

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 369

van **LYDIA PEETERS**

datum: 3 februari 2016

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**

VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Ruimte Vlaanderen - Beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking

In de commissie Leefmilieu van 26 januari 2016 werd een een debat gevoerd over beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking tussen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. De raakvlakken hiervan liggen voor de hand en de minister bevestigde de samenwerking tussen beide administraties voor onder andere het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Daadwerkelijke afstemming om op het terrein vlotter ruimtelijke realisaties zichtbaar te maken, daar ligt een belangrijke sleutel.

1. Gebeurt er naast de afstemming met mobiliteit ook beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking met het Agentschap Wonen? Wordt ook afgestemd met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Mobiliteitsplan voor het Wonenbeleidsplan? Is de afstemming volgens de minister voldoende of liggen hier nog meer mogelijkheden?
2. Hoe ziet de minister de integratie van mobiliteit en ruimtelijke ordening concreet voor de nieuwe geïntegreerde processen? Wat is de stand van zaken hier?
3. In welke mate wordt vandaag ruimtelijke ontwikkeling gekoppeld aan de bereikbaarheid van collectieve vervoersvormen?
4. Wat is de visie van de minister over Transit Oriented Development (TOD) - het stedenbouwkundig principe dat staat voor het ontwikkelen in dichte kernen rond multimodale knooppunten en langs vervoersassen? Lopen hieromtrent studies?
5. Welke studies lopen er momenteel over de mobiliteits- en ruimtelijkeordeningsvraagstukken binnen maar ook tussen de Vlaamse steden onderling?
6. Niet alleen Vlaanderen is een transitland, maar ook Nederland is dat.

Als men het dus over de relatie mobiliteit - RO heeft, worden dan ook de nodige contacten gelegd met Nederland? Met betrekking tot de havens, kan het niet noodzakelijk zijn om hierover verdere afstemming te zoeken? In welke mate gebeurt dit momenteel?

ANTWOORD

op vraag nr. 369 van 3 februari 2016

van **LYDIA PEETERS**

1. De afstemming tussen het ontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en de andere beleidsplannen gebeurt in de shoot van het Ambtelijk Forum met vertegenwoordigers van alle beleidsdomeinen. Daarnaast vindt op zeer regelmatige basis ook bilateraal overleg plaats met die domeinen die een sterke ruimtelijke dimensie hebben.
Er gaat een regelmatig overleg door met het Agentschap Wonen inzake de afstemming tussen het Woonbeleidsplan en het BRV. Thema's zoals territoriale selectiviteit, woonprogrammatie en locatiekeuze komen aan bod. Ook de regiovorming in het kader van het BRV wordt afgestemd met mogelijke regionale samenwerkingsverbanden inzake wonen.
De projectteams voor het BRV en het Mobiliteitsplan treffen elkaar bijna wekelijks om naast afstemming ook samen concepten uit te werken. Het afstemmen van vervoersregio's en de regiovorming in het kader van de geïntegreerde gebiedsontwikkeling is hierbij een belangrijk aandachtspunt waarbij wordt onderzocht hoe ook op het terrein investeringsprogramma's vanuit mobiliteit gekoppeld kunnen worden aan bredere ruimtelijke ontwikkelingsprogramma's. Ruimte Vlaanderen en MOW organiseerden op 23 november 2015 samen een workshop in het kader van het BRV-traject.
2. Een van de principes die aan de basis liggen bij de uitwerking van de nieuwe geïntegreerde processen, is een intense samenwerking tussen alle stakeholders. Vanaf het moment dat bij de initiatiefnemer(s) een intentie ontstaat voor de opstart van een project, wordt een breed stakeholderoverleg georganiseerd. De scope van het project en de doelstelling worden bepaald op basis van een afstemming tussen onder meer infrastructurele en ruimtelijke elementen. Deze afstemming is noodzakelijk om te komen tot een door alle partners gezamenlijk gedragen traject. De intense samenwerking wordt doorgezet doorheen het verder verloop van het proces. Alle onderzoeken worden opgestart vanuit dezelfde basisgegevens en informatie. Deze werkwijze laat een maximale integratie toe van de ruimtelijke en infrastructurele onderzoeksopdrachten met het oog op het nemen van een gefundeerde beslissing. De vernieuwde procesaanpak gaat uit van een proces waarbij alle partners in een projectteam gezamenlijk de regie van het project opnemen en oplossingsgericht samenwerken met het oog op het uitwerken van een gepaste oplossing.
- 3-4. Het is mijn visie om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen sterker rekening te houden met de multimodale bereikbaarheid van locaties. Door te verdichten rond knopen van openbaar vervoer geven we mensen meer vrijheid om te kiezen uit verschillende modi om zich te verplaatsen. Bovendien gaat dit gepaard met een lager energieverbruik voor verplaatsingen en meer mogelijkheden om ruimte te besparen. Op deze manier doen we aan een kernversterkend beleid en drijven we het ruimtelijk rendement maximaal op. Door de demografische groei die op ons afkomt in te zetten om te verdichten in multimodaal ontsloten kernen, voorzien we het inwonerspotentieel om een voldoende voorzieningenapparaat uit te bouwen en ze op te waarderen tot aantrekkelijke leefomgevingen. Het is een antwoord op de huidige leegstandproblematiek in de kernen en de versnippering van de open ruimte.

In het BRV in opmaak is het 'ontwikkelen op basis van de knooppuntwaarde' een belangrijk ruimtelijk ontwikkelingsprincipe. De knooppuntwaarde van een plek bepaalt, samen met onder andere het voorzieningenniveau, mee de ontwikkelingsmogelijkheden van die plek, zoals de uitbreidingsmogelijkheden, de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en de mix van activiteiten.

Om het principe van knooppuntwaarde te operationaliseren voert mijn administratie momenteel een studie uit in samenwerking met het VITO. De studie 'ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau' moet in beeld brengen hoe elke plek in Vlaanderen scoort op deze indicatoren. De resultaten kunnen mee als kader dienen voor het bepalen van wat precies mogelijk is op een bepaalde plek en waar de meeste kansen liggen. De resultaten van deze studie worden verwacht tegen eind maart 2016.

Het BRV zal uiteraard principes bevatten om ruimtelijke ontwikkelingen die personenvervoer genereren (wonen, werken, voorzieningen, ...) af te stemmen met het mobiliteitsvraagstuk. Het geven van een grotere rol aan collectieve vervoerssystemen binnen het totale vervoersaanbod, door ontwikkelingen te enten op de knooppunten in deze systemen, is gelet op de mobiliteitsuitdaging (congestie, gezondheid, leefkwaliteit, ...) ook het uitgangspunt binnen de ontwikkeling van regio's.

5. In het kader van de workshop 'afstemmen van ruimte en mobiliteit' op 23 november 2015 werden adviesnota's opgemaakt door experts ter zake. Professor Dirk Lauwers leverde een adviesnota af die de ruimtelijke uitdagingen besprak inzake het afstemmen van mobiliteit en ruimte tussen stedelijke regio's. Professor An Verhetsel bekeek het vraagstuk mobiliteit – ruimtelijke ordening en de daaraan inherente ruimtelijke uitdagingen binnen een stedelijke regio.
6. De nood aan samenwerking tussen Nederlandse en Vlaamse havens is erg duidelijk. De Vlaams – Nederlandse Delta is een bestaand samenwerkingsnetwerk van de provincies Antwerpen, Noord-Brabant, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen, Zeeland en Zuid-Holland. In goede samenwerking met de steden, de zeehavens, het bedrijfsleven en kennisinstellingen willen zij de projecten, die noodzakelijk zijn voor de economisch-logistieke ontwikkeling van de regio, faciliteren. Bij de verdere operationalisering van het BRV (door middel van het beleidskader logistiek netwerk) wordt een nauwe samenwerking met dit verband beoogd.