

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 394
van **MARINO KEULEN**
datum: 22 december 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Gemeentelijke mobiliteitsplannen - Opmaak

De opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan is voor vele gemeenten een zware dobber. Vaak roept men hiervoor de hulp in van studiebureaus en consultants. Veelal omdat het mobiliteitsplan een hele inventaris dient te bevatten en een zeer strikte opbouw kent. Dit is niet gebruiksvriendelijk, want te duur (door inbreng van derden) en te omvangrijk. Desondanks is dit voor elk gemeentebestuur een essentieel beleidsdocument.

Eén van de doelstellingen van de huidige Vlaamse Regering is om de planlast te verminderen. Men is zelfs bezig met het opmaken van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen in samenhang met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Ook voor lokale besturen kan dit mogelijk een aantal wijzingen met zich meebrengen volgens het Groenboek BRV en de begeleidende nota aan de leden van de Vlaamse Regering. Het BRV schetst principes (kaderstellende elementen) waarbinnen de ruimtelijke vraagstukken bekeken kunnen worden en dus (eventueel) ook de mobiliteitsplannen van een gemeente.

1. Op welke wijze zal de nieuwe manier van aanpak invloed hebben op de opmaak van gemeentelijke mobiliteitsplannen? Beantwoordt deze aanpak aan het criterium van planlastverlaging?
2. Krijgen de lokale besturen meer vrijheid voor het opstellen van een mobiliteitsplan of blijft dit gebeiteld binnen strakke Vlaamse criteria?
3. Kan de minister hiervoor in een timing voorzien of een te doorlopen tijdpad weergeven?

ANTWOORD

op vraag nr. 394 van 22 december 2015

van **MARINO KEULEN**

1. Zoals terecht wordt opgemerkt zijn er op dit moment een aantal beleidsontwikkelingen lopende die mogelijk een impact hebben op de manier waarop lokale mobiliteitsplannen in de toekomst dienen te worden opgemaakt. Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wordt, in het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid, gewerkt aan het bepalen van de geografische scope van de verschillende vervoersregio's. Vertrekbasis hierbij zijn de 13 vervoersgebieden zoals gedefinieerd in het decreet personenvervoer. Binnen elke vervoerregio zal een regio-specifieke mobiliteitsvisie worden uitgetekend, waarbij rekening houdende met een aantal knelpunten van vandaag en verwachte uitdagingen in de toekomst, concrete maatregelen worden voorgesteld teneinde de bereikbaarheid en ontsluiting van de regio op korte maar ook op langere termijn te kunnen blijven garanderen. Gezien de sterke verwevenheid tussen de ruimtelijke ordening en het mobiliteitsbeleid streef ik er naar om de regio-indeling maximaal af te stemmen op de gebiedswerking in het kader van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Hoe deze strategische mobiliteitsvisie, op niveau van een regio, zich verhoudt tot een lokaal mobiliteitsplan dient nog verder te worden uitgeklaard. Belangrijk hierbij is dat de strategische visie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen via het niveau van de regio's, doorwerken tot op het lokale niveau (beleidsconsistenties), maar dat daarnaast nog voldoende ruimte blijft om een concrete invulling te geven op maat van de betrokken regio.

We verwachten dat ook de proefprojecten, die in het kader van basisbereikbaarheid worden opgestart, bijkomende inzichten zullen opleveren over wat op terrein de meest werkbare oplossing kan worden rekening houdend met de beleidsintentie om tot een betere afstemming te komen tussen mobiliteit en ruimte enerzijds en planlastverlaging anderzijds.

- 2-3. Het is momenteel nog te vroeg om hierover al een uitspraak te doen. Dit wordt uitgeklaard in het licht van bovenvermelde ontwikkelingen.