

Aan mevrouw Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit
en Openbare Werken
Koning Albert II laan 20
1000 Brussel

Kopie aan Vlaams minister Zuhal Demir

uw kenmerk	ons kenmerk	Bijlagen
-	L1/2020-011	-
vragen naar / e-mail	telefoonnummer	Datum
bea.kayaerts@vlaanderen.be	02-553 64 61	31 maart 2020

Betreft : SARO en het verzameldecreet mobiliteit

Mevrouw de minister,

De Vlaamse Regering keurde op 6 maart 2020 het voorontwerp verzameldecreet inzake mobiliteit goed en dit met het oog op adviesvraag aan de MORA en de RVS.^{1 2}

SARO betreurt dat dit ontwerpdecreet niet voor advies werd voorgelegd aan de raad. In het algemeen wenst de raad immers de zeer sterke samenhang te benadrukken tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Specifiek stelt SARO vast dat het ontwerpdecreet sterk ingrijpt op enkele ruimtelijke strategische uitgangspunten (zoals vastgelegd in het RSV, de strategische visie BRV en de VCRO). Zo wijst de raad er onder meer op dat met het ontwerpdecreet een nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk en een vernieuwde rol van de regionale mobiliteitsplannen worden ingevoerd (zie hieronder).

Nieuwe categorisering voor het wegen- en waterwegennetwerk

Het ontwerpdecreet (artikel 84 e.v.) legt het decretale kader vast voor de nieuwe categorisering voor het wegen-en waterwegennetwerk. Als gevolg hiervan wordt met artikel 91 van het ontwerpdecreet ingegrepen op de huidige bepalingen in het RSV: *‘De categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen, vermeld in en toegepast conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, treden buiten werking op de datum die de Vlaamse Regering bepaalt.’* Het is de bedoeling om de bestaande wegencategorisering die voorheen was opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te vervangen door een nieuw gelaagd netwerk.³ De decretale basis hiertoe wordt ingevoerd in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Op basis van deze artikelen zal de Vlaamse Regering het wegen-en waterwegennetwerk via besluit geheel of gedeeltelijk selecteren.

¹ <https://beslissingenvlaamse regering.vlaanderen.be/document-view/5E614A475A2F580008000055>

² Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid

³ Memorie van Toelichting: pag. 39

Wat betreft artikel 91 verduidelijkt de nota aan de Vlaamse Regering: ‘... Het is echter nog niet duidelijk of dit laatste besluit van de Vlaamse Regering er eerder of later zal zijn dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Als het besluit eerder kan worden aangenomen dan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dan is het noodzakelijk dat de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen die betrekking hebben op de categorisering en de selectie van de wegen en de waterwegen buiten werking kunnen worden gesteld als een voorafname op de volledige opheffing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het omgekeerde geval zal de rechtsgrond van artikel 3 onnodig zijn.’

SARO benadrukt dat de huidige wegcategorisering is vastgelegd in het bindend gedeelte van het RSV. Het is voor de raad niet wenselijk dat – zoals zou blijken uit het ontwerpdecreet - de categorisering via een Besluit van de Vlaamse Regering uit het RSV zou worden geschrapt. Idealiter gebeurt dit via de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, of een wijziging van het RSV zelf mocht één en ander zeer dringend blijken en er niet kan worden gewacht op het BRV.

SARO meent bovendien dat de bepalingen in artikel 91 van het ontwerpdecreet volledig voorbij gaan aan de noodzakelijke samenhang en de noodzakelijke afstemming tussen de categorisering van het wegen- en waterwegennetwerk en de beoogde ruimtelijke transitie die met het BRV wordt beoogd. 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.

De raad vraagt verdere duiding omtrent de afstemming met het nieuwe decreet gemeentewegen waarbij gemeenten bevoegdheden krijgen om een veilig, fijnmazig netwerk van gemeentewegen uit te bouwen.

Rol van de regionale mobiliteitsplannen

In zijn briefadvies van 26 september 2018 over het ontwerpdecreet inzake de basisbereikbaarheid vroeg SARO aandacht voor de noodzakelijke afstemming tussen de mobiliteitsplannen en de ruimtelijke beleidsplannen.⁴ De raad oordeelde dat het geen goede zaak is dat met het decreet basisbereikbaarheid de planning inzake het mobiliteitsbeleid hiërarchisch boven de ruimtelijke planning wordt gepositioneerd en daarop ook grondig kan ingrijpen.

SARO stelt vast dat het ontwerpdecreet (artikel 61) deze bepalingen in het decreet basisbereikbaarheid grondig wijzigt en onder meer stelt dat de regionale mobiliteitsplannen bindend zijn voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen, de provincies en gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut. De lokale mobiliteitsplannen worden bindend voor de gemeente en de diensten en agentschappen die eronder ressorteren. De raad kan deze bepalingen geenszins ondersteunen: momenteel is in het decreet sprake van ‘richtinggevend’ en dit wordt verstrengd naar ‘bindend’.

Het dwingend karakter van de mobiliteitsplannen op regionaal en lokaal niveau ondergraaft de mogelijkheid voor opmaak van een Vlaamse visie, en de link met het ruimtelijke ordeningsbeleid, het BRV. Bovendien is samenhang tussen de verschillende niveaus en bijgevolg sturing op Vlaams niveau hierbij geenszins gegarandeerd.

Vanuit inhoudelijk oogpunt mist het ontwerpdecreet aldus een geïntegreerde benadering. Procedureel mist het ontwerpdecreet eveneens eenvormigheid. De opmaak van ruimtelijke (structuur-

⁴ <https://www.sarovlaanderen.be/briefadvies-decreet-basisbereikbaarheid>

beleids- of uitvoerings-)plannen voorziet een veel grotere mate van participatie (consultatie, informatie en/of openbaar onderzoek) dan de vastgelegde procedure voor de mobiliteitsplannen. In die zin is het niet te verantwoorden dat een mobiliteitsplan bindend zou zijn tegenover ruimtelijke plannen. Op deze wijze wordt voorbij gegaan aan de ruime participatie die de ruimtelijke planningsprocessen hoog in het vaandel draagt. Tot slot vraagt de raad om juridisch te onderzoeken in hoeverre dergelijke bindende mobiliteitsplannen dan ook niet plan-MER plichtig zijn en gebonden zijn aan de MER procedureregels.

Bij de vraag naar integraliteit wenst SARO ook te waarschuwen dat het doorvoeren van een nieuwe categorisering van het wegen- en waterwegennetwerk de continuïteit in het ruimtelijk beleid niet mag ondermijnen. De selecties van wegen vanuit de structuurplannen vormen reeds lang een belangrijk criterium binnen de locatieonderzoeken voor bovenlokale ontwikkelingen en lokale ontwikkelingen. Denk maar aan het voorzien van nieuwe lokale bedrijventerreinen aangegeven in de verschillende gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen of aan het inplannen van grootschalige verkeers-genererende activiteiten in afbakeningsprocessen van regionaal- en kleinstedelijke gebieden. De ontsluiting via primaire wegen en secundaire wegen was hierbij van belang en in een aantal gevallen zelfs doorslaggevend. Waar bijsturing nodig was, is dit reeds gebeurd bij herzieningen van RSV en PRS. Met andere woorden er zijn reeds tussentijdse evaluaties en bijsturingen gebeurd.

Indien de Vlaamse overheid de selectie van het hoofdwegennet én het dragend netwerk gaat bepalen is het van belang dat optimaal gebruik gemaakt wordt van de kennis met betrekking tot het functioneren van bovenlokale wegen en lokale wegen, die in aanmerking komen voor opname in het dragend netwerk, zowel op ruimtelijk en verkeersplanologisch vlak. Het is dan ook essentieel dat de provincies, net als de gemeentebesturen, een volwaardige decretale vertegenwoordiging krijgen in alle vervoerregioraden, aangezien er vanuit deze raden een voorstel zal geformuleerd worden over de selectie van het dragend netwerk.

Vraag naar volwaardige adviesvraag aan de SARO

SARO dringt er op aan dat er alsnog een adviesvraag wordt gesteld aan de SARO zodanig dat de raad op een volwaardige manier zijn strategische ruimtelijke aandachtspunten kan formuleren bij het ontwerpdecreet. De raad verwijst hierbij naar de decretale adviesbepalingen zoals vastgelegd in het Bestuursdecreet en het SARO-decreet.

Met vriendelijke groeten,

Filiep Loosveldt
Voorzitter SARO