



**meer
doen** **MET
EEN** **betere
ruimte**

2030

vfp VLAAMSE VERENIGING VOOR **ruimte & planning**



Inhoudstafel

| | | |
|---|---|--------------|
|  | Vlaanderen als planner, gids en partner | p. 4 |
|  | Met openruimtebescherming naar een gedeeld verhaal | p. 6 |
|  | Landbouw | |
|  | Water en biodiversiteit | |
|  | Bodem | |
|  | Met sociale huisvesting naar betaalbaar en duurzaam wonen | p. 8 |
|  | Sociale huisvesting | |
|  | Publiek / privaat | |
|  | Met verweving naar ruimte voor bedrijvigheid | p. 10 |
|  | Verweving | |
|  | Herontwikkeling | |
|  | Verduurzaming | |
|  | Collectief beheer | |
|  | Met een collectieve aanpak naar onafhankelijke en fossielvrije energie | p. 12 |
|  | Energiegemeenschappen | |
|  | Energiestrategieën | |
|  | Energiegebruik | |
|  | Met sterk ruimtelijk beleid naar een modal shift | p. 14 |
|  | Nabijheid en verdichting | |
|  | Fietsnetwerk en hoogwaardig openbaar vervoer | |



Meer doen met een betere ruimte

Routekaart voor een veerkrachtige Vlaamse Ruimte 2024-2030

Vlaanderen is een hoogdynamische regio die zowel demografisch als economisch blijft groeien. Vlaanderen is ook een vruchtbare en waterrijke regio met een gematigd klimaat en biodiverse landschappen. Omdat ruimte in Vlaanderen een bijzonder schaars goed is, worden we sterk geconfronteerd met de vraag hoe we beide perspectieven kunnen combineren: hoe groei kan samengaan met de versterking van ecosystemen, met een gezonder leefmilieu. Hoe we meer kunnen doen met betere ruimte.

Op steeds meer vlakken laten de gevolgen van ruimtegebrek zich vandaag al voelen. ` Onder invloed van de snelle klimaatverandering komen deze gevolgen alleen maar meer op de voorgrond: de transitie naar een groene economie zal mogelijk de vraag naar herindustrialisering meebrengen, terwijl tegelijk de nood aan ruimte voor water, biodiversiteit en lokale voedselvoorziening groeit. Zonder een doordachte planning wordt ruimtegebrek dé achillespees voor een veerkrachtig Vlaanderen.

Ruimtelijke planning heeft als doel om verschillende ruimtevragen en maatschappelijke doelstellingen een plaats, een gebruiksruimte te geven. Plannen is vooruitdenken, problemen niet aanpakken wanneer, maar voordat ze zich stellen. Enkel door te plannen voor de toekomst, kunnen we onze sociale, ecologische en economische doelen blijven realiseren.

Toekomstgerichte planning vraagt soms moeilijke keuzes. Steeds vraagt ze om samenwerking: over de administratieve en sectorale grenzen heen, tussen verschillende bestuursniveaus, tussen de overheid en private actoren.

Om dat alles in goede banen te leiden, is er nood aan een Vlaamse overheid die zich prominent als ruimtelijk planner opstelt, en als partner van (boven)lokale besturen.

Via vijf routes geven we een concrete invulling aan die rol.



Vlaanderen als **planner, gids en partner**

Voedselproductie, water, biodiversiteit en bodem zijn elk essentiële elementen. Gezien de uitdagingen die ons te wachten staan, heeft de Vlaamse overheid een hoofdrol te spelen in het “plannen voor de toekomst”. Vanop Europees niveau wordt naar Vlaanderen gekeken voor de realisatie van (steeds ambitieuzere) eisen op vlak van leefmilieu en klimaat, vaak met een belangrijke ruimtelijke impact. Tegelijk verwachten de lokale en bovenlokale niveaus van Vlaanderen zowel de nodige ondersteuning als de nodige beleidsruimte om een eigen ruimtelijk beleid uit te werken en uit te voeren.

De aankondiging van de bouwshift en de goedkeuring van de strategische visie van het BRV hebben een grote impact gehad, maar moeten dringend concreet worden gemaakt. Het geldende juridisch kader draagt nog te weinig bij aan een realisatie van de bouwshift – in een aantal gevallen staat het dit zelfs in de weg. Er is nood aan een sterke visie, aan sterke (boven)lokale besturen, en aan een Vlaamse overheid die deze besturen de middelen en de ondersteuning aanreikt om de bouwshift te realiseren. En vooral is er nood aan een gebiedsgerichte aanpak, waarin samenwerkingen worden aangegaan vertrekkend van de noden en problematieken op terrein.

De Vlaamse overheid stelt zich daarom op als planner, als gids en als partner voor andere overheden en partners die werken aan een veerkrachtig Vlaanderen.

PLANNER

De meest essentiële zaken neemt de Vlaamse overheid zelf stevig in handen. Langetermijnplannen, moeilijke keuzes, bindende kaders en regelgeving worden op Vlaams niveau gemaakt. Zo wordt gegarandeerd dat iedereen aan hetzelfde zeel trekt.

GIDS

Daarnaast is een grote rol weggelegd voor bovenlokale en lokale besturen, voor het middenveld en voor private actoren. De Vlaamse overheid biedt hen voldoende beleids- en beweegruimte, maar geeft tegelijk ook richting in het werken aan gebiedsgericht beleid. Zo gidst Vlaanderen in de richting van een realisatie van de langetermijndoelen.

PARTNER

Als partner werkt de Vlaamse overheid tenslotte zelf mee aan ruimtelijke transitie. Daarbij biedt ze haar expertise aan, ondersteunt ze financieel of via haar grondposities, en werkt ze samen met andere (federale of Europese) overheden.

- 0.1 - PLANNER** De Vlaamse overheid concretiseert de strategische visie van het BRV in uitvoeringsgerichte beleidskaders. Daarin gaat bijzondere aandacht naar de taakverdeling tussen de Vlaamse overheid en de (boven)lokale besturen.
- 0.2 - PLANNER** De Vlaamse overheid stelt de geldende regelgeving bij om een vlotte, juridisch waterdichte en financieel haalbare realisatie van de bouwshift mogelijk te maken. Daarin wordt in de eerste plaats verspreid bouwen verhinderd, en (pas) in de tweede plaats verdichten in de kernen vereenvoudigd.
- De Vlaamse overheid wijzigt haar recente beslissing over de planschadevergoeding. De nieuwe planschaderegeling hypothekeert de verdere uitwerking van de bouwshift, en beperkt de beleidsruimte van lokale besturen aanzienlijk. De vorige schaderegeling gebaseerd op de verwervingswaarde, is een goed uitgangspunt omdat ze de werkelijk geleden schade compenseert. Dit maakt de bouwshift haalbaar en betaalbaar.¹
 - De Vlaamse overheid voert het systeem van planningsneutraliteit in, ofwel de verplichting om elke omzetting van een zachte naar een harde bestemming te compenseren door een gelijkwaardige omzetting van een harde naar een zachte bestemming. Dit is een belangrijk principe dat finaal zal moeten evolueren naar ruimteneutraliteit.²
- 0.3 - GIDS** De Vlaamse overheid zet in op capaciteitsversterking bij lokale besturen, en ondersteunt de lokale besturen bij onderlinge samenwerkingen.
- 0.4 - PARTNER** De Vlaamse overheid zet verder in op het ondersteunen van kritisch constructieve stemmen in het maatschappelijk debat. Ze versterkt de werking van het Team Vlaams Bouwmeester³, dat een integrerende werking heeft en zowel de rol van “bouwmeester” als van “landschapsmeester” opneemt.

1 Lees meer: <https://www.vrp.be/post/het-instrumentendecreet-is-een-historische-vergissing>

2 Lees meer: <https://www.vrp.be/post/vrp-reactie-op-het-krokusakkoord>

3 De rol van een Vlaams bouwmeester is om vanuit een onafhankelijke positie de kwaliteit van architectuur, stedenbouw, landschap en ruimtelijke planning te bewaken. Dit gebeurt door initiatieven te initiëren en te begeleiden en door een kritische stem op te nemen in het maatschappelijk debat, met kennis van de systemen van open en bebouwde ruimte.

Met openruimtebescherming naar een gedeeld verhaal

Voedselproductie, water, biodiversiteit en bodem zijn elk essentiële elementen in onze samenleving. Ze kunnen samengaan in een win-winverhaal voor alle betrokken actoren, maar enkel door ze daar de nodige (open) ruimte voor te bieden. In elk van deze urgente thema's wordt vandaag gekampt met ruimtegebrek. Voedselproductie wordt bedreigd door ruimtelijke versnippering en de moeilijke toegang tot grond voor jonge landbouwers. Water wordt nog te vaak versneld afgevoerd, terwijl droogte- en overstromingsproblematieken de nood aan "sponslandschappen" duidelijk aantonen. Biodiversiteit gaat verloren door een gebrek aan ruimte of respect voor natuur. Bodems worden nog te vaak verhard zonder inzicht in hun waarde. Als eerste stap om op elk van deze problematieken een antwoord te bieden, beschermt, koestert en versterkt de Vlaamse overheid de open ruimte.

Dat is een hele ruimtelijke transitie, waarin heel wat actoren een rol te spelen hebben. Boeren, natuurverenigingen, waterbeheerders, bodemdeskundigen, lokale besturen, ... ze zijn allemaal bondgenoten in de strijd tegen verzilting, droogte, erosie, overstromingen, biodiversiteitsverlies en klimaatverandering.

Via gebiedsgerichte coalities zijn zij zelf het best in staat samen na te denken over hun gebied, maatregelen te ontwerpen en die gericht in te passen. Dat betekent niet dat ze losgelaten worden. Vlaanderen heeft een belangrijke rol te vervullen in het werken aan een positief toekomstperspectief, het vaststellen van de overkoepelende doelstellingen waarnaar wordt gewerkt, en het ondersteunen van de coalities. Na het vrijwaren van de open ruimte is dat de tweede stap: in partnerschap werken aan een positief verhaal.

1.1 - PARTNER De Vlaamse overheid biedt permanente ondersteuning aan gebiedsgerichte coalities die samenwerken aan een evenwicht tussen landbouw, water en landschap in de open ruimte⁴, en verankert ze in structureel beleid.

⁴ Een goed voorbeeld is het programma Water-Land-Schap, zie <https://www.vlm.be/nl/projecten/vlm-projecten/waterlandschap>.

Landbouw

- 1.2 - PLANNER** De Vlaamse overheid zet in op het voorkomen van versnippering van landbouw-arealen en het creëren van ruimte voor duurzame landbouw, door zonevreemd gebruik binnen agrarisch gebied stop te zetten. Dit is tegelijk een snelle manier om het ruimtebeslag tot minder dan 3ha per dag terug te dringen, en realiseert zo een eerste BRV-mijlpaal.
- 1.3 - PARTNER** De Vlaamse overheid faciliteert de toegang tot grond voor landbouwers door de grondposities van overheden uit te breiden en in te zetten op een duurzaam en positief landbouwverhaal.⁵

Water en biodiversiteit

- 1.4 - PLANNER** De Vlaamse overheid neemt het planinitiatief om alle kwetsbare gebieden die beschermd worden door sectorale wetgeving (cfr. bosdecreet, vogelrichtlijn- en habitatgebieden) die vandaag nog een harde bestemming hebben, om te zetten naar een zachte bestemming, bijvoorbeeld gemengd openruimtegebied.
- 1.5 - PLANNER** De Vlaamse overheid neemt het planinitiatief om gronden die essentieel zijn voor de watervoorziening en het tegengaan van droogte, te vrijwaren van verharding en in te zetten voor verhoogde infiltratie.⁶
- 1.6 - PLANNER** De Vlaamse overheid maakt werk van WORG 2.0 op basis van de geactualiseerde waterkaarten. De nieuwe prognoses die het Vlaamse waterbeleid hanteert (water toetskaart), tonen de nood aan een bijkomende reeks vaststellingen van watergevoelige openruimtegebieden bovenop de gebieden die recent voorlopig werden vastgesteld.
- 1.7 - GIDS** De Vlaamse overheid garandeert dat aanwezige natuur en biodiversiteitswaarden voldoende bescherming krijgen in het lokale vergunningenbeleid, o.a. door het vergunningenbeleid voor het vellen van bomen te verstrengen, en door een eerlijke compensatieplicht te handhaven bij het verlies van natuurwaarden.

Bodem

- 1.8 - PLANNER** De Vlaamse overheid maakt een bindend kader op rond het duurzaam omgaan met bodems. Daarin worden waardevolle bodems (bv. met een historische CO₂-opslag, met een hoge cultuur-waarde, ...) geïdentificeerd en beschermd tegen uitputting of structurele degradatie, door maatschappelijke activiteiten af te stemmen op de capaciteit van de bodem.
- 1.9 - GIDS** De Vlaamse overheid stuurt het ruimtelijk beleid van andere overheden zodat er rekening wordt gehouden met de capaciteit van de bodem.
- 1.10 - GIDS** De Vlaamse overheid verstrengt het vergunningenbeleid op vlak van de aanleg van verharding.⁷

⁵ Het is daarbij nuttig om een grondenbank agrarische ontwikkeling in het leven te roepen.

⁶ Zie <https://www.minaraad.be/themas/hinder/studienota-groenblauwe-netwerken-en-strategisch-plan-waterbevoorrading>

⁷ Lees meer: <https://www.vrp.be/post/wijziging-art-bijkomende-meldings-en-vergunningsplicht-vcro-art-4-2-5>

Met sociale huisvesting naar betaalbaar en duurzaam wonen

Betaalbaar wonen staat hoog op de maatschappelijke agenda. Te vaak wordt het betaalbaarheidsprobleem gekoppeld aan ruimtelijke schaarste. De redenering is dat schaarste van bouw mogelijkheden de prijzen opdrijft, waarbij de bouwshift verdere schaarste in de hand zou werken. Recent onderzoek⁸ van het departement Omgeving (Verachtert, 2023) ontkracht dit: de woningprijs wordt eerder opgedreven door het beschikbare budget van kopers (lage rentes, lange leningen, giften van de ouders), vastgoedbeleggers (bv. studentenhuysvesting, appartementen) en door een tekort aan sociale huysvesting, waardoor mensen uit de laagste inkomenscategorieën elkaar moeten beconcurreren voor een ondermaats huuraanbod, zeker in de steden.

Daarnaast is er ook weinig sprake van “schaarste”: er zijn nog meer dan genoeg bouw mogelijkheden als we de huidige trend van compactere ontwikkelingen verder zetten. Een belangrijke uitdaging is dan ook eerder om slecht gelegen aanbod te neutraliseren, en in te zetten op betaalbaar wonen op goed gelegen plekken. We beogen een ‘trickle-up’ effect: inzetten op grootschalige en laagdrempelige sociale woningbouw helpt om de volledige huur- en koopmarkt te laten afkoelen. Door voor sociale woningbouw te focussen op de kernen, wordt vermeden dat mensen op langere termijn in vervoers- of sociale armoede terechtkomen.

⁸ Lees meer <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/54569>

Sociale woningen

2.1 - PLANNER

De Vlaamse overheid garandeert het recht op wonen voor iedere Vlaming en verhoogt haar ambitie voor bijkomende sociale woningen op goed gelegen plaatsen. Een bindend kader vanuit de Vlaamse overheid verzekert een verdubbeling van het aantal bijkomende sociale woningen, tot minstens 7.000 per jaar. Deze woningen voldoen aan ambitieuze duurzame criteria en gebruiken fossielvrije energie en warmte.

2.2 - PARTNER

De Vlaamse overheid werkt in overleg met de woonmaatschappijen een oplossing uit voor de slecht gelegen gronden in handen van de woonmaatschappijen, waarbij deze niet bebouwd worden.

Publiek / privaat

2.3 - PARTNER

De Vlaamse overheid voorziet steun voor alle publieke en private initiatieven die minstens 20% sociale huurwoningen realiseren, gericht op de laagste inkomenscategorie (Q1) in bestaande of nieuwe gemengde ontwikkelingen én op goed gelegen locaties. Initiatieven die boven op dit aanbod nog minstens 20% betaalbare woningen of budgethuurwoningen voorzien (gericht op lagere middenklasse (Q2) krijgen extra steun.

Met verweving naar ruimte voor bedrijvigheid

Vandaag blijven handel, productie en bedrijvigheid steeds verder uit goedgelegen stads- of dorpskernen wegtrekken. Nieuwe baanwinkels of bedrijventerreinen nemen nog steeds happen uit de broodnodige open ruimte, en zorgen daar voor aanzienlijke oppervlaktes verharding en een toenemende auto-afhankelijkheid. De Vlaamse dorps- en stadscentra, van oudsher gekenmerkt door veel handel en bedrijvigheid, transformeren meer en meer naar monotone woonwijken. Tegelijk is duidelijk dat ook voor economische functies de ruimte schaars wordt, en dat ook zij voor grote uitdagingen staan naar duurzaamheid en klimaatadaptatie. Om het ruimtebeslag terug te dringen én voldoende plaats te houden voor werk, is een aangepast locatiedenken noodzakelijk.

Veel economische functies kunnen verweven worden binnen bestaande kernen, de bedrijvigheid van vroeger is niet meer die van vandaag. Door technologische ontwikkelingen, en een modal shift waarbij transportintensieve functies zo veel mogelijk worden gekoppeld aan knooppunten van spoor- en waterwegen, kunnen steeds meer activiteiten zonder onaanvaardbare hinder worden uitgevoerd in nabijheid van bewoning. Bovendien kunnen makkelijk win-win situaties gecreëerd worden door het delen van ruimte, energie en materialen. Op deze manier geven economische functies identiteit aan wijken en kernen.

Niet alle bedrijven kunnen verweven worden in woonkernen, er zijn nog steeds activiteiten die voor significante hinder zorgen of er ruimtelijk niet inpasbaar zijn. Voor deze bedrijven is ruimte op bedrijventerreinen nodig, en het is dan ook van groot belang om die ruimte te creëren op de bestaande terreinen. Een groot deel van de bedrijventerreinen werd opgericht in de jaren 1960 en 1970, en wordt nu gekenmerkt door verouderde infrastructuur en talrijke andere problemen als wateroverlast, inefficiënt ruimtegebruik, tekort aan groen en gebrekkige uitstraling. Daarnaast wordt heel wat ruimte op bedrijventerreinen ingenomen door functies die wel verweefbaar zijn binnen kernen. Er kunnen veel winsten geboekt worden door een collectieve transitie op schaal van het bedrijventerrein. Daarvoor is een goed parkmanagement cruciaal.

Verweving

3.1 - PARTNER

De Vlaamse overheid begeleidt en stimuleert lokale overheden in de zoektocht naar de verweving van wonen, werken en dienstverlening in kernen. Het systeem van de verweefcoaches die lokaal worden ingezet wordt daartoe uitgebreid.

Herontwikkeling

3.2 - GIDS

De Vlaamse overheid zet in op de herontwikkeling van onderbenutte bedrijventerreinen met niet-verweefbare activiteiten. Via ruimtelijke scans selecteert Vlaanderen in samenwerking met VLAIO lokale bedrijventerreinen voor herontwikkeling met het oog op verhoging van ruimtelijk rendement, meer biodiversiteit, circulariteit en inbedding in de bredere omgeving.

3.3 - PARTNER

De Vlaamse overheid subsidieert en begeleidt de herontwikkeling van brownfieldsites waar circulaire economie, kwalitatieve verweving en een maatschappelijke meerwaarde voor de buurt centraal staan.⁹

Verduurzaming

3.4 - PLANNER

De Vlaamse overheid past haar regelgevende rol toe door via voorschriften in gewestelijke RUP's te garanderen dat de juiste functies op de juiste plaats terechtkomen, en door een hoog ambitieniveau op vlak van water, groen en uitstraling te bewaken.

3.5 - PLANNER

De Vlaamse overheid zet in op een duurzame logistiek door de keuze voor klimaatvriendelijk vervoer en door plaats te voorzien voor multimodale punten, zowel voor de grote logistieke draaischijven (havens) als voor stadslogistiek.

Collectief beheer

3.6 - GIDS

De Vlaamse overheid zet verder in op het collectief beheren van bedrijventerreinen, om zo versneld te werken aan een goed locatiebeleid en verduurzaming van de terreinen.¹⁰

⁹ Dat kan door het lanceren van een nieuwe oproep voor een reeks pilootprojecten 'Terug in Omloop' een samenwerking tussen Vlaio, Departement Omgeving, Team Vlaams Bouwmeester, Team Stedenbeleid en OVAM.

¹⁰ Daarbij kan een voorbeeld worden genomen aan de Nederlandse BIZ (bedrijveninvesteringszones). Een BIZ-decreet kan als basis dienen voor het verplicht oprichten van bedrijveninvesteringszones met bijhorend parkmanagement. Binnen een BIZ kunnen bedrijven ondersteund door de overheid beslissen over collectieve investeringen zonder vrijbuiters.

Met een collectieve aanpak naar onafhankelijke en fossielvrije energie

Energie staat hoger op de agenda dan ooit: het is absoluut noodzakelijk om de switch naar fossielvrije energie te maken in het kader van de klimaatdoelen. Bovendien is het strategisch van belang dat we in hoge mate onafhankelijk zijn van energie uit het buitenland.

In de eerste plaats is het verminderen van de energiebehoefte van belang. Sterker inzetten op het isoleren van gebouwen is een deel van de oplossing, maar daarbij ontbreekt nog te vaak een ruimtelijke reflex. Afgelegen woon- en werkomgevingen blijven, ook wanneer de gebouwen geïsoleerd zijn, energie-inefficiënt omwille van hun mobiliteitsimpact en de hoeveelheid infrastructuur die nodig is om ze aan te sluiten op de maatschappij. Warmte- en koelnetten en andere energiegemeenschappen, noodzakelijk om de energietransitie op een sociaal rechtvaardige manier aan te pakken, vragen vaak om een bepaalde dichtheid, en zijn niet haalbaar als op verspreid wonen en individuele kavels wordt ingezet. Daarom wordt de blik verbreed, en wordt voor energie-oplossingen eerder gekeken naar de schaal van de wijk en van de regio.

Ook met een verminderde energievraag blijft zowel het opwekken als het opslaan en transporteren van energie om ruimte vragen, en het is dan ook van groot belang om een ruimtelijke visie op de energietransitie te ontwikkelen. Daarbij wordt zo veel mogelijk ingezet op de koppeling van energie-infrastructuur met andere doelen, bv. het versterken van de open ruimte.

Energiegemeenschappen

4.1 - PLANNER

De Vlaamse overheid werkt regelgeving uit die het vormen van energiegemeenschappen eenvoudig maakt en stimuleert.

Energiestrategieën

4.2 - PARTNER

De Vlaamse overheid ondersteunt de uitwerking van gebiedsdekkende grootstedelijke -en regionale energiestrategieën (RERS). De trekkende entiteiten van deze energiestrategieën krijgen het mandaat om in samenwerking met lokale actoren ruimtelijke energieplannen op te maken en te implementeren, met duidelijke mandaten en een ambitieuze timing.

4.3 - PARTNER

De Vlaamse overheid voorziet middelen voor de trekkers van de energiestrategieën om voortrajecten te realiseren op strategische locaties, zodat private spelers en coöperaties vanuit een duidelijk en concreet realiseerbaar plan kunnen instappen.

Energiegebruik

4.4 - GIDS

De Vlaamse overheid voert een ruimtelijke reflex in bij (steun)maatregelen die inzetten op vermindering en verduurzaming van het energiegebruik, zodat ze tegelijk bijdragen aan de realisatie van de bouwshift.

Renovatiepremies worden gekoppeld aan de goede ligging van woningen en bedrijven, en aan de duurzaamheidscriteria voor bedrijven.

Met sterk ruimtelijk beleid naar een modal shift

De shift van een focus op individueel gemotoriseerd vervoer naar zachte en collectieve vervoersvormen is dringend nodig. De nadruk op personenwagens zet de woonkwaliteit en veiligheid in dorps- en stadskernen onder druk en riskeert ons verder weg te brengen van de klimaatambities. We rijden ons letterlijk vast.

Mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn sterk verweven en beïnvloeden elkaar wederzijds. Vandaag gebeurt dat vaak op een negatieve manier, bv. waar een verspreid woon-, werk- en voorzieningenpatroon auto-afhankelijkheid in de hand werkt, die dan weer leidt tot verdere ruimtelijke spreiding. Of het kan op een positieve manier gebeuren. Kernversterking maakt zacht verkeer en openbaar vervoer haalbaar en rendabel, wat op zijn beurt weer zorgt voor een sterkere aantrekkingskracht van de kernen. Dezelfde ingrepen kunnen zo bijdragen aan de realisatie van zowel de Mobiliteitsvisie 2040 (met een ambitieuze modal shift) als de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Daarvoor zijn ingrepen in zowel het mobiliteitsbeleid als in het ruimtelijk beleid nodig. Ingrepen in het ruimtelijk beleid zouden ons dichterbij een modal shift moeten brengen, door de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer centraal te stellen bij het bepalen van ontwikkelingskansen en strategieën van kernversterking. En ingrepen in het mobiliteitsbeleid zouden ons dichterbij een bouwshift moeten brengen, door investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, en door aanpassingen aan het verkeersregime in woonomgevingen.

Nabijheid en verdichting

5.1 - PLANNER

De Vlaamse overheid maakt een bindend kader op waarin kernversterking wordt gekoppeld aan de nabijheid van voorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer.

¹¹ Dat kan bijvoorbeeld naar voorbeeld van de Bouwmeesterscans, waarin de mogelijke rol, de eigenheid en ruimtelijke potentie van de diverse kernen binnen een regio worden verkend, zodat een coherent regionaal ruimtelijk beleid ontwikkeld wordt binnen de principes van de bouwshift.

¹² Daarbij wordt 30km/u vastgesteld als de maximale snelheid binnen elke bebouwde kern. Als een hogere snelheid noodzakelijk is, zijn er voldoende brede vrijliggende fietspaden. Daar waar de voetganger maatgevend is, worden straten woonerven.

5.2 - PLANNER

De Vlaamse overheid beperkt de impact van weginfrastructuur op de open ruimte, door infrastructuren slim te bundelen en lokale besturen te ondersteunen in het ontharden van ondergebruikte wegen.

5.3 - GIDS

De Vlaamse overheid ondersteunt bovenlokale besturen of samenwerkingen in het bepalen welke locaties in aanmerking komen voor kernversterking, gebaseerd op nabijheid van voorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer, o.a. door hier financiële middelen voor te voorzien.¹¹

Fietsnetwerk en hoogwaardig openbaar vervoer

5.4 - PLANNER

De Vlaamse overheid versterkt het openbaar vervoer door een performant systeem van basisbereikbaarheid en een hoofdnetwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Hierbij staan betrouwbaarheid, snelheid, een verhoging van de frequentie en comfort voorop zodat het bus- en tramnet kan concurreren met individueel wagenbezit.

5.5 - PLANNER

De Vlaamse overheid stelt het verkeersregime binnen bebouwde kernen bij zodat voetgangers en fietsers de maat bepalen.¹²

5.6 - GIDS

De Vlaamse overheid stelt principes vast voor de uitbouw van een fietsnetwerk, waarbij voldoende fijnmazigheid en robuustheid van het net op vlak van veiligheid centraal staan.¹³

5.7 - PARTNER

De Vlaamse overheid verhoogt fors haar investeringen in het openbaar vervoer en in fietsinfrastructuur, met aandacht voor locatie en ruimtelijke kwaliteit en met als doel het verminderen van autoverkeer in absolute cijfers.

5.8 - PARTNER

De Vlaamse overheid versterkt het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur via afstemming met federaal en Europees beleid op volgende punten:

- Bijkomende investeringen in de Belgische spoorwegen op basis van een Vlaamse spoorstrategie.¹⁴
- Een rechtvaardig fiscaal systeem waarbij frequent autogebruik wordt ontmoedigd, en waarbij salariswagens als fiscaal minst voordelige optie binnen een mobiliteitsbudget worden gezien.¹⁵
- Het overschakelen van het instrument van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) – dat verplicht gebruikt moet worden voor grote infrastructuurprojecten – naar een nieuw en betrouwbaarder instrument dat de reële kosten en baten voor grote infrastructuurprojecten berekent.

13 Bij kruispunten wordt het STOP-principe toegepast. Een netwerk is maar zo sterk als z'n zwakste schakel. Hierbij is aandacht voor de verschillende soorten fietsers: fietssnelwegen om snel en conflictloos lange afstanden af te leggen tot meer fijnmazige invulling op lokaal niveau. Op het fijnmazig niveau is een conflictloze lichtenregeling voor voetgangers en fietsers op gewestwegen in bebouwde kom cruciaal.

14 De strategie zet in op betrouwbaar openbaar vervoer, is stadsregionaal en speelt in op sociaal-recreatieve verplaatsingen. Er wordt een koppeling voorzien met de vervoersregio's om de verschillende openbaarvervoersnetwerken en bovenlokale ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën op elkaar af te stemmen.

15 Binnen het mobiliteitsbudget zijn ook een vergoeding voor auto-onafhankelijk wonen en het afschaffen van vergoedingen voor niet-noodzakelijke verplaatsingen, bv. via zogenaamde tankkaarten (of laadvergoeding), wenselijk.



naar een geïntegreerd en gedragen omgevingsbeleid

De Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP) is een zelfstandige vzw, die haar rol als kritische middenveldactor krachtig wil opnemen. We profileren onszelf als een lerend netwerk van professionele ruimtemakers (ruimtelijk planners, stedenbouwkundigen) en aanverwante disciplines (deskundigen wonen, mobiliteit, open ruimte, recht, vastgoed, zorg, ...).

Als Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning streven we ernaar om de diverse leden en partners van het netwerk te ondersteunen en te inspireren, en om op een integrale manier samen te werken aan een sociaal rechtvaardige en regeneratieve stedenbouw en ruimtelijke planning. Soms kritisch, maar steeds opbouwend, en altijd met het oog op een sterkere omgeving en een sterker omgevingsbeleid.

Vanuit onze werking bieden we ook tijdens de komende regeerperiode graag onze ondersteuning, ons advies en ons netwerk aan.

Contacteer het VRP-team

