

Martijn De Bruijn

Departement RWO
afdeling Ruimtelijke Planning
tel: +32 2 553 84 26
martijn.debruijn@rwo.vlaanderen.be

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij bezorg ik u het advies van het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) van de Vlaamse overheid met betrekking tot bovengenoemde consultatieronde. Omdat het beleidsveld ruimtelijke ordening zich in Vlaanderen concentreert op de ruimtelijke planning inzake infrastructuur, maar geen bevoegdheid heeft inzake realisatie, inrichting en onderhoud van deze infrastructuur, beperkt het advies zich tot de vragen gesteld onder paragraaf 3 “TEN-V-planningsmethodologie”.

Vraag 1 – Zijn de geschetste principes en criteria voor de afbakening van het kernnetwerk passend en toepasbaar? Wat zijn de sterkten en zwakten van die criteria en met welke andere elementen moet rekening worden gehouden?

Vooraleer inhoudelijk in te gaan op de vooropgestelde principes en criteria wensen we enkele algemene vragen te stellen.

Zo is niet duidelijk op welke wijze deze planningsmethodologie zal vertaald worden in een concrete selectie. De tekst stelt dat diverse actoren (waaronder de lidstaten) zullen betrokken worden teneinde de opstelling van toekomstige TEN-V-netwerken, met kaarten, te vergemakkelijken en dat de planningsaspecten van het uitgebreide netwerk zullen worden besproken met de lidstaten. Zullen de betreffende overheden hiervoor rechtstreeks gecontacteerd worden of zal hierover opnieuw een consultatieronde georganiseerd worden? Evenmin is duidelijk hoe het beginsel van subsidiariteit zal worden toegepast bij het bepalen van de maatvoering en uitrusting van de netwerkonderdelen.

Het Departement RWO van de Vlaamse overheid denkt dat de geschetste principes passend en toepasbaar zijn. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat tot op heden het beleidskader vormt voor het ruimtelijk beleid op gewestelijk niveau, wordt gewerkt met een categorisering van wegen, spoorwegen en waterwegen. Dit berust op een vergelijkbaar principe. De wegcategorisering gaat ook uit van een onderscheid tussen een netwerk voor doorgaand (verbindend) verkeer op internationaal niveau en netwerken voor (verbindend en verzamelend) verkeer op Vlaams of bovenlokaal niveau. De selectie van het hoofdwegenet (internationale verbindingen) valt grotendeels samen met het huidige TEN-V netwerk. Daarbij is vertrokken vanuit de volgende te verbinden “knooppunten” op internationaal en Vlaams niveau: stedelijke gebieden, poorten (zeehavens en de internationale luchthaven^[1]) en specifieke economische knooppunten.

De selectiemethodiek voor het TEN-V-kernnetwerk lijkt ertoe te leiden dat een beperktere set van (hoofd)wegen in beschouwing wordt genomen. Dit hangt uiteraard samen met de uiteindelijke keuze van de zogenaamde “primaire knooppunten”. Maar mogelijks komen de internationale poorten (zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, internationaal

georiënteerde logistieke parken, de internationale luchthaven Zaventem en de HST-stations), het Vlaams strategisch gebied rond Brussel, de grootstedelijke gebieden (Antwerpen en Gent) en het Economisch Netwerk Albertkanaal in aanmerking. De algemene principes en criteria voor het kernnetwerk ondersteunen de doelstellingen van het RSV dus in ieder geval wel, zeker voor wat betreft het wegnnet, maar zullen een andere inrichting van deze hoofdwegen vergen (zie tekst onder vraag 2).

Het Departement RWO van de Vlaamse overheid dringt er op aan de verschillende transportmodi op een geïntegreerde manier bekeken worden en dat ernaar gestreefd wordt hun complementariteit op een maximale manier in te vullen. Op een Europees schaalniveau dient het luchttransport hier ook onderdeel van uit te maken.

De grootste uitdaging zal erin bestaan om een (ruimtelijke) visie te ontwikkelen voor deze andere modi (spoorinfrastructuur, waterwegen, leidingen,...) die kan passen in het beoogde multimodale kernnetwerk. Momenteel worden verschillende transportmodi nog te vaak op zichzelf bekeken. Het feit dat deze verschillende infrastructuren ook beheerd worden door zeer uiteenlopende actoren, maakt deze integratie er niet makkelijker op.

Een criteria dat in de geschetste methodologie niet wordt meegenomen is de vraag of goederen wel vervoerd moeten worden. In een dichtbevolkte regio als Vlaanderen zorgt (onnodig) transitverkeer niet alleen voor congestie maar ook veel andere externe kosten zoals een slechtere luchtkwaliteit, geluidshinder, versnippering van natuur en verkeersslachtoffers. Indien goederen wel vervoerd moeten worden onderschrijft het Departement RWO het uitgangspunt dat de knooppunten in een kernnetwerk zo direct mogelijk met elkaar verbonden zouden moeten worden om op deze manier ook onnodig transitverkeer door Vlaanderen te vermijden.

Vraag 2 – In welke mate dragen de aanvullende infrastructuurmaatregelen bij tot de doelstellingen van een toekomstgericht vervoerssysteem en hoe kan die rol nog worden versterkt?

Zoals onder vraag 1 aangehaald bestaat een belangrijke uitdaging voor het Vlaams mobiliteitsbeleid erin een geïntegreerde visie te ontwikkelen voor de verschillende transportmodi. Aanvullende infrastructuurmaatregelen zouden in functie van deze visie uitgevoerd moeten worden.

Een belangrijke uitdaging voor het Vlaams wegenbeleid bestaat erin om bij selectie van het kernnetwerk op de betreffende infrastructuren ruimte te vrijwaren in functie van het verkeer op internationaal niveau. Zeker voor de (hoofd)wegen impliceert dit een specifieke inrichting die een gescheiden afwikkeling van internationaal verkeer met Vlaams/bovenlokaal verkeer mogelijk maakt. Dat betekent gescheiden wegvakken voor beide verbindingsfuncties en tevens een andere inrichting van op- en afrittencomplexen.

De bestaande plannen voor de herinrichting van de Brusselse ring (noordelijk deel) gaat reeds uit van het principe om doorgaand verkeer fysiek te scheiden van (bovenlokaal) bestemmingsverkeer. Een groot deel van deze maatregelen kan wellicht ook ondervangen worden door een meer doorgedreven verkeersmanagementsysteem.

Vraag 3 – Op welke specifieke manier kan de TEN-V-planning er in het algemeen voor zorgen dat de vervoerssector een grotere bijdrage levert aan de strategische doelstellingen in het kader van Europa 2020?

Een geïntegreerde en complementaire benadering van de verschillende vervoersmodi kan een grote bijdrage leveren aan alle drie de doelstellingen van de Europa 2020 strategie.

- Slimme groei: het optimaal verbinden van centra van kennis en creativiteit zal de groei van de Europese economie in zijn geheel te goede komen. Hierbij moet de opmerking worden gemaakt dat huidige knooppunten in een kernnetwerk niet noodzakelijkerwijs ook de toekomstige knooppunten van een kenniseconomie zullen zijn.
- Duurzame groei: een geoptimaliseerd multimodaal vervoersnetwerk zorgt ervoor dat er zo efficiënt mogelijk wordt omgegaan met de beschikbare hulpbronnen en dat negatieve effecten van vervoer zoveel mogelijk beperkt worden.
- Inclusieve groei: niet alleen zal een optimale verbinding van centra van kennis en creativiteit kunnen leiden tot een hogere economische groei en zo tot meer werkgelegenheid, een optimaal verbonden Europese ruimte zorgt ook voor een sterkere territoriale cohesie en meer territoriaal gespreide ontwikkelingsmogelijkheden.

Met vriendelijke groet,

Martijn De Bruijn

Departement RWO
afdeling Ruimtelijke Planning
tel: +32 2 553 84 26
martijn.debruijn@rwo.vlaanderen.be