

Inhoudelijk medewerker: Linde Smits  
016 26 76 04  
Administratief medewerker: Hans Janssens  
016 26 75 59  
ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be

Uw kenmerk:  
Ons kenmerk:  
Dossierkenmerk: RMT-RUBY-MER-2022-00018

**PROVINCIE VLAAMS-BRABANT - PROVINCIEPLEIN 1 - 3010 LEUVEN**



**VLAAMS-  
BRABANT**

**AANGETEKEND**

Departement MOW  
Vervoerregio Vlaamse Rand  
Diestsepoort 6 bus 82  
3000 Leuven

Geachte,

Betreft: Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand – plan-MER – advies  
Nota Inhoudsafbakening

Op 27 juni 2022 heeft de deputatie een verzoek tot raadpleging ontvangen bij een onderzoek tot milieueffectrapportage. Het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid) heeft hiervoor een Nota Inhoudsafbakening opgesteld. De deputatie dient uiterlijk op 28 juli 2022 een advies uit te brengen, anders kan aan de adviesvereiste voorbijgegaan worden.

De Nota Inhoudsafbakening van het strategisch plan-MER dat zal opgesteld worden voor het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) voor de vervoerregio Vlaamse Rand is de eerste formele stap in de MER-procedure. De Nota beschrijft kort de opzet en ambities van het Regionaal Mobiliteitsplan en de verschillende alternatieven voor dat plan.

Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Het richtjaar voor het plan is 2030, met een doorkijk naar 2050. Het plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit, stelt maatregelen voor en geeft prioriteiten aan de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid, het fietsbeleid, infrastructuraanpassingen, flankerende maatregelen en goederenstromen.

De vervoerregio Vlaamse Rand werkt vanuit vijf strategische doelstellingen:

1. **Duurzame regio:** het gebruik van duurzame modaliteiten stimuleren. Onder duurzame modaliteiten wordt verstaan: te voet, per step of (elektrische) fiets, alle vormen van openbaar en collectief vervoer of een combinatie van modaliteiten.
2. **Multimodaal bereikbare regio:** robuuste en performante netwerken creëren die combimobiliteit faciliteren
3. **Welvarende regio:** economische en sociale welvarendheid versterken
4. **Leefbare regio:** leefbare (woon)gebieden creëren
5. **Veilige regio:** een veilige regio creëren

De basisprincipes hierbij luiden om integraal en overkoepelend over de gemeenten van Vlaamse Rand heen te werk te gaan. Er wordt gestreefd naar een gebiedsgerichte aanpak waarbij het mobiliteitsaanbod versterkt wordt, er gewerkt wordt aan het gedrag van mensen, en waarbij de mobiliteitssystemen en de ruimtelijke structuur sterk samenhangen.

[www.vlaamsbrabant.be](http://www.vlaamsbrabant.be)



In het kader van de vervulling van onze taak van openbaar belang nemen we je relevante persoonlijke gegevens op in onze bestanden. De provincie Vlaams-Brabant verwerkt de persoonsgegevens enkel voor het doeleinde waarvoor ze worden ingezameld en enkel zolang dit hiervoor nodig is. Overeenkomstig de Algemene Verordening Gegevensverwerking (AVG) heb je het recht van inzage, verbetering of verwijderen van de door jou verstrekte persoonsgegevens of beperking ervan tot de door jou bedoelde verwerking. Alsmede heb je het recht om tegen de verwerking bezwaar te maken en heb je het recht op gegevensoverdraagbaarheid. Alle informatie hierover vind je op [www.vlaamsbrabant.be/privacy](http://www.vlaamsbrabant.be/privacy) | Ondernemingsnummer: 0253-973-219

Een belangrijk aspect in het kader voor de milieubeoordeling (cf. de definitie van de referentiesituatie) zijn plannen die betrekking hebben op ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen reeds is gekend, heeft dit BRV nog geen enkele stap uit de wettelijk vastgelegde planprocedure voor de opmaak ervan doorlopen.

Er wordt aangegeven dat de principes van het BRV gebruikt zullen worden om keuzes binnen het RMP af te toetsen. Het Beleidsplan Ruimte van de Provincie Vlaams-Brabant heeft wel reeds meerdere stappen doorlopen binnen de wettelijke validatieprocedure. De provinciale beleidsplannen staan daarmee verder in het planproces om te komen tot wettelijk verankerde beleidsdocumenten voor het ruimtelijk beleid dan het BRV.

Het juridische statuut van het BRV is zeer wankel als vergelijkingsbasis. Formeel wettelijk geldt nog steeds het RSV als basis voor het Vlaamse ruimtelijk beleid. Het is daarom aangewezen en juridisch robuuster om eerder de principes van de Provinciale Beleidsplannen Ruimte in opmaak te gebruiken in plaats van het BRV om de keuzes binnen het RMP af te toetsen.

Er wordt door de provincie bij het Vlaamse niveau op aangedrongen om verdere stappen te zetten in de juridische verankering van het BRV als nieuw beleidskader voor het Vlaamse ruimtelijk beleid.

Hierna volgen nog enkele suggesties of opmerkingen bij de inhoud van hoofdstuk 6 van voorliggende Nota Inhoudsafbakening van het strategisch plan-MER. Hoofdstuk 6 biedt een inschatting op hoofdlijnen van de mogelijke effecten die het RMP met zich zou kunnen meebrengen.

#### Thema Ruimte

- Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio
  - o Ruimtebeslag: Naast de afbouw van niet-noodzakelijke wegenis, wordt er gesuggereerd om ook de afbouw van autoparkeergelegenheid als compenserende maatregel op te nemen.
- Auto | Verkeersluwe mazen in een verbindend wegennet
  - o Ruimtebeslag: Het project Werken aan de Ring heeft niet alleen als doel de bereikbaarheid van het BHG te verhogen, maar om een betere en duurzamere bereikbaarheid van de hele centrumregio (inclusief Brussel) te realiseren.
- Hoppinpunten | De hoekstenen voor combimobiliteit
  - o Ruimtebeslag: Het is aannemelijk dat veel hoppinpunten gerealiseerd zullen worden op locaties waar al (veel) verharding aanwezig is, al lijkt in het algemeen de nood aan infrastructurele aanpassingen om tot kwaliteitsvolle hoppinpunten te komen wat te worden onderschat. Het verdient aanbeveling om de compenserende maatregelen zoveel als mogelijk ter plaatse te realiseren, bijvoorbeeld kaderend in het creëren van een aangename verblijfsruimte.
- Gedrag | Inzetten op een nieuwe mobiliteitscultuur
  - o Ruimtelijke samenhang: De impact op de wagendruk door thuiswerken en de impact van mobiliteitsbudgetten lijkt overschat te worden. Ook andere (fiscale) maatregelen zullen noodzakelijk zijn om de wagendruk aanzienlijk te verminderen.

#### Thema Mens

- Openbaar vervoer als ruggengraat van onze regio
  - o Fysiek en mentaal welzijn: De provincie ondersteunt nadrukkelijk de aanbeveling met betrekking tot de kwaliteitseisen voor toegankelijkheid van de OV-haltes. Die kwaliteitseisen komen alle gebruikers ten goede en dragen bij aan de hoogwaardigheid van het aanbod.
- Fiets | Uitbouw van een kwaliteitsvol fietsnetwerk
  - o Verkeersveiligheid: Het wordt aangeraden om de fietsstraten niet langer dan noodzakelijk voor plaatselijke voorzieningen te maken, aangezien te lange fietsstraten kunnen leiden tot frustratie bij autogebruikers en net de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Daarnaast wordt ook het inrichten van conflictvrije kruispunten aangeraden om de verkeersveiligheid fundamenteel te verbeteren. Men dient zich ervan bewust te zijn dat dergelijke



maatregelen wel een impact hebben op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer.

Ten slotte worden er graag nog twee detailopmerkingen meegegeven:

- Eerste alinea op p. 31: “De diabolotaks (...) is een rem op het gebruik voor woon-werkverkeer”. Dit is een verwarrende zin aangezien de diabolotoelage niet van toepassing is op abonnementen woon-werkverkeer. Deze toelage is eerder een rem op zakelijke verplaatsingen met het openbaar vervoer van en naar de luchthaven.
- Eerste paragraaf onder 4.2.1 (p.33): er staat “beleidsdomeinen” waar “beleidsniveaus” wordt bedoeld.

Met vriendelijke groeten  
Namens de deputatie,



Katrien PUTZEYS  
diensthoofd ruimtelijke planning

