Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 842
van **LYDIA PEETERS**
datum: 21 juni 2017

---

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen - Afstemming met de Energievisie 2020-2050

Op 10 mei 2017 keurde de Vlaamse Regering haar energievisie richting 2050 goed. Een van de speerpunten is de verplichting om tegen 2030 de verkoop van personenwagens met een verbrandingsmotor te halveren en vanaf 2035 enkel nog nieuwe auto's op elektriciteit of waterstof toe te laten. Deze beleidskeuze van de Vlaamse overheid op het vlak van mobiliteit zal grote gevolgen hebben op de ecologische voetafdruk van het Vlaamse voertuigenpark.

Het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) gaat eveneens uit van een drastische vermindering van de ecologische voetafdruk van het autoverkeer omdat men ruimtelijke ordening wil koppelen aan knooppunten openbaar vervoer. Men houdt daarbij evenwel geen rekening met de nieuwe technologische ontwikkelingen (groene wagens/elektrische wagens) zoals geformuleerd in de Energievisie die vorige maand werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het BRV is louter gebaseerd op een voortzetting van de huidige bestaande technologieën.

Aangezien de Energievisie 2020-2050 intussen werd goedgekeurd, heb ik volgende vragen aan de minister.

1. Zullen de principes van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen worden afgestemd op de doelstellingen van de Energievisie 2020-2050?

2. Zullen de doelstellingen van het Witboek BRV rekening houden met de impact van nieuwe technologieën, zoals bijvoorbeeld de opkomst van de elektrische wagen?

3. Tegen wanneer kan men de beleidskaders verwachten en hoe zullen deze beleidskaders inspelen op de technologische innovaties en de maatschappelijke aanpassingen die daar het gevolg van kunnen zijn?

JOKE SCHAUVLIEGE
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

ANTWOORD
op vraag nr. 842 van 21 juni 2017
van **LYDIA PEETERS**

---

1. Het ontwerp van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) is tot stand gekomen door een afstemming met onder andere het energiebeleid. De nota aan de Vlaamse Regering bij de goedkeuring van het Witboek BRV (29 november 2016) vermeldde het Vlaams Energieagentschap als één van de partners in het schrijfteam bij het beleidskader 'ruimte voor energie'. De werking van dit schrijfteam werd eveneens als actie opgenomen in de goedgekeurde Energievisie. Ook de startnota energietransitie, in het kader van de Visie 2050, vernoemt het BRV expliciet als één van de initiatieven die mee de energiedoelstellingen moet helpen te behalen.

2. De principes van het BVR ondersteunen de doelstellingen van de Energievisie 2020-2050. De overschakeling naar meer groene en elektrische wagens heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit, maar biedt geen oplossing voor de fileproblematiek. Bij de huidige evolutie naar meer inwoners en vooral meer (kleinere) huishoudens, zal een loutere vergroening van het wagenpark nog steeds resulteren in meer wagens.

   Het BRV zet in eerste instantie in op een vermindering van het aantal vervoersbewegingen, door werken, wonen en voorzieningen in elkaars nabijheid te brengen. Voor de nog resterende vervoersbewegingen zet het BRV in op duurzamere alternatieven voor de auto met verbrandingsmotor zoals collectief vervoer en een goed uitgebouwd fietsnet. Dit collectief vervoer omvat niet alleen openbaar vervoer, maar evengoed allerhande deelsystemen. Investeringen in elektrische (deel)systemen of andere groene systemen zullen vooral daar renderen waar de kritische massa voldoende hoog is. Net daar speelt het BRV op in. Ook de opkomst van de elektrische fiets, waarbij grotere afstanden met de fiets overbrugd kunnen worden, gaat hand in hand met de doelstelling om een fietsnet uit te bouwen.

   Het BRV gaat ook uit van een grotere bundeling van goederenstromen door de ontwikkeling van regionale logistieke knooppunten. Door deze concentratie kunnen ook meer duurzame modi, zoals transport via water, ingeschakeld worden.

3. Een voorlopige goedkeuring wordt dit najaar verwacht.