

Aan de heer Ben WEYTS  
Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,  
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Martelaarsplein 7  
1000 BRUSSEL

<b>uw kenmerk</b>	<b>ons kenmerk</b>	<b>bijlagen</b>
-	L1/2018-30	-
<b>vragen naar / e-mail</b>	<b>telefoonnummer</b>	<b>datum</b>
bea.kayaerts@vlaanderen.be	02-553 64 61	26 september 2018

**Betreft :** Advies over het voorontwerp van decreet inzake de basisbereikbaarheid

Mijnheer de minister,

SARO wenst met voorliggend advies op eigen initiatief enkele strategische bemerkingen te formuleren bij het voorontwerp van decreet inzake de basisbereikbaarheid zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018.

#### Samenhang ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid

Er is een belangrijke link tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Daarom hecht de SARO veel belang aan een volwaardige afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen kennen een sterke verwevenheid. De locatiekeuze, het vestigingsgedrag en het ruimtelijk beleid zijn drijvende krachten voor de mobiliteitsontwikkeling.

Transport van personen en goederen (ongeacht de modus) speelt zich af in de ruimte, verloopt op infrastructuren in de ruimte en heeft de bedoeling relatie of verbinding te leggen tussen plekken (functies) in de ruimte. Beide zijn dus toch onlosmakelijk met elkaar verbonden. Beslissingen inzake ruimtelijke ontwikkelingen hebben impact op de mobiliteit. In die zin maakt mobiliteit absoluut deel uit van ruimtelijke planning en kan niet zo maar losgekoppeld worden. Beslissingen over het ontsluiten, verbinden of doorkruisen van gebieden kunnen niet genomen worden los van ruimtelijke argumenten.

SARO vindt het aldus positief dat de Memorie van Toelichting bij het voorontwerp van decreet deze samenhang ook als dusdanig erkent: *'Basisbereikbaarheid gaat hand in hand met een duurzaam ruimtelijk kader door middel van een geïntegreerde aanpak van vervoer, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, op het gebied van zowel planvorming, financiering als exploitatie.'*

SARO betreurt evenwel dat de samenhang tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid onvoldoende wordt bewaakt in het voorontwerp van decreet. Het is tevens een gemiste kans dat het voorontwerp van decreet niet voor advies werd voorgelegd aan SARO. Zonder het ontwerp van decreet in zijn totaliteit te behandelen dringt SARO uitdrukkelijk aan op een volwaardige afstemming inzake (de planning van) het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid. Hierna gaat de raad hier verder op in.

#### Afstemming mobiliteitsplan en ruimtelijk beleidsplan

Artikel 17 van het voorontwerp van decreet bepaalt dat de bepalingen van de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen die strijdig zijn met de bepalingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen van rechtswege worden opgeheven door de definitieve vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De betrokken gemeenten en provincies dienen binnen een specifieke termijn hun ruimtelijke beleidsplannen als dusdanig aan te passen.

Artikel 20 van het voorontwerp van decreet formuleert een gelijkaardige regeling ten aanzien van de eventuele strijdigheid tussen de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen en de bepalingen van een regionaal mobiliteitsplan (= mobiliteitsplan op het niveau van de regio).

De raad kan deze bepalingen niet ondersteunen en wijst op de samenhang tussen het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de gemeentelijke en provinciale ruimtelijke beleidsplannen. Deze samenhang wordt met voorgaande opheffingsmaatregel teniet gedaan. Het is geen goede zaak dat met voorliggend ontwerp van decreet de planning inzake het mobiliteitsbeleid hiërarchisch boven de ruimtelijke planning wordt gepositioneerd en daarop ook grondig kan ingrijpen.

SARO dringt aan op de definitieve vaststelling door de Vlaamse Regering van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en van het Mobiliteitsplan Vlaanderen waarbij aandacht gaat naar een volwaardige afstemming tussen beide plannen. SARO heeft er reeds eerder voor gepleit dat Vlaanderen een coördinerende rol moet opnemen inzake de afstemming tussen het BRV en sectorale beleidsplannen met een ruimtelijke weerslag. Heel wat (beleids-)plannen met belangrijke ruimtelijke doorwerking komen immers van de Vlaamse overheid en hebben vaak ook een Europese link (vb. instandhoudingsdoelstellingen, waterbeleidsplannen, infrastructuurplannen, mobiliteitsplannen, woonbeleidsplannen). De Vlaamse overheid moet hier de coördinatie en afstemming bewaken.

De raad dringt er aldus op aan om de betreffende bepalingen in artikel 17 en artikel 20 van het voorontwerp van decreet te schrappen.

#### Principes Strategische Visie BRV

Bovendien vraagt de raad dat enkele strategische ontwikkelingsprincipes van de Strategische Visie BRV worden geïntegreerd in het voorliggend voorontwerp van decreet. Het ruimtelijk beleid staat voor de uitdaging een ommekeer te realiseren. Strategische doelstelling betreft het stimuleren van wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern bepalen de ontwikkelingsmogelijkheden van een kern, zoals de uitbreidingsmogelijkheden, de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en mix van activiteiten (wonen, werken, voorzieningen). Plaatsen met hoge knooppuntwaarden of met hoog voorzieningenniveau in gebieden met beperkt collectief vervoer, vangen zoveel mogelijk de ruimtevragen als gevolg van demografische groei op. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van een kern kunnen doorheen de tijd veranderen door onder andere bijkomende collectieve vervoersmodi of door de realisatie van additionele voorzieningen.

Met vriendelijke groeten,

Filiep Loosveldt  
voorzitter SARO