

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
TOT VASTSTELLING VAN HET JURIDISCH STELSEL VAN DE WEG

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

9 MAART 2023

Gelet op de adviesaanvraag, ontvangen op 22 december 2002, waar dringend om werd verzocht door minister Elke Van den Brandt, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende 'het voorontwerp van ordonnantie tot vaststelling van het juridisch stelsel van de weg - 1ste lezing';

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Gelet op artikel 7 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), zoals goedgekeurd door het Parlement op 13 oktober 2017;

Gelet op de hoorzitting van de vertegenwoordigers van het kabinet Van den Brandt en Brussel Mobiliteit op 16 februari 2023

Na de vertegenwoordigster van het kabinet te hebben gehoord, die uitdrukkelijk haar instemming betuigde dat het advies op 9 maart wordt verleend, rekening houdend met de krokusvakantie,

Brengt de Commissie op 9 maart 2023 unaniem het volgende advies uit.

1. CONTEXT

De gewesten zijn op het gebied van openbare werken en vervoer sinds 1988 bevoegd voor 'de wegen en hun aanhorigheden' en sinds 1993 voor de vaststelling van het juridische stelsel van de wegenis (artikel 6, §1, X, eerste lid, 1° en 2° bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen).

Hoewel bepaalde gewestelijke ordonnanties bepaalde delen van de aangelegenheid hebben geregeld (de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid, de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg, enz.) heeft Brussel Mobiliteit behoefte aan een duidelijk juridisch kader voor het beheer van de gewestwegen.

DOELSTELLINGEN VAN DE ORDONNANTIE

- De 'weg' definiëren en de rol van de gewestwegbeheerder verduidelijken en het doel van het beheer ervan nauwkeurig weergeven.
- De bepalingen betreffende het statuut van de gewestweg bundelen en vereenvoudigen.
- De gewestwegbeheerder de tools verstrekken zodat hij de naleving van de integriteit van de gewestweg kan afdwingen.

- De gewestwegbeheerder in staat stellen een duidelijk inzicht te krijgen van wat er gaande is op en onder de wegenis.
- Transversale doelstellingen van transparantie en vereenvoudiging.

De tekst omvat 6 genummerde boeken.

Elk van deze boeken vult een deel van de leemten op: voor de beheerder (en derden) gaat het erom te weten waarop zijn beheersbevoegdheid betrekking heeft (onderwerp van boek 1: definities en boek 2: statuut van de weg), waaruit zijn beheersbevoegdheid bestaat (onderwerp van boek 3: beheer van de wegenis) en over welke wapens hij beschikt om dit beheer voor zijn rekening te kunnen nemen (onderwerp van boek 5: controle en strafbepaling). Het laatste boek (6) bevat de slotbepalingen.

2. ADVIES

De Commissie begrijpt de wens van de regering om de wegenis een duidelijk juridisch kader te geven, maar betreurt drie aspecten in deze ordonnantie:

1. *Het ontbreken van een meer geïntegreerde denkoefening over de gevolgen van de wegenis op het gebied van stedenbouw, van landschap en erfgoed en van ruimtelijke ordening. Het is jammer dat de regering zich enkel ophoudt met een technische visie van de bevoegdheid 'beheer van de gewestweg', daar waar ze mogelijk de basis zou kunnen vormen voor een denkoefening en integratie/coördinatie met andere beleidsdomeinen zoals de ruimtelijke ordening, de inrichting van het landschap en erfgoed en de stedenbouw op alle (gemeentelijke en gewest)wegen met als doel een samenhangend stelsel te krijgen.*

Zij stelt vast dat de benadering van de regering zeer behoudsgezind en versnipperd blijft. De grote bouwplaatsen, die velerlei hinder doen ontstaan, zouden de gelegenheid moeten zijn om de wijken te verbeteren. Zo worden, bij wijze van voorbeeld, de bouwplaatsen van Vivaqua niet gebruikt om de openbare ruimten te verbeteren, een wijk te vergroenen, een ander waterbeheer te krijgen, in het bijzonder de systematische en toenemende verbetering van de doorlaatbaarheid van stoepverhardingen telkens wanneer dat op het technisch niveau relevant blijkt te zijn enz. (De GOC had een voorbeeld voor zich liggen met de bouwplaats voor herstel van de riolering van de Naamsestraat en het herstel van de openbare ruimte in zijn oorspronkelijke staat, zonder enige verbetering). De bouwplaatsen worden weer afgesloten met asfalt en er verandert niets. Het is absoluut noodzakelijk de logica waarbij de wegenis met hetzelfde materiaal in goede staat wordt hersteld niet na te streven, maar ervoor te zorgen dat de bouwplaatsen moeten bijdragen tot de verbetering van de leefomgeving (transversaliteit, begroening, verbetering van de openbare ruimte, ...).

De Commissie vraagt daarom uitdrukkelijk dat deze verplichting voor de operatoren en beheerders (BM of de gemeenten) om de openbare ruimte in navolging van hun bouwplaatsen te verbeteren, in de ordonnantie wordt opgenomen.

Hoewel de Commissie zich ervan bewust is dat de administratie en het kabinet binnen hun bevoegdheidsdomein werken, dringt zij aan op meer transversaliteit zodat de projecten een aandeel hebben in een globale visie van het grondgebied.

De Commissie meent dat de ordonnantie een gelegenheid is om van paradigma te veranderen. Wanneer wij ons met wegen bezighouden, houden wij rekening met alle andere gevolgen.

Aansluitend hierop zou een dergelijke ordonnantie dan ook op zijn minst binnen het bereik moeten vallen van de minister van Ruimtelijke ordening en desgevallend Stedenbouw.

De Commissie onderstreept eveneens dat de kwestie van de rooilijn geen technische kwestie is, maar deel uitmaakt van stedenbouw en planning. Rooiplannen maken zonder een stedenbouwkundige visie (bestemmingen, bouwprofielen, ...) te integreren, lijkt anachronistisch en te verwijzen naar 19^{de}-eeuwse praktijken. In dezelfde lijn zou het raadzaam zijn het Beeldkwaliteitsplan te integreren.

De Commissie meent dat het de overheid betaamt op samenhangende wijze de initiatieven te ondersteunen die een uitwerking hebben in termen van veiligheid, integratie in het stedelijk landschap, hinder, ..., zowel in het kader van een tactische stedenbouw als projecten die aanleiding geven tot vergunningen, om te waken over de inachtneming van de kwaliteit van de openbare ruimte evenals de harmonisatie ervan op heel het grondgebied.

2. De Commissie betreurt dat deze aanzienlijke tekst slechts betrekking heeft op 15% van het grondgebied en niet op heel het gewest. Ze meent dat het niet aangewezen is om binnen het gewest met 20 verschillende reglementen te werken aan de hand van de lokalisatie van de bouwplaats.

Ze verzoekt een wetgeving te coördineren, naar het voorbeeld van de GSV voor stedenbouw, die volkomen gelijk is voor de gemeenten en het gewest en niet te wachten op een evaluatie in de loop van de volgende legislatuur om eraan te werken. Op het gebied van belastingen en retributies dringt de Commissie aan op de noodzaak een eenvormige tarifiering te krijgen voor heel het gewest, zoals dat voor het parkeren het geval is geworden (na jaren van verschillende impasses).

Om elke verwarring te vermijden, pleit de Commissie voor een eenvormigheid van het reglement maar laat ze de behandeling over aan elke overheid om de wegen waarvoor ze verantwoordelijk is, te beheren.

3. De Commissie betreurt ook het feit dat er twee uiterst complexe ordonnanties zijn, die voortdurend naar elkaar verwijzen (ordonnantie wegenis en bouwplaatsen). Zij meent dat het voor de regering meer aangewezen zou zijn geweest, de bepalingen betreffende de bouwplaatsen en de wegen in eenzelfde ordonnantie te integreren om een hogere leesbaarheid en vereenvoudiging na te streven.
4. De Commissie maakt ook de volgende opmerkingen:

GPDO

De Commissie verzoekt zich er uitdrukkelijk van te vergewissen dat de gewestwegen overeenkomen met het stramien van het GPDO.

In dit verband dringt zij erop aan dat de wegenis niet louter als een communicatiemiddel wordt gezien maar als een structurerend element van de stedelijke ruimte, waarvan het raadzaam is de landschappelijke en milieukwaliteiten (uitzichten, bomenrijen, ...) te bewaren. De wegenis vormt ook een ruimte waarvan de variabele kwaliteiten moeten worden gebruikt om een aandeel te hebben in de leefkwaliteit in de stad. Het waterbeheer, de demineralisatie, de totstandkoming van koelte-eilanden, de ontwikkeling van de biodiversiteit in de stad krijgen een steeds hogere prioriteit als gevolg van de effecten van de klimaatopwarming.

Technische aspecten

Hoewel de Commissie begrijpt dat de beheerders van de metro's en spoorwegen best geplaatst zijn om zelf hun netwerken te beheren, is het raadzaam de weerslag van ondergrondse wegen op de wegenis (nooduitgangen, ventilatieopeningen en -roosters, ...) te ondersteunen.

Met betrekking tot de rooilijn rijst dezelfde vraag voor de kelderramen (zij liggen buiten de rooilijn maar zijn medebepalend op de wegenis).

Retributies

De Commissie stelt de vermenigvuldiging ervan vast. Nu maken de retributies het voorwerp uit van een voorafgaand verzoek en een studie omtrent de weerslag ervan op de ondergrond, waardoor de bouwplaatsen in lengte toenemen.

Ze verzoekt om een opheldering van de retributies en pleit voor een eenvormige retributie voor heel het gewest.

Wegbeheerspolitie

De Commissie vreest onsamenhangendheid en onbegrip voor de gemiddelde persoon tussen het toezicht op leefbaarheid en dat op integriteit. Zij verzoekt beide diensten te fuseren.

Inventaris van de ondergrond

De Commissie begrijpt niet dat een dergelijke inventaris niet bestaat en verzoekt uitdrukkelijk dat dit werk zo spoedig mogelijk wordt uitgevoerd.

Smart Cities

De Commissie meent dat het voor de gebruikers van de stad nuttig zou zijn over bepaalde informatie in real time te kunnen beschikken om bouw-/renovatieprojecten te beheren. De stad zou zo gemodelleerd kunnen worden dat de verschillende plannen elkaar overlappen en een visie krijgen van alles wat er zich in de ondergrond bevindt.

De conflictkwesaties tussen de bezetting van de ondergrond door de netwerken (gas en water, telefoon enz.) en de andere doelstellingen van verbetering van de openbare ruimten (met name beplanten van bomen enz.) zouden hierdoor moeten worden gesteld: de ordonnantie zou de concessiehouders kunnen opleggen de ondergrondse afzettingen te beperken (door deze verticaal in plaats van horizontaal te organiseren) om de mogelijkheid te bieden in volle grond te beplanten.

Waarborgtermijn van 5 jaar

De Commissie verzoekt, alvorens de termijn te verlengen van 3 tot 5 jaar, de economische uitwerking en de reële meerwaarde voor Brussel-Mobiliteit na te gaan en te vergelijken met de regels die in Vlaanderen en Wallonië zijn uitgevaardigd.

City mining

De Commissie acht het noodzakelijk te beschikken over een bodematlas. Dat zou niet alleen nuttig zijn met het oog op beplantingen in volle grond maar ook om eventuele mogelijkheden voor 'urban mining' aan te tonen. In steden bevat de ondergrond inderdaad heel wat exploiteerbare rijkdommen.