staat.

## Conclusie - Bereikbaarheid

De tegenstellingen situeren zich vooral bij doelstelling B2, het tegengaan van de versnippering van het buitengebied. Anderzijds is er ook een positief verband vast te stellen bij doelstelling A4 en D1. Deze staan respectievelijk voor "het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid" en "versterking van alternatieven voor het autoverkeer". Deze positieve relatie kan verklaard worden doordat zowel A4 als D1 uit het RSV een sterke mobiliteitscomponent hebben. Daarnaast heeft E1 ook een positieve link met meerdere doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen. E1 streeft naar een efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten vanuit het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het heeft echter een sterke ruimtelijke component en is dus verbonden met het RSV.



## 5.2 Toegankelijkheid

Tabel 12: Vergelijking doelstellingen toegankelijkheid

	<b>F1</b>	<b>F2</b>	<b>F3</b>	<b>F4</b>	<b>F5</b>	<b>F6</b>	<b>F7</b>	<b>F8</b>	<b>F9</b>	<b>F10</b>
<b>A1</b>	++	0	0	0	0	0	0	0	0	+
<b>A2</b>	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A4</b>	++	+	0	0	0	+	+	0	+	+
<b>A5</b>	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B1</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B2</b>	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B4</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B5</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B6</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B7</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C1</b>	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C2</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>D1</b>	0	+	+	0	0	++	++	0	+	+
<b>D2</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>D3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabel 13: Bespreking relaties toegankelijkheid**

A1	++	A1 streeft naar het stimuleren en concentreren van activiteiten in stedelijke gebieden. Bij maatregel F1, handhaving van een basisvoorzieningenniveau, ligt de nadruk op het realiseren van een functiemenging in de stad zodat de verplaatsingsafstanden kleiner worden. Beide maatregelen streven naar een efficiëntere ruimtelijke structuur waar de ruimte beter benut wordt en de mobiliteit beperkt kan worden.
F1		
A4	++	Het doel van F1 is het realiseren van een basisvoorzieningenniveau. A4 is gericht op het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. Bij A4 ligt de nadruk op locatiebeleid als motor voor een duurzamere stedelijke mobiliteit. Locatiebeleid in combinatie met functiemenging en een basisvoorzieningenniveau zoals beschreven in F1 is een stap in de richting van een efficiëntere ruimtelijke structuur en een duurzamere mobiliteit.
F1		
C1	-	Voor de verdeling van de werkgelegenheid streeft C1 naar grotere gebieden waar alle economische voorzieningen geconcentreerd zijn, terwijl F1 streeft naar een basisvoorzieningenniveau en een meer diffuse verdeling van die economische voorzieningen.
F1		
B2	-	B2 streeft naar het beperken van de versnippering van het buitengebied en F2 naar de verbetering van de bruikbaarheid van de weg voor de zwakke verkeersdeelnemers. Het opzetten van een fijnmazig netwerk van fietspaden zal leiden tot versnippering van het buitengebied wanneer bijvoorbeeld een bos doorsneden wordt door een fietspad. Hoe fijnmaziger het netwerk, hoe sterker de versnippering. De barrièrewerking van een fietspad is kleiner dan van een autoweg en op de koop toe is de versnippering dus ook minder drastisch.
F2		
D1	++	Doelstelling D1 richt zich op de versterking van de alternatieven voor het autoverkeer. F6 streeft naar een gedifferentieerde uitbouw van het openbaarvervoersaanbod in functie van plaats en tijd. Beide maatregelen streven naar het verbeteren van het openbaar vervoer in het algemeen.
F6		
D1	++	F7 streeft naar de verhoging van de kwaliteit van collectieve systemen. Dit is bijvoorbeeld een verbetering van het wacht- en rijcomfort, betere voertuigen, betere informatie en een betere service in het algemeen. Doelstelling D1 is gericht op de versterking van de alternatieven voor het autoverkeer in het algemeen. F7 kan gezien worden als een onderdeel van D1.
F7		

## **Conclusie - Toegankelijkheid**

De beide tegenstellingen met betrekking tot toegankelijkheid verschillen zeer erg van elkaar. De positieve relaties hangen echter wel samen ter hoogte van A4, D1 en in mindere mate bij F1. A4 en D1 staan respectievelijk voor "het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid" en "versterking van alternatieven voor het autoverkeer". De positieve relatie kan verklaard worden doordat zowel A4 als D1 uit het RSV een sterke relatie hebben met het aspect mobiliteit. F1 streeft naar de handhaving van een basisvoorzieningsniveau. Deze doelstelling uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen kan gelinkt worden aan ruimtelijke ordening en bijgevolg ook aan het RSV.

### 5.3 Verkeersveiligheid

Tabel 14: Vergelijking doelstellingen verkeersveiligheid

	<b>G1</b>	<b>G2</b>	<b>G3</b>	<b>G4</b>	<b>G5</b>	<b>G6</b>	<b>G7</b>	<b>G8</b>	<b>G9</b>	<b>G10</b>
<b>A1</b>	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A2</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A4</b>	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A5</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B1</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B2</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B4</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B5</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B6</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B7</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C1</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C2</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>D1</b>	++	0	0	0	0	0	+	0	0	0
<b>D2</b>	0	++	+	0	0	0	0	0	0	0
<b>D3</b>	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0

**Tabel 15: Bespreking relaties verkeersveiligheid**

D1	++	D1 streeft naar een verbetering van alternatieven voor het autoverkeer. Bij G1 ligt de nadruk op het verminderen van de groei van het individueel gemotoriseerd verkeer. Deze vermindering dient gerealiseerd te worden door meer mensen te transporteren met collectieve systemen. Dit kan alleen als de kwaliteit van de collectieve vervoerssystemen beter wordt.
G1		
D2	++	D2 streeft naar een duidelijke categorisering van het wegennet. G2 streeft ernaar dat snelheden op secundaire en lokale wegen bijgesteld zijn en aangepast aan de omgeving. Beide maatregelen beogen een duidelijker en meer eenvormig netwerk voor het hele gewest.
G2		

## **Conclusie - Verkeersveiligheid**

Wat betreft verkeersveiligheid zijn er geen tegenstellingen en slechts enkele positieve relaties. Het beperkt aantal relaties ligt vooral rond doelstelling D1, D2 en D3, de doelstellingen van de structuurbepalende component "infrastructuur". Ook bij G1 zijn er positieve relaties. Deze doelstelling streeft naar minder groei van het individueel gemotoriseerd verkeer, een maatregel die gerealiseerd kan worden door aanpassingen op het vlak van ruimtelijke ordening.

## 5.4 Verkeersleefbaarheid

Tabel 16: Vergelijking doelstellingen verkeersleefbaarheid

	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7
<b>A1</b>	+	0	0	0	0	0	0
<b>A2</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>A3</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>A4</b>	++	0	0	0	++	0	0
<b>A5</b>	+	0	0	0	0	0	0
<b>B1</b>	+	0	0	0	0	0	0
<b>B2</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>B3</b>	+	0	0	0	0	0	0
<b>B4</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>B5</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>B6</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>B7</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>C1</b>	+	0	0	0	0	0	0
<b>C2</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>C3</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>D1</b>	++	0	+	0	0	0	0
<b>D2</b>	0	0	+	+	0	+	+
<b>D3</b>	+	0	0	0	+	0	0

**Tabel 17: Bespreking relaties verkeersleefbaarheid**

A4	++	A4 streeft naar het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. H1 is gericht op het beheersen van het verkeersvolume. A4 streeft op een tweeledige manier naar het beheersen van het verkeer. Enerzijds heeft deze maatregel als doel de bundeling van functies met een bijbehorend locatiebeleid om de verplaatsingsafstanden zo klein mogelijk te houden. Anderzijds wordt ingezet op een verbetering van de kwaliteit van alternatieven voor het autoverkeer.
H1		
D1	++	D1 richt zich op de versterking van de alternatieven voor het autoverkeer. H1 streeft naar het beheersen van het verkeersvolume. Beide zijn gericht op het beperken van het autoverkeer.
H1		
A4	++	A4 streeft naar het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. Doelstelling H5 streeft naar het realiseren van verblijfsgebieden. Twee belangrijke termen bij H5 zijn <i>gebiedsggericht parkeerbeleid</i> en <i>gebiedsggericht locatiebeleid</i> . Deze dienen ervoor te zorgen dat een verblijfsgebied herkend wordt als een gebied waar de verblijfsfunctie primeert. A4 legt de nadruk op locatiebeleid en het gebruik van andere vormen van stedelijke mobiliteit. Het spelen met het parkeeraanbod, zoals voorgesteld in H5, stimuleert andere vormen van stedelijke mobiliteit, zoals nagestreefd in A4.
H5		

## Conclusie - Verkeersleefbaarheid

Ook op het vlak van verkeersleefbaarheid zijn er geen tegenstellingen. De positieve relaties bevinden zich vooral bij D2 (optimalisering door categorisering van het wegennet) en H1 (beheersen van het verkeersvolume).

## 5.5 Milieu- en natuurkwaliteit

Tabel 18: Vergelijking doelstellingen milieu- en natuurkwaliteit

	<b>I1</b>	<b>I2</b>	<b>I3</b>	<b>I4</b>	<b>I5</b>	<b>I6</b>	<b>I7</b>	<b>I8</b>	<b>I9</b>	<b>I10</b>
<b>A1</b>	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A2</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A4</b>	0	++	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>A5</b>	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B1</b>	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B2</b>	0	0	+	++	0	0	0	0	0	0
<b>B3</b>	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B4</b>	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B5</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B6</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B7</b>	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0
<b>C1</b>	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C2</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>C3</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>D1</b>	0	++	0	0	+	+	0	0	+	0
<b>D2</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>D3</b>	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0



**Tabel 19: Bespreking relaties milieu- en natuurkwaliteit**

A4	++	Het doel van A4 is het verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. I2 streeft naar de beheersing van het verkeersvolume. Vooral de andere vormen van stedelijke mobiliteit uit A4 zijn te herkennen in doelstelling I2. Deze maatregel streeft immers naar een verminderd aantal wagens op de wegen door het gebruik van alternatieve modi of het efficiënter gebruik van de personenwagens. Het ruimtelijk ordeningsbeleid is een andere manier om de lengte van verplaatsingen te beperken. Ruimtelijke ordening wordt binnen doelstelling A4 ook voorgesteld als een belangrijke determinant.
I2		
D1	++	De beheersing van het verkeersvolume wordt nagestreefd in doelstelling I2. D1 is gericht op de versterking van alternatieven voor het autoverkeer. Het beheersen van het verkeer dient gerealiseerd te worden door onder andere het verbeteren van de alternatieven voor het autoverkeer. Dit komt terug in doelstelling D1.
I2		
B2	++	Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied (B2) en de mitigatie van het barrière-effect (I4) hangen sterk samen met elkaar. Beide worden voornamelijk veroorzaakt door de aanleg van nieuwe infrastructuur.
I4		

## **Conclusie - Milieu- en natuurkwaliteit**

Wat betreft de doelstellingen voor de milieu- en natuurkwaliteit zijn er geen tegenstellingen met het RSV. De positieve relaties situeren zich vooral bij de maatregelen D1 (versterking van alternatieven voor het autoverkeer) en I2 (beheersing van het verkeersvolume).

## 5.6 Tegenstellingen

Hieronder worden alle tegenstellingen tussen de verschillende doelstellingen opgesomd. Er zijn in totaal 10 tegenstellingen. Deze zijn, in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, alleen te vinden bij de doelstellingen bereikbaarheid (E) en toegankelijkheid (F) waarvan 8 bij de eerste en 2 bij de tweede. Waarschijnlijk is dit te verklaren doordat deze twee hoofddoelstellingen het sterkst verbonden zijn aan ruimtelijke ordening. Bij de doelstellingen van het RSV zijn de tegenstellingen voornamelijk gesitueerd bij de doelstellingen voor het buitengebied (B). Bij zowel de stedelijke gebieden (A), de gebieden voor economische activiteiten (C) en de lijninfrastructuur (D) is er telkens slechts 1 tegenstelling.

**Tabel 20: Tegenstellingen**

A3	-	De kwalitatieve woonomgevingen (A3) zoals beschreven en nagestreefd in het RSV zijn zeer breed te interpreteren. Een kwalitatieve ligging kan zowel betekenen dat een locatie goed bereikbaar is met verschillende modi, maar kan evenzeer betekenen dat de woning in het groen gelegen is. De juiste invulling van de 'kwalitatieve woonomgevingen' ligt niet vast. Wanneer een woning in een landelijke open ruimte gelegen is, zal de inplanting conflicteren met de efficiënte ruimtelijke organisatie van activiteiten (E1).
E1		
B2	-	E4 streeft onder andere naar het wegwerken van missing links en knelpunten en naar capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwegennet. B2 heeft als doel de versnippering van het buitengebied tegen te gaan. Deze uitbreidingen van het wegennet uit E4 worden gerealiseerd door extra infrastructuur die zal leiden tot meer versnippering van het buitengebied. Enerzijds zal de aanleg van een nieuwe weg barrièrewerking veroorzaken wanneer hij een gebied doorsnijdt. Anderzijds zal de verbreding van wegen de reeds aanwezige barrièrewerking versterken.
E4		
D1	-	Het doel van D1 is het verbeteren van de omstandigheden van de alternatieven van het autoverkeer. E4 heeft echter als doel het verbeteren van de omstandigheden van het autoverkeer. Een
E4		

		verbetering van de weginfrastructuur voor autoverkeer, maakt aanpassingen aan de infrastructuur voor alternatieve modi minder effectief. Wanneer men de eigenschappen van de alternatieven van het autoverkeer verbetert, zal een verbetering van de weginfrastructuur ervoor zorgen dat de auto terug beter uit de vergelijking komt. Het uiteindelijke effect hangt af van hoe ingrijpend de veranderingen zijn, maar het is wenselijker dat de alternatieve modi meer gebruikt worden.
B2	-	Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied wordt beschreven in B2. E6 streeft naar de verbetering van het OV. Net zoals bij het autoverkeer zal een verbetering van de openbaar vervoersinfrastructuur leiden tot een verhoogde versnippering van het buitengebied. Vooral treinsporen hebben een grote impact op de versnippering van het buitengebied. Als het geen nieuwe lijnen zijn, zal een verhoogde frequentie de reeds bestaande barrièrewerking versterken.
E6		
B2	-	B2 streeft naar het tegengaan van de versnippering van het buitengebied. Het verbeteren van de kwaliteit van het vervoer over de waterwegen (E8) kan door het verbreden van waterwegen. Dit heeft echter een versnipperend effect waardoor de barrièrewerking toeneemt. Het verbreden van waterwegen maakt namelijk dat ze moeilijker oversteekbaar zijn voor dieren.
E7		
B2	-	B2 streeft naar het tegengaan van de versnippering van het buitengebied. Het verbeteren van de kwaliteit van het vervoer over de waterwegen (E8) kan door het verbreden van waterwegen. Dit heeft echter een versnipperend effect waardoor de barrièrewerking toeneemt. Het verbreden van waterwegen maakt namelijk dat ze moeilijker oversteekbaar zijn voor dieren.
E8		
B5	-	B5 uit het RSV staat voor het beschermen van het buitengebied, terwijl E8 een verbeterde kwaliteit van het goederenvervoer per schip nastreeft. Meer verkeer over waterwegen zal leiden tot een intensiever gebruik van die waterwegen. Dit leidt tot een verhoogde vraag naar voorzieningen voor schepen om aan te meren. Dit gaat in tegen het ruimtelijk kwaliteitsobjectief met betrekking tot beek- en riviervalleien.
E8		

B2	-	B2 streeft naar het tegengaan van de versnippering van het buitengebied. E11 staat voor de uitbouw van functionele netwerken en het verbeteren van fietsroutes en fietsaccommodaties. Net zoals bij transportinfrastructuur voor andere modi, zal een toename in de bovenlokale fietsverbindingen leiden tot versnippering. De barrièrewerking van een fietspad is minder drastisch dan bij gemotoriseerde modi omdat een fietser minder lawaai maakt en een fietspad minder breed is dan een weg voor gemotoriseerd verkeer. De barrièrewerking is eventueel zelfs verwaarloosbaar, maar een verharde weg zal altijd een effect hebben op het gedrag van dieren en planten in hun biotoop.
E11		
C1	-	Voor de verdeling van de werkgelegenheid streeft C1 naar grotere gebieden waar alle economische voorzieningen geconcentreerd zijn, terwijl F1 streeft naar een basisvoorzieningenniveau en een meer diffuse verdeling van die economische voorzieningen.
F1		
B2	-	B2 streeft naar het beperken van de versnippering van het buitengebied en F2 naar de verbetering van de bruikbaarheid van de weg voor de zwakke verkeersdeelnemers. Het opzetten van een fijnmazig netwerk van fietspaden zal leiden tot versnippering van het buitengebied, wanneer bijvoorbeeld een bos doorsneden wordt door een fietspad. Hoe fijnmaziger het netwerk, hoe sterker de versnippering. De barrièrewerking van een fietspad is kleiner dan van een autoweg en op de koop toe is de versnippering dus ook minder drastisch.
F2		

Het valt op dat er weinig doelstellingen zijn die tegen elkaar indruisen. Ook valt het op dat er zeer veel doelstellingen zijn die niets met elkaar te maken hebben, wat wel logisch is door de brede *scope* van de doelstellingen van beide beleidsdomeinen. Wanneer er veel overlappingen zijn, is dat vooral bij doelstellingen uit het beleidsplan van het ene beleidsdomein die gericht zijn op het andere domein. Een voorbeeld hiervan is een doelstelling uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen die *gelinkt* is aan ruimtelijke ordening.

## 5.7 Praktijkttoets bij beleidsmakers

Er is gekozen om verder te gaan met de vijf belangrijkste tegenstellingen. 'Belangrijk' is in dit geval een subjectief begrip. De vijf geselecteerde tegenstellingen worden hieronder weergegeven.

A3	Het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen
E1	Efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten

B2	Het tegengaan van de versnippering in het buitengebied
E4	Realiseren van het wegennetwerk zoals voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

B2	Het tegengaan van de versnippering in het buitengebied
E6	Kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren

D1	Versterking van de alternatieven van het autoverkeer
E4	Realiseren van het wegennetwerk zoals voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

C1	Het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten
F1	Handhaving van een basisvoorzieningsniveau

De tegenstellingen B2-E4 en B2-E6 zijn zeer gelijkend en worden daarom samen genomen voor de beoordeling. Ze kaarten beide het conflict aan tussen de aanleg van nieuwe transportinfrastructuur en de barrièrewerking die dat met zich meebrengt.

De tegenstellingen werden voorgesteld aan beleidsmakers en -medewerkers op verschillende beleidsniveaus. Hieronder worden de 8 respondenten kort voorgesteld.

**Op gemeentelijk niveau:**

- Sofie Geens
  - o Mobiliteitsambtenaar, gemeente Rotselaar
- Grete Gysen
  - o Beleidsmedewerkster Wonen bij vzw Stebo

**Op gewestelijk niveau:**

- Karin Brouwers
  - o Vlaams volksvertegenwoordigster CD&V
  - o Gemeenteraadslid Leuven
- Jean-Marie Coenen
  - o Gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar, Afdeling Limburg
- Marleen Govaerts
  - o Adviseur bij de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Griet Lievois
  - o Adviseur bij de Vlaamse overheid, Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

**Bij studiebureaus:**

- Peter Govaerts
  - o Afdelingshoofd Ruimtelijke Planning & Ontwerp bij Libost-Groep
- Koen Slabbaert
  - o Adviseur Ruimtelijke Planning en Mobiliteit bij Antea Group

Vooraleer in te gaan op de geïdentificeerde tegenstellingen werden de respondenten bevraagd over hun visie op het Vlaams beleid inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit en de relatie daartussen. Hieronder worden de antwoorden kort beschreven.

## **1. Hoe ziet u de relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit?**

### **a. Versterken ze elkaar of werken ze elkaar tegen?**

### **b. Waar liggen de knelpunten?**

De relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening wordt door alle respondenten als sterk tot zeer sterk beschouwd. Sommigen spreken zelfs van een één-op-één relatie. De domeinen zijn volgens alle respondenten niet van elkaar te scheiden.

Volgens dhr. Coenen (2010) kan verkeer gestructureerd worden door de doordachte inplanting van verkeersgenererende functies. Anderzijds wordt een bepaalde locatie door de nabijheid van transportinfrastructuur van een hogere categorie veel aantrekkelijker voor bedrijven of voor woningbouw. Daarnaast maakt een goede ruimtelijke ordening het mogelijk om een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren. Bij kernverdichting en minder woningen in de open ruimte stijgen de kansen voor het openbaar vervoer. Wanneer woningen meer verspreid gebouwd worden, stijgt de vervoersvraag. De gestegen vraag kan door de spreiding niet met openbaar vervoer opgevangen worden.

Mevr. Govaerts (2011) stelt dat er een zeer sterke relatie is tussen de twee domeinen, maar ze speelt op zeer lange termijn. Of ruimtelijke ordening als oplossing voor mobiliteit gezien kan worden, is steeds minder zeker. Ze beïnvloeden elkaar wel, maar het mobiliteitsprobleem oplossen via ruimtelijke ordening is niet meer vanzelfsprekend. Lokaal dient dit wel te lukken, maar op hoger niveau is dit niet zeker. Lokaal is het belangrijk dat men verkeersgenererende functies inplant op locatie A of B. Er zit een enorme traagheid in de ruimte. Ook voor het herlocaliseren van bepaalde functies. De processen lopen zodanig traag en ondertussen verandert er zodanig veel dat het moeilijk is om tijdig oplossingen te vinden. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte dienen op elkaar afgestemd te worden en de scenario's uit beide plannen dienen gealigneerd te worden. Er zit een sterke relatie tussen beide domeinen. Nieuwe wegen en missing links hebben een ruimtebehoefte. Bij het

bouwen van een nieuw, zeer performant transportsysteem in een bepaald gebied, wordt dit gebied interessanter op vlak van bereikbaarheid. Het is niet zeker of dit voldoende is om gebieden op te krikken op een zakdoekgroot Vlaanderen. Dit is wel een opportuniteit in grotere landen of in gebieden waar de kwaliteit van de infrastructuur zwaar te wensen overlaat.

Over de relatie tussen de beide domeinen heeft Mevr. Govaerts nog enkele opmerkingen. Volgens haar zit er een traagheid tussen de domeinen mobiliteit en ruimtelijke ordening. In beide domeinen duurt het lang voor er grote aanpassingen kunnen gebeuren, waardoor de wisselwerking op zich ook traag is. Als er bij het simuleren van de ruimtelijke ordening en de mobiliteit uitgegaan wordt van een periode van 10 jaar, dan ziet men dingen veranderen. In werkelijkheid verlopen grote veranderingen op een periode van 30 jaar door de enorme traagheid. Door de groei van de bevolking is het demografisch en economisch proces wel versneld. Volgens mevr. Govaerts is het oppassen geblazen met een aantal harde clichés. Een voorbeeld hiervan is dat bundeling in steden niet noodzakelijk meer dé oplossing is.

Dhr. Coenen zegt in het interview ook dat er in onze samenleving voortdurend problemen zijn met de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. De capaciteit van vele wegen is ontoereikend. De oorzaak hiervan ligt zowel bij mobiliteit als bij ruimtelijke ordening. De oorzaak van de problematiek juist vastpinnen is moeilijk omdat het de vraag is van het kip of het ei.

Mevr. Lievois (2011) bevestigt dat er een relatie is en een heel sterke inhoudelijke verweving tussen beide domeinen. Omwille van organisatorische redenen zijn de domeinen op alle niveaus in verschillende diensten terechtgekomen. Dus zijn er ook beleidsplannen die op verschillende niveaus naast elkaar aanwezig zijn. Vooral naar beleidsvoorbereiding is de afstemming van die plannen nodig.

Ook volgens mevr. Gysen (2011) is er een heel sterke relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Keuzes die gemaakt worden op vlak van ruimtelijke ordening hebben heel vaak ook gevolgen op het vlak van mobiliteit, zeker als het gaat om projecten van grotere schaal. Ze stelt dat er te weinig wordt stilgestaan bij wat de effecten kunnen zijn bij de inplanting van bepaalde functies. Het



probleem met deze relatie kan gedeeltelijk liggen in het feit dat beide domeinen los van elkaar beschouwd worden. De laatste jaren is hier volgens mevr. Gysen een positieve evolutie merkbaar.

Mevr. Geens (2011) is van mening dat de relatie ook sterk is op gemeentelijk niveau, maar dat de kracht van beide domeinen verdeeld is. De diensten Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening zijn op gemeentelijk vlak weinig gekoppeld. De dienst Mobiliteit valt onder "Patrimonium en Openbare Werken". Ruimtelijke Ordening is een aparte dienst op zich. Tegenwoordig wordt de mobiliteitsambtenaar meer en meer betrokken bij grote verkavelingsprojecten of andere ontwikkelingen die iets betekenen op vlak van mobiliteit. In het verleden was dit zelden of nooit het geval. Dit laatste is een positieve evolutie.

## **2. Is er een relatie tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het RSV?**

Alle respondenten zijn het er over eens dat er een relatie is tussen beide plannen.

Volgens dhr. Coenen is er op dit moment een relatie tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het RSV. Er is een mobiliteitsdecreet (Vlaamse overheid, 2009) gestemd, waarin ook het verband met het RSV vervat zit. Het mobiliteitsplan Vlaanderen dient sindsdien afgestemd te zijn op het RSV en vice versa. Op dit moment is de relatie tussen het RSV en het Mobiliteitsplan niet sterk, maar wel aanwezig. Voor het mobiliteitsdecreet was de bedoeling voor de relatie er ook al, maar was ze niet zo concreet. De doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn losjes gebaseerd op de doelstellingen uit het RSV, maar wijken er soms wat van af.

Ook dhr. Govaerts (2011) zegt dat er een relatie is tussen de beide plannen in die zin dat de doelstellingen gelijklopend zijn. In beide plannen wordt er namelijk door middel van wegencategorisering gestreefd naar het definiëren van wegen waar doorstroomcomfort belangrijk is. Beide plannen streven naar het beheersen van de mobiliteit met de bedoeling de bereikbaarheid te garanderen. Het mobiliteitsplan vertrekt vanuit een engere visie, zuiver vanuit mobiliteit. Het RSV kijkt dit ruimer vanuit de ruimtelijke ordening, door ook de compacte stad als model naar voor te schuiven.

**3. Zou een geïntegreerd plan voor beide domeinen een oplossing kunnen bieden voor de eventuele problematiek? Hoever kan deze integratie gaan?**

Dhr. Coenen zegt dat de opmaak van een geïntegreerd plan voor mobiliteit en ruimtelijke ordening in het mobiliteitsdecreet vastgelegd wordt. Dit nieuwe plan zou bindend zijn voor openbare besturen, op dezelfde wijze als het RSV.

Dhr. Slabbaert (2011) stelt dat het omvormen van beide plannen tot één geïntegreerd plan makkelijk zou zijn, maar niet nodig is. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft andere doelstellingen dan het RSV. Milieu-impact reduceren en verkeersveiligheid verbeteren zijn geen prioriteiten in het RSV. Een aantal acties uit het mobiliteitsplan Vlaanderen hebben geen ruimtelijke connotatie. Prijsbeleid of wegenvignetten hebben weinig te maken met ruimte. Ze horen wel thuis in een mobiliteitsplan.

Dhr. Govaerts stelt dat het integreren van de beide plannen niet per se positief zou zijn. Het RSV biedt een kader voor het onderliggende niveau. Als het systeem optimaal zou werken, zijn mobiliteitsplannen (op alle niveaus) altijd in overeenstemming met de structuurplannen maar kunnen ze sturend werken en terug voorstellen doen zodat er bij de actualisatie bepaalde zaken kunnen opgenomen worden.

Mevr. Gysen zou het eventueel zelfs heilzaam vinden als er één plan van gemaakt wordt. Er zijn een aantal aspecten binnen mobiliteit zoals veiligheid en duurzaamheid die minder verband hebben met het ruimtelijke, maar ze leunen er bij aan.

Volgens mevr. Brouwers (2010) kan het aangewezen zijn dat het bindend karakter van de maatregelen uit het RSV versterkt worden. Ook het Mobiliteitsplan Vlaanderen dient dan zulke bepalingen te bevatten met een gelijkaardige bindende kracht.

De tegenstellingen werden door de respondenten beoordeeld aan de hand van volgende zes criteria:

1. Hoe relevant vindt u deze tegenstelling?
2. Hoe frequent komt u ermee in aanraking?
3. In hoeverre is de tegenstelling nadelig voor de burger of voor het resultaat op het terrein?
4. In hoeverre is de tegenstelling nadelig voor de organisatie (de dienst waar de respondent deel van uitmaakt)?
5. In hoeverre valt de tegenstelling onder uw bevoegdheid?
6. In hoeverre uit dit probleem zich in de praktijk?

Aan alle criteria dient een score gegeven te worden van 1 tot 7, waarbij 1 staat voor "zwak/weinig" en 7 staat voor "sterk/veel". Daarnaast is het de bedoeling dat de respondenten alle scores verantwoorden om de achtergrond beter te begrijpen. Per tegenstelling en per criteria zal besproken worden welk de laagste en hoogste scores zijn en wie deze gegeven heeft.

Tabel 21: Waardering van de tegenstellingen door beleidsmakers

		K. Brouwers	J-M. Coenen	S. Geens	M. Govaerts	P. Govaerts	G. Gysen	G. Lievouis	K. Slabbaert
A3-E1	<b>1</b>	6	1	5	5	3	1	2	5
	<b>2</b>	6	4	4	5	1	6	3	6
	<b>3</b>	5	5	5	2	1	4	5	3
	<b>4</b>	4	1	4	6	1	1	4	2
	<b>5</b>	4	7	3	1	6	4	5	3
	<b>6</b>	5	4	5	7	1	5	6	6

B2-E4	<b>1</b>	5	3	5	1	4	7	5	3
B2-E6	<b>2</b>	4	4	5	1	4	2	5	5
	<b>3</b>	3	5	4	1	6	7	6	2
	<b>4</b>	2	1	4	1	2	1	4	1
	<b>5</b>	2	7	3	1	4	1	5	3
	<b>6</b>	4	4	5	1	2	4	6	4

D1-E4	<b>1</b>	7	1	6	1	4	7	6	5
	<b>2</b>	5	3	5	1	4	1	7	4
	<b>3</b>	3	2	5	1	2	7	6	4
	<b>4</b>	6	1	4	1	2	1	5	1
	<b>5</b>	4	2	3	1	4	1	5	3
	<b>6</b>	5	4	6	1	5	6	6	1

C1-F1	<b>1</b>	2	1	5	1	6	1	2	2
	<b>2</b>	3	1	4	1	6	7	2	6
	<b>3</b>	2	1	4	1	6	1	2	5
	<b>4</b>	2	1	6	1	5	1	2	2
	<b>5</b>	1	7	3	1	4	1	2	2
	<b>6</b>	4	1	4	1	5	1	4	2

Onderstaande tabel geeft de gesommeerde waardes weer die de respondenten geven aan de verschillende tegenstellingen voor het eerste, derde en zesde criterium. De relevantie, de nadeligheid voor de burger en de ernst van het praktijkprobleem zouden voor alle respondenten ongeveer gelijk dienen te lopen.

**Tabel 22: Relevantie van de tegenstellingen**

	<b>K. Brouwers</b>	<b>J-M. Coenen</b>	<b>S. Geens</b>	<b>M. Govaerts</b>	<b>P. Govaerts</b>	<b>G. Gysen</b>	<b>G. Lievois</b>	<b>K. Slabbaert</b>
<b>1</b>	20	6	21	8	17	16	15	15
<b>3</b>	13	13	18	5	15	19	19	14
<b>6</b>	18	13	20	10	13	16	22	13
	<b>51</b>	<b>32</b>	<b>59</b>	<b>23</b>	<b>45</b>	<b>51</b>	<b>56</b>	<b>42</b>

Het valt op dat dhr. Coenen en mevr. Govaerts, beiden werkzaam op gewestelijk niveau, de relevantie veel lager inschatten dan de andere respondenten. Daarnaast geven ze voor de andere twee criteria ook een relatief lage score. De respondenten van het gemeentelijk niveau geven gemiddeld hogere scores. De scores van de respondenten van de studiebureaus liggen tussenin. De andere twee respondenten op gewestelijk niveau, mevr. Brouwers en mevr. Lievois, geven op hun beurt redelijk hoge scores.

## **5.8 Conclusie**

Er valt te concluderen dat er een zeer sterke relatie is tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. Op vlak van beleid is er een scheiding tussen de twee domeinen en dit is geen goede zaak aangezien elk van beide domeinen een effect heeft op de werking van de andere.

Het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen, de respectievelijke plannen van de beleidsdomeinen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit zijn gedeeltelijk afgestemd op elkaar. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is in beperkte mate gebaseerd op het mobiliteitsluik uit het RSV. De doelstellingen van de beide plannen conflicteren slechts in beperkte mate. Meestal hebben de doelstellingen niets met elkaar te maken omdat ze een andere scope hebben en naast elkaar werken. De positieve relaties zijn er vooral bij doelstellingen van het ene beleidsdomein die sterk aanleunen bij het andere beleidsdomein. De weinige tegenstellingen zijn volgens sommige beleidsmakers niet steeds zo ernstig als oorspronkelijk geïnterpreteerd. Uit de interviews is ook gebleken dat de meningen over de tegenstellingen sterk uit elkaar liepen.



## 6 Regels en denkwijzen voor semioverheidsinstellingen

Semioverheidsinstellingen kunnen gezien worden als organisaties die dicht tegen de overheid aanleunen en bestaan voor alle beleidsdomeinen. Ze krijgen subsidies voor hun werking of bij het uitvoeren van bepaalde taken van algemeen nut en zijn gebonden aan wettelijk vastgelegde normen (bovenop de regels die gelden voor gewone bedrijven).

Enkele voorbeelden van Belgische semioverheidsinstellingen zijn:

- Openbaar vervoersmaatschappijen De Lijn, TEC, MIVB/STIB
- Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
- De Vlaamse participatiemaatschappij
- Vlaamse Radio- en Televisieomroep
- Ziekenhuizen, rusthuizen, psychiatrische instellingen, ...
- Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen en de sociale huisvestingsmaatschappijen in Vlaanderen
- Scholen

Er is gekozen om het praktijkgericht deel van dit onderzoek toe te spitsen op 3 soorten semioverheidsinstellingen waar er binnen de sector gewerkt wordt met subsidies die rechtstreeks of onrechtstreeks gebruikt worden voor de bouw van infrastructuur. De 3 soorten instellingen zijn sociale huisvestingsmaatschappijen, ziekenhuizen en scholen. Het zijn ook steeds functies die veel verkeer produceren of genereren. Sociale woningbouw produceert veel verplaatsingen, terwijl ziekenhuizen en scholen veel verplaatsingen aantrekken. Bij scholen is dit geconcentreerd in een ochtend- en avondspits. Sociale woningen produceren verkeer met uiteenlopende motieven (werken, onderwijs, winkelen, recreatie,...) gedurende de hele dag. Ziekenhuizen trekken verkeer aan over de hele dag, met concentraties van werknemersverplaatsingen rond de begin- en eindtijden van hun werkuren. Pieken van bezoekersverplaatsingen naar ziekenhuizen situeren zich vooral in de namiddag.

In dit hoofdstuk worden de werking, locatiekeuze, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen besproken die gelden voor de semioverheidsinstellingen. Vervolgens worden de instrumenten getoetst aan de doelstellingen van het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Op het einde van het hoofdstuk worden de conclusies en aanbevelingen beschreven per semioverheidsinstelling. De bespreking van elke sector wordt afgesloten



met een case study. Omdat de locatiekeuze belangrijk is, betreft het steeds een nieuwe infrastructuur of een herlocalisatie van een bestaande instelling.

## **6.1 Sociale huisvesting**

### **6.1.1 Bestuurlijk-organisatorische logica**

Een sociale huisvestingsmaatschappij (SHM) is een privébedrijf (cvba, cv, ...) met sociaal oogmerk en werkt onder voorwaarden die de overheid bepaalt en die beschreven zijn in de Vlaamse Wooncode. Ze hebben verschillende aandeelhouders (meestal gemeenten) waarbij de waarde van het aandeel gelijk blijft. De aandeelhouders kunnen na verloop van tijd dus maximum de nominale waarde van hun aandeel terugkrijgen.

De opdrachten die een SHM dient te volbrengen, staan beschreven in Artikel 41 van de Vlaamse Wooncode (Vlaamse overheid Departement RWO, Decreet van 15 juli 1997).

1. De woonvoorwaarden van de woonbehoeftige gezinnen en alleenstaanden verbeteren, inzonderheid van de meest behoeftige gezinnen en alleenstaanden, door te zorgen voor een voldoende aanbod van sociale huurwoningen of sociale koopwoningen, eventueel met inbegrip van gemeenschappelijke voorzieningen, met aandacht voor hun integratie in de lokale woonstructuur
2. Bijdragen tot de herwaardering van het woningbestand, door ongeschikte woningen of ongeschikte gebouwen te renoveren, te verbeteren en aan te passen of ze zo nodig te slopen en te vervangen
3. Gronden en panden verwerven voor de realisatie van sociale woonprojecten en de terbeschikkingstelling van percelen in sociale verkavelingen.

SHM's dienen bovenstaande opdrachten uit te voeren op een kostenefficiënte manier. Ze dienen dus te proberen voldoende aanbod te creëren om de wachtlijst weg te werken en tegelijkertijd hun financiële balans in orde houden.

## 6.1.2 Financiële middelen en subsidies

### Huurinkomsten

De inkomsten van SHM's op de huurmarkt komen grotendeels uit de huurinkomsten van hun woningen. Daarnaast kunnen ze ook nog inkomsten hebben uit de **verkoop** van woningen die ze verhuurden. Dit kan op vrijwillige basis, waarbij ze een woning gewoon verkopen of wanneer de huurder het recht heeft om de woning te kopen omdat zijn situatie aan bepaalde voorwaarden voldoet. De voorwaarden hiervoor zijn te vinden in het Besluit van de Vlaamse Regering van 29 september 2006 (Vlaamse overheid Departement RWO, Besluit van 29 september 2006).

De huur, die een huurder betaalt aan de SHM, wordt grotendeels berekend op basis van zijn inkomen en dus niet op basis van het comfort, de grootte, de leeftijd of de isolatiewaarde van de verhuurde woning. Vanaf 2011 wordt de huurprijs ook aangepast aan het type, de ouderdom en het onderhoud van een woning. Er wordt dus gekeken naar de huurprijs van een gelijkaardige woning op de private huurmarkt. De exacte voorwaarden zijn te vinden op de website van de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW) (Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen, 2008). De VMSW is een EVA binnen het beleidsdomein RWO en stimuleert, ondersteunt, begeleidt en financiert lokale SHM's voor de bouw van betaalbare en kwalitatieve woningbouwprojecten.

### Verkoopinkomsten

SHM's die koopwoningen bouwen, dienen gezien te worden als bedrijven die huizen bouwen en ze dan verkopen aan ongeveer 75 % van de gangbare prijs van koopwoningen in de privésector. De kopers zijn meestal mensen die zonder deze kans afglijden naar de huursector.

### Infrastructuur- en grondsubsidies

De subsidies waarvan SHM's gebruik kunnen maken zijn beperkt. Een SHM kan in ieder geval genieten van een verlaagd BTW-tarief van 6 % voor de bouw van een sociale woning, verlaagde registratierechten bij de aankoop van gronden en **infrastructuursubsidies**. De infrastructuursubsidies worden beschreven in Artikel 80 van de Huisvestingscode (Vlaamse overheid Departement RWO, Wet van 19 juli 1976). Hierin staat beschreven onder welke voorwaarden, door de Vlaamse Regering

vastgesteld, het Vlaams Gewest geheel of gedeeltelijk de kosten ten laste neemt voor het uitvoeren van infrastructuurwerken, voor het bouwrijp maken van de percelen en voor het oprichten van gemeenschapsvoorzieningen. Concreet betekent dit dat het Vlaams Gewest 80 tot 100 % van de uitrustingskosten (aanleg van wegenis en riolering) van de grond betaalt. Daarnaast zijn er nog enkele gevallen waarin SHM's subsidies kunnen krijgen voor de aankoop van gronden of van woningen die gesloopt dienen te worden. De voorwaarden hiervoor staan beschreven in het Besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 (Vlaamse overheid Departement RWO, Besluit van 18 juli 2008). Voor de aankoop van bouwgrond kunnen SHM's een subsidie krijgen wanneer de prijs voor een perceel hoger is dan €50 per m<sup>2</sup>.

### **Bijkomende subsidiemogelijkheden**

Voor een SHM die huurwoningen bouwt, zijn er extra subsidiemogelijkheden. In de eerste plaats kan een SHM gebruik maken van **renteloze leningen** van de Vlaamse overheid via de VMSW. De Vlaamse Gemeenschap stelt een kapitaalsubsidie ter beschikking van de VMSW, die dit geld omzet in renteloze leningen aan de verschillende SHM's met een aflossingstermijn van 33 jaar. Dit komt erop neer dat een SHM een bedrag kan lenen per woning die gebouwd wordt (Vlaamse Overheid Departement RWO, Besluit van 12 oktober 2007). Het te lenen bedrag is afhankelijk van het soort woning en de extra voorzieningen zoals een garage, parking of lift.

Daarnaast krijgen sommige SHM's subsidies onder de vorm van een **gewestelijke sociale correctie** (GSC). Deze subsidie, in het leven geroepen in Artikel 14 van het NFS2-besluit (Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen, Besluit van 12 oktober 2007), dient als compensatie voor een potentieel armer huurdersbestand en wordt berekend op basis van de inkomsten en uitgaven van het referentiejaar. Dit betekent dat een SHM in een deel van het gewest met huurders, die armer zijn dan gemiddeld over heel Vlaanderen, extra geld krijgt per verhuurde woning om het onevenwicht tussen de inkomsten van SHM's in verschillende regio's recht te trekken.

## Conclusie

Er zijn voldoende financiële middelen beschikbaar, maar meer zou mogen (Vandeboel, 2010; Camps, 2010). Meer middelen kunnen dan gebruikt worden om goedkopere woningen aan te bieden (voor koopwoningen), meer woningen aan te bieden of het laat de SHM's toe meer winst te maken, hoewel dit laatste niet de bedoeling kan zijn. Een andere optie is het kopen van duurdere gronden op betere locaties. Subsidies hangen niet af van de locatie van de woningen.

### 6.1.3 Locatiekeuze, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen

#### Regelgeving

Zoals alle andere bedrijven en particulieren die iets willen bouwen, dient een SHM zich te houden aan de geldende regels op vlak van ruimtelijke ordening. Ze dienen bouwvergunningen aan te vragen en kunnen alleen zaken bouwen die passen in de geldende uitvoeringsplannen.

#### Locatiekeuze

SHM's hebben **goedkope grond** nodig om te bebouwen omdat dit hun basisproduct is. Als ze vertrekken van duurdere grond zal het geheel ook duurder worden. Vroeger maakte de kost van de bouwgrond ongeveer 15 % uit van de prijs van het hele huis, terwijl dit de laatste jaren meer dan 40 % is (Camps, 2010).

Volgens de *bid rent theory* van William Alonso dalen de grondprijzen naargelang men zich verder van een centrale markt wil vestigen (Watkins, 2001). In de praktijk geldt dit ook en is bouwgrond duurder naarmate men dichterbij het centrum van een dorp of stad wil bouwen (Devogelaer, 2002). Voor SHM's is het, vanuit economisch standpunt, interessanter om in het buitengebied te bouwen omdat de prijs voor bouwgrond daar lager ligt en er dus meer woningen gebouwd kunnen worden met evenveel geld. De doelstellingen uit het RSV stroken in dit geval niet met de doelstellingen van het beleidsdomein wonen en van het domein mobiliteit. Centrumgrond is sowieso duurder; wanneer SHM's dienen te bouwen op duurdere grond en hun huizen dus duurder worden, verliezen ze een deel van het sociale aspect van de sociale huisvestingsmarkt. De grond die aangekocht wordt door SHM's zal steeds bestemd zijn als woongebied of woonuitbreidingsgebied, waardoor bouwen mogelijk is, maar zal zeker niet altijd gelegen

zijn in het centrum van een dorps- of stadskern wegens de prijs van de bouwgrond op die locaties (Camps, 2010).

## **Kernenbeleid**

In het jaarverslag van de VMSW van 1998 (Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen, 1998) wordt gesproken van een nieuwe vorm van sociale huisvesting, die de focus wil verleggen van grootschalige huisvestingsprojecten buiten stads- en dorpscentra, naar **kleinere projecten** op wandelafstand van een centrum. Door de jaren heen is gebleken dat een grote wijk, bestaande uit sociale huurwoningen, vaak problemen heeft op vlak van leefbaarheid, onveiligheidsgevoel, samenleving en mobiliteit. Een goede sociale mix in woonwijken voorkomt veel problemen en verhoogt de leefbaarheid opmerkelijk.

De kleinere projecten op loopafstand van de kern dienen ook aan enkele bijkomende eisen te voldoen op vlak van inplanting. Met het 'kernenbeleid', dat de Vlaamse overheid en de SHM's volgen, wordt gekozen voor sociale woningen die geïntegreerd worden in nieuwe wijken of in straten. Het 'programma kernenbeleid' heeft als doel de realisatie van een huisvestingsbeleid gericht op **inbreiding** met de nadruk op kleinschaligheid en renovatie. Om deze kleinschaligheid te verzekeren wordt er meer en meer gekozen voor de integratie van sociale huisvestingsprojecten in woonkernen of wijken. Projecten binnen het kernenbeleid dienen te voldoen aan enkele basiseisen op vlak van inplanting. Woningen dienen op loopafstand van het centrum te liggen, op minder dan 600 meter van een winkel voor dagelijkse consumptiegoederen, van een basisschool of van een kerk. Daarnaast dienen er in de onmiddellijke omgeving van de huisvestingsprojecten andere woningen te staan. Projecten van meer dan 30 sociale huurwoningen zijn niet meer gewenst en worden in principe niet meer uitgevoerd. Daarnaast is het wenselijk dat er gemengde projecten op poten gezet worden: projecten waarbij naast huurwoningen, ook sociale en private koopwoningen, winkelruimten en zelfs ontmoetingsplaatsen voorzien zijn. Om een te sterke concentratie van sociale woningen tegen te gaan, is een minimale afstand van 100 meter tot een volgend sociaalhuisvestingsproject aangewezen. De integratie van de nieuwe bewoners krijgt betere kansen in het bestaande sociale weefsel. Bewoners zullen dan niet meer zomaar gezien worden als huurders in een sociale woonwijk, maar als bewoners in een gewone straat waarbij een SHM toevallig eigenaar is van hun woning. Het sociaal rendement van een sociaalhuisvestingsproject zal stijgen als gevolg van deze maatregelen.

## **Sociaal rendement versus economisch rendement**

Het vergroten van het sociaal rendement gaat gepaard met een daling in het economisch rendement. Het nadeel van meer projecten met minder woningen is dat de economische **efficiëntie** daalt. De kosten van de architect zijn grotendeels vast en variëren weinig met het aantal woningen in een project. De aannemer kan efficiënter werken wanneer hij 100 woningen bouwt dan wanneer hij 10 projecten van 10 woningen bouwt omdat hij niet steeds opnieuw zijn werf dient in te richten en materialen in grotere hoeveelheden kan aankopen. Voor een SHM is het bijgevolg duurder om meerdere kleinere projecten op te zetten dan enkele grote met in totaal hetzelfde aantal wooneenheden. Het schaalvoordeel bij groepswoningbouw zou pas beginnen te spelen bij projecten vanaf 8 à 10 woningen (Camps, 2010).

## **Beoordeling van projecten**

In het Besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 (Vlaamse overheid Departement RWO, Besluit van 18 juli 2008) wordt gesteld dat alle projecten die SHM's willen uitvoeren, beoordeeld dienen te worden op vlak van nood en locatie. De SHM brengt de VMSW op de hoogte van de projecten met voor alle deelprojecten de locatie, het jaar van geplande uitvoering, een kostprijsraming, de initiatiefnemer en de financieringswijze. Vervolgens worden de projectvoorstellen besproken in het lokaal woonoverleg waarbij de SHM, de gemeente, het OCMW, het Agentschap Wonen-Vlaanderen en eventuele andere lokale partners uit de woon- of welzijnssector betrokken zijn. Tijdens dat **lokaal woonoverleg** worden aspecten zoals leefbaarheid, mobiliteit, integratie, sociale mix en dergelijke besproken en afgewogen.

## **Minimale woondichtheden**

In het RSV staan minimale woondichtheden beschreven voor stedelijke gebieden en buitengebieden. Deze bedragen respectievelijk 25 en 15 woningen per hectare. Dit is een minimale dichtheid, dus het kan wenselijk zijn om deze afhankelijk van een project naar boven bij te stellen. In het Decreet Grond- en Pandenbeleid (GPB) staan enkele richtlijnen voor woningdichtheden, die gelden voor de SHM's (Vlaamse overheid Departement RWO, Decreet van 27 maart 2009). Bij de toetsing aan de goede ruimtelijke ordening van het sociaal gedeelte van een verkavelingsproject of een bouwproject wordt ten allen tijde uitgegaan van volgende woningdichtheden:

- ten minste 35 en ten hoogste 100 woningen per hectare, in stedelijke gebieden

- ten minste 25 en ten hoogste 35 woningen per hectare, in het buitengebied.

De uiteindelijke vastlegging van het aantal wooneenheden bij een woningbouwproject wordt bepaald op een overleg tussen de SHM, de gemeente en de provinciale dienst ruimtelijke ordening. De gemeente en de provincie kunnen aan de SHM beperkingen opleggen op het vlak van dichtheden.

### **Sociaal objectief**

Het GPB voorziet in een sociaal objectief per gemeente. Dit sociaal objectief is een doelstelling voor het te realiseren **aantal sociale woningen per gemeente** voor de periode 2009-2020, waarvoor de gemeente de verantwoordelijkheid draagt. Het wordt uitgedrukt in aantal sociale huurwoningen, sociale koopwoningen en sociale kavels. Voor de koopwoningen en sociale kavels geldt een provinciaal objectief, terwijl het objectief voor sociale huurwoningen per gemeente wordt berekend. Het GPB legt de koopwoningen en sociale kavels uit het sociaal objectief vast op respectievelijk 21.000 en 1.000. Limburg neemt hiervan 15 % voor zijn rekening, terwijl de andere 85 % verdeeld wordt volgens het aantal huishoudens in de provincie.

Bij het sociaal objectief voor huurwoningen wordt een procentueel aantal te realiseren woningen vastgelegd. Dit procentueel aantal wordt bepaald aan de hand van een reeks berekeningen die zijn beschreven in Art 4.1.4 van het GPB (Vlaamse overheid Departement RWO, Decreet van 27 maart 2009).

1. De berekening van het gemeentelijk objectief vertrekt vanuit het gewenste aantal huurwoningen per provincie, vermenigvuldigd met het aantal huishoudens per gemeente en gedeeld door het aantal huishoudens in de provincie.
2. Er wordt een correctie uitgevoerd voor gemeenten waarbij de procentuele verhouding tussen het sociaal huuraanbod en het totaal aantal huishoudens lager ligt dan 3 procent. Zij dienen een inhaalbeweging uit te voeren en moeten extra huurwoningen bouwen binnen de termijn 2013-2025.
3. Vanaf een procentuele verhouding van groter dan 9 % zullen gemeenten niet meer verplicht worden het sociaal huuraanbod te vergroten.

Gemeentes die de voorbije jaren de sociale huisvesting genegeerd of verwaarloosd hebben, zijn nu verplicht om te starten met de bouw van sociale woningen en worden **gestraft voor de nalatigheid** in vorige decennia (cfr. regel 2 hierboven). Het derde deel van bovenstaande regel kan gedeeltelijk gezien worden als een antiproductieve

maatregel. SHM's die de voorbije jaren zeer goed gewerkt en veel gebouwd hebben, zullen op de rem gaan staan wanneer het aantal sociale woningen boven de 9 % gaat. Daarenboven zullen SHM's ook eerst hun middelen investeren in de gemeentes waar ze het sociaal objectief nog niet gehaald hebben. Dit is nadelig voor de wachtlijsten in de gemeentes met reeds veel sociale huisvesting, maar andere wachtlijsten zullen korter worden door het hogere aanbod.

### **Langetermijnplanning voor SHM's**

SHM's hebben een langetermijnvisie voor het bebouwen van hun **grondreserve** en de aankoop van nieuwe gronden, maar die plannen liggen niet vast op zeer lange termijn. De plannen worden grotendeels gedetermineerd door de grondreserves die de SHM aangekocht heeft in een bepaalde gemeente en het sociaal objectief in die gemeente. Het is altijd de bedoeling om de beschikbare gronden op termijn te bebouwen, want anders wordt het alleen maar duurder door de verwijlntresten (Camps, 2010).

### **Woonuitbreidingsgebied**

In de beginjaren van de gewestplannen (eind jaren '70 en begin jaren '80) hebben SHM's grond gekocht in woonuitbreidingsgebied met het doel deze later te bebouwen. In die tijd hebben de SHM's de bevestiging gekregen dat ze die grond mochten ontwikkelen. Naast de woonuitbreidingsgebieden bevat het gewestplan nog diverse andere bestemmingen die woningbouw toelaten, zoals bijvoorbeeld de woongebieden, landelijke woongebieden, woonparken, .... De woonuitbreidingsgebieden worden in principe pas in tweede instantie aangesneden als reserve na realisatie van de **andere types woongebieden**. Dit zorgt ervoor dat de SHM's in theorie dienen te wachten met het bebouwen van gronden in woonuitbreidingsgebied. Voor de SHM's wordt echter een uitzondering gemaakt. Ze krijgen de toestemming om de gebieden, die binnen het stedelijk gebied gelegen zijn, te ontwikkelen omdat er veel geld in die gronden zit en er nood is aan meer sociale woningen. Het is volgens dhr. Camps absurd als een SHM dure bouwgrond dient te kopen, die vanuit stedenbouwkundig oogpunt beter gesitueerd is omdat de grond dichter bij het centrum ligt. Zeker wanneer ze in diezelfde gemeente een stuk woonuitbreidingsgebied zouden hebben dat niet op de *juiste* plaats ligt, maar dat ook zeker niet slecht gesitueerd is. De exacte regelgeving hieromtrent staat beschreven in Artikel 7.2.31 van het GPB (Vlaamse overheid Departement RWO, Decreet van 27 maart 2009).



## **Traagheid van het systeem**

De flessenhals van het systeem ligt bij de **stedenbouwkundige remmingen**. Het bouwprogramma realiseren wordt elk jaar moeilijker omdat het alsmaar moeilijker wordt om een vergunning te krijgen door de extra procedures en de nieuwe regelgevingen. Deels is dit te wijten aan het feit dat er elk jaar meer **regelgeving** komt, zelfs in die mate dat het bouwprogramma niet kan gerealiseerd worden. Door de permanente wijzigingen in het vergunningsbeleid is het onmogelijk om snel te reageren (Vandeboel, 2010).

## **Taak van de overheden**

Wat er gebeurt op het vlak van sociale huisvesting is de laatste jaren meer en meer afhankelijk geworden van de visie van de gemeente. Tot enkele jaren geleden kozen de SHM's wat ze bouwden en gingen de gemeentes daarin mee (Vandeboel & Camps, 2010). Het voordeel van deze verschuiving is dat de gemeente mee verantwoordelijkheid draagt.

Vlaamse verkiezingen kunnen veel dossiers verstoren doordat er accenten in wetgevingen veranderen, zeker wanneer het "Departement Wonen" naar een andere partij gaat. In de huursector is het zo problematisch dat de SHM niet kan zeggen hoeveel een huurder het jaar na de verkiezingen zal dienen te betalen, omdat de SHM geen idee heeft hoe de wetgeving zal aangepast worden na de regeringswissel (Vandeboel, 2010).

Gemeentebesturen staan meestal minder weigerachtig tegenover de bouw van sociale koopwoningen dan van sociale huurwoningen in hun gemeente omdat ze een ander gezin huisvesten. De bewoners van sociale koopwoningen dienen al te beschikken over een bepaald beginkapitaal en zijn meestal werkende mensen, terwijl sociale huurders minder waarschijnlijk een job hebben (Camps, 2010).

## **Voorbeeld: dorpskernvernieuwing Meeuwen**

Een mooi voorbeeld van hoe een SHM mee kan werken aan de vernieuwing van dorpskernen is dat van Meeuwen. Landwaarts nv, een SHM in de koopsector, heeft enkele jaren geleden meerdere panden opgekocht in het centrum van Meeuwen. Deze kern was in die mate verloederd en verkrot dat de SHM deze centrumgrond heeft kunnen

opkopen aan een zeer lage prijs ten opzichte van een vergelijkbare grond in andere dorpskernen. De gemeente heeft een omleidingsweg aangelegd zodat er minder verkeer door het centrum komt en de SHM heeft nieuwe woningen gebouwd op haar gronden. Door de heropleving van het centrum is het uitzicht verbeterd en de waarde van de woningen en de grondprijs in het centrum van Meeuwen de laatste jaren gestegen (Camps, 2010).

#### 6.1.4 Instrumenten

De instrumenten, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen waar SHM's over beschikken en rekening mee dienen te houden, worden hieronder kort beschreven.

##### Financiële instrumenten

- **Renteloze lening**

De SHM kan een bepaald bedrag per woning lenen bij de VMSW tegen 0 % intrest en dit over een periode van 33 jaar.

- **Gewestelijke sociale correctie**

Een correctie die ervoor zorgt dat SHM's met weinig inkomsten extra subsidies krijgen. SHM's met een armer klantenbestand krijgen op deze manier meer werkingsmiddelen.

- **Verlaagd BTW-tarief**

SHM's dienen slechts 6 % BTW te betalen op de bouw van een woning.

- **Verlaagde registratierechten**

Bij de aankoop van gronden dient een SHM minder registratierechten te betalen dan een private bouwheer.

- **Infrastructuursubsidies**

Het Vlaams Gewest neemt 80 tot 100 % van de uitrustingskosten op zich. Dit houdt in dat ze de grond bouwrijp maken door het aanleggen van wegenis en riolering.

- **Grondaankoopsubsidie**

Wanneer een SHM dure grond koopt (> €50 per m<sup>2</sup>), krijgen ze een bepaald bedrag terugbetaald door de Vlaamse overheid.

- **Huurprijsberekening**

In de huurprijsberekening wordt weinig rekening gehouden met de eigenschappen van de woning. Vanaf 2011 wordt er gewerkt met een patrimoniumkorting, waarbij men vergelijkt met de huurprijs die zou gelden wanneer een gelijkaardige woning op de private markt verhuurd wordt.

Overige instrumenten en beperkingen

- **Bouwdichtheden**

In het stedelijk gebied ligt de gewenste woningdichtheid op minstens 35 woningen per hectare. In het buitengebied is dit 25 woningen per hectare. Deze gewenste woondichtheden zijn verschillend van de minimale dichtheden van 25 en 15. De uiteindelijke bouwdichtheden die een SHM mag realiseren, zijn afhankelijk van een compromis tussen de SHM, de gemeente en de provinciale dienst stedenbouw.

- **Bouwen in woonuitbreidingsgebied**

Wanneer SHM's beschikken over grond in buitengebied is het volgens Artikel 7.2.31 uit het GPB toegestaan deze te ontwikkelen. De gronden dienen echter wel aan enkele voorwaarden te voldoen: ze mogen bijvoorbeeld niet in overstromingsgebied liggen, dienen te grenzen aan woongebied en te passen binnen de goede ruimtelijk ordening.

- **Sociaal objectief**

Een aantal woningen dat een gemeente dient te realiseren tegen 2020, berekend op basis van het totaal aantal huishoudens in die gemeente. Dit is geen verplichting voor de SHM, maar een verplichting voor de gemeente. De SHM is de aangewezen partner om het objectief te realiseren, maar de gemeente mag ook private partijen aanspreken.

Denkwijzen die belangrijk zijn binnen de sector

- **Kernenbeleid**

Het kernenbeleid, dat uitgaat van de VMSW is een nieuw soort sociale huisvesting, dat sinds 1998 nagestreefd wordt, waarbij men meerdere kleinschalige projecten gaat bouwen in plaats van enkele grote. Het doel hiervan is een hogere leefbaarheid door het nastreven van een betere sociale mix in wijken. De sociale woningen worden ook minder ver van de

dorpskern gebouwd en op een maximumafstand van bepaalde functies.

- **Goedkope grond**

Voor SHM's is de grondprijs een belangrijke factor bij de aankoop van nieuwe gronden. Er wordt eerst gekeken of de grond de juiste bestemming heeft en de prijs laag genoeg is. Of een grond al dan niet juist gelegen is volgens het RSV is van ondergeschikt belang en speelt dikwijls niet mee in de beslissing om een bouwgrond aan te kopen (Vandeboel & Camps, 2010)

### **6.1.5 Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen RSV**

De instrumenten, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen die beschreven worden in de vorige paragraaf worden hieronder getoetst aan de doelstellingen uit het RSV. De instrumenten hebben vooral een effect op de doelstellingen op vlak van stedelijke gebieden en buitengebied.

De financiële instrumenten dragen er onvoldoende toe bij om de doelstellingen van het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening –zoals weergegeven in het RSV– in de praktijk om te zetten. Ook de overige instrumenten zorgen er niet actief voor dat SHM's gestuurd worden naar keuzes die overeenstemmen met de goede ruimtelijke ordening. Hieronder wordt voor elke doelstelling, per structuurbepalende component, uitgelegd wat de effecten zijn van de instrumenten. De doelstellingen waar tegenin wordt gegaan, bevinden zich alleen bij de stedelijke gebieden en het buitengebied.

#### **Stedelijke gebieden**

##### *Het stimuleren en concentreren van activiteiten*

*Door de beperkte financiële middelen wordt het concentreren van activiteiten in de kernen niet aangemoedigd. De subsidies (renteloze leningen), die een SHM krijgt, zijn niet afhankelijk van de locatie van een woning terwijl de locatie toch wel een sterke determinant is voor de prijs van de bouwgrond.*

*Het verweven van functies wordt gestimuleerd door het kernenbeleid. Kleinere projecten, die op een maximumafstand van voorzieningen dienen te liggen, leiden tot meer diversiteit in de omgeving.*

*De regelgeving die bepaalt dat SHM's mogen bouwen in woonuitbreidingsgebied verhindert het concentreren van activiteiten in de kernen. Vanuit sociaal en*

*economisch oogpunt is het gebruik van die gronden echter belangrijk omdat ze anders onbenut blijven in de grondreserve van de SHM's.*

#### ***Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten***

*Hierin kunnen SHM's een belangrijke rol spelen wanneer ze goed gelegen grond kunnen aankopen aan een lage prijs om deze te ontwikkelen en zo een gebied op te waarderen (cfr. Landwaarts in Meeuwen-centrum).*

#### ***Het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen***

*Er wordt door de SHM's actief gestreefd naar kwalitatieve woonomgevingen. Dit streven is één van de redenen waarom projecten de laatste jaren kleinschaliger geworden zijn. Door het bouwen van kleinere groepen woningen wordt het sociaal rendement van een project groter. Vanuit het aspect van kostenefficiëntie is het daarentegen minder aantrekkelijk om kleinere projecten op te zetten.*

#### ***Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid***

*SHM's denken na over de locatie van hun woningen, in die zin dat er rekening gehouden wordt met de afstand tot functies en de bereikbaarheid met verschillende modi. De nabijheid van een bushalte kan een determinant zijn voor de locatiekeuze van nieuwe sociale woningen.*

### **Buitengebied**

#### ***Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies***

*De maatregel die stelt dat SHM's hun gronden in woonuitbreidingsgebied mogen bebouwen, kan gezien worden als een contra-productief instrument voor deze doelstelling. De regelgeving legt wel enkele beperkingen op aan de bebouwing van woonuitbreidingsgebieden. Vrijliggende gronden in het buitengebied kunnen op deze manier niet bebouwd worden omdat ze niet grenzen aan een woongebied.*

#### ***Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied***

*Ook tegen deze doelstelling wordt ingegaan door het bebouwen van de woonuitbreidingsgebieden. Het feit dat SHM's goedkope bouwgrond nodig hebben, zorgt ervoor dat de bundeling van de ontwikkelingen in de kernen van het buitengebied niet wordt aangemoedigd.*

## 6.1.6 Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen

De instrumenten, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen die in de vorige paragraaf getoetst zijn aan de doelstellingen uit het RSV, worden hieronder getoetst aan de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De instrumenten hebben geen effect op de doelstelling "Toegankelijkheid" zoals ze beschreven is in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De financiële instrumenten zijn te beperkt om te kiezen voor een locatie die optimaal is op vlak van mobiliteit. De doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden onvoldoende gerealiseerd doordat er te weinig nagedacht wordt over de mobiliteit. SHM's worden lichtjes gestuurd bij hun zoektocht naar de goede locatie. Hieronder wordt, voor de doelstellingen en deeldoelstellingen uit het Mobiliteitsplan, uitgelegd wat de effecten zijn van de instrumenten.

### Bereikbaarheid

#### *Efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten*

- Voeren van een ruimtelijk ordeningsbeleid, gericht op een efficiënte stedelijke structuur (gedeconcentreerde bundeling)  
*Gedeconcentreerde bundeling wordt niet aangemoedigd door de instrumenten. De lage financiële middelen kunnen ervoor zorgen dat SHM's meer neigen naar gronden op foute locaties. Efficiëntere ruimtelijke organisatie kan bereikt worden door het bouwen aan hogere dichtheden in dorps- en stadskernen.*
- Voeren van een gericht locatiebeleid (personen en goederen)
  - Nieuwe verkeersgenererende activiteiten voorzien op de locaties waar de capaciteit en de kwaliteit van het vervoersysteem dit toelaten  
*Het verkeer dat SHM's genereren is verwaarloosbaar en men hoeft er dus amper rekening mee te houden bij het inplanten van sociale woningen. Dit is echter alleen geldig bij projecten van kleinere schaal. Zeer grote projecten worden nog zelden opgezet, maar kunnen een effect hebben op de lokale verkeerssituatie.*
  - Ruimtelijke verdichting rond openbaar vervoerknooppunten creëren  
*De prijs van de grond op openbaar vervoerknooppunten is een hinderpaal en leidt ertoe dat sociale woningen zelden op die locaties gebouwd worden.*
- Opvolgen van het locatiebeleid door een MOBER (mobiliteitseffectenrapportage)

*Volgens het Mobiliteitsplan Vlaanderen is het bij grootschalig wonen en werken aangewezen een MOBBER te doen. Voor een sociaal huisvestingsproject worden echter nooit MOBBER's gedaan. Bij kleinere projecten (onder invloed van het kernenbeleid) is een MOBBER sowieso niet nodig, maar bij projecten van meer dan 30 woningen kan het handig zijn een inzicht te hebben in de (toekomstige) mobiliteitseffecten.*

## **Verkeersveiligheid**

### *Minder groei van het individueel gemotoriseerd verkeer*

- Een efficiënt ruimtegebruik draagt bij tot een beperking van het gemotoriseerd verkeer

*Door het bouwen van sociale woningen aan hoge dichtheden in de kernen wordt de ruimte efficiënt gebruikt. Dit leidt tot meer verplaatsingen met zachte modi en met het openbaar vervoer.*

## **Verkeersleefbaarheid**

### *Beheersen van verkeersvolume*

- Uitvoering geven aan het principe van gedeconcentreerde bundeling  
*De beheersing van het verkeersvolume kan gerealiseerd worden door het bouwen aan hogere dichtheden in de stads- of dorpskernen. Het wordt afgeremd door het bouwen in woonuitbreidingsgebied.*

### *Verminderen van geluidshinder*

- Toepassen van de principes van categorisering. Bundeling van verkeer zorgt voor het bewaren van de afstand tussen de belangrijke verkeersdragers en gevoelige functies  
*Woningen die ingeplant worden op een afstand van belangrijke verkeersdragers (steenwegen, ringwegen, autosnelwegen) zullen verkeersleefbaarder zijn dan woningen die vlakbij deze dragers gelegen zijn. Gronden die gelegen zijn op goed bereikbare locaties (lees: in de nabijheid van een grote verkeersdrager of een station) zijn duurder en dus minder aantrekkelijk voor een SHM.*

### *Realiseren van verblijfsgebieden*

- Toepassen van Zone-30, woonerf, voetgangersgebied
  - Functioneel samenhangende gebieden afbakenen waarbinnen verblijfskwaliteit vooropstaat

*Sociale woningbouwprojecten die een gebied beslaan, dienen geïdentificeerd te kunnen worden als een wijk waarbinnen een verblijfsfunctie centraal staat. Meestal is dit snel duidelijk doordat de woningen een gelijkaardig uitzicht hebben.*

- Gebiedsgericht locatiebeleid
  - Een afweging maken ten aanzien van de potentiële kwaliteit voor functies die eisen stellen aan verblijfskwaliteit

*Het realiseren van verblijfsgebieden wordt ontmoedigd door het kernenbeleid omdat hier de bouw van kleinere groepen van woningen wordt aangemoedigd. De projecten dienen op wandelafstand te liggen van de dagelijkse voorzieningen.*

## **Milieu- en natuurkwaliteit**

### *Optimalisatie van beleidsinstrumentarium uit milieubeleid en de ruimtelijke ordening*

- Gebruik van structuurplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen en de milieu- en mobiliteitsconvenanten

*De locatiekeuze van een sociaal woningbouwproject wordt zelden beïnvloed door het RSV of andere structuurplannen, maar wel door uitvoeringsplannen. Doordat de gemeente het sociaal objectief dient te realiseren, zal er meer aandacht besteed worden aan sociale woningbouw in de gemeentelijke structuurplannen.*

### *Beheersing van het verkeersvolume*

- Ruimtelijke ordeningsbeleid om de vervoersvraag te verminderen

*De beheersing van het verkeersvolume kan gerealiseerd worden door het bouwen aan hogere dichtheden in de stads- of dorpskernen. Het bouwen van woningen in woonuitbreidingsgebied buiten de dorpskern druist in tegen de beheersing van het verkeersvolume.*

### *Gedragsbeïnvloeding*

- Beïnvloeding van de modale keuze

*Een gedragsbeïnvloeding kan gerealiseerd worden bij de bewoners wanneer een sociale woning goede transportinfrastructuur van alternatieve modi in de buurt heeft. De inplanting van een sociaal huisvestingsproject in de nabijheid van een openbaar vervoerhalte of een functionele fietsroute kan een effect hebben op de vervoerswijzekeuze van de bewoners.*



### 6.1.7 Conclusies en aanbevelingen

Er valt te concluderen dat de instrumenten en denkwijzen in de sector van de sociale huisvesting zelden rechtstreeks haaks staan op de doelstellingen voor Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. Het feit dat SHM's dienen te zoeken naar goedkope grond om te bebouwen, maakt dat ze zelden kiezen voor locaties die dicht bij de stad gelegen zijn. Het kernenbeleid is een positieve evolutie omdat de mobiliteit van de bewoners er ook wel bij vaart. Het nadeel van het kernenbeleid is echter wel dat men minder woningen kan bouwen met hetzelfde geld.

Vanuit de doelstellingen van het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen is het bouwen in woonuitbreidingsgebied niet wenselijk. Het is daarentegen, vanuit economisch en sociaal standpunt, voor SHM's een belangrijk middel om hun grondreserves –die anders ongebruikt blijven– op (middel)lange termijn te gebruiken.

Het is positief dat er beperkingen staan op het bouwen in woonuitbreidingsgebied. Toch zou het positief zijn voor de SHM's als deze beperkingen op zich nog eens afhankelijk zouden zijn van de exacte ligging van de gronden. Hoe ver ligt de locatie van een stads- of dorpscentrum? Hoe groot is de afstand tot de belangrijkste functies? Woonuitbreidingsgebied binnen de stadsring is meer aanbevolen dan woongebied buiten de stadsring.

Voor de sociale huisvestingssector zou het beter zijn wanneer de bouwdichtheden van nieuwe woningen vastliggen. Vooral in stedelijk gebied is het belangrijk dat een SHM aan dichtheden hoger dan 35 woningen per hectare kan bouwen. In Nederland wordt zelfs gebouwd aan veel hogere dichtheden, namelijk minimaal 60 woningen per hectare bij stedelijke gebieden en maximaal 25 woningen per hectare in buitengebied. Hogere dichtheden zijn zowel goed voor de kostenefficiëntie van de SHM als voor de doelstellingen van het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen, zoals gedeconcentreerde bundeling en verdichting in de kernen. In het buitengebied –en eventueel zelfs in dorpen die onvoldoende basisvoorzieningen kunnen aanbieden– dienen hogere dichtheden afgeremd te worden omdat het daar minder wenselijk is. In het stedelijk gebied zijn er echter alleen maar voordelen: de bewoners hebben een lager autoverbruik en maken door de dichtheid van functies meer verplaatsingen met andere modi.

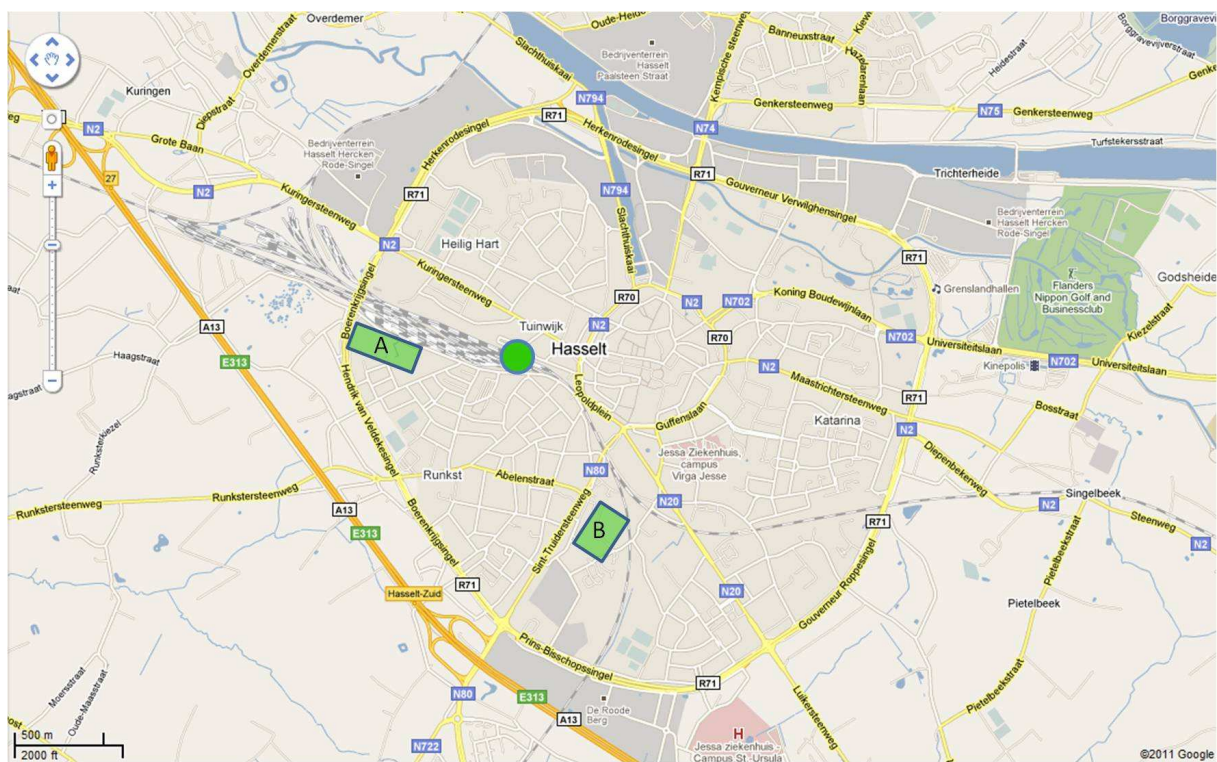
Subsidies van SHM's zijn op dit ogenblik afhankelijk van het soort woning. Er wordt hen

een bepaald bedrag geleend aan 0 % dat ze op 33 jaar dienen af te lossen. Voor een woning van 5 personen is dit bijvoorbeeld € 120.000. Het wegwerken van hun wachtlijst zou een extra boost krijgen als de subsidies meer afhankelijk zouden zijn van de nood. Wanneer een SHM bijvoorbeeld veel alleenstaanden op haar wachtlijst heeft staan, zou het vanuit sociaal oogpunt goed zijn, mochten ze voor de bouw van eenpersoonswoningen een extra bedrag kunnen lenen bovenop de renteloze lening.

Hetzelfde kan gedaan worden wanneer een percentage van de subsidies afhankelijk is van de afstand tot het stads- of dorpscentrum, gekoppeld aan de grootte van het centrum.

## Voorbeeld

Een sociale huisvestingsmaatschappij die een project wil opzetten in Hasselt is in eerste instantie gebonden door de gronden die ze in bezit heeft. Er zijn binnen de grote ring zeer weinig gronden beschikbaar die bestemd zijn als woongebied. Als er uitgegaan mag worden van een situatie waarin woonuitbreidingsgebied ook in aanmerking komt, dan is er aan de achterzijde van het station, tegen de Hendrik van Veldekesingel (A) een goed bereikbare locatie. Een andere beschikbare locatie, die goed scoort op vlak van bereikbaarheid en ook bestemd is als woonuitbreidingsgebied, ligt in de buurt van de Sint-Truidersteenweg (B).



Figuur 3: Hasselt (Google, 2010) (eigen bewerking)

Beide locaties liggen op wandelafstand van het stadscentrum. Het station, aangeduid met de groene cirkel, ligt ook op wandelafstand. Er dient nagegaan te worden of het bebouwen van woonuitbreidingsgebied op goed bereikbare locaties binnen de grote ring, voorrang dient te krijgen op het bebouwen van woongebied buiten de grote ring.

### 6.1.8 Case study: Sociaal woningbouwproject Rozendal, Tremelo

De case study voor de SHM betreft de inplanting van een sociale woonwijk nabij het centrum van Baal (Tremelo) door de cvba Volkswoningbouw uit Herent. De wijk is gebouwd geweest in 3 fases, waarvan de eerste fase gestart is in 1979. In totaal telt de wijk op dit moment 114 woningen, waarvan er 71 gebouwd werden in de laatste fase (ingekleurd in het rood op onderstaande figuur).



**Figuur 4: Rozendal, Tremelo (Google, 2010) (eigen bewerking)**

Het project Rozendal is destijds gestart geweest omdat er nood was aan sociale huurwoningen in de regio en deze locatie op dat moment de enige grond was in eigendom van de SHM. Er is gekozen om deze grond verder te ontwikkelen, voor de invulling van andere gronden, omdat de verdere bebouwing kon gebeuren zonder veel tegenkanting. De gronden waren al gedeeltelijk ingevuld met sociale woningbouw en de bouwvergunning kon vlot afgeleverd worden. De grond in de hele wijk was al bestemd als woongebied sinds de bouw van de eerste fase. Met de bouw van de derde fase is de wijk volzet en zijn er geen vrije gronden meer voor bijkomende ontwikkelingen.

Een sociaal woningbouwproject begint met de verwerving van de grond. Nadien dient er samen met de gemeente een voorstel gedaan te worden dat goedgekeurd dient te worden door de provinciale dienst stedenbouw. Op haar beurt dient de subsidiëring

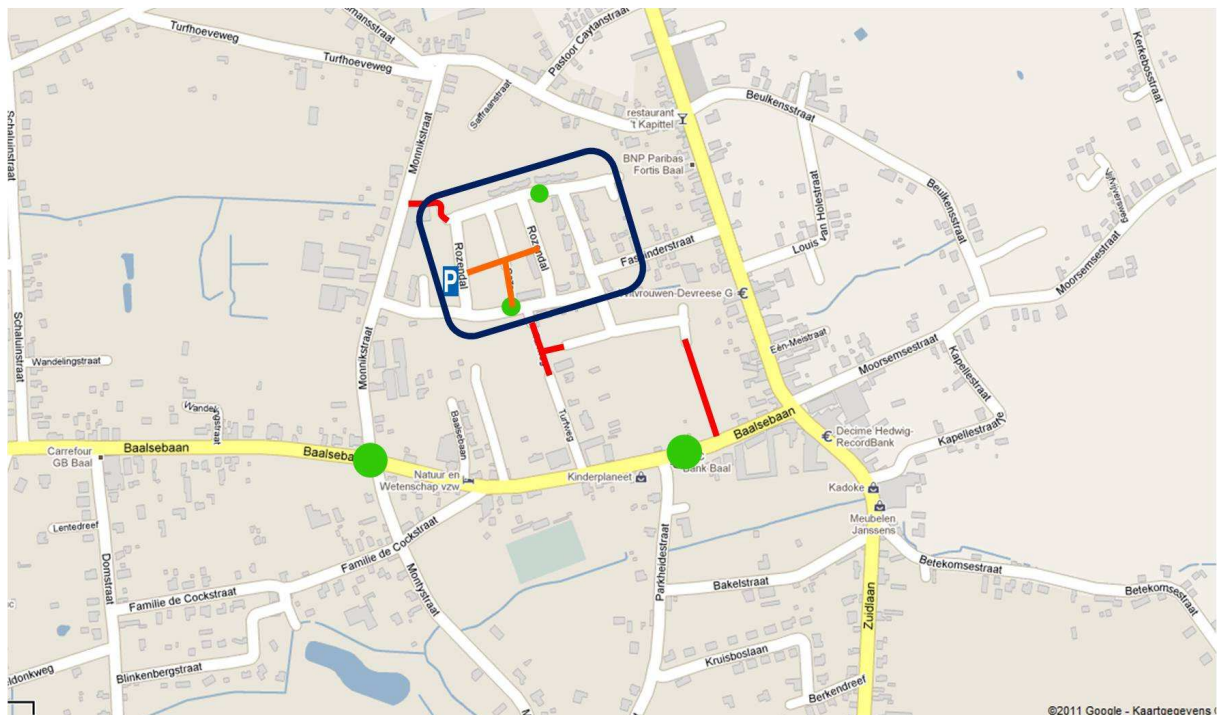
goedgekeurd te worden door de VMSW. Ondertussen worden de plannen getekend door de architect. Tenslotte dient er een aannemer gekozen te worden om te starten met de bouw van de woningen. Volgens de voorzitter van de cvba Volkswoningbouw, Guido Claes (2011), duurt het bij een project al bij al minstens 6 jaar voor de eerste steen gelegd wordt.

### **Ruimtelijke ordening**

Het centrum van Baal ligt op iets meer dan 500 m en de dichtstbijzijnde supermarkt ligt op minder dan een kilometer. Andere winkels liggen op ongeveer een halve kilometer van de wijk in het centrum van Baal.

Dhr. Claes zegt dat de SHM bewust kiest voor locaties die bewoners er niet toe verplichten om een auto te bezitten, doordat de projectlocaties bij voorkeur dichtbij de belangrijkste centrumfuncties liggen. Hij stelt echter wel vast dat na verloop van tijd praktisch alle huishoudens in die goed gelegen wijken toch twee auto's hebben.

Een kwalitatieve woonomgeving is voor dhr. Claes een wijk die goed gelegen is. Dit wil zeggen dat ze goed bereikbaar is te voet en met de fiets en dat er bushaltes in de buurt gelegen zijn. Daarnaast dienen alle functies op een zo klein mogelijke afstand van de woning te liggen. Bij Rozendal is de afstand tot de functies redelijk goed. Daarnaast is een beperkte hoeveelheid groen nuttig om de woningen een aangename omgeving te geven. Volgens dhr. Claes dient iets meer dan één parkeerplaats per woning voldoende te zijn voor een sociale woonwijk. Toch blijkt in de praktijk dat er voor praktisch alle huizen twee auto's staan terwijl er dus slechts enkele parkeerplaatsen per wijk extra voorzien zijn bovenop die ene per woning.



**Figuur 5: Baal, Tremelo (Google, 2010) (eigen bewerking)**

**Mobiliteit**

Er zijn fietsdoorsteken voorzien naar het centrum en naar de achtergelegen straten, aangeduid op Figuur 5: Baal, Tremelo (eigen bewerking) met een rode lijn. In de wijk zelf zijn er ook doorsteken, die op het kaartje aangeduid zijn met een oranje lijn. Er zijn twee bushaltes op ongeveer 500 m wandelafstand in zuidelijke richting langs de Baalsebaan. In de wijk zelf liggen 2 belbushaltes. De bushaltes worden respectievelijk weergegeven door de grote en kleine groene cirkels op de kaart. Er is een parking in de wijk gelegen, die plaats biedt aan 15 wagens voor de bewoners van de appartementen. De gewone woningen hebben standaard één parking voor de deur.

**Ruimtelijke ordening - Mobiliteit**

Het is positief dat de wijk Rozendal dicht bij het centrum gelegen is en dat er aandacht uitgegaan is naar de doorsteken voor het langzaam verkeer. Baal is geen hoofddorp, maar toch is er een ruim aanbod aan centrumfuncties aanwezig. Doordat de wijk centrumgeoriënteerd is, liggen deze functies ook op wandelafstand.

## 6.2 Scholen

### 6.2.1 Bestuurlijk-organisatorische logica

Scholen zijn vzw's die geleid worden door de raad van bestuur of een inrichtende macht, die ervoor zorgt dat een school blijft bestaan doordat men de financiële situatie leefbaar houdt. Ze stellen, normaal gezien, om de paar jaar een meerjarenplan op met de geplande inkomsten en uitgaven om erop toe te zien dat ze kunnen blijven voortbestaan.

Er zijn 3 verschillende onderwijsnetten waartoe een school in Vlaanderen kan behoren (Vlaamse overheid, Departement Onderwijs en Vorming).

1. Het **Gemeenschapsonderwijs** is het onderwijs dat door de openbare instelling "Het Gemeenschapsonderwijs" georganiseerd wordt in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap. Het gemeenschapsonderwijs is door de grondwet verplicht tot neutraliteit. Dit wil zeggen dat de religieuze, filosofische of ideologische overtuiging van de ouders en de leerlingen dient gerespecteerd te worden.
2. Het **gesubsidieerd officieel onderwijs** omvat het gemeentelijk onderwijs, georganiseerd door de gemeenten en steden en het provinciaal onderwijs, georganiseerd door de provinciebesturen. Het gesubsidieerd officieel onderwijs dient open te staan voor alle levensbeschouwingen.
3. Het **gesubsidieerd vrij onderwijs** is het onderwijs dat op privé-initiatief georganiseerd wordt (dus niet door een overheid). Het vrij onderwijs bestaat hoofdzakelijk uit katholieke scholen of scholen van een andere religie. Daarnaast zijn er ook zogenaamde methodescholen, waar lesgegeven wordt volgens een bepaalde methode.

Een school kan zelf beslissen wat haar maximale grootte is en mag leerlingen weigeren wanneer dit maximum bereikt wordt. Bij secundaire scholen worden meestal afspraken gemaakt binnen de scholen van een bepaald net of gemeenschap om per school en per studierichting een maximaal aantal leerlingen per richting toe te laten (Heremans, 2010).

## 6.2.2 Financiële middelen en subsidies

### Werkingsmiddelen

Alle scholen krijgen een bepaald bedrag aan werkingsmiddelen per leerling, afhankelijk van de graad en de richting. Het geld, dat dient voor de werking van de school, kan ingezet worden zoals de school het zelf wil. Dit houdt in dat het gebruikt wordt voor betaling van verwarming, water, elektriciteit, onderhoud aan de gebouwen,.... Daarnaast kunnen ze hun eigen middelen vergroten door het organiseren van schoolfeesten, eetdagen en dergelijke. Ook dit geld mag de school besteden zoals ze zelf wil.

### Projectsubsidies

Naast de werkingsmiddelen kunnen scholen bij sommige van hun projecten gebruik maken van subsidies. Het Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (AGION) subsidieert en financiert de aankoop, de bouw en de verbouwing van schoolgebouwen voor het gesubsidieerd vrij en officieel onderwijs en de hogescholen. De gemeentescholen worden gesubsidieerd door de inrichtende macht, die hoofdzakelijk gevormd wordt door de gemeente. Gemeentes kunnen, als ze dit willen, ook aanspraak maken op de subsidies van AGION. Voor het bekomen van subsidies bij AGION moet een school een aanvraagdossier indienen. Een voorwaarde in het subsidieaanvraagdossier voor de bouw van bijkomende infrastructuur is dat de school kan bewijzen dat er **nood is aan ruimte**. Elke leerling heeft namelijk recht op een bepaald aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte. Of er al dan niet nood aan ruimte is, wordt bepaald op basis van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2007 (Vlaamse overheid Departement Onderwijs en Vorming, Besluit van 5 oktober 2007). Hierin staan de berekeningen, afhankelijk van het aantal leerlingen en de richting die ze volgen. Op basis van dat besluit kan een school berekenen of ze recht heeft op subsidies voor het bouwen van bijkomende infrastructuur.

AGION subsidieert 70 % van de kosten van het basisonderwijs en 60 % voor de kosten van het secundair onderwijs. Ze subsidieert alleen een deel van de door haar **goedgekeurde bouwwerken**. De overige 30 of 40 % dient gedekt te worden door de eigen middelen of door een lening. Elke school kan per jaar slechts enkele projecten doorvoeren waarbij AGION een deel van de kostprijs subsidieert (Heremans, 2010).



## Wachtlĳst bij projecten

De wachtlĳst voor het bouwen van nieuwe scholen (met subsidies) is lang, want er zijn in de sector onvoldoende financiële middelen beschikbaar. Een raad van bestuur die een nieuw gebouw of afdeling wil bouwen, dient soms **10 tot 15 jaar** te wachten vooraleer er fondsen beschikbaar zijn. Hierdoor zitten er nog voor miljoenen euro's werken in de schuif (Heremans, 2010).

### 6.2.3 Locatiekeuze, randvoorwaarden, voorschriften en denkwĳzen

#### Historische locatiekeuze

Bij vergelijking van de schoolgebouwen uit de verschillende netten is het mogelijk een onderscheid te maken in de historisch gegroeide locatie. De locaties waar de gebouwen van de verschillende netten nu staan, zijn te verklaren aan de hand van de historische achtergrond van de netten of de gronden.

1. Scholen uit het gemeenschapsonderwijs worden gekenmerkt door hun ligging aan de **rand van steden en gemeenten** vanaf een minimale grootte. Dit zijn meestal grote scholen, die verhuisd zijn nadat ze te groot werden in het centrum van de stad. Ze werden ondergebracht in kazernes of gelĳkaardige grote gebouwen in de stad of aan de rand van de stad.
2. Gemeentescholen zijn meestal gelegen **in of nabij het centrum van de gemeente**. Meestal stond er op die locatie vroeger een gemeentehuis of een ander gebouw in eigendom van de gemeente.
3. In het vrije net is de historische locatie sterk afhankelijk van de **financiële draagkracht** van de initiatiefnemers. Vroeger werden de katholieke scholen uitgebouwd naast kloosters, die soms al eens ver van het centrum van de gemeente lagen.

#### Determinanten voor locatiekeuze

De laatste jaren wordt er anders nagedacht over de juiste plaats om een nieuwe school te bouwen, al zijn er nog wel enkele factoren die de uiteindelijke plaats mee determineren. Net als bij SHM's en private woningbouwprojecten moet een school bij de

bouw van een nieuw gebouw beschikken over de nodige vergunningen. Ze mogen in theorie alleen bouwen op "Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut", een zogenaamde "**blauwe zone**", maar er zijn uitzonderingen. Een school mag volgens Artikel 20 van de wet van 8 juli 1997 ook bouwen op gronden met een andere bestemming: "Bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen kunnen ook buiten de daartoe speciaal bestemde gebieden worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de algemene bestemming en met het architectonisch karakter van het betrokken gebied." (Vlaamse overheid Departement RWO, Omzendbrief van 8 juli 1997)

Bij de locatiekeuze van een nieuw te bouwen school ligt de verantwoordelijkheid bij het schoolbestuur of de inrichtende macht, die optreden als bouwheer. De locatie wordt door hen gezocht en gekozen, behalve bij het gemeenschapsonderwijs waar de beslissing gemaakt wordt door de overkoepelende organisatie GO! (Gemeenschapsonderwijs).

Voor de nieuwe locatie is de **beschikbaarheid** van grond een belangrijke determinant. Bij gemeentescholen zal er door de inrichtende macht gekeken worden of er gronden op goede locaties in eigendom zijn van de gemeente (Deboes, 2010). In scholen van andere netten zal men, wanneer er geen grond beschikbaar is, eerst proberen om via de gemeente, de stad of – voor katholieke scholen – bijvoorbeeld via het bijbehorende klooster gronden aan te kopen tegen een gunstige prijs. Naast beschikbaarheid spelen **bereikbaarheid en nabijheid** van een groot aantal potentiële leerlingen natuurlijk ook mee. Ook dient de vrije ruimte die beschikbaar is voldoende groot te zijn. Wanneer men een school wil bouwen heeft men een minimum aan aaneengesloten ruimte nodig, die in het stadscentrum zelden beschikbaar is. Om deze reden wordt het aantrekkelijker om nieuwe scholen te bouwen aan de rand van de stad of buiten het dorpscentrum, waar meer vrije ruimte is en waar de grond goedkoper is. Bij gemeentescholen kijkt de gemeente ook eerst naar de vrije gronden die ze in haar bezit heeft en die bestemd zijn als blauwe zone. Indien deze grond niet behoort tot een blauwe zone is het mogelijk dat er stappen ondernomen worden om de bestemming aan te passen aan de hand van een RUP. Schepen Deboes vermeldt dat er via de gemeente ook voor de andere netten RUP's worden aangevraagd om de bestemming van een grond te wijzigen. Hij kaart wel aan dat het project dan een tweetal jaren vertraagd wordt.

## **Instrument voor duurzame scholenbouw**

AGION reikt sinds kort een instrument aan dat de inplanting van een school kan sturen en beoordelen. Het instrument voor duurzame scholenbouw (GO! & AGION, 2010) is in 2009 in het leven geroepen om de duurzaamheid van schoolgebouwen integraal aan te pakken. Het instrument bestaat uit 10 onderdelen die elk voor een bepaald percentage doorwegen in het beoordelen van het gebouw. De onderdelen zijn:

1. Geïntegreerd projectproces
2. Inplanting
3. Mobiliteit
4. Natuurlijk milieu
5. Water
6. Grondstoffen en afval
7. Energie
8. Gezondheid, leefbaarheid en toegankelijkheid
9. Samenleving en economie
10. Innovatie

De onderdelen bestaan op hun beurt uit verschillende punten die verplicht of vrij te volgen zijn bij duurzame scholenbouw. De verplichte punten zijn essentieel en vormen een belangrijke startbasis om duurzaamheid na te streven met de school. Vooral de inplanting van de school en de gegenereerde mobiliteit zijn belangrijk voor deze thesis.

De duurzaamheidsmaatregel "Inplanting" telt voor 20 % mee in de beoordeling van het totaal van de maatregelen. De hoofdvraag bij deze maatregel is: "Staat de school op de juiste plaats?". Om dit te beoordelen wordt gekeken naar onderstaande criteria die de inplanting beoordelen op macro- en meso-niveau:

1. Aftoetsing aan de ruimtelijke beleidsdoeleinden
2. Hergebruik van bestaande locaties
3. Bereikbaarheid van de site
4. Aanwezigheid van voorzieningen
5. Leefbaarheid op de site

Daarnaast zijn er nog andere subcriteria die betrekking hebben op de structuur van de omgeving en de inplanting op micro-niveau.

De scores voor "Mobiliteit" tellen mee voor 13 % in de beoordeling. De hoofdvraag bij deze maatregel is "Is de school bereikbaar voor kinderen?". De criteria voor het beoordelen van de mobiliteit zijn:

1. MOBER
2. STOP-principe
  - Stappers – Voetpaden
  - Stappers – Toekomen/verlaten school
  - Trappers – Fietspaden
  - Trappers – Fietsenstallingen
  - Openbaar vervoer – Infrastructuur
  - Openbaar vervoer – Halte
  - Personenwagen – Wegeninfrastructuur
  - Personenwagen – Parkeren
  - Bewegwijzering naar de school
  - Bewegwijzering in de school
3. Werftransport

Er dient een score gegeven te worden op alle criteria, waaruit een algemene score voor de verschillende delen berekend kan worden. Het instrument voor duurzame scholenbouw stelt duidelijk dat "Inplanting" een zeer belangrijk onderdeel is omdat het niet overgedaan kan worden. Wanneer er gekozen wordt voor inplanting op een site die laag scoort, komt de globale duurzaamheid in het gedrang.

## 6.2.4 Instrumenten

De voorgenoemde instrumenten, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen waar SHM's over beschikken worden hieronder kort beschreven om ze overzichtelijk weer te geven.

### Financiële instrumenten

#### **1. Werkingsmiddelen**

Scholen krijgen een bepaald bedrag per leerling, afhankelijk van de richting. Dit kan aangevuld worden met inkomsten van eigen initiatieven.

#### **2. Projectsubsidies**

Bij AGION kunnen scholen 60 of 70 % van hun werken gesubsidieerd

krijgen. Vooral voor grotere werken, zoals het bouwen van een nieuw gebouw, duurt het lang vooraleer de fondsen vrijkomen. Een voorwaarde bij de aanvraag van subsidies is dat er nood is aan ruimte voor de leerlingen.

#### Overige instrumenten en beperkingen

### **3. Instrument voor duurzame scholenbouw**

Er is recent een instrument ontwikkeld dat scholen helpt in de beoordeling van de inplanting op een nieuwe locatie. Het is de bedoeling dat er op een duurzame en geïntegreerde manier nagedacht wordt bij de bouw van een nieuwe school.

### **4. Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut**

Scholen mogen bouwen in blauwe zones. Wanneer ze een grond aangekocht hebben, die bestemd is als blauwe zone, mogen ze deze bebouwen. Bij uitzondering mogen ze bouwen op gronden met een andere bestemming zoals woongebied. De goede ruimtelijke ordening mag niet in het gedrang komen en de school dient te passen in de omgeving.

#### Denkwijzen die belangrijk zijn binnen de sector

### **5. Participaties tussen verschillende scholen of instellingen**

Voor de bouw van nieuwe, grotere infrastructuur wordt er meer en meer beroep gedaan op andere scholen, avondscholen, centra voor volwassenenonderwijs en dergelijke. Door andere partijen bij het proces te betrekken wordt de financiële last verdeeld.

### **6. Goedkope grond**

Voor scholen is de prijs van de grond een sterke determinant van hun locatiekeuze. Wanneer de beschikbare gronden in de buurt te klein of te duur zijn, dienen scholen creatief te zijn bij het zoeken naar nieuwe locaties. Gemeentescholen kunnen sowieso een beroep doen op de gemeente, die als inrichtende macht fungeert. Katholieke scholen kunnen aankloppen bij een klooster om daar gronden of gebouwen aan te kopen tegen een gunstige prijs.

### **7. Mobiliteitsprofiel van de locatie**

Bij de keuze van een nieuwe locatie voor scholen wordt er meer en meer rekening gehouden met de effecten van de locatie op de mobiliteit. Er wordt gekeken naar een locatie die goed bereikbaar is met de bus en de

trein en waar er veilige fietspaden zijn. Het besef is gegroeid dat een school niet thuishoort in de velden.

### **8. Afstand van de school tot de leerlingen**

Een basisschool ligt best in de buurt waar haar leerlingen wonen. Voor secundaire scholen zijn leerlingen sneller bereid een grotere afstand af te leggen. Vooral bij deze laatste is het dan belangrijk dat er een voldoende uitgebouwd openbaar vervoernetwerk is

## **6.2.5 Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen RSV**

De instrumenten, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen die beschreven worden in de vorige paragraaf worden hieronder getoetst aan de doelstellingen uit het RSV

Het nastreven van de doelstellingen van het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening door scholen is te weinig gekoppeld aan de instrumenten en dan vooral aan de financiële instrumenten. Scholen worden te weinig gestuurd naar een locatiekeuze die overeenstemt met de goede ruimtelijke ordening. Hieronder wordt voor elke doelstelling uitgelegd wat de effecten zijn van de instrumenten.

### **Stedelijke gebieden**

#### *Het stimuleren en concentreren van activiteiten*

*Door de beperkte financiële middelen wordt het concentreren van activiteiten in de kernen niet aangemoedigd. De subsidies die een school ontvangt voor de bouw van nieuwe gebouwen zijn niet afhankelijk van de locatie. Een schoolbestuur kan zonder problemen haar gronden en gebouwen in het centrum verkopen, een nieuwe (goedkope) lap bouwgrond kopen buiten het stadscentrum en hier een nieuwe school op zetten. Het ironische is dat ze voor die nieuwe gebouwen dan ook 60 of 70 % subsidies kunnen krijgen.*

*Door samen te werken met andere instellingen of scholen bij de bouw van bijkomende infrastructuur is er meer geld beschikbaar om te kiezen voor goed uitgeruste infrastructuur op een goede locatie.*

#### *Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten*

*Scholen kunnen een belangrijke rol op zich nemen bij het opwaarderen van*

*onderbenutte of vervallen terreinen in steden.*

*Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid*

*Activiteiten die personenmobiliteit genereren worden het best ingeplant op locaties in de buurt van stations. Voor scholen kan het gebeuren dat deze locaties te duur zijn. Dan is een locatie die goed bereikbaar is met de bus en de fiets een waardig alternatief.*

*Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies*

*Het instrument voor duurzame scholenbouw kan een duidelijk signaal geven naar het schoolbestuur dat het niet wenselijk is om een school in te planten op een locatie die gericht is op de auto. Er is echter geen enkel instrument dat een school verplicht om een verantwoorde locatie te kiezen.*

*De denkwijze die bepaalt dat een secundaire school best op een locatie ligt die goed bereikbaar is via openbaar vervoer, zorgt ervoor dat scholen zich sowieso al niet tussen de velden gaan vestigen. Natuurlijk volgt niet elke nieuwe school deze logica.*

## **Buitengebied**

*Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies*

*Scholen zullen sowieso gestuurd worden vanuit de gemeente naar een locatie in de buurt van de dorpskern.*

*Wanneer een school een blauwe zone heeft gekocht, kan ze deze bebouwen, zelfs als de grond ver van de dorpskern gelegen is. Dit kan leiden tot foute locatiekeuzes.*

*Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied*

*Het is wenselijker dat het grootste deel van de woningen in stedelijke gebieden gebouwd wordt en in tweede plaats in de kernen van het buitengebied.*

### **6.2.6 Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen**

De instrumenten, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen die in de vorige paragraaf getoetst zijn aan de doelstellingen uit het RSV worden hieronder getoetst aan

de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De keuze voor een locatie die optimaal is op vlak van mobiliteit wordt tegengewerkt doordat scholen goedkope grond nodig hebben. Scholen worden in zeer beperkte mate gestuurd bij hun zoektocht naar een goede locatie en de beoordeling van de mogelijke locaties. De doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden onvoldoende nagestreefd. Hieronder wordt voor de doelstellingen en deelsdoelstellingen uit het Mobiliteitsplan uitgelegd wat de effecten zijn van de instrumenten.

## **Bereikbaarheid**

### *Efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten*

- Voeren van een ruimtelijke ordeningsbeleid, gericht op een efficiënte stedelijke structuur (gedeconcentreerde bundeling)

*Gedeconcentreerde bundeling wordt niet actief nagestreefd door de inrichtende macht van een school of door de gemeente waar ze gevestigd is. Het efficiënter maken van de ruimtelijke structuur wordt op geen enkele manier verplicht gemaakt door de instrumenten die gelden voor scholen. De subsidies die een school ontvangt voor de bouw van nieuwe gebouwen zijn niet afhankelijk van de locatie.*

*Een andere manier waarop scholen hun ruimte efficiënter gebruiken, is door het gebruik van ruimtes en infrastructuur te delen met andere instellingen.*

- Voeren van een gericht locatiebeleid (personen en goederen)
  - Nieuwe verkeersgenererende activiteiten voorzien op de locaties waar de capaciteit en de kwaliteit van het vervoersysteem dit toelaten

*Of een school ingeplant wordt op een locatie waar het vervoersysteem dit toelaat, is afhankelijk van de gemeente of de school. Het instrument voor duurzame scholenbouw is een manier om de inplanting te beoordelen, maar houdt geen verplichtingen in.*

- Ruimtelijke verdichting rond openbaar vervoerknooppunten creëren

*Voor secundaire scholen is het interessant om gelegen te zijn nabij een openbaar vervoerknooppunt. Zij zullen geremd zijn door hun financiële middelen, maar zullen wel moeite doen om op een openbaar vervoerbereikbare locatie terecht te komen. Het mobiliteitsprofiel van hun locatie zal meespelen in de locatiekeuze.*

- Opvolgen van het locatiebeleid door een MOBER

*Er wordt meestal wel een MOBER gemaakt om toe te voegen aan een*



*bouwaanvraag voor een school. Die MOBER behoort niet tot de decretaal verplichte inhoud van een bouwaanvraagdossier, maar de gewestelijke of gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar die de vergunning verleent, heeft deze informatie nodig om een goed gemotiveerde vergunning te kunnen afleveren.*

*Een denkwijze die belangrijk is in de sector is het mobiliteitsprofiel van een nieuwe locatie. Er wordt bij de inplanting van een nieuw gebouw rekening gehouden met de bus- en fietsinfrastructuur ter plaatse.*

### **Opbouwen van multimodale systemen om het gebruik van alternatieve modi (voor wegvervoer) te bevorderen**

- Zorgen voor een goede afstemming tussen de verschillende openbaar vervoerdiensten

*Voor een (middelbare) school is het belangrijk dat er voldoende aanbod van OV is. Een kwalitatief OV-netwerk kan de bereikbaarheid van een locatie gevoelig verhogen.*

### **Stimuleren van het gebruik van alternatieve modi bij vervoerswijzekeuze**

- Realiseren van bedrijfs- en schoolvervoerplannen op lokaal niveau.

*Door een locatie te kiezen nabij een bushalte, kan de school ervoor zorgen dat leerlingen meer openbaar vervoer gaan gebruiken. Hetzelfde geldt voor de aanwezigheid van goede fietsvoorzieningen. Een schoolvervoersplan kan een school ertoe aanzetten beter na te denken over haar locatie.*

### **Uitbouw van functionele netwerken en het verbeteren van fietsroutes en fietsaccommodaties**

- Verbetering fietsaccommodatie bij knooppunten van OV, park & ride en carpooling  
*De verbetering van fietsaccommodaties kan gerealiseerd worden in samenwerking met de gemeente. Wanneer er minder leerlingen met de auto komen, is er minder overlast voor de buurt. Hetzelfde geldt voor goede busvoorzieningen.*

## **Toegankelijkheid**

### **Handhaving van een basisvoorzieningenniveau**

- Invoering van een MOBER om bij de inplanting (bouwvergunning) van publiekstrekkingen de mobiliteitseffecten in beeld te brengen.  
*Zie "Opvolgen van het locatiebeleid door een MOBER" bij "Bereikbaarheid".*

## **Verkeersveiligheid**

### *Minder groei van het individueel gemotoriseerd verkeer*

- Een efficiënt ruimtegebruik draagt bij tot een beperking van het gemotoriseerd verkeer

*Het efficiënt ruimtegebruik wordt besproken bij de doelstellingen "Bereikbaarheid" en "Toegankelijkheid".*

*Wanneer een school in of nabij een wijk gelegen is, zal dit ervoor zorgen dat er minder individueel gemotoriseerd verkeer aangetrokken wordt omdat er meer verplaatsingen te voet of met de fiets zullen plaatsvinden. Scholen mogen volgens artikel 20 van de wet van 8 juli 1997 namelijk ook bouwen op gronden met een andere bestemming, zolang ze verenigbaar zijn met de bestemming van het gebied. Zo kunnen er scholen ontstaan die midden in een woonwijk gelegen zijn. Wanneer het grootste deel van de kinderen afkomstig is uit die wijk is dit een positief verschijnsel vanuit mobiliteitsoogpunt, want dan komen er meer kinderen te voet of met de fiets. Wanneer de school meer verkeer zou aantrekken van op een grotere afstand stijgt de waarschijnlijkheid dat kinderen afgezet worden met de auto.*

## **Verkeersleefbaarheid**

### *Beheersen van verkeersvolume*

- Uitvoering geven aan het principe van gedeconcentreerde bundeling  
*De beheersing van het verkeersvolume kan gebeuren door bundeling; zowel bundeling van scholen op grotere sites als de bundeling van verkeersstromen.*

### *Realiseren van verblijfsgebieden*

- Gebiedsgericht locatiebeleid
  - Weren van overlast veroorzakende activiteiten.

*Scholen worden niet direct gezien als overlast veroorzakende activiteiten, maar kunnen de realisatie van een verblijfsgebied hinderen. De ligging van een school in woongebied is mogelijk en kan positief zijn als er veel kinderen uit de nabije omgeving naar die school gaan. Anderzijds is zo'n school een verkeersgenererende functie in een verblijfsgebied, wat niet strookt met de doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.*

## **Milieu- en natuurkwaliteit**

### *Beheersing van het verkeersvolume*

- Ruimtelijke ordeningsbeleid om de vervoersvraag te verminderen  
*Het verkeersvolume hangt af van de grootte van een school maar ook van de locatie. Bundeling van scholen en dus van verkeersstromen is een mogelijkheid om het verkeersvolume te beheersen.*

### *Inrichting van transportinfrastructuur*

- Promoten van natuurvriendelijkere vervoersmodi die een kleiner ruimtebeslag vergen per reiziger, zowel voor transport- als parkeerinfrastructuur  
*Scholen kunnen door hun locatie invloed uitoefenen op het verkeer dat ze aantrekken. Een multimodaal bereikbare locatie zal meer openbaar vervoerreizigers en fietsers aantrekken, die een lager ruimtegebruik hebben. Hoe minder autoparkeerplaatsen aan de school, hoe kleiner het ruimtebeslag. Het weren van gemotoriseerd verkeer in de directe omgeving van de school heeft een sturend effect en kan zorgen voor een groter gebruik van duurzamere modi.*

## **6.2.7 Conclusies en aanbevelingen**

Net als bij de sociale huisvesting wordt er bij de bouw van nieuwe scholen zelden gezondigd tegen de doelstellingen uit het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Wanneer een school op zoek gaat naar een nieuwe locatie voor haar activiteiten, gaat ze in de eerste plaats zoeken naar goedkope, vrije bouwgrond die redelijk goed bereikbaar is met verschillende modi.

Omdat een school een gemeenschapsvoorziening is, kan zij bouwen in gebieden die bestemd zijn als blauwe zone. Bij de locatiekeuze zal de bestemming van de grond dus ook een rol spelen. Wanneer een grond al bestemd is als blauwe zone, kan een school zich de moeite besparen om een bestemmingswijziging aan te vragen omdat ze al de zekerheid hebben dat er gebouwd mag worden.

Scholen uit het gemeentelijk onderwijs kunnen, in hun zoektocht naar een nieuwe locatie, bijgetreden worden door het gemeentebestuur, dat fungeert als inrichtende macht. De gemeente kan overgaan tot onteigening, hoewel dit voor verkozen ambtenaren moeilijk ligt.

Scholen uit het katholieke onderwijs kunnen eventueel beroep doen op een klooster, waar ze vroeger eventueel deel van uitmaakten, om nieuwe gronden of gebouwen te verwerven.

De subsidies voor scholen dienen meer te variëren naargelang de locatie van een nieuwbouwschool of de score op het instrument voor duurzame scholenbouw. Op dit moment is er geen minimum te behalen score vastgelegd of zijn er geen gevolgen gekoppeld aan het niet uitvoeren van het instrument voor duurzame scholenbouw. Wanneer scholen een extra percentage gesubsidieerd zouden krijgen van AGION als ze op alle criteria minstens 50 % behalen, zou er bij het ontwerp meer rekening gehouden worden met de duurzaamheid van nieuwe scholen. Het is vooral belangrijk dat scholen hoog scoren op de criteria "Inplanting" en "Mobiliteit".

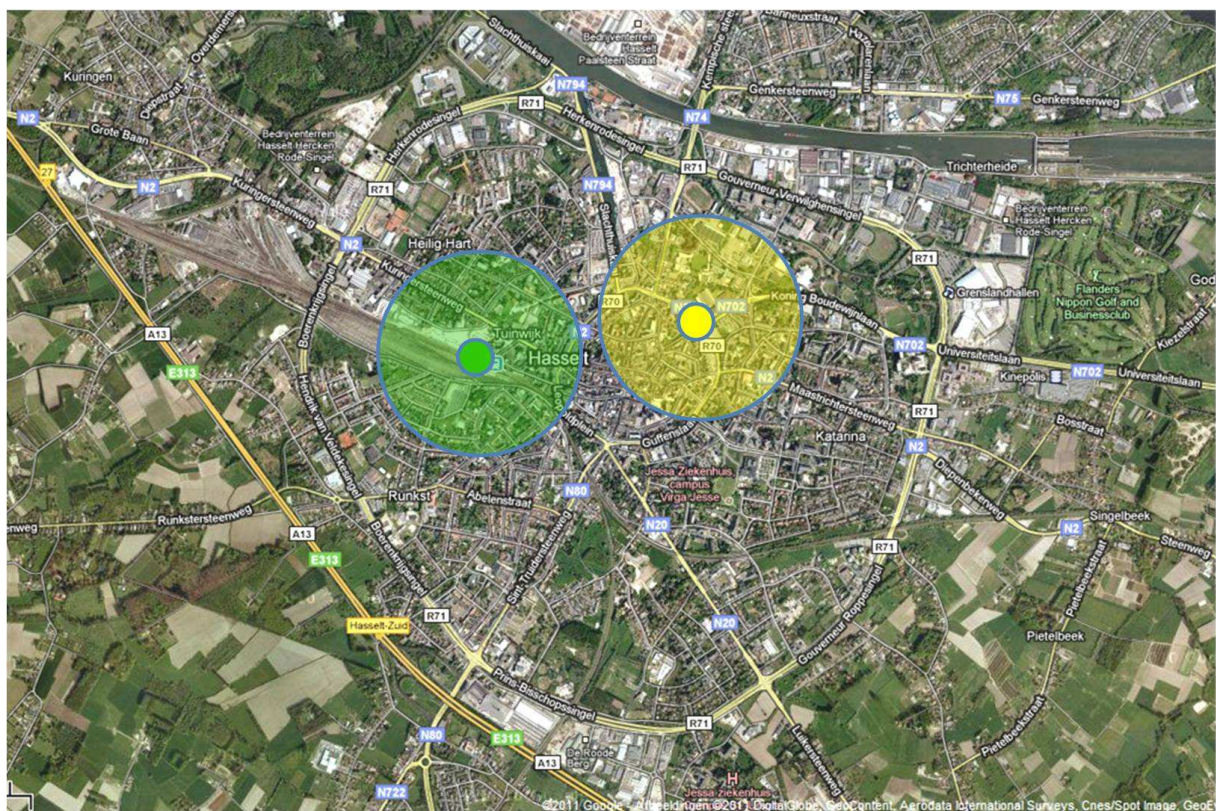
Het duurt vrij lang (10 tot 15 jaar) voor de subsidies goedgekeurd en uitgekeerd worden, doordat er te weinig geld beschikbaar is voor de bouw van nieuwe scholen. Hierdoor is het zeer belangrijk dat scholen op een goede locatie ingeplant worden. Ze moeten jarenlang dienst doen op die locatie, dus is het noodzakelijk dat de locatiekeuze verantwoord is, door bijvoorbeeld de inplanting te quoteren aan de hand van het instrument voor duurzame scholenbouw.

De aandacht die geschonken wordt aan het mobiliteitsprofiel is een hoopvol vooruitzicht op een meer duurzame inplanting in de toekomst. Rijen auto's voor de school –eventueel op een Kiss-and-Ride strook– worden meer en meer gezien als iets negatiefs, dat vermeden dient te worden. Er wordt meer en meer ingezet op de bereikbaarheid van een school met de bus en de fiets in veilige omstandigheden.

De schaalvergroting van de scholen en het samennemen van verschillende scholen op scholensites of scholencampussen leidt tot een stijgende bundeling van stromen en een efficiënter ruimtegebruik. Vanuit het Mobiliteitsplan Vlaanderen is dit een belangrijke stap in het beheersen van het verkeer.

## Voorbeeld

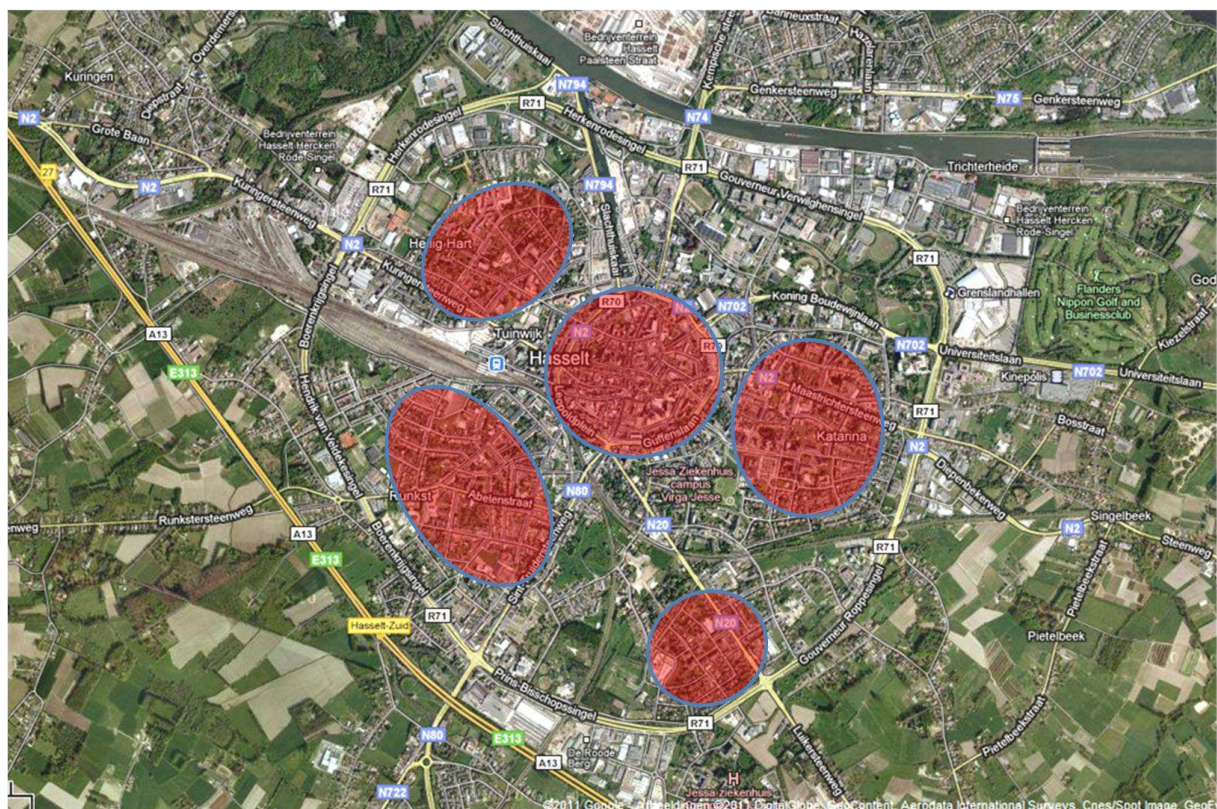
Wanneer er plannen zijn voor de bouw van een nieuw schoolgebouw binnen Hasselt is de keuze voor een locatie afhankelijk van verschillende factoren. In eerste plaats is het belangrijk of het een secundaire of een basisschool betreft. Een secundaire school functioneert op een meer regionaal niveau, zeker in een stad als Hasselt. Secundaire scholen liggen idealiter vlakbij OV-knooppunten en op een locatie waar ze verbonden zijn met de omgeving door middel van kwalitatieve fietspaden. Een mooi voorbeeld van zo'n locatie zijn de oude gevangenisgebouwen in Hasselt, die door de U Hasselt gebruikt zullen worden als leslokalen voor de faculteit rechten. Een gelijkaardig project zou ook werken voor een secundaire school.



**Figuur 6: Hasselt (Google, 2010) (eigen bewerking)**

Een goede locatie voor een secundaire school ligt op wandelafstand van een treinstation of een belangrijke bushalte en dan liefst zelfs een hoofdhalte. In het centrum van Hasselt is er een treinstation gecombineerd met een hoofdhalte, aangeduid met een groene bol en een hoofdhalte aan het Kolonel Dusartplein, aangeduid met een gele bol. De lichter ingekleurde cirkels zijn locaties die op minder dan 500m in vogelvlucht liggen van de beide OV-polen.

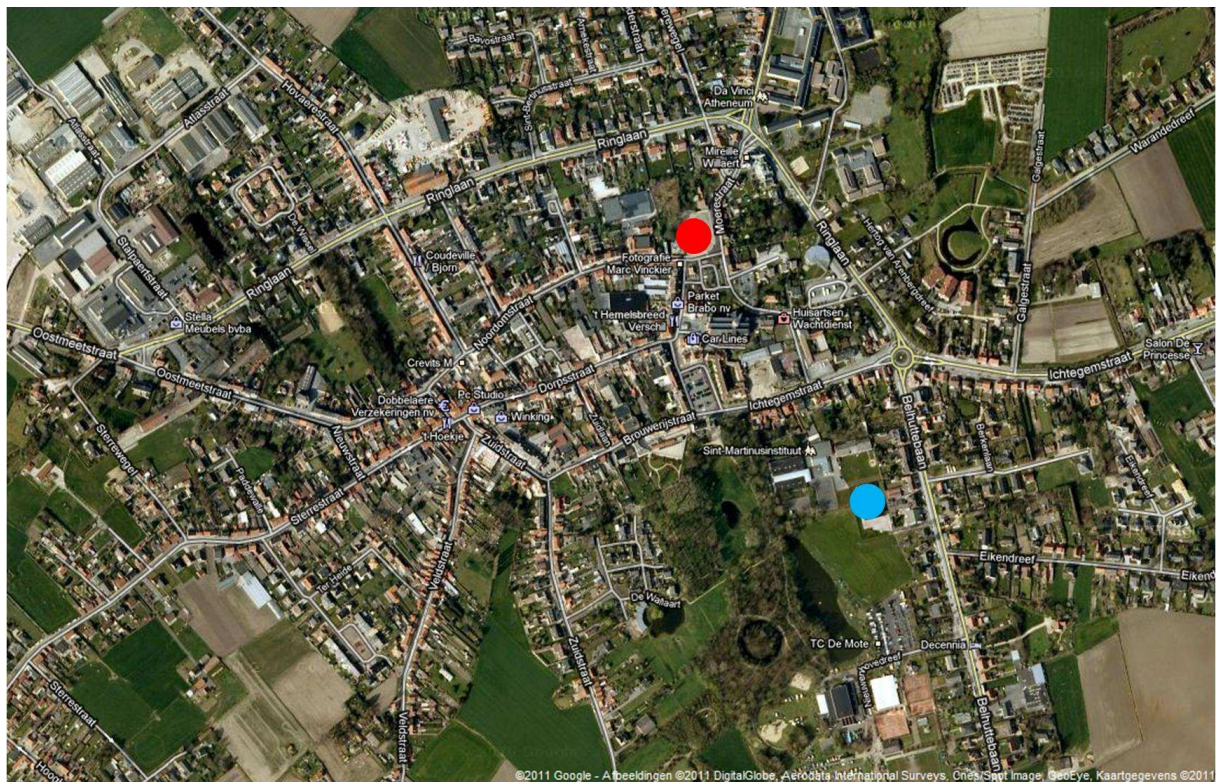
Bij een lagere school ligt het anders omdat OV-bereikbaarheid van relatief weinig belang is en de nadruk eerder ligt op de directe nabijheid van leerlingen. Lagere scholen liggen dan idealiter in de buurt van wijken of van gebieden met een hoge woningdichtheid. Onderstaand kaartje toont enkele gebieden, binnen de grote ring van Hasselt, waar de woningdichtheid hoog is. In praktijk is een hoge dichtheid alleen onvoldoende en dienen er ook voldoende kinderen in de direct omgeving te wonen. Een hoge woningdichtheid doet de kans echter wel stijgen dat er veel kinderen in de omgeving wonen.



Figuur 7: Hasselt (Google, 2010) (eigen bewerking)

## 6.2.8 Case study: BLO-school De regenboog, Koekelare

Deze case study beschrijft de herlocalisatie van een schoolgebouw. Het betreft de school voor buitengewoon lager onderwijs "De regenboog" in Koekelare. De school heeft een ongewoon mobiliteitsprofiel door het geregeld transport van leerlingen. De oude locatie was de Moerestraat. De nieuwe locatie van de school langs de Belhuttebaan (blauwe cirkel) ligt op 600 meter van de oude gebouwen (rode cirkel) en dus nog steeds op wandelafstand van het dorpscentrum.



**Figuur 8: Koekelare (Google, 2010) (eigen bewerking)**

Het project is in gang gezet doordat de oude schoolgebouwen afgekeurd werden op vlak van brandveiligheid en comfort. Daarnaast werd het gebouw geteisterd door lekkende daken en schimmel.

De voorkeur ging eerst uit naar de bouw van een nieuw gebouw op de locatie van de oude gebouwen, maar door de beperkte ruimte was het onmogelijk om de gebouwen af te breken, de nieuwe te bouwen en ondertussen nog onderwijs te verzorgen. Er is gekozen voor de uiteindelijke locatie omdat de grond in eerste plaats beschikbaar was.

De kerkfabriek was eigenaar en heeft de grond verkocht aan het schoolbestuur. Oorspronkelijk was de grond bestemd als landbouwgebied. Voor de bouw van de school werd de bestemming reeds gewijzigd in een zone van openbaar nut. Een ander deel van de blauwe zone wordt gebruikt voor jeugdwerking. De resterende vrije ruimte die bij de school hoort, wordt nog ingevuld met een speelweide, een dierenpark en een moestuin.

De nieuwe locatie is volgens directeur Eric Dewilde (2011) beter op vlak van mobiliteit omdat de school nu verder van de drukte en het centrum van het dorp ligt. Op vlak van veiligheid is dit zeer positief. Wat betreft de bereikbaarheid is dit een negatieve evolutie, maar de wandelafstand tot de centrumfuncties blijft kleiner dan 1 km. Het nieuwe gebouw is gelegen in een groen kader, waar het oude gebouw volledig omgeven was door bebouwing. De gebouwen liggen nu verder van de straat, maar zijn toch nog goed bereikbaar en toegankelijk.

Bij de bouw of uitbreiding van een schoolgebouw, dienen de noden bepaald te worden. De noden worden berekend op basis van het aantal leerlingen en het soort onderwijs en worden uitgedrukt in een bruto vloeroppervlakte. Het dossier, ingediend bij DIGO dient goedgekeurd te worden en bepaalt mee de plaats op de wachtlijst voor subsidies. Bij goedkeuring neemt DIGO 70% van de kosten van de bouw van het gebouw voor zijn rekening. De subsidies hangen niet af van de locatie van de school, maar zijn gegarandeerd voor de goedgekeurde werken.

Het contact met de Vlaamse Bouwmeester gebeurde door de architect zelf.

### **Ruimtelijke ordening**

Dhr. Dewilde acht de bereikbaarheid van alle nabijgelegen functies zeer goed. De school ligt voor hem op de ideale afstand van het dorpscentrum. Dichterbij zou te druk geweest zijn en verderaf zou de afstand tot de centrumfuncties te groot maken. Voor leerlingen in het (Buitengewoon) Lager Onderwijs is het belangrijk dat ze kennis maken met functies als de bakker, het gemeentehuis, de apotheker, .... De sportinfrastructuur ligt ook op wandelafstand.





**Figuur 9: BLO-school De regenboog (De regenboog, 2011)**

### **Mobiliteit**

Het overgrote deel van de leerlingen wordt aan huis opgehaald met de bus. De bus rijdt niet tot aan het schoolgebouw, maar stopt langs de straat vanwaar de leerlingen tot aan de school begeleid worden. De overige leerlingen worden met de auto gebracht of komen met de fiets. In het schooljaar 2010-2011 lopen er slechts 57 leerlingen school. Dit gegeven, gecombineerd met het feit dat veel leerlingen gebracht worden met de bus, zorgen ervoor dat de verkeersdruk van de school eerder beperkt is.

Er is gekozen om 16 parkeerplaatsen te bouwen die enkel bestemd zijn voor de 16 personeelsleden en bezoekers. Enkele van de personeelsleden verplaatsen zich met de fiets of te voet naar de school omdat ze in de onmiddellijke omgeving wonen. Ouders die hun kinderen afzetten, mogen geen gebruik maken van de parkeerplaatsen en zijn verplicht om buiten het schooldomein te parkeren op een van de vele nabijgelegen parkeerplaatsen langs de baan of op wandelafstand in het dorpscentrum.

Het schoolgebouw en zijn functie passen in de omgeving. De kleinschaligheid van de school is volgens de directeur perfect aangepast aan de locatie. Een groter complex zou storend zijn en is niet gewenst omdat er onvoldoende leerlingen zijn om het te bevolken.

Het oude gebouw is opgekocht door de gemeente en is ondertussen vervangen door een cultureel centrum.

### **Ruimtelijke ordening - Mobiliteit**

Op vlak van mobiliteit zou het idealer zijn als de school beter bereikbaar is met de bus. Het nut van een betere OV-bereikbaarheid is echter eerder verwaarloosbaar omdat de leerlingen thuis opgehaald worden en zich niet zelf naar de school dienen te verplaatsen.

De afstand tot het dorpscentrum is klein, zodat wandelverplaatsingen aangemoedigd worden bij bezoeken aan centrumfuncties.

## 6.3 Ziekenhuizen

### 6.3.1 Bestuurlijk-organisatorische logica

De opdracht die een ziekenhuis vervult, is er een van algemeen nut. Een ziekenhuis dient een patiënt zo goed mogelijk helpen. De juiste omschrijving van die taak staat in de wet van 10 juli 2008 betreffende de ziekenhuizen en andere verzorgingsinrichtingen (Wolters Kluwer Belgium, Wet van 10 juli 2008).

### 6.3.2 Financiële middelen en subsidies

#### Projectsubsidies

Het Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden (VIPA) verleent als agentschap van de Vlaamse overheid financiële steun aan welzijns- en gezondheidsvoorzieningen die infrastructuurwerken willen uitvoeren. Vooraleer een ziekenhuis subsidies kan krijgen bij VIPA dient het eerst een **zorgstrategisch plan** op te stellen. Hierin wordt uitgebreid uitgelegd wat het ziekenhuis wil doen, met hoeveel bedden, op welke tijdsschaal. Deze plannen stellen de langetermijnplannen voor van de zorginstelling.

VIPA en het FOD Volksgezondheid subsidiëren een bepaald percentage van de bouwkosten van infrastructuur. Er wordt een maximaal subsidiabele oppervlakte per bed of plaats in een ziekenhuis voorzien. Voor algemene ziekenhuizen bedraagt deze 82m<sup>2</sup> en voor universitaire ziekenhuizen komt dit neer op 120 m<sup>2</sup> per bed. De kosten worden voor maximaal 60 % gedragen door VIPA, voor iets meer dan 30 % door het FOD Volksgezondheid en de rest is voor rekening van het ziekenhuis zelf (Belgisch Staatsblad, Besluit van 8 juni 1999). De subsidies mogen niet gebruikt worden voor de aankoop van de bouwgrond. Volgens het Ministerieel besluit van 11 mei 2007, Art.9. §1 (Zita, Ministerieel Besluit van 11 mei 2007) kan een ziekenhuis 2 parkeerplaatsen bouwen per bed, waarvan VIPA maximaal 60 % subsidieert. Dit is een wet van de federale regering. Op dit ogenblik wordt een wet ontwikkeld door de Vlaamse gemeenschap die het aantal gesubsidieerde parkings beperkt tot 1 overdekte plaats per 2 bedden (Gonnissen, 2010).

De grootte van de subsidie wordt in principe niet beïnvloed door de **locatie** van een ziekenhuis. De locatie is wel een element van evaluatie in het subsidieaanvraagdossier. Dit gebeurt enerzijds via het stedenbouwkundig attest dat bij het dossier dient gevoegd te worden en anderzijds via de scores op de criteria "Duurzame inplanting" en "Bereikbaarheid", die vallen onder de noemer "Geïntegreerde benadering" in de beoordeling van het bouwproject (Vlaamse overheid Departement WVG, Ministerieel besluit van 18 december 2009). Deze 2 criteria zijn een onderdeel van de in totaal 41 te behalen criteria voor ziekenhuizen. Hiervan zijn er 20 verplichte criteria en 21 vrije criteria. De 20 verplichte criteria dienen allemaal vervuld te zijn terwijl er van de vrije criteria 9 van de 21 vervuld dienen te zijn. De criteria "Duurzame inplanting" en "Bereikbaarheid" zijn vrij en dus geen verplichting voor het aanvragen van subsidies. Het goedkeuren van de subsidies duurt zeer lang, dus is het plannen van de bouw van een nieuwe campus of een nieuw gebouw voor een ziekenhuis steeds een werk van lange duur. Een ziekenhuisgebouw heeft een **lange levensduur**. Het is niet opportuun om een snelle beslissing te nemen over de locatie van een nieuw gebouw omdat het een groot effect heeft op de mobiliteit en de ruimtelijke ordening in een bepaald gebied, over een zeer lange periode.

### **6.3.3 Locatiekeuze, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen**

#### **Algemene regelgeving**

Een nieuw ziekenhuisgebouw vereist net als schoolgebouwen en sociale woningen een stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van de geplande bouwwerken. Ziekenhuizen zijn functies van openbaar nut en dienen bijgevolg gebouwd te worden in gebieden die bestemd zijn als **blauwe zone**.

#### **Trends bij de bouw van nieuwe ziekenhuisgebouwen**

De belangrijkste trend bij de gezondheidszorginstellingen is dat men gaat voor een **schaalvergroting**. Dit gebeurt enerzijds wanneer twee of meer kleinere ziekenhuizen fuseren en hun diensten willen concentreren op één plaats, anderzijds omdat men verschillende onderdelen van een groter ziekenhuis wil onderbrengen in hetzelfde gebouw of op dezelfde campus. De fusie en herlocalisatie van de ziekenhuizen leidt soms tot de keuze van een nieuwbouw.

Een andere trend onder de ziekenhuizen is dat ze bij het bouwen van een nieuw gebouw of een nieuwe campus meer en meer buiten het centrum van de stad trekken, in de **stadsrand** of de omgeving van een ring- of invalsweg.

### **Determinanten voor locatiekeuze**

Bij het overlopen van de mogelijke locaties wordt eerst gezocht naar gronden met een gepaste bestemming in de buurt van waar men de nieuwe campus of het gebouw wil inplanten. Voor een ziekenhuis is dit altijd een zone die bestemd is als **blauwe zone**. Wanneer de bestaande blauwe zones niet in aanmerking komen omdat ze te klein zijn, te ver van de stad liggen of al functies herbergen die in strijd zijn met een ziekenhuis, wordt er gezocht naar een andere locatie. Deze andere locatie hoeft dan nog niet bestemd te zijn als blauwe zone, maar kan door een BPA, RUP of gewestplanwijziging wel omgevormd worden tot de gewenste bestemming (De Belie, 2010).

Vooraleer kan overgegaan worden tot het wijzigen van de bestemming, dient men een locatie te kiezen voor het nieuwe ziekenhuis. De keuze van die locatie is volgens de geïnterviewden afhankelijk van verschillende parameters (Dendauw, Gonnissen & Maes, 2010).

- **De grootte van de beschikbare grond**

Er dient voldoende aaneengesloten ruimte te zijn om het gewenste aantal bedden onder te brengen.

- **De afstand tot de stad**

Het is goed voor de rust van de patiënten indien een ziekenhuis tussen de velden zou liggen, maar die locatie is dan weer niet wenselijk vanuit mobiliteitsoogpunt. Anderzijds is een perifere locatie saaier voor patiënten en bezoekers dan een centrumlocatie.

- **De bereikbaarheid voor auto's**

Voor een ziekenhuis is het belangrijk dat er een snelweg nabij is. Meestal is het zo dat een groot ziekenhuis een eigen op- en afrit krijgt zodat ambulances sneller op het wegennet komen.

- **De bereikbaarheid voor andere modi**

De bereikbaarheid van het ziekenhuis voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers is ondergeschikt aan de autobereikbaarheid. Wanneer een ziekenhuis ingeplant wordt op een perifere locatie zal het busvervoer aangepast worden aan de locatie. Zo zal De Lijn bussen inleggen om de bereikbaarheid te verzekeren.

- **De grondprijs**
- **De bestemming van de grond**

Wanneer de grond al bestemd is als blauwe zone, is het voor een ziekenhuis veel eenvoudiger om een bouwvergunning te verkrijgen. Het planningsproces wordt verkort met 1 à 2 jaar wanneer de grond al de juiste bestemming heeft. Bestemmingswijzigingen zijn ook mogelijk mits goedkeuring en medewerking van de provinciale dienst stedenbouw.

Uiteindelijk zal de ziekenhuisdirectie samen met de stad en eventueel hogere overheden tot een compromis komen voor de locatie. Daarna dient er werk gemaakt te worden van de eventuele onteigening, de bestemmingswijziging en de bouwvergunningen, zodat kan overgegaan worden tot de planning en de bouw.

### **Denkwijzen**

Dat er meer gekozen wordt voor locaties verder van de stadskern is begrijpelijk vanuit de logica achter de locatiekeuze van een ziekenhuis (Dendauw, Gonnissen & Maes, 2010):

1. De vrije ruimte is er groter en de vrije ruimtes zijn beter aaneengesloten, zodat het eenvoudiger is om een grotere eenheid te bouwen in plaats van verschillende diffuse gebouwen. Daarnaast kan er ook makkelijker ruimte vrijgemaakt worden voor toekomstige uitbreiding van het ziekenhuis.
2. De goedkopere grond.
3. De nabijheid van wegen van hogere categorie en liefst ook van een autosnelweg. Voor een ziekenhuis is het cruciaal dat een ambulance op weinig tijd veel mensen kan bereiken. Daarom is het belangrijk dat er vanuit de nieuwe locatie een snelle route is naar een autosnelweg. De nabijheid van een station is eerder toevallig.

### **6.3.4 Opsomming instrumenten**

De voorgenoemde instrumenten, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen waar SHM's over beschikken worden hieronder kort beschreven om ze overzichtelijk weer te geven.

## Financiële instrumenten

### **1. Werkingsmiddelen**

Ziekenhuizen hebben hun eigen middelen die ze moeten gebruiken voor hun werking en voor eventuele nieuwe infrastructuur.

### **2. Bouwsubsidies**

VIPA is een fonds dat de bouwprojecten van ziekenhuizen subsidieert. Een ziekenhuis kan tot 60 % van haar bouwkosten gesubsidieerd krijgen. De goedkeuring van het subsidiedossier is echter verbonden aan een evaluatie. Inplanting van het ziekenhuis is een niet-verplicht criterium en is bijgevolg geen vereiste voor goedkeuring.

Ruim 30 % van de bouwkosten wordt gesubsidieerd door de federale overheid, meer bepaald het FOD Volksgezondheid.

## Overige instrumenten en beperkingen

### **3. Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut**

Ziekenhuizen mogen, net als scholen, bouwen op gebieden die bestemd zijn als blauwe zone. Ze mogen deze sowieso bebouwen wanneer ze een stuk grond in hun bezit hebben.

## Denkwijzen die belangrijk zijn binnen de sector

### **4. Locatiekeuze is afhankelijk van verschillende parameters**

Wanneer er geen blauwe zones beschikbaar zijn, dient er een andere locatie gekozen te worden. De keuze van die andere locatie is afhankelijk van de waarden die men geeft aan bepaalde parameters: grootte van de beschikbare grond, afstand tot de stad, bereikbaarheid voor auto's, bereikbaarheid voor andere modi, grondprijs van de locaties.

## **6.3.5 Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen RSV**

De instrumenten, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen die beschreven worden in de vorige paragraaf worden hieronder vergeleken met de doelstellingen uit het RSV.

De financiële instrumenten dragen er onvoldoende toe bij om de doelstellingen van het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening –zoals weergegeven in het RSV– in de praktijk om te zetten. Ook de overige instrumenten zorgen er niet actief voor dat ziekenhuizen gestuurd

worden naar een keuze die overeenstemt met de goede ruimtelijke ordening. Ze sturen meer naar locaties die bijna uitsluitend gericht zijn op autobereikbaarheid. Hieronder wordt voor elke doelstelling, per structuurbepalende component, uitgelegd wat de effecten zijn van de instrumenten.

## **Stedelijke gebieden**

### *Het stimuleren en concentreren van activiteiten*

*De beoordeling van de inplanting in het projectaanvraagdossier bij VIPA zorgt er niet voor dat het concentreren van activiteiten in de kernen aangemoedigd wordt doordat de criteria voor de inplanting niet verplicht zijn.*

### *Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten*

*Wanneer ziekenhuizen een nieuwe campus bouwen aan de rand of buiten de stad, laten ze één of meer gebouwen onbenut achter in het centrum. De trend van het vertrek uit de stad gaat in tegen deze doelstelling.*

### *Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid*

*Activiteiten die personenmobiliteit genereren, worden het best ingeplant op locaties in de buurt van stations. Wanneer ziekenhuiscampusen dan toch buiten de stad gebouwd worden, is het belangrijk dat ze aan de stationskant van de stad gebouwd worden (cfr. MZNL Overpelt).*

### *Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies*

*Ziekenhuizen worden bij voorkeur langs autosnelwegen ingeplant omdat ze hun ambulances dan snel op het wegennet krijgen. Ze zullen een nieuwe campus dus ook niet in de velden bouwen, maar in de nabijheid van wegen van een hogere categorie.*

## **Buitengebied**

### *Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies*

*Wanneer een ziekenhuis een stuk grond in een blauwe zone heeft aangekocht, kan het ziekenhuis daar een bouwvergunning voor krijgen en die grond gebruiken om een nieuwe campus op te bouwen wanneer de site voldoende bereikbaar is met de auto.*



*Sowieso zal een ziekenhuis zelden in buitengebied neergepoot worden omdat er een zeker zorggebied nodig is voor het functioneren van een ziekenhuis.*

### **6.3.6 Vergelijking instrumenten en denkwijzen met doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen**

De instrumenten, randvoorwaarden, voorschriften en denkwijzen die in de vorige paragraaf getoetst zijn aan de doelstellingen uit het RSV worden hieronder getoetst aan de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De financiële instrumenten stimuleren een ziekenhuis niet om de 'juiste' beslissing te nemen op het vlak van locatiekeuze. Er wordt wel nagedacht over de locatie, maar de multimodale bereikbaarheid speelt onvoldoende mee. Hieronder wordt voor elke doelstelling, per structuurbepalende component, uitgelegd wat de effecten zijn van de instrumenten. De doelstellingen waar tegenin wordt gegaan, bevinden zich alleen bij de stedelijke gebieden en het buitengebied.

#### **Bereikbaarheid**

##### *Efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten*

- Voeren van een ruimtelijke ordeningsbeleid, gericht op een efficiënte stedelijke structuur (gedeconcentreerde bundeling)  
*Ziekenhuizen hebben bij de bouw van een nieuw gebouw veel vrije ruimte nodig. Wanneer ze op zoek gaan naar een geschikte locatie is vrije ruimte een belangrijke determinant. Dit gaat duidelijk in tegen het principe van gedeconcentreerde bundeling, waarbij men nieuwe ontwikkelingen zo dicht mogelijk bij elkaar in de stedelijke kernen wil concentreren.*
- Afbakenen van de gebieden (stedelijke gebieden,...) met correcte evenwichtige taakinvulling volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen  
*Ziekenhuizen zullen zich vestigen op locaties die in de hogere structuurplannen aangeduid zijn als stedelijk gebied. Een correcte inkleuring van de stedelijke gebieden is dus belangrijk.*
- Voeren van een gericht locatiebeleid (personen en goederen)
  - Nieuwe verkeersgenererende activiteiten voorzien op de locaties waar de capaciteit en de kwaliteit van het vervoersysteem dit toelaten

*De bouw van een nieuw ziekenhuis kan plaatsvinden op eender welke locatie als deze gelegen is binnen een blauwe zone. Een stedenbouwkundige dienst kan wel bijkomende beperkingen of eisen opleggen.*

- *Ruimtelijke verdichting rond openbaar vervoerknooppunten creëren*

*Ziekenhuizen laten hun nieuwe locatie weinig afhangen van openbaar vervoer. Wanneer gekozen wordt voor een locatie aan de rand van de stad, kan de nabijheid van een treinstation een determinant zijn voor de exacte locatie.*

*Een ziekenhuis stemt haar locatiekeuze niet af op De Lijn, maar De Lijn stemt haar lijnennet wel af op de nieuwe locatie van het ziekenhuis.*

- *Opvolgen van het locatiebeleid door een MOBER*

*Een ziekenhuis is niet MOBER-plichtig. Toch wordt meestal een MOBER gemaakt om toe te voegen aan een bouwaanvraag voor een ziekenhuis. Die MOBER behoort echter niet tot de decretaal verplichte inhoud van een bouwaanvraagdossier, maar de gewestelijke of gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar die de vergunning verleent, heeft deze informatie nodig om een goed gemotiveerde vergunning te kunnen afleveren.*

#### *Voeren van een restrictief parkeerbeleid*

- *Het voeren van een evenwichtig en consequent tarievenbeleid*

*De organisatie van het parkeerbeleid is een factor die sterk kan meespelen in de vervoerswijzekeuze van bezoekers, vooral bij ziekenhuizen die gelegen zijn nabij stedelijke kernen.*

#### *Stimuleren van het gebruik van alternatieve modi bij vervoerswijzekeuze*

- *Realiseren van bedrijfs- en schoolvervoerplannen op lokaal niveau. Hiervoor wordt op Vlaams niveau een uniform werkmodel opgesteld*

*Een ziekenhuis trekt zeer veel personenverkeer aan. Het grootste deel van deze personen komt met de auto, terwijl dit juist de modus is die het minst gewenst is. Door een locatie te kiezen die beter bereikbaar is met andere modi wordt de mobiliteit al gedeeltelijk omgebogen in de goede richting. Bedrijfsvervoersplannen zijn gericht op het transport van de werknemers. Omdat zij de parkeerplaatsen innemen gedurende de hele dag, vormen zij een belangrijke groep om op in te spelen. Omdat er met shiften gewerkt wordt, zijn er momenten van overlapping waardoor er extra nood is aan parkeerplaatsen. Minder werknemers die met de auto komen betekent dat een nieuwbouwziekenhuis minder parkeerplaatsen dient te bouwen. Multimodale bereikbaarheid dient als parameter bij de locatiekeuze*

*van een nieuw ziekenhuis een grotere waarde te krijgen.*

- Deze maatregel kan ondersteund worden door een gericht prijsbeleid:  
Voeren van een prijsbeleid (generiek en specifiek) gericht op beïnvloeding modal split (door bijv. parkeerkosten te verhogen)  
*Al sinds het bestaan van de subsidies krijgen ziekenhuizen een deel van de kostprijs voor de aanleg van parkeerplaatsen gesubsidieerd. Hierdoor werden de werknemers en bezoekers van die ziekenhuizen niet aangemoedigd om gebruik te maken van andere modi. Doordat er binnenkort minder parkeerplaatsen gesubsidieerd worden en de bouw van een extra parkeerplaats volledig betaald dient te worden door het ziekenhuis, zullen er minder parkeerplaatsen zijn. Het gebruik van de beschikbare plaatsen dient bijgevolg duurder te worden door het beperkte aanbod. Hierdoor zal men mensen naar andere modi 'sturen'.*

### **Voeren van een prijsbeleid**

- Voeren van een restrictief parkeerbeleid met gedifferentieerde tarieven naar doelgroepen  
*Een parkeerbeleid gericht op het 'weten' van het autoverkeer van patiënten en bezoekers kan alleen verantwoord worden wanneer het ziekenhuis ingeplant is op een locatie die multimodaal bereikbaar is.*
- Fiscaal bevorderen van fietsgebruik  
*Ziekenhuizen kunnen het verplaatsingsgedrag van hun werknemers sturen aan de hand van een prijsbeleid onder de vorm van premies voor fiets- en openbaar vervoergebruik.*

## **Toegankelijkheid**

### **Handhaving van een basisvoorzieningenniveau**

- Invoering van een MOBER om bij de inplanting (bouwvergunning) van publiekstrekkingen de mobiliteitseffecten in beeld te brengen.  
*Zie "Opvolgen van het locatiebeleid door een MOBER" bij "Bereikbaarheid".*
- Minimumeisen inzake toegankelijkheid van publiekstrekkingen met collectieve systemen via bouwvergunning  
*Bij de locatiekeuze van een ziekenhuis wordt er te weinig aandacht besteed aan de toegankelijkheid van minder mobiele mensen. Hoe dichter een ziekenhuis bij het stedelijk weefsel ligt, hoe beter de toegankelijkheid met bus en belbus.*

### *Een gedifferentieerde uitbouw van het openbaar vervoer i.f.v. plaats en tijd*

- Verkenning van de mogelijkheden ter verruiming van de tijdsvensters tijdens de avonduren in het weekend

*Een breder tijdsvenster voor het OV, maakt dat het voor personeel van ziekenhuizen (met vroege, late en nachtshiften) mogelijk wordt om het OV te gebruiken voor het woon-werkverkeer. Binnen de normale tijdsvensters kunnen er problemen opduiken bij ochtend- of avondverplaatsingen.*

### **Verkeersveiligheid**

#### *Minder groei van het individueel gemotoriseerd verkeer*

- Een efficiënt ruimtegebruik draagt bij aan een beperking van het gemotoriseerd verkeer

*Het efficiënt ruimtegebruik wordt besproken bij de doelstellingen "Bereikbaarheid" en "Toegankelijkheid".*

*Wanneer er gekozen wordt om een nieuw ziekenhuis dicht bij de stad in te planten, zal dit helpen om de groei van het gemotoriseerd verkeer te beperken. Hetzelfde gebeurt met een locatie die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en de fiets.*

### **Verkeersleefbaarheid**

#### *Beheersen van verkeersvolume*

- Uitvoering geven aan het principe van gedeconcentreerde bundeling

*Doordat een ziekenhuis gebouwd mag worden op een blauwe zone –ongeacht de locatie– wordt er ingegaan tegen deze doelstelling. In de praktijk is dit echter niet zo en wordt er gekeken naar de nabijheid van een verkeersas (het ambulance-denken) en van een stedelijk gebied (een zorggebied).*

- Verbeteren aanbod openbaar vervoer

*De locatie van het ziekenhuis zal slechts in beperkte mate afhankelijk zijn van het aanbod van bussen. Het ziekenhuis zal zich amper aanpassen aan de busdiensten, maar na de inplanting van het ziekenhuis zal de busdienst zich aanpassen aan de vraag naar transport. Het treinaanbod zal weinig veranderen ten gevolge van een ziekenhuis.*

- Verbeteren van fiets- en voetgangersvoorzieningen

*Voor de locatiekeuze van een ziekenhuis wordt er slechts in beperkte mate*

*gekeken naar de aanwezige fietsinfrastructuur. Na de aanleg van een ziekenhuis is het wel mogelijk dat de zachte verbindingen (fiets- en wandelpaden) worden aangelegd of verbeterd. Dit gebeurt dan op initiatief van de stad.*

#### *Verminderen van geluidshinder*

- Toepassen van de principes van categorisering. Bundeling van verkeer zorgt voor het bewaren van de afstand tussen de belangrijke verkeersdragers en gevoelige functies

*De inplanting van een ziekenhuis nabij een autosnelweg, ringweg of invalsweg (waaraan voorkeur wordt gegeven voor het snel inzetten van ambulances) gaat in tegen deze doelstelling. Voor patiënten is het tegenovergestelde eerder van belang: zij verkiezen een locatie ver van grote verkeersassen.*

### **Milieu- en natuurkwaliteit**

#### *Beheersing van het verkeersvolume*

- Ruimtelijke ordeningsbeleid om de vervoersvraag te verminderen  
*Het beheersen van het verkeersvolume wordt tegengewerkt door de focus op autobereikbaarheid.*

#### *Inrichting van transportinfrastructuur*

- Promoten van natuurvriendelijkere vervoersmodi die een kleiner ruimtebeslag vergen per reiziger, zowel voor transport- als parkeerinfrastructuur.  
*Wanneer ziekenhuizen sterker inzetten op de bereikbaarheid met andere modi (die minder ruimte innemen per reiziger) kunnen ze besparen op het aantal parkeerplaatsen dat ze dienen aan te leggen.*

#### *Gedagsbeïnvloeding*

- Beïnvloeding van de modale keuze  
*Het veranderen van de perceptie bij het personeel kan leiden tot een gedragswijziging onder de vorm van een 'modal shift' naar meer duurzame modi. Dit kan gebeuren door het opstellen van een bedrijfsvervoersplan, de verbetering van de omstandigheden voor andere modi dan de auto en door het ter beschikking stellen van een lager aantal parkeerplaatsen.*

### 6.3.7 Conclusies en aanbevelingen

De instrumenten waarover een ziekenhuis beschikt, staan niet haaks op de doelstellingen van de Vlaamse overheid. De denkwijzen die gehanteerd worden bij de locatiekeuze staan echter wel haaks op de doelstellingen. De locatie van een nieuw ziekenhuis wordt gekozen aan de hand van verschillende criteria:

- De grootte van de beschikbare grond
- De afstand tot de stad
- De bereikbaarheid voor auto's
- De bereikbaarheid voor andere modi
- De grondprijs
- De bestemming van de grond

De locatie, die gekozen wordt als compromis tussen bovenstaande criteria, is meestal buiten het stadscentrum gelegen. Deze locatiekeuze gaat in tegen de principes van het RSV die doelen op verdichting en bundeling.

Voor de autobereikbaarheid van de site zal belangrijk zijn. De ligging naast een autosnelweg of een andere weg van hoge categorie, zoals een ringweg of een belangrijke invalsweg, zorgen ervoor dat ambulances sneller ingezet kunnen worden. Deze logica, die prioritair is vanuit het aspect van de gezondheidszorg, gaat in tegen de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat een efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten nastreeft.

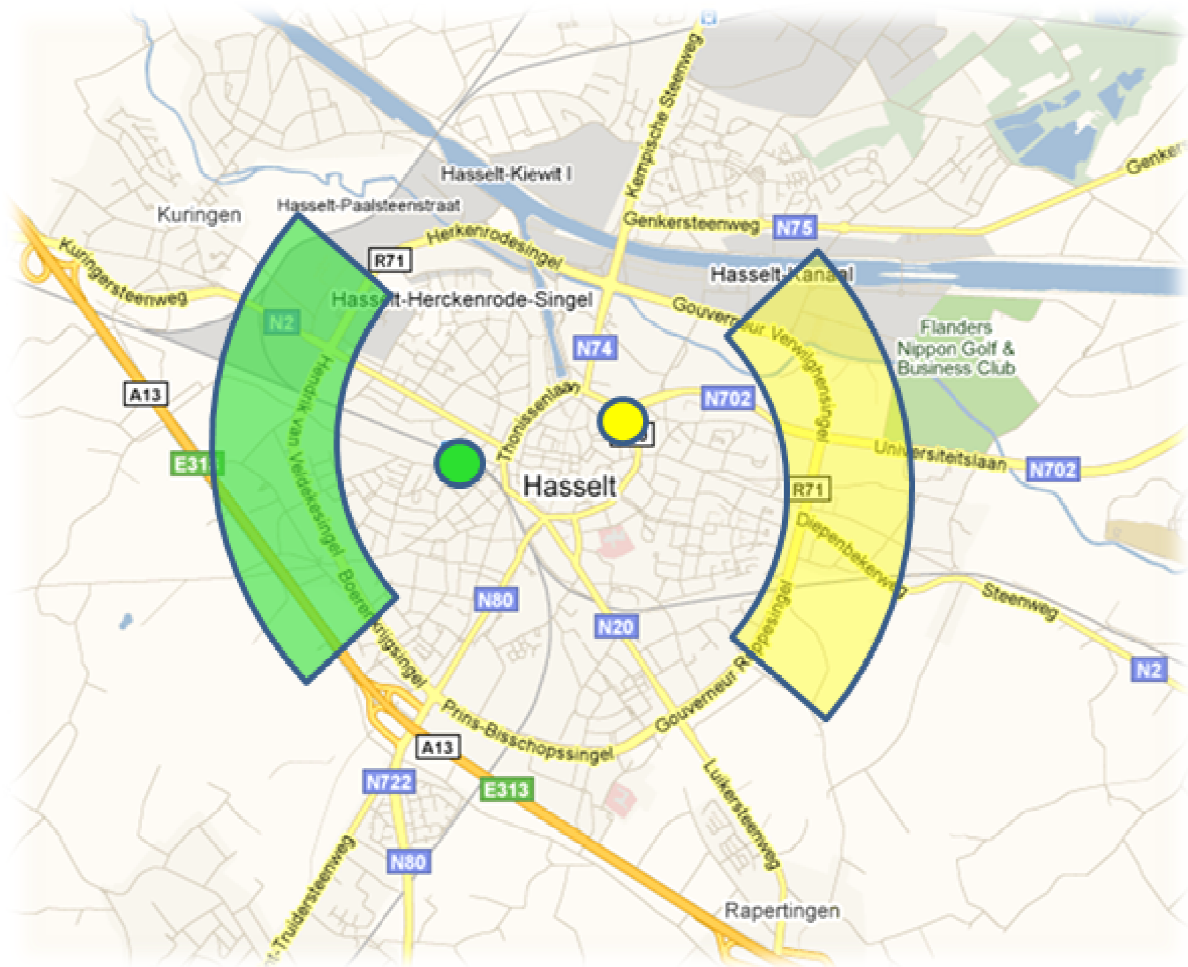
Een ziekenhuis is niet MOBBER-plichtig. Er wordt op dit moment meestal wel een MOBBER gemaakt om toe te voegen aan de bouwaanvraag voor een ziekenhuis. Die MOBBER behoort niet tot de decretaal verplichte inhoud van een bouwaanvraagdossier. De gewestelijke of gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, die de vergunning verleent, heeft deze informatie echter wel nodig om een goed gemotiveerde vergunning te kunnen afleveren. Het verplicht maken van een MOBBER en het opstellen van uniforme inhoudsvereisten kunnen ervoor zorgen dat er meer nagedacht wordt over de inplanting.

Vanaf het ogenblik dat ziekenhuizen nog maar 1 overdekte parkeerplaats per 2 bedden gesubsidieerd krijgen, zullen ze meer dienen in te zetten op andere modi omdat ze anders de kosten van de extra parkeerplaatsen volledig zelf dienen te dragen. Een restrictief parkeerbeleid –een doelstelling uit het Mobiliteitsplan– zou een goede methode

hiervoor zijn. Ook het stimuleren van fiets en openbaar vervoergebruik bij de eigen werknemers is een mogelijkheid om een te klein aanbod aan parkeerplaatsen op te vangen.

### **Voorbeeld**

Wanneer een ziekenhuis zich aan de rand van een stad wil vestigen, is het belangrijk dat er gekeken wordt naar de oriëntatie ten opzichte van het station of een hoofdhalte voor het busvervoer. Wanneer er bijvoorbeeld in Hasselt een nieuw ziekenhuis gebouwd zou worden, is de eerste keuze een locatie aan westzijde van Hasselt, omdat het station westelijk van de kleine ring gelegen is. Het station is aangeduid met een groene cirkel terwijl de optimale locaties –vanuit openbaar vervoerogpunt– weergegeven worden door de groene schil aan de linkerkant van de ring. Wanneer dit niet mogelijk is, kan een locatie aan de oostkant van Hasselt een waardig alternatief zijn. Het Kolonel Dusartplein wordt aangeduid met een gele cirkel en de optimale locatie met de gele schil.



Figuur 10: Hasselt (Google, 2010) (eigen bewerking)

Wanneer er naast de bereikbaarheid met het openbaar vervoer gekeken wordt naar de autobereikbaarheid, scoort de locatie aan de zijde van het station beter. Van de locaties in de linkerschil is de autosnelweg E313 sneller bereikbaar.

### 6.3.8 Case study: Mariaziekenhuis Noord-Limburg, Overpelt

Deze case study gaat over de nieuwe locatie van een fusieziekenhuis. Het Mariaziekenhuis Noord-Limburg is ontstaan uit de fusie tussen de ziekenhuizen van Lommel en van Neerpelt en is gelocaliseerd in Overpelt, ten westen van de N74 (Noord-Zuid-verbinding). Beide ziekenhuizen lagen ongeveer 9 km uit elkaar. Het zorggebied van beide ziekenhuizen vormde samen de ruime regio Noord-Limburg. Beide waren aan de kleine kant met respectievelijk 186 en 165 bedden. De overheid had ooit gesteld dat



ziekenhuizen onder de 250 bedden niet kunnen blijven bestaan. Deze plannen zijn opgeborgen door de overheid, maar die intentie is een incentive geweest voor de beide raden van bestuur om samen rond de tafel te gaan zitten.

De twee gebouwen stamden uit de jaren '40 en waren toe aan grondige renovatiewerken. Een andere optie, om efficiënt te gaan werken, zou het samenbrengen van beide ziekenhuizen op een nieuwe locatie zijn.

### **Ruimtelijke ordening**

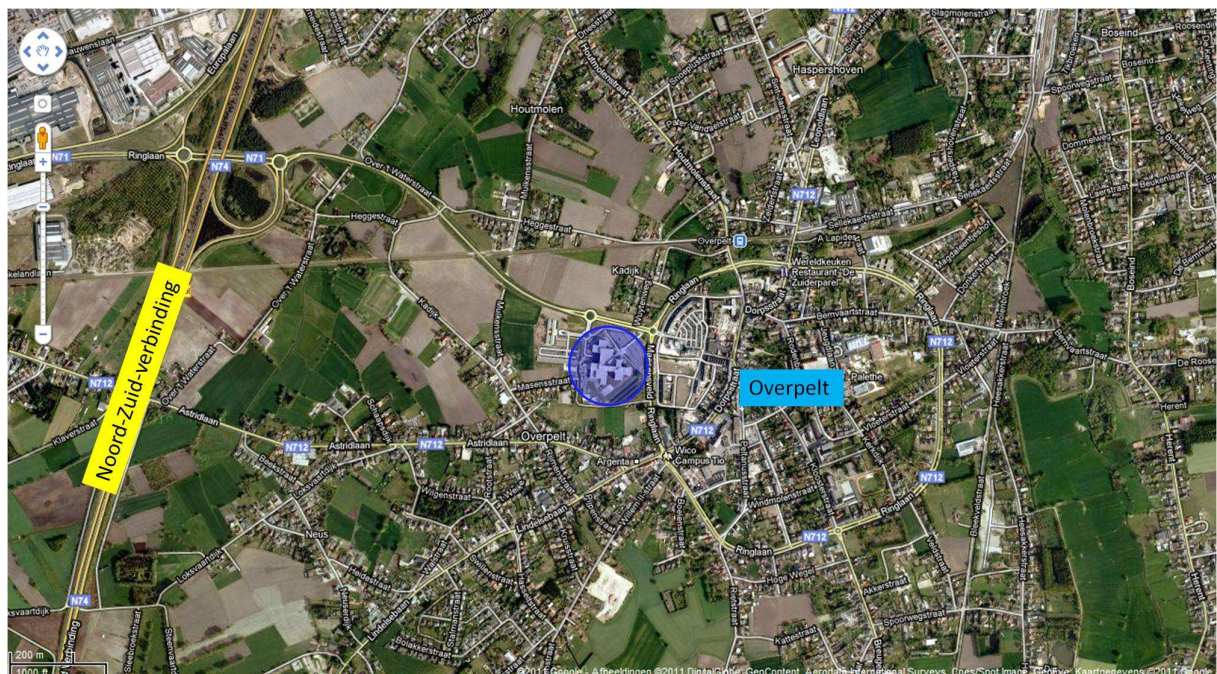
Voor de inplanting van het nieuwe ziekenhuis is gekeken naar het centrum van het zorggebied, want de afstand dient voor alle inwoners van Noord-limburg aanvaardbaar te zijn. Toen al kwam men uit bij Overpelt als centrale locatie. Naar oppervlakte toe is er op zoek gegaan naar een lap grond van 5 à 6 ha voor 348 bedden vermenigvuldigd met 80m<sup>2</sup>, verdeeld over enkele bouwlagen, met hierbij opgeteld de wegen en de parking. Daarnaast moest er grond in reserve zijn voor het geval uitbreiding in de toekomst nodig zou blijken. Er zijn enkele geschikte gronden gevonden op grondgebied Lommel en op grondgebied Overpelt, maar deze scenario's werden telkens afgeschoten omdat ze niet pasten binnen de ruimtelijke ordening.

Vanuit stedenbouw werd aangegeven dat een ziekenhuis best centrumondersteunend is met een directe link naar het centrum van de gemeente. De directie had bijkomende voorwaarden voor de locatie:

- In Noord-Limburg
- 5 à 6 ha groot
- Goede aan- en afrijwegen
- Aanwezigheid van nutsvoorzieningen

Hierop is er door de directie gevraagd dat stedenbouw zelf een voorstel zou doen voor een locatie, waarop ze de huidige locatie hebben voorgesteld. Er is geen rekening gehouden met de OV-infrastructuur bij de keuze van de locatie. De grond was oorspronkelijk bestemd als landbouwgebied en er stonden 2 woningen op die onteigend werden. Het ziekenhuis heeft de grond dan overgekocht van de gemeente nadat de grond herbestemd werd als blauwe zone.

De directie vroeg dan wel om extra infrastructuur voor een goede verbinding naar Lommel toe. In eerste instantie werd er een oprit gepland langs de ring van Overpelt, maar uiteindelijk is er gekozen om een extra oprit te maken aan de verbinding tussen de ring van Overpelt en de N74.



Figuur 11: Overpelt (Google, 2010) (eigen bewerking)

De eerste gesprekken over het bouwen van een nieuw ziekenhuis vonden plaats in 1994. Er is begonnen met de bouw van het ziekenhuis in 2002 en in september 2005 werden de gebouwen in gebruik genomen.

## **Mobiliteit**

Voor de berekening van het toegelaten aantal parkeerplaatsen moest er een mobiliteitsstudie gemaakt worden voor de nieuwe ziekenhuisgebouwen. Hoeveel werknemers, patiënten en bezoekers komen er met welke modus? Hoe lang blijven die mensen? De antwoorden op deze vragen leidden tot een cijfer van bijna 2 parkeerplaatsen per bed, ongeveer een 600-tal voor het gehele ziekenhuis. In eerste instantie werd dit te hoog bevonden door stedenbouw en moest het eventuele toekomstige parkeerprobleem creatief aangepakt worden, maar uiteindelijk zijn er toch bijna 600 parkeerplaatsen aangelegd rond het ziekenhuis.

In het ziekenhuis werken een kleine 1000 mensen, die echter niet allemaal tegelijk aanwezig zijn. Ongeveer 80% van de werknemers komt met de wagen naar het werk. Dit getal dient naar boven bijgesteld te worden in de wintermaanden en naar beneden in de zomermaanden. Dit hoge cijfer is volgens Dirk Van Gorp (2011), directeur facilitaire diensten, deels te wijten aan het ploegenstelsel waarin gewerkt wordt en anderzijds aan het hoge aantal vrouwelijke werknemers (rond de 70%). Door de combinatie van gezin en werk is het vaak zo dat vrouwen na hun shift nog gaan winkelen en dan de kinderen ophalen. Deze ketenverplaatsing is handiger met de auto. Naast het ziekenhuis is een kinderdagverblijf gelegen, waar meerdere werknemers hun kinderen afzetten tijdens de werkuren. Voor het ziekenhuis is dit een opportuniteit, zeker omdat verpleegkundige een knelpuntberoep is.

Fietsgebruik wordt gestimuleerd op verschillende manieren. Twee jaar geleden zijn er subsidies aangevraagd uit het pendelfonds, waarmee beveiligde fietsenstallingen en douches gebouwd zijn in de kleedkamers. De technische dienst is opgeleid om fietsherstellingen uit te voeren. Fietskilometers naar het werk worden vergoed aan 21 cent per kilometer. Deze vergoeding telt ook voor mensen die te voet naar het werk komen.

Bus- en treingebruik wordt ook gestimuleerd in die zin dat abonnementen volledig terugbetaald worden. Daarnaast zijn er enkele Rail-Passes beschikbaar die gebruikt

kunnen worden voor dienstverplaatsingen, hoofdzakelijk naar Brussel. Ook de dienstverplaatsingen met de bus worden vergoed. In 2010 is er bijvoorbeeld ongeveer €1500 betaald aan trein-, tram- en busverplaatsingen in opdracht.

Elk jaar wordt er een 'Mobiliteitsdag' georganiseerd. Mensen die op die dag duurzaam pendelen, krijgen een gratis ontbijt. Onder duurzaam wordt verstaan dat ze te voet, met de fiets, met het OV komen of dat ze naar het werk carpoolen.

Er is een evolutie in de woonlocaties van de werknemers waar te nemen. Vlak na de herlocalisatie in 2005 kwam het grootste deel van de werknemers uit de omgeving van Lommel en Neerpelt. Er is een verschuiving waar te nemen doordat er recent veel jonge verpleegkundigen worden aangetrokken. Overpelt is een gemeente met nieuwe bouwplaatsen en wijkontwikkelingen. Hierdoor kiezen jonge werknemers, die nog niet gesetteld zijn, om zich nabij het ziekenhuis te vestigen. Op termijn zijn dit de mensen die men dient te overtuigen om hun woon-werkverplaatsing met de fiets te maken.

De afstand tot het station bedraagt ongeveer 700 m. De afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte 150 m. Het regionet van de buslijnen heeft volgens dhr. Van Gorp te grote mazen en de bussen zijn slecht op elkaar afgestemd.



**Figuur 12: Mariaziekenhuis Noord-Limburg (Google, 2010) (eigen bewerking)**

P1 is de parking voor de werknemers en P2 voor de bezoekers. De bushalte en het station van Overpelt liggen ten noordoosten van het ziekenhuisgebouw. Voor het parkeertarief is er gekeken naar andere ziekenhuizen en heeft men gekozen voor een iets lager dan gemiddeld tarief. Het eerste half uur is gratis, het volgende kost €0,5 en vanaf dan kost elk volgend uur €0,5 met een maximum van €3.

Patiënten en bezoekers zijn moeilijk te sturen in hun vervoerswijzekeuze. Het is mogelijk dat een hoogwaardige dienstverlening ertoe bijdraagt dat ze alternatieve modi gaan gebruiken, maar als patiënten zich onvoldoende gezond voelen, zullen ze volgens dhr. Van Gorp hoogstwaarschijnlijk de voorkeur geven aan hun wagen. Bij de uitbreiding van het ziekenhuis kan men geen eisen stellen aan de bezoekersmobiliteit, maar is het wel mogelijk om een (ambitieuze) auto-aandeel na te streven van 70-75% voor werknemers.

De oude gebouwen in Neerpelt zijn verkocht aan de gemeente en aan de school. In Lommel is het oude ziekenhuisgebouw gedeeltelijk omgebouwd tot rusthuis. Het andere deel wordt verhuurd aan een middelbare school.

### **Ruimtelijke ordening - Mobiliteit**

Voor een ziekenhuis ligt de focus van de mobiliteit zeker op de automobilititeit en hoe snel men waar kan geraken. Dit is het ambulance-denken dat meespeelt in hun locatiekeuze. Hoe sneller een ambulance op de plaats van een ongeval is, hoe minder kostbare minuten er verloren gaan. Vanuit deze optiek is de nabijgelegen oprit van de N74 geen overbodige luxe. Op vlak van alternatieve mobiliteit is het ziekenhuis ook niet slecht gelegen doordat het tegen het centrum ligt met een bushalte en een treinstation in de directe omgeving. De bediening en de kwaliteit van de bediening van die beide stations is eerder mager.

## 7 Conclusies

De centrale vraag van deze masterproef is: hoe is de relatie tussen de beleidsdomeinen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit in Vlaanderen? Op dit vlak valt te concluderen dat er een scheiding is tussen de beide beleidsdomeinen, die zorgt dat er suboptimaal wordt samengewerkt.

De vergelijking van de doelstellingen van het beleidsdomein Mobiliteit met die van het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening bracht aan het licht dat de doelstellingen zelden haaks staan op elkaar. Meestal bestaan de doelstellingen naast elkaar omdat ze een andere *scope* hebben. De doelstellingen lopen soms gelijk en komen enkele keren zelfs heel sterk overeen. Dit is dan vooral bij de doelstellingen uit het beleidsplan van het ene beleidsdomein die gericht zijn op het andere domein. Een voorbeeld hiervan is een doelstelling uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen die gericht is op de efficiëntere ruimtelijke organisatie.

De geïdentificeerde tegenstellingen tussen de doelstellingen werden door de geïnterviewde beleidsmakers heel verschillend ingeschat. Er waren grote gepercipieerde verschillen wat betreft relevantie en het belang van de tegenstelling voor het beleid.

In deze thesis wordt aangetoond dat er meerdere instrumenten zijn, waarover de drie besproken semioverheidsinstellingen beschikken, die indruisen tegen de doelstellingen van de overheid. Toch wordt er niet altijd volledig ingegaan tegen de doelstellingen van beide beleidsdomeinen. Een compleet foutieve locatiekeuze (ver van het stedelijk weefsel of op een locatie die niet bereikbaar is met het openbaar vervoer of de fiets) wordt door twee soorten zaken tegengehouden: enerzijds zijn er de wettelijke beperkingen die de locatiekeuze positief bijsturen zoals de bestemming van een grond of een uitvoeringsplan, anderzijds is er de denkwijze van de semioverheidsinstellingen op het vlak van locatiekeuze. De denkwijzen die spelen zijn vooral gericht op autobereikbaarheid, maar het besef is aanwezig dat een multimodale bereikbaarheid belangrijk is.

Dat een locatiekeuze niet onbezonnen kan gebeuren, is evident als men bedenkt dat die locatie lange tijd in gebruik zal zijn en alleen die bepaalde functie kan vervullen die

ervoor gekozen is. Men kan niet een school bouwen buiten de stad om die een jaar later opnieuw te bouwen op een betere locatie, nadat er de tweede keer wel nagedacht is over de juiste locatie. Hetzelfde geldt voor een ziekenhuis, waar de levensduur van de gebouwen minstens 40 jaar bedraagt. Een doordachte keuze is dus iets wat men verplicht is aan de toekomstige generaties, zodat zij niet opgezadeld worden met de gevolgen van de (verkeerde) keuzes die nu gemaakt worden.

De instrumenten van sociale huisvestingsmaatschappijen staan zelden haaks op de doelstellingen voor Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. Voor de bouw van nieuwe sociale woningen zal eerst gekozen worden voor gronden die ze in reserve hebben. Pas wanneer de (goedgelegen) gronden in reserve bebouwd zijn, zal er op zoek gegaan worden naar nieuwe gronden. Bij de aankoop van nieuwe gronden zullen sociale huisvestingsmaatschappijen eerder kiezen voor locaties buiten de steden en dorpen omdat de aankoopprijs van de grond daar lager is dan in of aan de rand van het stads- of dorpscentrum.

Voor scholen staan de instrumenten ook niet haaks op de doelstellingen wat betreft mobiliteit en ruimtelijke ordening. Toch wordt een goede locatie niet rechtstreeks aangemoedigd door de beschikbare instrumenten. Scholen beschikken over het "Instrument voor duurzame scholenbouw" dat de inplanting van een nieuwe school beoordeelt. Het is niet bindend, maar toont wel aan wat positief en wat negatief is aan een bepaalde locatie. Bij scholenbouw wordt er over het algemeen niet gezondigd tegen de goede ruimtelijke ordening.

Ziekenhuizen beschikken over minder verschillende instrumenten, maar over meer determinanten dan de beide andere semioverheidsinstellingen. Ze stellen bijgevolg meer eisen aan de locatie voor een nieuw ziekenhuis. Ergens is dit ook wel logisch aangezien een ziekenhuis meer verkeer aantrekt dan sociale woningen en scholen. De eisen, die gesteld worden op vlak van mobiliteit, zijn vooral gericht op autobereikbaarheid en in mindere mate op multimodale bereikbaarheid. Ambulances dienen op een korte tijd een grote afstand te kunnen afleggen, dus het belang van die autobereikbaarheid is groot. Door deze achterliggende logica wordt het belang van een autosnelweg, ringweg of invalsweg zeer hoog ingeschat bij de keuze van of het zoeken naar een locatie. Bij het beoordelen van nieuwe locaties verdient de multimodale bereikbaarheid een groter gewicht in het bepalen van de optimale locatie.



Er zijn goede bedoelingen bij de semioverheidsinstellingen, maar de praktijk is moeilijker omwille van onder andere de financiële overwegingen. Er wordt misschien niet altijd actief rekening gehouden met de doelstellingen, maar er wordt wel aan gedacht en dit is op zich al positief. Wanneer er dan meer geld vrijkomt, kan een betere keuze gemaakt worden. Het is belangrijk dat er verder gezocht wordt om de doelstellingen realistischer te maken en/of meer financiële middelen ter beschikking te stellen aan semioverheidsinstellingen teneinde deze doelstellingen volwaardiger te kunnen realiseren.



## 8 Beleidsadvies

Eerst en vooral dient de sterke relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening meer geïntegreerd bekeken te worden vanuit de overheid. Het zijn namelijk twee domeinen die sterk verweven zijn, maar toch zijn ze ondergebracht in twee verschillende afgesloten 'kokers'. Het zijn beide grote domeinen, dus misschien is het geen goede oplossing om ze samen te nemen. Dit kan leiden tot een te groot en log beleidsdomein. Het kan echter wel aangewezen zijn om de beide beleidsdomeinen sterker te verbinden door enkele dwarsrelaties.

De relatie tussen het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen is voorlopig nog beperkt, maar wordt bij de volgende versie van de plannen sterk uitgebreid. De uitbreiding van de interactie is een zeer goede zaak omdat er dan een meer geïntegreerde aanpak kan nagestreefd worden. Op vlak van de doelstellingen uit de beleidsplannen zou het mogelijk zijn een meer geïntegreerde reeks doelstellingen op te stellen waarbij men vertrekt van de ruimtelijke ordening en daar dan de mobiliteitsdoelstellingen aan ophangt. Zo wordt het raakvlak tussen de beide domeinen versterkt en zijn er geen tegenstellingen tussen de doelstellingen.

Het grootste deel van de beleidsaanbevelingen op vlak van de semioverheidsinstellingen kan gegroepeerd worden onder de noemer financiële stimuli. Idealiter zouden de verschillende soorten subsidies die de instellingen krijgen, afhankelijk zijn van de locatie die ze willen bebouwen. Bij een locatie in het stadscentrum zou de subsidie procentueel verhoogd kunnen worden. Hetzelfde zou kunnen gebeuren in de omgekeerde richting voor locaties die niet goed of minder goed gelegen zijn.

Het verhogen (en eventueel wettelijk vastleggen) van de minimale bouwdichtheden voor de sociale huisvestingsmaatschappijen is goed voor de kostenefficiëntie van sociale woningbouwprojecten. Deze maatregel is geen financiële stimulus voor de huisvestingsmaatschappij, maar heeft wel een positief effect op haar kostenefficiëntie. Het verhogen van de minimale dichtheid is echter alleen aangewezen in stadskernen. In dorpskernen kan het eventueel ook positief zijn, maar hier ligt het nut van een hogere bouwdichtheid lager. In buitengebied zou een verhoging van de bouwdichtheid wel een

positief effect hebben op de kostenefficiëntie van de huisvestingsmaatschappij, maar het effect op de mobiliteit zou eerder negatief zijn doordat er meer mensen buiten de kernen wonen. Zij zullen meer autoverplaatsingen maken dan een bewoner van een vergelijkbare woning in een stadskern en hebben dus bijgevolg een minder duurzame *modal split*.

Het is mogelijk om de sociale huisvestingsmaatschappijen meer te sturen in hun locatiekeuzes wanneer ze beslissen om nieuwe grond aan te kopen of dienen te beslissen welke grond eerst te ontwikkelen. De renteloze lening die ze kunnen bekomen, is een instrument dat de sociale huisvestingsmaatschappij kan sturen naar een duurzamere locatiekeuze. De hoogte van het bedrag kan bijvoorbeeld gedeeltelijk afhankelijk zijn van de afstand tot het centrum van de stad.

Wanneer de wachtlijsten gedomineerd worden door een bepaald soort huishouden (bijvoorbeeld éénpersoonshuishoudens), is het een goed idee extra subsidies in te zetten op de bouw van woningen voor dat type huishoudens. Het bedrag van de renteloze lening kan bijvoorbeeld vermeerderd of verminderd worden met een klein percentage afhankelijk van het type woning dat gebouwd wordt. Voor een maatregel van dit genre effect heeft, dient er werk gemaakt te worden van de snelle behandeling van projecten. Als er bijkomende subsidies gegeven worden voor een probleem op korte en middellange termijn, dienen projecten ook op dezelfde termijn afgewerkt te kunnen worden. Op dit moment is het geen uitzondering dat sociale woningbouwprojecten meer dan 10 jaar aanslepen.

Ook bij scholenbouw zou het voor de ruimtelijke ordening en de mobiliteit positief zijn als de subsidies licht variëren volgens de locatie van een school. Een gelijkaardige, meer objectieve methode om de subsidies te laten variëren, is rekening houden met de scores op het "Instrument voor duurzame scholenbouw". Een school zou bijvoorbeeld een paar extra procenten subsidies kunnen verdienen door scores te behalen tussen 50% en 100% te halen op de verschillende criteria. In dat geval zouden de criteria "Inplanting" en "Mobiliteit" een prominentere positie dient te krijgen in het "Instrument voor duurzame scholenbouw".

Bij ziekenhuizen kan een gelijkaardige maatregel zorgen voor een duurzamere locatiekeuze. Wanneer een nieuwe locatie voor een ziekenhuis bijvoorbeeld goed scoort

op de criteria van het subsidieaanvraagdossier van VIPA (Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden), dient het mogelijk te zijn dat er voor de bouw van dat ziekenhuis extra subsidies van VIPA naar het ziekenhuis gaan. Toch zou het beter zijn als er aparte criteria waren om de locatiekeuze in het dossier te beoordelen. Een andere mogelijkheid is het verplicht maken van de criteria op vlak van inplanting (op dit moment is dit niet het geval: er dienen 9 van de 21 vrije criteria ingevuld te worden voor de goedkeuring van een dossier, de overige 20 criteria zijn wel verplicht). De subsidies negatief bijstellen voor een slechte score of een slechte locatie zou een gelijkaardig effect hebben.

Al deze maatregelen zouden een stap voorwaarts betekenen voor het duurzame karakter van de mobiliteit in Vlaanderen.



## 9 Suggesties voor verder onderzoek

Met dit onderzoek zijn instrumenten van verschillende semioverheidsinstellingen onderzocht. In verder onderzoek is het mogelijk dit uit te breiden naar andere sectoren. Dit kan zowel voor andere semioverheidsinstellingen als voor private sectoren. Binnen de private sectoren zijn er vooral kansen bij het onderzoeken van de instrumenten die een effect hebben op de locatiekeuze van baanwinkels. De zogenaamde IKEA-wet<sup>1</sup> is één van die instrumenten die deze doornen in het oog van de goede ruimtelijke ordening vergunbaar maken. De mobiliteitseffecten van die locatiekeuze is zeer groot omdat dit soort van baanwinkels praktisch alleen bereikbaar is met de auto.

Een andere suggestie is het kwantificeren van de effecten van de locatiekeuze van verschillende functies. Dit zou een rechtstreekse uitbreiding betekenen voor deze thesis.

Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening zijn niet de enige twee beleidsdomeinen die heel sterk gerelateerd zijn. Extra onderzoek naar de relaties tussen andere beleidsdomeinen kan een belangrijk inzicht bieden in de ernst en eventueel de gevolgen van verkokering binnen de Vlaamse overheid.

---

1 De IKEA-wet is een andere naam voor het "Koninklijk besluit tot vaststelling van de nadere regels voor de bekendmaking van de vergunning van de handelsvestiging". Het is een instrument dat de wetgeving rond de inplanting van handelsvestigingen versoepelt (Federale Overheid FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie).





## **10 Bijlage**

### **10.1 Interviews**

#### **Sociale huisvesting**

Noël Vandeboel

- Directeur sociale huisvestingsmaatschappij cv Ons Dak, te Maaseik

Jos Camps

- Directeur sociale huisvestingsmaatschappij cvba Landwaarts, te Genk

#### **Scholen**

Alfons Heremans

- Voorzitter van de Inrichtende Macht van de scholengemeenschap Aarschot-Betekom
- Ondervoorzitter van de Inrichtende Macht Maria-Instituten Secundair Onderwijs Leuven

Frans Deboes

- Schepen van Stedelijk onderwijs, te Aarschot

Bart De Roeck

- Directeur Middenschool Sint-Jozefsinstituut Betekom

#### **Ziekenhuizen**

Gunter Gonnissen

- Diensthoofd Logistiek en Mobiliteit UZ Gasthuisberg Leuven

Marc Maes

- Directeur Middelen Jessa-ziekenhuis Hasselt

Jo Dendauw

- Directeur Infrastructuur en Masterplan AZ Groeninge Kortrijk

1. Wat is de bestuurlijk organisatorische logica van een sociale huisvestingsmaatschappij/school/ziekenhuis?
2. Welke (bijkomende) regelgeving en richtlijnen moet een sociale huisvestingsmaatschappij/school/ziekenhuis naleven bij de bouw van nieuwe gebouwen of woningen?
3. Zijn er voldoende financiële middelen beschikbaar in de sector voor nieuwe gebouwen?
4. Welke financieringsmechanismen zijn er?
5. Waar zijn er subsidies te vinden en welke beperkingen zijn hieraan verbonden?
6. Hoe komen de eigen middelen tot stand?
7. Wordt er nagedacht over de locaties van nieuwe gebouwen of wordt er gewoon gekozen voor de goedkoopste grond? Wordt er rekening gehouden met de bereikbaarheid van de locatie? Hoe sterk bepaalt de beschikbaarheid van geschikte bouwgrond de locatiekeuze?
8. Spelen er andere denkwijzen mee in de locatiekeuze?
9. Zijn er langetermijnplannen en zijn deze plannen vastgelegd? Is er financiering voorzien voor alle plannen? Ligt deze financiering vast?
10. Passen de plannen binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen?
11. Verstoren de verkiezingen het doorvoeren van bepaalde dossiers?
12. Wordt het beslissingsproces in een bepaalde richting gestuurd?

Naast de interviews met de bevoorrechte getuigen werden er ook bijkomende interviews afgenomen van:

- Lucas De Belie, planologisch ambtenaar van de provincie Limburg
- Luc Mutsaerts, planologisch ambtenaar van de provincie Vlaams-Brabant.
- Marc De Bruyn, diensthoofd Ruimtelijke Ordening van de gemeente Begijnendijk

Bij onduidelijkheden over bepaalde instrumenten en denkwijzen in het onderzoek, zijn er nog bijkomende contacten geweest met betrokken personen bij:

- Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM), afdeling Limburg
- AROHM, afdeling West-Vlaanderen
- Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen
- Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Investerings (VIPA)

- GO! Onderwijs van de Vlaamse Gemeenschap
- Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (AGION)
- AZ Groeninge Kortrijk
- AZ Sint-Maarten Mechelen
- AZ Sint-Jozef Turnhout
- Vlaamse Bouwmeester

## **10.2 Doelstellingen RSV**

### **10.2.1 Stedelijke gebieden**

#### **A1 Het stimuleren en concentreren van activiteiten**

- De stedelijke gebieden moeten zo versterkt worden dat deze een ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde oplevert. Dit resulteert in:
  - Zuiniger ruimtegebruik en dus lagere maatschappelijke kosten
  - Verhoogde efficiëntie voor het functioneren van de voorzieningen (OV)
  - Breder draagvlak voor hoogwaardige economische voorzieningen
  - Vrijwaren van het buitengebied
- Stimuleren van activiteiten moet gebeuren met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied.
  - Gericht en doordacht verweven en bundelen van functies en activiteiten
  - Een goed gebruik en beheer van de bestaande stedelijke voorzieningen en infrastructuur
- Selectief en geconcentreerd opvangen van de groei in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied

#### **A2 Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten**

- Doorvoeren van dynamische stadsvernieuwing door het opwaarderen van onderbenutte terreinen in stedelijke omgevingen
- Strategisch stedelijke projecten zijn een instrument om de kwaliteit van het wonen op het terrein aan te tonen

#### **A3 Het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen**

- Door demografische veranderingen wordt de behoefte aan nieuwe woontypologieën en aangepaste kwalitatieve woonomgevingen
- Stedelijke gebieden komen in aanmerking voor ontwikkeling van deze gebieden

#### **A4 Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid**

- De automobilititeit dient verminderd te worden door het aanmoedigen van andere zachte vormen van verkeer, efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer en een gericht parkeerbeleid
- Activiteiten die personenmobiliteit genereren worden bij voorkeur ingeplant nabij stations

#### **A5 Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies**

- De bundeling en concentratie van activiteiten hebben tot doel een verdere versnippering van de ruimte te voorkomen

### **10.2.2 Buitengebied**

#### **B1 Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies**

- Garanderen van een dynamische en duurzame ontwikkeling, zonder het functioneren van de structuurbepalende functies aan te tasten
- Versterken en vrijwaren van de grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied

#### **B2 Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied**

- De eigenheid van het buitengebied vrijwaren, door gerichte structuurondersteunende maatregelen

#### **B3 Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied**

- Concentreren van de ruimtelijke ontwikkeling in de kernen van het buitengebied
- Tegengaan van de trend naar een steeds groter aandeel aan woningbouw in het buitengebied

#### **B4 Het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen**

- Differentiëren van het buitengebiedbeleid naar een beleid voor de natuurlijke structuur, de agrarische structuur en de nederzettingsstructuur
- Het afbakenen van de natuurlijke en de agrarische structuur moet gelijktijdig en op gelijkwaardige basis gebeuren.

## **B5 Het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied**

- Ruimtelijke kwaliteitsobjectieven voor het buitengebied:
  - Waterbeheer
  - Rivier- en beekvalleien
  - Landbouweconomisch systeem en de agrarische structuur
  - Nederzettingsstructuur
  - Karakteristieke landschapselementen en -componenten

## **B6 Het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem**

- Afstemming van ruimtelijke ordening en milieubeleid

## **B7 Het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied**

- Het is de verantwoordelijkheid van de ruimtelijke ordening om onverenigbare functies van elkaar te scheiden

### **10.2.3 Gebieden voor economische activiteiten**

#### **C1 Het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten**

- Het tegengaan van de verdere verspreiding van de werkgelegenheid.
- Opvangen van de nieuwe en te herlocaliseren bedrijven op lokale bedrijventerreinen.

#### **C2 Het ondersteunen van de economische sterkte van iedere subregio**

- De specialisatie van een subregio kan een gevolg zijn van specifieke omgevingsfactoren. Voorbeelden zijn een luchthaven, een haven, een universiteit, ...
- Optimaliseren van de sterkte van iedere subregio, waarbij het principe van gedeconcentreerde bundeling voorop staat

#### **C3 Het ruimtelijk beleid ondersteunen met het economisch ontwikkelingsbeleid**

- Het ruimtelijk beleid moet zorgen voor een effectief en gedifferentieerd aanbod van bedrijventerreinen. Het economisch ontwikkelingsbeleid verzorgt de ontwikkeling van deze terreinen

## **10.2.4 Lijninfrastructuur**

### **D1 Versterking van alternatieven voor het autoverkeer**

- Voor het personenvervoer zijn de alternatieven voor de korte afstand te voet en per fiets. Voor de langere afstanden zijn dit het openbaar en collectief vervoer
- Voor het goederenvervoer zijn dat het spoor en het water

### **D2 Optimalisering door categorisering van het wegennet**

- Het bestaand wegennet dient geoptimaliseerd te worden
- De categorisering moet gebaseerd zijn op de bereikbaarheid of de leefbaarheid en aan welke van de beide prioriteit gegeven wordt
- Deze categorisering resulteert in een eenvormig uitzicht voor elke aparte categorie.

### **D3 Een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer**

- De beheersing van het verkeer door parkeerbeleid en bedrijfsvervoersplannen.

## **10.3 Doelstellingen Mobiliteitsplan Vlaanderen**

### **10.3.1 Bereikbaarheid**

#### **E1 Efficiëntere ruimtelijke organisatie van activiteiten**

- Voeren van een ruimtelijke ordeningsbeleid, gericht op een efficiënte stedelijke structuur (gedeconcentreerde bundeling)  
Deze maatregel valt buiten de bevoegdheid van het mobiliteitsbeleid, maar het uitvoeren van de principes uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn een noodzaak om te komen tot een duurzame mobiliteit
- Afbakenen van de gebieden (stedelijke gebieden,...) met correcte evenwichtige taakinvulling volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
- Doelgericht de problemen rond de grootstedelijke gebieden oplossen
- Voeren van een gericht locatiebeleid (personen en goederen)
  - Nieuwe verkeersgenererende activiteiten voorzien op de locaties waar de capaciteit en de kwaliteit van het vervoersysteem dit toelaten
  - Ruimtelijke verdichting rond openbaar vervoerknooppunten creëren;
  - Verbeteren verblijfskwaliteit rond knooppunten (leefbaarheid)
  - Ruimtelijke inpassen van bedrijven op multimodale goederenknoopen
  - Stimuleren bedrijvigheid op multi-modale goederenknoopen
  - Creatie en uitbouw van watergebonden industrieterreinen  
Deze terreinen moeten eveneens ontsloten zijn via andere vervoersmodi en dan hoofdzakelijk langs de weg.
- Opvolgen van het locatiebeleid door een MOBER (mobiliteitseffectenrapport)  
Bij elke beslissing rond grootschalig wonen en werken moeten de effecten naar mobiliteit gecontroleerd worden.
- Autoluwe inrichting van steden en dorpen  
Deze autoluwe inrichting moet gebeuren in de zones met weinig gemotoriseerd verkeer buiten de verkeersaders voor inkomend en uitgaand verkeer, die aangesloten worden op goed bereikbare parkeerconcentraties. Dit principe moet uitgewerkt worden in stedelijke mobiliteitsplannen.
- Transportpreventie door een efficiëntere organisatie van logistieke ketens

#### **E2 Betere tijdsordening van activiteiten**

- Tijdsordening gericht op spreiding van activiteiten in de tijd (flexibelere rooster en



openingstijden)

- Substitutie van verplaatsingen met ICT (telewerken e.d.)
- Bedrijven aanzetten tot een flexibilisering in de tijd

### **E3 Optimaal benutten van het bestaande vervoerssysteem door benuttingsmaatregelen en verkeersmanagement**

- Leveren van dynamische route-informatie, gekoppeld aan incident- en filedetectiesystemen
- Maximaliseren van het volume op de wegen en harmoniseren van snelheden door:
  - Toeritdosering
  - Inhaalverbod voor vrachtwagens
  - Snelheidsharmonisering en -handhaving op korte termijn met de klassieke telematica-uitrusting en op middellange termijn door Intelligente Snelheids Adaptie (ISA)
  - Stimuleren van het gebruik van ITS (intelligente transportsystemen) in voertuigen
- Toepassen van incident management gebaseerd op snelle interventiesystemen (invoeren van FAST op het hoofdwegennet)
- Prioritairisering van het openbaar vervoer
- Verkeersbegeleiding van de binnenvaart
  - Uitbreiden van bedieningsuren van kunstwerken
  - Afstandsbediening van kunstwerken
  - Toekennen van vaarpaden en de monitoring ervan
- Ontwikkeling en toepassing van tracking- en tracingsystemen voor goederen bij weg, spoor, binnenvaart en intermodaal vervoer

### **E4 Realiseren van het wegennetwerk zoals voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

- Het oplossen van missing links en knelpunten op het hoofdwegennet en de primaire wegen categorie I
- Functieaanpassingen primaire wegen categorie II, secundaire en lokale wegennet

### **E5 Voeren van een restrictief parkeerbeleid**

- Het invoeren van parkeergeleidingssystemen (parkeerinformatiesystemen)

- Het versterken van de parkeerhandhaving
- Het voeren van een evenwichtig en consequent tarievenbeleid
- Het ondersteunen van gemeentelijk parkeerbeleid via de mobiliteitsconvenants en vanuit de ruimtelijke structuurplannen
- Lokaal operationaliseren van de juridische regeling voor bewonersparkeren

## **E6 Kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren**

- Uitbouwen en realiseren van een hiërarchisch stelsel van knooppunten
- Uitbouwen en realiseren van een hiërarchisch stelsel van verbindingen
- Realiseren basismobiliteit
- Verhoging van het aanbod stads- en streekvervoer
- Doorstromingsmaatregelen en prioritaire regeling voor het openbaar vervoer
  - Verkeerslichtenbeïnvloeding;
  - Infrastructuuraanpassingen zoals bv. aanleg van aparte busbanen;
  - Wegencategorisering;
- Verhoging van het aanbod reizigersspoorvervoer

## **E7 Verbeteren van de kwaliteit van het spoorwegennetwerk voor het goederenvervoer**

- Het verbeteren van de spoorontsluiting van de poorten, het spoornetwerk voor het goederenvervoer en de aangeboden vervoersdiensten
  - Capaciteitsuitbreidingen ten bate van het goederenvervoer per spoor van stations: aanpassen van aantal en lengte van sporen, alsmede de modernisering van sein- en rangeerinstallaties
  - Uitbreiding van de sporen op multimodale terminals bij capaciteitsverhoging en spoor aansluiting van nieuwe terminals
  - Opvolging van de havenontwikkeling en –uitbreiding om voldoende kaaisporen te voorzien
  - Vervoerassen: indienststelling van nieuwe lijnen, specifiek voor het goederenvervoer, alsmede aanpassing van bestaande lijnen om de (voor personen/goederen gemengde) vervoermogelijkheden te verbeteren
  - Reserveren van voldoende rijpaden voor het goederenspoorvervoer
  - Aansluiting van diensten op het Europese beleid inzake goederenvervoer over het spoor. Deze aansluiting op het Europese beleid dient te geschieden op basis van kwaliteitgerichte afspraken op internationaal

niveau, betreffende:

- de gelijkloop van dienstregelingen en rijpadverdeling;
- de uitwisselbaarheid van personeel en materieel;
- de inzet van adequate technologie.

### **E8 Kwaliteit van het vervoer over de waterwegen verbeteren**

- Het oplossen van infrastructurele knelpunten op de waterwegen
- Minimum dienstverlening garanderen op het hoofdwatwegennet
  - Minimumhoogte onder bruggen verzekeren
  - Vaarsnelheid op het hoofdwatwegenne bedraagt minstens 10 km/h
  - Bediening van sluizen en bruggen gebeurt 24h/24h op weekdaen en 16/24 oin weekends. Als het economisch verantwoord is, moet 24h/24h ook mogelijk zijn in de weekends
- Stimuleren van short sea shipping
  - Verbeteren van de omstandigheden voor short sea shipping
- Onderhoud van het hoofdwatwegennet

### **E9 Opbouwen van multimodale systemen om het gebruik van alternatieve modi (voor wegvervoer) te bevorderen**

- Opbouw van een samenhangend netwerk van overstappunten, dat niet alleen bestaat uit openbaar vervoerstations en -haltes, maar ook uit Park & Ride voorzieningen, transferia rond de stedelijke gebieden en carpoolvoorzieningen
- Zorgen voor een goede afstemming tussen de verschillende openbaar vervoerdiensten
- Zorgen voor een goede uitrusting van vervoersknooppunten (stalling, voorzieningen, informatie, diensten, inrichting,...)
- Uitbouwen van flexibele aanvullende vervoerdiensten om 'gaten' in de keten op te vullen (zoals car sharing systemen, natransport voorzieningen als huurauto's en -taxi's, vraagafhankelijk openbaar vervoer, people movers,...) bij het personenvervoer
- Ontwikkelen en operationaliseren van geïntegreerde multimodale informatie-, reserverings- en betaalsystemen
- Aanwijzen en inrichten multimodale knooppunten voor goederenvervoer volgens een hiërarchie, rekening houdend met de bestaande toestand

- Afstemming inrichting omgeving op beoogde functies van de knooppunten, zowel voor goederen als voor personen
- Ontwikkelen en perfectioneren van nieuwe producten en diensten die ketenmobiliteit ondersteunen bij het goederenvervoer zoals tracking and tracing, knooppunttechnologie,...
- Pilotstudies naar en realisatie van kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer in de Vlaamse Ruit van de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Gent en Brussel naar kleinstedelijke gebieden en kernen in het buitenland en voor de verplaatsingen vanuit Vlaanderen naar de Vlaamse Rand rond Brussel.

### **E10 Stimuleren van het gebruik van alternatieve modi bij vervoerswijzekeuze**

- Het oplossen van infrastructurele knelpunten op de waterwegen
- Realiseren van bedrijfs- en schoolvervoerplannen op lokaal niveau. Hiervoor wordt op Vlaams niveau een uniform werkmodel opgesteld
- Ontwikkelen van nieuwe diensten zoals multimodale reisinformatiesystemen waar gecentraliseerd informatie over alle vervoersmodi kan bekomen worden
- Stimuleren van nieuwe vormen van collectief vervoer
- Garanderen financieel toegankelijk openbaar vervoer
- Stimuleren van een efficiënter gebruik van transportmiddelen voor het goederenvervoer door de beladingsgraad van voertuigen op te voeren en het aantal lege ritten tot een minimum te beperken
- Marktregulering en –stimulering goederenvervoer  
Met o.a. aandacht voor de beschikbaarheid van schepen en schippers. Om dit te bekomen kunnen best een aantal maatregelen genomen worden om het schippersberoep weer aantrekkelijk te maken zoals het voorzien van aantrekkelijke wachtplaatsen voor schepen, het aanbieden van interessante opleidingsmaatregelen, verbeteren van het sociale statuut van schippers, verbeteren van scholings- en opvangvoorzieningen voor schipperskinderen, verbeteren van kredietverstrekkingmogelijkheden voor aanschaf van nieuwe schepen, beëindigen van de (Europese) sloop- en oud-voor-nieuwregelingen
- Bevordering van de doorgaande technologische ontwikkeling in de goederenvervoersector t.b.v. het vervoer van kleine laadeenheden (pallets en colli)

- Bevorderen van informatiebeschikbaarheid over prestatieniveaus van vervoerwijzen, en het actief voorzien in deze informatie aan diverse actoren (promotiebeleid) voor het goederenvervoer
- Het meer transparant maken van regelgeving en documentenbeheer van met het wegverkeer concurrerende diensten.
- Deze maatregelen kunnen ondersteund worden door een gericht prijsbeleid: Voeren van een prijsbeleid (generiek en specifiek) gericht op beïnvloeding modal split (door bijv. parkeerkosten te verhogen)
- Het gebruik van bedrijfsauto's fiscaal minder aantrekkelijk te maken
- Geven van fiscale stimuli en creëren/stimuleren van marktplaatsen voor gebruik van alternatieve modi en ook voor carsharing en bevordering carpoolen
- Beïnvloeding van de prijsvorming in de markt, met name gericht op het wegverkeer met als doel het internaliseren en uiteindelijk terugdringen van de niet-geprijsde, negatieve effecten

### **E11 Uitbouw van functionele netwerken en het verbeteren van fietsroutes en fietsaccommodaties**

- Realiseren van het fietsroutenetwerk op Vlaams niveau
- Verbetering fietsaccommodatie bij knooppunten van OV, park & ride en carpooling  
De aanwezigheid van de fiets in het OV vergroot het bereik van het OV

### **E12 Voeren van een prijsbeleid**

- Prijsmaatregelen van het autosysteem
  - Gebruiksrechten
  - Variabele autokosten
- Restrictief parkeerbeleid
- Prijsmaatregelen voor het OV
- Fiscaal bevorderen van het fietsgebruik

## 10.3.2 Toegankelijkheid

### F1 Handhaving van een basisvoorzieningenniveau

- Invoering van een mobiliteitseffectenrapport om bij de inplanting van publiekstrekkers de mobiliteitseffecten in beeld te brengen
- Minimumeisen inzake toegankelijkheid van publiekstrekkers met collectieve systemen via bouwvergunning

### F2 Verbetering van de bruikbaarheid van de weg voor zwakke verkeersdeelnemers

- Uitwerking van bovenlokale fietsroutenetwerken en de systematische realisatie ervan
- Technische normen voor de realisatie van fietspaden
- Handhaving ten aanzien van de minimumnormen voor voetpaden
- Criteria met betrekking tot de vlakheid van voetpaden en de bruikbaarheid ervan voor minder validen
- Optreden ten aanzien van het foutparkeren op fiets- en voetpaden
- Normstelling voor oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers rekening houdend met de veiligheid en de beperkingen van mensen
- Faciliteiten (beveiligde fietsstallingen, voor voetgangers en fietsers in stedelijke centra, stations, nabij publiekstrekkers, ...)

### F3 Verhoging van de sociale veiligheid op straat en in het openbaar vervoer

- Deelmaatregelen tegen sociale onveiligheid in het openbaar domein
  - Routes zoveel mogelijk door de 'bewoonde wereld' leiden
  - Verzamelroutes aangeven, waardoor ze drukker (en dus veiliger) worden
  - Grote obstakels dicht bij de route vermijden, zodat niemand zich vlakbij verdekt kan opstellen
  - Routes zo gestrekt mogelijk maken, zonder onoverzichtelijke situaties;
  - Goede verlichting aanbrengen, waardoor ook vanuit de omgeving te zien is wat er gebeurt
  - Vervangend collectief vervoer, als trein- of metrotaxi of gewoon als deeltaxi.
- Deelmaatregelen tegen sociale onveiligheid in het voertuig

- Werken met kleine eenheden
- Weinig deuren gebruiken
- Toegangscontrole
- Camerabewaking
- Bewakers aan boord ('s avonds op trein en metro)
- Tegen zwartrijders de inzet van controleploegen met politionele steun, eventueel gratis vervoer
- Deelmaatregelen tegen sociale onveiligheid op haltes, stations, parkeergarages
  - Goed zicht en verlichting
  - Gestrekte routes
  - Goede reiniging en snel herstel van vernielingen
  - Camerabewaking
  - Meldinstallatie voor problemen
  - Afspraken over snel ingrijpen politie
  - 's Avonds verkleinen van de operationele ruimte
  - Afsluiten van stations voor niet betalende bezoekers
  - Door deeltaxi's aanvoeren op centrale haltes of stations
  - Introductie van automatische garages.

#### **F4 Verbeteren van de eigen vervoermiddelen**

- Deelmaatregelen tegen sociale onveiligheid in het openbaar domein
  - Evaluatie van de reglementering met betrekking tot het gebruik van aangepaste voertuigen
  - Evaluatie van de normstelling inzake het aanleggen van parkeerplaatsen voor mindervaliden
  - Toezicht op de naleving van gereserveerde parkeerplaatsen voor mindervaliden
  - Voldoende en voldoende brede parkeerplaatsen (min. 3.70m.) voor mindervaliden
  - Opentrekken van de parkeerkaart voor minder validen tot ouderen met verplaatsingsproblemen.

#### **F5 Verkeerseducatie en –training voor/over zwakke verkeersdeelnemers**

- Invoering opleiding theoretisch rijbewijs in scholen

- Verkeersopleiding voor kinderen en jongeren
- Gerichte informatie naar doelgroepen over aanpassingen aan de verkeerswetgeving
- Betere training voor bromfietsen
- Bij rijopleiding aandacht voor gedragsbeperkingen ouderen, kinderen, jongeren, ...
- Informatiecampagnes gericht op grotere tolerantie in het verkeer
- Gericht onderzoek naar het probleem van verkeersagressie, met het oog op het uitwerken van concrete beleidsmaatregelen.

#### **F6 Een gedifferentieerde uitbouw van het openbaar vervoer i.f.v. plaats en tijd**

- Verdere implementatie van het decreet op de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen
- Verkenning van de mogelijkheden ter verruiming van de tijdvensters tijdens de avonduren in het weekend
- Verkenning van de mogelijkheden voor haast-vervoersystemen voor minder validen.

#### **F7 Verhoging van de kwaliteit van collectieve systemen**

- Kennis van chauffeurs over mensen met functiebeperkingen
- Aangepaste rijstijl van buschauffeurs bevorderen
- Centraal informatiepunt waar info over het openbaar vervoer kan verkregen worden (ook inzake het vervoer van minder validen)
- Het visueel en auditief toegankelijk stellen van informatie
- Uitwerking van (aanvullende) normen inzake toegankelijkheid van voertuigen en halteplaatsen (in overleg met de betrokken doelgroep)
- Verder zetten van het investeren in rollend materieel met lage vloer en aangepaste instap (cfr. toekomstige Europese richtlijn over de constructie-eisen voor bussen van verschillende types)
- (Her)aanleg van halte-infrastructuur in functie van toegankelijkheid van voertuigen
- Handhavingsbeleid inzake foutparkeren aan haltes
- Uitbouwen van specifieke deur-tot-deur dienstverlening voor minder mobiele
- Wegwerken van discriminatie voor minder validen inzake het gebruik van openbaar vervoer (spoor)



## **F8 Vervoer op maat van mensen met functiebeperkingen**

- Uitbouwen van specifieke deur-tot-deur dienstverlening voor minder mobiele
- Doorlichting van de werking van minder-mobiele-centrales in functie van het bekomen van een grotere toegankelijkheid ervan.

## **F9 Een betaalbaar gebruik van vervoersmiddelen en vervoersmogelijkheden**

- Gratis openbaar vervoer voor –12 jarigen (vooral om veiligheidsredenen)
- Gratis openbaar vervoer voor 65 + verder zetten
- Netabonnements tegen gereduceerde tarieven voor –25 jarigen
- Aanbieden van netabonnements tegen gereduceerde tarieven in de woon-werksfeer
- Familie abonnement op gezinsniveau
- Aanpassing systeem voor steuntrekkers OCMW

## **F10 Diensten/activiteiten naar mensen brengen**

- Stimuleren van het gebruik van nieuwe technologie
- Stimuleren van telewerken
- Opzetten van pilootprojecten inzake gecombineerde dienstverlening aan hoogbejaarden.

### **10.3.3 Verkeersveiligheid**

#### **G1 Minder groei van het individueel gemotoriseerd verkeer**

- Een efficiënt ruimtegebruik draagt bij tot een beperking van het gemotoriseerd verkeer
- Betere verspreiding van het wegverkeer in de tijd
- Betere verspreiding van het wegverkeer over de verschillende modaliteiten en verkeersnetwerken

#### **G2 Bijgestelde en aan de omgeving aangepaste snelheden op secundaire en lokale wegen**

- 70 km/h voor onderliggend wegennet buiten de bebouwde kom en stadsontsluitingswegen. Deze wegen hebben een verzamel functie voor het gewestelijke wegennet en een verbindende functie voor de verplaatsingen op bovenlokaal niveau
- 50 km/h voor doorgaande wegen en op de belangrijkste routes die gevolgd worden door het openbaar vervoer en de hulpdiensten binnen de bebouwde kom, verder op de lokale wegen buiten de bebouwde kom. Deze wegen hebben binnen de bebouwde kom een verzamel functie voor het secundaire wegennet buiten de bebouwde kom en een verbindende functie voor de verplaatsingen op lokaal niveau. Buiten de bebouwde kom gaat het om de functies verzamelen en toegang geven
- 30 km/h voor niet doorgaande wegen en verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom. Deze wegen hebben louter een functie voor toegang geven

### **G3 Intrinsiek veiliger ingerichte wegen**

- Leefbare doortochten
  - Optrekken van het aantal aangepakte doortochten per jaar
- Gemeentewegen binnen de bebouwde kom
  - Invoeren van zone-30-gebieden, woonerven en de herinrichting van de overige gemeentewegen binnen de bebouwde kom.
- Prioritaire behandeling van gevaarlijke punten binnen de bebouwde kom
  - Structurele verbetering in de ongevalsregistratie
  - Methodiek uitwerken om de effecten van ingrepen op voorhand beter in te schatten
- Veiliger fietsvoorzieningen
  - Fietsen stimuleren op plaatsen waar de veiligheid gegarandeerd is
  - Uitbouw van een lokaal fietsroutenetwerk
  - Hoge kwaliteitseisen voor fietspaden
- Homogeniseren van snelheden op autosnelwegen
  - Verlagen van de maximum toegelaten snelheden op de ringstructuren
  - Uitbreiding inhaalverbod vrachtwagens
  - Beperken van het aantal toegangscapexen op de tot snelweg om te vormen gewestwegen
  - Doorzicht-beprekingen (beperken van kijkfiles en secundaire ongevallen)
  - Uitbreiden van FAST
  - Een kritische veiligheidsaudit van de huidige op- en afrittencomplexen

- Beveiligen van de toegangen tot de snelwegen met rotondes of verkeerslichten

#### **G4 Continue en stapsgewijze veilig leren rijden**

- Stapsgewijze opleiding van jonge bestuurders
  - Ontwikkelen van een veilige basishouding en basiskennis in het secundair onderwijs
  - Een voorlopig rijbewijs
  - Een tweede examen na verloop van twee jaar
- Betere scholing voor motorrijders
- Informatiebijeenkomsten voor ouderen
  - Vorming gericht op oprissing van de kennis en op veilig rijden

#### **G5 Meer en effectiever verkeerstoezicht**

- Meer en efficiënter snelheidscontroles
  - Camera's op kruispunten waar herinrichtingsmaatregelen geen wezenlijke verbetering van de verkeersveiligheid meer kunnen garanderen
  - Camera's op zwarte punten waar budgettaire beperkingen het onmogelijk maken om tot herinrichting over te gaan
- Rijden gaat niet samen met alcohol en drugs
  - Verhoogd aantal controles op alcohol en drugs in het verkeer
- Verhoogde gordeldracht

#### **G6 Doelgerichter en op basis van het draagvermogen van de overtreder gebaseerde sanctionering**

- Het categoriseren van verkeersovertredingen naar ernst van de overtreding, zelfs volgens het asociaal en/of agressief karakter ervan
- Het sanctioneren meer baseren op het draagvermogen van de overtreder
- Ruimere toepassingen van het beperken tot het recht op (tijdelijk) besturen van voertuigen

#### **G7 Veiliger goederenverkeer**

- Het gebruik van reeds aanwezige gordels bevorderen
- Veralgemeende invoering van dode hoekspiegels of camera's
- Verder aanbrenge van open/gesloten zijafscherming bij vrachtwagens, aanbrenge van betere onderrijbeveiliging aan de achterzijde van vrachtauto's
- Installeren van een black box in alle vrachtauto's en autocars
- Maximale snelheidsbegrenzer in lichte vrachtwagens

- Meer onderzoek naar het belang van bewustzijnsstoornissen in aanrijdingen
- Betere opleiding van de bestuurders van groep 2 (vrachtwagen- en busbestuurders), betere coordinatie van de medische onderzoeken voor bestuurders van groep 2 uit de wegcode
- Actieve ondersteuning van veiligheidshandvesten in bedrijven met wagenparken.
- Ontwikkelen van een veiligheidscultuur ontwikkelen bij transportbedrijven. Ook al betekent dit dat de werkgever mee over de schouder van de chauffeur kijkt: meer controle op de chauffeur in het voertuig, maar ook verantwoorde opdrachten vanwege de werkgever.
- Veralgemeend invoeren van een elektronische tachograaf binnen Europa

### **G8 De passieve veiligheid van voertuigen stimuleren**

- Hoger aandeel voertuigen die gunstig uit de EuroNCAP-vergelijkingen komen
- Uitbreiden van de EuroNCAP-testen op vlak van impact voor zwakke weggebruikers
- Stimuleren van helmgebruik en beschermende kledij bij al dan niet gemotoriseerde tweewielers
- Invoeren van een zwarte doos die de verkeersomstandigheden en de bewegingskenmerken van het voertuig registreert

### **G9 Inspelen op technologische activiteiten**

- Invoeren van ISA om het aantal ongevallen en de ernst ervan terug te dringen

### **G10 Degelijker kennis en informatie**

- De oprichting van een steunpunt “Verkeersveiligheid bij groeiende mobiliteit”
- Meer accurate registratie en snellere beschikbaarheid van ongevalsgegevens die door de politionele diensten worden vastgesteld

## **10.3.4 Verkeersleefbaarheid**

### **H1 Beheersen van verkeersvolume**

- Uitvoering geven aan het principe van gedeconcentreerde bundeling
- Verbeteren aanbod openbaar vervoer
- Verbeteren van fiets- en voetgangersvoorzieningen
- Bevorderen van taxi, deelauto's carpooling

### **H2 Verminderen van schadelijke emissies aan de bron**

- Gebruik van zuiverdere brandstoffen
- Inzetten van voertuigen die reeds aan de toekomstige norm voldoen
- Ombouw van bestaande voertuigen
- Inspectie en onderhoud van de voertuigen
- Gedragsbeïnvloeding

### **H3 Verminderen van geluidshinder**

- Toepassen van de principes van categorisering
- Toepassen van bron- en overdrachtsmaatregelen bij infrastructuur
  - Toepassing van geluidsarme verharding voor wegen en geluidsarme infrastructuur voor het spoor
  - Zo nodig afschermen van infrastructuur door verzonken aanleg, ondertunneling, schermen of wallen
- Stimuleren van geluidsarm voertuigenpark
  - Zowel bij OV-bedrijven als bij ondernemingen die veel verplaatsingen in stedelijke gebieden maken
- Selectieve subsidiëring van geluidsisolatie
  - Ingrijpen op overdracht van geluid van buiten naar binnen door geluidsisolatie bij gebouwen

### **H4 Aanpakken van verkeersleefbaarheid langs secundaire wegen en lokale wegen**

- Verlagen maximumsnelheden
  - 3 regimes op de wegen onder primaire wegen categorie II: 30-50-70
- Doortochten
- Groene golf
- Rondwegen
- Gebruik ISA

### **H5 Realiseren van verblijfsgebieden**

- Toepassen van Zone-30, woonerf, voetgangersgebied
  - Functioneel samenhangende gebieden afbakenen waarbinnen verblijfskwaliteit vooropstaat
- Gebiedsgericht parkeerbeleid
  - Afweging maken tussen voordelen van autobereikbaarheid voor stedelijke centra en

- o het daaraan gekoppelde parkeren en de nadelen die dit met zich meebrengt ten aanzien van hinder
  - o Woonwijken rond de stadskern mogen geen slachtoffer worden van het parkeerbeleid in het centrum
- Gebiedsgericht locatiebeleid
  - o Weren van activiteiten die overlast veroorzaken
  - o Een afweging maken ten aanzien van de potentiële kwaliteit voor functies die eisen stellen aan verblijfskwaliteit
- Gebruik ISA

## **H6 Aanpakken van verkeersleefbaarheid langs hoofdinfrastructuren**

- Goed stedenbouwkundig ontwerp van de infrastructuur en inpassing in zijn omgeving
- Gebruik van geluidsarme verharding en geluidswerende constructies
- Gebruik van technologische hulpmiddelen om de verkeersstroom te reguleren (ISA e.d.)

## **H7 Aandacht voor verkeersleefbaarheid bij het ontwerp en het beheer van infrastructuur**

- Goed stedenbouwkundig ontwerp van de infrastructuur en inpassing in zijn omgeving
  - o Landschappelijke inpassing
  - o Vermijden van barrièrewerking
- Gebruik van streefbeelden voor hoofdinfrastructuren
  - o Uitwerking van de infrastructuur in relatie tot de specifieke functie van de weg en de aan deze functie verbonden consequenties
  - o Inpassing in de omgeving legt ruimtelijke randvoorwaarden op die in relatie staan met het bestaand functioneren en de gewenste toekomstige ontwikkelingen
- Coherente bewegwijzering en leesbare inrichting van de ruimte
  - o Ondersteunen van de categorisering
- Uitvoeren van structureel onderhoud
  - o Vervangen van infrastructuur die verouderd is of hinder veroorzaakt
- Voorkomen en bestrijden van zwerfvuil

### **10.3.5 Milieu- en natuurkwaliteit**

## **I1 Optimalisatie van beleidsinstrumentarium uit milieubeleid en de ruimtelijke ordening**

- Besluitvorming begeleiden door m.e.r.
  - Mobiliteitsplan laten begeleiden door m.e.r.
  - Bij invulling van 'missing links' zoeken naar de minst slechte locatie
  - Zoeken naar milieueffectmilderende maatregelen
  - Milieutoetsing van maatregelen en instrumenten binnen elk beleidsdomein
- Convenanten
  - Afstemming van mobiliteitsplan, structuurplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen en milieubeleidsplan
  - Afstemming van mobiliteits- en milieuconvenant
- Nemen ontsnipperingsmaatregelen
  - Uitvoeren van het ontsnipperingsplan
  - Nemen van natuurtechnische maatregelen

## **I2 Beheersing van het verkeersvolume**

- Ruimtelijke ordeningsbeleid om de vervoersvraag te verminderen
- Stimuleren carpooling
  - Meer carpoolparkings
  - Carpoolen moet aangemoedigd worden door bedrijven
- Promoten van minder recreatief transport
- Prijsmaatregelen
- Promoten van telewerken, gekoppeld aan maatregelen die een opvulling van vrije plaatsen tegengaan
- Autorestricties in ecologisch gevoelige gebieden
  - Beperken van gemotoriseerd verkeer in stadscentra
- Verbeterde logistieke organisatie

## **I3 Opzetten van een beleidsondersteunende organisatie bij de uitvoering van het mobiliteitsplan en afstemming met het milieubeleidsplan**

- Afstemming tussen milieu- en natuurbeleidsplannen en mobiliteitsplannen
- Organisatorische maatregelen
  - Ontsnipperingsmaatregelen
- Ontsnipperingsplan
  - Uitvoering en opvolging van ontsnipperingsmaatregelen door een instantie binnen AWV en AWZ
- Samenwerking
  - Bij het opzetten van ontsnipperingsprojecten

- Voor het opzetten van projecten rond milieuvriendelijke voertuigen
- Evaluatie
  - Opvolging, monitoring en evaluatie van de uitgevoerde maatregelen op hun doeltreffendheid
  - Evaluatie van het mobiliteitsplan naar de effectiviteit voor het streven naar duurzaamheid

#### **I4 Mitigatie van barrière-effect**

- Constructie bouwtechnische maatregelen
  - Ecoduct, bermbrug, ecotunnel of -koker, boombrug, faunadrempeel, ecoraster, passage onder brug, vooroever en drasberm, fauna uitstapplaats op kanalen, vismitigatie hulmiddelen, ecoduiker, doorgetrokken oever
- Bermbeheer
  - Uitwerken lange termijnvisie
  - Constante opvolging en evaluatie
- Corridorfunctie
  - Inrichten van natuurlijke corridors in het landschap als verbindingszone tussen gebieden en leefgebieden van fauna

#### **I5 Inrichting van transportinfrastructuur**

- Promoten van natuurvriendelijkere vervoersmodi
  - Projecten stimuleren die gericht zijn op fietsvervoer, trein-, tram en busvervoer of (vracht)vervoer via waterwegen
  - Rekening houden met geluidsmilderende maatregelen bij de (her)inrichting van wegen

#### **I6 Bevorderen van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen**

- Wegverkeer
  - Het stimuleren van de introductie van voertuigen die aan toekomstige normen voldoen
  - Zoektocht naar technologie die een duurzame oplossing biedt voor problemen
- Andere modi
  - Garanderen van een voldoende hoge bezettingsgraad
  - Beperken van emissies van geluid en uitlaatgassen van dieseltreinen en binnenvaart

#### **I7 Inspectie en onderhoud van voertuigen**



- Voorkomen van de veroudering op voertuigniveau
- Duurzaamheid onder reëel gebruik
  - Testen van de werkelijke emissies bij gebruik
- Stimuleren van technieken die het functioneren van de motor en het nabehandelingssysteem bewaken om een stijging van de emissies te voorkomen
- Voertuigen met verhoogde emissies opsporen via metingen en de oorzaken wegnemen
- Informatie over het belang voor het leefmilieu van een goed onderhouden voertuig en over de genomen overheidsmaatregelen

## **I8 Beperken hinder en verstoringen**

- Geluidshinder
  - Afbakening stiltegebieden
  - Promoten van openbaar vervoer, natuurvriendelijkere modi en stillere voertuigen qua rolgeluid
  - Verlagen van de maximumsnelheid en de verkeersintensiteit
- Lichthinder
  - Creëren donkerzones nabij natuurzones
  - Maatregelen om het benodigde lamplichtflux te beperken
- Verontreiniging
  - Beperken van het gebruik van strooizout en herbiciden
  - Promoten van natuurvriendelijker vervoersmodi
- Fysische verstoring en verdroging
  - Vermijden van de aanleg van nieuwe wegen

## **I9 Gedragsbeïnvloeding**

- Ingrijpen op keuze vervoerswijze
  - Bezettingsgraad openbaar vervoer moet voldoende hoog zijn
  - Verschuiven van vrachtvervoer over weg naar spoor en binnenvaart dient gekoppeld aan het reduceren van de emissies van dieseltreinen en binnenvaartuigen
- Aankoopgedrag sturen naar milieuvriendelijke voertuigen
- Rijgedrag
  - Snelheidsbeperkende maatregelen doorvoeren
  - Informeren en sensibiliseren
- Verantwoord gebruik van comfortaccessoires
  - Gebruikers doen nadenken over het meerverbruik wanneer men de airco aanzet

## **I10 Gebruik compensatieprincipes bij verlies van natuur**

- Ruimtebeslag compenseren door een vergelijkbare oppervlakte met een vergelijkbare natuurkwaliteit te realiseren
- Compenseren van kwaliteitsverlies

## Bibliografie

AZ Groeninge. (2009). *Opdrachtverklaring*. Opgeroepen op augustus 17, 2010, van AZ Groeninge Kortrijk: <http://www.azgroeninge.be/eCache/446/Opdrachtverklaring.html>

Belgisch Staatsblad, Besluit van 8 juni 1999. (sd). *Besluit van de Vlaamse regering van 8 juni 1999 tot vaststelling van de totale investeringssubsidie en de bouwtechnische normen voor de verzorgingsinstellingen*. Opgeroepen op juli 1, 2010, van raadvt-consetat.be: <http://reflex.raadvst-consetat.be/reflex/pdf/Mbbs/1999/08/31/63718.pdf>

Bouckaert, B., & Dewaele, T. (2004). *Ruimtelijke ordening en stedenbouw in het Vlaamse Gewest*. Brugge: Vanden Broele.

Brouwers, K. (2010, Januari 21). Vlaams volksvertegenwoordigster. (N. Van Brussel, Interviewer)

Camps, J. (2010, juli 15). Directeur cvba Landwaarts. (N. Van Brussel, Interviewer)

Claes, G. (2011, April 5). Voorzitter cvba Volkswoningbouw. (N. Van Brussel, Interviewer)

Coenen, J.-M. (2010, December 16). Gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. (N. Van Brussel, Interviewer)

De Belie, L. (2010, augustus 17). Planologisch ambtenaar provincie Limburg. (V. Brussel, Interviewer)

De regenboog. (2011). *foto Regenboog*. Opgeroepen op Maart 2011, van picasa webalbums: <https://picasaweb.google.com/fotoregenboog/BouwNieuweRegenboogschool#5451411999387914530>

Deboes, F. (2010, augustus 9). Schepen van Stedelijk Onderwijs te Aarschot. (N. Van Brussel, Interviewer)

Dendauw, J. (2010, augustus 16). Directeur Infrastructuur en Masterplan AZ Groeninge Kortrijk. (N. Van Brussel, Interviewer)

Devogelaer, D. (2002). *Stedelijke woondynamiek van de Belgische bevolking en haar gezinnen*. Opgeroepen op juli 10, 2010, van Federaal Planbureau: <http://macrosect.plan.be/admin/uploaded/200605091448088.WP0213nl.pdf>

Dewilde, E. (2011, April 4). Directeur De regenboog. (N. Van Brussel, Interviewer)

European Environment Agency. (2010). *Environmental Terminology and Discovery Service*. Opgeroepen op 2010, van [eea.europa.eu](http://eea.europa.eu): [http://glossary.nl.eea.europa.eu/terminology/concept\\_html?term=beleidsintegratie](http://glossary.nl.eea.europa.eu/terminology/concept_html?term=beleidsintegratie)

Federale Overheid FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie. (sd). *1 MAART 2005. - Koninklijk besluit tot vaststelling van de nadere regels voor de bekendmaking van de vergunning van de handelsvestiging*. Opgeroepen op augustus 22, 2010, van Het Belgisch Staatsblad: [http://www.ejustice.just.fgov.be/doc/rech\\_n.htm](http://www.ejustice.just.fgov.be/doc/rech_n.htm)

Geens, S. (2011, December 28). Mobiliteitsambtenaar Rotselaar. (N. Van Brussel, Interviewer)

Gemeente Kasterlee. (2010). *Wat is een gewestplan*. Opgeroepen op april 9, 2010, van <http://www.kasterlee.be/diensten/ruimtelijkeordening/beleidsplannen/gewestplan/tabid/327/Default.aspx>

- Gemeente Waregem. (sd). *Ruimtelijke planning*. Opgeroepen op april 9, 2010, van <http://www.waregem.be/leefomgeving/ruimtelijke-planning>
- GO! & AGION. (2010). *Naar een inspirerende leeromgeving*. Brussel: Politeia.
- Gonnissen, G. (2010, juli 30). Diensthoofd Logistiek en Mobiliteit UZ Gasthuisberg Leuven. (N. Van Brussel, Interviewer)
- Google. (2010). *Google Maps*. Opgeroepen op augustus 13, 2010, van Google Maps: <http://maps.google.be>
- Govaerts, M. (2011, Januari 31). Adviseur Departement MOW. (N. Van Brussel, Interviewer)
- Govaerts, P. (2011, Januari 20). Afdelingshoofd Ruimtelijke Planning & Ontwerp Libost-Groep. (N. Van Brussel, Interviewer)
- Gysen, G. (2011, Maart 2). Beleidsmedewerkster vzw Stebo. (N. Van Brussel, Interviewer)
- Heremans, A. (2010, juli 30). Voorzitter van de Inrichtende Macht van de scholengemeenschap Aarschot-Betekom. (N. Van Brussel, Interviewer)
- Hubeau, B., & Vande Lanotte, J. (1997). *De recente evoluties in de ruimtelijke ordening en stedenbouw (1993-1997)*. Brugge: Die Keure.
- Hubeau, B., & Voets, F. (2006). *Ruimtelijke ordening voor beginners*. Brugge: Die Keure.
- IMOB - Universiteit Hasselt. (2009, november 16). *Mobiliteitsconvenanten in Vlaanderen*. Opgeroepen op augustus 15, 2010, van Verkeerskunde: <http://verkeerskunde.be/webitems/downloads/Mobiliteitsacademie/1Hans%20Tormans%20Presentatie%20Mobiliteitsconvenanten%202009.pdf>
- Liekens, R., Vandevyvere, W., & Vanwesebeeck, P. (1996). *De toepassing in de praktijk van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen*. Brugge: Die Keure.
- Lievois, G. (2011, Januari 24). Adviseur Departement RWO. (N. Van Brussel, Interviewer)
- Maes, M. (2010, augustus 2). Directeur Middelen Jessa-ziekenhuis Hasselt. (N. Van Brussel, Interviewer)
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Mobiliteitscel. (2001). *Mobiliteitsplan Vlaanderen*. Brussel: Departement LIN.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap-AROHM. (2004). *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*. Brussel: Departement RWO, afdeling Ruimtelijke Planning.
- Ministerie van Verkeer en Waterstraat. (2004). *Nota Mobiliteit*. Rijksoverheid Nederland.
- Mobiliteitsraad van Vlaanderen. (2009). *Mobiliteitsrapport van Vlaanderen*. Vlaamse Overheid.
- Slabbaert, K. (2011, Januari 20). Adviseur Ruimtelijke Planning en Mobiliteit Antea Group. (N. Van Brussel, Interviewer)
- Stelling, C., Meurs, H., & van der Heijden, R. (2007). *Beleidsintegratie Ruimtelijke Ordening en Transport*. Antwerpen.

Van Gorp, D. (2011, April 15). directeur facilitaire diensten MZNL. (N. Van Brussel, Interviewer)

Van Wee, B., & Van Der Hoorn, T. (1996). *Employment location as an instrument of transport policy in the Netherlands: Fundamentals, instruments and effectiveness*. Transport Policy, 3 (3).

Vandeboel, N. (2010, juni 28). Directeur cv Ons Dak. (N. Van Brussel, Interviewer)

Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen. (1998). *Jaarverslag 1998*. Opgeroepen op juli 21, 2010, van VMSW: [http://www.vmsw.be/Portals/0/objects/VMSW/Publicaties/Jaarverslag/JV1998/deel\\_1.pdf](http://www.vmsw.be/Portals/0/objects/VMSW/Publicaties/Jaarverslag/JV1998/deel_1.pdf)

Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen, 2008. (sd). *Huurprijis*. Opgeroepen op augustus 2, 2010, van VMSW: <http://www.vmsw.be/Default.aspx?tabid=4141>

Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen, Besluit van 12 oktober 2007. (sd). *NFS2-Besluit - Besluit van de Vlaamse Regering houdende de financiering van de sociale huisvestingsmaatschappijen voor de realisatie van sociale huurwoningen en de daaraan verbonden werkingskosten*. Opgeroepen op juli 29, 2010, van VMSW: <http://www.vmsw.be/Portals/0/objects/VMSW/Nieuwsagenda/2007%2010%2009%20NFS2%20-%20def.doc>

Vlaamse overheid. (2000). *Beter Bestuurlijk Beleid*. Opgeroepen op april 25, 2010, van vlaanderen.be: <http://www2.vlaanderen.be/bbb/index.htm>

Vlaamse overheid Departement Onderwijs en Vorming, Besluit van 5 oktober 2007. (sd). *Besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2007 houdende vaststelling van de regels die de behoefte aan nieuwbouw of uitbreiding bepalen en van de fysische en financiële normen voor de schoolgebouwen, internaten en centra voor leerlingenbegeleiding*. Opgeroepen op juli 28, 2010, van Onderwijs Vlaanderen: <http://www.ond.vlaanderen.be/edulex/database/document/document.asp?docid=13934>

Vlaamse Overheid Departement RWO, Besluit van 12 oktober 2007. (sd). *Besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 tot reglementering van het sociale huurstelsel ter uitvoering van titel VII van de Vlaamse Wooncode*. Opgeroepen op juli 28, 2010, van Bouwen en wonen: <http://www.bouwenenwonen.be/goto.cgi?bijlage=3498>

Vlaamse overheid Departement RWO, Besluit van 18 juli 2008. (sd). *Besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 houdende de procedure voor de planning, de vaststelling en de goedkeuring van de uitvoeringsprogramma's in het kader van de planmatige realisatie van*. Opgeroepen op juli 28, 2010, van Ruimtelijke ordening, Wonen, Onroerend erfgoed: <http://www.rwo.be/Default.aspx?tabid=12618>

Vlaamse overheid Departement RWO, Besluit van 29 september 2006. (sd). *Besluit van de Vlaamse Regering van 29 september 2006 houdende de erkenning en subsidiëring van huurdersorganisaties*. Opgeroepen op juli 20, 2010, van [http://www.bouwenenwonen.be/uploads/b3524\\_bvrerkenning\\_en\\_subsidiering\\_huurdersorganisaties94033.pdf](http://www.bouwenenwonen.be/uploads/b3524_bvrerkenning_en_subsidiering_huurdersorganisaties94033.pdf)

Vlaamse overheid Departement RWO, Decreet van 15 juli 1997. (sd). *Vlaamse Wooncode*. Opgeroepen op juli 18, 2010, van Bouwen en wonen: [http://www.bouwenenwonen.be/bouwenenwonen-topics-regelgeving-wonen-vlaamse\\_wooncode.html](http://www.bouwenenwonen.be/bouwenenwonen-topics-regelgeving-wonen-vlaamse_wooncode.html)

Vlaamse overheid Departement RWO, Decreet van 27 maart 2009. (sd). *Decreet van 27 maart 2009 betreffende het Grond- en Pandenbeleid*. Opgeroepen op juni 29, 2010, van rwo.be: <http://www.rwo.be/Portals/100/PDF/Publicaties/decreet-grond-en-pandenbeleid.pdf>

Vlaamse overheid Departement RWO, Omzendbrief van 8 juli 1997. (sd). *8 JULI 1997. Omzendbrief betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief dd. 25/1/2002 en 25/10/2002*. Opgeroepen op augustus 9, 2010, van Ruimtelijke ordening in Vlaanderen: <http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/wetgeving/omzendbrieven/19970708K.html>

Vlaamse overheid Departement RWO, Wet van 19 juli 1976. (sd). *Huisvestingscode*. Opgeroepen op juli 19, 2010, van [viwc.vlaanderen.be](http://www.viwc.vlaanderen.be): <http://www.viwc.vlaanderen.be/static/Pages/textpages/Regelgeving/huisvestingscode.html>

Vlaamse overheid Departement WVG, Ministerieel besluit van 18 december 2009. (sd). *Ministerieel besluit van 18 december 2009 tot bepaling van de VIPA criteria duurzaamheid*. Opgeroepen op juli 6, 2010, van Juriwel: <http://www.juriwel.be/smartsite.net?id=11330>

Vlaamse overheid. (2009, maart 11). *Mobiel Vlaanderen*. Opgeroepen op mei 26, 2011, van <http://www.mobielvlaanderen.be/bestekken/mobiliteitsdecreet.pdf>

Vlaamse overheid, departement MOW. (1996). *Mobiliteitsconvenant Inleiding*. Opgeroepen op augustus 14, 2010, van Mobiel Vlaanderen: <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/inleiding.php?nav=2>

Vlaamse Overheid, Departement MOW, Decreet van 20 april 2001. (sd). *Regelgeving - Decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitconvenants*. Opgeroepen op augustus 14, 2010, van Mobiel Vlaanderen: <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/artikel.php?id=61&nav=09>

Vlaamse overheid, Departement Onderwijs en Vorming. (sd). *Onderwijsnet*. Opgeroepen op juni 18, 2010, van Onderwijs en Vorming Vlaanderen: <http://ond.vlaanderen.be/gidsvoorleraren/1indienst/onderwijsnet.htm>

Vlaamse Regering, Decreet van 18 mei 1999. (sd). *Decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening*. Opgehaald van [http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/wetgeving/decreet/dro99/dro99\\_titel5.htm#HOOFDSTUK I. Strafbepalingen](http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/wetgeving/decreet/dro99/dro99_titel5.htm#HOOFDSTUK I. Strafbepalingen)

Vlaamse Regering, Wet van 29 maart 1962. (sd). *Wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw*. Opgehaald van [http://www.juridat.be/cgi\\_loi/loi\\_a.pl?language=nl&caller=list&cn=1962032930&la=n&fromtab=wet&sql=dt='wet'&tri=dd+as+rank&rech=1&numero=1](http://www.juridat.be/cgi_loi/loi_a.pl?language=nl&caller=list&cn=1962032930&la=n&fromtab=wet&sql=dt='wet'&tri=dd+as+rank&rech=1&numero=1)

Watkins, T. (2001). *San José State University*. Opgeroepen op augustus 9, 2010, van Alonso's Bid Rent Function Theory: <http://www.sjsu.edu/faculty/watkins/alonso.htm>

Webcommerce. (sd). *Vertaling verkokering*. Opgeroepen op april 25, 2010, van Mijn woordenboek: <http://www.mijnwoordenboek.nl/vertaal/NL/NL/verkokering>

Wolters Kluwer Belgium, Wet van 10 juli 2008. (sd). *Wet van 10 juli 2008 betreffende de ziekenhuizen en andere verzorgingsinrichtingen, gecoördineerd op 10 juli 2008*. Opgeroepen op augustus 4, 2010, van Online juridische bibliotheek: <http://www.jura.be/>

Zita, Ministerieel Besluit van 11 mei 2007. (sd). *Ministerieel besluit tot vaststelling van de de maximumkostprijs die in aanmerking kan worden genomen voor de betoelaging van nieuwbouwwerken, uitbreidingswerken en herconditioneringswerken van een ziekenhuis of een dienst*. Opgeroepen op juli 5, 2010, van Zita Staatsbladclip: <http://staatsbladclip.zita.be/staatsblad/wetten/2007/06/06/wet-2007022824.html>

## **Auteursrechtelijke overeenkomst**

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling:

**Relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid in Vlaanderen: een analyse van de afstemming op verschillende beleidsniveaus**

Richting: **master in de verkeerskunde-mobiliteitsmanagement**

Jaar: **2011**

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Niet tegenstaand deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt behoud ik als auteur het recht om de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij te reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

Ik bevestig dat de eindverhandeling mijn origineel werk is, en dat ik het recht heb om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. Ik verklaar tevens dat de eindverhandeling, naar mijn weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

Ik verklaar tevens dat ik voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen heb verkregen zodat ik deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal mij als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze overeenkomst.

Voor akkoord,

**Van Brussel, Nils**

Datum: **2/06/2011**