



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 383

van **LYDIA PEETERS**

datum: 16 februari 2017

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**

VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Verdichting rond collectieve vervoersknooppunten - Standpunt Vlaamse Confederatie Bouw (VCB)

Het witboek voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) streeft naar meer verdichting en bepaalt bovendien dat vooral moet worden verdicht rond 'collectieve vervoersknooppunten'. Uit een kaart die de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) heeft uitgebracht, worden daarmee vooral spoorwegstations en tram- en bushaltes bedoeld. Volgens de Vlaamse Confederatie Bouw (VCB) kan dit ertoe leiden dat in heel wat regio's met een beperkt collectief vervoersnet, zoals grote delen van Limburg en West-Vlaanderen, geen verdere ontwikkeling meer mogelijk wordt, ook al groeit daar de bevolking. In een persbericht van enkele dagen geleden waarschuwt VCB dan ook voor een eenzijdige verdichting rond spoorwegstations.

Het is, aldus VCB, niet logisch de ruimtelijke ordening te laten afhangen van verkeersmiddelen die amper instaan voor 22% van het totale personenvervoer, waarvan 8% voor de trein en 14% voor bus en tram. Het is de bevolkingsgroei die de vraag naar bijkomende woningen bepaalt. Bovendien komt de ligging van collectieve vervoersknooppunten niet overeen met de plaatsen met demografische groei. Voorts geeft ook het witboek mee dat met name rond stations niet alleen plaats moet zijn voor extra woongelegenheden maar ook voor extra werkplekken. VCB wijst er in dit verband op dat verdichting gemakkelijker kan worden bereikt via werkplekken met gemiddeld 10 m² per persoon dan met nieuwe flats met gemiddeld 70 m² per gezin. Ten slotte komt de oefening van VITO neer op een aanzienlijke versterking van de Vlaamse Ruit, met name het stuk Vlaanderen tussen Gent, Antwerpen, Leuven en Brussel, zoals duidelijk blijkt uit de kaart in de bijlage. Nu reeds is de Vlaamse Ruit de meest filegevoelige regio van Vlaanderen.

VCB is niet tegen verdichting en evenmin tegen de ontwikkeling van stationsbuurten. Zij is wel gekant tegen een ruimtelijke ordening die bijna uitsluitend uitgaat van het huidige aanbod aan collectief vervoer. Vermits het witboek een visie tot 2050 wil aanreiken, moet het ook rekening houden met technologische (r)evoluties die tegen dan aanneembaar zijn, zoals (op korte termijn) het toenemende gebruik van elektrische fietsen en (op langere termijn) de opkomst van steeds meer elektrische en bovendien zelfrijdende auto's.

1. Wat is het standpunt van de minister inzake de waarschuwing van de Vlaamse Confederatie Bouw om in de toekomstige verdichting die het witboek BRV vooropstelt niet alleen rekening te houden met het huidige aanbod van collectief vervoer zoals

bestaande spoorwegstations en tram- en bushaltes, maar ook met de bevolkingsgroei?

2. In welke mate werd hier reeds onderzoek naar verricht en rekening mee gehouden?
3. Heeft de minister concrete plannen om bijkomend onderzoek te verrichten naar technologische (r)evoluties zoals het toenemende gebruik van elektrische fietsen en de opkomst van steeds meer elektrische en bovendien zelfrijdende auto's?

Zo ja, in welke mate zal de minister met deze technologische (r)evoluties rekening houden bij de opmaak van het definitief Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden?

ANTWOORD

op vraag nr. 383 van 16 februari 2017

van **LYDIA PEETERS**

1. Met het Witboek voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen heeft de Vlaamse Regering een duidelijke keuze gemaakt. Nieuwe woningen, ondernemingen en voorzieningen moeten meer en meer een plaats krijgen in de ruimte die we vandaag al in beslag hebben genomen. Onze huidige lage dichtheden, de verharding en de versnippering van onze nederzettingen zorgen voor hoge maatschappelijke kosten: we verbruiken meer energie, stoten meer CO₂ uit, hebben duurder (publieke) voorzieningen, zijn meer kwetsbaar voor overstromingen en krijgen de congestie maar moeilijk onder controle.

Met het BRV zetten we in op een kernversterkend beleid. We kiezen voor slimme locaties en een kwalitatieve inrichting. Zo houden we Vlaanderen sterk en leefbaar. We kiezen er daarom voor om nieuwe woon- en werkplekken en voorzieningen zoveel als mogelijk te ontwikkelen rond knooppunten van collectief vervoer én bestaande concentraties van voorzieningen. Waar het kan, kiezen we hierbij voor verdichting. We maken deze keuze om mensen minder afhankelijk te maken van de auto voor hun dagelijkse verplaatsingen. We maken mensen dus niet afhankelijk van het collectief vervoernet, maar creëren voor mensen meer keuzevrijheid tussen verschillende modi. We besparen mensen fileleed als ze te voet of met de fiets gebruik maken van voorzieningen in de buurt en wanneer ze op de bus, tram of trein kunnen springen om naar het werk te gaan.

We houden hierbij niet enkel rekening met het huidige aanbod van collectief vervoer en voorzieningen. Het Witboek geeft aan dat als gevolg van investeringen in openbaar vervoer of voorzieningen nieuwe locaties interessant kunnen worden voor ontwikkeling. Daarnaast spelen ook andere criteria en principes een rol in de keuze of een bepaalde locatie geschikt is voor nieuwe of bijkomende ontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld aan een aantal belangrijke openruimte-criteria of principes, zoals de overstromingsgevoeligheid van een locatie die maakt dat die minder geschikt is, of de nood aan open ruimte voor groenblauwe dooradering in de kernen.

Dit moet tevens gebeuren op maat van elke plek, stad of dorp. Het Witboek is duidelijk: elk gebied bepaalt een ontwikkelingsprogramma op basis van de eigen ruimtebehoeften. Die ruimtebehoeften verschillen van gebied tot gebied, omdat bijvoorbeeld de bevolkingsgroei of andere demografische of maatschappelijke ontwikkelingen in het ene gebied nu eenmaal verschillen van het andere. Het ruimtelijk beleid organiseert dus geen volksverhuizingen of massale afbraak maar respecteert de lokale evoluties. Het is aan elk gebied om de principes uit het BRV op maat te vertalen en haar eigen beste plekken te kiezen waarin zij het gebiedsprogramma zal realiseren. Zo is het mogelijk dat in meer landelijke gebieden het voorzieningenniveau meer leidend zal zijn dan de knooppuntwaarde.

2. Er is hier reeds rekening mee gehouden in het Witboek zelf, zoals reeds geschetst in het antwoord op de vorige vraag.
Wat betreft de bevolkingsgroei zijn er de prognoses van het Federaal Planbureau en die van de Studiedienst van de Vlaamse Regering, maar ook andere demografische indicatoren en studiemateriaal, zoals onderzoek van het Steunpunt Ruimte en van het Steunpunt Wonen. Het kan niet de bedoeling zijn in het kader van het BRV nog eens aparte onderzoeken te verrichten naar demografische trends indien deze al voldoende in beeld zijn gebracht in ander bestaand onderzoek.

Met dit onderzoek wordt rekening gehouden in de verdere operationalisering van het BRV. Zo zal bijvoorbeeld het beleidskader 'provinciale, bovenlokale en lokale programmering' vertrekken van de demografische prognoses bij het formuleren van de verwachtingen vanuit Vlaanderen naar de (boven)lokale programma's voor wonen, werken, voorzieningen enzovoort. Hoe dit precies zijn neerslag krijgt in het beleidskader, wordt momenteel nog uitgewerkt, maar kan bijvoorbeeld een doorvertaling van de Vlaamse woonopgave zijn in indicatieve cijfers naar provincies of gebieden. Die doorvertaling wordt geen verdeling die louter gebaseerd is op cijfermatige gewichten. Maar in lijn met de beleidswijziging in het BRV, waaronder het loslaten van proportionele groei, wordt een aantal zaken in rekening gebracht, zoals de locatiebepalende ontwikkelingsprincipes uit het Witboek of de evolutie in de benodigde types woonegelegenheden in een regio.

3. De gemaakte beleidskeuzes in het Witboek en in het toekomstig BRV zijn gefundeerd op het vele onderzoek dat door het ruimtelijk beleid of vanuit andere invalshoeken doorheen de jaren gebeurd is. Er is dus onder andere met technologische evoluties rekening gehouden in het bepalen van het ruimtelijk beleid. In het Witboek en straks het definitieve BRV wordt dit opgenomen via een beknopt overzicht, de ruimtelijke staat, en verwijzingen in de tekst.

Er zijn momenteel geen concrete plannen om nog bijkomend onderzoek op te zetten naar technologische evoluties, waar nog rekening mee kan gehouden worden bij de opmaak van het definitieve Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Zoals ook reeds geadviseerd is in het Witboek zal het ruimtelijk beleid wel een permanente monitoring opzetten over de strategische visie en het operationeel beleid. Dit zal gebeuren op basis van een set kernindicatoren die aan de ambities uit de strategische visie en aan het operationeel beleid zijn gekoppeld. De set met kernindicatoren zal worden omkaderd met een set indicatoren die ruimtelijke trends, onder andere onder invloed van technologische evoluties, kunnen duiden in de maatschappij. De structurele maatschappelijke veranderingen en hun ruimtelijke impact worden ook stelselmatig in beschouwing genomen om hierop snel en adequaat beleidsmatig te kunnen anticiperen. Zo kunnen technologische innovaties en de maatschappelijke aanpassingen die daar het gevolg van zijn, aan de basis liggen van een actualisatie van een bepaald beleidskader of de uitwerking van een nieuw beleidskader in de komende jaren.