



**SARO**

Strategische Adviesraad  
Ruimtelijke ordening  
Onroerend erfgoed

**Advies  
van 3 september 2010  
inzake het besluit van de Vlaamse Regering  
van 18 december 2009 betreffende het addendum bij  
het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

## INHOUD

0.	SAMENVATTING ADVIES .....	3
1.	SITUERING.....	5
1.1.	Adviesvraag.....	5
1.2.	Openbaar onderzoek .....	5
2.	ADVIES SARO.....	6
2.1.	Inleiding .....	6
2.2.	Bespreking van de bezwaren .....	6
2.2.1.	Algemene bezwaren .....	6
2.2.2.	Bezwaren betreffende wonen .....	25
2.2.3.	Bezwaren betreffende werken .....	34
2.2.4.	Bezwaren betreffende werken en bijzondere economische knooppunten .....	70
2.2.5.	Bezwaren betreffende de aanduiding Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt .....	90
2.2.6.	Bezwaren betreffende de lijninfrastructuur .....	104
2.2.7.	Bezwaren betreffende toerisme, recreatie en sport .....	139
2.2.8.	Bezwaren betreffende landbouw, natuur en bos.....	150
2.2.9.	Bezwaren betreffende het grond- en pandenbeleid .....	162
2.2.10.	Bezwaren betreffende specifieke percelen .....	167
2.2.11.	Bezwaren provinciale informatievergaderingen.....	179
2.3.	Bespreking van de adviezen.....	184
2.3.1.	Adviezen van provincieraden en diverse .....	184
2.3.2.	Adviezen van gemeenteraden en bezwaren CBS, gecoro's en milieuraden .....	199
2.4.	Conclusie.....	257

## 0. SAMENVATTING ADVIES

De Vlaamse Regering stelde op 18 december 2009 een actualisatie en herziening van het RSV voorlopig vast. Het openbaar onderzoek liep van 10 februari tot en met 11 mei 2010. Een ruime waaier aan doelgroepen heeft dit openbaar onderzoek benut om opmerkingen te formuleren. Een groot deel van het maatschappelijk middenveld heeft zijn mening gegeven en dit op een inhoudelijke en goed onderbouwde manier. Voorliggend advies geeft aldus een waardevol beeld van de verzuchtingen die momenteel leven ten aanzien van het (herziend) RSV en het ruimtelijk beleid. SARO meent dat deze verzuchtingen ernstig moeten genomen worden.

De adviezen (van SARO, Vlacoro, Minaraad en SERV) bij het voorontwerp waren zeer kritisch. In zijn advies van 25 mei 2009 vroeg de SARO de Vlaamse Regering om zich ernstig te bezinnen over de noodzaak om dit herzieningsproces van het RSV door te voeren en of het niet aangewezen is om volop werk te maken van een meer onderbouwd, meer evenwichtig uitgebouwd nieuw RSV 'het beleidsplan ruimte'. Op basis van de advisering van de 1.469 bezwaarschriften en de 82 adviezen meent SARO dat deze vraag meer dan ooit gegrond is.

Het Vlaams regeerakkoord gaat uit van de afwerking van de herziening van het RSV voor de periode 2007-2012 (inclusief de extra kwantitatieve taakstelling). SARO meent echter dat dit er niet toe mag leiden dat de herziening niet meer ter discussie wordt gesteld. Deze bepaling van het regeerakkoord moet immers in samenhang worden gelezen met de andere elementen van het Vlaams regeerakkoord: de uitwerking van een mobiliteitsvisie op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, de groei naar een groene economie, de uitbouw van milieu en hernieuwbare energie als een belangrijke motor van een nieuwe economische ontwikkeling, de ontwikkeling van een groen en dynamisch stedengewest en een Vlaams beleid dat open staat voor de wereld. De Raad meent dat het voorliggend addendum onvoldoende is afgestemd met (en ondersteunend werkt ten aanzien van) de andere bepalingen van het Vlaams regeerakkoord.

Het addendum werkt een oplossing uit voor enkele dringende knelpunten (o.a. wonen, werken, recreatie, lijninfrastructuur). De focus op een aantal specifieke knelpunten vormt echter een bedreiging voor de ruimtelijke consensus, zoals vastgelegd in het RSV. Deze herziening creëert meer ruimte en ontwikkelingskansen voor de harde sectoren, waardoor onder meer natuur, bos, landbouw onvoldoende aan bod komen. Diverse andere knelpunten die vandaag een oplossing vragen werden niet meegenomen in de herziening en zullen pas ten vroegste bij de goedkeuring van het nieuw beleidsplan ruimte een oplossing krijgen.

Voor wat betreft de selectie van bijzondere economische knooppunten en het waarborgen van de principes van het RSV (gedeconcentreerde bundeling, poorten als motor van ontwikkeling, infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten en fysisch systeem als ruimtelijk structurerend) erkent de Raad dat bij diverse bijzondere economische knooppunten deze voorwaarden onvoldoende zijn ingevuld. Het voeren van een aanbodbeleid in economische knooppunten is in het RSV opgenomen om ongeordend uitzwermen van economische activiteiten over het buitengebied tegen te gaan, lintbebouwing te beperken en de groei van de mobiliteit in de hand te houden.

Het addendum schiet tevens tekort op het gebied van integratie van beslist beleid. Het gaat dan zowel over diverse goedgekeurde decreten (o.a. grond- en pandendecreet, decreet integraal waterbeleid), als over visies en plannen (mobiliteitsvisies, pact 2020, Vlaamse strategie duurzame ontwikkeling, ViA, duurzame energie).

Het openbaar onderzoek legt bovendien de zwakke onderbouwing van het addendum bloot en het ontbreken van volwaardig cijfermateriaal ter onderbouwing van de verschillende processen. Voor diverse thema's (wonen, werken) wordt het gehanteerde cijfermateriaal door heel wat bezwaarindieners in twijfel getrokken. Ook de lange duur van het herzieningsproces (2005-2010) heeft er toe geleid dat de herziening geen rekening houdt met actuelere gegevens en actuele studies. Fundamenteel meent de Raad dat er op het gebied van onderbouwing van het RSV enkele fundamentele vragen zich opwerpen: Hoe gaat ruimtelijke ordening om met een veelheid aan sectorale data en studies? Hoe kan dit meer geïntegreerd worden aangepakt? Hoe kan meer openheid ontstaan? En hoe creëer je draagvlak? Het is cruciaal dat in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte intensief gewerkt worden aan de opbouw en transparantie van gegevens.

De Raad erkent bovendien dat het addendum zeer moeilijk leesbaar is. De Raad betreurt dat geen werk werd gemaakt van een gecoördineerde versie. De intentie om een gecoördineerde versie pas aan te bieden, na de

goedkeuring van het addendum en na het doorlopen van de decretale procedure, getuigt niet van het volwaardig respecteren van de opzet van dit openbaar onderzoek.

De Raad erkent de bezorgdheid over de doorwerking van deze herziening naar provincies en gemeenten. Een aantal van de beleidsopties in het addendum vereisen een doorwerking en verdere verfijning in de onderliggende provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen; een verlenging van de planhorizon tot 2012 is in die zin relatief.

Indien de Vlaamse Regering alsnog zou opteren voor dit herzieningsproces van het RSV, vraagt de Raad dat het addendum grondig 'opgekuist' wordt in functie van de aanbevelingen die de Raad in dit advies heeft geformuleerd. In essentie betekent dit dat het addendum wordt herleid tot een beperkte en technische aanpassing van het RSV – wat initieel ook het opzet was van deze herziening.

SARO benadrukt dat het ruimtelijk beleid moet gericht blijven op het zoeken naar een goed afgewogen afstemming tussen alle ruimtevragen. De ruimtelijke consensus in het huidige RSV wordt door alle doelgroepen nog steeds zeer sterk onderschreven. Er is een algemene ondersteunde vraag naar een volledige en tijdige uitvoering van het RSV. SARO verwijst naar de doelstelling opgenomen in het Vlaams regeerakkoord en de beleidsnota ruimtelijke ordening om binnen de legislatuur de bindende bepalingen en de ruimteboekhouding van het RSV effectief uit te voeren. De SARO ondersteunt ten volle deze doelstellingen. De SARO wijst op de aanzienlijke vertraging bij de uitvoering van het huidige RSV. Voor heel wat bindende doelstellingen (voornamelijk voor het buitengebied) is de doelafstand nog zeer groot. SARO ondersteunt de vraag naar een duidelijk stappenplan of 'uitvoeringsplan' inzake de uitvoering van het huidige RSV. SARO ondersteunt de invoering van de voorziene uitvoeringsagenda met daarin een actieplan, een monitoring en een evaluatie. Hij betreurt dat dit thans voor het eerst wordt voorgesteld terwijl de initiële planningsperiode al achter de rug is. Een aantal ruimtebehoevende sectoren zijn al geruime tijd vragende partij voor een monitoring gekoppeld aan een knipperlichtfunctie wanneer schaarste dreigt. SARO vindt het wel positief dat de Vlaamse Regering recent een duidelijk plan van aanpak heeft goedgekeurd voor de afbakening van de gebieden van de agrarische en natuurlijke structuur om zo de opgelopen achterstand in te halen.

Het beleidsdocument 2020 – 2050, door de minister ondertussen aangeduid als het beleidsplan ruimte, wordt inderdaad de opvolger van het huidige RSV. Het regeerakkoord gaat uit van een voorlopige vaststelling tegen het einde van deze legislatuur. Hiervoor zal een breed overleg opgestart worden en wordt gestreefd naar coproductie met de belangrijkste betrokken partners. Er zal gewerkt worden met een groenboek (tegen eind 2011) en een witboek vooraleer de formele procedure wordt opgestart. SARO verwijst naar zijn advies van 16 november 2009 over de beleidsnota ruimtelijke ordening waarin hij zijn bezorgdheid uitte over het samengaan van de verschillende processen. Bij de voorbereiding van dit nieuw beleidsplan ruimte wordt immers aan een grote vernieuwingsbeweging in de ruimtelijke planning gedacht. Dit vraagt veel flexibiliteit en vertrouwen van de sectoren. De SARO benadrukte tevens het belang van het maatschappelijk overleg.

## 1. SITUERING

### 1.1. Adviesvraag

Op 18 december 2009 heeft de Vlaamse Regering - na de adviezen van Vlacoro, SARO, Minaraad en SERV - een actualisatie en gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voorlopig vastgesteld. Het openbaar onderzoek liep van 10 februari tot en met 11 mei 2010.<sup>1</sup>

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (artikel 2.1.3,§6,) bepaalt dat de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening (Vlacoro) alle adviezen, bezwaren en opmerkingen bundelt en coördineert voor de strategische adviesraad. De SARO moet binnen zestig dagen na het einde van het openbaar onderzoek een gemotiveerd advies uitbrengen bij het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering. Met het besluit van de Vlaamse Regering van 23 juni 2010 werd de adviestermijn verlengd tot 8 september 2010. Met voorliggend advies vastgesteld door de SARO op 3 september 2010 komt de Raad tegemoet aan de vooropgestelde adviestermijn.

De herziening van het RSV is opgenomen in een addendum en bestaat uit vier delen:<sup>2</sup>

- Een korte aanvulling op de algemene inleiding van het RSV geeft duiding bij de verantwoording van deze actualisatie en gedeeltelijke herziening.
- Een aanvulling van het informatief deel bundelt de belangrijkste onderzoeksgegevens die aan de basis liggen van de voorgestelde herziening. Deze tekst zal integraal toegevoegd worden aan het informatief deel van het huidig RSV.
- Het richtinggevend deel geeft voor de diverse thema's een overzicht van de inhoudelijke wijzigingen.
- Het bindend deel omvat een oplistings van de wijzigingen in de bindende bepalingen aan het RSV als gevolg van de actualisatie en gedeeltelijke herziening.

### 1.2. Openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek liep gedurende 90 dagen van 10 februari tot en met 11 mei 2010. Conform artikel 2.1.3 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kunnen bezwaren en opmerkingen worden bezorgd aan Vlacoro of aan de betrokken gemeente uiterlijk op de laatste dag van het openbaar onderzoek. De gemeente bezorgt de bij haar ingediende bezwaren aan Vlacoro binnen de drie werkdagen na het afsluiten van het openbaar onderzoek. Gezien de brugdag op vrijdag 14 mei wordt in de begeleidende brief van de administratie aan de gemeenten verduidelijkt dat ten laatste op 18 mei 2010 de gemeenten de gebundelde reacties aan Vlacoro moeten verzenden. Met bezwaren en opmerkingen die laattijdig aan Vlacoro worden bezorgd, moet conform de VCRO geen rekening worden gehouden.

Bij het openbaar onderzoek werden 1.497 bezwaarschriften ingediend, waaronder een deel identieke bezwaarschriften (o.a. 750 bezwaarschriften bij het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas). Er waren geen laattijdige bezwaren. Ook de bezwaren geformuleerd tijdens de provinciale informatiedagen werden meegenomen in dit advies. Daarnaast ontving Vlacoro vijf adviezen van provincieraden en 77 adviezen van gemeenten (waaronder een laattijdig advies).<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Advies van Vlacoro van 8 april 2009 bij het voorontwerp van actualisatie en gedeeltelijke herziening RSV ([www.vlacoro.be](http://www.vlacoro.be)) en Advies van de SARO van 25 mei 2009 over het voorontwerp van actualisatie en gedeeltelijke herziening RSV ([www.sarovlaanderen.be](http://www.sarovlaanderen.be)).

<sup>2</sup> [www.ruimtelijkeordering.be/rsv](http://www.ruimtelijkeordering.be/rsv)

<sup>3</sup> Het advies van de gemeenten moet gebeuren bij gemeenteraadsbesluit. Een reactie van het College van Burgemeester en Schepenen wordt beschouwd als een bezwaarschrift, maar heeft niet het statuut van een advies van de gemeente zoals bedoeld in artikel 2.1.3, §5, derde lid van de VCRO vermits die bepaling de bevoegdheid toewijst aan de gemeenteraad.

## 2. ADVIES SARO

### 2.1. Inleiding

SARO gaat in een eerste deel (2.2) in op de bezwaren en opmerkingen die zijn toegekomen naar aanleiding van het openbaar onderzoek. Bij de indeling van de bezwaren wordt grotendeels uitgegaan van de indeling van het addendum. Telkens gebeurt een synthese van het bezwaar (cf. de omkaderde teksten).<sup>4</sup> Onder elk omkaderd bezwaar formuleert de SARO telkens zijn advies.

In een tweede deel (2.3) wordt verder ingegaan op de adviezen van provincieraden en gemeenteraden. Ook de bezwaarschriften van de Colleges van Burgemeester en Schepenen, gecoro's en milieuraden worden hieronder behandeld. In deel 2.4 formuleert de SARO ten slotte zijn conclusie.

### 2.2. Bespreking van de bezwaren

#### 2.2.1. Algemene bezwaren

##### 1. Boerenbond [B30] en diverse Arrondissementsraden Boerenbond [B100, B101, B102, B146, B281]

a. De korte termijn herziening is een oplossing op maat van één sector. De herziening situeert zich op korte termijn en levert zeer selectief een aantal oplossingen voor enkele sectorale knelpunten. Verschillende andere acute knelpunten worden dan weer niet aangepakt en worden doorverwezen naar het lange termijn spoor 'ontwerpend Vlaanderen 2020-2050'. Door het ontbreken van elk maatschappelijk debat in de aanloop van deze herziening is het totaal onduidelijk op welke manier deze selectie van prioritair aan te pakken knelpunten gemaakt werd. Bezwaarindiener [B281] wijst er op dat in de provincie Antwerpen de drie knelpunten voor industrie (transportzone Hoogstraten, stationsomgeving Brecht en E19 ter hoogte van Rumst) geheel of gedeeltelijk in herbevestigd agrarisch gebied liggen. De Vlaamse Regering heeft hier de keuze gemaakt om in de toekomst deze gebieden te laten deel uitmaken van de agrarische structuur. Het is dan ook onbegrijpelijk dat deze gebieden als knelpunt worden genoemd in het kader van de korte termijnherziening van het RSV.

b. Betrokkenheid landbouwsector. De nota aan de Vlaamse Regering beschrijft uitgebreid de voorbereiding van deze korte termijn herziening. Het geeft een overzicht van alle evaluaties en onderzoeken en van welke partners betrokken werden bij de beleidsvoorbereiding. Boerenbond werd op geen enkele manier betrokken bij de voorbereiding van deze herziening. Boerenbond vraagt uitdrukkelijk dat er de komende jaren, bij de voorbereiding van het nieuw strategisch beleidsplan, in vroege fase gestart wordt met een overleg met de verschillende betrokken sectoren.

c. Onderbouwing. Het cijfermateriaal is summier en zeer verwarrend weergegeven zodanig dat een gegronde beoordeling uitgesloten is. Door verschillende adviesraden (SERV, Minaraad, Vlacoro) werd gewezen op de gebrekkige onderbouwing van het cijfermateriaal. De aanvullingen die gebeurd zijn na de adviesperiode geven zeker niet meer duidelijkheid. Integendeel het gegoochel met cijfers en tabellen uit verschillende bronnen en studies (zelfs niet altijd in overeenstemming met elkaar) werpen een zodanige mist over het document dat niemand nog de feitelijke onderbouwing kan volgen. Een eerste vereiste voor meer objectiviteit en wetenschappelijke onderbouwing is dat de Vlaamse Regering dringend werk maakt van een objectief monitoringssysteem om de invulling van de ruimteboekhouding en de realisatie van de taakstelling op de verschillende beleidsniveaus op te volgen (zoals ook aangekondigd wordt in de beleidsnota ruimtelijke ordening).

*1a. De beperkte en eerder technische herziening is gericht op het verlengen van de uitvoeringstermijn van het RSV met vijf jaar ( tot 2012) en het creëren van een oplossing voor enkele dringende knelpunten (o.a. wonen, werken, recreatie, lijninfrastructuur en open ruimte). De Raad stelt echter vast dat door enkel te focussen op een aantal specifieke knelpunten, de ruimtelijke consensus zoals vastgelegd in het huidige RSV, wordt bedreigd. Het ruimtelijk beleid moet gericht blijven op het zoeken naar een goed afgewogen afstemming tussen alle ruimtevragen. Deze*

---

<sup>4</sup> Elk bezwaarschrift heeft een uniek nummer (zie nummer vermeld tussen vierkante haakjes, voorafgegaan door een 'B' en werd opgenomen in de databank.

*herziening biedt uiteindelijk meer ruimte en ontwikkelingskansen voor de harde sectoren, waardoor onder meer natuur, bos, landbouw onvoldoende aan bod komen. Diverse knelpunten die vandaag een oplossing vragen werden niet meegenomen in de herziening en zullen pas ten vroegste bij de goedkeuring van het nieuw RSV (het nieuw beleidsplan ruimte) een oplossing krijgen. Het betreft onder meer hernieuwbare energie (cf. standpunt 208), mobiliteit (standpunt 11c) en natuur, bos en landbouw (standpunt 239a).*

*1b. De toelichting bij de herziening stelt dat specifiek overleg werd gepleegd met de relevante beleidsdomeinen binnen de Vlaamse overheid, provincies, VVSG, vervoersmaatschappijen De Lijn en NMBS. SARO stelt echter vast dat naast de Boerenbond ook tal van andere bezwaarindieners wijzen op onvoldoende betrokkenheid en overleg. SARO benadrukt het partnerschapsmodel als een te koesteren uitgangspunt van het ruimtelijk beleid. Structureel en georganiseerd overleg met het maatschappelijk middenveld en een ruime waaier doelgroepen moet hierbij centraal staan.*

*1c. Het ontbreken van volwaardig cijfermateriaal ter onderbouwing van de verschillende processen is een van de hoofdknelpunten ten aanzien van het proces van herziening van het RSV. Voor diverse thema's (wonen, werken) wordt het gehanteerde cijfermateriaal door heel wat bezwaarindieners in twijfel getrokken. Onder deel 2.1.2 en deel 2.1.3 gaat de Raad hier verder op in. Ook de lange duur van het herzieningsproces (2005-2010) heeft er toe geleid dat de herziening geen rekening houdt met actuelere gegevens en actuele studies. Het is cruciaal dat in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte intensief gewerkt worden aan de opbouw en transparantie van gegevens. Centrale vragen zijn: wat doe je met de veelheid aan beschikbare (sectorale) gegevens en studies? Hoe werk je hier geïntegreerd? Hoe creëer je openheid? SARO verwijst naar zijn standpunt 2b.*

**2.** Natuurlandpunt en BBL [B223], Natuurlandpunt Kortrijk [B27], West-Vlaamse Milieufederatie [B128], Limburgse Milieukoepel [B174], Milieufrent Omer Watzel [B194], Groen [B91, B265], ABLLO [B224], VBV [B239] en diverse bezwaarindieners [B15, B20, B45, B46, B97, B207, B211, B225, B301, B343, B344, B345, B346, B347, B348, B349]

a. De herziening zorgt voor nog meer vertraging in de uitvoering van het RSV. Het RSV vertrekt van de doelstelling 'open stedelijk Vlaanderen'. Door nieuwe activiteiten te bundelen in of aansluitend bij bestaande stedelijke gebieden en in bestaande economische knooppunten, kan de schaarse open ruimte gevrijwaard worden voor natuur, bos en landbouw. Door te zorgen voor een samenhangende natuurlijke structuur zou de achteruitgang van biodiversiteit in Vlaanderen afgeremd worden. De doelstellingen van het RSV blijven zeer actueel. Uit de stadsmonitor blijkt dat er nog steeds sprake is van een selectieve stadsvlucht van gezinnen. Er moet daarom geïnvesteerd worden in stedelijke gebieden. Er is na 12 jaar een grote achterstand in de uitvoering van het RSV. Vooral de afbakening van de open ruimte structuren in het buitengebied heeft een grote achterstand opgelopen. Eind 2008 was 70% van het VEN en minder dan 1% van de natuurverwevingsgebieden afgebakend. Amper 30% van de toename van natuur- en reservaatgebied en 20% van de toename bos- en bosuitbreidingsgebied was gerealiseerd.

b. Zowel het Vlaams regeerakkoord als de beleidsnota ruimtelijke ordening gaan uit van de effectieve uitvoering van de bindende bepalingen en de ruimteboekhouding van het RSV in deze legislatuur. De herziening dreigt echter voor een bijkomende vertraging te zorgen. De capaciteit van de administratie ruimtelijke ordening zal nu ingezet moeten worden om de tussentijdse herziening te begeleiden en kan dus niet gebruikt worden voor de uitvoering van het RSV. Het wordt onmogelijk om de volledige uitvoering van het RSV te realiseren. Bezwaarindieners B239 verwijst tevens naar de doelstelling 15 van het pact 2020 VIA om de beboste oppervlakte aanzienlijk toe te laten nemen tegen 2020 en minstens de helft van de (klein-)stedelijke gebieden te laten beschikken over een stadsbos. De Natuurverkenning 2030 stelt dat de gemiddelde oppervlakte per inwoner zal dalen. De focus van de ruimtelijke planning van Vlaanderen zou nu op de realisatie van bijkomende natuur- en bosgebieden moeten liggen.

c. Deze herziening is helemaal niet gericht op een effectievere uitvoering. Het bevat bijvoorbeeld geen stappenplan om een effectieve uitvoering van de natuurlijke structuur of van bijkomende bossen te realiseren. Er is een grotere nood aan een 'uitvoeringsplan' voor het huidige RSV dat de timing en de verschillende tussenstappen voor de realisatie van de doelstellingen weergeeft, dan aan een tussentijdse herziening.

d. De tussentijdse herziening is onevenwichtig. In het voorstel wordt vooral meer ruimte voorzien voor harde activiteiten. Zo wordt voorgesteld dat er nog meer dan 7.000 ha bedrijventerreinen kunnen bijkomen in Vlaanderen, hoewel er volgens minister Peeters nog 12.000 ha ongebruikt bijliggen. Nieuwe missie links worden voorzien in het autowegnet, hoewel Vlaanderen al over het meest fijnmazige wegennet van heel Europa beschikt. Verder wordt in deze herziening ruimte gereserveerd voor motorcrossterreinen, andere lawaaiërie sporten en

voor golfterreinen. Voor natuur en bos wordt enkel vastgesteld dat er een serieuze achterstand is opgelopen die de volgende vijf jaar moet worden ingehaald. Het eindresultaat van deze herziening zal dan ook zijn dat Vlaanderen nog verder kan volgebouwd worden.

e. De tussentijdse herziening ondergraaft de doelstellingen van het RSV. De algemene doelstellingen van het RSV blijven volgens de toelichting bij deze herziening ongewijzigd. Toch worden met deze actualisatie en gedeeltelijke herziening een aantal wijzigingen voorgesteld die de algemene doelstelling – zoals de bundeling van economische activiteiten – dreigen te ondergraven. Zo worden een tiental buitengebiedgemeenten als bijzondere economische knooppunten aangeduid, wat het mogelijk moet maken om toch regionale bedrijventerreinen te ontwikkelen in het buitengebied. Dat zal de ruimtelijke verrommeling nog verder in de hand werken en voor bijkomende verkeersproblemen zorgen. Dit gaat volledig in tegen de visie van het RSV.

*2a. SARO verwijst naar de doelstelling opgenomen in het Vlaams regeerakkoord en de beleidsnota ruimtelijke ordening om binnen de legislatuur de bindende bepalingen en de ruimteboekhouding van het RSV effectief uit te voeren. De SARO ondersteunt ten volle deze doelstellingen. De SARO wijst op de aanzienlijke vertraging bij de uitvoering van het huidige RSV. Voor heel wat bindende doelstellingen (voornamelijk voor het buitengebied) is de doelfstand nog zeer groot. De bedoeling om met deze herziening voor natuur, bos en landbouw een vereenvoudiging (versnelling) door te voeren is volgens SARO niet gehaald (zie deel 2.2.8). De herziening zal bovendien een remmende factor betekenen voor de volwaardige uitvoering van het huidige RSV. Een deel van de administratie zal inderdaad ingezet worden voor deze herziening. Maar ook de onduidelijkheid over de planhorizon (cf. standpunt 8b) en de complexe en onduidelijke relatie met het nieuw beleidsplan ruimte (cf. standpunt 8d) leiden tot een vertraging van de effectieve uitvoering van het RSV.*

*2b,c. SARO ondersteunt de vraag naar een duidelijk stappenplan of 'uitvoeringsplan' inzake de uitvoering van het huidige RSV. SARO verwijst naar de 'uitvoeringsagenda RSV' zoals opgenomen in het RG (pag. 56-57). SARO ondersteunt de invoering van deze uitvoeringsagenda met daarin een actieplan, een monitoring en een evaluatie. Hij betreurt dat dit thans voor het eerst wordt voorgesteld terwijl de initiële planningsperiode al achter de rug is. Een aantal ruimtebehoevende sectoren zijn al geruime tijd vragende partij voor een monitoring gekoppeld aan een knipperlichtfunctie wanneer schaarste dreigt. SARO vindt het wel positief dat de Vlaamse Regering recent een duidelijk plan van aanpak heeft goedgekeurd voor de afbakening van de gebieden van de agrarische en natuurlijke structuur om zo de opgelopen achterstand in te halen.*

*2d. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a.*

*2e. Dit bezwaar wordt door tal van bezwaarindieners aangebracht. SARO verwijst in dit verband naar zijn standpunten bij de aanduiding van bijzondere economische knooppunten (standpunt 101a en 101b) en naar zijn standpunt ten aanzien van de onevenwichtige uitwerking van het addendum (standpunt 1a).*

**3. GROEN [B76, B116, B135, B180], Streekvereniging Zenne en Zoniën [B168] en bezwaarindiener [B127]**

a. Geen vertraging in uitvoering RSV gewenst. De doelstellingen van het RSV op het gebied van bundeling van nieuwe activiteiten en realisatie van een samenhangende natuurlijke structuur blijven nog zeer actueel. Een tussentijdse herziening dreigt voor een bijkomende vertraging te zorgen. De capaciteit van de administratie is beperkt en zal nu ingezet moeten worden om de tussentijdse herziening te begeleiden. Vandaag blijkt dat na 12 jaar er een grote achterstand is opgelopen in de uitvoering van het RSV. Vooral de afbakening van de open ruimte structuren in het buitengebied (bos, natuur en landbouw) heeft een grote achterstand opgelopen. Zo moet nog 37.000 ha bijkomende natuur worden afgebakend.

b. Teveel aandacht voor de harde sectoren. Naast bijkomende industriegebieden worden ook bijkomende bijzondere economische knooppunten geselecteerd in het buitengebied. Dit staat lijnrecht op de visie van het oorspronkelijke RSV en de goede ruimtelijke ordening. Ze zullen bijkomende versnippering, mobiliteitsproblemen, diffuse vervuiling en hinder veroorzaken. Hoewel Vlaanderen al over een fijnmazig wegennet beschikt, worden nieuwe missies links voorzien. Tevens wordt ruimte gereserveerd voor motorcrossterreinen, andere lawaaierige sporten en golfterreinen. Deze voorstellen staan in schril contrast met de vaststelling dat er voor natuur en bos een serieuze achterstand is opgelopen, die de komende vijf jaar moet worden ingehaald. Het resultaat van de herziening is dat Vlaanderen nog verder kan worden volgebouwd.

*3a. SARO verwijst naar zijn standpunt 2a.*



*3b. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a.*

**4. Provincieraadsleden Groen Vlaams-Brabant [B134 – zeven handtekeningen]**

- a. Het RSV vertrekt van de doelstelling 'open stedelijk Vlaanderen': door nieuwe activiteiten zoveel mogelijk te bundelen in of aansluitend bij bestaande stedelijke gebieden en in bestaande economische knooppunten, kan de schaarse open ruimte gevrijwaard worden voor natuur, bos en landbouw. Dit laatste is essentieel om de achteruitgang van biodiversiteit in Vlaanderen tegen te gaan.
- b. Er is een grotere nood is aan een 'uitvoeringsplan' voor het huidige RSV dat de timing en de verschillende tussenstappen voor de realisatie van de doelstellingen weergeeft, dan aan een tussentijdse herziening. Het ruimtelijk ordeningsbeleid in Vlaanderen moet prioritair werk maken van de uitvoering van het huidige RSV.

*4a. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a.*

*4b. SARO verwijst naar zijn standpunt 2b en 2c.*

**5. Natuurlandpunt Kortrijk [B27], West-Vlaamse Milieufederatie [B128], GROEN [B180] en bezwaarindieners [B45]**  
Bezwaarindieners vragen om de herziening van het RSV niet door te voeren. De bindende bepalingen en de ruimteboekhouding van het RSV moeten eerst effectief uitgevoerd zijn. De herziening ondergraaft de doelstellingen van het RSV. De herziening is onevenwichtig qua ruimtebalans. Het aanduiden van bijzondere economische knooppunten druist in tegen de principes van het RSV en omzeilt de duurzame doelstellingen van ruimtelijke ordening.

*5. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a en 2e.*

**6. Natuurlandpunt Scheldeland [B51]**

- a. Bezwaarindieners wijst op de hoge drempel van dit addendum. Het is niet geschreven voor een breder publiek, maar uitsluitend gericht aan beleidsmensen en ambtenaren. Het boekje is dan wel zeer toegankelijk maar kan bezwaarlijk gebruikt worden door de mensen uit de vele gemeentelijke milieuraad en gecoro's omdat het te verhullend is opgemaakt. De bezwaarindieners pleiten voor toegankelijke boekwerken (die niet doorspekt zijn van vakjargon) van de overheid bij dergelijke grootschalige openbare onderzoeken.
- b. De principes 'open en stedelijk' van het RSV worden in het addendum uitgehold. Ze verwijzen naar het aansnijden van grote stukken open ruimte voor de creatie van bijkomende economische knooppunten. Dit is voor het Meetjesland zeer te betreuren. Ook het feit dat deze bijzondere economische knooppunten uitsluitend gericht zijn op ontsluiting via autoverkeer is een minpunt.
- c. Ze vragen om alle voorgenomen beloftes uit te voeren. Het zou te gortig zijn, te moeten ervaren dat wel werk wordt gemaakt van het creëren van nieuwe bedrijventerreinen terwijl de creatie van bijkomende natuur opnieuw naar de achtergrond wordt verschoven.

*6a. SARO erkent dat het addendum zeer moeilijk leesbaar is. Het is niet duidelijk welke tekstdelen de bestaande delen vervangen, dan wel gewoon aanvullen. Veel wijzigingen worden onnauwkeurig weergegeven. Zo worden in de originele tekst dikwijls delen van zinnen toegevoegd of geschrapt zonder dat dit wordt gemarkeerd. De Raad pleitte in zijn eerder advies voor een gecoördineerde versie (zoals ook gehanteerd wordt bij het lopende herzieningsproces van het provinciaal structuurplan Antwerpen). De Raad betreurt dat geen werk werd gemaakt van een gecoördineerde versie, als basis voor het openbaar onderzoek. Het aanbieden van een gecoördineerde versie na de goedkeuring van het addendum en na het doorlopen van de decretale procedure is ruimschoots te laat en getuigt niet van het volwaardig respecteren van de opzet van dit openbaar onderzoek.*

*6b. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a.*

*6c. SARO verwijst naar zijn standpunt 2a en 2b.*

## 7. Bezwaarindieners [B78, B104, B211]

a. Rijkelijk laat. Deze herziening heeft ernstige vertraging opgelopen als gevolg van de politieke besluitvorming. De procedure zal pas begin 2011 afgerond zijn. Zolang er geen volgende bijwerking (2012-2017) is goedgekeurd blijven de vorige herzieningen wel van kracht. Dit betekent dat, in een snel evoluerende economie, de cijfers en evoluties snel verouderd zijn. De uitgangspunten voor wonen, werken, infrastructuur worden dus steeds twijfelachtiger. Besluiten worden genomen o.b.v. voorbijgestreefde uitgangspunten. Een snelle opmaak voor de planperiode 2012 – 2017 is nodig. De procedure hiervoor zou meteen moeten starten na de goedkeuring van deze tweede herziening. Deze herziening is vooral gebeurd onder druk van Voka. Dit wijst op een bepaalde voorkeursrichting. Daarnaast hebben factoren zoals de vergrijzing van de bevolking en de klimaatwijziging slechts een zeer beperkte rol gespeeld in dit herziene RSV.

b. Stadsvlucht en volksgezondheid. De vlucht uit de steden naar het buitengebied is nog steeds aan de gang. De inspanningen in de stedelijke gebieden op het gebied van leef- en woonbaarheid moeten nog worden opgetrokken. Dat is noodzakelijk om de verdergaande versnippering van de open ruimte tegen te gaan. Belangrijk aandachtspunt is de bescherming van de binnentuinen in de stedelijke gebieden. Opvallend is de gezondheidssituatie (in nogal wat grote steden liggen autowegverbindingen in de onmiddellijke buurt van werk- en woonzones). Dat betekent een opvallende stijging van o.a. hart- en vaatziekten, longkanker.

c. Trein- en waterwegen. Vlaanderen mag niet helemaal dichtslippen met allerlei nieuwe verbindingen. Er zullen dus harde keuzes moeten worden gemaakt, terwijl spoor- en waterwegen aan belang zullen winnen. Het goederenverkeer per spoor neemt echter niet opvallend toe.

d. Duizenden hectaren industriegebied, ook langsheen water- en spoorwegen, blijven er ongebruikt bijliggen. Volgens het RSV is er nood aan 7.000 bijkomende ha industriegebied, maar volgens een antwoord van de minister-president in het Vlaams Parlement liggen er nog 12.000 ha ongebruikt bij waarvan een flink deel meteen aanspreekbaar is. Deze vrij liggende terreinen zijn verspreid over alle Vlaamse provincies. De ingebruikname van deze percelen is deels geblokkeerd door eigendomsbetwistingen of vervuilde en te saneren gronden. Dit is moeilijk aanvaardbaar indien elders open ruimte wordt ingenomen. Een register van vrijliggende en bruikbare gronden voor industrie en KMO is dus echt geen luxe in het volgebouwde Vlaanderen. Bezwaarindieners verwijzen naar De Keer in Wommelgem en het dorp Doel.

e. Het wordt dan helemaal sterk wanneer bestemmingen voor bedrijventerreinen, die geschorst werden door de Raad van State, via deze herziening terug op de kaart belanden. De tijd dat elke gemeente zijn eigen bedrijventerrein wenste is voorbij. Gezamenlijke projecten zijn aan de orde (voor bedrijven o.a. parkeerplaatsen, toegangswegen, energieverbruik, recuperatie van restwarmte, bedrijfsvervoer).

f. Mooie principes hardmaken. De radicale bescherming van de resterende open ruimte moet worden gegarandeerd. Nog te dikwijls wordt, vooral door de overheid, afgeweken van de eigen principes. Opvallende aanslagen op natuur en open ruimte vinden nog geregeld een 'uitleg' door een ruimtelijke bestemming van tientallen jaren geleden, die belet dat bv. waardevolle terreinen ook in de praktijk de bestemming krijgen die ze vandaag verdienen. Ruimtelijk beleid is een voortdurend dynamisch gegeven dat slechts een beperkte houdbaarheid heeft in de tijd. De vrijwaring van de open ruimte en de versterking van de Europese verplichtingen voor het herstel van de biodiversiteit kan alleen worden bereikt door een versterking van de natuurgebieden en van de open ruimte. Verdere aantasting van de open ruimte zal zich n.a.v. dit herziene RSV ook voordoen door het aanduiden van professionele locaties voor kleinhandel. De stimulering van grote koopcentra in de buitengebieden druist in tegen de pogingen om de binnensteden leefbaar te houden - waarbij de vestiging van de kleinhandel een essentieel onderdeel vormt - maar creëert nieuwe mobiliteitsproblemen. Dit leidt uiteindelijk tot de uitbreiding van het wegennet en dus tot nog verdere aantasting van de open ruimte.

g. Beslist beleid. Beslissingen over de ruimtebestemmingen, zoals de duizenden hectaren natuurgebied die er zouden bijkomen, dienen eerst te worden gerealiseerd vooraleer nieuwe doelstellingen worden geformuleerd. Bij andere gelegenheden verwijst de Vlaamse overheid naar het beslist beleid. Dat mag dus hier ook het geval zijn. De voorziene ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen en dit op brede schaal, gaat eveneens frontaal in tegen het beslist beleid van het vorige RSV. De nood aan 100.000 bijkomende woonegelegenheden is betwistbaar omdat er binnen de bestaande woonzones nog een aanbod ter beschikking is van 900.000 woonegelegenheden. Er is geen reden om het aanbod op te drijven, door reservegebieden voor woningbouw aan te spreken in het buitengebied.

h. Lawaaisporten. In het dichtbevolkte en versnipperde Vlaanderen zijn lawaaisporten ook in de buitengebieden onaanvaardbaar. Motorsporten produceren lawaaiverstoring tot vele kilometers ver. Ze dienen te worden gelokaliseerd binnen industriegebieden. Drie van de vier erkende motorcrossterreinen van Vlaanderen liggen in de provincie Antwerpen. Ook als de provinciale overheid daar zelf voor gekozen heeft (terwijl de andere provincies dergelijke circuits afwijzen) moet een spreiding gebeuren in de toekomst, gesteld dat er in Vlaanderen nog in ieder geval plaats is voor lawaaisporten.

i. Economische knooppunten. De keuze van Brecht als bijzonder economisch knooppunt houdt een aantal gevolgen in, omwille van de aanleg van de HST-lijn en van het station Noorderkempem in Brecht. In de nabijheid van het station wordt ruime parkeergelegenheid en personeelsintense bedrijven voorzien. Het mag echter niet betekenen dat (deel)gemeenten die een economisch knooppunt binnen hun grenzen hebben, overspoeld worden door allerlei grootschalige projecten voor woningbouw. In Brecht heeft dit intussen immers geleid tot een stroom van verkavelingen binnen de gemeente. De invloed van dergelijke economische knooppunten zou in de ruimte moeten worden beperkt. Wat zich in Brecht voordoet, zal zich allicht in een aantal andere economische knooppunten ook voordoen.

j. Het heeft geen zin om in de herziening te spreken over duurzaam ruimtegebruik of het stoppen van de suburbanisatie, indien binnen de herziening ook tegengestelde maatregelen worden voorgesteld. Anders krijgt men een beleidsplan dat uitgaat van mooie principes en daarnaast een reeks van uitzonderingen op die principes opsomt.

k. Eén van de meest opvallende gebreken binnen de Vlaamse ruimtelijke planning is het ontbreken van voldoende landschapszorg. Landschappen verworden tot landschapjes binnen een enorme versnippering van woongebieden, infrastructuurverbindingen, lawaai-invloeden, lichtvervuiling en KMO-zones. Een RSV moet een aantal landschappen omschrijven op basis van de landschappelijke kwaliteiten, en niet als toevallig restant van wat nog niet werd volgebouwd. Binnen regionale landschappen zouden beperkingen en specifieke besluiten moeten gelden, waarbij landschapsverstoring wordt uitgesloten. Bedrijventerreinen dienen ecologisch te worden uitgebouwd. De compensatie voor ontbossing verzandt intussen in een steeds groter wordende financiële reserve, zonder dat in de praktijk wordt herbebost.

*7a. De Raad verwijst naar zijn standpunten 1c en 8d.*

*7b,c. SARO neemt akte van deze standpunten.*

*7d. SARO verwijst naar de bespreking van de bezwaren onder het deel werken (deel 2.2.3).*

*7e. SARO verwijst naar de bespreking van de bezwaren onder het deel bijzondere economische knooppunten (deel 2.2.4).*

*7f. SARO verwijst naar de algemene doelstellingen van het RSV inzake 'open en stedelijk'. De Raad verwijst verder naar de bespreking van de bezwaren onder het deel werken (deel 2.2.3) en het deel bijzondere economische knooppunten (deel 2.2.4). Wat betreft de bemerking inzake kleinhandel, merkt de Raad op dat met deze herziening geen grootschalige koopcentra in het buitengebied worden toegelaten. Er wordt enkel een verdere differentiatie aangebracht in de stedelijke vestigingslocaties.*

*7g. SARO benadrukt dat deze herziening meer aandacht moet hebben voor continuïteit en versnelde uitvoering van het huidige RSV en verwijst naar zijn standpunt 2a. Hij verwijst verder naar zijn standpunten bij het deel wonen (deel 2.2.2).*

*7h. De Raad verwijst naar zijn standpunt 217c.*

*7i. SARO ondersteunt deze bezorgdheid en verwijst naar zijn standpunten onder het deel bijzondere economische knooppunten (deel 2.2.4).*

*7j. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a.*

*7k. Deze bemerking maakt niet het voorwerp uit van deze herziening. Niettemin erkent de Raad de nood om verder invulling te geven aan de landschappelijke structuur en zal het aspect landschap volwaardig moeten worden meegenomen bij de opmaak van het nieuw beleidsplan ruimte.*

**8. VVP [B311] en Procoro Oost-Vlaanderen [B18]**

a. Bezwaarindieners beschouwt de herziening van het RSV als een positief initiatief gezien een actualisatie van de taakstellingen zich opdringt in functie van het behoud van de continuïteit van het ruimtelijk beleid in Vlaanderen en dat tevens de mogelijkheid wordt voorzien om flexibel in te spelen op een aantal aspecten (vb. woondichtheden, taakstelling bedrijven, schrappen van bindende elementen).

b. De haalbaarheid en werkbaarheid van de verlenging van de planhorizon tot 2012 wordt in vraag gesteld. Voor bijvoorbeeld wonen, veronderstelt de herziening een verdere uitwerking in PRS en GRS. 2012 zal heel snel bereikt zijn. Minstens voor de kwantitatieve aspecten als wonen en werken moet een doorkijk worden gegeven naar 2020. Bezwaarindieners stellen de vraag naar de meerwaarde die een volledige doorberekening tot slechts 2012 heeft, gezien deze datum van 2012 - in termen van planning - toch zeer nabij is. Ook voor het aspect 'werken' is een planhorizon tot 2012 absoluut te kort. De realisatie van een bedrijventerrein neemt na planning nog een lange periode in beslag. De doorkijk voor economie moet veel verder gaan. Er moet gezocht worden hoe een ijzeren voorraad kan opgebouwd worden. Ook in functie van de uitvoering van het RSV en het realiseren van de ruimtebalans is een planhorizon tot 2012 bijzonder krap. Voor de uitvoering van de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur en de daarvoor nog op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen lijkt deze datum zeer ambitieus.

c. De herziening gaat uit van een doortrekking van de verhoudingen. De bezwaarindieners stellen vast dat een globale evaluatie van de vooropgestelde trends niet is doorgevoerd. Het is kwantitatief niet duidelijk of het vooropgestelde beleid ook effectief is gehaald. Het addendum stelt dat de 60-40 verhouding voor wonen gehaald is en de 80-20 voor economische knooppunten stand houdt. Het is echter onduidelijk in welke mate de doelstellingen van deze verdelingen (die ook per provincie werden verdeeld) gehaald zijn.

d. De herziening is gesitueerd op korte termijn. De lange termijn wordt voorzien, doch de overstap en link tussen beide sporen is bijzonder onduidelijk en eigenlijk afwezig. Het is onduidelijk of het beleidsdocument 2020-2050 als 'nieuw RSV' moet opgevat worden en of dit in 2012 zal afgerond zijn. In het licht van de noodzakelijke herziening van de onderliggende structuurplannen is het absoluut noodzakelijk hiervoor een duidelijker kader te geven. Ze vragen om de provincies nauwer te betrekken bij de uitwerking van het RSV 2020-2050.

e. Bezwaarindieners hebben een aantal vragen op i.v.m. subsidiariteit en integratie van het ruimtelijk beleid. De beleidsruimte van de provincie wordt aangetast en uitgehold. Binnen de krijtlijnen van het RSV moeten de provincies een visie op de nederzettingsstructuur formuleren. Voor de kernen van het buitengebied werd in Oost-Vlaanderen een onderscheid gemaakt in hoofddorpen en woonkernen. Hieraan werd een beleid gekoppeld inzake het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden en de uitbouw van lokale bedrijventerreinen voor de gemeenten van het buitengebied. Door de decretale mogelijkheden wordt deze visie op de helling gezet, evenals de verdeling inzake lokale bedrijventerreinen en de verdeelsleutel 77/23. Sommige bijkomende economische knooppunten worden onttrokken aan de bevoegdheid van de provincie. Het is rekening houdend met de beleidsopties geformuleerd in het PRS, bijzonder onduidelijk hoe in de gemeenten van het buitengebied meer dan 5 ha zou kunnen voorzien worden en hoe de eventuele oppervlakte bedrijventerreinen voor de bijkomende economische knooppunten kan voorzien worden in samenhang met de visie op de economische structuur. Het is verder onduidelijk wat bedoeld wordt met 'de bijkomende bestemming van lokale bedrijventerreinen zal op Vlaams niveau worden gemonitord om de ruimtebalans te bewaken'. De provincie heeft de verdeelsleutel voor lokale en regionale bedrijventerreinen geformuleerd in haar structuurplan en heeft vanuit die optie een ruimtelijk beleid gevoerd m.b.t. lokale bedrijventerreinen. Bezwaarindieners vragen, binnen welk kader, voorwaarden of krijtlijnen 'meer dan 5 ha' kan worden toegestaan.

*8a. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*8b. De Raad erkent de bezorgdheid van de VVP over de doorwerking van deze herziening naar provincies en gemeenten. In zijn eerder advies van 25 mei 2009 heeft de SARO hieromtrent immers reeds uitdrukkelijk gesteld dat een aantal van de beleidsopties ook een doorwerking en verdere verfijning in de onderliggende provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen vereisen en dat een verlenging van die planhorizon tot 2012 in die zin relatief is.*

*8c. Het addendum geeft aan op basis van welke criteria de trendbreuk gemeten is en geeft aan dat de trendbreuk min of meer behaald wordt (IG punt 3.2.1) voor wonen. De Raad verwijst echter ook naar de herziening van het PRS Antwerpen, dat momenteel loopt. Hierin (pag. 14) wordt gesteld dat '... er kan worden vastgesteld dat de*

vooropgestelde trendbreuk in de provincie Antwerpen slechts in beperkte mate werd gerealiseerd. Enerzijds zijn de stedelijke gebieden (en vooral het grootstedelijk gebied Antwerpen) er nog niet in geslaagd de opgestelde taakstelling te realiseren. Anderzijds zijn in de meeste buitengebiedgemeenten meer woningen gerealiseerd dan op basis van hun gesloten huishoudensprognose voorzien is.'De Raad erkent aldus de nood aan een grondige evaluatie van het huidige RSV, waarbij naast tal van andere elementen ook aandacht moet gaan naar de evaluatie van de 60/40 verhouding. De resultaten van deze evaluatie moeten meegenomen worden bij de uitwerking van een nieuw beleidsplan ruimte. De Raad verwijst naar zijn standpunt 35a.

8d. Het beleidsdocument 2020 – 2050, door de minister ondertussen aangeduid als het beleidsplan ruimte, wordt inderdaad de opvolger van het huidige RSV. Het regeerakkoord gaat uit van een voorlopige vaststelling tegen het einde van deze legislatuur. Hiervoor zal een breed overleg opgestart worden en wordt gestreefd naar coproductie met de belangrijkste betrokken partners. Er zal gewerkt worden met een groenboek (tegen eind 2011) en een witboek vooraleer de formele procedure wordt opgestart. SARO verwijst naar zijn advies van 16 november 2009 over de beleidsnota ruimtelijke ordening waarin hij zijn bezorgdheid uitte over het samengaan van de verschillende processen. Bij de voorbereiding van dit nieuw beleidsplan ruimte immers aan een grote vernieuwingsbeweging in de ruimtelijke planning gedacht. Dit vraagt veel flexibiliteit en vertrouwen van de sectoren. De SARO benadrukte tevens het belang van het maatschappelijk overleg.

8e. De Raad verwijst hieromtrent naar zijn standpunten inzake wonen (deel 2.1.3) en werken (deel 2.1.4).

#### 9. VVP [B311]

- a. Met de voorgenomen opties en selecties binnen dit ontwerp van herziening RSV wordt impliciet wel geraakt aan de principes van het RSV.
- b. De herziening focust te veel op een kwantitatieve benadering en heeft te weinig aandacht voor een kwalitatieve uitwerking van ruimtelijke knelpunten op Vlaams niveau. Er is nood aan verdere visievorming en bijsturing van het ruimtelijk beleid voor de inplanting van grootschalige serrebouw, de locaties voor ruimtegebonden sporten en de uitwerking van de in het RSV geselecteerde stedelijke netwerken.
- c. De leesbaarheid van het document is niet optimaal. Voorstel om de te schrappen/vervangen onderdelen (bvb. te schrappen wegenselecties) consequent te duiden zodat de te herziene onderdelen verifieerbaar zijn. Diverse studies waar het addendum melding van maakt zijn niet openbaar beschikbaar zijn.
- d. De ruimteboekhouding vormt in principe de kwantitatieve basis voor de monitoring van het ruimtelijk beleid. Veel basisgegevens uit voorliggend ontwerp van herziening berusten op cijfermateriaal uit de ruimteboekhouding. De bezwaarindieners vindt het wenselijk om deze ruimtebalans op een doorzichtige manier op te stellen en ook voor iedereen permanent toegankelijk te maken. Zonder deze basis kan er op kwantitatief vlak geen eenduidige toets gemaakt worden.

9a. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a

9b. SARO kan dit uitgangspunt bijtreden en verwijst naar zijn standpunt 1a.

9c. SARO verwijst naar zijn standpunt 6a.

9d. SARO verwijst naar zijn standpunt 1c.

#### 10. Procoro Oost-Vlaanderen [B18]

- a. Bezwaarindieners waardeert dat de Vlaamse overheid inspanningen levert om het gewijzigd ruimtelijk beleid ruim kenbaar te maken, maar wenst toch aandacht te vragen voor het taalgebruik. Hoewel de teksten al beter leesbaar zijn dan de vorige versies van het RSV moet ervoor gewaakt worden dat teksten die voor een ruim publiek bedoeld zijn, voldoende bevattelijk zijn, laagdrempelig en in een begrijpbare taal opgesteld worden. Het openbaar onderzoek duurt 3 maand, maar de hoorzittingen worden pas in de helft van deze periode gegeven. Het zou veel beter zijn om deze hoorzittingen in het begin van een openbaar onderzoek te organiseren. Zo kan de tijd van het openbaar onderzoek voldoende benut worden door wie een opmerking wenst te formuleren. Het is aangewezen om een gecoördineerde versie op te maken.

- b. Er zijn in het kader van het ruimtelijk beleid onvoldoende parameters aanwezig om het maatschappelijk draagvlak te meten. Er zou aandacht moeten besteed worden aan het ontwikkelen van een instrumentarium om het maatschappelijk draagvlak voor bepaalde opties te vergroten. Bij het bepalen van een ruimtelijke visie in het RSV zou ook moeten aangegeven worden dat er voldoende aandacht moet worden besteed om te bepalen wat het draagvlak is dat een bepaalde subregio/gemeente/ dorpskern aankan bij de ontwikkeling van bepaalde projecten, dit om de leefbaarheid ervan niet in het gedrang te brengen.
- c. Alle bronstudies bij deze herziening RSV moeten openbaar en duidelijk beschikbaar zijn. Ze staan nu vermeld op de website, maar vallen buiten het voorwerp van openbaar onderzoek. Op die manier kan enkel een advies bij het eindresultaat geformuleerd worden.
- d. Het addendum stelt dat het ingaat op dringende ruimtelijke behoeften en dat er niet geraakt wordt aan de principes van het RSV. De hoogdringendheid van bepaalde opties en de inpassing binnen de globale visie voor Vlaanderen en de ruimtelijke principes wordt in vraag gesteld. De inhoud van bepaalde opties raakt wel aan de fundamenten en principes van het RSV.
- e. Een betere integratie van de regelgeving en meer aandacht voor kwalitatieve normen zijn gewenst.
- f. Voor de groot- en regionaalstedelijke gebieden worden in het kader van de afbakeningsprocessen van de stedelijke gebieden een voorafname gedaan. Evaluaties m.b.t. de taakstelling in het kader van deze afbakeningsprocessen zijn in deze herziening niet opgenomen, en worden niet verder in rekening gebracht. De vraag is of de verdeling tussen de stedelijke gebieden van 1991, in 2010 met een doorkijk op 2020 nog een reële beleidsoptie kan genoemd worden. Zo werd voor de planperiode tot 2007 (bij de verdeling van de woningvoorraad tussen het stedelijke gebied en het buitengebied) de verhouding van 1991 aangehouden. Deze verdeling 60-40 wordt echter niet verder vertaald binnen de groep van stedelijke gebieden. In de uitvoering van het RSV werd echter steeds de hiërarchie binnen de stedelijke gebieden aangehouden om de woningvoorraad binnen de 60 % te verdelen. Dit staat echter niet expliciet vermeld in het RSV. Het is aangewezen om het aanbodbeleid in de stedelijke gebieden aldus te expliciteren en de centrumrol van de kleinstedelijke gebieden te valoriseren. In Oost-Vlaanderen bedraagt het aandeel bijkomende huishoudens voor de planperiode 1991-2007 voor het grootstedelijk en regionaal stedelijk gebied ruim de helft (voorafname voor beide categorieën bedroeg 68 %). Kleinstedelijke gebieden krijgen daardoor een bijzonder kleine taakstelling toebedeeld, terwijl de groot- en regionaalstedelijke gebieden de taakstellingen voor wonen en werken nauwelijks ingevuld krijgen. Bezwaarindieners stellen voor om de resterende taakstelling wonen uit pakket 1 door te schuiven naar het pakket 3 voor de kleinstedelijke gebieden.
- g. De herziening moet aandacht geven aan de uitwerking van een ruimtelijk kader voor de huidige problemen zoals de geïsoleerde grootschalige kleinhandel, de zonevreemde landbouwbedrijven en –activiteiten. Deze dringende problemen komen niet aan bod komen in voorliggende herziening.
- h. De uitvoeringsagenda wordt toegelicht onder het hoofdstuk grond- en pandenbeleid. Het is absoluut noodzakelijk dat deze uitvoeringsagenda handelt over het volledige RSV. Vooral ook in het licht van de afwerking van het huidige RSV naar 2012 is het aangewezen om een duidelijk zicht te hebben op de prioriteiten, monitoring en evaluatie van het ruimtelijk beleid. Een open communicatie en betrokkenheid over het actieplan, de monitoring en de evaluatie is noodzakelijk. Ook vanuit de onderliggende bestuurlijke niveaus kunnen immers waardevolle elementen voor de uitvoering van het RSV aangedragen worden.

*10a. SARO verwijst naar zijn standpunt 6a.*

*10b. Het ontwikkelen van nieuwe instrumenten inzake maatschappelijk draagvlak maakt niet het voorwerp uit van deze herziening. SARO adviseert dat dit bekeken wordt bij de opmaak van het beleidsplan ruimte.*

*10c. De relevante conclusies uit het voorbereidend wetenschappelijk onderzoek zijn samengevat in het IG. SARO wijst er op dat deze studies beschikbaar zijn op de website van ruimtelijke ordening.*

*10d. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a.*

*10 e. SARO ondersteunt de vraag naar kwalitatieve regelgeving en vraagt aandacht voor de afstemming van het ruimtelijk beleid met andere beleidsdomeinen. SARO adviseert alleszins voor het nieuw beleidsplan ruimte om voldoende afstemming en coproductie te verzekeren (cf. standpunt 8d).*

*10f. SARO brengt deze bemerking onder de aandacht van de administratie en vraagt deze problematiek mee te nemen bij de opmaak van het nieuw beleidsplan ruimte.*

*10g. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a.*

*10h. SARO verwijst naar zijn standpunt 2b.*

**11. Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen [B86]**

- a. Het GHA beaamt de urgentie om bepaalde ruimtelijke beleidskeuzes te actualiseren of te herzien. Het huidige RSV had immers een planhorizon tot 2007, doch werd tot vandaag niet vervangen door een nieuw RSV.
- b. De herziening benadrukt meermaals het beperkte voorwerp van dit proces: aanpassingen zouden enkel mogelijk zijn binnen de krachtlijnen van het huidige RSV, voor knelpunten waarvoor al een planproces werd doorlopen, en zouden enkel het karakter van een actualisatie mogen hebben i.p.v. een grondige herziening. Hiervoor bestaat volgens de bezwaarindiener geen decretale grondslag. Volgens de VCRO had al een integraal nieuw RSV van kracht moeten zijn. De gekozen werkwijze kan niet betekenen dat dringende ruimtelijke vraagstukken vandaag ter zijde worden gelaten.
- c. Het is onduidelijk hoe het herzieningsproces zich verhoudt tot het op te maken mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit plan met een beschrijving bevatten van de gewenste mobiliteitsontwikkeling voor de komende tien jaar, alsook een actieplan en prioriteitsstelling. Het is onduidelijk hoe de belangrijkste mobiliteitsvraagstukken zullen worden aangepakt. De bezwaarindiener vraagt duidelijkheid en rechtszekerheid te verschaffen over het beleidsinstrumentarium waarin de essentiële mobiliteitskeuzes zullen worden verankerd. Versnippering van het Vlaams mobiliteitsbeleid is niet wenselijk.

*11a. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a en 2e.*

*11b. SARO stelt vast dat de Vlaamse Regering de keuze maakte om de herziening aan te pakken via twee parallelle sporen. Op korte termijn wordt het bestaande RSV geactualiseerd in functie van een beperkte verlenging van de uitvoeringstermijn tot 2012 en kunnen enkel knelpunten meegenomen worden die kunnen opgelost worden binnen de samenhang van het huidige RSV. Op lange termijn wordt het beleidsplan fundamenteel herzien.*

*11c. SARO verwijst naar zijn standpunt 1c. Vooral voor mobiliteit wordt het gebrek aan afstemming met recente studies en visies als een belangrijk tekort van dit addendum ervaren (cf. deel 2.2.6). Het zal een belangrijke uitdaging worden voor de grondige herziening van het beleidsplan, om tot een gedegen afstemming te komen tussen het nieuw beleidsplan ruimte en andere strategische plannen op Vlaams niveau zoals het mobiliteitsplan, het milieubeleidsplan en het grond- en pandenplan en hun respectievelijke instrumenten. SARO verwijst verder naar zijn standpunt 10e.*

**12. Beroepsvereniging van de Vastgoedsector [B103]**

- a. Het Vlaams regeerakkoord en de beleidsnota ruimtelijke ordening gaan er van uit om binnen de legislatuur (1) de bindende bepalingen en de ruimteboekhouding van het RSV effectief uit te voeren en (2) het bestaande RSV te evalueren en de tijdige herziening ervan voor te bereiden. Beide processen lopen vertraging op.
- b. De voorliggende herziening tracht een tussentijdse oplossing te bieden voor de vertraagde uitvoering van het bestaande RSV. Het voorstel heeft betrekking op de periode 2007-2012 en we zijn ondertussen al halweg 2010. De planperiode zal dus quasi verstreken zijn op het ogenblik dat een en ander moet uitgevoerd worden. Dit leidt tot onzekerheid en vertraging.
- c. De herziening is gesteund op diverse evaluaties en onderzoeken. De bezwaarindiener werd niet betrokken en ook niet op de hoogte gebracht van deze studies. Hij kan de resultaten daarom moeilijk analyseren. Het is noodzakelijk dat voor een stevig onderbouwde analyse, correcte cijfers als basis wordt gebruikt.

*12a. SARO verwijst naar zijn standpunt 2a en 2b.*

*12b. De Raad ondersteunt deze bezorgdheid en verwijst naar zijn standpunt 8b.*

*12c. SARO verwijst naar zijn standpunt 1c.*

**13. Voka [B126, B145, B212]**

- a. Ze zijn tevreden dat werk wordt gemaakt van een korte termijn herziening van het RSV. Verlenging van de planhorizon tot 2012 brengt logischerwijs ook een actualisatie van de behoefteberekening en taakstellingen met zich mee. Deze moet correct gebeuren en mag niet voor discussie vatbaar zijn.



- b. Bezwaarindieners zijn tevreden met de aandacht die in het addendum gaat naar de toekomstige economische ontwikkeling in Vlaanderen. De selectie van bijzondere economische knooppunten is essentieel voor deze verdere uitbouw. De selectie van Genk als economische poort is belangrijk voor de verdere uitbouw van het economische weefsel in Vlaanderen. Ook voor de aanduiding van nieuwe lokale bedrijventerreinen worden positieve aanpassingen doorgevoerd. Vooral de mogelijkheid die aan de gemeenten in het buitengebied geboden wordt om lokale bedrijventerreinen van meer dan 5 ha te ontwikkelen zal op termijn de ruimtelijke ordening in het buitengebied ten goede komen.
- c. Jammer is het behoud van de strikte scheiding tussen stedelijk gebied en buitengebied. Dit gaat in tegen de dynamiek die vaak in en rond de stad heerst. De bezwaarindiener vraagt aan de Vlaamse Regering dat deze strikte scheiding op termijn wordt herbekeken.
- d. Ter voorbereiding van het document werden verschillende (sectorale) evaluaties en onderzoeken uitgevoerd m.b.t. toekomstig ruimtegebruik. Verschillende stukken zijn echter niet raadpleegbaar, laat staan dat participatie bij de totstandkoming mogelijk is. Dit maakt het document soms weinig transparant.
- e. Opvallend is ook dat de tijdshorizon slechts verlengd wordt tot 2012. Een definitieve vaststelling is ten vroegste te verwachten in het najaar van 2010. Dit zou maken dat de Vlaamse Regering slechts twee jaar heeft om de bijkomende taakstelling te realiseren. Ervaring met RSVI leert dat dit niet realistisch is (cf. bemerking SERV). Het is zinvol om de looptijd van vijf jaar pas te laten ingaan bij definitieve goedkeuring van het addendum, en bijgevolg de planperiode te verlengen tot 2015.

*13a. SARO verwijst naar zijn standpunt 1c.*

*13b. SARO verwijst naar zijn standpunten onder het deel werken (deel 2.13) en het deel bijzondere economische knooppunten (deel 2.1.4).*

*13c. SARO adviseert om dit te onderzoeken bij de opmaak van het beleidsplan ruimte en de eraan voorziene evaluatie van het huidige RSV.*

*13d. SARO verwijst naar zijn standpunt 10c.*

*13e. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

#### **14. ACW en ACV [B144]**

a. De herziening van een RSV moet passen binnen een breder tijdsperspectief, wijzigingen moeten stapstenen aanleveren voor een grondigere herziening. Wijzigingen mogen een toekomstige herziening niet hypothekeren. De voorliggende herziening beantwoordt niet volledig aan deze belangrijke opmerking. Deze kortetermijnherziening zal een langetermijnherziening in het gedrang brengen nl. (1) Het concept Vlaamse Ruit wordt volledig losgelaten. Bijvoorbeeld: het aantal economische knooppunten wordt sterk uitgebreid. Hierdoor wordt het concept ondergraven. (2) Het gebiedsgericht werken (concept netwerken) wordt niet verder uitgewerkt. Integendeel, het concept van gebiedgericht werken vinden ze niet meer terug in de tweede herziening, het locatiebeleid als concept wordt steeds minder toegepast. Er is bovendien nood aan meer flankerende maatregelen. (3) De ruimtebalans wordt door verschillende lezingen van de aanwezige ruimte onderuit gehaald. De vraag is ook of het evenwicht binnen de ruimtebalans nog aanwezig is.

b. Deze herziening steunt op bedenklijk materiaal. Manifeste fouten zijn te vinden op het vlak van wonen (de 60/40 - verhouding werd de voorbije jaren niet gerealiseerd), werken (aantal bedrijventerreinen die ongebruikt zijn). De voorgestelde acties en antwoorden zijn gebaseerd op verkeerde gegevens, zijn niet ter zake of bieden geen antwoord op de problemen. De doorgevoerde herzieningen worden niet of slechts zeer beperkt gemotiveerd. Daar waar een aantal keuzes wel gemotiveerd worden, worden deze op een onduidelijke en niet-transparante manier beschreven. De tweede herziening lijkt veel meer een ad-hoc-herziening gebaseerd op lokale en 'momentane' knelpunten dan op een deskundige visie over hoe Vlaanderen zich moet ontwikkelen.



- c. Bij de ontwikkeling van het eerste RSV was het zoeken naar een draagvlak voor het structuurplan. Dit is een permanente zoektocht. Ook de lokale besturen worstelen met de vraag naar een draagvlak voor hun structuurplan. Deze herziening geeft geen antwoord op de vraag naar een draagvlak. Hoewel de langetermijnherziening (2020-2050) antwoorden zoekt naar een groter draagvlak vinden ze hiervan niets terug in deze tweede herziening. Een belangrijk aspect bij het draagvlak is het zoeken naar (financiële) compensaties voor het realiseren van belangrijke doelstellingen, zoals een grondfonds. De vraag is of de planbaten-planschaderegeling en de andere regelingen voldoende zullen zijn.
- d. Het eerste structuurplan is nog steeds niet uitgevoerd. Heel wat lokale besturen zijn zelfs nog niet klaar met hun taakstellingen. Met deze herziening koopt men bijkomende tijd, zonder dat er garanties in het structuurplan ingeschreven werden dat de taakstellingen effectief afgerond zullen zijn. Deze garanties zijn nodig, zeker voor de zwakste functies zoals groen, bos en natuur. Onduidelijk is wat de gevolgen van deze herziening zullen zijn voor de lopende planprocessen. Een duidelijk overzicht en een oplijsting van de noodzakelijke wijzigingen aan de lopende planprocessen is nodig.
- e. Momenteel maakt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een nieuw Gewestelijk Ontwikkelingsplan op, dat een antwoord zal bieden op de vele uitdagingen waarvoor Brussel staat: een sterke bevolkingsgroei, ontwikkeling van strategische zones zoals het Kanaal, Schaarbeek Vorming, Heizel. Deze ontwikkelingen zullen ongetwijfeld hun impact hebben op de Vlaamse Rand rond Brussel. In de herziening wordt met deze ontwikkelingen onvoldoende rekening gehouden. Het Brussels Gewest wordt schoorvoetend geconsulteerd in strategische projecten in de Vlaamse Rand (shoppingcentrum Uplace in Machelen, omvorming van de RO rond Brussel). Bezwaarindieners stellen voor om in de geest van het Vlaams regeerakkoord, dispositieven op te nemen in het RSV waarbij overleg in projecten met gewestoverschrijdende impact verplicht wordt van bij de planningsfase.
- f. Positief is dat de herziening een aantal problemen van het eerste structuurplan aanpakt. Bij het eerste RSV dacht men te sterk hiërarchisch en creëerde men te weinig ruimte voor lokale besturen om ruimtelijk te werken. Het loslaten van de 5 ha bedrijventerreinen in buitengebied, het loskoppelen van een bedrijventerrein van het hoofddorp, het herformuleren van verdichten en ontlichten zijn een aantal positieve elementen.
- g. Globaal stellen ze vragen naar de zinvolheid van deze herziening. Meer bepaald vrezen ze dat de herziening eerder een afwijkingsplanologie installeert dan een ernstige planning introduceert.
- h. Op 1 april 2009 brachten de sociale partners in de SERV een advies uit over de tekst van de beperkte tweede herziening van het RSV. In de uiteindelijke tekst die werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering werden nauwelijks of geen wijzigingen aangebracht naar aanleiding van dit advies. ACV en ACW pleiten er voor dat de aanbevelingen uit het SERV-advies zouden worden overgenomen in deze tweede herziening van het RSV.

*14a. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a. De concepten van het RSV die in deze herziening niet vermeld worden (o.a. Vlaamse Ruit, locatiebeleid, gebiedsgericht werken) blijven van toepassing in de periode tot 2012.*

*14b. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a en 1c.*

*14c. SARO ondersteunt deze bezorgdheid inzake het draagvlak voor het RSV en het ruimtelijk beleid.*

*14d. SARO verwijst naar zijn standpunten 2a, 2b en 2c.*

*14e. SARO verwijst naar het overleg dat plaats vindt in het kader van het lopende planningsproces voor het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel (VSGB).*

*14f. SARO verwijst naar zijn standpunten inzake werken (deel 2.1.3).*

*14g. SARO verwijst naar zijn standpunt 2e.*

*14h. SARO ondersteunt deze bezorgdheid. De adviezen van SARO, SERV, Vlacoro en Minaraad hebben slechts in beperkte mate geleid tot een aanpassing van het voorontwerp.*

#### **15. Bezwaarindiener [B280]**

- a. Het plan is hopeloos te laat. Het zou beter zijn moest men alle energie gebruiken voor een degelijk RSV 2012, tegen 2012, waarin een visie ontwikkeld wordt. Hierbij rekening houden met een ernstig wijzigende omgeving (o.a. opwarming aarde, olieplek) op relatief korte termijn. Het project RSV 2012 moet, zoals vermeld in de nota Berx, een brede inspraak kennen in de verkennende periode.

b. Rechtvaardige duurzaamheid moet de basis zijn van alle beslissingen van de overheid. Deze herziening getuigt daarvan niet.

*15a.SARO verwijst naar zijn standpunt 2a en 2e.*

*15b.SARO neemt akte van deze bemerking en verwijst naar zijn standpunt 35b.*

**16. IOK [B36]**

Bezwaarindiener merkt op dat een herziening van het RSV met als tijdshorizon 2012 wel vrij laat wordt geïnitieerd. In functie van volgende planningsprocessen moet de horizon van de planperiode een voldoende perspectief hebben.

*16. SARO verwijst naar zijn standpunten 2a en 8b.*

**17. Vlaamse Confederatie Bouw [B173]**

Bezwaarindiener is verheugd dat werk wordt gemaakt van een addendum RSV. Er was dringend nood aan actualisatie. Het addendum kan slechts beschouwd worden als een overgang naar een definitieve herziening van het RSV, temeer daar de herziening de planningsperiode slechts verlengt tot 2012. Dit zal dus slechts een planningsbasis vormen voor twee jaar. Parallel met het addendum moet onmiddellijk gestart worden met de opmaak van een volledig nieuw RSV dat ten laatste in 2013 in werking moet treden.

*17. SARO verwijst naar zijn standpunten 8b en 8d.*

**18. Bezwaarindiener [B189]**

Het RSV telt 595 pagina's waar men dan her en der de 166 pagina's van het addendum moet tussenlezen. De procedure zorgt voor de mogelijkheid tot inspraak, maar ver van iedereen zal in staat zijn de documenten te verwerken en echt inspraak te hebben.

*18. SARO verwijst naar zijn standpunt 6a.*

**19. Waterwegen en Zeekanaal nv [B312]**

Voorstel tot aanvulling RG pag.5 1.1.2 na de eerste alinea aanvullen: '... en op het geven van de eerste aanzetten van een meer beleidsdomein-geïntegreerde langetermijnherziening.'

*19. SARO verwijst naar de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte, dat parallel verloopt met de lopende herziening (cf. standpunt 8d).*

**20. Departement LNE [B314]**

a. De herziening vertoont een gebrek aan strategieën die milieudoelstellingen beter ondersteunen. Bezwaarindiener vraagt meer aandacht voor de integratie van belangrijke milieudoelstellingen in het voorgenomen plan, alsook voor een beleidsoverschrijdende afstemming. Het gaat daarbij vooral over de ongewenst geachte voortzetting van een zwak beleid m.b.t. de 60/40 verhouding voor wonen, de voorgestelde grote aantallen bijzondere economische knooppunten op autolocaties en het voorgestelde groot aandeel autogerichte missing links (vnl. in verhouding tot missing links die een duurzame modale shift kunnen ondersteunen).

b. De manier waarop in het addendum de mobiliteit en ruimte verder wordt georganiseerd is weinig duurzaam en niet aangepast aan een aantal grote milieuproblemen. Het gebrek aan milieubewuste integratie van het toekomstig ruimtelijke en mobiliteitsbeleid heeft een niet te onderschatten weerslag op milieu, natuur en omgevingskwaliteit. Duurzame mobiliteit is nu slechts een beperkt doel van de ruimtelijke ordening. Een afgestemde mix van beleidsoverschrijdende maatregelen is de meest efficiënte manier om het vermijdbare autogebruik af te remmen. De ruimte moet eerder georganiseerd en ingericht worden in functie van het gebruik van duurzame vervoermodi. Een verhoging van dichtheden, wooninbreiding in de kernen en in de stadregio, hergebruik van de ruimte en de verweving en de vermenging van functies typeren een meer gunstige compacte stedelijke vorm dan in de herziening van het RSV beoogd wordt.

- c. Voor een groot deel van de voorgenomen bijzondere economische knooppunten is het locatiebeleid te weinig afgestemd op duurzame verplaatsingssystemen (water, spoor) waardoor de vraag naar (vracht)autogebruik en autowegcapaciteit wordt vergroot. Een aantal buitengebiedgemeenten worden als bijzonder economisch knooppunt aangeduid, zonder dat er een goede duurzame modale split haalbaar wordt. Dit strookt niet met het regeerakkoord waarin gesteld wordt dat bij de bestemming van bedrijventerreinen maximaal naar een multimodale ontsluiting wordt gestreefd. Het is een essentiële basisvoorwaarde dat nieuwe ontwikkelingen zich in de eerste plaats vestigen op locaties die een gepaste keuze aan duurzame vervoersmogelijkheden kunnen bieden. Bezwaarindieners stelt dat het ruimtegebruik en de locatiekeuze moet aangepast worden aan een meer duurzame modale shift. Deze sterk verkeersgenererende functies moeten beter afgestemd worden op duurzame mobiliteitsmogelijkheden.
- d. De keuze voor auto en vrachtwagen leidt tot een steeds sterker verspreide nederzettingsstructuur. Het bezwaarschrift gaat verder in op de milieu-impact van deze ontwikkelingen (geluidskwaliteit, luchtkwaliteit, leefbaarheid, gezondheid, sociale ruimte en natuurkwaliteit). Een meer toekomstgerichte en geïntegreerde aanpassing van de huidige vervoerssystemen kan een belangrijke rol spelen in het mitigeren van de negatieve milieueffecten (vermijden van klimaatadaptiekosten, verlagen energiefactuur). Belangrijk is dat Vlaanderen volwaardig zal tegemoet komen aan de Vlaamse en internationale klimaat-, milieu- en gezondheidsdoelstellingen en dat het ruimtelijk beleid dit ondersteunt.
- e. Hoe en waar nieuwe woningen, recreatie en bedrijven gebouwd worden is sterk bepalend voor de mate van hinder en emissies van komende decennia. De maatregel voor een kernversterkende ruimtelijke ordening ter bevordering van duurzame mobiliteit (opgenomen in het Klimaatsbeleidsplan 2006-2012) toont aan dat een synergie tussen het ruimtegebruik, klimaat en mobiliteit onmisbaar is.
- f. De noodzakelijke expansie van verkeersintensieve functies (o.a. kantoorlocaties en hoogdynamische recreatievoorzieningen) vindt best plaats op knooppunten van openbaar vervoerscorridors en rond voorstedelijke stations. Het addendum voegt aan het RSV echter een bepaling toe met betrekking tot kantorenmilieus in stedelijke gebieden, waardoor deze op verschillende autolocaties kunnen worden gelokaliseerd zoals ringlocaties, radiale locaties langs invalswegen en randlocaties. Vele van deze locaties zijn echter hoofdzakelijk autolocaties.
- g. Wat betreft de voorgestelde missing links geeft de bezwaarindieners mee dat de files en sluipverkeer niet langer vooral door een eenvoudige ruimtelijke uitbreiding van het autoinfrastructuurnetwerk kunnen opgelost worden.
- h. Bij knooppunten zoals toegangspoorten, economische activiteiten – en stedelijke (sub)centra rond openbare vervoersstations is een efficiënt ruimtegebruik noodzakelijk.
- i. De huisvesting op voornamelijk woonuitbreidingsgebieden op buitenstedelijke locaties genereren meer bijkomend autoverkeer dan inbreiding in stedelijke locaties. Er is voldoende ruimte voorhanden in stedelijke gebieden en de gemeenten van het buitengebied.
- j. De grootste bijkomende ruimtevraag gaat in de herziening echter naar bijkomende oppervlakte voor bedrijventerreinen. Ook hier blijkt uit de cijfers dat er nog een groot aanbod aanwezig is op bestaande bedrijventerreinen. Gelieve de ruimte efficiënt in te zetten en open ruimte maximaal te vrijwaren.
- k. De herziening blijkt erg weinig in de geest te zijn van het regeerakkoord, het Pact 2020 en de beleidsnota Leefmilieu. Departement LNE vraagt om hier sterker aan tegemoet te komen en geeft een uitvoerige oplist van elementen uit deze beleidsdocumenten: o.a. mobiliteit beheersen en duurzaam maken, hanteren van het STOP-principe, optimalisatie van de totale logistieke keten, verbetering van de algemene luchtkwaliteit, transitie naar een milieuverantwoorde mobiliteit.
- l. Het advies van de afdeling Milieu-, Natuur- en energiebeleid is ongunstig. Ze vragen uitdrukkelijk om aandacht te besteden aan het tegemoetkomen van de voormelde punten.

*20a,b. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a. SARO verwijst naar de milieudoelstellingen en de doelstellingen inzake duurzame mobiliteit zoals voorzien in huidige RSV (zie ook standpunt 35b.)*

*20c. De Raad verwijst naar zijn standpunt bij het deel bijzondere economische knooppunten (2.2.4).*

*20d. De Raad verwijst naar zijn standpunten 8d en 11c.*

*20e. SARO vraagt dat de synergie ruimte-klimaat-mobiliteit zal doorwerken bij de opmaak van het beleidsplan ruimte.*

*20f. Het overzicht kantoorlocaties dat wordt toegevoegd in het addendum bestrijkt het volledige gamma aan mogelijke locaties. SARO vraagt dat maximaal locaties aan knooppunten van openbaar vervoer worden gestimuleerd.*

20g. De Raad verwijst naar zijn standpunt 11c en zijn standpunten bij het deel lijninfrastructuur (2.2.6).

20h en 20i. SARO neemt akte van deze standpunten.

20j. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel wonen (2.2.2).

20k. De Raad ondersteunt deze bezorgdheid en verwijst naar zijn standpunten 2e en 11c.

20i. SARO neemt akte van dit advies.

## 21. KOLENA vzw [B22]

a. Ondanks hun vraag bij vroegere onderzoeken, moeten ze opnieuw vaststellen dat de teksten vol vakjargon staan waardoor het voor gewone burgers zo goed als onleesbaar is geworden. De vereniging betreurt dit en vraagt bij deze gelegenheid opnieuw en met aandrang, dat dergelijke openbare onderzoeken in een voor iedereen toegankelijke taal zouden geschreven worden. Het infoboekje dat aan de deelnemers van de infovergaderingen werd uitgereikt is wel vlot leesbaar, maar kan bezwaarlijk gebruikt worden door leden van de verschillende raden van ruimtelijke ordening en de gemeentelijke milieuraden. De teksten zijn bedoeld voor enkelingen die over genoeg kennis en tijd beschikken om dit boekwerk grondig door te nemen. Door het gebrek aan laagdrempeligheid wordt een mistgordijn opgetrokken en kunnen slechts weinigen zich een idee vormen van wat zal veranderen.

b. Het Vlaams Gewest geeft aan zich te willen houden aan de drie grote principes van het RSV. Er zijn toch nogal wat redenen om aan te nemen dat het principe 'open en stedelijk' uitgehold wordt: o.a. een nieuwe poort in Genk en verschillende economische knooppunten in het buitengebied, die vrijwel allemaal uitsluitend gericht zijn op autoverkeer.

c. De Vlaamse overheid is in deze inconsequent. Langs de ene kant promoot en ondersteunt zij de zieltogende auto-industrie en is dan verwonderd als de modale Vlaming zich ook van die wagen bedient om zich in zijn vrije tijd te verplaatsen. Het spreekt voor zich dat de voorgestelde bijkomende economische knooppunten die gericht zijn op automobilititeit, de verkeersdruk alleen nog maar zullen doen toenemen. De Vlaamse overheid heeft geen langetermijnvisie of durft deze althans niet te uiten. Deze gedeeltelijke herziening is zo goed als zeker opnieuw een slag in het water; weinig of niets zal veranderen aan onze chaotische ruimtelijke ordening. De vraag dringt zich ook op of er een nieuw RSV zal voorzien worden na 2012 of voor de periode van 2020 tot 2050.

21a. SARO verwijst naar zijn standpunt 6a.

21b,c. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a.

## 22. Bezwaarindiener [B43]

a. De Mineraad heeft al gesteld dat er geen grondige onderbouwing bij de herzieningsvoorstellen is. Een monitoring van Vlaanderen aangaande bossen, woningen en industriegronden is onbestaande en/of hopeloos verouderd. In het herzieningsvoorstel wordt vooral meer ruimte voorzien voor harde activiteiten. Zo gaat men er van uit dat er nood is aan meer dan 7.000 ha bijkomende bedrijventerreinen hoewel er volgens minister-president Peeters nog 12.000 ha ongebruikte terreinen beschikbaar zijn. Deze maatregel is niet te realiseren zonder diffuse vervuiling, toename hinder, bijkomende versnippering en extra mobiliteitsproblemen.

b. Deze voorstellen staan in schril contrast met de vaststelling dat er voor de afbakening van natuur en bos een serieuze achterstand is opgelopen die de volgende vijf jaar moet worden ingehaald. Concreet betekent dit een uitstel voor de realisatie van de afbakening voor natuur en bos.

c. Deze actualisatie dreigt de algemene doelstellingen van het RSV te ondergraven. Zo gaat de aanduiding van een tiental buitengebiedgemeenten als 'bijzondere economische knooppunten' lijnrecht in tegen de oorspronkelijke doelstelling om economische activiteiten zoveel mogelijk te bundelen. Bijkomende bedrijventerreinen slokken de meeste ruimte op bij de herziening van het RSV. Maar liefst 6.000 ha extra ruimte zal worden herbestemd voor bedrijvigheid, bovenop de bestaande doelstelling van het huidige RSV. Met de recente economische crisis en de vele faillissementen zou het beleid zich beter richten op het in gebruik nemen van leegstaande panden en terreinen. Wanneer bijkomende terreinen worden aangesneden, worden hinderlijke bedrijven over grote oppervlakten verspreid. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat heel Vlaanderen een verpauperde indruk maakt. Bovendien worden de steden verdicht tot steenmassa's zonder enig groen. Als men de keuze maakt om tot verdichting te komen in de stedelijke gebieden om zo het open karakter van andere gebieden te behouden moet dit ook worden toegepast voor de inplanting van bedrijven.

d. Het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten is oorspronkelijk in het RSV opgenomen om organische wildgroei van economische activiteiten in het buitengebied tegen te gaan, lintbebouwing in te perken en de groei van mobiliteit in de hand te houden. Met het aanduiden van bijzondere economische knooppunten in het buitengebied moet bijzonder omzichtig omgesprongen worden. Deze zullen zorgen voor een verdere versnippering van open, landelijk, gebied en zullen nog meer automobilititeit veroorzaken.

e. Vlaanderen is een van de bosarmste regio's van Europa. Tegelijk wordt vastgesteld dat de huidige doelstellingen van het RSV - een uitbreiding van de schaarse bos- en natuurgebieden - niet gehaald werden. Voor de problematiek van zonevreemde bossen (bossen in industrie of woongebied) is er geen aandacht, ondanks de bepalingen hierover in het regeerakkoord.

*22a. SARO verwijst naar zijn standpunt 1c en zijn standpunten onder het deel werken (2.2.3).*

*22b. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a, 2a en 2b.*

*22c. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a, 2e en naar zijn standpunten onder het deel werken (2.2.3).*

*22d. SARO verwijst naar zijn standpunten onder het deel bijzondere economische knooppunten (2.2.4).*

*22e. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a, 2a en 2b (o.a. beslissing Vlaamse Regering over afbakening agrarische en natuurlijke structuur).*

**23. Natuurpunt Eeklo-Kaprijke-Evergem [B29] en bezwaarindieners [B32, B38]**

a. Het RSV heeft als doelstelling het bundelen van nieuwe activiteiten in of aansluitend bij bestaande stedelijke gebieden en in bestaande economische knooppunten. Zo kan de schaarse open ruimte gevrijwaard worden voor natuur, bos en landbouw, dit met het oog op het beschermen van de biodiversiteit in Vlaanderen. De stadsvlucht blijft doorgaan, de ruimte wordt verder versnipperd en de biodiversiteit vermindert.

b. De uitvoering van het RSV heeft 12 jaar vertraging opgelopen. Deze tussentijdse herziening zorgt voor bijkomende vertraging. De volledige uitvoering van het RSV wordt dan ook onmogelijk in deze regeringsperiode.

c. Er komt meer ruimte voor harde activiteiten (7.000 ha voor bedrijventerreinen, nieuwe autowegen, motorcross- en golfterreinen). Voor natuur moet de achterstand worden ingehaald, maar dit slechts over vijf jaar.

d. Er komt nog meer verrommeling. Immers een tiental buitengemeenten worden bijzondere economische knooppunten met regionale bedrijventerreinen in het buitengebied.

*23a. SARO neemt akte van dit standpunt.*

*23b. SARO verwijst naar zijn standpunt 2a.*

*23c. SARO verwijst naar zijn standpunt 2b.*

*23d. SARO verwijst naar zijn standpunt deel bijzondere economische knooppunten (2.2.4).*

**24. Bezwaarindiener [B245]**

a. Het bezwaarschrift is zeer uitvoerig (15 blzn.) en bestaat uit een hele reeks bemerkingen en reflecties bij het addendum.

b. De vermelde afstemming (pag.7) houdt niet of onvoldoende rekening met de realiteit ter plaatse (bestaande woningen met nutsvoorzieningen die nooit een landbouw- of natuurfunctie gehad hebben, bestaande constructies en toegangswegen/tuinen en werkelijk gebruikte landbouwgronden zijn immers geen natuur of bos).

c. Ook met de afstemming t.o.v. het grond en pandenbeleid werd geen rekening gehouden (o.a. sociaal woonaanbod) of met een mogelijke verdichting (eerder dan te opteren voor het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden in de open ruimte).

d. Oplossingen m.b.t. aardgasleidingen (zijn belangrijker dan golfterreinen) dienen rekening te houden met de bestaande bewoning (in het bijzonder in kwetsbare gebieden).

- e. De cijfers zijn te theoretisch en komen niet steeds met de werkelijkheid overeen. In alle gebieden staan zonevreemde woningen die noch landbouw, noch recreatie, noch natuur/bos of industriegebouwen betreffen en in de voormelde cijfers inbegrepen zijn. Een correctie in de vermelde ha per categorie zou moeten gebeuren op basis van de realiteit zodat alle vergunde woningen gelijkgesteld worden (met dezelfde rechten) en om ook zo speculatie tegen te gaan (zowel van de overheid en haar instellingen als van de bouwspeculanten en van kapitaalkrachtige burgers die zichzelf bedienen ten koste van steeds dezelfde groep eigenaars en particulieren).
- f. Hoewel een verhoging van de bestemming recreatie en industrie positief is, wekt dit de indruk dat bestemmingswijzigingen enkel voor machts- of kapitaalkrachtige groepen zal gebeuren, terwijl de gewone burger geen aanspraak kan maken op een herbestemmingwijziging (die zijn zuurverdiende woning eindelijk een ernstige rechtsbescherming zou bieden in de toekomst).
- g. De milieuverenigingen en de werkgevers en werknemersverenigingen worden inderdaad geconsulteerd maar met de zonevreemde bewoners ter plaatse wordt geen overleg gepleegd. De ruimtelijke visie wordt zo hoofdzakelijk gepland door mensen die niet wonen aan bijvoorbeeld de rand van een (stedelijke) gemeente.
- h. Met positieve stimulaties (door het kunnen zone-eigen maken van woningen in zogenaamde natuur of bosgebieden op voorwaarde dat gezorgd wordt voor meer bosgebied en natuur) zal men veel meer bereiken bij de burger dan met een repressief beleid waar zonevreemde eigenaars in kwetsbare gebieden continue alle soorten decreten, uitvoeringsplannen moeten lezen (waar ze dan nog niet steeds alles van snappen) om te voorkomen dat hun rechten niet (verder) meer ontnomen worden.
- i. Golf, lawaaisport en weekendverblijven bijkomende ruimte geven is positief maar minder belangrijk dan het zone eigen maken van bestaande woningen in zonevreemde gebieden.
- j. Het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden is af te raden indien deze volledig in een niet bebouwde open ruimte liggen. Men zou de bestaande bewoning in de buitengebieden beter beperkt laten verdichten i.p.v. nieuwe open ruimten aan te snijden.
- k. Rust, groen en open ruimte, aan de stadsrand wonen of in buitengebied wonen, maakt inderdaad gelukkig. Ook met de wens van mensen die daarvoor opteren moet inderdaad rekening worden gehouden (een ongelukkig mens wordt ziek, een gelukkig mens heeft meer weerstand tegen ziektes en dat is ook voor de Staat interessant want dan heeft ze minder uitgaven voor ziekteverzuim/hospitalisering).
- l. Het decreet grond- en pandenbeleid voorziet in instrumenten waarmee een gericht doelgroepenbeleid kan gevoerd worden met het oog op een betaalbaar woonaanbod. Dit doel is positief maar de kosten mogen niet afgewenteld worden op particulieren/eigenaars.
- m. Door de aangroei van de bevolking en de verwachte gezinsverdunding zullen er meer (kleinere) woningen nodig zijn; deze dienen best enkel in de beschikbare onbebouwde percelen tussen bestaande bebouwing (al dan niet in woon- of woonuitbreidingsgebied maar ook tussen de zonevreemde bewoning in buitengebied) gezocht te worden.
- n. Een deel van de ongeschikte woningen heeft te maken met het feit dat de eigenaars door bouwwerkzaamheden van derden (dikwijls grote bedrijven met onderaannemers) schade aan huizen berokkenen (bij oprichting appartementsblokken/grote verbouwingswerken e.d.) .
- o. Herbestemmingen voor weekendverblijven en voor recreatie zoals paardensport en golf met zonevreemde infrastructuur zijn positief maar herbestemmingen van woningen in kwetsbare gebieden zijn minstens even belangrijk. Herbestemming/omwisseling kan best gebeuren tussen landbouw (mits vergoeding) naar natuur en recreatie. Golf en ruitersport hebben inderdaad nood aan bijkomend terrein (lawaaierige sporten zijn te vermijden).
- p. Indien de omzetting van natuurgebied naar landbouw of wonen ook echt zou gedaan worden, geeft het samenvoegen van de twee sporen geen probleem. Anders wel want de gevolgen van de indeling in GEN/GENO in het natuurdecreet zijn anders dan in het decreet ruimtelijke ordening.
- q. Aangezien 100.000 ha van de 750.000 ha geen landbouw betreft maar bebouwing zou de oppervlakte landbouw tot de realiteit moeten worden herleid. Zonevreemde bebouwing in de landbouwgebieden kan zone-eigen gemaakt worden en een deel van de niet benodigde resterende ruimte kan gebruikt worden voor het zone-eigen maken van woningen in kwetsbare gebieden door uitwisseling of herbestemming tussen natuur-, bos- en landbouwgebieden.

r. Het is voor de burger bijna onmogelijk geworden om allerhande teksten van duizenden pagina's tegen elkaar af te wegen om te zien waar het verschil in beoordeling en qua consequenties ligt voor zijn eigendom. Bovendien zou de wetgeving leefmilieu en ruimtelijke ordening best in één document voorkomen.

*24a, b. SARO brengt deze bemerkingen onder de aandacht van de ontwerper.*

*24c. De afstemming met het grond- en pandenbeleid is opgenomen in hoofdstuk 7 van het RG. Het beleid rond dichtheden is opgenomen in het RG punt 2.3. SARO verwijst verder naar zijn standpunten bij het deel grond- en pandenbeleid (deel 2.2.9).*

*24f,g,h,i,o,q. SARO verwijst naar de betreffende regelgeving hieromtrent in de VCRO en diverse uitvoeringsbesluiten. Deze maken echter niet het voorwerp uit van deze herziening.*

*24j. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel wonen (2.2.2).*

*24k. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

*24l. Het grond- en pandendecreet is geen voorwerp van deze herziening. De Raad verwijst naar zijn standpunten onder het deel grond- en pandenbeleid (2.2.9).*

*24m. SARO onderschrijft dat verdichting een uitgangspunt is van het RSV.*

*24n. De werkzaamheden van bouwondernemingen is geen voorwerp van deze herziening.*

*24o,p. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel recreatie (2.2.7) en het deel landbouw (2.2.8).*

*24r. SARO verwijst naar zijn standpunt 6a.*

## **25. Bezwaarindiener [B64]**

a. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op draagkracht en ruimtelijke ontwikkeling met kwaliteit worden er op pertinente wijze onderstreept als een voorafgaande premisse (RG pag. 317-319). Strategische projecten gericht op behoud en opwaardering van buitengebied (landinrichtingsprojecten Westhoek) worden onderstreept (RG pag. 431-432). Problemen die de ruimtelijke kwaliteit in het gedrang kunnen brengen worden belicht met o.m. problemen inzake ruimtelijke inpassing van economische activiteiten (zonevreemde en hinderlijke bedrijvigheid en invloed van VLAREM), ondermijning van de kwaliteit van de open ruimte door overmatige concentratie van toeristisch-recreatieve activiteiten (IG pag. 158-163).

b. Het addendum maakt nergens melding van de Europese Landschapsconventie van Florence die ook op gewestniveaus onderschreven werd. De Conventie stelt onder meer dat landschap een belangrijke rol speelt als dagelijks leefkader. Ze beperkt zich niet tot waardevolle of beschermde landschappen maar ook tot gewone en gedegradeerde landschappen (zoals o.m. industriezones). De objectieven vastgelegd in de Conventie wijzen erop dat landschap een politiek onderwerp van algemeen belang moet worden omdat deze op belangrijke wijze bijdraagt in het welzijn van de burger.

c. Het addendum maakt op globale wijze gewag van economische druk en mobiliteits- en lijnstructuurproblemen die ruimtelijke duurzaamheid en kwaliteit in het gedrang kunnen brengen. Er wordt niets gezegd over de energie-industriedruk op het ruimtelijke orderingsvlak. Sinds de stijgende aanwending van hernieuwbare en gedecentraliseerde energiebronnen neemt de druk op de ruimtelijke draagkracht onrustwekkend toe (vb. grote en middelgrote windturbines die - met hoogtes tot 150 m - het ruimtelijk effect van hoge hoogspanningsleidingen ver overstijgen). De trend is nog ernstiger geworden sinds een decretale aanpassing de deur opent voor de inplanting van windturbines in agrarisch gebied, dus ook in open buitengebied. Het 'agrarisch landschappelijk waardevol gebied' en 'agrarisch gebied' worden op onverklaarde en onverantwoorde wijze in één korf gegooid. Dat over deze problematiek niets te vinden is in de herziening is misschien merkwaardig, maar is allicht geen noodzaak. Bezwaarindiener wenst de gewestinstanties, in het bijzonder Vlacoro, in te lichten over eerder verleende gegevens, vaststellingen en overwegingen. Bezwaarindiener stelt de vraag op welke wijze zijn zorgen in correlatie worden gebracht met een aantal doelstellingen en voorzichtigheidsoverwegingen uitgebracht in het ontwerp structuurplan. In bijlage voegt de bezwaarindiener gegevens, vaststellingen en overwegingen toe over de globale problematiek van aanwending van windenergie in dichtbevolkte streken met een schaars overblijvend patrimonium aan landschappelijke waarden en stads- en dorpsgezichten. Hij voegt tevens een bezwaarschrift toe ingebracht tegen een windturbineproject te Veurne en ook de betreffende correspondentie aan diverse departementen en ministers.



*25a. SARO neemt akte van deze elementen van het RSV.*

*25b. SARO verwijst naar zijn standpunt 7k.*

*25c. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel lijninfrastructuur (2.2.5).*

**26. Actiecomité Laat het groen [B221]**

a. De realisatie van de doelstellingen ‘bos, reservaat en natuur en landbouw’ blijven achter. De aanvullingen inzake wonen geven aan de gemeenten de nodige flexibiliteit om een aanbodbeleid te voeren. Bezwaarindiener heeft ernstige vragen bij de bekwaamheid en de maturiteit die bepaalde gemeenten aan de dag leggen. Een verdere actualisatie van het RSV geeft een flagrante overschatting van de woongelegenheden. In de periode 1992-2007 zouden er ongeveer 400.000 woongelegenheden bijkomen als gevolg van de voorspelde gezinsaan groei. Het RSV heeft de gezinstoename sterk overschat. Het kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid gaat uit van ongeveer 300.000 woongelegenheden voor de periode 1991 tot 2005. Dit betekent een misrekening van 100.000 eenheden. Tussentijdse trends tonen aan dat gezinnen vooral gehecht zijn aan hun woonomgeving. Heel wat gezinnen met kinderen geven daarbij de voorkeur aan het wonen aan de rand van de stedelijke kring (nabijheid van de stadskern en toch aanwezigheid van groen en open ruimte). Het theoretische beschikbaar aanbod van gronden en bouwpercelen mag niet aangesneden worden ten koste van landbouwgronden. Het is niet gewenst om alle percelen te laten ontwikkelen voor woningbouw. Bezwaarindiener verwijst tevens naar de noodzakelijke opwaardering van het bestaand woonpatrimonium. In Vlaanderen staan ongeveer 10.000 woningen langdurig leeg. In totaliteit zou een doeltreffend hergebruik van het bestaand patrimonium voor 31.500 bijkomende woongelegenheden kunnen zorgen (VRIND 2002-2006). Bij confrontatie van behoefte en aanbod zijn via het provinciaal en lokaal beleid heel wat herschikkingen mogelijk binnen de doelstellingen van het RSV.

b. Het addendum bevat nieuwe cijfers over de bevolkingsgroei en gaat er van uit dat de externe migratietrend nog zal toenemen. De autochtone stadsbevolking zal vervangen worden door de migratie vanuit het buitenland. Voldoende woningen en kavels worden voorzien om deze migratie op te vangen. Het grond- en pandendecreet zal zorgen voor de nodige sociale huisvesting. Bezwaarindiener heeft bemerkingen bij het opvangen van asielzoekers en immigranten en de nodige sociale woonvoorzieningen.

c. De argumentatie dat de druk op de woning- en huurprijzen moet leiden naar een verzuchting tot het realiseren van een effectief sociaal minimaal opgelegde quotering is een summiere bedenking. Bezwaarindiener stelt dat het op de markt brengen van bijkomende woningen nog nooit geleid heeft tot een prijsdaling. Hij verwijst naar de verhoging van de onroerende voorheffing, het kadastraal inkomen en brandverzekeringen.

d. Inzake de doelstellingen inzake ‘het investeren in de steden’ en ‘het bewaren van de open ruimte’ stelt de bezwaarindiener vast dat dit geen nieuwe doelstellingen zijn (cf. gewezen Vlaamse minister Paul Van Grembergen en uitspraken van de Vlaamse bouwmeester op het Canvasnet op 1 maart 2003). Bezwaarindiener verwijst ook naar de overbevolking van Vlaanderen, de bevolking neemt nog stelselmatig toe. Vlaanderen is de meest verkavelde streek van de EU. Niettegenstaande het RSV en het ecologisch netwerk, is de toestand er de afgelopen tien jaar nog verder op achteruitgegaan. Dringende maatregelen zijn nodig. België heeft een Europees akkoord ondertekend om de achteruitgang van de biodiversiteit te stoppen.

e. Het ‘Actiecomité Laat het groen!’ kwam in november 2002 op voor de vrijwaring van de Maenhoevevelden te Sint-Katelijne-Waver. Dit landbouwgebied (oppervlakte 21,75 ha) werd door de Vlaamse Regering voorbestemd tot woongebied (bouw 400 woningen). Alle verweermiddelen, verband houdende met de waterzieke gronden van het gebied en een nooit geziene verkeersdruk, werden laconiek van tafel geveegd. Deze groene gordel is het enige groen, waar een hele buurt zich krampachtig aan vast houdt.

*26a. De Raad neemt akte van het standpunt en verwijst naar zijn standpunten bij het deel wonen (2.2.2).*

*26b. De woonbehoeften omvatten alle doelgroepen, dus ook de immigranten en asielzoekers.*

*26c. SARO onderschrijft dat de verhoging van de onroerende voorheffing, het kadastraal inkomen en brandverzekeringen geen voorwerp zijn van deze herziening.*

*26d. SARO neemt akte van deze bemerkingen.*

*26e. De concrete invulling van Maenhoevevelden te Sint-Katelijne-Waver maakt niet het voorwerp uit van deze herziening.*



## 2.2.2. Bezwaren betreffende wonen

### 27. Voka –Vlaams Economisch Verbond [B126, B145, B212]

De bezwaarindiener heeft vragen bij de vooropgestelde gegevens voor aanbod en behoefte voor wonen. Het addendum raamt de demografische woonbehoefte op 89.424 tot 115.496 woongelegenheden. Uit nieuwe cijfers van het Federaal Planbureau en de studiedienst Vlaamse Regering blijkt dat de herziening gebaseerd is op een sterke onderschatting van de woonbehoefte (40 à 45%) in Vlaanderen. De bezwaarindiener heeft bedenkingen bij de gegevens over het aanbod. Er is te weinig rekening gehouden met bepaalde overdrukken, zodat de effectieve realiseerbaarheid een stuk lager kan liggen. Een sterke onderschatting van de behoefte in combinatie met een aantal optimistische veronderstellingen rond het aanbod haalt de conclusies onderuit.

*27. SARO stelt vast dat er veel bezwaren zijn bij de onderbouwing van de herzieningen betreffende wonen. Diverse bezwaarschriften leveren informatie aan die moet wijzen op een onderschatting van de woonbehoefte en een overschatting van het aanbod. Andere bezwaarschriften leveren echter gegevens die wijzen op een overschatting van de woonbehoefte en een onderschatting van het aanbod. Er is aldus een groot tekort aan wetenschappelijk onderbouwde gegevens in verband met het praktisch realiseerbaar woonaanbod en de woonvraag. Nochtans is dergelijk inzicht essentieel om tot een goede onderbouwing van de ruimtedynamiek voor wonen te komen. Het addendum is echter opgebouwd op basis van de toen (voor 2007) beschikbare en verifieerbare gegevens over gezinstoename (Studiedienst van de Vlaamse Regering) en aanbod (gemeentelijke registers onbebouwde percelen).*

*In zijn eerder advies van 25 mei 2009 heeft de SARO reeds gesteld dat 'het formuleren van gepaste beleidsvoorstellen slechts effectief en efficiënt is op basis van de kennisname van de wetenschappelijk onderbouwde gegevens inzake behoefte en aanbod'. De Raad benadrukte dat het noodzakelijk is dat 'voor een stevig onderbouwde analyse correcte cijfers als basis worden gebruikt'. De Raad stelt vast dat de cijfers die thans gehanteerd worden in de huidige herziening afkomstig zijn van de studiedienst van de Vlaamse Regering op basis van een document van 2006 (SVR-rapport 2006), terwijl diezelfde studiedienst van de Vlaamse Regering in 2009 in een nieuw document (SVR-rapport 2009/3) een aanzienlijk grotere bevolkingstoename vooropstelde voor de periode 2007-2012, ook onder verwijzing naar de recente gegevens van het Federaal Planbureau. Eerder had de Vlacoro in haar advies van 8 april 2009 gesteld dat de destijds vastgestelde bevolkingsprognoses bepaalde maatschappelijke tendensen hebben onderschat. Ondertussen heeft het Vlaams Parlement recent op 27 januari 2010 een met reden omklede motie aangenomen over de nieuwe bevolkingsprognoses van het Federaal Planbureau en de gevolgen van de verwachte bevolkingsaan groei voor onder meer huisvesting. Hierin vraagt het Vlaams Parlement de Vlaamse Regering onder meer om het nodige onderzoek te verrichten om de specifieke gevolgen van de te verwachten demografische ontwikkelingen op het vlak van huisvesting in kaart te brengen, en dit rekening houdende met de korte termijn waarop de gevolgen van die demografische ontwikkelingen zich laten voelen. Dit moet de basis leggen voor het nieuw op te maken beleidsplan ruimte.*

**28. Natuurpunt en BBL [B223], Natuurpunt Kortrijk [B27], GROEN [B76, B91, B135, B180, B265], West-Vlaamse Milieufederatie [B128], Milieufront Omer Wattez [B194], VBV [239], Streekvereniging Zenne en Zoniën [B168], Limburgse Milieucoepel [B174], ABLLO [B224] en diverse bezwaarindieners [B15, B20, B45, B46, B97, B127, B207, B211, B225, B301, B343, B344, B345, B346, B347, B348, B349]**

a. De herziening stelt dat er door demografische ontwikkelingen de volgende vijf jaar een behoefte zal ontstaan aan 100.000 bijkomende woongelegenheden. In bestaande woonzones is er nog een aanbod van 900.000 woongelegenheden, los van de leegstand van woningen en bedrijfsgebouwen. Er is een duidelijk overaanbod aan woon- en woonuitbreidingsgebieden, ook op langere termijn. Dit overaanbod dreigt de bundelingsdoelstelling te ondergraven en de verdere versnippering van open ruimte in de hand te werken. Toch wordt dit overaanbod niet ingeperkt, door bijvoorbeeld het verkavelen van woonuitbreidingsgebieden te bevriezen. Er wordt enkel vastgesteld dat er voldoende ruimte voorhanden is in de stedelijke gebieden en de gemeenten van het buitengebied, om de behoefte op te vangen. Bezwaarindieners B180 en B265 verwijzen naar het woonuitbreidingsgebied Klein Appelmoes te Assebroek, dat een open ruimtegebied is dat één geheel vormt met het natuurgebied de Gemene Weidebeek. Dit geheel moet behouden blijven.

b. De bezwaarindieners pleiten voor een inperking van dit overaanbod, onder meer door het bevriezen van de verkaveling van woonuitbreidingsgebieden. Op termijn zal men zich, in het kader van het RSV II, moeten beraden

over het herbestemmen van sommige woonuitbreidingsgebieden.

c. Er is een selectieve stadsvlucht van rijkere gezinnen met kinderen (stadsmonitor). Dat zorgt voor bijkomende druk op de open ruimte in de randstedelijke gebieden en in het buitengebied. Het addendum gaat niet in op de trend van selectieve stadsvlucht en bevat geen maatregelen om deze ongewenste trend te keren.

d. Bezwaarindieners B224 verwijst inzake 'verdichting en ontlichten' naar het Ecopolis concept en het concept van radiale blauwgroene vingers. Dit brengt meer natuur bij het stadcentrum. Het bezwaarschrift gaat verder in op de lobbenstad en illustreert dit met enkele figuren.

*28a. SARO verwijst naar zijn standpunt 27.*

*28b. SARO ondersteunt de noodzaak van het selectief en gefaseerde aansnijden van de woonuitbreidingsgebieden. Het RSV formuleert immers ook bindende bepalingen inzake het vrijwaren van de open ruimte en het ontwikkelen van een agrarische structuur en een natuur- en bosstructuur. De gemeenten hebben een belangrijke rol in het uittekenen van een lokaal woonbeleid. In functie van de woonbehoefte kunnen selectief woonuitbreidingsgebieden worden aangesneden. SARO pleit echter niet voor de opname in het addendum van een bevrozing van het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden.*

*28c. Het addendum gaat in op de migratiebewegingen en op suburbanisatie (zie o.a. IG punt 3.2.3 en 3.2.5). Door het afbakenen van de stedelijke gebieden en het voorzien van een aanbodbeleid inzake wonen, werken en groen wil de overheid de steden terug aantrekkelijk maken voor ondermeer gezinnen met kinderen. De SARO ondersteunt dit beleid.*

*28d. SARO verwijst naar zijn standpunt 35d. Het verdichten en ontlichten zoals opgenomen in het addendum kan samengaan met deze concepten.*

## **29. GROEN [B91, B116, B134]**

In vergelijking met het buitenland scoort Vlaanderen niet goed op het vlak van duurzaam wonen en bouwen. Vlaanderen moet een serieuze achterstand wegwerken. De Vlaamse overheid mag deze opdracht niet overlaten aan huisvestingsmaatschappijen en de private markt. Binnen het RSV moet een duidelijk beleid ontwikkeld worden voor nieuwe woongebieden, die alleen maar kunnen worden aangesneden voor het bouwen van energiearme woningen die voldoen aan de E-60 norm. Deze norm wordt in de toekomst aangepast en verscherpt. Dit sluit aan bij het concept van eco-wijken. Tevens vragen ze vrijwaring van de groene vingers in de stedelijke gebieden en de realisatie van een hoog, kwalitatief aanbod in het stedelijk weefsel.

*29. SARO ondersteunt het duurzaam wonen. De Raad verwijst verder naar zijn standpunt 35b en wijst tevens op het belang van sectorale maatregelen.*

## **30. Natuurpunt Eeklo-Kaprijke-Evergem [B29] en bezwaarindieners [B32, B38]**

Niettegenstaande een overaanbod aan woonmogelijkheden (900.000) worden nog eens 100.000 woningen voorzien in de volgende vijf jaar. Het verkavelen van woonuitbreidingsgebieden wordt niet gestopt. Bezwaarindieners pleiten voor de inperking van dit overaanbod o.a. door het bevrozen van het aanbod in de woonuitbreidingsgebieden. Het addendum gaat niet in op de stadsvlucht van rijkere gezinnen met kinderen die voor druk op de open ruimte zorgen in de randstedelijke gebieden en in het buitengebied.

*30. SARO verwijst naar zijn standpunt 28 b, c en d.*

## **31. Natuurpunt Scheldeland [B51]**

a. Wonen in stedelijke gebieden en dorpskernen moet bij voorbaat gebeuren door inbreiding en verdichting. Bezwaarindieners juicht toe dat het aansnijden van nog meer woonuitbreidingsgebieden definitief wordt stopgezet. Ze wijzen op de tegenspraak RSV en grond- en pandenbeleid (25 woningen/ha versus 35 woningen/ha).

b. Ze betreuren dat in het addendum geen lans wordt gebroken voor andere vormen van wonen en vragen meer aandacht voor 'groene vingers' en allerhande waterelementen binnen de woonomgeving.

*31a. SARO verwijst naar zijn standpunt 35d.*

*31b. SARO verwijst naar zijn standpunt 35b.*

**32. Provincieraadsleden GROEN Vlaams-Brabant [B134 – zeven handtekeningen]**

- a. Het addendum stelt dat er door demografische ontwikkelingen en toenemende gezinsverdunding de volgende vijfjaar een behoefte zal ontstaan aan 100.000 extra woonegelegenheden. Daartegenover staat een aanbod van ongeveer 900.000 beschikbare woonegelegenheden in bestaande woonzones. Dit zonder leegstand van woningen en bedrijfsgebouwen mee te rekenen. Hieruit blijkt een duidelijk overaanbod van woon- en woonuitbreidingsgebieden, ook op langere termijn. Dit overaanbod dreigt de bundelingsdoelstelling te ondergraven en verdere versnippering van de open ruimte in de hand te werken. Toch wordt dit overaanbod niet ingeperkt door bijvoorbeeld het verkavelen van woonuitbreidingsgebieden te bevrozen.
- b. Ze stellen voor om bij deze herziening instrumenten aan te reiken om woonuitbreidingsgebieden te herbestemmen naar open ruimte gebieden, om een einde te maken aan de ontbossing en bebouwing in de 'woonparken' en een halt toe te roepen aan verdere lintbebouwing. Ze stellen voor om te beginnen met een verkavelingstop in watergevoelige gebieden.
- c. Het addendum bevat nergens regels voor het installeren van zonnepanelen, warmtepompen en luchtabsorptie warmtepomp installaties. Ze vragen de verdere uitwerking van een duidelijke normering zodat warmtepompen niet als constructie, maar als installatie worden beschouwd. In deze regelgeving moet worden vermeld dat deze installaties buiten de gebouwen kunnen geplaatst worden tot op 2 meter van de perceelsgrenzen en toegelaten zijn binnen de VLAREM geluidsnormen, zonder bouwvergunning.

*32a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 28b.*

*32c. SARO neemt akte van deze bemerking, die niet het voorwerp uitmaakt van voorliggend addendum.*

**33. Beroepsvereniging van de Vastgoedsector [B103]**

- a. De ramingen inzake woonbehoefte zijn grotendeels achterhaald. De bezwaarindiener voegt in bijlage de cijfers van het Federaal Planbureau (2008) en de studiedienst van de Vlaamse Regering (2009) toe. De herziening is gebaseerd op een sterke onderschatting van de woonbehoefte (40-45%) in Vlaanderen. Tevens wordt verwezen naar de op 27 januari 2010 in het Vlaams Parlement aangenomen met reden omklede motie over de nieuwe bevolkingsprognoses van het Federaal Planbureau. De bezwaarindiener vraagt om de bijkomende woningen 2007-2012 per provincie op te delen.
- b. Het globaal objectief inzake sociale woningbouw voor de periode 2009-2020 bedraagt 65.000 extra sociaal woonaanbod. Dit is bijna 30% van de geraamde globale woonbehoefte volgens de herziening. Het is de vraag of de resterende 70% voldoende zal zijn voor de effectieve woonbehoeften van de niet gesubsidieerde residentiële markt.
- c. Er bestaan weinig wetenschappelijk onderbouwde gegevens over het uit technisch oogpunt realiseerbaar woonaanbod en over de realisatiegraad ervan. De herziening overschat het aanbod. Op basis van de atlas van de woonuitbreidingsgebieden is gebleken dat een deel niet in aanmerking komt voor effectieve ontwikkeling. Ook is geen rekening gehouden met de sectorale wetgeving (o.a. overstromingsgebieden, Natura 2000, erfgoedlandschappen), de technische realiseerbaarheid of de complexe eigendomssituaties. De herziening gaat dus uit van een optimistische veronderstelling rond het aanbod.
- d. Het ruimtelijk aanbod volstaat aldus niet voor de reële behoefte. Het nemen van maatregelen op basis van achterhaalde cijfers is gedoemd om te mislukken. Er is nood aan een betere onderbouw van het ruimtelijk aanbod en vraag, en dit mits rekening te houden met de doorlooptijden van nieuwe woningprojecten.

*33a, d. SARO verwijst naar zijn standpunt 27.*

*33b,c. SARO stelt vast dat deze bemerkingen een overname en aldus een bevestiging inhouden van de opmerkingen die Vlacoro dienaangaande reeds eerder had gesteld in zijn advies van 8 april 2009.*

**34. Vlaamse Confederatie Bouw [B173]**

- a. Het addendum voorziet in een structurele onderschatting van de woonbehoeften, met in de toekomst een onnodige schaarste aan bijkomende woningen. Ze verwijzen naar de recentere studie van het planbureau (verschil van 420.000 inwoners) en wijzen op een extra noodzaak van meer dan 200.000 wooneenheden. Ze pleiten voor het werken met scenario's. De renovatiebehoefte van 300.000 woningen is te laag geschat.

- b. Het toekomstig aanbod bestaande woningen wordt overschat omdat in de praktijk veel meer woningen zullen moeten worden afgebroken dan blijkt uit de kwaliteitsanalyses van het bestaande park.
- c. Ook het toekomstig aanbod van bouwgronden wordt overschat. Er blijft discussie rond het theoretisch beschikbaar aanbod van bouwpercelen. Een deel van de 227.500 ha bestemd voor wonen is nog niet helemaal gerealiseerd omdat een deel ervan bestaat uit woonuitbreidingsgebied, dat niet noodzakelijk voor wonen zal worden vrijgegeven. De atlas van de woonuitbreidingsgebieden maakt een onderscheid tussen gebieden die al dan niet ontwikkeld kunnen worden of waar ontwikkeling onzeker is.
- d. Het 'reparatiedecreet' voorziet dat sociale woonorganisaties voortaan ook de woonreservegebieden onder bepaalde voorwaarden kunnen aansnijden als nu in de woonuitbreidingsgebieden. De private sector heeft hier nog geen gebruik van gemaakt, zelfs niet als de plandoelstelling dezelfde zou zijn. Er is dus een verschil tussen theorie en praktijk. De snelheid waarmee woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden kunnen worden aangesneden is volledig afhankelijk van de budgetten van de Sociale Huisvestingsmaatschappijen.
- e. Bezwaarindieners vragen om de tabellen met de voorziene woonbehoeften in het RG aan te passen op basis van bovenstaande bemerkingen. Tevens moet duidelijk vermeld worden dat de voorziene 227.500 ha woonzone op termijn volledig ter beschikking moet worden gesteld, met inbegrip van de daarbinnen voorziene woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden.

*34a, b, c, e. SARO verwijst naar zijn standpunten 27 en 28b.*

*34d. De VCRO voorziet dat sociale woonorganisaties woonuitbreidingsgebieden onder bepaalde voorwaarden kunnen aansnijden. Deze regeling maakt echter niet het voorwerp uit van voorliggend addendum.*

### **35. ACV en ACW [B144]**

- a. Het addendum stelt dat de 60/40-verhouding op het terrein behouden blijft, maar in realiteit gaat het om een 50/50-verhouding. Bezwaarindieners blijven (conform het huidige RSV) achter de doelstelling staan om 60% van de nieuwe woonegelegenheden in stedelijk gebied te concentreren en 40 % daarbuiten. Ze vragen hoe dit zal gerealiseerd worden. Het RSV voorziet geen bijkomende elementen om de 60/40-verhouding te realiseren. De vraag is of het grond- en pandendecreet de 60/40-verhouding niet ondergraaft, aangezien het decreet ruimtelijke ordening en het grond- en pandendecreet het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden vergemakkelijken. Het grond- en pandendecreet heeft de doelstelling om meer woonegelegenheden in het buitengebied te realiseren. Het grond- en pandendecreet heeft een belangrijke meerwaarde en deze willen ze ondersteunen. De spreiding van sociale woningen over alle gemeenten in Vlaanderen is nodig. Maar dit mag de ruimtelijke principes niet ondergraven. Vanuit een ruimtelijke en duurzame visie is een heroriëntering nodig naar het wonen in stedelijke gebieden. Het vergemakkelijken van het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden is in tegenspraak met de vaststelling dat er voldoende bouwgronden aanwezig zijn in het rood gekleurd gebied. Ze vragen welke instrumenten het RSV biedt voor zuinig ruimtegebruik in woongebieden.
- b. De herziening houdt geen rekening met de gewijzigde visie en doelstellingen rond duurzaamheid (Europese klimaatdoelstellingen). Het is onduidelijk hoe het RSV concepten tot hogere duurzaamheid kan ontwikkelen of implementeren.
- c. Het RSV voorziet een taakstelling inzake sociale woningbouw. Het addendum schrapt de mogelijkheid tot het invoeren van sociale lasten, omdat dit al decretaal werd geregeld. Dit klopt slechts deels. Het grond- en pandendecreet is voor wat betreft de sociale lasten immers een tijdelijk decreet. Het oorspronkelijk structuurplan biedt lokale besturen de mogelijkheid om te differentiëren, los van de sociale objectieven van het grond- en pandendecreet. Bezwaarindieners vragen dat deze schraping ongedaan wordt gemaakt.
- d. Het is een positieve zaak dat verdichting in relatie wordt gebracht met ontdichting en verluchting. Maar hier tegenover staan de verdichtingsnormen van het grond- en pandendecreet. Er is dan ook een conflict tussen beide. Ze pleiten voor de voorrang van een ruimtelijke en stedenbouwkundige visie op verdichting en verluchting en niet voor een rigide toepassing van bepaalde normen. Het structuurplan blijft in gebreke wanneer het gaat over de invulling van de verdichting- en verluchtingsconcepten en de invulling van instrumenten om dit te realiseren.
- e. Het is een positieve zaak dat de herziening de groeiende en verschillende woonnoden onder de aandacht brengt. De vraag is hoe dit moet geïmplementeerd worden. Het addendum beschrijft de evoluties, maar geeft geen instrumenten aan om rekening te houden met de toekomstige woonnoden.

f. De herziening stelt dat er meer gerenoveerd wordt, maar geeft geen aanzet tot bijkomende instrumenten om het renovatiebeleid te stimuleren. Dit is noodzakelijk om doelstellingen rond energie en isolatie te bereiken.

*35a. SARO verwijst naar zijn standpunt 8c. De Raad ondersteunt de 60/40 verhouding, zoals vastgelegd in het RSV. De Raad stelt inderdaad vast dat het grond- en pandendecreet en de nieuwe VCRO kunnen leiden tot het ondergraven van deze doelstelling, aangezien woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden gemakkelijker kunnen worden aangesneden.*

*35b. De Raad erkent de noodzaak aan duurzame ruimtelijke ontwikkeling, zoals opgenomen in art. 1.1.4 van de VCRO. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling moet het centrale uitgangspunt bij de uitwerking van het nieuw ruimtelijk strategisch plan.*

*35c. De Raad erkent de noodzakelijke aandacht voor sociale objectieven. Op heden is er geen knelpunt, aangezien het grond- en pandendecreet geldt. Bij de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte kan een oplossing op lange termijn uitgewerkt worden.*

*35d. Het addendum wijzigt de dichtheden van het RSV niet. Het voert enkel een dichthedenbeleid toe. De Raad vindt het positief dat het addendum nuanceringen toevoegt in het verdichtingsbeleid in stedelijke gebieden en dit in relatie tot kwalitatieve woonomgevingen (RG pag.11-12). Het is echter essentieel dat de doelstelling 'verdichting – verluchting' ook effectief op het terrein tot resultaten leidt.*

*De Raad deelt deze bezorgdheid. Eén en ander vergt evenwel een decretale aanpassing om een duidelijke afstemming te verzekeren inzake dichtheden, waarbij de hoedanigheid (publiek of privaat) van één of meerdere initiatiefnemers volgens de Raad op zich geen objectieve verantwoording inhoudt voor onderscheiden dichtheidsregimes.*

*35e. Woningdifferentiatie is een uitgangspunt van het addendum. Die differentiatie kan gerealiseerd worden via de bestaande instrumenten van het ruimtelijk beleid (o.a. BPA's, RUP's, verkavelingen en verordeningen).*

*35f. Renovatie is een belangrijk punt in het addendum. Om een renovatiebeleid te voeren dienen echter vooral instrumenten vanuit de sector ingezet te worden.*

### **36. ACW-Antwerpen en ACV-Antwerpen [B164]**

a. Sociale lasten worden niet meer voorzien. Er wordt uitgegaan van de invulling hiervan door het grond- en pandendecreet. Dit is niet helemaal correct. Het grond- en pandendecreet loopt af in 2020 (of 2025). De vraag is of daarna nog sociale lasten zullen gelden, als deze niet opgenomen zijn in het RSV. Het RSV laat immers planning op lange termijn toe.

b. Nieuwe woonnood beter onderbouwen. Ze vragen om woonuitbreidingsgebieden niet aan te snijden wanneer andere mogelijkheden niet zijn uitgeput. Meer nadruk moet liggen op verbouwing, renovatie, verdichting, nieuwe vormen van collectief wonen. Dit om het effectief aansnijden van woonuitbreidingsgebieden zo veel mogelijk te vermijden. Er is onduidelijkheid over de bijkomende woonnood. De herziening moet met alle tendensen (o.a. gezinsverdunding, vergrijzing) rekening houden en hiervoor gepaste afwegingskaders voorzien. Bezwaarindieners vragen om deze elementen op te nemen in het RSV.

c. Het RSV voorziet geen instrumenten om verdichting in een juiste afweging te brengen met verluchting.

*36a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 35c.*

*36b. De Raad verwijst naar zijn standpunten 27 en 28b.*

*36c. De Raad verwijst naar zijn standpunt 35d.*

### **37. De Vlaamse Jeugdraad [B113]**

a. Bezwaarindieners pleit voor een genuanceerd dichthedenbeleid waarin ruimtelijke kwaliteit voorrang heeft op verdere verdichting. Ze volgen daarmee de voorstellen uit de herziening en adviseren om een groenindex op te nemen. Het is een positieve evolutie want daardoor gaat meer aandacht naar kwaliteit in plaats van naar de kwantiteit van de woningen. Verdichting in stedelijke gebieden moet veeleer gezien worden als dichtheidsbeheer waar zowel aandacht gaat naar verdichting, ontlichting als naar het vrijwaren van bepaalde gebieden (o.a. groene ruimte en speelpleinen). Dit is minimaal nodig om leefbare buurten te behouden in steden. Een groenindex kan de aandacht garanderen voor deze (groene) open ruimtes.

b. Bezwaarindiener vraagt een meer gedifferentieerd woningaanbod, met expliciete aandacht voor jonge mensen, gezinnen met kinderen, jonge gezinnen.

*37a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 35d. Een groenindex draagt niet noodzakelijk bij tot de kwaliteit van het openbaar groen of de openbare ruimtes.*

*37b. SARO ondersteunt de vraag naar een meer gedifferentieerd woningaanbod.*

**38. Arrondissementsraad Antwerpen Boerenbond [B281]**

Het addendum verlaat de piste van een Vlaamse doelstelling inzake de verdeling van bijkomende woningen (60/40) tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Wij betreuren dat deze verhouding niet kan ingevuld worden op provinciaal, mogelijk zelfs gemeentelijk niveau. Hiermee valt immers een belangrijke bescherming van de openruimte weg. In het bijzonder in de provincie Antwerpen, waar grote woonbehoeften worden opgetekend, kan dit een ingrijpende rol spelen in de ruimtelijke ordening ten nadele van de open ruimte.

*38. SARO verwijst naar zijn standpunt 8c.*

**39. Vereniging Leven in Vlaanderen en Europa [B303] en ACW-bestuur Herne [B258]**

De behoefte aan extra woningen wordt geschat op 89.400 (zwakke gezinsverdunding) tot 115.500 (sterke gezinsverdunding). De beschikbare oppervlakte blijft ongewijzigd, wat leidt tot een verdichting van de woonstructuur. Dit is zeker niet bevorderlijk voor het welzijn van de burgers. Bovendien zal dit de prijs van bouwgronden en oude woningen doen stijgen. In een groot deel van Vlaanderen zijn geen woonuitbreidingsgebieden beschikbaar, de niet bebouwde bouwgronden zijn niet te koop of onbetaalbaar, en in de woonreservegebieden kunnen alleen sociale woningen worden gebouwd.

*39. Zuinig ruimtegebruik is een uitgangspunt van het addendum; verdichting is daar een aspect van. Verdichting geeft niet noodzakelijk aanleiding tot prijsstijgingen. Volgens onderzoek van het Steunpunt Ruimte en Wonen hebben prijsstijgingen eerder te maken met aspecten zoals rente en bouwkost. Met betrekking tot de problematiek inzake vraag en aanbod verwijst de Raad naar haar eerdere advies van 25 mei 2009 en naar het advies van de Vlacoro van 8 april 2009. In de woonuitbreidingsgebieden kunnen ook private projecten ingevuld worden mits ze voldoen aan de bepalingen van het VCRO en art. 5.1.1 van het KB van 28/12/1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp gewestplannen en de gewestplannen.*

**40. Bezwaarindiener [B189]**

Het RSV (pag. 342) stelt voor de kern van Zelzate: 'Door de invloed van de haven zijn de ruimtelijke potenties op het vlak van wonen beperkt omwille van milieuhygiënische redenen. ... Aldus wordt omwille van de beperkte potenties voor een stedelijk aanbodbeleid geopteerd om Zelzate niet op te waarderen tot kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau.' Bezwaarindiener vindt dit niet aanvaardbaar en keert de redenering in verband met de basismilieukwaliteit om: i.p.v. te zorgen voor een basismilieukwaliteit voor elke Vlaming, verkiest de overheid blijkbaar om het probleem in te perken door het aantal blootgestelden zo klein mogelijk te houden. Zelzate heeft recht op expansiemogelijkheden. Zelzate moet als kleinstedelijk gebied geherwaardeerd. Bij de bevolking leeft de vrees dat Zelzate op langere termijn volledig wordt opgegeven als woongebied (o.a. door industriële expansie).

*40. SARO merkt op dat de selectie van de kleinstedelijke gebieden niet het voorwerp uitmaakt van dit addendum. SARO verwijst naar zijn standpunt 399a.*

**41. Bezwaarindiener [B280]**

a. Wonen moet op een gezonde basis gebeuren. Geen woningen op te korte afstand bij autostrades of spoorverbindingen. Nieuwe woonwijken dienen gebouwd volgens de duurzaamheidsprincipes. De Vlaamse overheid moet daarin een actieve rol spelen (o.a. vergunningen, premies, aanbieden van openbaar vervoer, hernieuwbare energie).



b. De vermelding 'er is voldoende ruimte voorzien in het RSV om de gewenste woningen te bouwen' houdt in dat ongebreideld woonuitbreidingszones geactiveerd kunnen worden. De vermelding moet worden geschrapt. Integendeel er moet duidelijk gesteld worden dat woonuitbreidingszones moeten bevroren worden. Elke stad of dorp moet, op basis van een woonbehoeftestudie en in overleg met haar bewoners, uitmaken welke bewonersdruk zij aankan.

*41a. SARO verwijst naar zijn standpunt 35b.*

*41b. SARO verwijst naar zijn standpunt 28b.*

**42. Waterwegen en Zeekanaal nv [B312]**

a. Het addendum (IG pag. 12) stelt dat het planningsproces van het VSGB is afgerond maar dit is niet zo.  
b. W&Z merkt op dat indien men bij de woonstudies rekening houdt met de watertoets, een substantieel deel van de percelen uitgesloten wordt en zo een correcter beeld wordt geven. Ze vragen volgende aanvulling van de voorlaatste zin van het RG pag.6, 2.2.4.1 'en met de resultaten van het onderzoek inzake waterhuishouding', en van RG pag. 12, voorlaatste gewijzigde tekstblok '.... en waterberging plus waterinfiltratie'.

*42a. Het planningsproces, voorafgaand aan de opmaak van het gewestelijk RUP is afgerond en voorgelegd aan de Vlaamse Regering op 20/2/2009. Het RUP is momenteel in opmaak.*

*42b. SARO ondersteunt de gevraagde toevoegingen. Hij merkt echter op dat het addendum geen punt 2.2.4.1 bevat.*

**43. AlgemeenBoerenSyndicaat [B250]**

Tot 2015 is er groei van de bevolking. Daarna is er afname, tengevolge van sterfteoverschot. Het doel van het RSV is een betere ruimtelijke ordening door meer inbreiding dan uitbreiding. Er zijn meer alleenstaande personen die met een appartementje aan hun woonbehoefte kunnen voldoen. Daarom de oproep om de steden leefbaarder te maken en stimuli uit te werken om in de stad te gaan wonen zodat de nog beschikbare woonuitbreidingsgebieden in reserve kunnen gehouden worden.

*43.De SARO neemt akte van deze bemerking die aansluit bij de doelstellingen van het RSV.*

**44. KOLENA vzw [B22]**

a. Inzake wonen kunnen ze heel wat teksten onderschrijven en bijtreden. Er is genoeg bouwgrond voorhanden in het stedelijk gebied en in het buitengebied. Ze dringen aan op het versneld aanpassen van het theoretisch areaal bouwpercelen, aan de percelen die voorhanden zijn en effectief op de markt kunnen komen. De principes van inbreiding en verdichting in dorps- en stadskernen zijn natuurlijk te verdedigen. Ze vragen aandacht voor de problematiek in steden, veroorzaakt door het te dicht op elkaar leven van mensen met te verschillende achtergronden. Het is verstandiger te voorzien in differentiatie in gebieden en het principe van 25 woningen/ha soepel te hanteren.

b. Het grond- en pandendecreet gaat uit van 35 wooneenheden/ha. Het RSV gaat uit van 15 wooneenheden/ha in het buitengebied en 25 wooneenheden/ha in stedelijk gebied. De stedenbouwkundige regels zijn nog steeds niet voldoende aangepast om te voorzien in hedendaagse woonvormen die inspelen op nieuwe tendensen (o.a. gegroepeerd wonen, kangoeroewonen). Het is duidelijk dat ook hier aanpassingen moeten aangebracht worden.

c. De grote veranderingen in onze maatschappij dwingen ons om anders aan te kijken tegen leven in steden en buitengebieden. In Nederland en Duitsland lopen interessante experimenten rond eigentijds wonen in een mooie en groene omgeving. Het verwondert de bezwaarindieners dan ook dat hiernaar geen verwijzingen zijn in het addendum en dat het lobbenstadmodel niet aan bod is gekomen. Ze vragen de overheid om stedelijke gebieden aantrekkelijker te maken opdat de beter gesitueerde jonge gezinnen met kinderen niet langer zouden uitwijken naar de buitengebieden. Ze vragen de afschaffing van het overaanbod van woonuitbreidingsgebieden in het buitengebied. Best zouden deze voor een periode van 20 jaar worden bevroren.

*44a. SARO neemt akte van deze bemerkingen die aansluiten bij de doelstellingen van het RSV.*

*44b. SARO verwijst naar de differentiatie in dichtheden in het RSV en de mogelijkheden van gedifferentieerd wonen*

*in de verschillende gewestplanbestemmingen (o.a. woonpark, landelijk woongebied, woongebied).*

*44c. SARO verwijst naar zijn standpunten 28b en 35b.*

**45. Procoro Oost-Vlaanderen [B18]**

- a. Het addendum stelt dat de werkelijke aangroei van het woningbestand niet eenvoudig te achterhalen is, omdat de omvang van de woningproductie statistisch niet gekend is. Het is onduidelijk op welke basis wordt afgeleid dat de verhouding 60/40 gehaald werd. Er wordt verwezen naar deelstudies die echter niet onmiddellijk ter beschikking zijn van derden. Het is aangewezen om ook alle bronstudies ter beschikking te stellen.
- b. Steden worden algemeen beschouwd als de oorzaak van vele sociale en ecologische problemen. Het addendum voorziet een duidelijke behoefte aan extra woningen. Verdichten kan het resultaat zijn van een samenspel van verdichten en ontlichten. Om zowel een optimale compactheid als een optimale leefbaarheid te garanderen is het aangewezen dat de Vlaamse Regering in haar herziening het concept van de lobbenstadmodel opneemt.
- c. Er moet meer evolutief gewerkt worden met woonbehoeftestudies. Deze studies moeten gebaseerd zijn op recente gegevens en evaluatie van het gevoerde ruimtelijk beleid. Dit dynamisch gegeven moet ingebracht worden in het woonbeleid.
- d. Er is een gebrek aan integratie tussen het kwantitatieve en het kwalitatieve. Er zijn problemen om kwantitatieve normen op het terrein toe te passen, bijvoorbeeld voor de woondichtheden. Er is onvoldoende duidelijkheid welke de hoogste rechtsgrond is. Het addendum (RG pag.9) geeft aan dat de kwantitatieve optie fungeert als toetskader voor de ruimtelijke planning op alle niveaus, rekening houdend met de autonomie van de gemeenten, dat de provincies bij de actualisatie of herziening PRS binnen de kwantitatieve taakstelling en differentiatie aan de gemeenten voldoende ruimte geven om een lokaal woonbeleid te voeren. Het is absoluut onduidelijk wat de finaliteit van deze passage is en welke 'voldoende ruimte' bedoeld wordt en hoe een kwantitatieve optie 'rekening houdend met de autonomie van de gemeente' moet geïnterpreteerd worden. De provincie heeft de taakstelling om een bovenlokale visie op de nederzettingsstructuur met een selectie van hoofddorpen en woonkernen te formuleren en daarmee verbonden de kwantitatieve optie per gemeente door te vertalen. Binnen deze krijtlijnen kunnen de gemeenten hun woonbeleid voeren. Dit woonbeleid zal echter - rekening houdend met de voldoende differentiatie en verbetering van de woningvoorraad (RG pag. 14) - meer gericht moeten zijn op doelgroepen en typologieën. In die zin is het onduidelijk of de aanzetten die in het woonzorgdecreet en het grond- en pandendecreet zitten over voldoende wederzijdse aansluiting en afstemming beschikken om de ruimtelijke beleidsopties te bewaren.
- e. Voor de stedelijke gebieden wordt een nuancering aangebracht inzake woondichtheden. In het buitengebied blijft de norm van 15 woningen/ha van toepassing. Er moet een duidelijker leidraad gecreëerd worden in de toepassing en interpretatie van een ruimtelijk samenhangend geheel versus de minimumnorm van 15 wooneenheden/ha.

*45a. De Raad verwijst naar zijn standpunten 8c en 27. De vernoemde studie is beschikbaar bij het Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid.*

*45b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 35d. Het lobbenstadmodel is een model dat kan mee onderzocht worden in het nieuw beleidsplan ruimte.*

*45c. Het RSV bepaalt de rol van de woonbehoeftestudies. SARO is van oordeel dat hier geen aanpassing nodig is.*

*45d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 35d. De Raad ondersteunt de vraag om tot een goede afstemming te komen tussen het RSV en het grond- en pandenbeleid. Ze vraagt om de gemelde knelpunten hieromtrent verder te onderzoeken i.f.v. eventuele noodzakelijke aanpassingen aan het addendum.*

*45e. Het toepassen van dichtheden op een ruimtelijk samenhangend geheel (zoals voorzien in het addendum) biedt garanties voor een kwaliteitvolle inrichting. De Raad ondersteunt de suggestie tot uitwerken van een leidraad hieromtrent.*



**46. Bezwaarindiener [B165]**

Bezwaarindiener tekent bezwaar aan tegen de niet selectie van Willebroek als kleinstedelijk gebied. Het RSV bepaalt dat in Willebroek een stedelijke ontwikkeling waar te nemen is, die leidt tot een verdichting van de ruimtelijke structuur. Willebroek is geselecteerd als economisch knooppunt. Bijkomende tewerkstelling heeft als rechtstreeks gevolg een bijkomende vraag naar woningen. Door de indeling van Willebroek in buitengebied is de taakstelling naar woningen beperkt. Bezwaarindiener verwijst naar het PRS Antwerpen waar de opwaardering van Willebroek tot kleinstedelijk gebied is opgenomen. Er bestaat een brownfieldconvenant voor de site Denayer. Door de selectie van Willebroek als kleinstedelijk gebied in het RSV krijgt Willebroek een aanzienlijk aantal woningen toegewezen. Deze kunnen ingevuld worden op deze site. Indien Willebroek niet geselecteerd wordt, kan dit niet. Bezwaarindiener adviseert daarom Willebroek te selecteren als kleinstedelijk gebied.

*46. SARO merkt op dat de selectie van de kleinstedelijke gebieden niet het voorwerp uitmaakt van dit addendum. SARO verwijst naar zijn standpunt 399a.*

**47. GROEN West-Vlaanderen [B228]**

a. Het RSV bevat regels over de maximale dichtheid van bewoning in stedelijk gebied. Het is een goed idee om de regels aan te passen en een hogere dichtheid toe te staan indien gecombineerd met een ontduiking in de buurt. Het opzet is om de negentiende-eeuwse stadsgordels wat meer lucht en openbaar groen te gunnen. Op de infovergaderingen blijken de intenties van lokale besturen (onder meer Roeselare) om deze regel maximalistisch in te vullen. Men ziet in de regel de mogelijkheid om binnen het stedelijk gebied een villawijk mogelijk te maken met een lagere dichtheid, die gecompenseerd wordt met hoogbouw in een ander stadsgedeelte. Bezwaarindiener adviseert om de mogelijkheden voor verdichting en ontduiking sterk en strikt aan elkaar te koppelen. Enkel toestaan onder de volgende voorwaarden: er is een problematiek van gebrek aan openbare ruimte, enkel ontduiking toestaan in functie van openbare ruimte, niet in functie van kavelgroottes. Verdichting en ontduiking worden ruimtelijk en functioneel aan elkaar gekoppeld, zodat dezelfde mensen de lasten en de lusten hebben.

b. Het addendum geeft aan dat er 100.000 woningen nodig zijn om onder meer de gevolgen van gezinsverduining op te vangen. Anderzijds zijn er vandaag tot 900.000 beschikbare woongelegenheden in bestaande woonzones. Om het overaanbod, en daardoor de ruimtelijke verspilling, tegen te gaan adviseren ze de woonuitbreidingszones te bevriezen, met een verkavelingsstop in watergevoelige gebieden als eerste aanzet.

c. West Vlaanderen heeft regio's die kampen met ontvolking (o.a. Ieper, landelijke westhoek) en regio's die versneld toeslibben (o.a. Kortrijk). Er moet gezorgd worden voor leefbaarheid op het platteland en in de steden. Dit moet bevorderd worden door meer doorgedreven stedenbouwkundige verordeningen over de soorten woningen (bijvoorbeeld aandeel kangoeroewoningen, lage energiewoningen, sociale mix). Bezwaarindiener vraagt een rem op tweede verblijven in de toeristische zones (kust, westhoek). Dit leidt tot verdringing van de lokale mensen. Meer en meer moeten jonge gezinnen de kust verlaten om in de polders te wonen, omdat ze door het verblijfstoerisme in tweede verblijven verdrongen worden. Bezwaarindiener adviseert om het grond- en pandenbeleid verder te detaillieren naar aspecten zoals sociale mix of naar aspecten zoals tweede verblijf, en op basis hiervan een aangepast pandenbeleid op te leggen.

*47a. De dichtheden vervat in het RSV zijn richtcijfers die volgens het dichtheidsbeheer kunnen variëren van plek tot plek naargelang verdichting dan wel ontduiking nodig is. De Raad ondersteunt deze visie. SARO verwijst naar zijn standpunt 35d.*

*47b. SARO verwijst naar zijn standpunten 27 en 28b.*

*47c. In het decreet grond- en pandenbeleid zijn de bepalingen van wonen in eigen streek voorzien om verdringing van de lokale bevolking tegen te gaan. Kustgemeenten behoren tot de doelgemeenten voor deze maatregel. De Raad merkt op dat het grond- en pandendecreet geen voorwerp uitmaakt van voorliggend addendum.*

### 2.2.3. Bezwaren betreffende werken

48. Natuurpunt en BBL [B223], Natuurpunt Kortrijk [B27], GROEN [B76, B91, B116, B134 – zeven handtekeningen B135, B180, B265], West-Vlaamse Milieufederatie [B128], Milieufrent Omer Wattez [B194], VBV [239], Limburgse Milieukoepel [B174], Streekvereniging Zenne en Zoniën [B168] en diverse bezwaarindieners [B15, B20, B45, B46, B97, B127, B207, B211, B225, B301, B343, B344, B345, B346, B347, B348, B349]

a. Er is een overschatting van de vraag naar bijkomende bedrijventerreinen. Bijkomende bedrijventerreinen slokken de meeste ruimte op bij de herziening van het RSV. Er moeten tegen 2012 ongeveer 7.000 ha bijkomen, wat een combinatie is van de verdere realisatie van de doelstellingen uit het huidige RSV, nieuwe behoeften voor de volgende vijf jaar en het opbouwen van een ijzeren voorraad aan bedrijventerzones. De vraagprognoses voor extra bedrijventerreinen is gebaseerd op een in 2006 geactualiseerde IBM-studie uit 2004. De studie gaat uit van de terreinquotiëntenmethode (TQM). De IBM-studie geeft een overschatting van de vraag omdat er enkel rekening wordt gehouden met nieuwe bedrijven en niet met bedrijven die failliet gaan of met leegstand. Die leegstand lijkt nochtans aanzienlijk te zijn, zeker met de recente economische crisis. In Nederlandse vakliteratuur en in het SPRE wordt aangeraden om de TQM te confronteren met de uitgifte van bedrijfskavels in het verleden (de zogenaamde historische uitgiftemethode), om zo de resultaten af te toetsen met de recente realiteit. Extrapolatie van de ruimtevraag in de periode 1994-2003 levert een geschatte ruimtevraag van 457 ha per jaar op, een cijfer dat veel lager ligt dan de prognose uit het addendum.

b. Er is een onderschatting van het aanbod bedrijventerreinen. Er is nog een groot aanbod op bestaande bedrijventerreinen (5.000 ha volgens het addendum). Volgens het antwoord van de minister-president op een parlementaire vraag liggen 12.000 ha onbebouwde gronden op Vlaamse bedrijventerreinen. Dit is dubbel zoveel dan de behoefte opgenomen in de herziening (6.000 ha). Deze inschatting ligt aan de hoge kant, maar kan dus volledig opgevangen worden op de niet-bebouwde kavels op bestaande bedrijventerzones. Bezwaarindieners vragen aldus om geen volledig nieuwe bedrijventerzones aan te leggen en de schaarse open ruimte niet op te offeren. Uit de cijfers blijkt verder dat het aanbod vrij regelmatig verdeeld is over de verschillende provincies. Van het totale aanbod is ongeveer 3.600 ha uitgerust met wegenis en kan er onmiddellijk bebouwd worden. Ongeveer 1.100 ha ligt klaar om uit te rusten met toegangswegen en 5.000 ha kan omwille van diverse redenen pas op lange termijn op de markt gebracht worden. Er is aldus geen nood aan het aanleggen van volledig nieuwe bedrijventerreinen, wel aan een beleid dat de leegstand op bestaande zones aanpakt. In het addendum werden geen stimuli opgenomen voor de intensivering van het ruimtegebruik bij de (her-)inrichting van bedrijventerreinen. Het RG stelt dat het effect van zuinig ruimtegebruik op de ruimtevraag aanzienlijk is. De basisdoelstelling van het RSV is het maximaal vrijwaren van de open ruimte. De herziening moet meer aandacht besteden aan duurzaam ruimtegebruik. Intensivering en zorgvuldig ruimtegebruik zullen bijdragen tot de maximale vrijwaring van de open ruimte.

c. Kantoorlocaties. Het RG voegt aan het RSV een bepaling toe waardoor kantoren in stedelijke gebieden op verschillende locaties gelegen zijn: stadscentrum, ringlocaties, stationslocaties, radiale locaties, randlocaties en woonmilieus. De bezwaarindieners kunnen niet akkoord gaan met deze wijziging aangezien vele van deze locaties pure autolocaties zijn. Het huidige RSV legt terecht de nadruk op de situering van kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer. Deze wijziging betekent een serieuze stap achterwaarts vanuit het oogpunt van duurzame ontwikkeling. Ze wijzen er verder op dat het op deze manier aanzwengelen van automobiliteit een driedelige afwenteling betekent (auto's consumeren de meeste ruimte per vervoerseenheid, zwakke sociale categorieën worden benadeeld en komende generatie wordt belast met onomkeerbare ingrepen).

*48a, b. SARO stelt vast dat er veel bezwaren zijn bij de onderbouwing van de herzieningen inzake werken. Diverse bezwaarschriften leveren informatie aan die moet wijzen op een onderschatting van de vraag naar bedrijventerreinen en een overschatting van het aanbod. Andere bezwaarschriften leveren echter gegevens die wijzen op een overschatting van de behoefte en een onderschatting van het aanbod. SARO stelt aldus vast dat de bezwaarindieners sterk van mening verschillen over het aanwenden van de cijfergegevens inzake bijkomende bedrijventerreinen. De bestaande bronnen (zoals de IBM-studie of de inventaris bedrijventerreinen van het Agentschap Ondernemen) worden verschillend geïnterpreteerd. Er is aldus een gebrek aan consensus over praktisch realiseerbaar aanbod en de reële vraag naar bedrijventerreinen. Bovendien is het addendum opgebouwd op basis van de toen (voor 2005) beschikbare en verifieerbare gegevens.*

*De gegevens in het addendum werd samengesteld door de afdeling ruimtelijke planning in nauwe samenwerking met het Agentschap Ondernemen. Over het aanbod bedrijventerreinen heeft de minister-president geantwoord op de schriftelijke vragen van volksvertegenwoordiger Dirk Peeters van 9 december 2009 en 15 maart 2010. Hij wees zeer sterk op het verschil tussen de bestemde oppervlakte en de beschikbare oppervlakte. De vermelde 12.000 ha onbebouwde percelen mag niet worden gelijkgesteld aan 12.000 ha beschikbaar voor de opvang van economische activiteiten.*

*SARO pleit echter niet voor een aanpassing van het voorliggend addendum i.f.v. de nieuw beschikbare gegevens. Dit zou immers tot een verdere vertraging van het proces leiden. SARO meent echter dat dringend werk moet worden gemaakt van de aangekondigde monitoring van de ruimteboekhouding en van een meer transparante werkwijze om gegevens over economische activiteiten in het ruimtelijk beleid te hanteren. Dit moet de basis leggen voor het nieuw op te maken beleidsplan ruimte.*

*48c. Het addendum vermeldt een typologie aan kantoorlocaties in stedelijke gebieden. Dit betreft een verduidelijking van het beleid in het huidige RSV. Hoewel het addendum aangeeft dat kantoormilieus met het gepaste niveau van openbaar vervoer bereikbaar moeten zijn, vraagt SARO hier verder te verduidelijken dat pure autolocaties niet mogen nagestreefd worden.*

**49. Natuurpunt Eeklo-Kaprijke-Evergem [B29] en bezwaarindieners [B32, B38]**

De 7000 ha bedrijventerreinen tegen 2012 is een overschatting van de vraag omdat er enkel rekening wordt gehouden met nieuwe bedrijven, leegstand of faillissementen. Via een andere berekeningsmethode zou er slechts 475 ha per jaar nodig zijn. Daarnaast is er nog 12.000 ha aan onbebouwde gronden op Vlaamse bedrijventerreinen. Deze gronden zijn vrij gelijkmatig verdeeld over de provincies en bijna de helft is al uitgerust met wegenis of is gepland op korte termijn uit te rusten. Leegstand op bedrijventerreinen moet dringend aangepakt worden.

*49. De SARO verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 56.*

**50. Boerenbond [B30] en diverse Arrondissementsraden Boerenbond [B100, B101, B102, B146, B281]**

a. Het RSV 1997 voorziet 7.000 ha bedrijventerreinen. Deze oppervlakte is nog niet volledig afgebakend en de resterende oppervlakte (3.625 ha) wordt overgedragen naar de planperiode 2007-2010. Daarnaast wordt de subregionale ruimtebehoefte opgeteld bij de resterende oppervlakte van het RSVI. Er wordt ook geen rekening gehouden met 'overschotten' die regionaal kunnen ontstaan of met het feit dat momenteel in Vlaanderen 10.000 bestemd bedrijventerrein onbebouwd is. De huidige voorziene oppervlakte is een grove overschatting van de behoefte inzake bedrijventerreinen voor 2012.

b. Daarnaast wordt nog een marge van 1.400 ha voorzien als uitwijkmogelijkheid maar deze marge wordt nergens in de globale begroting van de voorziene ruimte opgenomen. Het is absoluut onduidelijk op welke manier deze ha ingevuld kunnen worden en wat de gevolgen zijn voor de ruimteboekhouding. De bezwaarindieners vragen dat er duidelijkheid komt over welke bestemde bedrijventerreinen niet meer te ontwikkelen zijn (oppervlakte en locatie) zodanig dat deze gebieden mee kunnen genomen worden in het overleg rond het afbakeningsproces. Bezwaarindiener B281 stelt dat uit de tabellen blijkt dat vooral in de provincie Antwerpen bijkomende oppervlakte voor industrie moet worden gerealiseerd. Met belangrijke economische polen zoals de haven en het ENA is de provincie Antwerpen echter al ruim bedeed wat betreft industrieterreinen. Uit de tabellen 44 en 45 blijkt dat het vooral omwille van de ijzeren voorraad is dat er een tekort optreedt. Het is daarom onbegrijpelijk/onaanvaardbaar dat – terwijl de algemene conclusie van het voorbereidend onderzoek luidt dat het ruimtelijk beschikbaar aanbod, samen met de planningsinitiatieven in de periode 2007-2012, in bijna alle subregio's ruimschoots volstaat – er toch een bijkomend areaal aan industriegronden wordt voorzien. Ze pleiten er voor dat maximaal gebruik wordt gemaakt van de al bestemde oppervlakte, maximaal ingericht volgens de principes van zuinig ruimtegebruik en met maximale inzet van planologische ruil voor terreinen die blijken niet meer in aanmerking te komen voor een ontwikkeling als industriegebied.

c. Het RG stelt dat bij de berekening van de ruimtebehoefte voor industrie geen rekening gehouden werd met de mogelijkheden van zuinig ruimtegebruik, hoewel onderzoek aantoonde dat het effect op de daling van de ruimtevraag aanzienlijk zou zijn. Het is daarom des te meer te betreuren dat de korte termijn herziening zelf geen enkele aandacht geeft aan een duurzame invulling van bedrijventerreinen.

d. De bezwaarindieners verzetten zich tegen de mogelijkheid die gecreëerd wordt om lokale bedrijventerreinen

in te planten buiten een hoofddorp of economisch knooppunt maar aansluitend bij een woonkern. Deze versoepeling zal de druk op een aantal open ruimte gebieden opnieuw doen toenemen en druist in tegen het basisprincipe uit het RSV om wonen en werken te concentreren in de kernen van het buitengebied (en zo de druk op de open ruimte in het buitengebied te beperken).

*50a. De SARO verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 56.*

*50b. Het addendum (RG pag. 23-24) verduidelijkt de beleidslijnen i.v.m. de marge van 1.400 ha. Deze marge werd opgenomen i.f.v. een maximale economische prognose voor de periode 2007-2012. Het IG concludeert dat 'het ruimtelijk beschikbaar aanbod, samen met de planningsinitiatieven in de periode 2007-2012, in bijna alle subregio's ruimschoots volstaat om de vraag over de periode 2007-2012 op te vangen.' In de ruimteboekhouding is 6.000 ha extra voorzien voor industrie. Deze toename is dus niet zozeer ingegeven door een aangetoonde vraag, maar veeleer uit een technische correctie van de begintoestand en uit het erkennen van bestaande planningsinitiatieven (bovenop de provinciale pakketten uit het huidige RSV) in de provincies Limburg en West-Vlaanderen. Daarnaast verwijst de SARO naar zijn standpunt 48a,b en 56.*

*In zijn advies van 25 mei 2009 wees de SARO er reeds op dat deze extra ruimte niet is meegerekend in de ruimteboekhouding. De verdeling en het gebruik ervan zijn zeer vaag en niet coherent met de verdeling in het huidige RSV. Deze reservehectares worden immers toegekend op basis van concrete terreinvoorstellen, uitgaande van overlegprocessen ter uitvoering van de structuurplannen op de drie niveaus. Het is voor de SARO essentieel om het principe te behouden om structuurplannen op te bouwen vanuit een ruimtelijke visie. SARO heeft aldus sterke bedenkingen bij de noodzaak om deze 1.400 ha mee te nemen in het addendum.*

*50c. Het RSV gaat uit van zuinig ruimtegebruik. SARO merkt op dat het addendum de effecten van zorgvuldig ruimtegebruik niet doorvertaalt in de berekeningen. Er werd verondersteld dat het effect ervan in de periode 2007-2012 gering is.*

*50d. De doelstelling van het ontwikkelen van lokale bedrijventerreinen is opgenomen in het regeerakkoord. SARO erkent echter de bezorgdheid dat deze doelstelling niet zou indruisen tegen het principe van gedeconcentreerde bundeling. SARO vraagt om te onderzoeken in hoeverre duidelijker randvoorwaarden hieromtrent noodzakelijk zijn en aan het addendum moeten toegevoegd worden (vb. locaties die niet aansluiten bij het hoofddorp moeten worden vermeden).*

#### **51. Beroepsvereniging van de Vastgoedsector [B103]**

a. Het IG geeft een overzicht van de voorraad bedrijventerreinen in Vlaanderen op 1.1.2007. Op het eerste zicht lijkt het er op dat in de verschillende Vlaamse provincies nog een zeker aanbod van onmiddellijk ontwikkelbare bedrijventerreinen beschikbaar is. Ze verwijzen naar berekeningen van hun protocolpartner Voka waaruit blijkt dat de realiseerbare vrij liggende gronden die actief op de vastgoedmarkt beschikbaar zijn slechts een kleine 700 ha bedraagt op Vlaams niveau. Ze vragen overleg met het maatschappelijk middenveld over de cijfers die de overheid hanteert.

b. Ten aanzien van brownfieldontwikkeling is er nood aan een 'level playing field'. De ongelijke behandeling inzake subsidies verstoort de markt voor verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen. Publieke initiatiefnemers die in concurrentie treden met private initiatiefnemers drijven de verwervingsprijs nodeloos op. Een gelijkschakeling is noodzakelijk. De praktijk leert dat slechts een beperkt deel van de (her)ontwikkelde brownfields terug beschikbaar komt als bedrijfsruimte. Opdat een project rendabel zou zijn is vaak een (gedeeltelijke) ontwikkeling tot woonfunctie noodzakelijk. Deze vaststelling kan meegenomen worden bij de evaluatie van het brownfielddecreet.

c. De bezwaarindieners verwijst naar het aangekondigde decreet ruimtelijke economie en stelt dat hierin moet voorzien worden in een correct monitoringssysteem dat duidelijk differentieert om welke types aan beschikbare oppervlakte het gaat. Tevens vragen ze garanties voor een 'level playing field' bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen en benadrukken ze het principe van de zelfrealisatie. Bezwaarindieners dringt tevens aan op meer rechtszekerheid voor private ontwikkelaars voor de uitoefening van voorkeurechten. Ze formuleren een aantal regels die hieromtrent in acht moeten worden genomen. Om snel in te spelen op een tekort aan beschikbare bedrijfsruimte stellen ze ten slotte voor om het toepassingsgebied van het planologisch attest te verruimen.

*51a. SARO verwijst naar zijn standpunt 48a,b en 56.*

51b. SARO is er zich van bewust dat het brownfielddecreet geen voorwerp uitmaakt van de voorliggende herziening van het RSV. Niettemin wees de SARO in zijn advies er op om voorgang te geven aan het saneren van brownfields op het aansnijden van nieuwe terreinen. SARO betreurt dat dit niet werd meegenomen in voorliggende herziening. Deze problematiek heeft immers nood aan specifieke mogelijkheden en oplossingen.

51c. De aangekaarte onderwerpen maken geen deel uit van voorliggende herziening. SARO meent dat dringend werk moet worden gemaakt van de aangekondigde monitoring van de ruimteboekhouding en van een meer transparante werkwijze om gegevens over economische activiteiten in het ruimtelijk beleid te hanteren. Dit moet de basis leggen voor het nieuw op te maken nieuw beleidsplan ruimte. De Raad verwijst naar zijn standpunt 48a,b.

**52. Vlaamse Confederatie Bouw [B173]**

a. Niet alleen de afgebakende terreinen moeten worden uitgebreid, maar ook de effectief aansnijdbare bedrijventerreinen. De bezwaarindiener stelt vast dat van de bestemde bedrijventerreinen slechts een klein deel ook effectief beschikbaar is als bedrijventerrein (vb. 10% van het ENA). Men mag zich niet blind staren op de ingekleurde oppervlakte. De nood aan bijkomende bedrijventerreinen wordt in eerste instantie bepaald door wat onmiddellijk beschikbaar is en niet door wat bestemd is als bedrijventerrein.

b. Ze stellen daarom voor om de bindende bepaling op pag. 63 punt 6 uit te breiden met 'de afgebakende terreinen dienen ook ten laatste binnen de vijf jaar na afbakening effectief aansnijdbaar te worden gemaakt. Ten laatste tegen eind 2011 wordt voor de op dit ogenblik al afgebakende terreinen een volledige inventarisatie opgemaakt van de aansnijdbaarheid van deze bedrijventerreinen, met aangifte van de timing waarbinnen deze bedrijventerreinen effectief voor gebruik kunnen worden vrijgemaakt, waarbij de voorziene timing maximaal vijf jaar mag bedragen.'

c. Ook het toekomstig aanbod van bouwgronden wordt overschat. Er blijft discussie rond het theoretisch beschikbaar aanbod van bouwpercelen. Een deel van de 227.500 ha bestemd voor wonen is nog niet helemaal gerealiseerd omdat een deel ervan bestaat uit woonuitbreidingsgebied, dat niet noodzakelijk voor wonen zal worden vrijgegeven. De VCB merkt tevens op dat in de atlas van de woonuitbreidingsgebieden een onderscheid gemaakt wordt tussen gebieden die al dan niet ontwikkeld kunnen worden of waar ontwikkeling onzeker is.

d. Bijkomend verwijst VCB naar het 'reparatiedecreet' waar sociale woonorganisaties voortaan ook de zogenaamde woonreservegebieden onder bepaalde voorwaarden zullen kunnen aansnijden zoals nu in de woonuitbreidingsgebieden. Van de mogelijkheden voor de private sector om dit te doen, is vooralsnog geen sprake, zelfs niet als de plandoelstelling dezelfde zou zijn. Ook hier is dus een verschil tussen wat theoretisch mogelijk is en in de praktijk daadwerkelijk het geval zal zijn. De snelheid waarmee woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden kunnen worden aangesneden is volledig afhankelijk van de budgetten van de Sociale Huisvestingsmaatschappijen.

e. VCB vraagt om de tabellen met de voorziene woonbehoeften in het RG aan te passen op basis van bovenstaande bemerkingen. Tevens moet hier duidelijk vermeld worden dat de voorziene 227.500 ha aan woonzone op termijn ook geheel ter beschikking moet worden gesteld, met inbegrip van de daarbinnen voorziene woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden.

52a,b. SARO verwijst naar zijn standpunt 48a,b. Er zal steeds een verschil zijn tussen het ruimtelijk beschikbaar aanbod en de terreinen die actief op de markt worden aangeboden. Het activeringsbeleid wordt uitgevoerd door de sectoren. Het is niet de bedoeling in het addendum sectorale instrumenten daartoe op te nemen. De daadwerkelijke ontwikkeling van bedrijventerreinen wordt deels beïnvloed door de economische conjunctuur. De Raad ondersteunt de gevraagde toevoegingen niet.

52c,e. De Raad verwijst naar zijn standpunt 27.

52d. SARO verwijst naar zijn standpunt 34d.

**53. ACV en ACW [B144]**

- a. Er is helaas in de herziening geen versterking van het locatiebeleid opgenomen. Doordat het locatiebeleid niet wordt versterkt noch afdwingbaar wordt gemaakt, biedt deze herziening geen antwoord op het dichtslibben van de wegen. Het RSV zou sturend moeten kunnen optreden inzake multimodaliteit en locatie van bedrijven en kantoren met een grote werkgelegenheidsdichtheid (o.a. dicht bij de openbaarvervoersknooppunten). Het is onduidelijk op welke manier het RSV de ambities van een slimme en duurzame logistiek wil waarmaken en hoe de ruimtelijke ordening hiertoe zal bijdragen. De herziening biedt hier geen antwoord op.
- b. Regio-overschrijdend denken. Het RSV voorzag in een gebiedsgerichte visie. De vraag moet telkens gesteld worden wat de meest aangewezen plaats is om bedrijventerreinen te bestemmen. Dit kan bovenlokaal of bovenprovinciaal bekeken worden. Het addendum stelt hier geen verdere stappen voor. Nochtans dringt een gebiedsgerichte aanpak zich op. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Brabantse poort waar op de grens van Halle-Vilvoorde en Klein Brabant sterke logistieke ontwikkelingen plaatsvinden langs de A12 zonder een globale visie voor het hele gebied.
- c. Het concept ijzeren voorraad is veel belangrijker dan de theoretische hoeveelheden bedrijventerreinen die het RSV voorziet. De ijzeren voorraad moet echter gekoppeld worden aan de reconversie van gebieden. De reconversie kan immers een deel van de behoeften invullen. Dit ontbreekt bij het concept ijzeren voorraad.
- d. Er is ongeveer 6.000 ha bedrijventerreinen onbenut, weliswaar ongelijk verspreid over de provincies. Het addendum spreekt niet over deze onbenutte gronden noch over instrumenten om deze gronden te realiseren. De herziening zou aanduiding moeten geven van instrumenten om gronden voor bedrijven te optimaliseren. Er is nood aan een activerend grondbeleid voor economische terreinen (o.a. ontwikkelingsplan voor de realisatie van de onbenutte terreinen voor bedrijven die slechts 50% van hun grond gebruiken, leegstandsheffing voor kantoren, aan wederinkoop, onteigening, grondenbank).
- e. Extra bedrijventerreinen zijn geen doel op zich. Bijkomende tewerkstelling is veel belangrijker. Bedrijventerreinen kunnen hiervoor een middel zijn. Daarom moet voor elk bijkomend bedrijventerrein een tewerkstellingstoets gevoegd worden. Op deze manier kunnen de kosten en baten beter geschat worden.
- f. Het addendum geeft geen aanduiding van normen of instrumenten voor zuinig ruimtegebruik op bedrijven of voor duurzame ontwikkeling.
- g. Lokale bedrijventerreinen. Het is goed dat de strikte limiet van 5 ha voor bedrijventerreinen in gemeenten in het buitengebied en de koppeling aan het hoofddorp is losgelaten. Dit mag niet als resultaat hebben dat elke gemeente opnieuw zijn eigen bedrijventerrein zou inplanten. Het is onduidelijk hoe de tweede herziening dit in de hand kan houden. Bovendien is het zinvoller voor de meeste gemeenten om een lokaal bedrijventerrein via een intergemeentelijke samenwerking te ontwikkelen. Dit zou gestimuleerd moeten worden en wordt niet voorzien.

*53a. SARO legt de nadruk op een krachtig locatiebeleid en verwijst ook naar zijn standpunten bij het deel bijzondere economische knooppunten(deel 2.2.4). Hij ondersteunt de bemerkingen inzake de nieuwe ambities voor slimme en duurzame logistiek en vraagt dit mee te nemen bij de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*53b. Het regio-overschrijdend samenwerken zal meegenomen moeten worden bij de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte. Op de korte termijn erkent SARO dat er geen dringende aanpassing hieromtrent nodig is aan het RSV.*

*53c. Het addendum heeft het concept van een ijzeren voorraad laten doorwerken in de kwantitatieve gegevens. Het IG maakt het onderscheid tussen een ijzeren voorraad 'bestemde' bedrijventerreinen en een ijzeren voorraad 'bouwrijpe of uit te rusten' bedrijventerreinen.*

*53d. De SARO verwijst naar zijn standpunt 52a,b.*

*53e. SARO is van mening dat een tewerkstellingstoets geen instrument is van het ruimtelijk beleid.*

*53f. Het huidige RSV bevat bepalingen over de inrichting van bedrijventerreinen. Tevens bestaan diverse voorbeeldenboeken en handleidingen over zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen.*

*53g. De Raad verwijst naar zijn standpunt 50d.*



**54. ACW-Antwerpen en ACV-Antwerpen [B164]**

- a. Het addendum verlaat het concept van de Vlaamse Ruit. Het aantal economische knooppunten wordt uitgebreid. Het is onduidelijk om welke redenen en vanuit welk concept deze uitbreiding gebeurt.
- b. Gezien de beperkte ruimte in Vlaanderen en de nood aan goede bedrijventerreinen, is het nodig een duurzaam beleid te voeren. Mober en plan-MER in alle gevallen verplichten.
- c. Er moet gewerkt worden vanuit een duurzaamheidsconcept voor nieuwe bedrijvenzones met aandacht voor volgende elementen: o.a. parkeermanagement, beperkt ruimtegebruik, groen buffers, bedrijfsvervoerplannen.
- d. Ze pleiten voor een beperkend beleid t.a.v. het aansnijden van green-fields. Alle mogelijke middelen moeten ingezet worden om via brownfieldconvenanten en andere decreten, reconversie van oudere, onderbezette of onderbenutte bedrijventerreinen, versneld mogelijk te maken.

*54a. Diverse bezwaarindieners wijzen op de mogelijke impact van de bijzondere economische knooppunten op het concept van de Vlaamse Ruit. De Raad brengt dit bezwaar onder de aandacht en vraagt om de impact te onderzoeken. SARO verwijst verder naar zijn standpunten onder deel bijzondere economische knooppunten (2.2.4).*

*54b. Het is evident dat bij de uitvoering van projecten en plannen alle regelgeving (onder meer milieueffecten op planniveau, passende beoordeling, ruimtelijke veiligheid) moet worden gerespecteerd. Dit wordt als dusdanig ook vermeld in het RG (3.2.2).*

*54c. SARO ondersteunt deze opmerking. Het RSV bevat bepalingen voor de inrichting van nieuwe bedrijvenzones. De gebiedsgerichte implementatie van de in het bezwaar vermelde elementen is maatwerk op het niveau van stedenbouwkundige voorschriften in een RUP.*

*54d. SARO ondersteunt deze opmerking en merkt op dat reconversie een belangrijk onderwerp is in het huidig RSV. In het addendum wordt met reconversiemogelijkheden rekening gehouden in het kwantitatieve luik en de beleidsopties (zie activeringsmaatregelen). SARO adviseert om het aspect reconversie uitdrukkelijk te vermelden in de activeringsmaatregelen en dit deel verder uit te werken.*

**55. Sterrebeek 2000 vzw [B132, B231 – 2 identieke bezwaarschriften]**

- a. Bezwaarindieners gaat niet akkoord met de stijging van de doelstelling tot 65.400 ha in 2012 (IG pag. 21). Op pag. 25 wordt toegegeven dat de berekeningen geen rekening houden met de mogelijkheden van zuinig ruimtegebruik. Bezwaarindieners stelt de gebruikte berekeningsmethode in vraag. De vraagprognose voor extra bedrijventerreinen is gebaseerd op een in 2006 geactualiseerde IBM-studie uit 2004. Deze studiemethode geeft een overschatting van de vraag omdat er enkel rekening gehouden wordt met nieuwe bedrijven en niet met bedrijven die failliet gaan of met leegstand.
- b. Ze stellen een enorme leegstand vast in de bedrijvenzones in Zaventem en omgeving. De gevraagde hoeveelheid bijkomende bedrijventerreinen in Vlaams-Brabant is niet realistisch en onverantwoord. Er moeten geen nieuwe bedrijventerreinen in Zaventem gecreëerd worden. Reconversie van verouderde bedrijvenzones dringt zich op, niet de creatie van nieuwe bedrijventerreinen. De resterende open ruimten (o.a. Nossegemdelle noord en zuid) moeten gevrijwaard blijven om de leefbaarheid van de gemeente Zaventem op lange termijn te garanderen. Bezwaarindieners heeft in dit kader ook grote vragen bij de noodzaak van extra economische knooppunten zoals de zone Westrode te Meise.
- c. Ze zijn verheugd met de naamswijziging van 'Vlaams Stedelijk ...' naar 'Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel' (RG pag. 61). Het benadrukt dat voor dit gebied een totaalstrategie moet uitgewerkt worden. Het behoud van de open ruimte in dit gebied is van essentieel belang voor de leefbaarheid in de regio.

*55a. De SARO verwijst naar zijn standpunten 48a,b.*

*55b. De Raad ondersteunt deze opmerking. Ook het eindrapport VSGB legde de nadruk op reconversie en invulling van bestemde zones in de omgeving van Zaventem.*

*55c. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

**56. Voka [B126, B145, B212], Unizo-Limburg, Voka-Kamer van Koophandel Limburg en VKW Limburg [B252]**

- a. Het IG geeft een overzicht van de voorraad bedrijventerreinen in Vlaanderen op 1.1.2007. Het lijkt er op dat in de verschillende Vlaamse provincies nog een zeker aanbod van onmiddellijk ontwikkelbare bedrijventerreinen

beschikbaar is. De perceptie bij het bedrijfsleven is echter heel anders. Vele bedrijfsleiders voelen een tekort aan onmiddellijk beschikbare en ontwikkelbare ruimte.

b. In het bezwaarschrift wordt ter illustratie de situatie in Vlaams-Brabant uitgewerkt. Volgens het addendum zou het aanbod hier 343 ha bedragen. Het bezwaarschrift bevat kaarten voor de categorieën bedrijventerreinen die geactualiseerd werden door het Agenstap Ondernemen. Het betreft 59 ha volledige leegstand te koop of te huur (code 2001), 261 ha gedeeltelijke leegstand te koop of te huur (code 2011), 22 ha volledig in gebruik maar gebouw staat te koop of te huur (code 2021), 23 ha werf bedrijfsgebouw te koop of te huur (code 2031), 26 ha realiseerbare vrij liggende gronden die actief op de vastgoedmarkt beschikbaar zijn (code 3001), 80 ha realiseerbaar perceel te koop of te huur (code 3002) en 15 ha realiseerbaar perceel maar die niet actief worden aangeboden op de markt (code 3003). Door al deze cijfers samen te brengen ontstaat het fout beeld dat de beschikbare ruimte om te ondernemen voor het grijpen ligt. Niks is minder waar. De bezwaarindieners schat dat de effectief bruikbare oppervlakte in de provincie Vlaams-Brabant significant lager ligt dan de vermelde 343 ha aanbod.

c. Het bezwaarschrift vermeldt ook gegevens voor Vlaanderen: 299 ha (code 2001), 924,9 ha (code 2011), 80,7 ha (code 2021), 61,97 ha (code 2031), 2,78 ha (code 2101), 698,47 ha (code 3001), 401,32 ha (code 3002) en 219,89 ha (code 3003). De onmiddellijk beschikbare oppervlakte op Vlaams niveau bedraagt ongeveer 2.689 ha (percentage leegstaande gebouwen t.o.v. totaal <5 %). Na aftrek van categorieën 2021, 2101 en 3003 en ook 3002 blijft er op Vlaams niveau minder dan 2.000 ha over. Categorie 2011 maakt hier een aanzienlijk deel van het aanbod uit, terwijl hier de onzekerheid op het reële aanbod zeer groot is. De realiseerbare vrij liggende gronden in eigendom van particulieren, overheidsinstanties, bedrijven, projectontwikkelaars enz. die actief op de vastgoedmarkt beschikbaar zijn bedragen in totaal op Vlaams niveau slechts een kleine 700 ha. De ruimte voor nieuwe ontwikkelingen is te beperkt. De bezwaarindieners staat achter de extra taakstelling die in het addendum wordt opgenomen en dringt aan op een snelle realisatie hiervan. Het wordt nog vreemder wanneer bovenstaande cijfers vergeleken worden met het antwoord van de Minister-president op een parlementaire vraag. Daarin staat dat ongeveer 3.600 ha in Vlaanderen al uitgerust is met wegenis en onmiddellijk kan bebouwd worden. In bovenstaande analyse komt men maar aan maximaal 1320 ha (of drie maal minder). Dergelijke cijfers leiden tot een verkeerde beeldvorming en daaruit volgend discussies waarin iedereen andere cijfers hanteert. De bezwaarindieners stellen dan ook duidelijk bezwaren bij de voorstelling van de volledige actualisatie prognose en beschikbaar aanbod voor de periode 2007-2012 (IG pag. 38-46). Ze vragen dat de cijfers op een meer transparante manier worden herberekend.

d. Het cijfer 3.600 ha illustreert het verschil tussen bestemd en ontwikkelbaar. Ongeveer 1.320 ha is onmiddellijk beschikbaar en vergunbaar, de rest is omwille van diverse redenen niet op de markt. Deze 1.320 ha is veel te beperkt, temeer daar de spreiding over Vlaanderen niet evenwichtig is. Het is terecht dat de bedrijfswereld een bijkomende oppervlakte aan bedrijventerreinen (bestemd en vergunbaar) vraagt. De bezwaarindieners vraagt naar een permanente ijzeren voorraad aan bestemde en vergunbare bedrijventerreinen en rekent er op dat het huidige addendum, samen met het aangekondigde decreet ruimtelijke economie, voor een realisatie van deze ijzeren voorraad zal zorgen. De oppervlakte aan niet realiseerbare vrij liggende gronden omwille van privaatrechterlijke redenen, milieuredenen, publiekrechtelijke redenen, ontsluiting, afwijkend gebruik of technische redenen bedraagt ongeveer 4.000 ha. Ook van deze categorie moet de overheid een deel activeren.

e. Er is bij bedrijfsleven een vraag/behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen. De bezwaarindieners vragen dat achter deze bestemming spoed wordt gezet. Daarnaast vormt ook het snel gebruiksklaar en vergunbaar maken van bestemde terreinen een deel van de oplossing. Analyse leert dat categorie 32 ongeveer 2.000 ha bevat.

f. De bezwaarindieners verwachten veel van het aangekondigde decreet ruimtelijke economie. Het decreet moet voorzien in een correct monitoringssysteem dat duidelijk differentieert om welke types aan beschikbare oppervlakte het gaat. Correct cijfermateriaal is essentieel. Ook de monitoring m.b.t. gemeentelijke en provinciale planningsprocessen moet transparanter. Daarnaast verwacht de bezwaarindieners van het decreet ruimtelijke economie dat het de periode tussen bestemming en vergunbaarheid van het terrein inkort. In het bezwaarschrift worden hier verder ingegaan op een aantal mogelijkheden.

g. De bezwaarindieners gaan ook verder in op de mogelijkheden van een (her)ontwikkeling van brownfields en formuleren enkele bedenkingen die kunnen meegenomen worden bij de evaluatie van het brownfielddecreet.

*56a,b,c. SARO verwijst naar zijn standpunten 48a,b. Leegstand (en dus ook faillissementen) worden in de gebruikte*



*methodiek in het aanbod verrekend. Het betreft uiteraard enkel de leegstand, gekend in de Vlaag-inventaris op 1.1.2007. Recente faillissementen omwille van de crisis werden niet verrekend.*

*56d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 52a,b en 54d. De Raad ondersteunt de opmerking dat de overheid een actief activeringsbeleid moet voeren, overeenstemmend met de beleidsoptie in het addendum over de activeringsmaatregelen voor het 'traag aanbod en gedeeltelijk in gebruik zijnd aanbod'.*

*56e. De Raad verwijst naar zijn standpunt 52a,b en 54d.*

*56f. De Raad stelt vast dat het decreet ruimtelijke economie geen voorwerp is van voorliggende herziening.*

*56g. De Raad stelt vast dat het brownfielddecreet geen voorwerp is van voorliggende herziening.*

**57. Unizo-Limburg, Voka-Kamer van Koophandel Limburg en VKW Limburg [B252]**

a. Bezwaarindieners zijn tevreden dat werk wordt gemaakt van een korte termijn herziening van het RSV. Verlenging van de planhorizon tot 2012 brengt logischerwijs ook een actualisatie van de behoefteberekening en taalstellingen met zich mee. En dit in de eerste plaats voor de meest dynamische bestemmingscategorieën zoals wonen, werken en recreatie. De vernieuwde behoefteberekening moet correct gebeuren en is bijgevolg niet voor discussie vatbaar.

b. Het addendum geeft een overzicht van de voorraad bedrijventerreinen in Vlaanderen op 1.1.2007. Het lijkt er op dat in Limburg nog een zeker aanbod van onmiddellijk ontwikkelbare bedrijventerreinen beschikbaar is. De perceptie bij het bedrijfsleven is echter heel anders. Vele bedrijfsleiders voelen een tekort aan onmiddellijk beschikbare en ontwikkelbare ruimte. In het bezwaarschrift wordt ter illustratie de situatie in Limburg uitgewerkt. Volgens het addendum bedraagt het aanbod hier 618 ha. Deze bestaat uit uitgeruste bedrijfspercelen, leegstaande bedrijfsgebouwen en reservegronden van projectontwikkelaars. Bezwaarindieners gaan er van uit dat deze percelen ook (al dan niet actief) op de markt worden aangeboden. Ze verwijzen naar de categorieën die geactualiseerd werden door het Agenstap Ondernemen. Ze stellen zich vragen bij de beschikbaarheid van de categorieën 2021, 2101, 3002 en 3003. Door al deze cijfers samen te brengen ontstaat het fout beeld dat de beschikbare ruimte om te ondernemen voor het grijpen ligt. Niets is echter minder waar. De bezwaarindieners schatten dat de effectief bruikbare oppervlakte in de provincie Limburg significant lager ligt dan de vermelde 618 ha aanbod. Het ruimtelijk beschikbaar aanbod bedrijventerreinen volstaat niet in Limburg. Ze hebben bedenkingen bij de algemene conclusie van het addendum (IG pag. 46 en RG pag. 21) die stelt dat het ruimtelijk beschikbaar aanbod, samen met de planningsinitiatieven in de periode 2007-2012, in bijna alle subregio's ruimschoots volstaan om de vraag op te vangen. Uit de voorafgaande afweging blijkt dat dit in elk geval geldt met uitzondering van de provincie Limburg. Ze vragen aldus om 'in bijna alle subregio's' te schrappen en de zin aan te vullen met 'behalve in de provincie Limburg'.

c. Ze zijn tevreden met de selectie van de poort Genk als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park. De troeven waarover Genk beschikt als logistiek park zijn enorm. Niets mag deze ontwikkeling in de weg staan. Daarom vragen ze volgende zin in het addendum (RG, pag.18) te schrappen: 'De klemtoon van ontwikkeling van de poort Genk ligt op optimalisatie, inbreiding en hergebruik van de bestaande voorraad bedrijventerreinen.' Ze vragen de aanduiding van Genk als poort in de gehele teksten van het RSV door te trekken. Zo wordt in tabel 5 (RG, pag.24) gesproken over bedrijventerreinen 'buiten de poorten' en 'in de poorten'. Aangezien Genk als poort wordt aangeduid, dienen deze formuleringen te worden aangepast en kan beter gesproken worden over 'in en buiten de zeehavens'.

*57a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b. De Raad adviseert om in de betreffende tekst: 'De algemene conclusie luidt dat het ruimtelijk beschikbaar aanbod, samen met de planningsinitiatieven in de periode 2007-2012, in bijna alle subregio's, ruimschoots volstaan om de vraag over de periode 2007-2012 op te vangen', te concretiseren en op te nemen voor welke subregio's (overeenkomstig figuur 8) de vraag niet kan worden opgevangen.*

*57c. De Raad adviseert om het ontwikkelingsperspectief voor de poort Genk (3.3.2) te behouden. Vermits de ruimtelijke ontwikkeling van de poort Genk wordt begrensd door structuurbepalende elementen van het buitengebied, moet de klemtoon van de ontwikkeling liggen op optimalisatie, inbreiding en hergebruik van de bestaande voorraad bedrijventerreinen. De Raad stelt vast dat het voorgestelde ontwikkelingsperspectief in het addendum gelijk spoort met het de ontwikkelingsperspectieven voor de andere poorten, die reeds geselecteerd werden in het RSV. Het gebiedsgericht onderzoeks- en overlegproces dat conform het voorstel van bindende*

*bepalingen in het addendum zal gevoerd worden door de Vlaamse overheid, zal de gebiedsgerichte vertaling van het richtinggevend ontwikkelingsperspectief maken. De Raad verwijst verder naar zijn standpunt 58b.*

**58. POM Limburg [B315]**

a. Wat betreft de selectie van de poort Genk als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park, handelen twee elementen over ruimtelijke inperking (klemtoon op optimalisatie en begrenzing door structuurbepalende elementen van het buitengebied). Principes van optimalisatie ruimtegebruik, inbreiding en hergebruik van reeds bestemde bedrijventerreinen verdienen de aandacht. De bindende bepalingen mogen echter de ontwikkeling van deze poort niet hypothekeren. Ze vragen aldus schrapping van de bepaling m.b.t. de harde begrenzing door structuurbepalende elementen, ofwel om deze begrenzing minstens op voorhand te kennen en op te nemen in het IG. Dergelijke bindende begrenzing mag de verdere uitbouw van de logistieke poort Genk en de Extended Gateway Antwerpen-Limburg niet beëindigen, wanneer het einde van de noodzakelijke ruimte in zicht komt. Op dat ogenblik moet het steeds mogelijk zijn te zoeken naar de nodige bijkomende ruimte voor logistieke activiteiten in de poort Genk.

b. In het deel 'vertaling naar de begroting van de te voorziene ruimte tot 2012' wordt gesteld dat 'de stijging geheel wordt toegedeeld aan de oppervlakte bedrijventerrein buiten de zeehavens'. De bijhorende tabel hanteert echter het begrip 'poorten', waar de selectie van de poort Genk is toegevoegd waar toch ook een taakstelling voor bijkomende terreinen wordt voorgenomen (minimaal wat al in ENA is voorzien).

c. Met betrekking tot de beleidsmarge van 1.400 ha wordt gesteld dat het merendeel van de beleidsmarge voorbehouden is voor economische knooppunten (pakketten 1, 2 en 3). Voor de problematiek inzake bestaande bedrijven of herlokalisatie kan de marge tevens aangewend worden in pakket 4. Uit de tekst valt niet af te leiden of deze beleidsmarge tevens kan ingezet worden in de geselecteerde poortgebieden.

d. Inzake de ijzeren voorraad is het wenselijk inzage te krijgen in welke oppervlakten precies zijn opgenomen in de cijfers betreffende enerzijds schrappingen en anderzijds toevoegingen van bedrijventerreinen. Er wordt geen duidelijk inzicht gegeven in het achterliggend cijfermateriaal of de berekeningsmethode m.b.t. de vraagprognose. Het is wenselijk om de consequenties van de planning van de realisatie van de noord-zuid-verbinding op de aanwezige bedrijventerreinen langsheen deze weg (Helchteren) een expliciete vertaling te geven in een compenserende voorziening van bedrijventerreinen binnen dezelfde gemeente.

*58a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 57c.*

*58b. De Raad adviseert om mogelijke verwarring te vermijden over de kwantitatieve verrekening van de poort Genk in de ruimtebegroting.*

*58c. De Raad adviseert om mogelijke verwarring te vermijden over de kwantitatieve verrekening van de poort Genk in de beleidsmarge van 1.400 ha. De Raad verwijst naar zijn standpunt 53c.*

*58d. De Raad ondersteunt de vraag naar toelichting.*

**59. Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde [B145]**

a. Het addendum is bijzonder ondoorzichtig en ongeloofwaardig over de invulling van de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen. Bezwaarindieners vraagt een herberekening van de cijfers op basis van realistische, transparante cijfers.

b. Bezwaarindieners treedt de provincie Vlaams-Brabant, POM Vlaams-Brabant en Resoc Vlaams-Brabant bij in de stelling dat met deze herziening, Vlaanderen - op een weinig transparante manier - nieuwe beleidskeuzes aanbrengt die een onmiskenbare nadelige invloed dreigen te hebben op de toekomstige sociaal-economische dynamiek van de provincie Vlaams-Brabant. Bezwaarindieners heeft - op basis van de verdeling van de extra te bestemmen bedrijventerreinen 2007-2012 - de indruk dat het concept van de Vlaamse Ruit wordt afgezwakt en de economische ontwikkeling wordt verschoven naar de periferie van Vlaanderen. Ze gaan niet akkoord met een verschuiving van de taakstelling inzake ruimte voor economie naar andere gebieden in Vlaanderen. Een grondige herziening van het RSV lijkt noodzakelijk, gezien voorliggende herziening niet ingaat op het ruimtelijk-economische ambitieniveau van het RSV. In dit addendum werd niet nagedacht over de economische groeikansen van de Vlaamse Ruit, het stedelijk netwerk op internationaal niveau, en de economische groeiregio Vlaanderen.

- c. Bezwaarindiener wil blijvend vasthouden aan de in het RSV I vastgestelde taakstelling voor het afbakenen van 1.350 ha nieuwe bedrijventerreinen binnen Vlaams-Brabant. Tot vandaag is daar op het terrein nog maar weinig van te merken. Vlaanderen moet zich niet verschuilen achter de moeilijkheidsgraad om in Vlaams-Brabant de nodige consensus te bereiken om tot welbepaalde ontwikkelingen te kunnen komen.
- d. Het addendum (IG pag. 32 en pag. 38) stelt dat op kwalitatief vlak vooral de provincies en gemeenten moeten worden gestimuleerd om hun overblijvend aandeel van de taakstelling van 7.000 ha te plannen. De bezwaarindiener meent dat binnen de provincie Vlaams-Brabant vooral het Vlaams Gewest moet gestimuleerd worden om deze taakstelling te behalen. Het Vlaams Gewest blijft in het afbakeningsproces van het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel duidelijk achterwege in deze taakstelling. Van de initiële taakstelling van 208 ha voor het VSGB blijft er uiteindelijk amper de helft in het eindrapport over aan reëel aanbod aan nieuwe terreinen. De bezwaarindiener vraagt het Vlaams Gewest een beter coördinerende en meer constructieve houding aan te nemen, haar taakstelling effectief uit te voeren en daartoe de nodige planningsinitiatieven te nemen.
- e. De bezwaarindiener verwijst naar de prognoses voor de ruimtevraag 2007-2012 en de verdeling over subregio's. Het is zeer onduidelijk op welke manier deze subregio's werden samengesteld. De opdeling van de provincie Vlaams-Brabant in diverse subregio's is allerminst een weerspiegeling van de ruimtelijk-economische structuur op het terrein.
- f. De bezwaarindiener uit tevens bemerkings bij de berekening van de voorraad bedrijventerreinen. Ze betwisten dat er 939 ha zou zijn en schatten dat er amper 524 ha bedrijventerreinen zijn opgenomen in de lopende planningsinitiatieven voor Vlaams-Brabant. Het is een verbazend vast te stellen op het kaartmateriaal dat de grootste overschotten worden geregistreerd in de Vlaamse Ruit, terwijl in de praktijk hier net de meest nijpende tekorten zijn. Het staat in schrik contrast met onderzoek van POM Vlaams-Brabant waaruit blijkt dat in 15 gemeenten van het arrondissement Halle-Vilvoorde 80% van de beschikbare bedrijventerreinen al in gebruik zijn en dat slechts een fractie van de onbenutte terreinen effectief op de markt zal kunnen gebracht worden. Het is zinloos om o.b.v. dergelijke gegevens een aanvulling inzake bedrijvigheid bij het RSV uit te werken. De bezwaarindiener heeft duidelijke bezwaren bij de voorstelling van de volledige actualisatie prognose en de prognose van het beschikbaar aanbod voor de periode 2007-2012 en eist dat de cijfers op een meer transparante manier worden herberekend.
- g. Het is positief dat de omschrijving van een bedrijventerrein in ontwikkeling werd aangepast en dat bestaande economische concentraties worden geselecteerd als 'bijzonder economisch knooppunt'. Kampenhout-Sas en Westrode worden opgenomen in deze lijst. Bezwaarindiener hoopt dat de ontwikkeling van Westrode hierdoor snel kan plaatsvinden.
- h. De bezwaarindiener ziet een positieve evolutie in een aantal gewijzigde tekstdelen: het gericht aanbodbeleid voor kleinhandel en kantoren, de principes voor operationalisering van nieuwe lokale bedrijventerreinen, de ontwikkeling van meer dan 5 ha door gemeenten in het buitengebied, de intergemeentelijke samenwerking om lokale bedrijventerreinen samen te voegen, de uitvoering van het netwerk van voorstedelijk vervoer rond Brussel en de Vlaamse voorsteden.
- i. Er is niet correct omgesprongen met de AO-GIS gegevens. Bezwaarindiener heeft bezwaren bij de voorstelling van de volledige actualisatie prognose en de prognose van het beschikbaar aanbod voor de periode 2007-2012 (RG pag.38-46). De cijfers moeten op een meer transparante manier worden herberekend. Gezien de berekeningswijze ondoorzichtig is opgebouwd en resulteert in totaal ongeloofwaardige, incorrecte gegevens, is het zinloos om o.b.v. dergelijke gegevens uitspraken te doen betreffende over te dragen engagementen.

*59a. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b.*

*59b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 54a.*

*59c. Het addendum zorgt voor een beperkte toename van het pakket bijkomende bedrijventerreinen in de provincie Vlaams-Brabant (1.350 ha in het huidig RSV).*

*59d. De taakstelling van het RSV inzake bijkomende bedrijventerreinen is reeds ver gevorderd (cf. addendum 3.5.1). De Raad verwijst ook naar het lopende afbakeningsproces van het VSGB.*

*59e. De Raad meent dat iedere indeling van het Vlaams grondgebied (in subregio's of andere entiteiten) een aantal arbitraire keuzes inhoudt. Hij verwijst naar de toelichting in het addendum (voetnoot 61). Met deze indeling wordt op mesoniveau onderzoek gedaan naar de mogelijke schaarste. Deze indeling mag dan ook niet leiden tot het*

*trekken van conclusies op het niveau van de gemeenten.*

*59f. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b.*

*59g. De Raad neemt akte van deze bemerking.*

*59h. De Raad neemt akte van deze bemerking.*

*59i. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b.*

**60. Interleuven [B121]**

a. Het is al 2010, en het is niet duidelijk waarom er slechts gewerkt met een planhorizon tot 2012. Economische ontwikkelingen dienen een langere termijnvisie te hebben. Naast de planhorizon tot 2012, zou er verder vooruit moeten worden gekeken.

b. Het is onduidelijk hoe men tot de subregio's is gekomen en waarop men zich gebaseerd heeft om deze indelingen te maken. Deze subregio's zijn immers weinig logisch (het gebied van Huldenberg tot Voeren vormt één subregio terwijl andere gemeenten die best in dezelfde subregio zouden liggen, worden verdeeld over verschillende subregio's). Op basis van deze indelingen is het moeilijk om tot zinvolle conclusies inzake vraag en aanbod aan bedrijventerreinen te komen.

c. De cijfers voor de prognoses van het aanbod zijn onduidelijk. Voor de provincie Vlaams-Brabant is er een aanbod van 343 ha (terwijl aan bedrijven niet zomaar bedrijfsgronden of -gebouwen kunnen worden aangeboden), een bruto aanbod van 87 ha (wat wordt hiermee bedoeld, want welke gronden komen niet voor in de VLAO-inventaris), een traag aanbod van 364 ha (maar dit is geen evident te activeren groep gronden), 653 ha gedeeltelijk in gebruik (waarom horen hier de 'onbebouwde percelen niet in gebruik' toe en waarom de 'percelen in BPA's vanaf 2001).

d. Voor Vlaams-Brabant staat 939 ha aangegeven als 'planningsinitiatieven voor bijkomende bedrijventerreinen in de periode 2007-2012. Het is onduidelijk om welke planningsinitiatieven dit gaat en of de 5 ha per gemeente is meegerekend. Indien dit het geval is, vragen ze hoe dit moet gezien worden t.o.v. de beleidsnota Muylers, waarin staat dat meer dan 5 ha per gemeente mogelijk is.

e. De kaarten voor de afweging tussen vraag en aanbod zijn erg onduidelijk. Het ruimtelijk beschikbaar aanbod, samen met de planningsinitiatieven, zou voor de periode 2007-2012 ruimschoots volstaan om de vraag in die periode op te vangen. In de praktijk worden tekorten ervaren.

f. De oppervlaktemaat voor lokale bedrijventerreinen moet geïnterpreteerd worden o.b.v. terreinconfiguratie en aangetoonde lokale behoefte. Om voor voldoende aanbod te zorgen, kunnen gemeenten in het buitengebied meer dan 5 ha ontwikkelen. Bezwaarindieners vragen of dit niet in tegenspraak is met de 5 ha per gemeente welke is opgenomen in de planningsinitiatieven. Ze vragen verduidelijking bij de bepaling dat de bijkomende bestemming van lokale bedrijventerreinen op Vlaams niveau zal worden gemonitord om de ruimtebalans te bewaren. Quid als de ruimtebalans overschreden wordt terwijl er toch nog gemeenten zijn die kunnen aantonen dat ze een lokale behoefte hebben? Moeten de goedgekeurde GRS, die specifieke locaties aanduiden, worden herzien vooraleer een intergemeentelijk bedrijventerrein op een 'nieuwe' locatie kan worden ingeplant? Kan dit volledige onderzoek via een gemeentelijk RUP of moet dit met een provinciaal RUP.

Er wordt voor Vlaams-Brabant een bijkomend minimale prognose 2007-2012 van 20 ha aangegeven. Ze vragen van waar dit lage getal komt en wat wordt bedoeld met 'dat voor Vlaams-Brabant het ingeschatte potentieel accommoderbaar is binnen het theoretisch overblijvend pakket in 2007'. Ze vragen of in tabel 3 van 'overblijvend in 2007' niet 'potentieel in de pijplijn' moet worden afgetrokken, want is dat niet wat 'nog gaat worden gerealiseerd'. Ze vragen of er dan niet 235 ha overblijft (1174 – 939). Samen met de 20 ha van de bijkomende minimale prognose 2007-2012, zou er zo nog voor 255 ha niets voorzien zijn. Er wordt niet gesproken over het beheer en de ontwikkeling van bedrijventerreinen, zowel regionaal als lokaal, door publieke instanties zodat bedrijventerreinen blijvend worden benut waarvoor ze worden gerealiseerd, er kwalitatief en doordacht wordt omgegaan met de schaarse ruimte, er niet wordt gespeculeerd.

*60a. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

*60b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 59e.*

*60c,d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

60e. De Raad verwijst naar standpunten 52a,b en 53c.

60f. De Raad brengt deze vragen, die veeleer van operationele aard zijn onder de aandacht en vraagt aan de administratie om indien nodig verdere verduidelijking op te nemen in het addendum.

**61. Voka-Kamer van Koophandel arrondissement Leuven [B65]**

a. Ze zijn tevreden dat werk wordt gemaakt van een korte termijn herziening van het RSV. Verlenging van de planhorizon tot 2012 laat toe om voor het arrondissement Leuven een aantal positieve mogelijkheden te ontwikkelen zoals een aanbodbeleid voor kleinhandel en kantoren, het ontwikkelen van het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas, het stimuleren van intergemeentelijke samenwerking om lokale bedrijventerreinen samen te voegen en het sluiten van de ring R25 te Aarschot en R27 te Tienen en de verbeterde toegangen tot Leuven ((N25, N264, N26).

b. Bezwaarindieners gaat niet akkoord met de actualisatie van de prognose 2007-2012 voor ruimte voor bedrijvigheid en vraagt deze cijfers te herbekijken op basis van reële en transparante cijfers. Ze ondersteunen de bezwaren hierover van POM Vlaams-Brabant, provincie Vlaams-Brabant en Resco Vlaams-Brabant. De vraagprognoses van het SPRE sluit nauwer aan bij de realiteit. Er is een grote vraag naar percelen van 1-5 ha. Deze percelen zijn in de regio niet aanwezig waardoor tientallen bedrijven met uitbreidingsbehoefte vertrekken uit de regio.

c. Het principe van subregionale benadering is verdedigbaar, de keuze voor de subregio's houdt echter weinig steek. Zo stellen ze vast dat de twee centrumsteden Leuven en Mechelen bij dezelfde subregio worden ingedeeld, terwijl ze de kernen vormen van twee onderscheiden stadsgewesten. Het zou nuttig zijn om vraag en aanbod afzonderlijk in beeld te brengen. Gemeenten waarvan het zinvol zou zijn om ze tot één Leuvense subregio te rekenen (o.a. Leuven, Herent, Bertem, Bierbeek, Lubbeek) worden over drie subregio's uitgesmeerd. Het is moeilijk om op basis van dergelijke indeling in subregio's zinvolle conclusies te trekken.

d. De schaarste aan goede bedrijfsgronden en de hoge grondprijzen zijn een rem voor het bouwvrij maken van bedrijventerreinen. Voor Vlaams-Brabant hebben bedrijven in de praktijk de grootste moeite om een terrein of gebouw te vinden. De schaarste wordt bevestigd door POM Vlaams-Brabant en de intercommunales. De aanbodcijfers zijn te optimistisch. Een groot deel betreft traag aanbod. Bezwaarindieners vraagt wat in het bruto aanbod van 87 ha meegeteld wordt. Dit bruto aanbod wordt volledig meegenomen bij de berekening van het beschikbaar ruimtelijk aanbod, terwijl in de praktijk de kans om dergelijke bedrijven snel te ontwikkelen sterk afhankelijk is van de specifieke situatie. Voor wat betreft het traag aanbod van 364 ha, ervaart de POM Vlaams-Brabant in het project 'activering van onbenutte gronden' dat het uiterst moeilijk is om deze percelen terug op de markt te brengen. De kans om een perceel te benutten hangt van veel factoren af; zomaar een percentage als benutbaar beschouwen is te kort door de bocht. Het cijfer van 653 ha gedeeltelijk in gebruik lijkt ontzettend hoog. Het is onduidelijk waarom percelen in BPA's worden meegerekend (in tegenstelling tot percelen in RUP's die behoren tot de categorie traag aanbod) en waarom onbebouwde percelen hierbij worden geteld. Er is bij deze twee categorieën geen duidelijk verband met de benaming 'gedeeltelijk in gebruik'. Het beschikbaar aanbod is verbazend en lijkt hoogst onrealistisch, gezien de schaarste die men op het terrein ervaart.

e. In januari 2010 bedroeg het aanbod bedrijventerreinen in het arrondissement: 10,2 ha bouwrijpe gronden, 25,81 ha reserve ontwikkelaars en 569 ha reserve bedrijven. Het direct aanbod is 20 ha, veelal kleine versnipperde percelen. Er is verder 52 ha bedrijventerreinen bestemd (maar nog wachten op afbakening stedelijke gebieden). Ongeveer 30 ha bedrijventerreinen (licht en donker paars) zijn in de periode 1997-2010 verdwenen en omgezet naar andere bestemmingen door gemeentelijke en provinciale RUP's. Bezwaarindieners pleit voor het behoud van het contingent nieuwe bedrijventerreinen van 1.350 ha in Vlaams-Brabant. In de periode 1997-2007 zijn hiervan slechts 141 ha bestemd zodat nog 1209 moet bestemd worden.

f. Van de 150 ha lokale bedrijventerreinen voorzien in het arrondissementeel buitengebied is nog geen enkel bouwrijp en moeten nog vele bestemd worden in een RUP.

g. Bezwaarindieners betreurt de bijzonder trage snelheid voor de afbakingsprocessen van de stedelijke gebieden. In de economische knooppunten zal het nog tot ten minste 2015 duren vooraleer het eerste perceel bouwrijp zal zijn. Ze vragen de Vlaamse overheid de lopende planningsprocessen in de regio te ondersteunen en waar mogelijk te versnellen.

h. Ze vragen de inspanningen in de regio op het vlak van reconversie en op de markt brengen van onbenutte bedrijventerreinen te honoreren en de noodzaak aan nieuwe bedrijventerreinen te onderschrijven. Het beschikbaar aanbod van 20 ha is samen met het bestemd aanbod van 52 ha niet voldoende om de ijzeren voorraad van 139 ha te vormen. De planningsinitiatieven (GSL: 60 ha en KSL: 166 ha) kunnen hier slechts ten vroegste in 2015 aan voldoen. De hoge nood aan bedrijventerreinen is dus bijzonder reëel.

i. Ze sluiten zich aan bij de provincie en de POM Vlaams-Brabant die betwisten dat er 939 ha planningsinitiatieven zouden zijn, die op korte termijn (2015) moeten zorgen voor een beschikbaar aanbod. Er zijn slechts 524 ha bedrijventerreinen opgenomen in de lopende planningsprocessen in de provincie.

*61a. De Raad neemt akte van dit ondersteunend standpunt.*

*61b. De Raad verwijst naar standpunt 48a,b. De opportuniteit om percelen van 1-5 ha te reserveren moet worden onderzocht bij de bestemming en ontwikkeling van het individueel bedrijventerrein.*

*61c. De Raad verwijst naar zijn standpunt 59 e.*

*61d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 48a,b en 52a,b.*

*61e. De Raad verwijst naar zijn standpunt 59c.*

*61f. De Raad wijst erop dat het bestemmen van lokale bedrijventerreinen een taak is van de betrokken gemeenten. Aan deze bevoegdheid wordt met dit addendum niet geraakt. Het bouwrijp maken van de lokale bedrijventerreinen is een taak voor de sector.*

*61g. De Raad neemt akte van deze opmerking en vraag. Afbakeningsprocessen voor stedelijke gebieden of overlegprocessen voor economische knooppunten zijn geen voorwerp van voorliggende herziening.*

*61h. De Raad neemt akte van deze vraag. Het addendum is hiermee niet in tegenspraak.*

*61i. De Raad verwijst naar zijn standpunt 59c.*

## **62. Voka-Kamer van Koophandel West-Vlaanderen [B181, B240 - twee identieke bezwaren]**

a. Het addendum (RG 3.4.2. pag. 19) stelt voor het kantorenaanbod de klemtoon van het aanbodbeleid ligt in de stedelijke gebieden. Dit zou betekenen dat in de provincie West-Vlaanderen, alsook in Limburg, het aanbod aan kantoren sterk zou beperkt worden. Een spreiding van het kantorenaanbod over alle Vlaamse stedelijke gebieden beantwoordt meer aan de reële behoefte op het terrein, alsook aan de ruimtelijke en mobiliteitsprincipes om kantoren te spreiden en dichter te plaatsen bij de woonplaatsen van de werknemers zodat het pendelverkeer naar Antwerpen en Brussel vermindert. Het is tevens strijdig met het gevoerde beleid van de Vlaamse overheid met de deconcentratie van de Vlaams administratieve centra en het voorzien van aanzienlijke kantormogelijkheden in de afbakening van de regionaal stedelijke gebieden Kortrijk en Brugge.

b. Het addendum stelt dat er geen behoefte is aan kleinere percelen op GRB. De huidige norm van 5.000 m<sup>2</sup> is de enige kwantitatieve norm die gesteld wordt tussen lokale en regionale bedrijventerreinen. In de praktijk hebben heel wat regionale bedrijven behoefte in de grootteorde van 3000 m<sup>2</sup>. Hierdoor worden deze bedrijven verplicht meer grond aan te kopen dan ze nodig hebben, waardoor hun terrein onderbezet wordt. Deze ruimte zal nooit kunnen gebruikt worden door andere bedrijven. In het kader van zuinig ruimtegebruik stellen ze voor dat in het RG een minimumnorm van 3000 m<sup>2</sup> ingeschreven wordt. Het verlagen van de minimumoppervlakte van percelen GRB zal niets afdoen van het specifiek karakter en de inrichting van deze terreinen.

c. De berekeningswijze van de prognoses van de ruimtevraag is zeer moeilijk verifieerbaar en leesbaar op subregionaal en provinciaal niveau (onleesbare cijfers in de figuren). Inzake het aanbod voor West-Vlaanderen zou nog 1.148 ha planningsinitiatieven in de pijplijn zitten voor de periode 2007-2012 waardoor een subregionale ruimtebehoefte aan nieuwe planningsinitiatieven voor dezelfde periode beperkt zou blijven tot 67 ha. Hierin zit volgens de bezwaarindieners geen ijzeren voorraad verwerkt.



d. Gezien we midden 2010 zijn, en de uiteindelijke goedkeuring van voorliggende actualisatie pas in maart 2011 voorzien is, kan de vraag gesteld worden om de planhorizon door te trekken tot 2015. Hierdoor wordt de overschreden drie jaar (2007 naar 2010) overbrugd. Bij het beëindigen van voorliggend tijdspad zal niet onmiddellijk de procedure gestart worden tot een nieuw addendum. Dit vraagt dan uiteraard een nieuwe berekening van de prognoses vraag en aanbod van bedrijventerreinen met het effectief doorrekenen van een ijzeren voorraad. Gezien het beperkt contingent voor nieuwe planningsinitiatieven van bedrijventerreinen in West-Vlaanderen zal vanuit de kustprovincie zeer vlug een beroep gedaan worden op de beleidsmarge van 1.400 ha. Bezwaarindieners vragen uitdrukkelijk dat de procedure tot het toekennen of vrijgeven van dit contingent adequaat en vlot zal verlopen.

*62a. SARO gaat er van uit dat deze tekst moet gelezen worden in samenhang met de bestaande tekst in het RSV. De klemtoon die in de aanvulling wordt gelegd, doet geen afbreuk aan de mogelijkheden voor kantoren in de andere stedelijke gebieden. De Raad vraagt om dit in het addendum als dusdanig te verduidelijken.*

*62b. SARO wijst erop dat de perceelgrootte op regionale bedrijventerreinen geen onderwerp is van deze herziening.*

*62c. SARO wijst naar zijn standpunt 48a,b. In de berekeningswijze in het addendum is zeer uitdrukkelijk rekening gehouden met een ijzeren voorraad.*

*62d. Inzake de planhorizon verwijst de Raad naar zijn standpunt 8b. Voor de beleidsmarge 1.400 ha verwijst SARO naar zijn standpunt 50b.*

### **63. NV IRC [B13]**

Bezwaarindieners stelt dat de volgende passage in hoofdstuk 3.4.2 van het RG (pag.19) onduidelijk is: *'De klemtoon van het aanbodbeleid voor kantoren ligt in de stedelijke gebieden Antwerpen, Gent, Vlaams Strategisch gebied rond Brussel, Leuven en Mechelen, de zogenaamde kantorendriehoek'*. De bezwaarindieners kan zich immers niet voorstellen dat het werkelijk de bedoeling zou zijn om het aanbod kantoren te beperken tot de ruimte tussen Antwerpen, Gent, Brussel en Leuven. Minder centraal gelegen regio's en steden worden op die manier afgesloten van de verdere tertiërisering. Tevens zou het leiden tot een verder mobiliteitsinfarct in de kantorendriehoek. De bezwaarindieners verwijst ook naar het antwoord van de minister voor ruimtelijke ordening in de parlementaire commissie leefmilieu, natuurbehoud en ruimtelijke ordening van 12 juni 2003. Bezwaarindieners stelt volgend alternatief tekstvoorstel voor: *'De klemtoon voor het aanbodbeleid voor kantoren ligt in de Vlaamse kantorendriehoek Brussel-Antwerpen-Leuven, in het grootstedelijk gebied Gent en in de regionaalstedelijke gebieden.'*

*63. SARO wijst naar zijn standpunt 62a.*

### **64. VVP [B311]**

a. Locatie lokaal bedrijventerrein versus beleid hoofddorpen en woonkernen. Er wordt bepaald dat indien er geen ruimtelijk verantwoorde locatie voor een lokaal bedrijventerrein gevonden wordt bij het hoofddorp, een locatie aansluitend bij een woonkern een alternatief is. Hierbij stelt zich de vraag wat nog het nut is van het onderscheid tussen een hoofddorp en een woonkern, wanneer een lokaal bedrijventerrein in principe in beide mogelijk is.

b. De bevoegdheid m.b.t. ontginningsgebieden in economische knooppunten toewijzen aan de provincie. De provincie is vragende partij om de visievorming rond ontginningsgebieden in specifieke economische knooppunten te mogen doen, gezien de problematiek nauw verbonden is met de aanwezigheid van regionale bedrijventerreinen.

*64a. De Raad meent dat het onderscheid tussen hoofddorpen en woonkernen niet enkel te maken heeft met de locatie van bedrijventerreinen (maar ook o.a. voorzieningen, wonen, recreatie).*

*64b. De Raad stelt vast dat de bevoegdheidsregeling in verband met ontginningsgebieden geen onderwerp is van deze herziening.*



#### 65. POM Vlaams-Brabant [B309]

a. De POM sluit zich aan bij het advies van de provincie. De provincie wijst er op dat in de loop van het proces er al verschillende inhoudelijke en technische kritische bedenkingen geformuleerd werden, maar dat deze niet geleid hebben tot noemenswaardige aanpassingen. Ook de POM heeft technische bijdragen geleverd aan deze besprekingen. De provincie en de POM hebben een déjà-vugevoel wanneer de teksten ongewijzigd worden voorgesteld in het addendum en bijgevolg dezelfde opmerkingen dienen gemaakt te worden.

b. Ze hebben vragen bij de lange looptijd van het voorliggend herzieningsproces. Het besluit tot voorlopige vaststelling van het addendum verwijst enkel naar de plenaire vergadering van maart 2009 als begin van de procedure. De voorbereiding van het proces was echter veel eerder gestart (de bronvermeldingen verwijzen naar voorbereidend onderzoek van 2006). Gelet op het gegeven dat het addendum de bedoeling heeft de planhorizon 2007 van het originele RSV te actualiseren naar een planhorizon 2012, dan is het zeer betreuenswaardig te zien dat de goedkeuring ervan (waarschijnlijk) zal vastgesteld worden medio 2010. Er resten dan nog twee jaren voor de uitvoering ervan. Volgens de POM staat dit in schril contrast met het adagium van de Vlaamse Regering die 'een sterke daadkrachtige regering' wil zijn.

c. Het addendum (IG pag. 38) stelt dat provincies en gemeenten zouden gestimuleerd kunnen worden om hun aandeel in de uit te voeren totale taakstelling van 7.000 ha te plannen. Samen met de provincie vindt de POM deze verwijzing naar de provincie en de gemeenten in het geval van Vlaams-Brabant volledig onterecht. Ze verwijzen naar het VSGB en het regionaal stedelijk gebied van Leuven waar het Vlaams Gewest duidelijk achterwege gebleven is in de invulling van de taakstelling. Voor het VSGB stelde de POM vast dat van de initiële taakstelling van 208 ha er uiteindelijk nog 149 ha overbleven in het eindrapport en dat deze eigenlijk zouden moeten teruggebracht worden naar 106 ha reële nieuwe terreinen. Voor Leuven zou er (slechts) 38 ha voorzien worden in een ontwerpnota. Ze verwijzen naar de concrete initiatieven van de provincie voor afbakening van kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten, waarbij ongeveer 190 ha in de pijplijn zitten. In Vlaams-Brabant is het duidelijk dat het eerder het Vlaams Gewest is dat zou moeten gestimuleerd worden om haar taakstelling uit te voeren. De provincie hoopt dat deze uitspraak concreet gemaakt wordt in de beoordeling van de provinciale planprocessen voor de kleinstedelijke gebieden en de economische knooppunten in de rol die het Vlaams Gewest hierbij heeft als toezichthoudende en goedkeurende overheid voor de opmaak van de RUP's en bijhorende plan-MER's. De POM is voorstander om de geciteerde 'vingerwijzing' naar de provincies en de gemeenten uit het addendum te verwijderen.

d. Voor de prognoses van de ruimtevraag 2007-2012 wordt in het addendum verwezen naar een studie over de actualisering van de ruimtevraag en wordt gewerkt met een vork tussen 1.778 ha en 2.607 ha voor Vlaanderen. Er bestaan ook provinciale cijfers: voor Vlaams-Brabant is de ruimtevraag 2007-2012 een vork tussen 328 en 335 ha. Deze provinciale cijfers worden echter niet weergegeven. Ze wensen gebruik te maken van de subregionale opdeling van het SPRE-onderzoek. Het document bevat kaartjes - op klein formaat en moeilijk leesbaar - waarop de cijfers over ruimtevraag, aanbod en de afwegingen worden voorgesteld. De wijze waarop deze subregio's samengesteld zijn is echter allesbehalve duidelijk. Enkel in een voetnoot (nr. 61 op pag. 39) wordt een verduidelijking gegeven. Deze verklaring is uitermate onduidelijk en onvoldoende. Uit navraag blijkt dat er zou rekening gehouden zijn met de resoc-indelingen maar dat er nauwelijks overleg hierover zou geweest zijn. De POM stelt samen met de provincie vast dat de opdeling van Vlaams-Brabant in diverse subregio's allermindst een weerspiegeling is van de ruimtelijk-economische structuur zoals die wordt waargenomen en overigens werd weergegeven in het SPRE-onderzoek. Het mag duidelijk zijn dat de SPRE-indeling (waarvan de berekeningswijze overigens uitvoerig wordt toegelicht) nauwer aansluit bij de ruimtelijk-economische realiteit dan de kunstmatige opdeling die in het addendum wordt gehanteerd. De POM is van oordeel dat er ofwel een duidelijkere, objectieve verantwoording moet aangegeven worden over de oorsprong van de subregio's; ofwel de meer realistische benadering van het SPRE-onderzoek moet gebruikt worden om de subregionale aspecten in rekening te brengen; ofwel de provinciale cijfers gehanteerd moeten worden indien geen van beide voorgaande mogelijkheden weerhouden kunnen worden. Het RG komt terug op de provinciale indeling.

e. Het addendum (RG pag. 42 tabel 11) vermeldt eigen verwerkte gegevens over de voorraad aan bedrijventerreinen. Bezwaarindieners stelt vast dat door het hanteren van eigen indelingen door het Agentschap Ondernemen en door het inbrengen van gegevens die enkel door het ARP gekend zijn (voetnoot 65), er ongeloofwaardige aanbodcijfers tot stand komen. De tabel vermeldt bijvoorbeeld 343 ha als onmiddellijk beschikbaar aanbod. Dezelfde gegevens van 2007 - vanuit de geijkte RSV indeling - geven slechts 81 ha aanbod, 353 ha reservegronden van bedrijven en 148 ha in handen van projectontwikkelaars. Het is onzinnig al deze cijfers bij elkaar op te tellen tot een onmiddellijk beschikbaar aanbod aangezien er geen instrumentarium is om te stellen dat bijvoorbeeld reservegronden van bedrijven binnen de 7 jaar in gebruik zouden genomen zijn.

f. Samen met de provincie vindt de POM het niet kunnen dat er gesteld wordt dat er 939 ha planningsinitiatieven voor Vlaams-Brabant in de pijplijn zouden zitten. De POM zou al tevreden zijn indien het Vlaams Gewest zijn eigen taakstellingen zou kunnen/willen uitvoeren, maar gelet op de screening van het VSGB-rapport lijkt dit allerm minst te lukken. De POM hoopt samen met de provincie dat het Vlaams Gewest de planningsinitiatieven van de provincie ten volle ondersteunt en goedkeurt. De voorgestelde 939 ha is een overschatting van de toekomstige realiteit.

g. Gelet de onduidelijkheid over de subregio's (en de verdeling van de ruimtevraag) en de overschatting van het aanbod en van de planinitiatieven, stelt de POM vast dat de verdere analyses over de afwegingen tussen vraag en aanbod (al dan niet rekening houdend met het principe van de ijzeren voorraad) leiden tot ondoorzichtige en ongeloofwaardige stellingen. De stellingen zijn zodanige aberraties van de realiteit dat de POM zich van verdere commentaar behoedt over het voorliggende werkstuk betreffende informatieve economische elementen. Bovendien brengt het cijferwerk niets substantieel toe aan de inhoudelijke doelstelling van het RSV. De POM stelt - samen met de provincie - dat Vlaams-Brabant meer gebaat is met een uitvoeringsgericht beleid dat de provinciale initiatieven om economische ruimte te creëren daadwerkelijk ondersteunt.

h. In het addendum (RG pag.21) wordt - na omstandig (maar soms ongeloofwaardig) rekenwerk - voor Vlaams-Brabant tot de slotsom gekomen dat 'het ingeschatte potentieel accommodeerbaar is binnen het theoretisch overblijvend pakket in 2007'. Er wordt gesteld dat de planningsinitiatieven die in de pijplijn zitten voldoende zijn om de ruimtevraag tegen 2012 te voldoen. Gelet op de eerdere opmerkingen is de POM Vlaams-Brabant van oordeel hierover niet langer een cijferpolemie aan te gaan maar de Vlaamse Regering te vragen een daadkrachtig uitvoeringsbeleid aan te gaan om de geciteerde planningsinitiatieven concreet en volledig uit te voeren. Het onderdeel betreffende de invulling van de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen in het IG is zo ondoorzichtig en ongeloofwaardig waardoor voorstellen geformuleerd worden die te grondig afwijken van de economische realiteit en behoeften. Bezwaarindieners wenst zich dan ook niet langer uit te spreken over de kwaliteit noch over de resultaten van het informatieve onderdeel.

i. Het IG is echter van ondergeschikt belang in vergelijking met de inhoudelijke bijstellingen in het RG. Conform het provinciaal advies worden deze inhoudelijke bijstellingen uitdrukkelijk ondersteund en bijgetreden. Het gaat om de gewijzigde definitie van bedrijventerrein in ontwikkeling (waardoor het project van Meise-Westrode uitvoeringskansen krijgt), de opname van bijzondere economische knooppunten (waardoor het knooppunt van Kampenhout-Boortmeerbeek erkend wordt), de verwijzing naar de 'voorzien planningsinitiatieven in de periode 2007-2012 die volstaan om de vraag op te vangen' (waardoor de bezwaarindieners samen met de provincie hoopt dat het Vlaams Gewest zowel zijn eigen taakstellingen kan/wil uitvoeren als dat de provinciale initiatieven (afbakingsprocessen Aarschot, Diest en Tienen) ten volle worden ondersteund en goedgekeurd).

j. Een grondige herziening van het RSV is noodzakelijk aangezien in deze herziening niet kon/mocht ingegaan worden op het ruimtelijk-economische ambitieniveau van het RSV. De bezwaarindieners betreurt - samen met de provincie - dat in dit addendum niet nagedacht werd over de economische groeikansen voor de Vlaamse Ruit, het stedelijk netwerk op internationaal niveau en de economische groeiregio van Vlaanderen.

*65a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 14a. Hij stelt vast dat het addendum, zoals voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering op het vlak van bijkomende bedrijventerreinen, sterk verschilt van het addendum, zoals besproken op de plenaire vergadering.*

*65b. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

*65c. De tekstpassage (IG pag.38) doet uitspraken op het niveau van Vlaanderen en doet dus geen specifieke uitspraken over de provincie Vlaams-Brabant.*

*65d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 59e. De eventuele noodzaak naar een 'betere' afbakening van subregio's moet worden onderzocht bij de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

65e. SARO wijst naar zijn standpunt 48a,b. SARO stelt vast dat vermelde voetnoot verwijst naar een objectieve gegevensbron, met name de geldende bestemmingen in de ruimtebegroting. SARO verwijst tevens naar zijn standpunten 52a,b en 54d.

65f. De Raad verwijst naar zijn standpunt 59c.

65g, h. De Raad neemt akte van deze bemerking en verwijst naar de standpunten 48a,b.

65 i. De Raad neemt akte van deze bemerking.

65j. SARO verwijst naar zijn standpunt 8d.

#### 66. Procoro Oost-Vlaanderen [B18]

a. Het addendum vermeldt de knelpunten in de operationele differentiatie van bedrijventerreinen. Hier moet ook rekening worden gehouden met de logistieke toppositie van Vlaanderen (centrale ligging, aanwezigheid van zee- en luchthavens van wereldformaat). Vlaanderen kan de concurrentiepositie tegenover Centraal-Europa voorlopig handhaven door de veel hogere koopkracht en door de multimodale transportnetwerken. In de toekomst dreigen deze twee troeven weg te vallen. Centraal-Europa kent immers een versnelde toename van de koopkracht en voert op het vlak van infrastructuurwerken een inhaaloperatie uit. De infrastructuur zal bepalen of Vlaanderen een logistieke toppositie zal kunnen blijven bekleden. Momenteel is slechts een beperkt aantal missing links voor weg-, water-, en spoorvervoer in uitvoering. Het is eveneens belangrijk om de realisatie van missing links te versnellen. De logistieke potenties langs de hoofdverkeersassen moeten ten volle benut worden om in de toekomst de logistieke toppositie van Vlaanderen te vrijwaren.

b. De analyse van het aanbod en de vraag naar bedrijventerreinen en de prognoses zijn onvoldoende doorzichtig. Voor de planperiode 2007-2012 geven de kaarten gegevens weer per subregio en de tabellen gegevens per provincie. Beide kunnen niet eenduidig aan elkaar gelinkt worden omdat grenzen van subregio's en provincies niet overeenkomen. De kwaliteit van de kaarten is bijzonder slecht waardoor ze nauwelijks hanteerbaar zijn. Bovendien wordt gewerkt met ruimtelijk beschikbaar aanbod en met (bruto) beschikbaar aanbod, wordt de vraag en brutovraag geconfronteerd met het aanbod en wordt de ijzeren voorraad erbij gehaald. Nergens is duidelijk wat de vraag precies is. De minste informatie die in een herziening zou kunnen meegegeven worden, is of de inschatting van de vraag voldoende dan wel over- of onderschat was. Bovendien wordt ook de methodologie voor de vraagbepaling en voor de indeling van de subregio's niet meegedeeld. Het is onduidelijk hoe voor de noodzakelijke ijzeren voorraad een inschatting werd gemaakt van de vraag (IG pag.41). De toets van vraag en aanbod gaat uit van subregio's. De samenstelling (welke gemeenten of delen van gemeenten behoren tot deze regio's) en de gehanteerde criteria voor indeling zijn niet duidelijk.

c. Het addendum verdeelt de (subregionaal berekende) ruimtebehoefte provinciaal. De grondslag voor deze verdeling is bijzonder onduidelijk. De cijfers op pag. 23 van het RG scheppen verwarring omdat de tabellen andere cijfers weergeven dan de tekst. Momenteel zou er voor Oost-Vlaanderen effectief maar 5 ha tot 2012 bijkomen. De bezwaarindiener dringt aan op een duidelijk overzicht en berekening van deze beperkte taakstelling.

d. Bij de sommatie van de overblijvende pakketten en potentiële planningsinitiatieven blijken een aantal provincies in negatief te staan (samen 2.579 ha) terwijl toch nog heel wat initiatieven op stapel staan. Deze cijfers worden boekhoudkundig op nul gezet. Een verklaring hiervoor wordt niet gegeven. Dit wordt ook niet getoetst aan het concept en de doelstellingen van het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit. Uiteindelijk situeren deze ontwikkelingen zich allen buiten de Vlaamse Ruit.

e. De dynamische inventaris voor de bedrijventerreinen (IG pag.441) is onbestaande of althans niet voor iedereen toegankelijk. In het kader van een doorzichtige beleidsevaluatie en het formuleren van beleidsopties is het aangewezen een dergelijke inventaris in samenwerking met alle betrokken sectoren aan te maken. Door het gebrek aan een dergelijke toegankelijke inventaris zullen cijfers - afhankelijk van hun bron - steeds ter discussie kunnen gesteld worden. Voor de aanvullende kwantitatieve inschatting die een ijzeren voorraad bedrijventerreinen kan verzekeren kunnen ook de berekeningen naar bijkomende behoefte aan hectares bedrijventerreinen, gemaakt in de provinciale studies logistiek, worden meegenomen als maximumscenario op lange termijn.

f. De marge van 1.400 ha geldt als uitwijkmogelijkheid maar wordt nergens in de globale ruimtebalans opgenomen. Het is onduidelijk hoe dit pakket kan worden ingezet t.o.v. de andere sectoren, waar ook een niet begrootte ruimtevraag zou kunnen ontstaan. Bovendien is de verdeling en het gebruik van dit pakket bijzonder onduidelijk beschreven. De zin 'de reservehectares zullen worden toegekend o.b.v. concrete terreinvoorstellen die hun basis vinden in de overlegprocessen die de structuurplannen op de drie niveaus uitvoeren' is onduidelijk. Een structuurplan verwoordt een visie, een terreinvoorstel kan pas in een afbakeningsproces. Verder stelt het addendum dat het merendeel van de beleidsmarge voorbehouden is voor de geselecteerde economische knooppunten en de bijzondere economische knooppunten. Voor lokale bedrijventerreinen wordt geen bijkomend pakket voorzien. Het gebruik van de marge in pakket 4 zou mogelijk zijn voor problematieken inzake bestaande bedrijven of herlokalisaties. Het is onduidelijk om welke bedrijven het hier gaat (historisch gegroeide bedrijven die een bovenlokale problematiek hebben, zonevreemde bedrijven of uitbreidingen die zonevreemd zijn of bedrijventerreinen voor herlokalisaties).

Het is onduidelijk op welke wijze de beleidsmarge in dit pakket zal kunnen ingezet worden. Hoe moet de aanwending van deze marge binnen pakket 4 gebeuren (op vraag van een provincie, een gemeente of op initiatief van de Vlaamse overheid). Het is onduidelijk voor welke bedrijven(terreinen) de marge kan ingezet worden en wie de initiatiefnemer voor het gebruik van deze marge binnen pakket 4 is.

g. Voor de lokalisatie van een lokaal bedrijventerrein werd het beleidskader 'verduidelijkt' en kunnen lokale bedrijventerreinen nu ook ingeplant worden nabij een woonkern. Ook intergemeentelijke bedrijventerreinen zijn mogelijk mits ze voldoen aan de lokalisatieprincipes. Het is onduidelijk wat bedoeld wordt met 'grote harde ontsluitingsinfrastructuren' en 'nabijheid of het aansluiten bij de kern'. Ze vragen of dit begrip in de ruime zin kan geïnterpreteerd worden of de infrastructuur ook voor de effectieve ontsluiting van het bedrijventerrein moeten in staan. In het geval van restgebieden in de gemeente als gevolg van versnippering door infrastructuur en waar een bedrijventerrein het minste overlast bezorgt maar waar de locatie mogelijks nog ter discussie kan gesteld worden (bv. intergemeentelijk).

h. De gemeenten kunnen meer dan 5 ha ontwikkelen om voor voldoende aanbod te zorgen. De bijkomende bestemming van lokale bedrijventerreinen op Vlaams niveau zal gemonitord worden om de ruimtebalans te bewaken. Het is onduidelijk hoe hiermee moet omgegaan worden in het licht van de taakstelling voor de provincie om binnen de provinciale verhouding een doorberekening te doen naar ieder kleinstedelijk gebied, economisch knooppunt en gemeente buiten de economische knooppunten. Vanuit een visie op de nederzettingsstructuur en de economische structuur werd het pakket voor lokale bedrijventerreinen (rekening houdend met de toen bindend bepaalde verdeelsleutel) verdeeld. Hoe en op basis van welk kader zal een voldoende aanbod getoetst worden? Ervaring leert dat het aanbod voor lokale bedrijventerreinen bijzonder moeilijk in te schatten is. Het creëren van 'voldoende aanbod' in elke gemeente van het buitengebied kan resulteren in een overaanbod. Hoe staat deze optie t.o.v. het principe van gedeconcentreerd bundelen? Bovendien schuilt hierin een verwateren van het aanbodbeleid tot een vraagvolgend beleid. Verder is het onduidelijk vanuit welk pakket er aan de gemeenten meer dan 5 ha voor nieuwe lokale bedrijventerreinen zou kunnen toebedeeld worden. Bij de doorberekening naar elke gemeente werd in het PRS rekening gehouden met mogelijkheden voor nieuwe lokale bedrijventerreinen, maar ook met de problematiek van zonevreemde bedrijven en werd een richtcijfer van 5 ha per gemeente voor een nieuwe lokaal bedrijventerrein vooropgesteld.

i. Het addendum (IG pag.38) stelt dat de impact van de dienstenrichtlijn wordt onderzocht in de studie ruimtelijk afwegingskader voor detailhandelsvestigingen. Voormelde studie vertrekt vanuit het gegeven dat de grootschalige detailhandel een sterk groeiende sector is met een specifieke ruimtelijke dynamiek. De studie gaat uit van een analyse en beschrijving en gaat verder enkel in op de grootschalige detailhandel waarvoor dan een afwegingskader wordt opgebouwd. De indruk ontstaat dat de hantering van dit afwegingskader echter geen geïntegreerde benadering betreft van de diverse functies in de ruimte. Er wordt gesuggereerd dat een RUP kan voortvloeien indien een project het afwegingskader doorstaat. De mogelijke impact van de dienstenrichtlijn komt uit deze studie echter niet duidelijk tot uiting. Het is onduidelijk hoe zal worden omgegaan met de grootschalige detailhandel en de ruimtelijke impact van de dienstenrichtlijn.

j. De herstructurering en/of sanering van bedrijfsgronden/terreinen en ook de 'slapende' reserves bij bedrijven op het vlak van problematiek en ontwikkelingsmogelijkheden komt in het addendum niet aan bod.

k. Er wordt maar weinig ingegaan op de mogelijkheden voor de ontwikkeling en revalorisatie van stationsomgevingen. Nochtans bieden deze locaties heel wat potenties en perspectieven zowel in de groot- en regionaalstedelijke gebieden als in de kleinstedelijke gebieden.

*66a. SARO neemt akte van deze bemerking en verwijst naar zijn standpunt 11c.*

*66b. SARO wijst naar zijn standpunt 48a,b.*

*66c. SARO adviseert om dit verder te verduidelijken en tekst en tabellen op pag.23 van het RG in overeenstemming te brengen waar nodig.*

*66d. SARO verwijst naar zijn standpunt 48a,b. Inzake de Vlaamse Ruit verwijst hij naar zijn standpunt 54a.*

*66e. SARO neemt akte van dit standpunt.*

*66f. SARO verwijst naar zijn standpunt 50b. Hij adviseert om in het addendum de beleidslijnen voor de marge 1.400 ha duidelijker te formuleren, meer specifiek met betrekking tot de relatie met de 80-85 / 20-15 verhouding en de mogelijkheden voor aanwending voor lokale initiatieven in pakket 4.*

*66g,h. Deze operationele elementen zullen verder ingevuld worden bij de gebiedsgerichte overlegprocessen.*

*66i. SARO adviseert om de zin over de impact van de dienstenrichtlijn te schrappen, gezien de geringe meerwaarde als informatief element en de betwisting erover. SARO stelt vast dat de overige vragen van de bezwaarindiener verband houden met de 'startnota winkelen in Vlaanderen', conform de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 juli 2010.*

*66j. SARO meent dat herstructurering, sanering en slapende reserves aspecten zijn van de activeringsmaatregelen voor de ontwikkeling van reeds bestemde bedrijventerreinen (RG pag. 25). SARO adviseert deze aspecten op te nemen in het addendum.*

*66k. Het beleid voor stationsomgevingen komt uitvoering aan bod in het huidig RSV.*

**67. Bezwaarindiener [B129]**

Bezwaarindiener formuleert een opmerking bij de tekst voor lokale bedrijventerreinen: 'Bij voorkeur sluit een lokaal bedrijventerrein aan bij het hoofddorp.' Zijn gemeente (De Haan) heeft twee identieke kernen en deze zijn beide kusthoofddorp. Het kan niet de bedoeling zijn dat ieder hoofddorp een eigen bedrijventerrein ontwikkelt. Daarom stelt bezwaarindiener volgende nieuwe tekst voor: 'Bij voorkeur sluit een lokaal bedrijventerrein aan bij een hoofddorp in de gemeente.' Op die manier zal niet ieder hoofddorp in gemeentes die de fusie nog niet volledig verteerd hebben een lokaal bedrijventerrein kunnen eisen.

*67. Het huidig RSV laat reeds toe om in ieder hoofddorp een lokaal bedrijventerrein te voorzien. SARO adviseert aldus geen wijziging door te voeren.*

**68. Bezwaarindiener [B91, B280]**

a. Werken in eigen streek, op een plaats die voor je gezondheid voldoende van autostrades af ligt. Ontmoediging van woon-werkverkeer met privéauto. Werkzones moeten ingeplant worden op openbaar vervoersknooppunten. Ontraden van woon-werkverkeer met bestelwagens, bussen en vrachtwagens aangezien zij de files verzwaren.

b. Bezwaarindiener vraagt schrapping van de geplande bijkomende industriezones en pleit voor sanering en hergebruik van brownfields, van het opvullen van leegstand. Industriezones mogen niet uitgebreid worden en de open ruimte moet gevrijwaard.

c. De industriezone ENA Wommelgem De Keer moet gevrijwaard worden. De huidige plannen druisen in tegen het principe van behoud van open ruimte. Rekening houden met gezondheid, verkeersimpact en milieuproblemen. Watergebonden industrie enkel als het volledige transport over water loopt en er een woonwerkplan gemeenschappelijk vervoer is, zodat werknemersvoertuigen niet door de omliggende woonzones moeten.

d. Bijzondere economische knooppunten druisen in tegen het principe van het RSV en moeten geschrapt.

e. Kantoorgebouwen horen thuis in de stedelijke gebieden (vb. stationsomgevingen).

f. Er moet actiever werk gemaakt worden van het gebruik van alternatieve energie.

*68a. SARO meent dat het standpunt van de bezwaarindiener in lijn is met het huidig RSV.*

- 68b. Het huidige RSV legt de nadruk op het hergebruik van site. SARO verwijst verder naar zijn standpunt 48a,b.*
- 68c. Dit lopend gebiedsgericht overlegproces maakt geen voorwerp uit van voorliggende herziening van het RSV.*
- 68d. SARO verwijst naar zijn standpunten in het deel bijzondere economische knooppunten (2.2.4).*
- 68e. De Raad ondersteunt deze bemerking, die in lijn is met het huidige RSV en het addendum.*
- 68f. De Raad wijst erop dat dit geen voorwerp uitmaakt van voorliggende herziening van het RSV.*

**69. Raad van Bestuur van IOK [B36]**

Bezwaarindener vindt het deels een positieve wending dat de oppervlaktemaat van lokale bedrijventerreinen niet langer gelimiteerd is tot 5 ha maar dat de terreinconfiguratie en de lokale behoefte voornamelijk bepalende factoren zijn. Bij opmaak van gemeentelijke RUP's voor lokale bedrijventerreinen leidde deze bepaling vaak tot overloze academische discussies, terwijl achteraf de lokale bedrijventerreinen zeer vlot ingevuld geraken met kleinschalige ambachtelijke bedrijven. De bezwaarindener pleit er voor om te kijken naar wat ruimtelijk mogelijk is, hiervoor een lokaal aanbodbeleid te voeren en de lokale behoefte niet als criterium aan te houden.

*69. SARO neemt akte van dit standpunt. Het voorzien van een lokaal bedrijventerrein moet steeds gebeuren op basis van reële plaatselijke noden.*

**70. Retail Forum Belgium [B166]**

Bezwaarindener formuleert volgende bemerkingen bij het addendum (RG pag.18 deel 3.4.2). Ze wijzen er op dat handel niet enkel in de stedelijke gebieden mag plaatsvinden maar dat ook vele gemeenten in het buitengebied in aanmerking komen voor retailvestigingen. Perifere handel heeft, naast de handel in de kernen, een belangrijke economische en maatschappelijke behoefte ingevuld. Beide manieren van winkelen zijn duidelijk aanvullend. 'Runshopping' vraagt een gemakkelijk bereikbare plaats en hoort niet in het stadscentrum thuis. Anderzijds is er ook de behoefte om een gezellige dag te kunnen shoppen 'fun-shopping'. De consument zoekt dit meer op in het centrum van een grotere gemeente of in een stad. Ze vragen aldus om de centra blijvend te ondersteunen, maar tevens voldoende ruimte te bieden voor de perifere handelsvormen. Op deze wijze kan de kleinhandel blijvend groeien en haar mogelijkheden op alle plaatsen verder uitbouwen.

*70. SARO meent dat het voorliggend addendum geen verbod inhoudt op 'retail' in het buitengebied. Het addendum geeft sturing aan een aanbodbeleid in de stedelijke gebieden, in overeenstemming met de bepalingen in het huidige RSV en het Vlaams regeerakkoord.*

**71. Waterwegen en Zeekanaal nv [B312]**

a. Ze vragen voor het invullen van bedrijventerreinen en het ontwikkelen van economische activiteiten maximaal in te zetten op de beschikbare modi en in het bijzonder op het vervoer via de binnenvaart. Wat in het huidige RSV (pag.449, pag. 451 en pag.513) vermeld staat over watergebonden bedrijventerreinen is nog niet gerealiseerd. Daar is regelgeving voor nodig. De ruimtelijke invulling en de betrokken prognoses, meer bepaald de planningsinitiatieven en de afweging tussen vraag en ruimtelijk beschikbaar aanbod, geven een algemeen indicatief beeld weer en mogen niet restrictief worden gehanteerd. Onverwacht optredende en zich buiten de gedetecteerde doelzones bevindende opportuniteiten mogen niet worden uitgesloten om nieuwe bedrijventerreinen of economische activiteiten te ontwikkelen.

b. Voor Kampenhout-Sas en Haacht is het belangrijk dat er beleidsmatig naar gestreefd wordt om op lange termijn het terrein met watergebonden bedrijvigheid in te vullen. De potenties van de site inzake watergebonden bedrijvigheid worden in het addendum onderschat. Op korte termijn kan enkel de nog resterende vrije ruimte met watergebonden bedrijvigheid ingevuld worden. Op lange termijn moet men het ambitieniveau hoog leggen door te streven naar een watergebonden bedrijventerrein (pag.34, pag.73). Ook het bedrijventerrein langs het kanaal Roeselare-Leie (Oostrozebeke) zou expliciet als watergebonden (met een 'W') aangeduid moeten worden.

c. Bij het voeren van een gericht locatiebeleid moet aandacht zijn voor het lokaliseren van economische activiteiten aan infrastructurele knooppunten (weg, spoor, water) om economische activiteiten maximaal te stimuleren en opportuniteiten te bieden om gebruik te maken van de alternatieve modi. Naast de terreinen die onmiddellijk aan een waterweg gelegen zijn, kunnen ook terreinen in de nabijheid van de waterweg (derde- en tweedelijns watergebonden activiteiten) gebruik maken van de waterweg (indien bedrijfseconomisch rendabel). Wat betreft de afstemming van het mobiliteitsprofiel van de activiteit op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie, moet er tevens naar gestreefd worden dat bij de creatie van nieuwe locaties in eerste instantie gekozen wordt voor locaties die al door verschillende modi goed ontsloten zijn of in de toekomst goed ontsloten kunnen worden.

d. W&Z stelt volgende aanpassingen aan het RG voor:

Pag. 19-3.4.2 tekstblok bovenaan, laatste zin aanpassen: 'Afhankelijk van deze locaties dienen ze in hoofdzaak bereikbaar te zijn met niet gemotoriseerd vervoer en met het gepaste niveau van openbaar vervoer'.

Pag. 19-3.4.3 tweede tekstblok aanvullen met: 'Daar waar het bedrijventerrein paalt aan een waterweg moet een substantieel gedeelte van het vrachtvervoer gebeuren via het schip. Het laden en lossen kan op bedrijfseigen of gemeenschappelijke kades gebeuren. Een operationeel aanbod van watergebonden bedrijventerreinen dient hiertoe, op basis van de voorhanden studies, vastgelegd te worden. De lokalisatie ervan kan pas plaats hebben nadat gebleken is dat er geen negatieve effecten zijn op de waterhuishouding.'

Pag. 19 derde tekstblok aanvullen: 'De draagkracht van de ruimte en de verkeersleefbaarheid...'

Pag. 20 historische bedrijven: na de eerste zin van het tekstblok bovenaan volgende zin bijvoegen: 'Zij kan, in het kader van het milderen van de negatieve ruimtelijke, ecologische en verkeerskundige impact op de ruime omgeving dwingende bepalingen opleggen inzake de mogelijke bedrijfsactiviteiten, de keuze van duurzamere vervoerswijzen en de waterhuishouding van het terrein'. Voor 'bestaand regionaal bedrijf' is dezelfde opmerking van kracht.

*71a. SARO ondersteunt de verdere uitvoering van het RSV, zoals gevraagd door de bezwaarindiener. Het is voor SARO onduidelijk wat bedoeld wordt met 'Onverwacht optredende en zich buiten de gedetecteerde doelzones bevindende opportuniteiten'. Indien het locaties betreft die niet in overeenstemming zijn met de huidige opties van het RSV, betreft het een vraag die geen onderwerp is van het addendum.*

*71b. SARO ondersteunt deze bezorgdheid en stelt dat dit verder moet worden meegenomen bij de gebiedsgerichte onderzoeks- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten.*

*71c. SARO meent dat het standpunt van de bezwaarindiener overeenstemt met de beleidsopties in het huidige RSV en de planningsinitiatieven in uitvoering van het huidige RSV.*

*71d. SARO adviseert om de voorgestelde wijziging voor pag. 19, deel 3.4.2 in de tekst te integreren. De overige tekstwijzigingen zijn operationeel of sectoraal van aard en horen niet thuis in het addendum.*

## **72. De Scheepvaart nv [B42, B310]**

a. Het addendum schrijft het principe van ijzeren voorraad in het RSV in. De bezwaarindiener kan zich vinden in het principe maar is van mening dat de voorliggende tekst te weinig genuanceerd is. Dit houdt geen harde verzekering in dat op termijn voldoende watergebonden terreinen beschikbaar zullen zijn. Bezwaarindiener verwijst naar zijn decretale opdracht om een commercieel grondbeleid te voeren. Het addendum maakt geen onderscheid tussen watergebonden en niet watergebonden bedrijventerrein. Dit is nochtans relevant. Door de ijzeren voorraad te berekenen in totaliteit, zonder differentiatie naar soort bedrijventerrein, bestaat het risico dat een regionaal tekort aan watergebonden terreinen niet gereflecteerd wordt in een mogelijk globaal niet gedifferentieerd overschot. In die zin moet de tekst van het RSV genuanceerd worden en moet de ijzeren voorraad aan watergebonden terreinen verankerd worden. Er moet ruimer aandacht gaan naar, enerzijds voldoende ruimte en anderzijds een ijzeren voorraad, watergebonden terreinen. Het belang van trafiek via de waterweg is een fundamentele keuze van de Vlaamse Regering en vindt onder meer vertaling in een aantal beleidsprojecten die geïnitieerd werden door de Vlaamse Regering. Op 19 februari ondertekenden het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de vier Limburgse logistieke partijen verenigd in het logistiek platform Limburg de samenwerkingsovereenkomst voor de realisatie van de Extended Gateway Antwerpen-Limburg. Één van de prioriteiten is de ontwikkeling van bijkomende ruimte voor de vestiging van logistieke bedrijven.



b. Er moet steeds een ruime voorraad watergebonden bedrijventerreinen verzekerd zijn. Hierbij moet aandacht gaan naar de regionale spreiding. Bezwaarindiener vraagt om dit met voorliggende herziening te verankeren in het RSV. Niet enkel de selectie en het verankeren van het principe van ijzeren voorraad is relevant maar ook de feitelijke realisatie van een aanbod. Het creëren van een effectief aanbod in Vlaanderen is zeer problematisch. Bezwaarindiener toont dit aan met twee voorbeelden (Genk-Zuid-Termien en Grobbendonk-Beverdonk). De andere ENA regionale watergebonden bedrijventerreinen zullen nog jaren op zich laten wachten. Daarom moet de ijzeren voorraad termijn voor planning en ontwikkeling voldoende ruim zijn. De voorgestelde termijnen lijken hier niet aan te voldoen en moeten worden verlengd.

c. Vanuit deze optiek moet nu al gestart worden met een ENA 2 proces en is het maatschappelijk onverantwoord om te wachten op de volgende herzieningsronde. Dit zal leiden tot chronische tekorten aan regionale watergebonden bedrijvenlocaties binnen het ENA netwerk (RG pag. 45). Ze nuanceren de stelling dat er een grote voorraad zou zijn van traag aanbod (RG pag. 46). De voorraad bestemde maar nog niet gebruikte industriegrond zal op middenlange termijn weinig soelaas brengen. Zowel de versnelde realisatie van de ENA terreinen als de inbreiding of optimalisatie van bestaande terreinen zal geen antwoord kunnen geven op de grote vraag naar watergebonden terreinen.

d. Het onderdeel 3.5.2 handelt over de becijfering van de te bestemmen bedrijventerreinen in de periode 2007-2012. De volgende opmerking moet samen gelezen worden met de hoger gemaakte opmerking over de ijzeren voorraad. De berekening en achterliggende redenering zijn weinig transparant opgebouwd. Het is niet duidelijk of de nodige ruimte beschikbaar zal zijn. De huidige nota bouwt verder op de cijfers van het RSV van 1997. De gehanteerde berekening moet in twijfel worden getrokken. Bezwaarindiener vreest dat het bijkomend contingent niet zal volstaan. In die optiek moet de planning van nieuwe watergebonden terreinen voldoende lang op voorhand gebeuren en moet hiervoor de nodige planningsruimte verzekerd zijn.

*72a. SARO heeft begrip voor het voorstel, maar adviseert de tekst niet te wijzigen. Het is immers niet aangewezen een generieke tekst over de ijzeren voorraad te gaan opdelen naar watergebonden en niet-watergebonden. Eenzelfde opdeling toepassen voor andere bedrijventerreindifferentiaties (o.a. spoor, lucht), is eveneens ongewenst. De discussie over het watergebonden reserveren van een locatie moet gebiedsgericht gevoerd worden.*

*72b. SARO meent dat het huidige RSV voldoende garanties inhoudt naar het voorzien van watergebonden bedrijventerreinen. SARO verwijst naar zijn standpunten 52a,b en 54d in verband met de verantwoordelijkheid van feitelijke ontwikkeling. SARO neemt akte van de opmerkingen in verband met realisatietermijnen.*

*72c. SARO onderschrijft dit standpunt. Een vervolproces voor ENA kan gebeuren binnen de krijtlijnen van het huidige RSV.*

*72d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

### **73. AlgemeenBoerenSyndicaat [B250]**

De vraagprognoses naar nieuwe bedrijfszones tot 2012 moeten worden geactualiseerd. Mogelijkheden op leegstaande bedrijventerreinen en herbevestiging voor sommige bedrijven via een planologisch attest, als zonevreemd bedrijf op de huidige locatie, kan een oplossing bieden. ABS heeft problemen met het mogelijk aansnijden van bijkomende bedrijfszones.

*73. De Raad verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

### **74. KOLENA vzw [B22]**

a. Leek het in de jaren '60 van vorige eeuw nog interessant om slaapsteden en werksteden te ontwikkelen, dan leidt dit momenteel tot nefaste gevolgen voor de steden en het buitengebied. Er moet voorzien worden in de mogelijkheid om dicht bij huis te kunnen werken. Dan is het natuurlijk begrijpelijk dat in de kernen in het buitengebied opnieuw wordt voorzien in bijkomende ha ambachtelijke zone. Ze vrezen dat dit uiteindelijk zal leiden tot verdere versnippering van het buitengebied. Veel van die ambachtelijke zones worden ingenomen door bedrijven die daar eigenlijk niet thuis horen en beter zouden uitwijken naar bedrijventerreinen van regionaal of provinciaal belang die vaak onderbezet zijn (cf. Lokeren).

b. Voor de industrieterreinen is er het fenomeen van onbenutte delen die al meerdere jaren braak liggen en in feite een hamstervoorraad zijn van de industrie. Verschillende studies verwijzen naar deze gronden en het is niet helemaal duidelijk of deze worden meegeteld in de 11.000 ha tot 14.000 ha onbenutte industriegrond. Bovendien is het de vraag of de terreinen van de failliete bedrijven als gevolg van de crisis, in deze inventarisaties al zijn opgenomen. Het zou toch al te grof zijn om deze terreinen niet onmiddellijk op te nemen en vrij te maken voor benutting door andere bedrijven. Ze vragen een aanpassing van de gegevens en menen dat de overheid maatregelen moet voorstellen om deze verschillende gronden te kunnen benutten.

*74a. SARO verwijst naar zijn standpunt 50d. SARO meent dat het voorzien van een lokaal bedrijventerrein steeds moet blijven gebeuren op basis van reële plaatselijke noden, waardoor wordt voorkomen dat er bedrijven worden gevestigd die het draagvlak van de kern overstijgen.*

*74b. SARO verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 54d.*

#### **75. Unizo [B167]**

a. Ze stellen tevreden vast dat bij verdere berekeningen voortaan het 'ijzeren voorraad systeem' toegepast wordt. Een goed functionerend 'ijzeren voorraad systeem', met enerzijds een ijzeren voorraad bestemde bedrijventerreinen en anderzijds een ijzeren voorraad bouwrijpe of uit te rusten bedrijventerreinen, opgevolgd door een nauwgezette monitoring, zal toelaten om sneller en beter in te spelen op de korte en middellange termijn vraag. Dit systeem zal de economie toelaten om met minder fricties te evolueren. Voortaan kan een beter aanbodbeleid gevoerd worden. Men kan, inspelend op de lokale bedrijfsdynamiek, een subregionaal aanbodsbeleid voeren, waarbij men de vraag van zeer dichtbij kan opvolgen zodat noch te veel, noch te weinig bedrijventerreinen moeten ontwikkeld worden. Ook wordt het mogelijk om een beter strategisch aanbodbeleid te voeren zodat Vlaanderen interessante investeringen op strategische plaatsen kan aantrekken of behouden.

b. Het is positief dat er in het RSV een aanvulling komt op de bestaande tekst inzake bundelen van kleinhandel. Ze verwijzen naar de formulering in het addendum in verband met de vraag naar professionele locaties voor kleinhandel. Volgens de bezwaarindiener is het van essentieel belang dat er in het RSV een verhoogde aandacht gegeven wordt aan (grootschalige) detailhandel. De verdere verlinting en inplanting van winkels heeft vooral in de periferie van steden en gemeenten tot een wildgroei geleid, terwijl heel wat binnensteden te kampen hebben met toenemende leegstand. De vermelde passage is te vaag en te beperkt. Volgens bezwaarindiener zijn in het RSV meer specifieke richtlijnen aangewezen voor wat betreft het locatiebeleid van (grootschalige) winkels. Winkels moeten bij voorrang ingeplant worden in de kernen van steden en gemeenten. Hiertoe moet er een afbakening komen van zogenaamde kernwinkelgebieden waarin de handels- en wijkkernen worden afgebakend en waar verder winkelontwikkelingen mogelijk zijn. Er moet een moratorium komen op de inplanting van nieuwe baanwinkels in de periferie. De vestiging van winkels buiten de kernwinkelgebieden zouden enkel nog mogelijk kunnen zijn voor ruimtebehoevende winkels in strikt afgebakende kleinhandelszones. Winkels in kleinhandelszones moeten daartoe een minimale oppervlakte hebben van 1.000 m<sup>2</sup> per vestigingseenheid. De assortimenten die in een kleinhandelszone worden aangeboden moeten in hoofdzaak (80 % van de oppervlakte) betrekking hebben op grote, autonome goederen, om het complementair karakter te waarborgen ten opzichte van de kern(en). De bestaande baanwinkels kunnen weliswaar blijven bestaan, maar een verdere uitbreiding is niet toegelaten en er zou een actief herlokalisatiebeleid moeten gevoerd worden naar ofwel (leegstaande panden van) kernen van steden en gemeenten ofwel sites waar deze winkels kunnen geclusterd worden. Daarnaast moet ook de geografische spreiding van grootschalige winkelcentra vastgelegd worden. Het aantal nieuwe shoppingcentra moet ook beperkt worden. De locaties waar er in geen geval ooit nieuwe winkels kunnen komen, moeten tevens expliciet vastgelegd worden. Het gaat daarbij volgens Unizo onder meer over landbouwgebied, natuurgebied.

c. Daarnaast moet volgens de bezwaarindiener tevens een afwegingskader ontwikkeld worden die moet doorlopen worden bij de inplanting van grootschalige detailhandel. De studie 'Ruimtelijk afwegingskader voor grootschalige detailhandelsvestigingen' vormt hiertoe een evenwichtige basis. Ook in dit afwegingskader moet kernversterkend beleid het uitgangspunt zijn. De inplanting van nieuwe grootschalige detailhandel moet daarbij ook steeds onderworpen worden aan een maatschappelijke effectentoets, waarbij onder meer rekening gehouden wordt met de impact op het stedelijk milieu, meer in het bijzonder de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en veiligheid van de kern, evenals de impact op de mobiliteit, de ontsluiting en de bereikbaarheid van de vestiging. De gevolgen van de inplanting van grootschalige winkels strekken zich vaak uit over de gemeente- en provinciegrenzen. Daartoe is het nodig een trapsgewijze bevoegdheidsverdeling van de verschillende bestuursniveaus vast te leggen naargelang de omvang van de grootschalige winkel. Alle winkels met een oppervlakte van 2.000 m<sup>2</sup> of minder zouden dan onder de bevoegdheid van de gemeenten kunnen vallen. Voor winkels met een oppervlakte tussen de 2.000 en 5.000 m<sup>2</sup> in grootstedelijk gebied zou eveneens de gemeente kunnen weerhouden worden. Voor winkels met dezelfde oppervlakte in buitengebied of kleinstedelijk gebied is de provincie het aangewezen bevoegdheidsniveau. Voor winkels met een oppervlakte hoger dan 5.000 m<sup>2</sup> is het gewest het meest geschikte bevoegdheidsniveau.

d. Bezwaarindiener dringt er dan ook op aan om met deze opmerkingen rekening te houden en deze op te nemen bij de definitieve goedkeuring van de herziening.

*75a. De Raad neemt akte van dit ondersteunend standpunt.*

*75b,c,d. De gesuggereerde aanvullingen van de bezwaarindiener zijn volgens de Raad in lijn met de opties in het huidige RSV en vereisen daarom op strategisch niveau geen aanpassingen. SARO verwijst naar de voorlopige goedkeuring van de Vlaamse Regering op 23 juli 2010 van de 'startnota winkelen in Vlaanderen'. De beslissing geeft verschillende initiatieven (omzendbrieven, besluitenaanpassing en andere maatregelen) aan die over de suggesties van de bezwaarindiener handelen.*

#### **76. Unizo Nevele [B230]**

De gemeente Nevele heeft nu als buitengebied een bedrijventerrein van 5 ha. Uitbreiding is niet meer mogelijk. Deze oppervlakte is al volledig ingenomen door bedrijventerreinen die zich moesten herlokalisieren. Bezwaarindiener wijst op de ingrijpende structuurwerken en stelt dat de leefbaarheid van de inwoners in het gedrang komt. Het is van cruciaal belang dat er een vlotte doorstroming van het verkeer is. Dit zorgt voor de leefbaarheid van winkels, restaurants enz. Ook het bloeiend verenigingsleven komt anders in het gedrang. Bezwaarindiener vraagt of er een perspectief is voor bestaande regionale bedrijven en verwijst naar pag.14 van het informatieboekje. Bezwaarindiener had graag vernomen wat de mogelijkheden zijn voor Nevele.

*76. Deze pertinente vragen van de bezwaarindiener moeten een antwoord krijgen in de gebiedsgerichte overlegprocessen of in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, zoals decretaal voorzien.*

#### **77. Pepsico International [B219]**

Ze tekenen bezwaar in tegen de wijze van selectie van bijzondere economische knooppunten. De Cluster Looza te Borgloon/Hoepteringen is voorzien in de lijst van 40 knelpunten (IG pag. 70). Van deze 40 knelpunten zijn er in een volgende stap 16 dringende knelpunten weerhouden (IG pag.33). Deze worden bevestigd in het RG (pag. 16) waar voor sommige sites terreinuitbreidingen mogelijk worden gemaakt. Looza nv, deel uitmakend van de Pepsico Groep, blijft op elk ogenblik opportuniteiten naar groei evalueren. Uitbreiding van de productie- en logistieke activiteit kunnen ook groei van tewerkstelling met zich mee brengen. Het gaat concreet om de uitbreiding van de activiteiten voor het afvullen van koolzurende dranken. Deze mogelijke uitbreidingen kunnen tot ruimtetekort leiden in 2012. Het RSV noodzaakt de bezwaarindiener tot stabilisering of zelfs tot achteruitgang indien groeimogelijkheden en economische ontwikkeling worden geblokkeerd.

*77. Dit knelpunt moet een antwoord krijgen op het niveau van gemeentelijke overlegprocessen (i.f.v. GRS). De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel bijzondere economische knooppunten (2.2.4). SARO ziet geen bijkomende redenen om (uitgaande van de weerhouden selectiemethode) deze cluster te selecteren als bijzonder economisch knooppunt.*

**78. Kempen Resoc [B192]**

a. De doorbraak 'Slimme Draaischijf Europa' is één van de zeven VIA-doorbraken die Vlaanderen tegen 2020 naar de top 5 van de Europese regio's moet loodsen. Ook het Streekpact Kempen neemt de logistieke sector op als één van de drie speerpuntsectoren. Bezwaarindieners vindt hiervan geen vertaling terug in het RSV. De streek vraagt de Vlaamse overheid om te bekijken in welke mate de ruimtelijke ordening kan bijdragen aan de ambitieuze doelstellingen op het vlak van slimme logistiek en de resultaten van deze oefening te vertalen naar het RSV.

b. Een beperkt aantal grote economische concentraties ondervinden problemen op vlak van bestemming of uitbreiding, omdat ze niet als economisch knooppunt zijn erkend. De transportzone Meer te Hoogstraten werd - tegen de verwachting in - niet geselecteerd. Het addendum (IG bijlage 2) verduidelijkt dat bijkomende beleidsafweging noodzakelijk is. De studie van de POM Antwerpen 'Logistieke Poort Antwerpen' geeft volgende logistieke hotspots voor de Kempen: de cluster Turnhout, de ENA-cluster en de cluster Noord. Voor de cluster Noord is de transportzone in Meer zeer belangrijk. Deze bedrijventone is volledig bezet. Deze transportzone streeft er naar om samen met het bedrijventerrein Hazeldonk in Nederland, het grootste logistieke centrum van West-Europa te worden langs één van de belangrijkste verkeersaders in Vlaanderen. Daarom is het noodzakelijk dat deze transportzone kan uitbreiden. De provincie wenst de volledige zone in de toekomst uitsluitend te gebruiken voor bedrijven die in de (internationale) transportsector ingeschakeld zijn. In de bindende bepaling van het RSPA wordt aan het Vlaams Gewest gevraagd om verder overleg te voeren m.b.t. de grensoverschrijdende ontwikkeling van de transportzone. Het is en blijft een Vlaamse bevoegdheid gelet op de aard en de grootte, het grensoverschrijdende karakter en de ligging in het spanningsveld tussen de haven van Antwerpen en Rotterdam. Het addendum neemt de transportzone Meer echter niet op als economisch knooppunt. Een duidelijke motivering hiervoor ontbreekt. Bezwaarindieners vraagt om de transportzone Meer op te nemen als economische poort.

c. Ze verwijzen tevens naar de ambitie van de regio om een actieve kennisregio te worden op het vlak van milieuen energietechnologie. Bezwaarindieners verwijst verder naar het MYRRHA-project (een geavanceerde nucleaire onderzoeksreactor) en het campinaproject (businesslink tussen de Kempense kennispolen VITO en de KHK). De ruimtelijke bestemming van de nucleaire zone moet dringend herzien worden, in functie van het creëren van extra ruimte voor de energie- en milieutechnologiesector en van het oplossen van een aantal knelpunten (o.a. zonevreemdheid van de site VITO). Er moet een integrale visie worden ontwikkeld over de nucleaire zone. Ze vragen een kwantitatieve ruimtelijke behoefteanalyse met betrekking tot beide ruimtelijke functies (nucleaire activiteiten en niet-nucleaire economische ontwikkeling). Door de oppervlakte en de aard van de activiteiten is dit een opdracht van het Vlaams Gewest.

d. Gezien de schaarste van bedrijventerreinen in de regio, steunt de bezwaarindieners de Kempense gemeenten in hun vraag naar selectie als bijzonder economisch knooppunt. Een concreet dossier is de vraag van de gemeente Retie voor de uitbreiding van het economisch knooppunt Arendonk in functie van de inplanting van een bedrijventone langs de E34. De ontwikkeling van een (bijkomende) bedrijventone in Retie aan de zuidzijde van de E34 sluit geografisch aan bij de Hoge Mauw in Arendonk en is perfect ontsluitbaar via de E34-afrit 26.

e. Het voorzien van voldoende bedrijfsruimte kan gerealiseerd worden via verschillende sporen: het ontwikkelen van nieuwe terreinen, het efficiënter invullen van bestaande terreinen en het saneren van bestaande, maar vervuilde gronden. De regio mist een duidelijke visie hierover in het RSV. De regio is vragende partij voor het toevoegen van het principe van een activerend grondbeleid. Mogelijkheden hieromtrent zijn het verplichten van bedrijven om een ontwikkelingsplan uit te werken, het invoeren van een leegstandsheffing en een wederinkoopbeleid zoals de IOK de laatste jaren hanteert. Voor de realisatie van een hoge ratio van jobs per hectare moet een tewerkstellingstoets bij de inrichting van bedrijventerreinen gehanteerd worden.

*78a. SARO verwijst naar zijn standpunt 11c.*

*78b. SARO stelt vast dat de Vlaamse Regering beleidsmatig heeft beslist om het bijzonder economisch knooppunt Transportzone Meer niet te selecteren.*

*78c. SARO verwijst naar het IG waar de methode voor selectie van de bijzondere economische knooppunten werd toegelicht. De nucleaire zone in Mol was onderdeel van de basisinventaris van 40 knelpunten. De studie 'Onderzoek naar ontwikkelingsperspectieven voor economische concentraties in gemeenten die niet geselecteerd zijn als economisch knooppunt' oordeelde dat dit geen dringend knelpunt betreft, en dat provinciale keuzes hierbij een rol zullen spelen. Deze zone is daarom niet opgenomen in de shortlist van 16 weerhouden knelpunten. De nucleaire zone wordt momenteel verder bestudeerd in het kader van de provinciale planningsprocessen voor de afbakening*

van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol. Een plan-MER voor het CAT-project in Dessel voor de berging van laag- en middelradioactief afval is in opmaak. Dit kan eventueel in een gewestelijk RUP worden opgenomen. SARO onderschrijft de vraag om een ruimtelijke visie te ontwikkelen op de nucleaire zone als geheel. Dit vereist geen aanpassing in het addendum. De vraag tot aanduiding van deze site als bijzonder economisch knooppunt kan de Raad niet ondersteunen.

78d. SARO verwijst naar het IG waar de methode voor selectie van de bijzondere economische knooppunten werd toegelicht. SARO ziet geen bijkomende redenen om (uitgaande van de weerhouden selectiemethode) Retie te selecteren als bijzonder economisch knooppunt in voorliggend addendum.

78e. SARO onderschrijft het standpunt van de bezwaarindiener, maar vindt in het huidig RSV hierover voldoende beleidsopties. De gevraagde activeringsmaatregelen worden vermeld in het addendum. De Raad verwijst verder naar zijn standpunt 54d.

#### **79. Resoc Midden-West-Vlaanderen [B213]**

a. Midden-West-Vlaanderen kent een structureel tekort in het aanbod van bedrijventerreinen. De oorzaken zijn o.a. te laattijdige en te trage planningsprocessen, het hoogste aandeel industriële tewerkstelling van alle Vlaamse regio's en het groter ruimtebeslag van deze industriële bedrijven, het hoog aandeel bedrijven op niet-professionele locaties in de regio, de aanwezigheid van veel problematische ruimtevragers, de structurele onderschatting van de behoeften (door het industriële karakter van de regio en de historische ontwikkeling van KMO's op niet professionele locaties).

b. Het onvoldoende aanbod van bedrijventerreinen zorgt voor het afremmen van de economische vernieuwing van de bedrijven. De (her)locatie van problematische ruimtevragers (onder meer grond- en recyclagebedrijven) kan niet ingevuld worden en hun zonevreemd bestaan wordt genegeerd of moet gedoogd worden. In 2007 was er een vraag van 75,6 ha voor problematische ruimtevragers waarvan maar 11,6 ha kon ingevuld worden.

c. Er is een structurele problematiek inzake niet-agrarische economische activiteiten in de landelijke bestemmingszones.

d. Het is positief dat in het addendum de actualisatie van de prognoses inzake bedrijventerreinen grondig werd uitgewerkt en bijgestuurd. Ook de opname van de bedrijvensite langs het kanaal Roeselare-Leie te Oostrozebeke als bijzonder economisch knooppunt is positief, om zo het subregionaal tekort voor watergebonden locaties aan te vullen.

e. Het is negatief dat door het laattijdig aanvangen van de herziening, de planning achter de realiteit aanholt en geleid heeft tot een ernstige vertraging van het aanbod. Het is nodig om de planperiode voor werken voor West-Vlaanderen uit te breiden tot 2022. Indien dit niet gebeurt, moet er onmiddellijk een nieuwe herziening opgestart worden voor 2012-2027.

f. Bij het ontwikkelen van het aanbod moet rekening worden gehouden met specifieke regionale dynamieken. Bedrijfshuisvestingsbehoeften voor Roeselare moeten tijdig opgestart en afgewerkt worden.

g. Het rigide vasthouden aan de verdeling van de taakstellingen voor wonen tussen stedelijke gebieden en buitengebied is negatief voor de leefbaarheid van de woonkernen in het buitengebied (o.a. bevrozing van de kernen van het buitengebied). Het RSV voert geen beleid van versterking van kernen maar een stedenbeleid dat voorkeur geeft aan suburbanisatie rond steden en de plattelandkernen benadeelt door een standstill beleid. Een methodiek moet worden ontwikkeld om de minimale grootte van een kern in het buitengebied in te schatten (o.a. in stand houden van de basisvoorzieningen voor basisonderwijs, openbaar vervoer, aankoop dagelijkse goederen, sportinfrastructuur).

h. In het kader van de uitvoering van ruimtelijke planningsprocessen gebeuren door sommige Vlaamse ambtenaren interpretaties of worden bijkomende studies opgelegd aan de gemeentebesturen. Hierbij wordt de subsidiariteit uitgehold of nieuwe normatieve voorwaarden. Het is in vele gevallen niet duidelijk of zij daarvoor een expliciet mandaat hebben van hun minister.

i. Ze pleiten daarom voor een niet louter restrictieve maar een positief georiënteerde samenwerking waarbij de expertise van elk bestuursniveau wordt erkend in functie van een oplossingsgericht overleggen en werken.

- j. Bij het opzetten van evaluerend onderzoek naar de effectiviteit van de uitvoering van het RSV wordt vooral een planningsintroverte en een systeembevestigende vraagstelling gehanteerd. Er is geen economische analyse van de planningsresultaten gebeurd. Het is wenselijk dat er ook economische vragen worden gesteld met betrekking tot de doelgerichtheid en de doeltreffendheid van het planningsstelsel (o.a. vraag naar de economische meerwaarde in vergelijking met de kosten van het te stugge, te formalistische, te trage en te centralistisch detaillistisch ruimtelijk beleid).
- k. Izegem maakt op stedenbouwkundig vlak deel uit van het regionaal stedelijk gebied Roeselare. Er is geen erkenning van de centrumfunctie van Izegem in tegenstelling tot vergelijkbare steden die geselecteerd werden als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied (leper, Knokke-Heist, Tielt en Waregem) of kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (Torhout). Izegem ondervindt daardoor negatieve gevolgen (o.a. erkenning en betoelaging van voorzieningen en projecten).
- l. Bezwaarindieners adviseert het addendum voorwaardelijk gunstig mits volgende voorwaarden: (1) de verruiming van de planperiode tot 2022, (2) de start van een gewestelijk planningsinitiatief voor het regionaal stedelijk gebied Roeselare (cf. Vlaamse Regering 21.11.2008), (3) de opname van bedrijvenszone langs het kanaal Roeselare-Leie te Oostrozebeke als bijzonder economisch knooppunt, (4) de snellere afwerking van gewestelijke planningsprocessen in de specifieke economische knooppunten, (5) de uitwerking van een aangepast beleidskader voor functiewijzigingen voor bestaande bebouwing voor niet-zone-eigen activiteiten in de landelijke bestemmingszones, (6) het voeren van een kernenbeleid dat leidt tot ontwikkeling van draagkrachtige woonkernen in het buitengebied en het afstappen van het huidig beleid van rigide taakstellingen tussen stedelijke gebieden en buitengebied, (7) het respecteren van het subsidiariteitsprincipe en niet opleggen van aanvullende verplichtingen door Vlaamse ambtenaren zonder uitdrukkelijk mandaat van hun Minister, (8) het opzetten van een evaluerend onderzoek naar de kosten-baten en economische meer- en minwaarden van de planningsresultaten van het RSV en (9) het erkennen van de centrumfunctie van Izegem binnen het regionaal stedelijk gebied Roeselare.

*79a. De Raad neemt akte van deze beschrijving.*

*79b. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b.*

*79c. De Raad neemt akte van deze problematiek.*

*79d. De Raad neemt akte van dit ondersteunend standpunt.*

*79e. SARO verwijst naar zijn standpunt 8d.*

*79f. De Raad is van oordeel dat gebiedsgebonden dynamiek aan bod komt in gebiedsgerichte overlegprocessen. In het kader van dit addendum doet de Raad geen uitspraken over dossiergebonden opmerkingen.*

*79g. De Raad meent dat het RSV zowel een stedelijk gebied beleid als een beleid ten aanzien van de woonkernen in het buitengebied ondersteunt. Het addendum stelt dat beleid niet in vraag.*

*79h,i. De Raad is van oordeel dat de werking van welbepaalde ambtenaren geen voorwerp is van de herziening.*

*79j. SARO verwijst naar zijn standpunt 8d.*

*79k. De Raad is van oordeel dat de erkenning van Izegem als centrumstad geen voorwerp is van deze herziening.*

*79l. De Raad verwijst naar zijn standpunten 79a t.e.m.79k.*

#### **80. Resoc Leuven en Resoc Halle-Vilvoorde [B172]**

a. Bezwaarindieners benadrukken de internationale en centrale stedelijke roeping van de Vlaamse Ruit. Het addendum schroeft de ambitie inzake ruimte voor ondernemen in Vlaams-Brabant terug. Ze gaan niet akkoord met de voorgestelde wijzigingen voor het RSV omdat (op een weinig transparante manier) nieuwe beleidskeuzes worden aangebracht die een nadelige invloed hebben op de sociaal-economische dynamiek van de regio. Het concept van de Vlaamse Ruit wordt afgezwakt en de economische ontwikkeling wordt verschoven naar de periferie in Vlaanderen. Ze kunnen niet akkoord gaan met een verschuiving van de taakstelling inzake ruimte voor economie naar andere gebieden in Vlaanderen. Ze wensen effectieve oplossingen voor de congestieproblematiek van de regio zonder een verminderde economische ambitie. Voor het bepalen van de gewenste ruimtelijke structuur gelden de principes van de gedeconcentreerde bundeling, de bescherming van de open ruimte en de herwaardering van het stedelijk weefsel.

Ze concluderen dat de Vlaamse overheid in de praktijk afbreuk doet aan de algemene uitgangspunten voor de ruimtelijke ordening in Vlaanderen. Het concept van de gedeconcentreerde bundeling en de herwaardering van het stedelijk weefsel worden wel in de algemene principes benoemd, maar de concrete invulling is hiermee niet congruent.

b. Op de informatie- en inspraakvergadering van 15 maart 2010 in Leuven werd formeel ontkend dat het concept van de Vlaamse Ruit wordt afgezwakt. Men verwees toen naar de moeilijkheidsgraad om in Vlaams-Brabant de nodige consensus te bereiken om tot welbepaalde ontwikkelingen te kunnen komen. De initiële taakstelling inzake ruimte voor ondernemen voor Vlaams-Brabant moet op 1.350 ha behouden worden. Er moet samen gezocht worden naar de juiste fasering om deze taakstelling waar te maken. Ze hebben de indruk dat de cijfersets zijn gemanipuleerd om de verandering van de economische ambitie voor Vlaams-Brabant te verantwoorden.

c. Ze stellen verder dat het principe van een subregionale benadering verdedigbaar is, maar menen dat in dit geval de logica onduidelijk is en niet wordt gemotiveerd. Een gebied van Huldenberg tot Voeren wordt als één subregio beschouwd. Twee centrumsteden Leuven en Mechelen worden in dezelfde subregio ondergebracht, terwijl ze in werkelijkheid de kernen vormen van twee duidelijk onderscheiden subregio's. Gemeenten waarvan het zinvol zou zijn om ze tot één Leuvense subregio te rekenen (o.a. Leuven, Herent, Bertem, Bierbeek, Lubbeek) worden over drie verschillende subregio's uitgesmeerd. Ze vragen tevens verdere verduidelijking bij de cijfers voor het aanbod (RG pag. 42 tabel 11). Verbazend is dat uit de cijfers zou blijken dat het beschikbaar aanbod in de omgeving van Brussel 413 ha bedraagt. Dit is onrealistisch, gezien de schaarste die men op het terrein ervaart. Het onderzoek van de POM Vlaams-Brabant in 15 gemeenten van het arrondissement Halle-Vilvoorde geeft heel andere cijfers. Ongeveer 80% van de bedrijventerreinen is in gebruik en slechts een fractie van de onbenutte terreinen kan effectief (opnieuw) op de markt worden gebracht.

d. De kaartjes (RG pag. 44-45) geven een verbazend beeld. Men registreert de grootste overschotten in de Vlaamse Ruit terwijl in de praktijk hier de meest nijpende tekorten worden ervaren. Deze cijfers staan in schril contrast met de cijfers in andere studies (o.a. SPRE, ROTO).

e. De planningsprocessen worden zeer positief, maar weinig realistisch voorgesteld. Tabel 12 geeft cijfers betreffende ruimte voor economie in lopende planningsprocessen. Gezien de beperkte ruimte die de Vlaamse overheid in pakket 1 voor Vlaams-Brabant heeft aangeduid (148,5 ha in het VSGB, 38 ha in het regionaalstedelijk gebied Leuven) is het cijfer van 939 ha niet realistisch. In de werkelijkheid zal slechts een fractie bestemd worden van de 693 ha die men voor pakket 1 berekent.

f. Het is moeilijk om op basis van de indeling in subregio's zinvolle conclusies te trekken omtrent vraag naar (en aanbod aan) bedrijventerreinen. De vragen op het terrein vermoeden het tegenovergestelde. De economische crisis kan één en ander tijdelijk doen afnemen, maar de herziening moet passen in een visie op lange termijn.

g. Voor de berekening van de ruimte voor economie wordt uitgegaan van weinig transparante noch realistische cijfers. Er is onduidelijkheid over de gehanteerde berekeningsmethode. Het ontbreken van een inhoudelijke motivering voor de afzwakking van het concept van de Vlaamse Ruit is onbegrijpelijk.

h. Ze wijzen op de aanwezigheid van Brussel. De economische activiteiten in Vlaams-Brabant staan niet los van de economische ontwikkeling in Brussel. Ze stellen de vraag of deze economische realiteit voldoende werd verrekend in de voorliggende analyses.

i. Ze vinden het positief dat Meise-Westrode is aangeduid als een bijzonder concentratiegebied voor economische activiteiten. Dit zal de rechtszekerheid voor de verdere ontwikkeling ten goede komen. Het valt op dat de ontwikkelingspotenties voor de bijzondere economische knooppunten beschreven worden in het IG, terwijl men dit in het RG zou verwachten. Ze vragen om de toekomstige ontwikkelingen van Meise-Westrode (ook) in het RG te beschrijven. Meise-Westrode is bovendien een terrein dat in ontwikkeling was op het ogenblik van goedkeuring van het RSV. Een ontwikkeling van Meise-Westrode mag dan ook niet langer tegengehouden worden.

j. Voor de economische concentratie rond Kampenhout-Sas, Haacht en Boortmeerbeek vragen ze om ook mogelijkheden te voorzien voor lokale ontwikkelingen (cf. RSP Boortmeerbeek).



k. Het addendum (IG pag. 32) vermeldt dat het er op kwantitatief vlak vooral op aankomt de provincies en de gemeenten te stimuleren om hun overblijvend aandeel van de totale taakstelling van ca. 7.000 ha te plannen. De regio wil graag deze uitdaging opnemen. Het lijkt dan evident dat Vlaanderen een gecoördineerde en constructieve houding aanneemt ten aanzien van de initiatieven van de provincie en de betrokken gemeenten. Op dit ogenblik is de Vlaamse bereidheid om effectieve ontwikkelingen in Vlaams-Brabant toe te staan echter klein. De realisaties van het Vlaamse planningsniveau in Vlaams-Brabant zijn uiterst miniem.

l. Ze benadrukken het belang van concrete intergemeentelijke ontwikkelingen. Gezien het ontbreken van een effectieve invulling door Vlaanderen van ruimte voor economie in het VSGB, gezien het ontbreken van ruimte voor bedrijvigheid in het afbakingsproces voor Leuven, is er meer nood aan gebundelde realisatie van terreinen in de buitengebieden.

m. Ze uiten (opnieuw) hun bezorgdheid over de lange tijd die nodig is om tot effectieve realisaties te komen. Er blijft een belangrijk knelpunt inzake het verwerven van concrete terreinen. De onteigeningsprocedures bieden noch aan de maatschappij, noch aan de publieke ontwikkelaar, noch aan de individuele eigenaar een werkbaar kader om op een efficiënte wijze en op een redelijke termijn tot ontwikkeling te komen.

n. In het kader van het aanduiden van mogelijke zoekzones voor economische bedrijvigheid werden in de nota van de ERSV werkgroep 'Kaarten op Tafel' diverse zoekzones beoordeeld (KSG Asse en Ternat: 26 ha, KSG Halle: 40 ha, RSG Leuven: 30 ha, VSGB: 220 ha, KSG Aarschot: 44 ha, KSG Diest: 48 ha, KSG Tienen: 79,5 ha, SPEK Londerzeel: 70 ha, Kampenhout-Sas: 25 ha).

o. Ze vestigen tevens de aandacht op de mogelijkheden inzake herbestemming van militaire domeinen ten voordele van ruimte voor economie. Ze vragen dat het militaire domein te Goetsenhoven (126 ha) hieraan getoetst wordt. Het is aangewezen om aan de publieke actoren een betere toegang te verlenen tot transparante informatie.

p. Ze onderschrijven het belang van reconversie voor de economische ontwikkeling van de regio. Dit betekent dat hiervoor geld wordt vrijgemaakt. Anders zullen heel wat reconversieprojecten leiden tot bestemmingswijzigingen naar wonen, kantoren. Traditionele bedrijventerreinen zullen minder vaak gerealiseerd worden, omdat dergelijke reconversie verlieslatend is in Vlaams-Brabant.

q. Het is wenselijk om garanties in het RSV in te bouwen waardoor de schaarse ruimte voor economie op een meer kwalitatieve wijze wordt beheerd en waarbij maximaal wordt gewaakt over de gewenste ruimtelijke economische invulling. Er moet worden overwogen om het beheer (en de ontwikkeling) van de terreinen toe te vertrouwen aan deskundige publieke instanties.

r. Ze betreuren dat er in de procedure tot herziening van het RSV geen ruimte wordt gemaakt voor een gebundelde inbreng vanuit de streek. De doelstelling van Resoc, conform het decreet ERSV, is uitdrukkelijk om de zogenaamde levende krachten van een streek (provinciale en lokale besturen, intercommunales, werkgevers en werknemers) tot overleg te brengen en om duurzame economische streekontwikkeling te stimuleren.

*80a. De Raad is van oordeel dat het concept van de Vlaamse Ruit niet wordt verlaten in het addendum. Het addendum schroeft de economische ambities niet terug, maar vergroot integendeel de mogelijkheden voor bijkomende bedrijventerreinen. Het addendum houdt geen verschuiving in van taakstelling inzake ruimte voor economie. Inzake de ondergraving van de doelstellingen van het RSV verwijst de Raad naar zijn standpunt 2e.*

*80b,c,e,g. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 59c.*

*80d. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 56.*

*80f. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

*80h. De Raad stelt vast dat de berekeningen in overeenstemming zijn met de vaste beleidslijn van de Vlaamse Regering om geen overloop van Brussel op te vangen in Vlaanderen.*

*80i. De Raad neemt akte van dit standpunt. De beschrijving van de potenties van een bijzonder economisch knooppunt zullen verder ingevuld worden bij het gebiedsgerichte onderzoeks- en overlegproces hieromtrent.*

*80j. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

*80k. De Raad meent dat de timing en standpunten in gebiedsgerichte overlegprocessen geen voorwerp zijn van deze herziening.*

*80l. De Raad meent dat het kader in het huidige ruimtelijk structuurplan (via stedelijke gebieden) reeds loskomt van de gemeentegrenzen. Het addendum bevat bovendien de uitdrukkelijke mogelijkheid om dit ook voor lokale*

*bedrijventerreinen te stimuleren.*

*80m. De Raad verwijst naar het standpunt 54d. De instrumenten voor ontwikkeling (bv. onteigeningsprocedures) zijn geen voorwerp van deze herziening.*

*80n. De Raad neemt akte van dit voorstel waarvan de bespreking thuishoort in de gebiedsgerichte overlegprocessen.*

*80o. De Raad meent dat dossiergebonden suggesties geen voorwerp zijn van deze herziening.*

*80p. De financiële middelen voor instrumenten die nodig zijn voor de uitvoering van beleidsopties in het addendum zijn geen voorwerp van deze herziening.*

*80q. De Raad is van oordeel dat de rol van publieke instanties in het beheer van bedrijventerreinen geen voorwerp deel uitmaakt van deze herziening.*

*80r. De Raad neemt akte van deze bezorgdheid.*

**81. Autobus Dony nv [B117, B318 – 2 identieke bezwaarschriften]**

Autobus Dony nv voert opdrachten uit voor de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn (o.a. lijndiensten, vraagafhankelijk vervoer en leerlingenvervoer). Door de ontwikkeling van het openbaar vervoer is de uitbating op de huidige historische stelplaats, langs de N79, niet meer mogelijk. Ze zoeken voldoende stallingsruimte voor hun bussen. Het bedrijf heeft bij de stad Borgloon meermaals aangedrongen op een oplossing. Het is uitgesloten om de bussen te parkeren op industriezones of KMO-zones die ver verwijderd zijn van de door de bussen gereden lijnen (belasting op leefmilieu, op de lokale verkeerssituatie en op sociaal niveau). Ze stellen, samen met het stadsbestuur, vast dat er geen oplossing te vinden is voor deze nijpende situatie, behoudens de Cluster Looza. Deze zone geeft aan het bedrijf de mogelijkheid om op korte termijn een definitieve oplossing te vinden voor haar logistieke problemen. De aanwezigheid van Transport Lux op deze site zorgt daarenboven voor een aanmerkelijke vermindering van milieubelastende activiteiten (het aanwezige tankstation en de wasinstallatie kunnen door de twee bedrijven samen gebruikt worden). Ze tekenen bezwaar aan tegen de wijze van selectie van bijzondere economische knooppunten en hopen dat de cluster Looza toch opgenomen wordt in de lijst van knelpunten wat een noodzakelijke terreinuitbreiding mogelijk maakt.

*81. De Raad verwijst naar zijn standpunt 77. Ze meent dat de problematiek van een bestaand bedrijf niet rechtstreeks wordt bepaald door een selectie als bijzonder economisch knooppunt.*

**82. Transport nv [B138]**

Transport Lux nv is een belangrijk logistiek bedrijf in Limburg gevestigd langs één van zijn belangrijkste klanten nl. Tropicana Looza. Ze wensen hun activiteiten verder uit te breiden op deze locatie, rekening houdend met de jaarlijkse groei van de omzet met 10%. Indien de stad Borgloon en Vlaanderen geen bijkomende gronden zou goedkeuren, wordt de groei van het bedrijf afgeremd. Bovendien is er de mogelijkheid om Dony Autobus nv hier te vestigen, zodat het logistiek probleem van de stad Borgloon wordt opgelost. Er gelden schaalvoordelen (o.a. carwash, pompinstallaties, werkplaats). Ze nodigen Vlacoro uit om, samen met het stadsbestuur Borgloon, zich ter plaatse te komen vergewissen van de noodzaak om de KMO-zone Looza-Lux uit te breiden. Zo wensen ze bij te dragen aan de economische ontwikkeling van Zuid-Limburg, regio Sint Truiden-Tongeren.

*82. De Raad verwijst naar zijn standpunt 77. Ze meent dat de problematiek van een bestaand bedrijf niet rechtstreeks wordt bepaald door een selectie als bijzonder economisch knooppunt.*

**83. Bezwaarindiener [B74]**

Bezwaarindiener wijst op de problemen bij de ontwikkeling van het gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Bellestraat-Zonneken te Sint-Niklaas. De communicatie is onvoldoende. Slechts enkele waren op de hoogte van het openbaar onderzoek. Via een petitie verklaarde 88% van de betrokken inwoners zich tegen de komst van een regionaal bedrijventerrein. Er is geen maatschappelijk draagvlak. Er is enkel een globaal mobiliteitsplan gemaakt voor de stad Sint-Niklaas. Tevens wijst de bezwaarindiener op het ontbreken van een milieuvisie en beleidsplan voor het bedrijventerrein.

Bezwaarindiener doet voorstellen voor extra communicatie en voor de ruimtelijke planning van bedrijventerreinen (structuurvisie en beleid bepalen op gewestelijk niveau, bedrijventerreinen plannen op minimum 500 meter van woningen, een stappenplan en toetsingskader opstellen en milieuzonering toepassen).

*83. De Raad meent dat de afbakening van het stedelijk gebied Sint-Niklaas geen voorwerp is van deze herziening.*

**84. Bezwaarindiener [B89]**

Bezwaarindiener tekent bezwaar aan tegen het RUP voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein langs de Haachtsesteenweg ter hoogte van de Rood-Kloosterlaan en de Van Beethovelaan. Ze wijzen op de geluidsimpact, de impact op de lichtinval, de visuele impact, de impact op het milieu en het verkeer.

*84. SARO merkt op dat dit RUP niet het voorwerp uitmaakt van het addendum.*

**85. Bezwaarindieners [B56, B69, B73, B99, B170, B177, B283, B284, B285, B286, B287, B288, B290, B291, B292, B293, B294, B295, B353]**

Bezwaarindieners formuleren één of meerdere van volgende bezwaren tegen Parkveld:

- a. Waardevolle open ruimten aan de Leuvense stadrand dreigen verloren te gaan indien geen consequente normering wordt gehanteerd voor de ruimtelijke invulling van nieuwe bedrijfsgebouwen in onze stedelijke omgeving. Enkele belangrijke normen hierbij zijn duurzame ontwikkeling. Zo zou Leuven-Noord een betere keuze zijn voor industriële activiteiten.
- b. Men kan zich afvragen of bijkomende bedrijventerreinen nog nodig zijn wanneer bestaande zones compacter worden gebouwd en leegstand en onbebouwde percelen worden gebruikt.
- c. Het Vlaams Gewest moet een MER opstellen voor het afbakeningsproces van het Regionaal Stedelijk Gebied Leuven, zodat er geen voorafname kan gemaakt worden in het GRS, wat gebeurd is met het RUP Parkveld.
- d. Parkveld is volgens het gewestplan ingekleurd als landbouwgebied en vormt een groene buffer die de verbinding maakt tussen de vijvers van de Abdij van het Park en Heverleebos. Dit open landschap verkavelen, zelfs met een 'bospark', centraal gelegen tussen de woningen en het bedrijventerrein, betekent de teloorgang van deze connectiviteit.
- e. Met het RUP Parkveld zou het gebied een andere bestemming krijgen: 'een regionaal bedrijventerrein en woonverkaveling'. Het RSV mag geen voorwendsel zijn om zomaar 13 ha landbouwgebied, via het RUP zonder motivering een andere bestemming te geven.
- f. Het lijkt eigenaardig dat men nu nog een 2<sup>de</sup> herziening wil doorvoeren die pas ten vroegste in 2011 van kracht zal worden, terwijl het structuurplan dat tot 2012 loopt dan aan een grondige herziening toe is.
- g. Belangrijke gegevens waarop de besluitvorming van het RSV werd gebaseerd i.v.m. de voorziening van ruimte voor industriële ontwikkelingen zijn gebaseerd op gegevens van 2006-2007 die omwille van de economische crisis zeker en vast achterhaald zijn.
- h. Er wordt een vermeerdering van de reeds voorziene industrieterreinen voorgesteld van 10%. Als men rekening houdt met de prognoses van een vertraagde economische groei kan afgevraagd worden of deze bijkomende oppervlakte nodig is. Hiermee werd in het voorstel echter geen rekening gehouden, wat werd toegegeven door de ambtenaren van Ruimtelijke Planning.
- i. Men heeft de indruk dat de hele herziening als enig nut heeft een aantal onwettige situaties nog snel te regulariseren.
- j. Vraag om de herziening op vlak van de uitbreiding van industriezones te annuleren.
- k. Een kwaliteitsvolle ruimtelijke structuur van het stedelijk weefsel veronderstelt naast verdichting ook ontlichting, zodat het stadsbestuur moet ophouden met verkavelen. De natuurlijke structuur en de connectiviteit tussen waardevol natuur- en parkgebied eist dat de openruimte corridor niet volgebouwd wordt.
- l. Parkveld mag geen deel uitmaken van het Regionaal Stedelijk gebied maar moet agrarische open ruimte blijven, als één van de laatste landbouwgebieden binnen Leuven en als groene corridor tussen de Abdij van het Park en Heverleebos.

m. Ambtenaren ruimtelijke planning van de stad Leuven hebben op hun infoavond reeds toegegeven dat de huidige bedrijven- en ambachtelijke zones fel onderbenut zijn wegens o.a. leegstand en onbebouwde percelen. Een vooropgestelde vermeerdering van 10% van de al bestaande industrieterreinen druist in tegen alle huidige bekommernissen in verband met duurzame ontwikkeling. Bovendien zijn in Leuven-Noord of het nabijgelegen Tienen betere keuzes voor industriële activiteiten. Ook het volbouwen van deze openruimte corridor met woongebouwen is geen redelijke optie. Met de huidige vertraagde economische groei is deze zeker in het volgend decennium onverantwoord.

*85a. De Raad ondersteunt deze bezorgdheid en benadrukt dat deze problematiek een oplossing moet krijgen in het desbetreffend gebiedsgericht overlegproces voor het regionaalstedelijk gebied Leuven. Dit maakt geen voorwerp uit van voorliggende herziening.*

*85b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 48a,b. De conclusie is dat naast inspanningen voor invulling, hergebruik en reconversie, eveneens bijkomende bedrijventerreinen dienen bestemd te worden.*

*85c. Het afbakeningsproces van het stedelijk gebied Leuven is geen voorwerp van deze herziening. Volgens de informatie van de Raad wordt een plan-MER opgesteld voor het regionaalstedelijk gebied Leuven.*

*85d,e. De ruimtelijke opties voor het gebied Parkveld zijn geen voorwerp voor deze herziening.*

*85f. De Raad verwijst naar zijn standpunt 8b.*

*85g. SARO verwijst naar zijn standpunten 1c en 7a.*

*85h. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b.*

*85i. Dossiergebonden elementen maken geen voorwerp uit van het addendum.*

*85j. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b.*

*85k. De Raad verwijst naar zijn standpunt 35d. De Raad meent dat standpunten van andere bestuursniveaus geen voorwerp zijn van deze herziening.*

*85l. De Raad meent dat het gebiedsgerichte overlegproces voor de afbakening van het stedelijk gebied Leuven geen voorwerp is van deze herziening.*

*85m. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b. De Raad meent dat uitspraken die gedaan worden in het kader van het gebiedsgerichte overlegproces voor de afbakening van het stedelijk gebied Leuven geen voorwerp zijn van deze herziening.*

#### **86. Bezwaarindiener [B289]**

Bezwaar tegen het addendum en de omvorming van het agrarisch gebied 'Parkveld' in Leuven-Heverlee tot regionaal bedrijventerrein en woonverkaveling:

a. De omvorming van waardevolle open ruimte aan de Leuvense stadsrand impliceert een verdere onverantwoorde uitbreiding van wonen en werken ten koste van de weinige open ruimte die Leuven nog ter beschikking heeft. De uitbreiding is ook volstrekt onnodig gezien de grote leegstand op de bestaande industrieterreinen en de zeer substantiële uitbreiding van wooncapaciteit elders in de stad. Daarenboven heeft Leuven zijn draagkracht met betrekking tot het maximum aantal inwoners al ruim bereikt.

b. Het Parkveld is een waardevol groen en open gebied tussen Heverleebos en de Abdij van het Park enerzijds en tussen de Leuvense binnenstad en het industrieterrein van Haasrode anderzijds; het moet als dusdanig gerespecteerd en behouden worden.

c. Enkel de belangen van bepaalde bouwpromotoren worden gediend. Bovendien zijn deze plannen niet gebaseerd op maatschappelijk verantwoorde economische of sociale argumenten.

*86a,b,c. De Raad verwijst naar zijn standpunten 85a t.e.m. 85m.*

**87. Bezwaarindiener [B292]**

Twee bezwaarindieners zijn tegen de plannen voor Parkveld, Geldenaaksebaan, Leuven-Heverlee, waarbij ze voor het behoud van de waardevolle open ruimte aan de Leuvense stadsrand zijn en bijgevolg wensen dat dit gebied landbouwgebied blijft en waarbij ze tegen de andere bestemming van het gebied, nl. 'regionaal bedrijventerrein en woonverkaveling', zijn. Vermelde bezwaren zijn: teloorgang van de open groene ruimte, risico van sluipverkeer, toename van verkeer met alle gekende nadelen en bedrijventerreinen terwijl er alternatieven zijn.

*87. De Raad verwijst naar zijn standpunten 85a t.e.m. 85m.*

**88. Bezwaarindiener [B293]**

Het parkveld werd als open groene zone tot voor kort door het Leuvense gemeentelijk natuurontwikkelingsplan bestempeld als waardevol natuurgebied, dat een verbinding vormde tussen de vijvers van de Abdij van het Park en Heverleebos. Het stadsbestuur moet oog hebben voor duurzame ontwikkeling zoals bv. leefbare mobiliteit, draagkracht van de open ruimte, landschappelijke waarde en beperking van de uitstoot van fijn stof. De Geldenaaksebaan is nu reeds een totaal dichtgeslibde toegangsweg naar het centrum. Desondanks worden er momenteel op het drukst bereden gedeelte nog maar eens nieuwe appartementen en een ondergrondse parking gebouwd. Ook in de nabijgelegen Abdijstraat werden recent woningen en ondergrondse parkings neer gezet. Ook die auto's gaan de Geldenaaksebaan op. Als daarenboven het RUP Parkveld uitgevoerd wordt en de parkeerplaats aan de Abdij van het Park voor de toeristen ontsloten wordt, zorgt dit voor een verkeersinfarct op de Geldenaaksebaan, maar ook voor een mensonwaardige woonsituatie voor haar bewoners.

*88. De Raad verwijst naar zijn standpunten 85a t.e.m. 85m.*

**89. Bezwaarindiener [B294]**

Men verwacht van het addendum dat er voor de lokale besturen nu meer duidelijke richtlijnen en bindende bepalingen worden opgenomen zodat de principes van het RSV eindelijk gerespecteerd moeten worden, wat in Leuven niet gebeurd is in GRS 2003 voor Termunkveld en Parkveld, en nu weer niet voor het RUP Parkveld.

*89. De Raad verwijst naar zijn standpunten 85a t.e.m. 85m. SARO verwijst naar de duidelijke richtlijnen en bindende bepalingen ten aanzien van lokale besturen, opgenomen in het RSV.*

**90. Bezwaarindiener [B296]**

Ze tekenen bezwaar aan tegen de huidige ongeldige versie van het RSV en vragen dan ook om een 'herziening'. Het Parkveld mag geen deel uitmaken van het Regionaal Stedelijk Gebied, maar moet agrarisch open ruimte blijven, als een van de laatste landbouwgebieden binnen Leuven en als groene corridor tussen de Abdij van het Park en Heverleebos. Ze sluiten zich volledig aan bij de analyse en formulering van bezwaren zoals getekend door vzw Leuven verkeerd/t (en voegen dit toe in bijlage bij het bezwaarschrift).

*90. De Raad verwijst naar zijn standpunten 85a t.e.m. 85m.*

**91. Bezwaarindiener [B149]**

a. Bezwaarindiener verwacht dat in het addendum voor de lokale besturen nu duidelijker richtlijnen en bindende bepalingen worden opgenomen, zodat door de stad Leuven de principes van het RSV eindelijk moeten worden gerespecteerd. Dit is niet gebeurd in het GRS 2003 voor Termunkveld en Parkveld en niet voor het RUP-Parkveld van 2009.

b. Bezwaarindiener wijst op de korte termijn 2012, op de achterhaalde gegevens en hebben de indruk dat de hele herziening als enig nut heeft een aantal onwettige situaties (o.a. bedrijventoneel in Meise) nog snel te regulariseren. Ze vragen de herziening op het vlak van de uitbreiding van industriezones te annuleren (o.a. Wetenschapspark Termunkveld).

c. Het addendum gaat uit van één locatie voor lawaaisporten per provincie. Voor de provincie Vlaams-Brabant is geen ruimte voor dit soort activiteiten (o.a. extra lawaaihinder, geurhinder, dodelijke slachtoffers). Bezwaarindiener vraagt een absoluut verbod op dit soort sporten.

d. De beslissing is genomen is met schending van de algemene rechtsbeginselen van behoorlijk bestuur (rechtszekerheidsbeginsel, vertrouwensbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel). Het RSV stelt dat de regionaalstedelijke gebieden, waaronder Leuven, door het Vlaams Gewest in samenspraak met de betrokken bestuursniveaus worden afgebakend in gewestplannen. De bezwaarindiener onderbouwt in zijn bezwaarschrift verder dat bij het uitwerken van het RUP Parkveld het bindende en richtinggevende deel van het RSV werd geschonden.

*91a. De Raad verwijst naar zijn standpunten 85a t.e.m. 85m.*

*91b,d. SARO verwijst naar zijn standpunten 1c en 7a alsook naar zijn standpunten bij het deel bijzondere economische knooppunt (deel 2.2.4).*

*91c. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel toerisme en recreatie (deel 2.2.7).*

**92. Bezwaarindiener [B246]**

Metaalhandel Dubaere nv en Dubatex nv zijn de eigenaars van een aantal percelen te Meulebeke. Een eerste deel van het bezwaarschrift schetst de activiteiten van de bedrijven. In het kader van de constante groei moet de vennootschap over bijkomende bedrijfsoppervlakte kunnen beschikken. Ter plaatse is echter geen enkele mogelijkheid voorhanden. Een bijgevoegde kaart toont aan dat de site gelegen is in agrarisch gebied. De aanvraag voor een planologisch attest is lopende. In een tweede deel verwijst de bezwaarindiener naar de bepalingen in het addendum (pag. 9) inzake een planologisch attest en stelt dat dit geen oplossing is voor de uitbreidingsnood van het bedrijf. Ze hopen dat de onbebouwde percelen in de omgeving van hun bedrijfsite, vervat worden in de voorziene 7.000 ha bijkomende bedrijventerreinen. De bedrijfsite zou het voorwerp kunnen uitmaken van een bedrijventerreincluster. Ze stellen dat hun site kan beschouwd worden als historisch gegroeid bedrijf gelegen in een gemeente die deel uitmaakt van een economisch knooppunt (cf. IG pag.37) en aldus aan de notie 'bestaand regionaal bedrijf' beantwoordt. Ze menen dat de huidige principes voor de ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen wel degelijk te kort schieten, en een herziening van het kader zich opdringt. De bepalingen van het addendum (pag. 37) moeten ook voor het bedrijf van toepassing zijn. In verband met de vermelding dat in de periode 2007-2012 nieuwe initiatieven kunnen worden opgestart door de gemeenten voor bedrijventerreinen van 5 ha lijkt het de bezwaarindiener aangewezen om historisch gegroeide bedrijven toe te laten. Ze wensen op korte termijn de onderneming uit te breiden en vragen de gronden op te nemen in de oppervlakte bestemd voor de uitbreiding van bestaande (historisch gegroeide) bedrijven. De betreffende percelen worden aangeduid op kaart.

*92. De Raad is van mening dat deze dossiergebonden problematiek geen voorwerp uitmaakt van de herziening. Een oplossing voor dit bedrijf moet uitgewerkt worden bij de overleg- en ruimtelijke processen op lokaal niveau.*

**93. GROEN Tienen[B273]**

a. Het addendum voorziet 6.000 ha bijkomende industrieterreinen. Kris Peeters meldde in een officieel antwoord dat er meer dan 12.000 ha bedrijventerreinen niet benut worden, voor Vlaams-Brabant 3.789 ha. Bezwaarindiener laat niet toe dat bijkomende landbouwgrond of open ruimte wordt aangeboord voor meer industrie. De herziening maakt bijkomende bedrijvigheid mogelijk in de buurt van een andere kern dan het 'hoofddorp' van de gemeente op voorwaarde dat het nieuwe bedrijventerrein aansluit bij bestaande bedrijvigheid en bij geschikte vervoersinfrastructuur. Dit doet denken aan de situatie te Bost, waar twee zoekzones werden aangeduid bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied. Deze imperialistische drang naar meer bedrijvigheid is totaal misplaatst en pleegt alleen maar roofoverval op het milieu. Prioriteit moet gaan naar de aanpak van de leegstand in de industrieterreinen. De praktijk wijst uit dat de groenvoorziening steeds als laatste komt. Groen Tienen zegt neen aan deze herziening wegens totaal onrealistisch plan.

*93. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b.*

**94. GROEN West-Vlaanderen [B228]**

a. Ze vragen om de titel van het thema 'industrie' te vervangen door 'economie' aangezien dit thema niet gaat over werkgelegenheid, en er geen expliciete link wordt gelegd tussen de industriële of economische ruimtelijke ontwikkeling en de graad van tewerkstelling.



b. Om een grondstof optimaal te gebruiken helpt het om bewust een schaarste te creëren (cf. energiecrisis jaren 70 en 80). Schaarste leidt tot optimalisatie, zuinigheid en creatieve oplossingen. Voor industriegrond geldt dezelfde dynamiek. Ze appreciëren dat het RSV maatregelen opneemt voor brownfieldontwikkeling, leegstand hergebruiken, meerlagig bouwen en werken. Zonder schaarste zal daar niet veel van in huis komen. Ze pleiten er voor om welbewust schaarste te creëren door de ruimtebalans in omgekeerde zin aan te passen en de beschikbare industriegrond bewust te beperken. Het addendum voorziet een toename van 10% op vijf jaar tijd. Dit is niet in overeenstemming met de bestaande economische groei. Er is geen lineair verband tussen groei en toenemend grondgebruik in een diensteneconomie. Er wordt in het addendum een weelde geschapen en los omgegaan met de beschikbare ruimte.

c. Ze verwijzen naar het RSV 1997 waarin een stevige samenhang tussen het IG en het RG ontbrak. In het eerste RSV 1997 werd in het IG de nood aan industriegrond geschat op 5.700 ha (vork tussen 3.000 en 9.000 ha). In het RG werd 10.000 ha opgenomen, omdat daar van de wetenschappelijke analyse werd afgeweken en de belangen meer in rekening werden genomen. Het addendum geeft nu openlijk toe dat de balans opgemaakt is op basis van wetenschappelijke elementen maar ook op vraag van sectoren en gemeenten. Lobbydruk kan geen criterium zijn om een ruimtebalans uit te tekenen. Ze vragen een neutrale en realistische inschatting van de werkelijke behoeften en beschikbare oplossingen (incl. hergebruik, brownfield, verdichting, inbreiding). Ze verwijzen als voorbeeld naar het modelpark Evolis van Leiedal.

d. Ze vragen een industrieel grond- en pandenbeleid op te zetten, ruimer dan wat nu voorzien is in het RSV (realisatie, bestemde gebieden ook benutten) met een volledige inventarisatie, analyse en bestrijding van leegstaande panden, te saneren sites.

e. Bijzondere economische knooppunten wijken af van het principe open/stedelijk en van de gedeconcentreerde bundeling. Alle bijzondere knooppunten liggen in buitengebied. Hier is een oplossing op maat opnieuw belangrijker dan het consequent doorzetten van een ruimtelijke visie. Het is niet omdat een bedrijf als SPANO niet op zijn plaats ligt in Oostrozebeke (een hoofddorp in buitengebied met een strikt lokale economische roeping) dat daarom de ruimtelijke planning moet herzien worden. Dit doet sterk denken aan de opmaak van de gewestplannen die ook strikt op maat werden opgemaakt en waar een ruimtelijke visie ontbrak. Ze zijn ongelukkig met de huidige praktijk om industrie (die niet binnen de ruimtelijke visie past) vrij te stellen via een RUP voor historisch gegroeide bedrijven. Ze willen dit zeker niet verder op het niveau van structuurplanning bestendingen. De motivatie voor het aanduiden van Polderhoek en Konijnenbos als bijzonder economisch knooppunt is het oplossen van een juridische problematiek. Ze vragen een correcte toepassing van de bestaande regelgeving en ruimtelijke visie, in plaats van het aanpassen van de regelgeving aan de eisen van individuele bedrijven. Ze adviseren om het concept bijzondere economische knooppunten te schrappen.

f. Om versnippering tegen te gaan pleiten ze voor het behoud van de huidige bepaling voor lokale bedrijventerreinen: 5 ha maximum, bij het hoofddorp, en exclusief voor strikt lokale economische activiteit. Op die manier blijft het principe van gedeconcentreerde bundeling beter behouden.

*94a. Onder de titel 'werken' bundelt het addendum de voorstellen die in het herziend RSV zullen vallen onder 'economische activiteiten'. Een aanpassing is onnodig.*

*94b. SARO meent dat het aanbodbeleid voor bedrijventerreinen in het huidig RSV is ingeschreven. Het addendum actualiseert enkel de cijfermatige aspecten. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 56. Vermits de totstandkoming van bedrijventerreinen een traag proces is (zowel voor een nieuw terrein als voor het hergebruik van een terrein), moeten planningsinitiatieven voldoende tijdig worden geïnitieerd. Het creëren van schaarste in de fase van planningsinitiatieven is weinig verantwoord. SARO pleit er voor om prioriteit te geven aan hergebruik en reconversie.*

*94c. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 56.*

*94d. De Raad neemt akte van dit standpunt, maar stelt vast dat de voorgestelde suggestie geen onderwerp is van de herziening.*

*94e. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel bijzondere economische knooppunten (2.2.4).*

*94f. De Raad verwijst naar zijn standpunt 50d.*



**95. Colruytgroup [B186]**

- a. De analyse van bijzondere concentratiegebieden van economische activiteiten heeft geleid tot 16 knelpunten. Op basis van drie ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke infrastructuur (gedeconcentreerde bundeling, infrastructuur als bindteken en basis voor locatie van activiteiten en fysisch systeem als ruimtelijk structurerend) moet 'uitbreiding in oostelijke richting van het bestaand bedrijventerrein Laekebeek te Beersel' worden toegevoegd aan de concentratie van economische activiteiten. De redenen zijn: (1) uitbreiding van industrieterrein dat al jarenlang bestaat, (2) centraal gelegen in Vlaanderen en bij uitstek geschikt voor transport, distributie en logistiek, (3) gelegen binnen de infrastructuurbundel van de zuidelijke Zennevallei, (4) zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer, (5) fysisch systeem als ruimtelijk structurerend: Zennevallei is een fysieke afbakening van het terrein en (6) er is al visuele verontreiniging aanwezig (oude bedrijfsgebouwen, schoorstenen, dubbele rij hoogspanningsmasten, snelweg).
- b. Volgende aansluiting moet toegevoegd worden aan de lijst weerhouden vragen en knelpunten (pag. 48): rechtstreekse ontsluiting van het bedrijventerrein Laekebeek te Beersel op de E19, via het dienstencentrum Ruisbroek.

*95. De gemeente Beersel maakt onderdeel uit van het geselecteerde economisch knooppunt VSGB. De vraag tot uitbreiding van dit terrein is volgens de Raad onderzocht in het gebiedsgericht overlegproces voor het VSGB. Vanuit de ruimtelijke visievorming voor het VSGB zijn geen redenen aangedragen om de voorgestelde ontsluiting te beschouwen als knelpunt met betrekking tot wegenselecties.*

## 2.2.4. Bezwaren betreffende werken en bijzondere economische knooppunten

96. Natuurpunt en BBL [B223], Natuurpunt Kortrijk [B27], GROEN [B76, B116, B134, B180, B265], West-Vlaamse Milieufederatie [B128], Limburgse Milieukoepel [B174] en diverse bezwaarindieners [B15, B20, B45, B46, B97, B127, B207, B211, B225, B301, B343, B344, B345, B346, B347, B348, B349]

a. Voor de bijzondere economische knooppunten blijkt het in veel gevallen te gaan om plannen voor bedrijventerreinen die geschorst werden door de Raad van State. Deze plannen werden gewoon terug opgenomen, tegen de arresten van de Raad in. Een voorbeeld daarvan is het logistiek terrein Meise-Westrode, langs de A12. Dit plan werd door de Raad van State vernietigd, omdat het gelegen is in een gemeente van het buitengebied en dus in strijd is met de doelstelling van het RSV om economische activiteiten te bundelen in bestaande economische knooppunten. In plaats van de logica van het RSV te volgen en dit terrein te schrappen, lost de regering dit probleem op door van Meise een bijzonder economisch knooppunt te maken.

b. Het voeren van een aanbodbeleid in economische knooppunten is in het RSV opgenomen om ongeordende uitwerpen van economische activiteiten over het buitengebied tegen te gaan, lintbebouwing te beperken en de groei van mobiliteit in de hand te houden. Het aanduiden van bijzondere economische knooppunten in het buitengebied - zonder onderliggende ruimtelijke visie - zal gevolgen hebben op vlak van bereikbaarheid. Dit is een spijtige zaak, want dit bedrijventerrein zal zorgen voor heel wat extra vrachtverkeer in een regio die nu al oververzadigd is en dagelijks te kampen heeft met veel congestie.

c. De meeste van de bijzondere economische knooppunten die regionale bedrijventerreinen zullen huisvesten, zijn slechts unimodaal via de weg ontsloten. Dit gaat volledig in tegen de lijn van het regeerakkoord. Hierin wordt namelijk gesteld: *'Bij de bestemming van bedrijventerreinen streven we maximaal naar een multimodale ontsluiting. Bedrijventerreinen plannen we bij voorkeur in de buurt van spoor- en/of waterwegverbindingen.'*

*96a. SARO verwijst naar het RG (pag.16) waarin inderdaad erkend wordt dat de selectie van bijzondere economische knooppunten gemaakt is om 'specifieke juridische knelpunten op te lossen' en 'op die manier een oplossing op maat mogelijk te maken voor dringende knelpunten in de periode 2007-2012'. Het bijzonder economisch knooppunt Westrode (Meise) hoort echter niet bij deze categorie (niveau 2), maar is geselecteerd om het aanwenden van potenties voor regionale bedrijventerreinen te verzekeren in het kader van het aanbodbeleid aansluitend bij bestaande concentraties/clusters (niveau 1).*

*In zijn advies van 25 mei 2009 uitte de Raad reeds diverse bedenkingen bij de aanduiding van de bijzondere economische knooppunten. SARO stelde onder meer vast dat hier het principe van opbouw van een ruimtelijk structuurplan op basis van een ruimtelijke visie, wordt verlaten. Het lijkt er op dat de locatiekeuze al vastgelegd wordt op het niveau van het RSV. Het is onduidelijk in hoeverre hierdoor nog ruimte is voor het formuleren van redelijke alternatieven in het kader van het ruimtelijk onderzoek en in het kader van een plan-MER. De Raad verwijst naar zijn standpunt 96b,c voor de afstemming met mobiliteit en naar zijn standpunt 101a voor de afstemming met de basisprincipes van het RSV.*

*96b,c. Het RSV voorziet in een fijnmazige en multimodale ontsluiting van de economische knooppunten buiten de poorten, de groot- en regionaalstedelijke gebieden naar het samenhangend netwerk van hoofdinfrastructuren. Regionale bedrijventerreinen worden minstens via primaire of secundaire wegen ontsloten. Verschillende van de bijzondere economische knooppunten hebben een unimodale ontsluiting. Alle knooppunten hebben een ontsluiting op primair of secundair niveau, of deze is gepland. Een meer doorgedreven onderzoek naar de mobiliteitseffecten wordt doorgeschoven naar het verdere onderzoeksproces dat wordt gekoppeld aan de selecties van bijzondere economische knooppunten (cf. RG deel 3.21). Voor sommige knooppunten zal dus, afhankelijk van de gebiedsgerichte visie, bijkomende infrastructuur op bovenlokaal niveau nodig zijn.*

*In zijn advies van 25 mei 2009 stelde de Raad dat het aanduiden van bijzondere economische knooppunten in het buitengebied (zonder onderliggende ruimtelijke visie) onder meer nefaste gevolgen zal hebben voor de bereikbaarheid. Bij de bespreking van de diverse bijzondere economische knooppunten gaat de Raad verder in op de mobiliteitsaspecten.*

**97. Natuurpunt Eeklo-Kaprijke-Evergem [B29] en bezwaarindieners [B32, B38]**

- a. De knelpunten blijken te bestaan uit plannen voor bedrijventerreinen geschorst door de Raad van State. Het creëren van bijzondere economische knooppunten zal gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van deze zones. De meeste zones zijn enkel met de auto bereikbaar, wat ingaat tegen het regeerakkoord dat opteert voor multimodale ontsluiting.
- b. Wat de kantoorlocaties betreft in stedelijke gebieden wordt vooral gekozen voor locaties die pure autolocaties zijn waar het RSV opteert voor knooppunten van openbaar vervoer.

*97a. De Raad verwijst naar zijn standpunten 96a en 96b,c.*

*97b. Het addendum bevat een verduidelijking van de ontwikkelingsperspectieven voor kantoren in de stedelijke gebieden. Waar het oorspronkelijk RSV enkel sprak van 'belangrijke knooppunten van openbaar vervoer' (RSV pag. 364) wordt in het addendum een typologie van locaties voorgesteld. Voor elk type moet de schaal afgestemd worden met het gepaste niveau van openbaar vervoer.*

**98. ABLLO [B224]**

- a. Bezwaarindiener verzet zich uitdrukkelijk tegen het voorstel om de gemeenten Stekene en Sint-Gillis-Waas om te vormen tot en bijzonder economisch knooppunt. Deze gemeenten werden in het buitengebied opgenomen omwille van hun landelijk karakter, grote natuurwaarden en rust. De gemeenten moeten deze troeven uit spelen naar de lokale bevolking.
- b. Ze stellen de vraag hoe moet omgegaan worden met het aanduiden van bijkomende oppervlakte bedrijventerreinen in herbevestigde waardevolle agrarische gebieden (vb. Stekene, Sint-Gillis-Waas). Het gebied ten noorden en ten zuiden van de E34 te Vrasene en Wachtebeke vormt een prachtige blauwgroene open ruimte. Dit gebied biedt heel wat potenties voor biodiversiteit. De gemeenten Sint-Gillis-Waas, Stekene en Moerbeke moeten zich profileren als groene en residentiële gemeenten.

*98a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 113.*

*98b. Wat de relatie met de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur betreft, verwijst de Raad naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 over de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur in uitvoering van het RSV. Hierin wordt gesteld dat indien in een herbevestigde agrarische bestemming met een gewestelijk RUP gronden met een agrarische bestemming worden omgezet naar een niet-agrarische bestemming, hiervoor compensatie moet gebeuren. Bepaalde delen van het landbouwgebied in de gemeenten Stekene en Sint-Gillis-Waas zijn herbevestigd.*

**99. ACV en ACW [B144]**

- a. Het addendum voegt een aantal nieuwe knooppunten toe aan het RSV. Een duidelijke motivering hieromtrent ontbreekt. Er is geen zicht op de gevolgen voor de ruimtebalans ( 80-85 verhouding) noch op gevolgen voor de ruimtelijke economische structuur. Ze vragen naar een duidelijker kader en een duidelijke motivering voor de keuze van deze knooppunten.
- b. Het kader voor de nieuwe knooppunten is onder meer het locatiebeleid dat vastgelegd is in het eerste structuurplan. Hoofdlijninfrastructuren zijn één van de belangrijke richtinggevende locatie-principes. Door de summiere toelichting is het onduidelijk of sommige nieuwe knooppunten daadwerkelijk beantwoorden aan het locatieprincipe. Een duidelijke verantwoording is nodig.
- c. Het is eveneens onduidelijk voor sommige knooppunten waarom het Vlaams Gewest verantwoordelijk is, terwijl dit in bepaalde gevallen een taak is voor de provincie. Hiermee overtreedt het structuurplan haar eigen subsidiariteitsprincipe.
- d. Ze vragen of voor de aanduiding van de knooppunten geen plan-MER moet opgemaakt worden.
- e. Bij de aanduiding van knooppunten, logistieke parken en bedrijventerreinen moet er een voorafgaand een mobiliteitseffectenrapport gemaakt worden. Deze fasering is noodzakelijk omdat ze duidelijk maakt of een multimodale ontsluiting van knooppunten, logistieke parken en bedrijventerreinen mogelijk is.

f. Genk wordt geselecteerd als internationale poort. Er zijn heel wat argumenten waarom Genk gekozen wordt als internationale poort. Ze kunnen dit ondersteunen. Ze hadden die graag ook in de tekst gezien als een extra ondersteuning. In de herziening ontbreken echter de nodige instrumenten om Genk te ontwikkelen als poort. Er zijn bv. geen bijkomende budgetten voorzien. Maar nog belangrijker is dat deze herziening geen aanduiding geeft hoe Genk zich multimodaal kan of moet ontwikkelen. Deze herziening geeft met andere woorden geen 'ruimte' voor een multimodale ontwikkeling. Hierdoor kan de ontwikkeling van Genk als poort gehypothekeerd worden.

*99a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunten 96a en 96b,c.*

*99c. De Raad ondersteunt deze bezorgdheid. Het is onduidelijk waarom voor sommige knooppunten het Vlaams Gewest verantwoordelijk is, terwijl in andere gevallen het een taak is voor de provincie. De Raad vraagt om dit verder uit te klaren, onder meer in het kader van het subsidiariteitsprincipe.*

*99d,e. Het is evident dat het onderzoeks- en overlegproces voor een bijzonder economisch knooppunt alle regelgeving (onder meer milieueffecten op planniveau, passende beoordeling, ruimtelijke veiligheid) zal moeten respecteren. Dit wordt als dusdanig ook vermeld in het RG (3.2.2).*

*De opmaak of herziening van het RSV is niet MER-plichtig, tenzij er een passende beoordeling vereist zou zijn (cf. art. 36ter §3 Natuurdecreet). Er is geen passende beoordeling vereist voor de huidige herziening van het RSV indien kan uitgesloten worden dat de voorstellen, opgenomen in de herziening, betekenisvolle effecten op een speciale beschermingszone kunnen hebben. Het advies van het Agentschap Natuur en Bos (dd. 2 februari 2009) is gunstig en stelt dat een passende beoordeling niet vereist is.*

*99f. SARO kan zich vinden in de selectie van poort Genk als internationaal multimodaal logistiek park buiten de zeehavens. De Raad benadrukt de noodzaak van een multimodale ontwikkeling. De argumenten voor opname van Genk als internationale poort staan in het IG. De instrumenten voor de uitvoering van deze selectie zijn beschreven in de VCRO, voor zover ze de ruimtelijke ordening betreffen. Voor het sectorale instrumentarium wordt verwezen naar de relevante sectoren. Alle beleidsdomeinen zijn mede verantwoordelijk voor de realisatie van de taakstellingen. Genk is gelegen nabij de strategische Europese transportassen E314, het Albertkanaal en meerdere spoorlijnen. Hierdoor geniet het een multimodale ontsluiting, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. Het gebied ter hoogte van de poort Genk ontwikkelt zich in twee delen: enerzijds rond de E314, N76 en de spoorlijn (Genk-Noord), anderzijds rond het Albertkanaal, N76 en de spoorlijn (Genk-Zuid). Een concreet ontwerp voor de ontsluiting van de poort kan deel uitmaken van het specifiek onderzoeks- en overlegproces voor dit economisch knooppunt.*

**100. Boerenbond [B30] en diverse Arrondissementsraden Boerenbond [B100, B101, B102, B146, B281]**

a. Er worden een aantal bijzondere economische knooppunten geselecteerd om potenties op Vlaams niveau van bestaande concentratiegebieden te benutten of om specifieke juridische problemen op te lossen. De motivering voor de selectie is vaak onvoldoende en is gebeurd op basis van de 'aanreiking van materiaal' door de economische sector.

b. Deze erg eenzijdige afweging blijkt onder meer uit het feit dat een aantal van de geselecteerde economische knooppunten zich bevinden in een gebied dat nog maar recent werd herbevestigd.

c. Bovendien zijn de zoeklocaties voor eventuele uitbreidingen van regionale bedrijventerreinen op die manier reeds heel gericht aangeduid zodat men zich wel vragen kan stellen in hoeverre in het aangekondigde geïntegreerde onderzoeks- en overlegproces nog rekening zal worden gehouden met de inbreng vanuit andere sectoren.

*100a,c. SARO verwijst naar zijn standpunten 96a en 101a.*

*100b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 98b.*

**101.VVP [B311]**

a. Er is geen eenduidige ruimtelijke motivering voor de nieuw geselecteerde bijzondere economische knooppunten. De selecties wordt gemotiveerd vanuit een lijst van (juridische) knelpunten, maar niet gekaderd binnen de visie 'open en stedelijk' (RSV pag.317). Deze visie wordt met voorliggende herziening verder uitgehouden. Bovendien bestaat de indruk dat de selectie van bijzondere economische knooppunten eerder ad hoc is gebeurd en dat niet alle voorstellen van onder meer gemeente in overweging werden genomen. Het is aldus aangewezen om de methodiek voor de selectie van bijzondere economische knooppunten te verduidelijken.

b. Het is onduidelijk hoe deze knooppunten zich situeren binnen de economische knooppunten en hoe ze zich verhouden tot de stedelijke gebieden. Er wordt immers gesteld dat de concrete ontwikkelingsmogelijkheden onderzocht worden via een gebiedsgericht en geïntegreerd onderzoeks- en overlegproces, en dat er binnen deze afweging bijzondere aandacht zal zijn voor vragen naar selectie als kleinstedelijk gebied. Het is onduidelijk of deze bijzondere aandacht geldt voor alle knooppunten ongeacht het bevoegde bestuurlijke niveau of enkel voor het Vlaamse niveau. In het licht van deze afweging kan vervolgens terecht de vraag gesteld worden naar mogelijke stedelijke potenties in de specifiek economische knooppunten en mogelijke vragen tot selectie als stedelijk gebied of opname in een stedelijk gebied.

c. Onduidelijkheid m.b.t. de bevoegdheidsverdeling in de bijzondere economische knooppunten. Zonder enige verduidelijking wordt een deel onder de bevoegdheid van de Vlaamse overheid geplaatst, andere worden toegewezen aan de provincie.

d. Verder laat deze onduidelijkheid zich verder vertalen in bevoegdheidsverdeling voor historisch gegroeide en regionale bedrijven.

*101a. De Raad verwijst naar zijn standpunten 96a en 96b,c. Voor wat betreft de selectie van bijzondere economische knooppunten en het waarborgen van de principes van het RSV wijst de Raad op de noodzakelijke voorwaarden. Het moet steeds gaan over een optimalisatie van bestaande concentraties die voldoen aan de vier principes van het RSV met name (1) gedeconcentreerde bundeling, (2) poorten als motor van ontwikkeling, (3) infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten en (4) fysisch systeem als ruimtelijk structurerend. Het voeren van een aanbodbeleid in economische knooppunten is in het RSV opgenomen om ongeordend uitzwermen van economische activiteiten over het buitengebied tegen te gaan, lintbebouwing te beperken en de groei van de mobiliteit in de hand te houden. De Raad erkent dat bij diverse bijzondere economische knooppunten deze voorwaarden onvoldoende zijn ingevuld (zie verder).*

*101b. De bijzondere economische knooppunten vormen een aparte categorie van economische knooppunten, naast de stedelijke gebieden, de economische knooppunten in het ENA en de specifieke economische knooppunten. Eventuele terreinuitbreidingen in deze bijzondere economische knooppunten worden verrekend in de 80 à 85% van de verdeelsleutel. Dit moet de nodige flexibiliteit garanderen bij de uitvoering. De aandacht voor dergelijke vragen tijdens het gebiedsgericht en geïntegreerd onderzoeks- en overlegproces voor de bijzondere economische knooppunten geldt voor alle bijzondere economische knooppunten, ongeacht het bevoegde bestuurlijke niveau.*

*101c. De Raad verwijst naar zijn standpunt 99c.*

*101d. De definities van historisch gegroeide en regionale bedrijven wordt fijngesteld in het IG.*

**102.Procoro Oost-Vlaanderen [B18]**

a. In de provincie Oost-Vlaanderen worden vijf bijzondere economische knooppunten aangeduid. Voor Stekene wordt de ontwikkelingspotentie in functie gesteld van het logistiek netwerk in Vlaanderen. Voor Sint-Gillis-Waas niet (op IG pag. 74 gebeurt dit wel). De studie logistiek van de POM, duidt het volledige gebied Sint-Gillis-Waas, Stekene als Extended Gateway van de haven van Antwerpen aan. Het addendum (IG pag. 36) stelt dat een aantal strategische locaties voor sectoren met een hoge dynamiek een verdere operationele uitwerking behoeven. Ze verwijzen naar de strategische locaties die aangeduid werden binnen de vijf provinciale studies logistiek en de Extended Gateway Vlaanderen. Ze vragen welke doorwerking de logistieke studie heeft in het addendum (idem SPRE).

- b. Het addendum (pag. 36) stelt dat de Vlaamse overheid planningsinitiatieven heeft ontwikkeld voor dergelijke toplocaties maar geeft niet aan over welke toplocaties het gaat, noch wat het kader is. Behalve de selectie van Genk als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park worden er geen ontwikkelingsperspectieven voorzien voor andere logistieke toplocaties in Vlaanderen. Steunend op de resultaten van de studie 'logistiek' is voor Oost-Vlaanderen de Waaslandhaven en omgeving belangrijk. Ze vragen of dit betekent dat een ruimtelijk beleid voor de primaire en secundaire hot spots mag doorvertaald worden in de visie op de economische structuur in een provinciaal ruimtelijk structuurplan.
- c. Ze vragen verder hoe de problematiek van missing links en wegcategorisering zich verhoudt ten opzichte van de ruimtelijke visievorming voor het gebied (IG pag. 48). Op pag. 36 wordt duidelijk aangegeven dat er een samenhangend ruimtelijk logistiek netwerk moet ontwikkeld worden, waarbinnen toplocaties moeten worden ingebed. Het is aangewezen om binnen de planhorizon 2012 reeds het pad aan te geven voor: de opmaak van een samenhangend ruimtelijk logistiek netwerk in Vlaanderen, het inpassen van de logistieke toplocaties met hun gekende missing links in dit ruimtelijk netwerk en het actualiseren van de prioritaire missing links op basis van het voorgaande in het hoofdstuk lijninfrastructuren in het addendum reeds rekening te houden met de selectie van missing links voor de primaire hot spots.
- d. Het is onduidelijk hoe en op welk niveau de bijzondere economische knooppunten zich situeren binnen het geheel van economische knooppunten en stedelijke gebieden. Een grondiger motivatie van de selectiecriteria zou in het addendum moeten opgenomen worden. Ze vragen verdere verduidelijking van: 'De operationele beleidskaders voor de stedelijke netwerken (...) zullen hiervoor een bijkomend globaal ruimtelijk afwegingskader vormen. Binnen deze afweging zal er bijzondere aandacht zijn voor vragen naar selectie als kleinstedelijk gebied'. Ze vragen onder welke voorwaarden binnen deze groep van bijzondere economische knooppunten een kleinstedelijk gebied kan worden geselecteerd. Er wordt immers gesteld dat de concrete ontwikkelingsmogelijkheden onderzocht worden via een gebiedsgericht en geïntegreerd onderzoeks- en overlegproces. Binnen deze afweging zal bijzondere aandacht zijn voor vragen naar selectie als kleinstedelijk gebied.
- e. Ze stellen de vraag naar mogelijke stedelijke potenties in de specifiek economische knooppunten en mogelijke vragen tot selectie als stedelijk gebied of opname in een stedelijk gebied. In het huidige RSV is een dergelijke afweging en mogelijkheid tot selectie als kleinstedelijke gebied voor een specifiek economisch knooppunt niet voorzien en bijgevolg ook niet meegenomen in het ruimtelijk onderzoek ervan.
- f. Het resultaat van een afweging kan een mogelijke selectie tot kleinstedelijk gebied zijn, doch deze optie moet dan weer op bovenlokaal niveau genomen worden in het licht van het netwerk van stedelijke gebieden.
- g. Verder is het onduidelijk hoe deze mogelijke selectie als kleinstedelijk gebied dan kan geïmplementeerd worden. Uiteindelijk noodzaakt een dergelijke selectie de herziening van het RSV en de bindende bepalingen ervan.
- h. Ze vragen of de gemeenten die onder de bijzondere economische knooppunten opgesomd worden, voor hun volledig grondgebied als economisch knooppunt aanzien worden. Op die manier moet dan duidelijkheid gegeven worden over het feit of een bestaand bedrijf met een bovenlokale problematiek, en gesitueerd in een gemeente die onder de bijzondere economische knooppunten opgesomd worden, beschouwd wordt als een bestaand regionaal bedrijf, dan wel als een historisch gegroeid bedrijf.
- i. Voor de bijzondere economische knooppunten wordt niet op een eenduidige manier aangegeven welk bestuurlijk niveau bevoegd is voor de effectieve afbakening. Het IG stelt dat de provincie bevoegd is. Het RG stelt dat dit slechts voor een aantal bijzondere economische knooppunten het geval zou zijn. De provincie Oost-Vlaanderen zou aldus slechts bevoegd zou zijn voor de afbakening van de regionale bedrijventerreinen in de bijzondere economische knooppunten Zulte-Kruishoutem en Zelzate-Assenede. De afweging voor de knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme zal gebeuren door de Vlaamse overheid. Dit is niet duidelijk omdat het allemaal bijzondere economische knooppunten van niveau 1 betreft. Het is onduidelijk of enkel de afweging gebeurt door de Vlaamse overheid of dat ook het eventuele RUP zal worden opgemaakt door de Vlaamse overheid. Bezwaarindieners stelt dat ze vergelijkbaar zijn vermits het bijkomend subregionaal aanbod in Sint-Niklaas de noodzaak aan aanbodcreatie in de drie knelpunten vermindert.

Beleidsmatig zou gekozen kunnen worden tussen de drie om potenties op langere termijn te verzekeren. Ze merken op dat Hamme geen relatie heeft met het regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas. In een bijkomende beleidsafweging zouden eventueel Stekene en Sint-Gillis-Waas samen kunnen geëvalueerd worden. Voor deze beide laatste knooppunten zou op pag. 74 van het IG ook het gewestplantracé van de spoorlijn naast de A11/N49 kunnen mee opgenomen worden.

Het gaat dan (op lange termijn) niet om een zuiver autogerichte locatie. Verder werd m.b.t. de N41 bij goedkeuring door de Vlaamse Regering van het PRS Oost-Vlaanderen gesteld dat dit vanuit ruimtelijk oogpunt op Vlaams niveau verder moest onderzocht worden. Het is onduidelijk of dit gegeven onderzocht werd in het kader van de selectie van de bijzondere economische knooppunten Sint-Gillis-Waas en Stekene.

j. Voor deze bijzondere economische knooppunten wordt de indruk gewekt dat de omgeving of zoeklocatie voor het bijkomend regionaal bedrijventerrein al heel gericht is aangeduid en de locatiekeuze al lijkt vast te liggen. Hoewel het RSV voor de stedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten expliciet vermeldt dat de selectie betrekking heeft op de relevante delen van het grondgebied van de gemeente, is dit voor de bijzondere economische knooppunten niet aangegeven. De selectie als bijzonder economisch knooppunt wordt dan als het ware verengd tot een gedeelte van het grondgebied van de gemeente. 'Het verzekeren van het aanwenden van potenties voor regionale bedrijventerreinen in het kader van het aanbodbeleid aansluitend bij bestaande concentraties.' Vermits de concentratie in Stekene 'Zavelstraat' aansluit bij het hoofddorp dat echter ten zuiden van E34 gelegen is, wordt de nieuwe locatie ten zuiden van E34 gezien. Deze locatie bevindt zich echter in de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (cf. RUP Riedepolder en zuidelijker gelegen gebieden).

k. Ze vragen hoe zal worden omgegaan met het aanduiden van bijkomende oppervlakte bedrijventerrein in gebieden waar in het kader van de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur reeds keuze zijn genomen, zoals de herbevestigde agrarische gebieden.

l. Het is bijgevolg onduidelijk of in deze gemeenten op een volwaardige basis en aan de hand van een analyse van de bestaande en gewenste economische structuur regionale bedrijventerreinen zullen kunnen afgebakend worden. Verder wordt gesteld 'via een gebiedsgericht en geïntegreerd onderzoeks- en overlegproces zullen de concrete ontwikkelingsmogelijkheden onderzocht worden.' Ze vragen hoe dit zich zal verhouden t.o.v. het formuleren van redelijke alternatieven in het kader van het ruimtelijk onderzoek, een milieueffectrapportage en eventueel ook in het kader van een veiligheidsrapport. Door zones zo gericht te situeren zijn de mogelijkheden ook al min of meer bepaald.

*102a,b,c. De Raad erkent deze bezorgdheid en verwijst naar zijn standpunten 11c en 96b,c. Bij het verdere uitvoeringsproces voor de diverse bijzondere economische knooppunten zal afstemming moeten worden gezocht met de lopende projecten inzake mobiliteit. Voor de Waaslandhaven lopen al planningsinitiatieven inzake logistiek in het kader van de afbakening van het zeehavengebied Antwerpen (Linkeroever) en het logistiek park Aven Ackers. Via het provinciaal ruimtelijk structuurplan kunnen in de toekomst logistieke poorten worden voorzien, zoals reeds het geval is in het PRS Antwerpen.*

*102e. SARO verwijst naar zijn standpunt 101b.*

*102f,g. Voor de motivatie van de selectie verwijst SARO naar zijn standpunten 99a en 101a. Voor de kleinstedelijke gebieden verwijst SARO naar zijn standpunt 101b.*

*102h. SARO verwijst naar zijn standpunt 120e.*

*102i. SARO meent dat de bestaande economische concentraties werden geselecteerd als bijzonder economisch knooppunt; en dus niet de gemeenten. SARO verwijst verder naar de definities van historisch gegroeide en bestaande regionale bedrijven in het RG.*

*102j. SARO verwijst naar zijn standpunt 99c. De Raad verwijst verder naar zijn specifieke standpunten bij het deel werken (2.2.3) en het deel lijninfrastructuur (2.2.6). Uitgaande van de talrijke vragen naar verduidelijking meent de Raad dat het goed is om in het addendum hieromtrent een verdere toelichting op te nemen.*

*102k,n. De Raad verwijst naar zijn standpunten 96a en 101a. Voor wat betreft de zoekzones verwijst SARO naar zijn standpunt 102i. Wat betreft de relatie met de agrarische en natuurlijke structuur verwijst SARO naar zijn standpunt 98b.*

*102l. SARO verwijst naar zijn standpunt 98a.*

*102m. SARO verwijst naar zijn standpunt 99d,e.*



**103.** De Scheepvaart nv [B42, B310]

- a. Bezwaarindiener ondersteunt de selectie van het ENA. Hierdoor kan de binnenvaartsector zijn volwaardige rol spelen als alternatief voor het groeiende mobiliteitsprobleem op de wegen. Dit op voorwaarde dat er daadwerkelijk vestigings- en overslagmogelijkheden voor bedrijven langs het kanaal worden gecreëerd. Het RSV gaat er van uit dat alle gemeenten langs het Albertkanaal als bijzonder economisch knooppunt worden geselecteerd. Enkel de gemeente Riemst is niet vermeld. Bezwaarindiener vraagt om binnen het ENA de gemeente Riemst te selecteren als bijzonder economisch knooppunt om aldus te kunnen verzekeren dat het aanwenden van de potenties voor watergebonden bedrijventerreinen binnen het ENA gegarandeerd wordt. Ze vragen om in de bindende bepalingen de selectie van Riemst binnen het ENA op te nemen.
- b. Hoewel de bezwaarindiener het principe van de selectie van bijzondere economische knooppunten onderschrijft is ze vragende partij om dit te herbekijken. Ze vragen om de economische potentie van gemeente die gelegen zijn langs een kleiner kanaal te verankeren in de lopende herziening. Een aantal gemeenten langs de Kempische kanalen kunnen hun potentieel watergebonden roeping momenteel niet verwezenlijken omdat ze niet geselecteerd zijn als bijzonder economisch knooppunt. Het groeipotentieel voor de binnenvaart ligt voor een belangrijk deel in het bedieningsgebied van de kleiner waterwegen.
- c. Het addendum verankert de poort Genk in het RSV. De klemtoon ligt op optimalisatie, inbreiding en hergebruik. Uitbreiding is mogelijk maar wordt begrensd door de structuurbepalende elementen van het buitengebied. De bezwaarindiener betreurt de starre houding ten aanzien van de uitbreiding van de terreinen door ze te koppelen aan grensstellende elementen vanuit andere beleidsdomeinen en vragen om deze randvoorwaarde niet op te nemen. De afweging moet gebeuren binnen het kader van de ontwikkeling en de bestaande wetgeving.
- d. Het addendum (RG pag. 24) vermeldt dat in de poorten geen bijkomende industrieruimte zal worden voorzien. De bezwaarindiener stelt dat dit niet kan gevolgd worden en betreurt dat omwille van niet gemotiveerde premissen Limburg zijn logistieke ambities niet waar zou kunnen maken.

*103a. Riemst is niet opgenomen bij het onderzoek naar de knelpunten voor economische concentraties. De Raad erkent de vraag inzake watergebondenheid maar meent dat hiervoor de selectie van Riemst als bijzonder economisch knooppunt niet noodzakelijk is.*

*103b. De Raad verwijst naar het addendum (IG bijlage 2) waar toegelicht wordt waarom sommige knelpunten die liggen langs de Kempische kanalen (vb. nucleaire zones Mol) niet werden weerhouden.*

*103c. SARO kan deze vraag niet ondersteunen omdat dit indruist tegen het basisuitgangspunt van het RSV 'open en stedelijk'. De Raad ondersteunt dat structuurbepalende elementen van het buitengebied de grenzen bepalen voor de verdere ontwikkeling van de poort Genk. De basisprincipes van het RSV – o.a. fysisch systeem ruimtelijk structurerend – worden met deze herziening niet in vraag gesteld. De elementen van het buitengebied zijn onderdeel van het RSV en horen als zodanig niet tot andere beleidsdomeinen, maar zijn onlosmakelijk onderdeel van het beleidsdomein ruimtelijke ordening.*

*103d. De Raad verwijst naar zijn standpunten 57c en 58b.*

**104.** Bezwaarindiener [B24, B91]

- a. Met het aanduiden van bijzondere economische knooppunten in het buitengebied moet bijzonder voorzichtig omgesprongen worden. Dit leidt tot een verdere versnippering van de schaarse open ruimte en veroorzaakt nog meer automobilititeit in streken die nu al oververzadigd zijn.
- b. De komst van het station Noorderkempen werd steeds onthaald als een kans om het autoverkeer te weren en de groei ervan te beperken. De grootschalige toekomstige ontwikkelingen die nu weer in het vooruitzicht worden gesteld zullen deze kansen hypothekeren. Bezwaarindiener [B91] pleit er voor om de stationsomgeving verder te ontwikkelen met stationsgebonden activiteiten die de draagkracht van Brecht niet overschrijden maar die wel het openbaar vervoer krachtig ondersteunen.

*104a. SARO verwijst naar zijn standpunt 98a.*

*104b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 106.*

**105.** Natuurpunt en BBL [B223], GROEN [B76, B116], Limburgse Milieukoepel [B174] en diverse bezwaarindieners [B15, B20, B46, B97, B225, B301, B343, B344, B345, B346, B347, B348, B349]

a. De selectie van de stationsomgeving te Brecht als bijzonder economisch knooppunt is slecht onderbouwd. Het informatieve gedeelte zegt dat binnen de ringweg een bovenlokale ontwikkeling van de stedelijke functies kan worden onderzocht die gerelateerd zijn aan het openbaar vervoersnetwerk. Dit valt moeilijk te rijmen met de vaststelling dat 'het voorzien van kantoren en stationsgebonden functies leidt tot stedelijke ontwikkeling die de schaal van Brecht overstijgt'.

b. Voor het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas geldt dezelfde vraag naar onderbouwing. De selectie valt moeilijk te rijmen met de uitspraken dat er slechts beperkte watergebonden potenties zijn ter hoogte van de al bestemde bedrijventerreinen en dat er een relatief slechte autobereikbaarheid is via de N26. Dit pleit voor een uiterst voorzichtige benadering van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt.

c. De bedrijventereincluster langs de E17 te Zulte en Kruishoutem maakt volgens de analyse (IG pag.67) deel uit van de Vlaamse Ruit. De Vlaamse Ruit, zoals afgebakend in het huidige RSV, reikt echter niet tot daar en is bijgevolg geen argument voor de selectie van de bedrijvencluster als bijzonder economisch knooppunt.

d. De bedrijvenclusters te Stekene (ten zuiden van de E34), Sint-Gillis-Waas (Kluizenmolen) en Hamme (Zwaardveld) worden alle drie geselecteerd als bijzonder economisch knooppunt in het richtinggevend gedeelte van het addendum. Het addendum vermeldt dat er beleidsmatig zou kunnen gekozen worden voor slechts één knooppunt vermits het bijkomend subregionaal aanbod in Sint-Niklaas de noodzaak aan aanbodcreatie vermindert.

e. De selectie van de bedrijvencluster op de grens Zelzate-Assenede als bijzonder economisch knooppunt wordt onvoldoende gemotiveerd in het addendum.

*105a. SARO verwijst naar zijn standpunt 106.*

*105b. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel Kampenhout (deel 2.25).*

*105c. De Raad erkent dat de Vlaamse Ruit inderdaad in het addendum sterk 'uitgerekt' wordt.*

*105d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 113.*

*105e. In zijn advies van 8 april 2009 wees Vlacoro al op de gebrekkige motivering (IG pag.34-35 en RG pag. 16) voor de aanduiding van de bedrijvencluster Zelzate-Assenede als bijzonder economisch knooppunt. De Raad ondersteunt dit standpunt van Vlacoro. Hij betwijfelt of de selectie van Zelzate-Assenede als bijzonder economisch knooppunt strookt met de principes uit het RSV. Dit knooppunt heeft geen aansluiting op het spoorwegennet of het waterwegennet.*

**106.** Bezwaarindiener [B211]

De selectie van de stationsomgeving te Brecht als bijzonder economisch knooppunt is slecht onderbouwd. Het IG stelt dat binnen de ringweg een bovenlokale ontwikkeling van de stedelijke functies kan worden onderzocht die gerelateerd zijn aan het openbaar vervoersnetwerk. Dit valt moeilijk te rijmen met de vaststelling dat 'het voorzien van kantoren en stationsgebonden functies leidt tot stedelijke ontwikkeling die de schaal van Brecht overstijgt'. De gemeente Brecht is een buitengebiedgemeente. Het ruimtelijk beleid voor Brecht moet daarom vertrekken van de doelstellingen die het RSV voor het buitengebied vooropstelt (o.a. het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functie, het tegengaan van versnippering, het bereiken van gebiedsgerichte kwaliteit). Brecht is een kleinstedelijk gebied. Economische ontwikkeling op bovenlokaal niveau van de stationsomgeving is binnen de gewenste ruimtelijke structuur niet gewenst. Bezwaarindiener verwijst naar de bepalingen in het PRS Antwerpen inzake geïsoleerde knooppunten. In het verleden werd al 15 ha zonevremde bedrijven geregulariseerd. De huidige KMO-zone in Brecht gaat uitbreiden. Het creëren van een economisch knooppunt in een buitengebied is onverantwoord. Bezwaarindiener verwijst naar het Masterplan Openbaar Vervoer en het gebruik van sneltramtreinen op bestaande spoorinfrastructuur, dat een oplossing had kunnen bieden.

*106. SARO verwijst naar zijn standpunt 101a. De Raad heeft tal van vragen bij het respecteren van de noodzakelijke voorwaarden voor het bijzonder economisch knooppunt Brecht. Zo merkt de Raad op dat het geen bestaande concentratie betreft. Bovendien is het voorzien van stedelijke functies van bovenlokaal niveau hier niet afgestemd op de draagkracht van de woonkern Brecht. De Raad wijst er tevens op dat de ontwikkeling van stedelijke functies in Brecht zal leiden tot een toename van de congestie in de ruime omgeving en verminderde doorstroming op het hoofdwegennet. Ten slotte wijst de Raad ook op de sterke aantasting van het fysisch systeem en de versnippering*

*van de open ruimte. De Raad suggereert het bijzonder economisch knooppunt stationsomgeving Brecht niet te weerhouden als bijzonder economisch knooppunt. Vlacoro stelde in zijn advies van 8 april 2009 dat het aangewezen is om uitspraken over de ruimtelijke-economische ontwikkeling van de stationsomgeving Brecht door te schuiven naar het nieuw beleidsplan ruimte.*

**107. Bezwaarindiener [B351]**

De herziening voor bedrijventerreinen is ingegeven door de problematiek voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein in Meise-Westrode. Het getuigt niet van goede ruimtelijke ordening om aanpassingen voor alle gelijkaardige terreinen te voorzien om dat ene terrein te kunnen ontwikkelen. Dit gaat in tegen de visie van het RSV (concentratie van bedrijfsontwikkelingen in economische knooppunten, behoud open ruimte). Prioritair dienen deze terreinen ontwikkeld te worden in economische knooppunten. Er is een enorme verspilling van deze terreinen (zeer lage bebouwingsgraad, gebruik voor oneigenlijke functies zoals baanwinkels). Minister-president Peeters meldde dat 12.000 ha onbebouwde terreinen klaar liggen, tegenover een behoefte van slechts 6.000 ha. De algemene tendens is bovendien de herbevestiging van zonevreemde bedrijven op hun locatie. De economische noodzaak tot het ontwikkelen van bedrijventerreinen is niet bewezen. Mocht er toch een noodzaak zijn, dan dienen eerst de bestaande terreinen beter besteed en vrijgemaakt te worden voor er nieuwe gebieden in het buitengebied worden ontwikkeld. Er is dus geen reden tot het ontwikkelen van bedrijventerreinen in het buitengebied, noch de versoepeling van de reglementering. Bezwaarindiener wenst dat volgende maatregelen worden opgenomen in het RSV: (1) de definitie van lokale bedrijven om te voorkomen dat bedrijven afkomstig van economische knooppunten zich vestigen in het buitengebied, (2) de creatie van een nieuw bedrijventerrein moet steeds getoetst worden aan de eisen en de voorwaarden van het structuurplan en (3) de bestaande bedrijfswoningen in landbouwgebied kunnen niet van hun exploitatie worden afgesplitst om zo geen nieuwe zonevreemde woningen te creëren, gelijkaardig aan de regeling in KMO-zones. Bezwaarindiener onderschrijft de voorwaarden van het initiële structuurplan en stelt dat deze herziening de bescherming van de open ruimte verder uit holt.

*107. SARO verwijst naar zijn standpunten 96a. Voor Meise-Westrode vormde een juridische problematiek inderdaad de aanleiding voor de selectie als bijzonder economisch knooppunt. SARO meent dat het voorzien van een lokaal bedrijventerrein steeds moet blijven gebeuren op basis van reële plaatselijke noden, waardoor wordt voorkomen dat er bedrijven worden gevestigd die het draagvlak van de kern overstijgen. SARO verwijst verder naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3).*

**108. Limburgse Milieukoepel [B174]**

De poort Genk wordt geselecteerd als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park buiten de zeehavens. Een aantal principes zijn bepalend en worden naar voor geschoven: o.a. internationale uitstraling op de logistieke en industriële sector, relatie regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk. In de ruimtelijke context zijn deze principes misschien wel logisch en aanvaardbaar, maar in de praktijk bestaat de vrees dat dit leidt tot een uitbreiding van de industriegebieden in de omgeving en tot allerlei bijkomende infrastructuren (spoorwegen, autowegen). Dit kan dan weer in een nieuwe RSV herziening worden aangegrepen om deze plannen verder uit te werken. Bezwaarindiener wijst tevens op de onduidelijke verhouding tussen de poort Genk en het ENA-project. Is het een aanvulling op het ENA-project waarbij de gestelde doelstellingen opgenomen worden in de globale doelstellingen van het ENA-project? Of betekent het extra uitbreiding van industriegebieden en infrastructuren? Mocht de poort Genk toch opgenomen worden in het RSV dan mag dit zeker geen aanleiding geven tot uitbreiding van de behoefte aan industriegebied of bijkomende infrastructuren.

*108. SARO verwijst naar zijn standpunten 99f en 103c.*

**109. Natuurpunt Kortrijk [B27], West-Vlaamse Milieufederatie [B128], GROEN [B180, B265]**

Bezwaarindieners vragen om de bijzondere economische knooppunten in West-Vlaanderen te schrappen, namelijk Oostrozebeke (kanaalzone), Zonnebeke (Polderhoek) en Gistel (Konijnenbos).

*109. SARO verwijst naar zijn standpunt 110 voor wat betreft Konijnenbos. De motivatie voor de selectie van Oostrozebeke (kanaalzone), Zonnebeke (Polderhoek) en Gistel (Konijnenbos) is te vinden in het IG.*

**110. Bezwaarindieners [B139 – bezwaarschrift ondertekend door 214 bezwaarindieners]**

a. Het omvangrijk bezwaarschrift (216 pag.) tekent bezwaar aan tegen de aanduiding van het Konijnenbos te Gistel (incl. de uitbreiding ten noorden, tussen het bestaande industrieterrein 'BPA De Konijnenbos' en het op- en afrittencomplex), als bijzonder economisch knooppunt in het RG. Een eerste deel van het bezwaarschrift (23 blz.) schetst uitvoerig de feiten en de historiek aangaande het Konijnenbos en industriegebied De Konijnenbos te Gistel in de periode 1987-2010 (o.a. diverse vernietigingsattesten van de Raad van State). Een tweede deel gaat verder in op de bezwaren tegen de aanduiding. Ze wijzen op de schending van het continuïteitsbeginsel, de informatie- en onderzoeksplicht, de algemene rechtsbeginselen van behoorlijk bestuur, het zorgvuldigheidsbeginsel, het vertrouwensbeginsel en schending van art 2.12. van de VCRO en de beginselen van het RSV.

b. Ze wijzen ook op de niet geactualiseerde gegevens in RSV. De gegevens waren al verouderd en zijn niet opnieuw aangepast. Ze laten dus niet toe om conclusies te maken naar de toekomst. Het addendum moet het diverse statistisch feitenmateriaal actualiseren. De indeling van de wegen (deel 2 pag. 160) houdt geen enkele structurele maatregel in (vb. spreiding arbeidsuren, spreiding verlof, stimuleren thuiswerk). Ze vragen waarom het RSV zo beperkend is opgesteld en het zo weinig aandacht heeft voor structurele oplossingen. Het verband tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit heeft meerdere raakvlakken, die allemaal moeten worden bestudeerd. Ze vragen waarom niet alle werkende Belgen kunnen beschikken over een gratis treinabonnement. Nieuwe wegen aanleggen is in sommige gevallen een oplossing maar zeker niet in alle gevallen.

c. Ze formuleren diverse bedenkingen bij behoeften aan bijkomende woongelegenheden en de verdeling van de behoeften aan bijkomende woongelegenheden. Het is onduidelijk wie bepaalt dat die verhouding absoluut moet evolueren. Stukken bouwgrond van 450 m<sup>2</sup> is voor nieuwe verkavelingen onvoldoende groot. Er is geen objectieve reden waarom die oppervlakte in het buitengebied voor heel Vlaanderen gelijk zou moeten liggen. Deze kleine stukken grond zijn een voedingsbodem voor nog meer grondspeculatie en hogere prijzen. Waarom niet een inventaris opmaken van alle lege ruimten en zelfs in lintbebouwing deze lege ruimten opvullen. Er is een gebrek aan rechtszekerheid en structureel beleid om renovatiebouw en heropbouw te stimuleren. Eenmaal de centen op dreigen te geraken, worden de maatregelen gewoon ingetrokken. De overheid is geen betrouwbare partner meer.

d. Ze verwijzen naar het addendum (IG pag.7): 'Vaak overheerst een ad hoc probleembenadering die zeer verschillend is en die niet in een globaal ruimtelijk kader wordt onderzocht of opgelost. De vraag naar bestemmingswijzigingen neemt toe, maar hiervoor ontbreekt er een kader met behoeftenbepalingen, eenduidige objectieven, criteria en interpretatiemarges'. Ze vinden deze paragraaf een correcte weergave van de realiteit, maar vinden in de bindende bepalingen niets terug om dit probleem aan te pakken en op te lossen. Integendeel, delen van de uitvoering van het RSV kunnen worden opgedragen aan de provincies (of de gemeenten). Het is volstrekt onterecht om meer bevoegdheden te geven aan provincies en zeker aan gemeenten. Zeker de gemeenten beschikken niet over gekwalificeerd personeel. De politici beschikken niet over de nodige deskundigheid. Bovendien is het risico groot dat individuele belangen in plaats van algemene belangen worden verdedigd.

e. Ze verwijzen naar de handleidingen voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen, voor tracering en inrichting van wegen, voor ontginning en waterwinning. De handleidingen staan niet los van de inhoud van de indicatieve bepalingen. Ze vinden dit prachtige theorieën waar niemand mee rekening zal houden. Ze vragen adequate wetgeving.

f. Wat betreft het aanbieden van voldoende goed uitgeruste bedrijventerreinen voor nieuwe economische activiteiten vragen ze welke deze nieuwe activiteiten zijn. Ze vragen waarom niet eerst een inventaris wordt gemaakt van bestaande industrieterreinen met het oog op het nastreven van een optimalere benutting van deze industriegebieden. Ze wijzen op het vrijwaren en waar mogelijk versterken van de onbebouwde ruimte.

g. Ze verwijzen verder naar de opmaak van ruimtelijke structuurplannen op de drie niveaus. De gemeente beschikt niet over voldoende gekwalificeerd personeel. Het risico wordt groot dat criteria worden gebaseerd op basis van individuele belangen i.p.v. op algemene belangen. Ze vinden het beter om de bevoegdheid op federaal niveau te houden en de regelgeving te verstrengen i.p.v. te versoepelen. Ze vragen hoe je immers kan verklaren dat in het kader van het gemeentelijk RUP De Koolaerd de eigendom van het bedrijf Mortier naar de Oostendse Baan - de kortste verbinding- wordt verboden evenals de toegang tot het landbouwbedrijf Boone wordt verboden, daar waar het illegale bedrijf Vanhee zijn toegang tot de Oostendse baan kan behouden.

h. Inzake de differentiatie van bedrijventerreinen vragen ze aan welke criteria deze bedrijventerreinen moeten voldoen en verwijzen ze naar de problematiek Torhoutsesteenweg te Oostende. Ze vragen strenge selectiecriteria. Minstens voldoen aan wat eerder als norm was vastgelegd in het KB van 28.12.1972.

i. Het bezwaarschrift verwijst naar de definities in het RSV inzake lokale bedrijventerreinen, bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven en para-agrarisch bedrijf. Het is volstrekt onaanvaardbaar dat deze definities afwijken van definities zoals bepaald in eerdere plannen. Dit gaat in tegen het algemeen rechtsbeginsel van behoorlijk bestuur door dezelfde begrippen telkens op een andere manier te definiëren (vb. gewestplanwijziging Oostende-Middenkust te Giste, gemeentelijk RUP De Koolaerd).

j. Inzake de afbakening van bedrijventerreinen vragen ze waarom niet geëist wordt dat een bedrijventerrein voor 90% volzet moet zijn vooraleer een nieuw terrein aan te leggen. Ze vragen waarom geen villabouw in industriegebied verboden wordt, met verplichte afbraak als sanctie. In het BPA Konijnenbos staan er conciërgewoningen die verhuurd worden als woning los van enige waarachtige conciërgefunctie. Verder hebben ze nog bedenkingen bij historisch gegroeide bedrijven en vragen de aanleg van bufferzones en groenschermen.

k. Omwille van het belang van de historiek in dit dossier, schetsen ze ook de diverse problematieken uit het verleden, omdat met de creatie van een nieuw bijzonder economisch knooppunt en de regionale bedrijventerreinen De Konijnenbos-De Koolaerd door de overheid precies dezelfde fouten worden gemaakt en alles zich opnieuw herhaalt. Alleen de benaming van het plan is telkens anders, de bezwaren blijven minstens identiek, het wordt alleen maar erger met de ideeën van de overheid. Bezwaarindieners leven gedurende bijna tien jaar in onzekerheid. Uiteindelijk komen ze toch gevangen te liggen tussen twee industriegebieden omwille van diverse pogingen door de gemeentelijke overheid tot legalisatie van een illegaal afbraakbedrijf. Ze wijzen verder op het brand- en explosiegevaar, de verouderde infrastructuur, de nabijheid van bedrijfsgebouwen tegenover omliggende woningen, de onvoldoende veiligheidsuitrusting en brandbeveiliging, de luchtverontreiniging en geurhinder, de bodemverontreiniging en verontreiniging van oppervlaktewater, de zichthinder.

*110a. Konijnenbos is een locatie van niveau 2. Ze is geselecteerd om een juridische problematiek op te lossen. De opname ervan is gemotiveerd in de studie 'Departement RWO, Ruimtelijke Planning, Onderzoek naar ontwikkelingsperspectieven voor economische concentraties in gemeenten die niet geselecteerd zijn als economisch knooppunt, Brussel, 2006.' De Raad verwijst verder naar zijn standpunten 96a en 101a.*

*110b. De SARO verwijst naar zijn standpunten in het deel werken (2.2.3).*

*110c. De SARO verwijst naar zijn standpunt 27.*

*110d. De SARO verwijst naar zijn standpunten bij de algemene bezwaren (deel 2.2.1). De delegatie van bevoegdheden is geregeld in de VCRO en vormt als zodanig geen voorwerp van voorliggende herziening. Ruimtelijke Ordening is een gewestelijke bevoegdheid. De stedenbouwwet van 1962 is niet meer van kracht en vormt geen juridische basis voor het RSV.*

*110e. SARO neemt akte van deze bemerkingen*

*110g. SARO verwijst naar zijn standpunt 50c.*

*110h. SARO verwijst naar zijn standpunt 110e. Deze opmerkingen vormen als zodanig geen voorwerp van voorliggende herziening.*

*110i. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel bijzondere economische knooppunten (deel 2.2.4).*

*110j,k,l. SARO verwijst naar zijn standpunt 110a.*

#### **111. Arrondissementsraad Antwerpen Boerenbond [B281]**

Het addendum stelt inzake de selectie van de stationsomgeving van Brecht als bijzonder economisch knooppunt, dat dit een locatie is midden het aaneengesloten landbouwcomplex van de Noorderkempen. Dit gebied is zowel op provinciaal als op Vlaams niveau van bijzonder belang voor de agrarische structuur. Ze vragen om rekening te houden met de aanwezige landbouwbedrijven en de belangen van de betrokken land- en tuinbouwbedrijven maximaal in rekening te brengen. Essentiële gronden dienen gevrijwaard van een andere bestemming dan agrarisch gebied, eventuele andere dienen voldoende te worden gecompenseerd (flankerend beleid). Tevens moet maximaal rekening worden gehouden met de aanduiding als herbevestigd agrarisch gebied.

*111. SARO verwijst naar zijn standpunten 106 en 98b.*

**112.**Interleuven [B121]

- a. De inventaris leidt tot een 40-tal knelpunten. Voor de Interleuven-regio werd de bedrijventerreincluster Kampenhout-Boortmeerbeek-Haacht geselecteerd. Het bedrijventerrein Wingepark Rotselaar werd niet opgenomen. Ze wijzen op het knelpunt voortkomend uit de niet-selectie als economisch knooppunt, de dringendheid van het knelpunt op vlak van tekort in de ijzeren voorraad binnen de subregio over de periode 2007-2012 of de juridische redenen. Het is onduidelijk waarom dit bedrijventerrein niet werd opgenomen. Hier ligt een restgebied van ongeveer 14 ha tussen een bestaand bedrijventerrein en de autosnelweg E314, waarvan het meer dan de moeite waard is om de effectieve natuurwaarde en correctheid van de habitatafbakening na te gaan.
- b. De bestaande economische cluster Kampenhout-Boortmeerbeek-Haacht zal verder onderzocht worden als gemengd regionaal bedrijventerrein, met oog voor de uitbreidingsproblematiek van de reeds aanwezige bedrijvigheid en gebruikmakend van de watergebonden potenties ter hoogte van het kanaal Leuven -Dijle. Ten noorden van het kanaal, aansluitend op de bestemde terreinen, zouden plaatselijk beperkte uitbreidingen kunnen worden onderzocht, echter uitsluitend i.f.v. regionale bedrijvigheid. Ze vragen waarom hier niet deels lokale bedrijvigheid mogelijk kan zijn, zoals gevraagd vanuit de gemeenten (o.a. Boortmeerbeek, Haacht).
- c. Het gebied Kampenhout-Boortmeerbeek-Haacht is opgenomen als bijzonder economisch knooppunt. Ze vragen of op basis van het specifiek onderzoeks- en overlegproces ook nog kan worden beslist dat er toch niets kan. Dit gebied is aangegeven als bijzonder economisch knooppunt (niveau 1). Ze vragen of dit betekent dat er geen mogelijkheden voor lokale bedrijven zijn en hoe men dit gaat beoordelen.

*112a. SARO verwijst naar zijn standpunt 99a. Dit probleem moet onderzocht worden in het kader van het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Leuven.*

*112b,c. De selectie van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt heeft geen directe invloed op de lokalisatie van lokale bedrijventerreinen, maar richt zich op de regionale bedrijventerreinen. Het ontwikkelingsperspectief is nog niet concreet bepaald. Dit moet volgen uit het gebiedsgericht en geïntegreerd onderzoeks- en overlegproces. De Raad verwijst verder naar zijn standpunten bij het deel Kampenhout (2.2.5).*

**113.**De Arrondissementsraad Boerenbond Sint-Niklaas [B100]

Volgens hun informatie is voor het Waasland Stekene en Sint-Gillis-Waas recent nog een ambachtelijke zone ontwikkeld die nog volledig vrij ligt om lokale ondernemers aan te trekken. Voor de (inter)nationale ondernemingen gaat de bezwaarindienaar er van uit dat de haven van Antwerpen betere oplossingen kan aanreiken met betere ontsluitingsmogelijkheden. De voorziene industriële ontwikkeling ten zuiden van de E34 doorkruist zeer concrete plannen van land- en tuinbouwers die daar nieuwe bedrijfszetels willen ontwikkelen. De bezwaarindienaar benadrukt dat de druk op de land- en tuinbouwgrond in deze streek van het Waasland al enorm groot is en dat bijkomende initiatieven om deze druk te verhogen moeten geweerd worden.

*113. Het addendum gaat er van uit dat uit de drie potentiële bijzondere economische knooppunten 'Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme) een knooppunt kan worden gekozen. Bovendien wordt gesteld dat op korte termijn het subregionale tekort in het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas kan worden opgevangen. Voor Stekene en Sint-Gillis-Waas wordt de potentie bovendien geïntegreerd in functie van de ontwikkeling van een logistieke as voor de Antwerpse Haven. Deze drie potentiële knooppunten hebben geen aansluiting op het spoorwegennet of het waterwegennet. De Raad heeft aldus zijn twijfels of de selectie van deze bijzondere economische knooppunten strookt met de principes uit het RSV. Zeer specifiek wijst de Raad op het belang van de structurerende functies landbouw, natuur en bos.*

**114.**Natuurpunt Afdeling Waasland-Noord [B120]

De aanduiding van Sint-Gillis-Waas en Stekene als bijzonder economisch knooppunt strookt niet met het algemeen principe van het RSV: het vrijwaren van de open ruimte. Het gebied langs de E34, tussen Beveren en Zelzate, moet als groene buffer behouden blijven. De bestaande bossen, landbouwgebieden en groenblauwe natuurzones bieden goede potenties om de sterk bedreigde biodiversiteit in Vlaanderen te ondersteunen. De uitbreiding van de bestaande bedrijventerreinen en de aanleg van nieuwe, leggen bijkomende druk op bestaande natuurgebieden zoals het Stropersbos en het Krekengebied van Saleghem. De gemeenten Sint-Gillis-Waas en Stekene dienen hun open en groen karakter te behouden. Landbouw, natuurontwikkeling en zachte recreatie moeten daar de boventoon voeren.

*114. SARO verwijst naar zijn standpunt 113.*

**115.**Interwaas – Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas [B179]

- a. Ze ondersteunen de erkenning van de gemeenten Sint-Gillis-Waas en Stekene als economisch knooppunt.
- b. Het is niet duidelijk waarom de afweging van de economische knooppunten door de Vlaamse Regering en niet door de provincie zou moeten gebeuren. Daarom stelt de bezwaarindiener voor om pag. 17 van het RG volgende tekst te schrappen: 'De bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme worden gezamenlijk afgewogen door de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid regisseert de gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme'. Volgende zin als volgt wijzigen: 'De provincies hebben de bevoegdheid over de overige bijzondere economische knooppunten'.
- c. Ze vragen op pag. 17 volgende passage toe te voegen: 'zolang de door de provincie uit te voeren afweging met gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten niet zijn afgerond, kunnen geen planinitiatieven genomen worden die de potenties voor de ontwikkeling (inclusief ontsluiting) van de bijzondere economische knooppunten kunnen hypothekeren'. Voor Stekene wordt de zoekzone ruim gedefinieerd, voor Sint-Gillis-Waas niet. Ze vragen om zowel voor Stekene als voor Sint-Gillis-Waas de zoekzone voldoende ruim te nemen: voor Stekene een zone ten zuiden van de E34 tussen de centrumgemeente en de grens met Sint-Gillis-Waas en voor Sint-Gillis-Waas een zone ten zuiden van de E34 tussen de grens met Stekene en de grens met Beveren.

*115a. SARO verwijst naar zijn standpunt 113.*

*115b. SARO ondersteunt de gevraagde toevoegingen niet en verwijst naar zijn standpunt 99c.*

*115c. SARO verwijst naar zijn standpunt 113 en stelt alvast dat het niet verantwoord is het hele gebied ten zuiden van de E34 te selecteren.*

**116.**De Arrondissementsraad Boerenbond Dendermonde [B101] en Bedrijfs Gilde Hamme [B114]

Voor het arrondissement Dendermonde is de uitbreiding van het bestaande industrieterrein Hamme-Zwaarveld langs de oostzijde van de N41 niet wenselijk. Door de grote druk in de streek die overwaait vanuit het Waasland door de verdere ontwikkeling van de haven van Antwerpen met bijkomende natuurinrichting en het geactualiseerd Sigmoplan en andere lopende uitbreidingen van industriezones (o.a. Lokeren) is het niet wenselijk om hier de open ruimte aan te snijden. Indien dit toch het geval zou zijn, dan is het net zoals voor Stekene en Sint-Gillis-Waas een landbouweffectenrapport noodzakelijk om de impact op land- en tuinbouwbedrijven correct in te schatten. Een flankerend beleid moet zeker voorhanden zijn vooraleer men wenst over te gaan tot de ontwikkeling van deze industrieterreinen.

*116. SARO verwijst naar zijn standpunt 113.*



**117.** De Arrondissementsraad Boerenbond Gent-Eeklo [B102]

Bezwaarindiener wenst een aantal vraagtekens te plaatsen bij het economisch knooppunt dat beoogd wordt aan de grens met Zelzate en Assenede. Vooraleer men nieuwe gebieden aansnijdt voor economische activiteiten moet men eerst gebruik maken van de reeds aanwezige mogelijkheden, die zowel in Zelzate als Assenede nog aanwezig zijn. Bij elk nieuw initiatief moeten de gevolgen op andere sectoren in kaart worden gebracht. Daarom pleit de bezwaarindiener voor een landbouwgevoeligheidsanalyse en een landbouweffectenrapport. Indien na voldoende afweging toch geopperd wordt om nieuwe gebieden in gebruik te nemen voor economische activiteiten dan moet dit gepaard gaan met een flankerend beleid voor de landbouwsector, zodat de landbouwbedrijvigheid niet zou worden verstoord.

*117. SARO verwijst naar zijn standpunten 105e.*

**118.** Voka – Kamer van Koophandel West-Vlaanderen [B181, B240 – twee identieke bezwaren]

a. De 40 geïnventariseerde knelpunten werden gefilterd tot 16 knelpunten en verder geëvalueerd op basis van de vier ruimtelijke principes van de gewenste ruimtelijke structuur en een specifieke economische afweging (IG 4.21. en RG 3.2). Dit resulteerde in een selectie van 11 bijzondere economische knooppunten. Bezwaarindiener stelt zich vragen bij de selectie van de 40 geïnventariseerde knelpunten. In het IG staat dat dit zou gebeurd zijn op basis van zeer diepgaand onderzoek i.s.m. de vijf Vlaamse provincies, het Agentschap Ondernemen en de V.V.S.G.

b. Het knelpunt nr. 14 Tempelaar te Vleteren/Lo-Reninge werd geëvalueerd, maar niet verder weerhouden. De bedoeling is om een gezamenlijk aanbod te creëren van een lokaal bedrijventerrein op de locatie Tempelaar voor de drie gemeenten Alveringem, Lo-Reninge en Vleteren, met verschillende kernen per gemeente, die samen deel uitmaken van het meervoudig hoofddorp zoals voorzien in het PRS van West-Vlaanderen. Bezwaarindiener kan de redenering in bijlage 2 volgen dat Tempelaar niet het statuut van bijzonder economisch knooppunt moet krijgen om als lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen. Ze nemen dan wel aan dat op basis van de bepalingen in het RG (3.4.3) de Vlaamse overheid op korte termijn de nodige initiatieven zal nemen tot lokalisatie van Tempelaar als lokaal bedrijventerrein gezien de bijkomende bestemming van lokale bedrijventerreinen op Vlaams niveau zal worden gemonitord om de ruimtebalans te bewaken.

c. De gemeente Deerlijk heeft echter al meerdere jaren het probleem gemeld dat er geen regionaal bedrijventerrein kan worden gecreëerd op het grondgebied Deerlijk omdat de enige mogelijke locatie niet gelegen is in de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. De gemeentebesturen werden in maart 2009 uitgenodigd op een overlegvergadering op de provincie met RWO i.v.m. de herziening van het RSV. Het gemeentebestuur maakte hierbij een uitvoerige motivatienota over met vraag om Deerlijk op te nemen als knelpunt. De bezwaarindiener kan niet akkoord gaan met de voetnoot 48 van het IG (pag. 33) dat de detectie van knelpunten volledig zou zijn. Bezwaarindiener vraagt dat het knelpunt Deerlijk vooralsnog zou onderzocht worden. Wanneer dit binnen voorliggende procedure niet meer zou kunnen, of niet kan opgelost worden met het statuut van bijzonder economisch knooppunt, dan vragen ze uitdrukkelijk dat de Vlaamse overheid op korte termijn de gepaste initiatieven zou nemen (opmaak gewestelijk RUP tot aanpassing van de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk of een RUP zonder meer) tot creatie van een GRB te Deerlijk aan de zuidzijde van de E17.

*118a. Het IG motiveert de selectie van de 40 knelpunten.*

*118b. De bestemming van een lokaal bedrijventerrein valt onder de bevoegdheid van de gemeenten. De ambitie van de Vlaamse overheid om het aanbod aan bedrijventerreinen te monitoren, houdt geen engagement in om lokale bedrijventerreinen te gaan bestemmen.*

*118c. De Raad neemt akte van deze problematiek die thuishoort in het overlegproces voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Met betrekking tot de kwantitatieve elementen verwijst de Raad naar zijn standpunten 48a,b. Het addendum voorziet voor de provincie West-Vlaanderen een belangrijke toename van bijkomende bedrijventerreinen. Het ontwikkelingsperspectief voor het regionaal bedrijventerrein maakt geen voorwerp uit van de huidige herziening.*

**119. Bezwaarindieners [B182 – 8 handtekeningen]**

De vereniging van Deerlijkse ondernemers formuleert bezwaar tegen het uitblijven van een oplossing voor de aanleg van een regionaal bedrijventerrein in Deerlijk. Ze ondersteunt het bezwaarschrift van het Deerlijks gemeentebestuur waarin de dringende behoefte aan een extra bedrijventerrein in Deerlijk aangetoond wordt, evenals de reële mogelijkheid om dit bedrijventerrein te realiseren op een plaats die voldoet aan alle vereiste criteria. Dit bezwaarschrift somt de talrijke pogingen op die de voorbije 10 jaren werden ondernomen om het probleem op te lossen. In de praktijk zit alles muurvast en bleek helemaal niets mogelijk. In de aanpassing van het RSV wordt het Deerlijkse probleem terug gewoon genegeerd waardoor het op half lange termijn onoplosbaar lijkt te worden. Ze betreuren deze feitelijke wurging van het economisch initiatief op Deerlijks grondgebied en vinden deze strakke trage centralistische manier van werken onverantwoord. Ze vragen dringend naar een ernstige poging tot oplossing.

*119. SARO verwijst naar zijn standpunt 118c.*

**120. Leiedal [B156]**

a. De problematiek van de regionale bedrijvigheid ten zuiden van de E17 te Deerlijk is niet meegenomen in de selectie van economische knooppunten. Deze problematiek is nochtans in het verleden via verschillende kanalen overgemaakt. Bezwaarindieners dringt er op aan deze problematiek op te nemen, te evalueren en eventueel beleidsbeslissingen aan te koppelen.

b. Kortrijk is niet aangeduid als klemtoengebied voor het aanbodbeleid voor kantoren. Dit mag niet tot gevolg hebben dat er geen kantoraanbod kan worden ontwikkeld. Vanuit de versterking van de stationsomgevingen (Kortrijk, Menen, Waregem) en de positie in de metropool Kortrijk-Lille zijn er immers voldoende argumenten om hiervoor een specifiek kantorenaanbodbeleid te voorzien.

c. Er is geen oplossing gegeven aan de problematiek van de gewestplanbestemming milieubelastende industrie type 2 in relatie tot reconversie. De regio Kortrijk wordt gekenmerkt door vele paarse vlekken, milieubelastende industrie type 2 en door de reconversie van het industriële weefsel. Veel activiteiten die aan de oorsprong hiervan liggen zijn intussen stopgezet. Deze sites zouden herontwikkeld moeten kunnen worden als men een goede ruimtelijke ordening beoogt. Een kwalitatieve ontwikkeling vraagt vaak een andere bestemming en invulling. Er wordt gevraagd om deze problematiek op te nemen gezien het een concreet knelpunt vormt bij de huidige ruimtelijke ontwikkelingen.

d. Er bestaat een regionale visie voor de inplanting van grote windturbines waarbij ruimtelijke principes zijn geformuleerd. Op vandaag worden vele initiatieven genomen om op zeer korte termijn grote windturbines in te planten. Bezwaarindieners vraagt, gezien het dringende karakter, deze ruimtelijke principes nu reeds te verankeren.

*120a. SARO verwijst naar zijn standpunt 118c.*

*120b. SARO verwijst naar zijn standpunt 62a.*

*120c. De Raad neemt akte van deze problematiek die thuishoort in het overlegproces voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk.*

*120d. SARO verwijst naar zijn standpunt 165o.*

**121. Unizo-Limburg, Voka-Kamer van Koophandel Limburg en VKW Limburg [B252]**

Het Ministerie van Defensie kondigde recent de afbouw en sluiting aan van militaire domeinen en kazernes over heel het land. Deze domeinen komen beschikbaar voor andere bestemmingen. Grote delen (o.a. in de provincie Limburg) zijn momenteel natuur- of bosgebied. Het is logisch dat deze onderdelen die bestemmingen volgen. Voor de bebouwde of verharde gedeelten van de militaire domeinen liggen de kaarten anders. Vaak zijn deze gebieden bijzonder goed uitgerust en voorzien op intensief gebruik. Deze zones zijn bijzonder geschikt voor omvorming naar bedrijven- of industrieterreinen. Met een minimale inspanning kunnen deze gebieden omgevormd worden tot bedrijventerrein. Het RSV kan in de aanvullingen inzake werken een eerste aanzet geven om deze terreinen mits eenvoudige ruimtelijke aanpassing om te vormen tot bedrijventerrein. Ze vragen om de kazerne in Helchteren en beschikbare terreinen in Leopoldsbrug of Hechtel-Eksel op te nemen als bijzonder economisch knooppunt.

*121. Geen enkel militair domein in Limburg is opgenomen in de basisinventaris van 40 knelpunten. De Raad*

*ondersteunt de herbestemming van militaire domeinen en meent dat het RSV hiervoor voldoende houvast biedt. SARO verwijst naar de mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering van 23 april 2010 over de vrijgekomen militaire domeinen en de aanpak vanuit ruimtelijke ordening.*

**122.** De raadgever van de vzw Bedrijvengroepering Rumst [B90]

Bezwaarindiener vraagt om de gemeente Rumst aan te duiden als bijzonder economisch knooppunt. Een groot deel van de gemeente Rumst bestaat uit industriegebied (o.a. oude steenfabrieken). De gemeente is gelegen aan de Rupel, die een ideale verbindingsmogelijkheid biedt met de haven van Antwerpen. De gemeente is vlot bereikbaar met de auto (E19, A12). De huidige verkeershinder kan eenvoudig worden opgelost met het doortrekken van de expresweg (wat gepland is) en de Stuyvenbergweg (wat in planning is). De gemeente beschikt echter niet over het nodige budget om deze projecten te realiseren. Indien de gemeente Rumst de bestemming bijzonder economisch knooppunt zou krijgen, dan kunnen hiervoor subsidies aangevraagd worden. De bezwaarindiener stelt dat de gemeente de voordelen erkent van deze aanpassing: de opmaak van een RUP voor heel het bedrijventerrein wordt mogelijk, de voorgestelde beperkte uitbreidingen/grenscorrecties zouden geen probleem vormen, de inplanting van windmolens zou worden vergemakkelijkt, de mogelijkheid om subsidies te bekomen voor de herontwikkeling en aanleg van ontsluitingswegen, het huidige bedrijventerrein zou effectief worden gehonoreerd in zijn economische sterkte en als regionaal bedrijventerrein.

*122. Het knelpunt E19 te Rumst strookt niet met de principes van het RSV en komt dan ook niet in aanmerking voor selectie als bijzonder economisch knooppunt. De motivatie voor de niet-selectie van E19 te Rumst is te vinden in het IG.*

**123.** Bezwaarindiener [B169]

Het actiecomité voor het behoud van het Maleizenveld tekent bezwaar aan tegen de selectie van de KMO-zone Maleizenveld als bijzonder economisch knooppunt. Ze stellen dat hun actiecomité gesteund worden door meer dan 1.000 bewoners en verwijzen naar de verschillende petitie's. De oorsprong van het ontstaan van deze zone is er gekomen door een verkeerd inkleuren van het gewestplan. Overijse bevindt zich niet op een economisch knooppunt en kan nu al zijn bedrijventerreinen aan de Brusselsesteenweg niet aanvullen met industrie. De zone ligt in een waardevol natuurgebied. Een industrieterrein heeft zware gevolgen voor de verkeersstroom op de Terhulpensesteenweg. De huizen in de wijk Rameihof, Rameistraat, Horizontlaan en Financialaan komen niet meer in een residentiële buurt te liggen maar in een KMO-zone en zullen dus sterk in waarde verminderen.

*123. Maleizenveld is niet geselecteerd als bijzonder economisch knooppunt.*

**124.** Bezwaarindiener [B115] *bezwaarschrift is ondertekend door negentien personen*

Het bezwaar heeft betrekking op de aanduiding van Polderhoek te Zonnebeke als bijzonder economisch knooppunt (IG pag. 35 en 75, RG pag. 17). Het bedrijventerrein de Polderhoek in Geluveld-Zonnebeke wordt omwille van de juridische problematiek als bijzonder economisch knooppunt gedefinieerd. Het arrest van de Raad van State van 10/03/2004 vernietigt het BPA 'ambachtelijke zone Polderhoek-Uitbreiding'. Dit betekent concreet dat deze uitbreiding opnieuw 'landbouwzone met landschappelijk waardevol karakter' is zoals op het gewestplan aangegeven. De bufferzone rond het eerst BPA moet in principe hersteld worden. De afgeleverde bouw- en milieuvergunningen op basis van het vernietigde BPA zijn onwettig. Aan dit knelpunt een oplossing bieden door het als bijzonder economisch knooppunt te catalogeren en op de kaart te plaatsen is logisch, maar er moeten volgens de bewoners van de Polderhoek duidelijke voorwaarden aan verbonden zijn. Een verdere uitbreiding is uit den boze omwille van o.a. de geïsoleerde ligging in landschappelijk waardevol gebied, de onverenigbaarheid met het behoud van open ruimte, geen ontsluiting openbaar vervoer. Ze vragen uitdrukkelijk om (1) een duidelijke lijn te trekken om de grenzen van dit gebied, (2) volgende formulering in het RSV op te nemen (idem Konijnenbos-Gistel): 'Overige uitbreidingen komen omwille van de aanwezige agrarische en landschappelijke structuur niet in aanmerking' en (3) een duidelijk brede groene buffer te verplichten voor dit bijzonder economisch knooppunt om aldus een kwalitatief beeld in het landschap te creëren. De bewoners van de Polderhoek vragen respect voor de rechtspraak en een visie op lange termijn. Het bezwaarschrift bevat tevens een kopie van de brief aan de gecoro als ook enkele foto's.

*124. SARO verwijst naar zijn standpunt 96a.*

**125. Milieufront Omer Wattez vzw [B194]**

- a. Bezwaarindiener heeft bezwaar tegen de aanduiding van Zulte-Kruishoutem als bijzonder economisch knooppunt. De aanduiding druist in tegen de doelstellingen van het RSV. Het RSV wordt aangegrepen om een aantal knelpunten op te lossen. Zo worden plannen voor bedrijventerreinen die door de Raad van State geschorst werden, gewoon terug opgenomen, tegen de arresten in. De herziening druist in tegen de doelstellingen van het oorspronkelijke RSV (o.a. bundeling economische activiteiten, vrijwaren open ruimte). Het Milieufront stelt zich ook de vraag welke duurzame ruimtelijke visie de aanduiding van meerdere bijzondere economische knooppunten kan onderbouwen. Het Milieufront wijst op de gevolgen voor het behoud van open ruimte en duurzame mobiliteit.
- b. De bedrijventereincluster in Zulte-Kruishoutem maakt volgens het addendum (IG pag.67) deel uit van de Vlaamse Ruit. Bezwaarindiener stelt dat de Vlaamse Ruit, zoals afgebakend in het RSV, niet tot daar reikt en dat dit geen argument kan zijn voor de selectie van de bedrijvencluster als bijzonder economisch knooppunt.
- c. De bedrijvencluster is enkel via de weg ontsloten. Dit gaat volledig in tegen het regeerakkoord. Bijkomende industrie zal ten koste gaan van waardevol agrarisch gebied, natuurgebied, parkgebied en woongebied en zal het mobiliteitsprobleem enkel vergroten. In de herziening is al een beperkte evaluatie opgenomen voor mogelijke ontwikkelingen van het industriegebied in Zulte-Kruishoutem. De evaluatie is volgens de bezwaarindiener eerder negatief omdat het terrein zuiver autogericht is op de E17 en het landbouwgebied rond deze E17 is aangeduid als samenhangend landbouwgebied met karakteristieke open kouters, wat niet ideaal is voor een verdere uitbreiding van milieubelastende industrie. Verder stelt de evaluatie dat er in de omliggende stedelijke gebieden al een aanbod gecreëerd wordt. Ze menen dat het daarom niet meer nodig is om in buitengebied nog meer industrieterrein te voorzien en vragen dat de Vlaamse Regering eerst de bestaande reserves uitput vooraleer nieuwe terreinen aan te snijden.

*125a. SARO verwijst naar zijn standpunt 96a. De motivatie voor de selectie van Zulte-Kruishoutem is te vinden in het IG.*

*125b. SARO verwijst naar zijn standpunt 105c.*

*125c. De Raad ondersteunt de bemerking ten aanzien van de gebrekkige ontsluiting van dit knooppunt. Dit knooppunt heeft geen aansluiting op het spoorwegennet of het waterwegennet. SARO verwijst naar zijn standpunt 2e.*

**126. Bezwaarindieners [B107, B108, B109, B110]**

Ze formuleren bezwaar tegen de aanduiding van Westrode als bijzonder economisch knooppunt. De reden hiervoor is volgens de bezwaarindieners dat Haviland een bedrijventerrein wil aanleggen van ongeveer 75 ha (zo groot als het dorp zelf). De verkeersstromen die het industrieterrein zal veroorzaken zullen het dorp doen verstikken (stikstofoxide en fijn stof). Bezwaarindieners vrezen voor de volksgezondheid.

De economische noodzaak van een dergelijk industrieterrein is volgens bezwaarindieners nooit aangetoond. Ondanks allerlei plannen van de laatste 40 jaar, werd het nooit geconcretiseerd. De hele site ligt nog braak. Het is absoluut onduidelijk hoe dit project kan gefinancierd worden. De aanleg van flankerende maatregelen, die steeds voorop worden gesteld, is dan ook onzeker. Het meest milieuvriendelijke alternatief, namelijk het volledig ingraven van de A12, zal niet kunnen gerealiseerd worden.

De verkeersafwikkeling op de A12 is totaal onvoldoende. Zonder de aanleg van het bedrijventerrein is de A12 al oververzadigd. Elke dag zullen naar verwachting ongeveer 6.000 vrachtwagens het bedrijventerrein op en af rijden. Hierbij moet nog het personenverkeer van ongeveer 2.500 werknemers op de site worden geteld. De aanleg van het bedrijventerrein moet dan ook minstens uitgesteld worden tot de verkeerscongestie rond Antwerpen en Brussel is opgelost zodat het bijkomend verkeer in deze beide steden kan doorstromen. Enkele kilometers noordwaarts heeft de POM Antwerpen twee gelijkaardige initiatieven gepland, nl. het project Willebroek-Noord en de Brabantse Poort.

*126. SARO verwijst naar zijn standpunt 96a. De Raad betwijfelt of de selectie van dit bijzonder economisch knooppunt strookt met de principes uit het RSV, in het bijzonder 'gedeconcentreerde bundeling' (nabijheid VSGB voor regionale bedrijven), 'poorten als motor voor ontwikkeling' (nabijheid poort internationale luchthaven Zaventem voor regionale bedrijven) en 'infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten' (unimodale ontsluiting op A12).*

**127. Bezwaarindiener [B12]**

Bezwaarindieners zijn gekant tegen de inplanting van een industriële zone te Meise-Wolvertem, genaamd Meise-Westrode. Ze stellen dat open ruimte onontbeerlijk is voor gezondheid en mens. Op lange termijn is het een economische fout de milieudruk en het beheersen van het ecologisch evenwicht ondergeschikt te maken aan ongebreidelde nieuwe industriële ontwikkelingen. Fluxys is in het voorjaar gestart met de aanleg van een tweede gaspijplijn, waarvan het traject pal naast of onder het betreffend bedrijventerrein ligt. Zo kan een levensgevaarlijk risico ontstaan bij toekomstige grondwerkzaamheden. Het bezwaarschrift bevat een toelichting over hoe de bufferzone er zou kunnen uitzien. Bovendien wijzen ze op de negatieve impact op milieu en gezondheid door o.a. lawaaihinder, meer fijn stof, meer CO<sub>2</sub>-emissies door de toename van het personen- en vrachtverkeer. Het bestaande verkeersinfarct rond Brussel wordt nog verergerd. Er dreigt een ecologisch echec ten gevolge van het tenietdoen van de laatste openruimteverbinding tussen Mechelen en Brussel. Ze wijzen tevens op de wateroverlast voor een zeer ruime omgeving, de slechte waterbuffering en de toename van lawaai boven de al bestaande lawaaihinder. In het bezwaarschrift wordt de wateroverlast onder meer aangetoond met foto's. Bezwaarindieners formuleren volgende voorstellen/alternatieven: behoud van het openruimtegebied tussen Mechelen en Brussel, bebossing van het terrein, aanleg windmolenpark. Ze vragen industriële ontwikkelingen in te planten langs spoor- of waterwegen, op bestaande en onvolledig ontwikkelde of verlaten sites om de verkeerswegen niet nog meer te belasten.

*127. SARO verwijst naar zijn standpunt 126.*

**128. Bezwaarindiener [B89]**

Dit bezwaarschrift heeft betrekking op het RUP voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein langs de Haachtsesteenweg ter hoogte van de Rood-Kloosterlaan en de Van Beethovenlaan. Bezwaarindiener wijst op diverse aspecten zoals:

Het lokale bedrijventerrein aan de Rood-Kloosterlaan omvat de vestiging van een bierhandel, een handel in bouwmaterialen en een containerpark. De laad- en losactiviteiten die hiermee verbonden zijn, zullen geluidshinder teweegbrengen voor de omwonenden. Bezwaarindiener stelt zich vragen over de maximaal toegelaten hoogte van de voorziene gebouwen en de impact hiervan op het invallende zonlicht en over het mogelijk aanbrengen van lichtreclames.

Bezwaarindiener vraagt in welke mate het aanbrengen van een groene buffer bedoeld is om de visuele impact van de voorziene gebouwen te beperken. Bezwaarindiener vreest voor stofhinder van het bouwbedrijf. Bezwaarindiener betwijfelt of er rekening gehouden is met de recente inrichting van de N1. Er is ook voorzien om de Van Beethovenlaan af te sluiten zodanig dat bewoners van de wijk Rood-Kloosterlaan geen toegang meer hebben tot de dorpskern. Ook bestaat een reëel risico dat de Geilroedeweg als uitwijkroute gebruikt zal worden.

*128. Dit RUP vormt niet het voorwerp van voorliggende herziening.*

**129. Bezwaarindiener [B200]**

Bezwaarindiener wijst op de files aan de Molenheidebaan die nog zullen toenemen. Een brug over de vaart zou een oplossing kunnen zijn.

*129. De ontsluiting van het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas zal voorwerp zijn van een gebiedsgericht en geïntegreerd onderzoeks- en overlegproces. SARO verwijst naar zijn standpunten onder het deel Kampenhout-Sas (deel 2.2.5).*

**130. Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde [B145]**

De bezwaarindiener ziet een positieve evolutie in de opname van Kampenhout-Sas en het logistiek park Westrode in de lijst van geselecteerde bijzondere economische knooppunten. Deze ontwikkelingspotenties voor deze bijzondere economische knooppunten zijn beschreven in het IG. De bezwaarindiener vraagt om dit op te nemen in het RG van het addendum.

*130. SARO verwijst naar zijn standpunten onder het deel Kampenhout-Sas (deel 2.2.5). Hij ondersteunt de gevraagde toevoeging niet. In functie van het nog te voeren overlegproces zullen de ontwikkelingsperspectieven in dit bijzonder economisch knooppunt verder geduid worden.*

**131. Voka – Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen, Antwerpen-Waasland [B212, B191]**

- a. De bezwaarindiener verwijst naar de taakstelling inzake specifieke economische knooppunten, zoals vastgelegd in het RSV en ziet voor Oost-Vlaanderen een aantal problemen bij het realiseren van deze taakstelling. Veel stedelijke gebieden kennen reeds een grote concentratie aan wonen en bedrijvigheid. Dit maakt het uitbouwen van bijkomende bedrijventerreinen soms moeilijk haalbaar. Anderzijds zijn er in diverse subregio's nog mogelijkheden om een taakstelling voor bijkomende bedrijventerreinen op te nemen. Het is wenselijk dat moeilijk uitvoerbare taakstellingen een bestemming moeten kunnen krijgen in andere stedelijke gebieden of (specifieke) economische knooppunten in de subregio of in de provincie Oost-Vlaanderen. Een analyse en een aanpassing zijn nodig om realistische plannen te maken voor de verdere ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen.
- b. Ze zijn verheugd over de selectie van bijzondere economische knooppunten en pleiten er voor om de aanwezige potenties inzake ontsluiting, watergebondenheid, logistiek en kennisbedrijven te verzekeren en te maximaliseren door de afweging van economische knooppunten op basis van economische assen.
- c. Ze verwijzen naar het addendum (RG, pag.17) waar voor de bijzondere economische knooppunten Sint-Gillis-Waas, Stekene en Hamme de bevoegdheid voor verdere afweging bij het Vlaams Gewest wordt gelegd. Ze vragen om voor alle bijzondere economische knooppunten de bevoegdheid voor afweging bij de provincies te leggen. Dit in analogie met het subsidiariteitsprincipe aangaande de bevoegdheid van de provincies voor de specifieke economische knooppunten en aansluitend op het voorstel in de tabel (IG, pag. 35).
- d. Ze vragen dat zolang de uit te voeren afweging met gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten niet is afgerond, geen planinitiatieven worden genomen die de potenties voor ontwikkeling (incl. ontsluiting) van de bijzondere economische knooppunten kunnen hypothekeren.
- e. Ze steunen de selectie van Sint-Gillis-Waas en Stekene als bijzonder economisch knooppunt (behorende tot de haven Gateway, zoekzone van het logistiek park Waaslandhaven en havengebied Linkeroever, multimodale ontsluiting).

*131a,b. SARO verwijst naar zijn standpunten 48a,b, 96a en 96b,c.*

*131c. SARO verwijst naar zijn standpunt 99c.*

*131d. SARO verwijst naar zijn standpunt 115c.*

*131e. SARO verwijst naar zijn standpunt 113.*

**132. Voka – Kamer van Koophandel Oost-Vlaanderen [B212]**

- a. Ze steunen de selectie van Hamme als bijzonder economisch knooppunt. Hamme vertoont dezelfde kenmerken als de andere economische knooppunten, die erkend zijn binnen het E17-netwerk (o.a. multimodale ontsluiting via de E17, N41 en toekomstige potentie via de Schelde). Deze industriezone vormt, als verbinding tussen de industriezones van Dendermonde en Sint-Niklaas, een economische as die nog ontwikkelingspotenties heeft.
- b. Ze steunen de selectie van Assenede-Zelzate als bijzonder economisch knooppunt (goed ontsloten, sluit aan op de kanaalzone, schakel in de grensoverschrijdende economische ontwikkeling).
- c. Ze steunen de selectie van Zulte-Kruishoutem als bijzonder economisch knooppunt en verwijzen naar hun advies en naar de plenaire vergadering waar werd gevraagd om Zulte-Kruishoutem te selecteren als bijzonder economisch knooppunt.

*132a. SARO verwijst naar zijn standpunt 113.*

*132b. SARO verwijst naar zijn standpunt 105e.*

*132c. SARO verwijst naar zijn standpunt 125a,b,c.*

**133. IOK [B36]**

- a. Bezwaarindiener stelt voor om Hoogstraten te selecteren als bijzonder economisch knooppunt, zodat in overleg met het stadsbestuur van Hoogstraten de mogelijkheden kunnen onderzocht worden voor uitbreiding van de transportzone te Hoogstraten-Meer als regionaal bedrijventerrein of als hoogwaardige transportzone (in functie van toegevoegde waarde met een belangrijke tewerkstellingsgeneratie).



b. Bezwaarindiener stelt dat de nucleaire zone op de grens tussen Mol, Dessel en Geel een ontwikkelingsperspectief moet krijgen. De selectie van de nucleaire zone als bijzonder economisch knooppunt is waarschijnlijk een goede basis, waardoor Vlaanderen toekomstgericht deze zone gedeeltelijk kan herbestemmen.

*133a. Beleidsmatig is beslist de transportzone Meer in Hoogstraten niet te weerhouden als bijzonder economisch knooppunt.*

*133b. De nucleaire zone in Mol was onderdeel van de basisinventaris van 40 knelpunten. In de studie 'Onderzoek naar ontwikkelingsperspectieven voor economische concentraties in gemeenten die niet geselecteerd zijn als economisch knooppunt', van het departement RWO, is geoordeeld dat het geen dringend knelpunt betreft, en dat provinciale keuzes hierbij een rol zullen spelen. Daarom is deze zone niet opgenomen in de lijst van de 16 weerhouden knelpunten. Momenteel wordt de nucleaire zone verder bestudeerd in het kader van de provinciale planningsprocessen voor de afbakening van de kleinstedelijke gebieden Geel en Mol, en wordt een plan-MER opgemaakt voor het CAT-project in Dessel voor de berging van laag- en middelradioactief afval, wat eventueel in een gewestelijk RUP kan opgenomen worden.*

#### **134. Resoc Waas en Dender [B220]**

a. Bezwaarindiener ondersteunt de vraag van de gemeenten Hamme, Sint-Gillis-Waas en Stekene tot erkenning als economisch knooppunt. Hamme vertoont dezelfde kenmerken als de andere economische knooppunten, die erkend zijn binnen het E17-netwerk. Het gaat om een uitbreiding van het bestaand industrieterrein Zwaarveld, dat multimodaal ontsloten is via de E17, de N41 en toekomstige potenties heeft via de Schelde. Sint-Gillis-Waas en Stekene worden in de studie van de POM 'Oost-Vlaanderen, logistieke topregio' uitdrukkelijk genoemd als behorende tot de haven Gateway. Het volledige gebied behoort tot een zoekzone van het logistiek park Waaslandhaven en havengebied Linkeroever. Het betreft in beide gevallen ook de uitbreiding van bestaande industrieterreinen, gelegen aan de E34 en met potenties via het goederenspoor richting Zelzate en Zeebrugge.

b. Ze stellen volgende wijziging voor aan het addendum (RG pag. 17): 'geen onderscheid te maken tussen de bijzondere economische knooppunten en de bevoegdheid voor verdere afweging voor alle bijzondere economische knooppunten bij de provincie te leggen, overeenkomstig het voorstel in de tabel op pag. 35 van het IG. Dit naar analogie met het subsidiariteitsbeginsel in het RSV aangaande de bevoegdheid van de provincie voor de specifieke economische knooppunten.' Gevraagd wordt volgende tekst te schrappen: 'De bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme worden gezamenlijk afgewogen door de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid regisseert de gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme. De provincies hebben de bevoegdheid over de overige bijzondere economische knooppunten.'

c. Ze vragen volgende passage aan het addendum toe te voegen (RG pag. 17): 'Zolang de door de provincie uit te voeren afweging met gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten niet zijn afgerond, kunnen geen planinitiatieven genomen worden die de potenties voor de ontwikkeling (inclusief ontsluiting) van de bijzondere economische knooppunten kunnen hypothekeren.'

*134a. SARO verwijst naar zijn standpunt 113.*

*134b. SARO verwijst naar zijn standpunt 99c.*

*134c. SARO verwijst naar zijn standpunt 115c.*



## 2.2.5. Bezwaren betreffende de aanduiding Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt

### 135. Bezwaarindiener [B15]

Bezwaarindiener stelt dat het gevoel overheerst dat er weinig rekening wordt gehouden met de persoonlijke mening van de omwonenden. Het betreft nog maar eens een puur commerciële en economische beslissing. Ze vragen of er al is nagedacht wat de impact is van een uitbreiding van het al nu al verzadigde knooppunt van Kampenhout-Sas. Wat zal dit bovendien betekenen voor het milieu en de gezondheid van de mensen in dit gebied. Er zijn meer dan genoeg industriegebieden.

*135. SARO verwijst naar zijn standpunten 136a en 136b. Voor de opmerking over het bestaande aanbod aan bedrijventerreinen verwijst de Raad naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3).*

### 136. Bezwaarindiener [B207]

- a. Voor het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas geldt de vraag naar onderbouwing.
- b. De selectie valt moeilijk te rijmen met de uitspraken dat er slechts beperkte watergebonden potenties zijn ter hoogte van de al bestemde bedrijventerreinen en dat er een relatief slechte autobereikbaarheid is via de N26. Dit pleit voor een uiterst voorzichtige benadering van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt. Bovendien zijn de toegangswegen vooral 's morgens en 's avonds al overbezet als toegangsweg van bijvoorbeeld Haacht naar Brussel.

*136a. De motivatie voor opname van het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas komt voort uit de studie 'Departement RWO, Ruimtelijke Planning, Onderzoek naar ontwikkelingsperspectieven voor economische concentraties in gemeenten die niet geselecteerd zijn als economisch knooppunt, Brussel, 2006'. Hierin wordt de bestaande concentratie van bedrijvigheid en kleinhandel omschreven als een lokaliseerbaar bestaand knelpunt. De verdere evaluatie van het knelpunt is terug te vinden in bijlage 2 van het IG van het addendum.*

*136b. Inzake mobiliteit verwijst SARO naar zijn standpunt 96b,e en 99b. Kampenhout-Sas sluit ten zuidwesten aan op het kanaal Leuven-Dijle. Dit kanaal vormt geen onderdeel van het hoofdwaterwegennet. Ten noordoosten is het gebied gelegen op korte afstand van de spoorlijn Leuven-Mechelen, met de halte Haacht-Station. Deze spoorlijn maakt deel uit van het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer. Er is geen aansluiting op het hoofd- of primaire wegennet. In zijn advies van 8 april 2009 stelde Vlacoro de vraag hoe de selectie van Kampenhout-Sas te rijmen valt met de slechts beperkte watergebonden potentie en de slechte autobereikbaarheid. Heel wat bezwaarindieners wijzen op de negatieve impact van de huidige gebrekkige verkeersontsluiting (gezondheid, milieu, veiligheid). Dit pleit voor een uiterst voorzichtige benadering van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt. Het ontwikkelingsproces zou enkel mogen gericht worden op een optimalisatie van de bestaande toestand.*

*SARO verwijst verder naar zijn standpunt 99d,e. Het is evident dat bij het onderzoeks- en overlegproces inzake de verdere invulling van dit economisch knooppunt alle regelgeving (onder meer milieueffecten op planniveau, passende beoordeling, ruimtelijke veiligheid) zal moeten gerespecteerd worden. De resultaten van dit onderzoek zullen de grenzen bepalen van de mogelijke ontwikkeling van dit gebied. Nu reeds stelt het addendum dat voor Kampenhout-Sas geen uitbreiding ten zuiden van het kanaal kan worden toegestaan omwille van de aanwezige natuurlijke en agrarische structuur.*

### 137. Bezwaarindiener [B62 - 2 identieke bezwaren]

Bezwaarindieners tekenen bezwaar aan tegen het aanduiden van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt en vragen Kampenhout-Sas te schrappen als bijzonder economisch knooppunt.

- a. Er is onvoldoende aangetoond dat de noodzaak aan bedrijventerreinen verenigbaar is met de toekomstvisie van de bedrijventerreinen in Vlaanderen. Zo staat de noodzaak van 6.000 ha terreinen in schril contrast met de toekomstige uitbereiding van drie maal zoveel terreinen.
- b. Kampenhout-Sas wordt reeds zwaar getroffen door milieubelastende industrieën. Het is verwerpelijk dat dit ten koste gaat van het beperkte milieu en de algemene volksgezondheid.

- c. Kampenhout-Sas is nu reeds door de aard en de ligging van verbindingswegen tussen Mechelen, Leuven en Brussel een zeer bijzonder economisch knooppunt. Iedere uitbreiding van het RSV zal Kampenhout herschapen in een economisch kookpunt. Verdere studie zal hierbij een negatieve impact op mens en milieu kunnen aantonen.
- d. Om het te verwachten sluipverkeer tegen te gaan in de omliggende straten moet een omvangrijk alternatief uitgewerkt worden met 'het veiligheidsgevoel van de kinderen' als uitgangspunt. Bovendien is men ervan overtuigd dat er geen alternatief voorhanden is waarbij de verkeersveiligheid niet verder omlaag gaat.
- e. Het aantal beschikbare bedrijventerreinen is ruimschoots voldoende om aan de huidige vraag te voldoen. In plaats van nieuwe bossen aan te leggen op andere plaatsen, kan men beter houden wat er is. Door de impact van de crisis is de noodzaak tot drastische uitbreiding aan bedrijventerreinen voorbijgestreefd. De toekomstvisie op het RSV biedt dan ook weinig ruimte aan conjuncturele grillen. Op hetzelfde niveau moeten eveneens correcties gebeuren op de geplande uitbreidingen van de bedrijventerreinen om de uitbreidingshonger te stillen.
- f. De omgeving van Kampenhout-Sas heeft nu al een zeer kwalijke reputatie op gebied van volksgezondheid met het hoogst aantal tumors op 1.000 inwoners, binnen alle lagen van de bevolking. Een verdere uitbreiding van de bedrijventerreinen moet in detail aantonen welke gevolgen dit zal hebben op de volksgezondheid van de gemeenschap Kampenhout-Sas.
- g. Door de aanwezigheid van bijkomende bedrijventerreinen aan de achterkant van de tuin zal men geconfronteerd worden met een aanzienlijke waardevermindering van het onroerend goed. Verwacht wordt dat het verschil tussen de waarde van het goed en de waarde van een gelijkwaardig onroerend goed (op basis van de huidige groene zone) zal worden vergoed om een eventuele aankoop te financieren.

*137a,e. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3).*

*137b,c,d,f. De impact van de selectie op vlak van mobiliteit, milieu en gezondheid kan worden nagegaan in milieueffectenstudies die kunnen volgen uit het gebiedsgericht en geïntegreerd onderzoeks- en overlegproces dat zal worden opgestart n.a.v. de selectie. SARO verwijst naar zijn standpunt 136b.*

*137g. De impact op vastgoedwaarde van beslissingen in de ruimtelijke ordening is geregeld in hoofdstuk VI van de VCRO en boek 6 van het grond- en pandendecreet. Artikel 2.2.2, §1, punt 7 van de VCRO vereist dat een eventueel op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan hiertoe de nodige informatie bevat.*

**138.** Bezwaarindieners [B33 -5 identieke bezwaarschriften, B80, B84, B93, B95, B118, B122, B130 - 705 identieke bezwaarschriften, B131, B155, B184 - 63 identieke bezwaarschriften, B185, B193-2 identieke bezwaarschriften, B204, B208 - 18 identieke bezwaarschriften, B300 - 2 identieke bezwaarschriften]

a. Deze bezwaarindieners tekenen bezwaar aan tegen het aanduiden van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt en vragen Kampenhout-Sas niet aan te duiden als bijzonder economisch knooppunt. Ze halen hiertoe een of meerdere van volgende argumenten aan:

b. Er is nog meer dan voldoende ruimte beschikbaar voor bedrijven. Er liggen momenteel dubbel zoveel onbebouwde terreinen als de geschatte behoefte. Indien daar nog eens 7.000 ha bijkomt, zoals voorzien wordt, dan komt men op meer dan drie maal de geschatte behoefte. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de economische crisis. Het is dan ook volstrekt onnodig om de schaarse open ruimte in Vlaanderen op te offeren voor nieuwe industriezones die niet gebruikt zullen worden en niet zullen bijdragen tot meer jobs of een verhoging van de welvaart.

c. Kampenhout-Sas, waar nu al ernstige verkeersproblemen zijn, zou worden ingevuld als bijzonder economisch knooppunt. Dat gaat in tegen de lijn van het regeerakkoord, waarin wordt gesteld: 'Bij de bestemming van bedrijventerreinen streven we maximaal naar een multimodale ontsluiting. Bedrijventerreinen plannen we bij voorkeur in de buurt van spoor- en /of waterwegverbindingen.' Dit valt moeilijk te rijmen met het feit dat er slechts beperkte watergebonden potenties zijn ter hoogte van de reeds bestemde bedrijventerreinen en dat er een relatief slechte autobereikbaarheid is via de N26. Bijkomende industriële effecten op deze locatie zal het verkeersinfarct in de omgeving van Kampenhout-Sas alleen nog maar verergeren.

d. Er is geen aandacht voor de cumulatieve luchtvervuiling en de impact op mens en milieu die extra bedrijventerreinen aan Kampenhout-Sas onvermijdelijk met zich mee zullen brengen. Door het zware en vaak stilstaande wegverkeer is de zone rond Kampenhout-Sas al ernstig vervuild. Een bijkomende belasting van de luchtkwaliteit in de onmiddellijke nabijheid van woonwijken en scholen is maatschappelijk onaanvaardbaar.

- e. Kampenhout-Sas is voorzien om verder te worden uitgebouwd tot toeristische en recreatieve trekpleister. Vlakbij bevindt zich een camping en een waardevol natuurgebied. Ook de woonzones in de omgeving rond Kampenhout-Sas zullen in de toekomst nog worden uitgebreid. Dit is niet te combineren met een concentratie van industrie op deze locatie.
- f. Kampenhout-Sas is nu al een zeer druk knooppunt van twee gewestwegen (N21, N26). De recente aanleg van rotondes zorgt voor een vlottere doorstroming van verkeer, maar het verzadigingspunt is bijna bereikt. Het aanduiden van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt met een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein brengt onvermijdelijk een verhoging van de mobiliteitsdruk met zich mee, niet alleen ter hoogte van de bedrijventerreinen, maar evenzeer aan de afrit van de E19 in Zemst, de aansluiting met de Ring rond Brussel en de E19 ter hoogte van Melsbroek. De uitbreiding, met een aanzuigeffect van vrachtverkeer tot gevolg, heeft eveneens gevolgen voor de leefbaarheid van de gemeente Kampenhout die wordt doorsneden door de N21. Het kanaal Leuven-Dijle kan hierbij maar een beperkte rol spelen in het goederentransport gezien de beperkte breedte en diepte van deze waterweg. Aangezien er nu nog geen watergebonden bedrijven zijn, geeft de aanduiding als bijzonder economisch knooppunt ook geen garantie op de verhoging van die bedrijven.
- g. De herziening van het RSV is voor het gemeentebestuur van Kampenhout nu al de basis voor de aanleg van een lokaal bedrijventerrein dat aansluit bij het hoofddorp Kampenhout. Hierdoor stijgt de mobiliteitsdruk op de gewestweg N21. Eén van de laatste open ruimtes in het centrum van Kampenhout langs de N21 zal zo verdwijnen. Ook de doorstroming langs de nieuw aangelegde busbanen wordt hierdoor onderbroken. De herziening van het RSV heeft dus al gevolgen voor het plan is goedgekeurd.
- h. Het inrichten van een bijzonder economisch knooppunt draagt zeker niet bij aan het landelijke karakter van de gemeente Kampenhout en zal de natuurwaarden van deze gemeente onder druk zetten. Het oorspronkelijke structuurplan wil de zones afbakenen waar de verschillende menselijke activiteiten best worden ontwikkeld. Bedrijventerreinen zouden rond stedelijke kernen ontwikkeld worden, in buitengebieden zou het agrarische en recreatieve karakter worden ontwikkeld. Door Kampenhout-Sas toe te voegen als bijzonder economisch knooppunt, dreigt de grens tussen buitengebied en stedelijk gebied volledig te vervagen, wat ingaat tegen de uitgangspunten van de ruimtelijke structuurplannen.
- i. De gemeente Kampenhout heeft nagelaten haar bewoners te informeren over dit lopende onderzoek. Noch op de vergadering van de gemeenteraad, noch op de gemeentelijke website werd met een woord gerept over dit openbaar onderzoek. Dit wordt betreurd omdat het afbreuk doet aan de mogelijkheden van participatie van de burger die voorzien werden in de inspraakprocedures.
- j. Het sluipverkeer op de Kampenhoutse gemeentewegen zal verder toenemen, waardoor bijkomend verkeersonveiligheid gecreëerd wordt. Dat zal leiden tot een hogere overlast.
- k. Voor natuur, bos en landbouw verandert er weinig in het addendum. De doelstellingen van het huidige RSV - een uitbreiding van de schaarse bos- en natuurgebieden - werden niet gehaald en er werd achterstand opgelopen. De doelstellingen blijven dan ook gewoon dezelfde en worden vijf jaar vooruit geschoven. Voor de problematiek van zonevreemde bossen is er geen aandacht, ondanks de bepalingen hierover in het regeerakkoord.
- l. In de beoogde industriezone is nog een woonkorrel aanwezig. Deze woonkorrel lijkt op diverse plannen in het GRS al uitgedoofd hoewel hij nog steeds bewoond is. De woning, gelegen N21 669, werd herkend als waardevol niet beschermd erfgoed. Het GRS geeft aan dat ook andere markante gebouwen, zelfs hedendaagse constructies, tot die categorie kunnen behoren. De provinciale beslissing om die woning te beschouwen als waardevol erfgoed is daarom voldoende relevant om dit gebouw ook als een markant gebouw op te nemen. Voor die gebouwen kan bij de uitwerking van een RUP op perceelsniveau dan ook een afwijking voorzien worden voor de vooropgestelde ontwikkelingsmogelijkheden. Om hun toekomst te vrijwaren is het nodig dat ze een uitgesproken functie krijgen binnen de deelruimte waarbinnen ze gelegen zijn. Het zou bijgevolg mogelijk moeten zijn om de nabestemming van het pand te relateren aan het industriegebied zodanig dat dit gebouw behouden kan blijven en een aangepaste functionele rol kan spelen binnen de industriële zone. Het addendum houdt met de problematiek van de huidige woonkorrels, noch met die van waardevolle gebouwen, geen rekening.

m. Het industrieterrein langs de Vekestraat en de Oudestraat is reeds verder ontwikkeld. Daarnaast is de gemeente Kampenhout bezig met de opmaak van het RUP om tussen de dorpskom van Kampenhout en de verkaveling Rood-Klooster een lokaal bedrijventerrein van 5 ha aan te leggen. De impact van de vermelde extra industrieterreinen zal sowieso al extra belasting geven op de regio. De definiëring van Kampenhout-Sas als economisch knooppunt, waardoor de weg vrij wordt gemaakt voor de creatie van nogmaals minimaal 25 ha tot maximaal 40 ha extra industriegebied in Kampenhout, is daarom ontoelaatbaar.

n. Kampenhout-Sas kampt nu reeds met mobiliteitsproblemen. De hoofdwegen bestaan voornamelijk uit de N26, de N267 en de N21 die de belangrijkste zuidwest-noordoost verbinding is die Kampenhout met Brussel, Zaventem en Haacht verbindt. Samen vormen deze wegen de belangrijkste schakels in het doorgaand verkeer (vooral woon-werkpendel van en naar Brussel, Antwerpen en Mechelen). Aangezien de regio Kampenhout-Sas vroeger reeds met verkeershinder te kampen had, werd jaren geleden de omgeving heraangelegd met rotondes, fietstunnels en de aanleg van busbanen om de vlotte doorstroming en de verkeersveiligheid te bevorderen. In de praktijk blijkt echter dat de verkeersintensiteit met 21% is toegenomen. Die stijging is opmerkelijk en bij de hoogste in Vlaanderen. In die regio is dan ook geen plaats voor extra industriezone met extra belasting van de hoofd- en zijwegen.

o. Het regeerakkoord stelt: 'Bij de bestemming van bedrijventerreinen streven we maximaal naar een multimodale ontsluiting. Bedrijventerreinen plannen we bij voorkeur in de buurt van spoor- en/of waterwegverbindingen.' Dit valt moeilijk te rijmen met het feit dat er slechts beperkte watergebonden potenties zijn ter hoogte van de reeds bestemde bedrijventerreinen en de nota in het PRS dat voor de uitbouw van Kampenhout-Sas als economische entiteit de multimodale ontsluiting via spoorweg en water nog extra ontwikkeld moet worden. Die multimodale ontsluiting is op dit moment niet bestaande of alleszins onvoldoende. Om deze redenen komt Kampenhout-Sas dan ook niet in aanmerking als economisch knooppunt. Het PRS stelt bovendien dat nieuwe bedrijven langsheen het kanaal zo veel mogelijk watergebonden zullen zijn en het in principe voornamelijk ruimte-extensieve bedrijvigheid betreft. Op geen enkele manier wordt echter aangetoond of garanties gegeven dat de aard van de bedrijvigheid overeenstemt met de lokale behoeften van de gemeenten Kampenhout, Boortmeerbeek en Haacht.

p. In de regio zijn de waardevolle gebieden voor natuur voornamelijk gebonden aan beeklopen. Het gaat om beekbegeleidende bossen, moerasjes en verruigde graslanden. Hoewel de bossen niet echt groot zijn, worden ze zo goed als niet gescheiden door aaneengesloten bebouwing, drukke verkeersaders of grotere landbouwcomplexen. De flora van de bossen is gevarieerd en zeer rijk. De verdere uitbouw van een industriezone in deze streek, waar zware industrie niet wordt uitgesloten, dreigt het broze evenwicht tussen mens en natuur te verstoren en zal nefaste gevolgen hebben voor de natuur.

q. De definiëring van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt zou betekenen dat men volledig voorbijgaat aan het bestaand fysisch systeem en staat dus haaks op het beleid dat werd uitgestippeld voor het buitengebied: 'bij de ontwikkeling van de structuurbepalende activiteiten en functies van het buitengebied wordt het bestaand fysisch systeem als uitgangspunt gehanteerd en het ruimtelijk beleid en het milieubeleid hierop afgestemd.'

r. Het Torfbroek, één van de meest waardevolle natuurgebieden van Vlaanderen, is op Europees niveau erkend als bijzonder waardevol gebied. Zijn uitzonderlijke waarde is te danken aan de zeer verscheiden abiotische omstandigheden. Waardevol zijn ook de bosjes langs de Molenbeek.

s. Kampenhout is een prachtige landelijke gemeente rijk aan o.a. natuurreservaten, bossen, beeklopen en kasteelparken die toeristische trekpleisters binnen de driehoek Brussel-Leuven-Mechelen vormen. Ook de jachthaven, de veiling en het witloofmuseum, het kanaal en het golfterrein hebben een toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. De definiëring van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt betekent een zeer grote belasting op de eigenheid van de regio. Zowel de natuurlijke en agrarische structuur, het landelijk karakter als de toeristische mogelijkheden van de streek worden hierdoor in het gedrang gebracht.

t. In de omliggende gemeenten is de landbouw economisch nog zeer belangrijk. De landbouw is één van de belangrijkste open ruimtefuncties die in de toekomst zijn kansen moet kunnen benutten.

u. Kampenhout-Sas kampt nu reeds met mobiliteitsproblemen. Het is een landelijke gemeente waar de mobiliteit al langer onder druk staat, niet alleen op de steenwegen die de gemeente doorkruisen, maar ook op de talrijke sluiptwegen die de woonkernen doorkruisen. Een bijzonder economisch knooppunt zal nog meer (vracht-)verkeer genereren, waardoor de steenwegen nog sneller zullen dichtslibben en de sluiptwegen nog frequenter gebruikt zullen worden. Kampenhout-Sas is immers vooral bereikbaar via de steenwegen en het kanaal is beperkt in tonnage, waardoor het vrachtverkeer langs het water slechts een fractie van het goederentransport zou kunnen opvangen.

v. Er zijn twee adviesorganen die Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt niet zien zitten. Vlacoro stelt zich de vraag hoe deze keuze te rijmen valt met de uitspraken dat er slechts beperkte watergebonden potenties zijn ter hoogte van het reeds bestemde bedrijventerrein en dat het terrein relatief slecht autobereikbaar is via de N26. De Minaraad staat negatief tegenover de ontwikkeling van extra bedrijventerreinen en noemt de manier waarop deze bijkomende bestemming onderbouwd is, betwistbaar. De Minaraad pleit ervoor dat de klemtoon eerder zou moeten liggen op het op de markt brengen van de ongebruikte, bestaande bedrijventerreinen.

*138a-u. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b. De Raad merkt op dat noch het huidige RSV noch het addendum, selecties van lijninfrastructuur voorziet op gewestelijk niveau voor de ontsluiting van het bijzonder economisch knooppunt.*

*De selectie van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt heeft geen invloed op de aanduiding van lokale bedrijventerreinen. Voorliggende herziening bevat principes over lokalisatie en inrichting van lokale bedrijventerreinen, maar deze staan los van de selectie van bijzondere economische knooppunten. Conform artikel 2.1.4. van de VCRO vormt het addendum pas juridische basis voor planinitiatieven veertien dagen na de bekendmaking van het besluit van de definitieve vaststelling door de Vlaamse Regering in het Belgisch Staatsblad.*

*De herziening van het RSV wordt georganiseerd door de Vlaamse Regering. Artikel 2.1.3, §3 en §4 bepalen de modaliteiten van het openbaar onderzoek. De gemeente is enkel verplicht de herziening ter inzage te leggen in het gemeentehuis. Een publicatie op de website van de gemeente is niet verplicht. De gemeenteraad kan een advies uitbrengen. De Vlacoro heeft geen advies ontvangen van de gemeenteraad van Kampenhout.*

**139.** Bezwaarindieners [B94 - 2 identieke bezwaarschriften, B203- 12 identieke bezwaarschriften, B299- 2 identieke bezwaarschriften, B350]

Bezwaar tegen de plannen om van Kampenhout-Sas een bijzonder economisch knooppunt te maken, gezien onderstaande elementen:

a. Door de heraanleg van Kampenhout-Sas, enkele jaren geleden is de verkeersintensiteit toegenomen met 21%. Deze stijging is opmerkelijk en bij de hoogste van Vlaams-Brabant.

b. Een uitbreiding van bedrijventerreinen heeft een grote impact op de mobiliteit in de regio waardoor de hoofdwegen meer en meer dichtslibben. Het toenemende autoverkeer heeft ook een aanzienlijke milieu-impact. Het is de belangrijkste bron van luchtvervuiling en komt op de tweede plaats voor de uitstoot van broeikasgassen. Daarnaast zorgt het verkeer ook voor heel wat lawaaihinder, lichtvervuiling en barrière-effecten. Men zou meer aandacht moeten besteden aan de mobiliteit- en milieuaspecten voor de lokalisatie van bedrijventerreinen.

c. Heel wat gemeenten doen inspanningen om het doorgaande verkeer in hun centra te mijden en zelfs te verbieden voor vrachtverkeer. Hierdoor worden de hoofdwegen zeer zwaar belast.

d. Heel wat vrachtverkeer wil de nu overvolle hoofdwegen mijden en volgt de GPS dwars door de drukbevolkte woongebieden. Hierdoor ontstaan heel wat gevaarlijke situaties.

e. In de omliggende gemeenten zijn nog voldoende kavels voorzien om de lokale bedrijvigheid uit te breiden. Men zou eerst werk moeten maken van het vrijmaken van de ongebruikte hectaren op bestaande bedrijventerreinen vooraleer men nieuwe terreinen creëert.

f. De uitbreiding van het bedrijventerrein staat haaks op het provinciaal perspectief voor de ontwikkeling van de watergebonden toeristisch-recreatieve activiteit bij het kanaal Leuven-Dijle.

g. Het provinciale natuur-en milieubeleid neemt zijn intermediaire rol op om natuurontwikkeling en milieubescherming in Vlaams-Brabant af te stemmen op het welzijn van de inwoners en op de duurzame ontwikkeling in de regio. Het creëren van een bijzonder economisch knooppunt zou een enorme last meebrengen voor de inwoners van de regio wat mobiliteit en de daarbij horende milieuaspecten betreft.

h. Het provinciale landbouwbeleid neemt zijn rol op om de landbouwruimten te behouden en de agrarische ontwikkelingen af te stemmen op het welzijn van de Vlaams-Brabantse boeren en tuinders en dus niet om in te zetten op industrieterreinen waar men vervuilende industrie kan neerplanten.

i. Tijdens de spitsuren zijn de wegen in de regio al behoorlijk dichtgeslibd en de laatste jaren is de reistijd naar het werk voor iedereen bijgevolg sterk toegenomen. Alternatieve doorgangswegen in de regio zijn er nauwelijks, onder meer door de aanwezigheid van de spoorlijn Leuven-Mechelen, de Dijle en de vaart Leuven-Dijle. Er zijn weinig uitwijkmogelijkheden van de belangrijkste doorstroomwegen richting Brussel, Leuven en Mechelen. Bij de kleinste incidenten zit alle verkeer onmiddellijk vast.

*139a-j. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**140. Bezwaarindieners [B95, B254]**

a. Het landbouwareaal in de gemeente Kampenhout staat onder druk. Door schaalvergroting en door het wegvallen van kleinere landbouwbedrijven liggen een aantal gronden braak. Men streeft er echter naar om de landbouw te behouden en te stimuleren. Op de veiling in Kampenhout worden sinds 2000 bioproducten verhandeld. De toenemende vraag naar biologisch geteelde producten wordt als een opportuniteit gezien. Het kan niet de bedoeling zijn dat men in de regio de creatie van industrieterreinen gaat stimuleren, men zomaar vervuilende industrie kan neerplanten en zo het landelijke karakter van de streek hypothekeert en eerder gedane inspanningen teniet doet.

b. In de directe zone langs het kanaal is er een groene ader die dwars door de bedrijfszone gaat. Het gebruik van de kanaalzone is dan ook eerder recreatief dan economisch (ondermeer bovenlokale fietsroute langs oevers van kanaal, ligplaats voor jachten, witloofmuseum en een camping). De nadruk ligt op cultuurhistorisch toerisme en zachte recreatie. Het gebied rond het kanaal Leuven-Dijle is in het RSV zowel geselecteerd als natuurverbingsgebied, landschappelijk baken en toeristisch-recreatief netwerk. De gemeente Kampenhout stelt in zijn beleidslijnen voorop dat het noodzakelijk is het groene karakter van de kanaalzone te behouden om het recreatief gebruik van het kanaal te bestendigen en verder te versterken. Dit wordt ook bestendig in het provinciaal perspectief voor de ontwikkeling van de watergebonden toeristisch-recreatieve activiteiten bij het kanaal Leuven-Dijle. De aanduiding van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt valt hiermee niet te rijmen.

*140a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**141. Bezwaarindiener [B96]**

Bezwaar tegen de selectie van Kampenhout-Sas als 'bijzonder economisch knooppunt' om volgende redenen:

a. Dagelijks tijdverlies in de files op de N21 en N26 in de richting van Kampenhout-Sas. Als de bedrijventerreinen of de handelszone rond Kampenhout-Sas verder uitgebouwd zou worden, zal dat de verkeersdruk doen toenemen en bijgevolg ook de hinder en de vertragingen tijdens het woon-werk verkeer.

b. Op zaterdag leidt de handelszone langs de N26 in de richting van Mechelen tot veel extra verkeersdruk, waardoor Kampenhout-Sas nu reeds een te midden verbindingpunt is bij verplaatsingen tussen Haacht en Leuven of Mechelen. Een uitbreiding van de handelszone zal dit verergeren.

c. Slechte bereikbaarheid van de zone Kampenhout-Sas doordat de capaciteit van de N21 en N26 beperkt wordt door de vele kruispunten en door het feit dat het om twee verouderde eenbaanswegen gaat. Door de aanwezige bebouwing zijn deze wegen ook op langere termijn moeilijk of niet uitbreidbaar. Bovendien is er door het plaatsen van verkeerslichten, die weliswaar de veiligheid ten goede komen en een vlottere toegang tot de provinciewegen mogelijk maken voor het lokale verkeer, een stremmend effect op het doorgaand verkeer. Een uitbouw van het bedrijventerrein is in tegenspraak met het verkeersbeleid. Daarnaast is er geen aansluiting met een snelweg in de directe omgeving en is de afstand tot de dichtst bijgelegen spoorwegstations te groot. Verder zou alleen het kanaal voor zwaardere industrie interessant kunnen zijn, maar die is gezien de nabijheid van de verscheidene woonkernen en de slechte bereikbaarheid langs weg en spoor niet aangewezen op die plaats. Het addendum vermeldt 'beperkte uitbreidingen uitsluitend in functie van regionale bedrijvigheid, en enkel plaatselijk aan de noordzijde van het kanaal'. Bovendien gaan, op het bruggencomplex van Kampenhout-Sas na, tussen Leuven en Mechelen alle kanaaloversteken via ophaalbruggen, waardoor een toenemende scheepvaart op dit deel van het kanaal automatisch een negatieve impact heeft op het wegverkeer.

d. Volgens het RSV 2004 zijn de bedrijventerreinen tussen Mechelen en Kampenhout quasi volledig volzet, terwijl er een overaanbod is in o.m. Limburg en de Noorderkempen. In het belang van het behoud van de schaarse open en groene ruimte in Vlaanderen moet het in gebruik nemen van onderbenutte bedrijventerreinen voorrang krijgen op een verdere uitbreiding van de volledig benutte bedrijventerreinen.

*141a,c,d. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

*141b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 136b.*

#### **142. Bezwaarindiener [B118]**

a. De woonkwaliteit rond het huidige bedrijventerrein wordt jaar na jaar slechter, mede door de groei van bedrijven met zeer veel zwaar vervoer. Die zorgen voor extra verkeershinder op en rond het kruispunt van Kampenhout-Sas. Ook de luchtkwaliteit verslechtert door de uitstoot van fijn stof door stilstaand vrachtvervoer. Kilometerslange files op beide wegen van die kruising zijn eerder regel dan uitzondering. Elke extra bedrijvigheid zal de leefkwaliteit verder aantasten, terwijl velen dit buitengebied uitkozen om van de rust en goede lucht te genieten.

b. Men zou beter een groene buffer voorzien rond het huidige bedrijventerrein en de vervuilende activiteiten afbouwen.

c. Cumulatieve belasting op mens en milieu in dit gebied moet dringend en grondig onderzocht worden. Druk, stilstaand, zwaar verkeer, lawaai en luchtvervuiling, de uitstoot van fijn stof, elektromagnetische belasting, lawaai en files zorgen voor de degradatie van de woonkwaliteit en milieubelasting.

*142a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 137b.*

*142b. De precieze bestemming en inrichting van de bestaande bedrijventerreinen en eventuele uitbreidingen zullen voorwerp vormen van het gebiedsgericht en geïntegreerd onderzoeks- en overlegproces.*

*142c. De Raad verwijst naar zijn standpunt 137b.*

#### **143. Bezwaarindieners [B301, B348, B349]**

Door de aanwezigheid van de spoorlijn Leuven-Mechelen, de Dijle en de vaart Leuven-Dijle zijn er weinig uitwijkmogelijkheden van de belangrijkste doorstroomwegen richting Brussel, Leuven en Mechelen. Bij de kleinste incidenten zit alle verkeer onmiddellijk vast.

*143. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*



**144. Bezwaarindiener [B148 – 2 bezwaarschriften]**

Bezwaarindiener is tegen de voorziene uitbreiding van de vervuilende industriële zone te Kampenhout. Het is immers ongehoord dat die er komt zo dichtbij bestaande woonzones. Geen enkel sociaal economisch voordeel mag boven de collectieve gezondheid van de inwoners van Kampenhout en omstreken gaan. Gevolgen van het inplanten van een dergelijke zone zijn ondermeer het drukke verkeer, het overschrijden van de geluidsnormen en de invloeden op het milieu. Het vergoeden van die gevolgen is quasi onmogelijk aangezien men gezondheid, alsook het milieu niet kan vergoeden. De vraag wordt ook gesteld of ook gedacht werd aan gevolgen voor onroerende goederen die een waardeverlaging ondergaan. Men is van mening dat het achteloos neerleggen van al de klachten, wegens te licht bevonden, geen goed signaal geeft aan de bevolking van Kampenhout en omliggende gemeenten.

*144. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**145. Bezwaarindiener [B155]**

a. Er wordt bezwaar aangetekend tegen een mogelijke uitbreiding van het verkeersnetwerk in de regio om de toegankelijkheid van dit economisch knooppunt te vergoelijken. Men wenst geen uitbreiding van autosnelwegen, nationale toegangswegen of industriewegen gezien de verslechtering van de luchtkwaliteit in de afgelopen decennia. Evaluatie van lawaai-, reukhinder en de impact op mens en natuur vindt men echter niet terug in dit dossier.

b. Bezwaarindiener uit zijn bezorgdheid over de soort industrie die aangetrokken wordt en qua vervuiling niet gelimiteerd wordt. Het economisch knooppunt kan niet worden gedefinieerd als winkelcentra, analoog aan de nabije bestaande zone Kampenhout-Sas- Boortmeerbeek. De toekomstige inplanting bevindt zich in het gebied van deze winkelzone.

*145a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**146. Bezwaarindiener [B184]**

Kampenhout-Sas is een gemeente met nog een veelheid aan open ruimte. Hierdoor is de gemeente gekenmerkt door een hoge woonkwaliteit. Zo zijn er in Kampenhout waardevolle natuureservaten en boscomplexen, is er een waardevol open gebied ten zuiden van Nederokkerzeel en zijn er verschillende beeldbepalende gebouwen in het openruimte gebied.

*146. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**147. Bezwaarindiener [B185]**

a. Bezwaarindiener herinnert aan het Vlacoro advies dat ook ernstige vragen stelt bij de ontwikkeling van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt.

b. Bijkomende industriële activiteiten in Kampenhout-Sas zullen het verkeersinfarct in de omgeving van Kampenhout-Sas alleen nog maar verergeren. Het is onduidelijk welke politieke krachten Kampenhout-Sas naar voren schuiven als economisch knooppunt, maar iedereen die de situatie ter plaatse kent weet dat dit waanzin is.

*147a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**148. Bezwaarindiener [B200]**

Bezwaar tegen de industriezone Kampenhout-Sas. Er zijn nu al zoveel files aan de Molenheidebaan door de boten die er passeren. Bezwaarindiener vraagt of een oplossing kan gezien worden in een brug over de vaart (i.p.v. de nu reeds bestaande ophaalbrug).

*148. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**149. Bezwaarindiener [B201]**

a. Het ontwikkelen van het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas gaat heel wat bijkomend verkeer aantrekken. Er zijn watergebonden potenties die in capaciteit beperkt zijn. Recent werd een milieuvergunning afgeleverd aan een bedrijf voor extra capaciteit die 100% via het kanaal zou worden aangevoerd. Op die manier zal de theoretische beschikbare capaciteit snel benut zijn en zal bijgevolg eventueel extra verkeer via de weg gebeuren. Er is voldoende materiaal voorhanden dat aantoont dat de verkeersintensiteit op de N26 haar saturatiepunt stilaan bereikt. Dat heeft niet alleen gevolgen voor de N26, maar ook voor wegen die daarop aansluiten. Door het toenemend verkeer worden die immers meer en meer gebruikt als sluiptwegen en worden bijgevolg lokale woonkernen belast. Bezwaarindiener vraagt dan ook om het mobiliteitsaspect grondig en voldoende ruim te bekijken en niet alleen het bereikbaarheidsprofiel van deze locatie.

b. In het addendum is er alleen sprake van de term bedrijventerreinen zonder rekening te houden met de typologie van het bedrijventerrein en de erop te vestigen bedrijven. Gezien de nabijheid van heel wat woonkernen, scholen en biologisch waardevolle percelen bos en natuur is het van het grootste belang om geen milieuvervuilende bedrijvigheid in het knooppunt toe te laten. Voor het begrip milieuvervuilend verwijzen ze naar de Vlarew-wetgeving. Ze stellen voor om die differentiatie ook in het RSV te voorzien.

*149a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**150. Bezwaarindiener [B202 - 16 identieke bezwaarschriften]**

a. De reden om Kampenhout-Sas aan te duiden als bijzonder economisch knooppunt, is om de lokale behoefte op een bedrijventerrein van de gemeente Kampenhout, Boortmeerbeek en Haacht te bundelen. Het RSV stelt eveneens dat bij de ontwikkeling van het terrein rekening gehouden zal worden met de bestaande situatie, de ruimtebehoeften en de confrontatie van vraag en aanbod. Een gedetailleerde motivering voor de vraag naar extra capaciteit ontbreekt volledig. De optie tot het opbouwen van een reserve voor behoeften op lange termijn, noch de herlokalisering van bedrijven die nu gevestigd zijn in Herent, Leuven of Mechelen, mogen en kunnen een motivatie zijn tot het benoemen van Kampenhout-Sas tot economisch knooppunt.

b. De uitbouw van extra industriezone hypothekeert de visie om Kampenhout verder te ontwikkelen als landelijke woongemeente. De toekomstige rol van de gemeente Kampenhout wordt in GRS Kampenhout helder weergegeven met de zin 'Kampenhout, wonen in een landelijke omgeving'. Dit komt voort uit de kwaliteit en de kansen van de bestaande ruimtelijke structuur en de sociaal-functionele verweving van de gemeente met haar ruimere omgeving. De uitbouw van Kampenhout-Sas als economisch knooppunt strookt niet met die doelstelling en brengt de woonkwaliteit van de bewoners in het gedrang. Men wil die kwaliteit immers op pijl houden, de snelheid afremmen van het autoverkeer, het evenwicht in de verweving van functies behouden en op die manier bijdragen tot een leefbare en levendige dorpskern. Een bijzonder economisch knooppunt zal nog meer (vracht-)verkeer genereren, waardoor de steenwegen nog sneller zullen dichtslibben en de sluiptwegen nog frequenter gebruikt zullen worden.

c. De open ruimte is een belangrijk onderdeel van de aantrekkingskracht op de bewoners en recreanten in de gemeente Kampenhout. Om die aantrekkingskracht te bewaren moet de open ruimte zo goed als mogelijk gevrijwaard worden van nieuwe ontwikkelingen. De aanduiding van Kampenhout-Sas als economisch knooppunt staat haaks op de doelstelling beschreven in het GRS Kampenhout.

*150a,b,c. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**151. Bezwaarindiener [B205 – 19 identieke bezwaarschriften]**

a. De vraag naar bedrijventerreinen wordt overschat. Bijkomende bedrijventerreinen slokken de meeste ruimte op in het addendum. Er moeten tegen 2012 ongeveer 7.000 ha bijkomen (verdere realisatie van de doelstellingen uit het huidige RSV, nieuwe behoeften voor de volgende vijf jaar en opbouw van een ijzeren voorraad). Op dit moment zijn er nog meer dan 12.000 ha beschikbaar. De beleidslijnen in het RSV dienen zich toe te splitsen op de in gebruik name van deze beschikbare ruimte vooraleer de schaarse open ruimte in Vlaanderen op te offeren voor nieuwe industriezones.

b. Ze verwijzen naar het advies van de Minaraad. Dit advies wees op het ontbreken van een grondige onderbouwing en vroeg dat er eerst werk zou worden gemaakt van het op de markt brengen van ongebruikte gronden op bestaande bedrijvzones. Het addendum legt deze raad naast zich neer.

c. Het beleid moet zich focussen op de leegstand en niet op het inpalmen van schaarse open ruimte voor het aanleggen van volledig nieuwe bedrijventerreinen of industriezones. Hoeveel van de bovenvermelde terreinen (voorlopig) onbruikbaar is, is niet duidelijk. Uit cijfers blijkt dat er jaarlijks een dertigtal aanvragen worden ingediend bij het Vernieuwingsfonds voor verwerving of sanering van leegstaande bedrijven. Veel te weinig dus om de leegstand echt aan te pakken. Omdat er in 2009 ongeveer tien premieaanvragen meer ingediend werden dan in 2010, wordt er gesproken van een positieve trend. Daarom acht men de evaluatie van de effectiviteit van het Vernieuwingsfonds en de leegstandheffing niet nodig, laat staan een grondige bijstelling ervan. Het ziet er dus naar uit dat in het kleine en dichtbevolkte Vlaanderen ook de volgende jaren 2.500 bedrijfsgebouwen ongebruikt zullen blijven, terwijl de schaarse open ruimte wordt ingepalmd om nieuwe industriezones bij te creëren terwijl de nood voor deze extra bedrijfsruimten betwistbaar is.

*151a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

*151c. Het vernieuwingsfonds vormt niet het voorwerp van voorliggende herziening.*

#### **152. Bezwaarindieners [B206 – 14 identieke bezwaarschriften]**

a. Het aanduiden van bijzondere economische knooppunten in het buitengebied gaat voorbij aan de doelstelling van het buitengebied en werkt verdere verrommeling in de hand. De algemene doelstellingen van het RSV blijven volgens de toelichting bij deze herziening ongewijzigd. Echter de aanduiding van economische knooppunten in buitengebied staat haaks op het eerdere beleid dat werd uitgestippeld voor deze regio's waarin gesteld wordt dat de ontwikkelingsmogelijkheden van de structuurbepalende activiteiten en functies van het buitengebied moeten worden gegarandeerd. Het buitengebied moet gevrijwaard worden voor haar essentiële functies. Bij de ontwikkeling van de structuurbepalende activiteiten en functies van het buitengebied wordt het bestaand fysisch systeem als uitgangspunt gehanteerd en het ruimtelijk beleid en milieubeleid hierop afgestemd worden. Bij de aanduiding van deze economische knooppunten werd geen rekening gehouden met de doelstellingen voor het buitengebied. Er is geen aandacht voor de link tussen ruimtelijke ordening en het verkeersinfarct, de daarmee samenhangende luchtvervuiling en klimaatimpact.

b. Het beleid moet zich focussen op de leegstand en sanering van brownfields en niet het inpalmen van schaarse open ruimte voor het aanleggen van volledig nieuwe bedrijventerreinen of industriezones. Tijdens een informatievergadering betreffende de herziening werd de opmerking gemaakt dat brownfields onvoldoende gekend waren en dat het beleid zich diende te focussen op de aanpak van leegstand en sanering van bestaande bedrijfsgronden. Hierop werd geantwoord dat er reeds voldoende inspanningen werden geleverd op dat gebied en dat dit geen oplossing is voor de grote vraag aan nieuwe industriezone. Dat antwoord kan echter niet als afdoende beschouwd worden. Uit cijfers blijkt dat er jaarlijks slechts een dertigtal aanvragen worden ingediend bij het Vernieuwingsfonds voor verwerving of sanering van leegstaande bedrijven. In 2009 werden ongeveer tien premieaanvragen meer ingediend voor verwerving of sanering dan in 2008. Dit is veel te weinig om de leegstand van bedrijventerreinen aan te pakken. Het ontbreekt in deze herziening van het RSV aan een degelijk beleid om de leegstand en sanering van leegstaande industrieterreinen aan te pakken. Men moet eerst 'brownfields' saneren en leegstaande bedrijventerreinen hergebruiken, vooraleer nieuwe schaarse gronden kunnen opgeëist worden voor het maken van nieuwe industriegronden. Een eerste nodige stap die onbestaand is, is het stellen van eenduidige richtlijnen om deze leegstand op een onbetwistbare manier te inventariseren. De volgende stap is ervoor te zorgen dat in eerste instantie deze leegstaande bedrijventerreinen opnieuw benut worden i.p.v. schaarse ruimtes op te eisen voor een nood die onvoldoende gemotiveerd is. Ze vragen een degelijk antwoord over die problematiek in het addendum.

c. De vraag naar extra bedrijventerrein is niet afdoende onderbouwd. Voor de berekening van de vraagprognose voor extra bedrijventerreinen werd de terreinquotiëntenmethode gebruikt. Deze studie houdt enkel rekening met vragen voor nieuwe bedrijven en niet met bedrijven die failliet gaan of met leegstand. Die leegstand lijkt nochtans aanzienlijk te zijn, zeker met de recente economische crisis en de vele faillissementen die hiermee gepaard gingen. Bovendien moet bij evaluatie van de vraag naar bedrijventerreinen rekening gehouden worden met de huidige en toekomstige tendensen.

d. Zowel Vlacoro als de Minaraad hebben zich kritisch en negatief uitgelaten over het aanduiden van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt.

*152a-d. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**153. Bezwaarindiener [B226]**

Bezwaarindiener verklaart tegen het aanleggen van een nieuw industriegebied aan Kampenhout-Sas te zijn.

*153. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**154. Bezwaarindiener [B227]**

Het is nu al elke werkdag file richting Brussel, Mechelen, Haacht en Leuven. Richting Haacht is er een spoorweg die tijdens de spitsuren veelvuldig gesloten is zodat het verkeer nu al regelmatig stil staat op de rotonde en niemand nog vooruit kan. Op 800 m van Kampenhout-Sas is er ook een school gelegen, met alle gevolgen van dien voor de kinderen: geur- en lawaaihinder, verkeershinder en bijkomende problemen in verband met veiligheid. Daarom vragen ze Kampenhout-Sas niet te selecteren als economisch knooppunt.

*154. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**155. Bezwaarindieners [B254 - 52 identieke bezwaarschriften]**

a. De uitbouw van een dergelijke capaciteit aan bedrijventerreinen in Kampenhout-Sas zal de leefbaarheid van de omwonende in het gedrang brengen. Hoewel men stelt dat de bedrijventerreinen buiten de woonkern zelf liggen, zal de impact zich laten voelen tot in de woonkernen zelf. Dat omwille van de beperkte mobiliteit (extra sluipverkeer) en de nabije ligging van de woonkernen t.o.v. de beoogde ligging van de nieuwe industriezone. Ook zal de nieuwe industriezone het landelijk karakter van de streek nog meer hypothekeren.

b. De definiëring van een economisch knooppunt in een regio die vandaag reeds te kampen heeft met grote mobiliteitsproblemen is niet verantwoord. De gemeente wordt doorsneden door 2 belangrijke verkeersaders die elkaar kruisen ter hoogte van Kampenhout-Sas: de N26 en de N21. Die staan nu onder zware druk door ondermeer de grote verkeersdruk en hoge gevoerde snelheden, de bebouwingsdruk en de verkeersonveiligheid. Beide wegen hebben een belangrijke doorvoerfunctie. De files die op spitsmomenten ontstaan omwille van capaciteitsproblemen, belemmeren een vlotte doorstroming, wat op zijn beurt problemen genereert voor o.a. het voetgangers- en fietsverkeer en sluipverkeer doet ontstaan. De recente infrastructuurwerken in de regio hadden als doel de verkeershinder te reduceren, maar de stijgende verkeersintensiteit maakt dat fileproblemen nog steeds orde van de dag zijn en zelfs toegenomen zijn t.o.v. 2006.

c. De aanduiding van Kampenhout-Sas als economisch knooppunt strookt niet met de intentie van de versterking van het toeristisch-recreatief aanbod van de regio.

*155a. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**156. Bezwaarindiener [B298]**

a. Vlacoro stelt de vraag hoe de keuze van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt te rijmen valt met de uitspraken dat er slechts beperkte watergebonden potenties zijn ter hoogte van het bestemde bedrijventerrein en dat het terrein relatief slecht autobereikbaar is via N26. Vooral dit laatste element pleit voor een uiterst voorzichtige benadering van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt. Een andere opmerking van Vlacoro wijst er op dat er te weinig analyse gedaan is van de mobiliteit: 'Vlacoro vindt het echter een gemiste kans dat de mobiliteitseffecten van alle geplande ruimtelijke initiatieven in de beleidsvoorstellen op korte termijn op geen enkele manier worden in rekening gebracht.' Het effect op de mobiliteit is niet onderzocht. Kampenhout-Sas is een kruispunt van twee provinciale wegen waar het pendelverkeer kruist van Leuven-Mechelen met de stromen van Tremelo, Keerbergen, Haacht, Rotselaar en Aarschot naar Brussel. Daarenboven is er reeds veel lokale industriële- en handelsactiviteit, waardoor ondanks de gerealiseerde infrastructuurwerken het verkeer danig in de knoop ligt. Het bestempelen van Kampenhout-Sas als economisch knooppunt zou de lokale levenskwaliteit drastisch kunnen verminderen alsook het verminderen van verdere economische en milieuschade door het verergeren van de file.

b. Het addendum stelt voor om de drie verschillende bestemmingscategorieën natuur, bos en groen samen te brengen tot één categorie nl. 'natuur, bos en groen'. Op dit moment is er geen zicht op de mogelijke gevolgen van deze bijsturing. Het debat over de gemeenschappelijke typevoorschriften voor bos en natuur heeft, ook in de discussies in de Vlacoro, aangetoond dat dit nog erg moeilijk ligt. Er is toen geopteerd voor aparte typevoorschriften voor natuur en bos. Door het samenbrengen van waardevolle natuurgebieden en recreatieve gebieden, gaat het beleidsinzicht van de waardevolle natuurgebieden volledig verloren. Dat kan slechts leiden tot een slechter beleid voor die deelgebieden.

c. Het promoten van watergebonden bedrijventerreinen is positief aangezien omdat dit minder vrachtwagens op de weg betekent. Een negatief effect is wanneer de waterweg drukke verkeersstromen kruist met ophaalbruggen. Vooraleer men oordeelt over het stimuleren van de aan- en afvoer van goederen over een bepaalde waterweg, moeten de lokale omstandigheden bekeken worden. Een gebied langs een waterweg, is niet vanzelfsprekend de ideale plaats om een economische activiteit te plannen. Een andere misvatting is dat een industriële activiteit die veel proceswater nodig heeft, een ideale kandidaat is om langs een waterweg te bouwen. Deze verwarring ontstaat doordat volgens de omschrijving van het RSV als watergebonden bedrijvigheid ook een bedrijf wordt voorzien dat voor zijn bedrijvigheid behoefte heeft aan waterbevoorrading. Deze omschrijving vindt zijn doorwerking in de typevoorschriften. Gelet op efficiënt ruimtegebruik is o.a. Vlacoro van mening dat watergebonden bedrijventerreinen voorbehouden moeten worden voor bedrijven die voor de aan- en afvoer van grondstoffen, goederen of producten op substantiële wijze beroep doen op de waterweg. Men kan zich de vraag stellen of de omgeving van kleinere waterwegen, voornamelijk met een aantal sluzen en eerder beperkte maximale scheepslengte, verder moet uitgebouwd worden als industriegebied of bijzonder economisch knooppunt. Een kleinere vaart zoals Leuven-Dijle leent zich uitermate als recreatiegebied. Aan Kampenhout-Sas ligt er een toeristische jachthaven en een camping. Het huidige jaagpad wordt intensief gebruikt als fietsroute en is ook opgenomen in het fietsroutenetwerk. Dit is duidelijk een voorbeeld van een kleinere waterweg die evenzeer troeven heeft om als groen en recreatief gebied uitgebouwd te worden. Er moet dus omzichtig omgesprongen worden met een plan om hier de industriegebieden en/of handelszone uit te breiden ten koste van groen en/of recreatief gebied. Voor deze categorie is de ruimtevrage volgens Toerisme Vlaanderen dan ook 900 ha, wat meer is dan de 850 ha gesteld in het RSV.

d. Het principe van versoepeling gaat in tegen de algemene doestellingen van het RSV. De voorgestelde versoepeling is enkel verantwoord als ze grondig gestaafd is en beaamd wordt door de nodige adviesorganen. Geen van beiden zijn echter van toepassing. Vlacoro is zeer kritisch ten opzichte van de voorgestelde herziening: 'Vlacoro vraagt aan de Vlaamse Regering zich ernstig te bezinnen over de noodzaak om dit versnelde herzieningsproces te gaan doorvoeren en of het niet aangewezen is om tot een meer onderbouwde, in het kader van het overleg, meer evenwichtige herziening te komen. Ook is het noodzakelijk dat voor een stevig onderbouwde analyse correcte cijfers als basis worden gebruikt.' Het RSV moet de functies van bepaalde (kwetsbare) gebieden vrijwaren. Het addendum overschat de groei en houdt geen rekening met alternatieven om uitbreiding van economische activiteiten mogelijk te maken. Dergelijke maatregelen zouden eerder passen in de herziening dan wel de huidige voorgestelde herzieningen. De vraagprognose voor extra bedrijventerreinen is gebaseerd op een studie die enkel rekening houdt met vragen voor nieuwe bedrijven en niet met bedrijven die failliet gaan of met leegstand. Gezien de economische terugval van de laatste jaren, na 2006, is elke extrapolatie van eerder vermelde studie een grote overschatting, die blijkbaar aanleiding geeft tot het nemen van overhaaste beslissingen. Het ontbreekt in deze herziening van het RSV aan een degelijk beleid om de leegstand en sanering van leegstaande industrieterreinen aan te pakken. De sanering van brownfields en hergebruik van leegstaande bedrijventerreinen moet een voorwaarde zijn vooraleer nieuwe schaarse gronden kunnen opgeëist worden voor het maken van nieuwe industriegronden. Een eerste nodige stap is het stellen van eenduidige richtlijnen om deze leegstand op een onbetwistbare manier te inventariseren. Er is minstens een potentieel van 2.251 ha leegstaande bedrijfspanden. Dat er te weinig aandacht wordt besteed aan het benutten van dit potentieel blijkt uit de onduidelijkheid over de toestand met betrekking tot graad van vervuiling van deze panden en het feit dat er jaarlijks slechts een dertigtal aanvragen worden ingediend bij het Vernieuwingsfonds voor verweving of sanering van leegstaande bedrijven. Verder is er nog 3.593 ha terreinen die uitgerust zijn met wegenis en onmiddellijk bouwrijp zijn, 1.112 ha terreinen waar er nog wegen moeten worden aangelegd en nog 4.952 ha terreinen, waarvoor nog geen verkavelingen werden opgemaakt, maar die als industriegebied ingekleurd staan.

Er is dan ook geen groot te kort aan onmiddellijk beschikbare terreinen. Er is immers nog meer dan 12.000 ha beschikbaar. Ze besluiten dat er geen dringende noodzaak is om met een versnelde herziening een versoepeling toe te laten van lokale bedrijven in het buitengebied.

*156a,c,d. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

*165b. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel landbouw, natuur en bos (2.2.8).*

*156b. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel lijninfrastructuur (2.2.6). De typevoorschriften voor gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen vormen geen voorwerp van voorliggende herziening.*

*156c. De Raad verwijst naar zijn standpunten 151c en 138n, naar de algemene bezwaren (2.2.1) en de standpunten in het deel werken (2.2.3).*

**157. Bezwaarindiener [B299, B350]**

Bezwaar tegen de specifieke economische identiteit Kampenhout-Sas:

- a. De vaart Leuven-Dijle vormde in het verleden een belangrijke vervoersas maar heeft aan belang ingeboet. Dit leidde tot leegstand en een evolutie naar niet watergebonden bedrijvigheid en andere functies. Er zijn maar een beperkt aantal mogelijkheden om zowel de vaart Leuven-Dijle, als de Dijle over te steken.
- b. Door de aanwezigheid van de vaart Leuven-Dijle richtte de ruimtelijke structuur zich voornamelijk in de langsrichting van de waterlopen.
- c. De aanwezigheid van spoorlijn 53, die een belangrijke functie heeft voor goederenvervoer, maar beperkt qua personenvervoer, verhindert een vlotte doorstroming van de hoofdwegen. Geschikte oversteekplaatsen van dit spoor zijn beperkt.
- d. De hoofdwegen bestaan vooral uit de N26, de N21 en de N267. Samen vormen deze wegen de belangrijkste schakels in het doorgaand verkeer, vooral de woon-werkpendel van en naar Brussel, Antwerpen en Mechelen.

*157a-d. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**158. Bezwaarindiener [B300]**

Formeel bezwaar tegen het aanduiden van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt:

De ruime omgeving rond Kampenhout-Sas kreunt vandaag reeds onder zeer ernstige verkeersproblemen. Door de heraanleg van Kampenhout-Sas, enkele jaren geleden is de verkeersintensiteit toegenomen met 21%. Deze stijging is opmerkelijk en bij de hoogste van Vlaams-Brabant. Op dit moment is de bereikbaarheid via auto of vrachtwagen reeds een zeer groot probleem. De N26 Leuven-Mechelen en de N21 Haacht-Brussel zijn volledig verzadigd, wat aanleiding geeft tot ernstig sluipverkeer langsheen dorpskernen en landelijke wegen. De capaciteit van de bestaande spoorlijn wordt reeds voor 100% gebruikt en is bovendien volledig omringd door woningen. Tenslotte is er met betrekking tot de bestemde bedrijventerreinen aan Kampenhout-Sas steeds bevestigd dat er slechts beperkte watergebonden potenties zijn. Bijkomende industriële activiteiten op deze locatie zal het verkeersinfarct in de omgeving van Kampenhout-Sas alleen nog maar verergeren. De invulling tot bijzonder economisch knooppunt gaat in tegen de lijn van het regeerakkoord: 'Bij de bestemming van bedrijventerreinen streven we maximaal naar een multimodale ontsluiting. Bedrijventerreinen plannen we bij voorkeur in de buurt van spoor- en/of waterwegverbindingen'.

*158. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

**159. Bezwaarindieners [B301, B348, B349]**

De regio rond Kampenhout is reeds zeer druk bevolkt, het verkeer zit vaak ernstig in de knoop, vooral aan Kampenhout-Sas. Een lange termijnvisie en een duurzaam beleid voor mens en natuur dringen zich op. Er wordt dan ook gevraagd rekening te houden met de bezwaren van de bevolking en deze te laten primeren op privé winstbejag van enkelen.

*159. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3) en naar zijn standpunten 136a en 136b.*

#### 160. Bezwaarindiener [B350]

Argumentatie bij bezwaar tegen het aanduiden van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt:

- a. Vlacroo stelt de vraag hoe de keuze voor een bijzonder economisch knooppunt te rijmen valt met de uitspraken dat er slechts beperkte watergebonden potenties zijn ter hoogte van het reeds bestemde bedrijventerrein en dat het terrein relatief slecht bereikbaar is met de auto via de N26. Vooral dat laatste element pleit voor een uiterst voorzichtige benadering van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt.
- b. Ter hoogte van het kanaal wordt uitgebreid gefietst, gevist en gewandeld. Een verdere industrialisering zal deze zachte recreatie op de helling zetten.
- c. Het geplande bedrijventerrein zorgt voor een flagrante ‘verrommeling’ van het landschap. In de omliggende gemeenten zijn nog voldoende kavels voorzien om de lokale bedrijvigheid uit te breiden. Men zou eerst werk moeten maken van het vrijmaken van de ongebruikte hectaren op bestaande bedrijventerreinen vooraleer men nieuwe terreinen creëert. De nog aanwezige, beschikbare percelen binnen het bestaande industrieterrein van Kampenhout-Sas bieden nog steeds mogelijkheden voor een betere benutting. Vanuit het streven naar een zuinig ruimtegebruik moeten deze reserves bij voorrang aangesneden worden, vooraleer nieuwe bedrijventerreinen worden ontwikkeld. Daardoor hoeven natuur en woongebieden in Kampenhout, Boortmeerbeek en Haacht niet nog meer onder druk komen te staan dan nu reeds het geval is.
- d. Vlakbij het bedrijventerrein Kampenhout-Sas bevindt zich een camping en een waardevol natuurgebied. Ook de woonzones in de omgeving rond Kampenhout-Sas zullen in de toekomst verder uitgebreid worden. Dat is niet te combineren met een concentratie van industrie op deze locatie. In het licht van de huidige milieu- en gezondheidsproblematiek rond Kampenhout-Sas, is uitbreiding van het industriegebied niet gewenst. Het voorziene gebied zou bovendien eerder ingericht dienen te worden als een belangrijke buffer en groene zone tussen de woonwijken en de al bestaande industrie in Kampenhout-Sas.
- e. Het beoogde bedrijventerrein brengt onherstelbare schade aan het landschap en aan de milieuwaarden van het gebied. Ook worden de recreatieve mogelijkheden beperkt wat ingaat tegen het provinciaal perspectief van toeristisch-recreatieve activiteiten.
- f. Het gebied rond Kampenhout-Sas staat bekend voor zijn hoge waarden aan fijn stofconcentraties en de talrijke overschrijdingen van de daggrenswaarde. Het extra verkeer zal zeker een negatieve impact hebben op de luchtkwaliteit. Daarnaast is er ook de gebouwenverwarming en de industriële activiteiten. Om de impact minimaal te houden is een optie van een duurzaam bedrijventerrein onontbeerlijk. Er moeten inzake fijn stof geen excuses gezocht worden in buitenlandse luchtvervuiling, het oplijsten van verder onderzoek of van Europese en federale bevoegdheden. Er zijn geen concrete en realiseerbare voorstellen uitgewerkt om de fijn stof uitstoot terug te dringen.
- g. De bezwaarindiener heeft last van ernstige ademhalingsproblemen die door het toegenomen fijn stof in de regio nog zullen verergeren. Er zijn geen compensaties voorzien voor het effect op lichamelijke gezondheid door de impact en de uitbreiding van het bedrijventerrein. Het is bovendien onvoldoende duidelijk welke de gezondheidseffecten zullen zijn van de bedrijven die zich op het nieuwe bedrijventerrein zullen vestigen en het planologisch ontbreken van een voldoende grote natuurverbinding tussen het industrieterrein en de omliggende woonkernen. Als dit knooppunt er komt, kan in Kampenhout-Sas de ene vervuilende fabriek naast de andere gebouwd worden, met oncontroleerbare, desastreuze gevolgen voor de gezondheid van omwonende: zware industrie en Seveso bedrijven zijn immers mogelijk.
- h. Er zijn ernstige tekortkomingen in de bekendmaking van het dossier. De indiener heeft de indruk dat men aan de herziening zo weinig mogelijk ruchtbaarheid wil geven. Hoewel het openbare onderzoek al meer dan twee maand loopt kan je er pas sinds enkele dagen (opsteldatum: 6 mei) iets over terugvinden op de website van de gemeente Kampenhout. In een dossier dat voor Kampenhout toch wel belangrijk is zou men toch verwachten dat het aan de gemeente toekomt om de inwoners te sensibiliseren. De belangen en inspraakmogelijkheden van de omliggende bewoners worden hierdoor ernstig belemmerd en geschaad.

*160a. De Raad verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3), naar zijn standpunten 136a en 136b en naar zijn standpunten bij de algemene bezwaren (deel 2.2.1).*



## 2.2.6. Bezwaren betreffende de lijninfrastructuur

### 161. De Lijn [B313]

De Lijn geeft een uitvoerig advies (24 bladzijden) over de herziening van het RSV en levert ook een insteek voor het op te maken RSV 2020-2050.

a. Vanuit het RSV kan men Vlaanderen verder in de duurzame richting sturen door meer te focussen op duurzame transportmodi. Openbaar vervoer is hier slechts één van. Ook de leefbaarheid, de luchtverontreiniging, de geluidshinder en de drang naar duurzaamheid stemmen tot nadenken over hoe we het openbaar vervoer in de toekomst willen ontwikkelen. Bovendien is 2020 een mijlpaal voor Vlaanderen (ViA, Pact 2020, Europese milieudoelstellingen). Daarom heeft De Lijn de mobiliteitsvisie 2020 uitgewerkt om een geïntegreerd hiërarchisch openbaarvervoerssysteem te kunnen aanbieden dat maximaal aan de noden van de Vlaming voldoet. In het RSV en het mobiliteitsplan Vlaanderen komen de nefaste gevolgen voor de veiligheid en het biotische milieu aan bod. Qua energie-efficiëntie, en dus ook duurzaamheid, scoort het (elektrisch) openbaar vervoer veel beter dan privévervoer en transport via fossiele brandstoffen. Ze vragen om in het RSV nog meer te focussen op duurzame transportmodi (waaronder openbaar vervoer) zodat Vlaanderen een nog (energie)efficiëntere en meer duurzame regio wordt.

b. De Lijn heeft proactief de mobiliteitsvisie 2020 ontwikkeld voor het openbaar vervoer in Vlaanderen, zowel voor de interregionale, regionale als stedelijke niveaus. De visie is o.a. uitgewerkt op basis van het mobiliteitsplan Vlaanderen, de provinciale structuurplannen, lokale en bovenlokale mobiliteitsplannen. De uitwerking en studie van potentiële verbindingen voor openbaar vervoer resulteerde in lijnen van verschillende types van openbaar vervoer (van ontsluitende buslijnen tot en met interregionale spoorverbindingen). De Lijn wil streven naar een betrouwbaar, stipt en comfortabel netwerk met voldoende capaciteit, een veilige dienstverlening en voldoende informatie voor de reiziger. Deze visie bouwt voort op en bundelt de vroegere openbaar-vervoerplannen (zoals Spartacus, Neptunus en de verschillende Pegasusplannen). De bepalingen zoals opgenomen in het addendum zijn dus, wat De Lijn betreft, al gedateerd. De Lijn vraagt om daarom de mobiliteitsvisie 2020 op te nemen in het addendum. Het bezwaarschrift bevat een kaart met een overzicht van het wensnet inzake de versterking van de spoorgebonden interstedelijke en (inter)regionale vervoersstructuur. Deze moet gezien worden als een voorstel, een advies aan alle besturen, administraties en openbaar-vervoeractoren, zowel op gewestelijk, intergewestelijk, provinciaal als lokaal niveau. Ook het Vlaams regeerakkoord stelt: 'We bepalen op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn onze mobiliteitsvisie en in overleg met het maatschappelijk middenveld bepalen we de concrete prioriteiten per provincie waarvoor de voorbereiding kan starten.'

c. Naar analogie met het autowegennet, pleit De Lijn voor een verdere selectie en indeling van de spoorgebonden infrastructuur. Voor het personenvervoer via het spoor beperkt het RSV zich tot het regionaalstedelijk niveau en werd alleen een hoofdspoorwegennet geselecteerd. Ook de uitbouw van het internationale HST-net werd in het RSV opgenomen. De Lijn verwijst naar de bepalingen in het RSV omtrent het regionale spoorwegennet en de uitwerking van stedelijke netwerken (pag. 503). Spijtig werden deze stedelijke netwerken nog niet uitgewerkt, zodat de ruimtelijke visie rond het regionale netwerk ook niet uitgewerkt werd. De Lijn wijst er op dat de ontwikkeling van een doorgedreven visie voor spoorinfrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling van stationsomgevingen zich op dringt. Om een evenwaardig alternatief voor de wagen aan te bieden, zijn investeringen in nieuw openbaar-vervoerinfrastructuur absoluut noodzakelijk. Meer nog dan het wegennetwerk, werkt openbaar vervoer op schaalniveaus. Naargelang het schaalniveau, de gewenste operationele snelheid en het reizigerspotentieel zijn verschillende systemen meer aangewezen. De Lijn verwijst naar de hiërarchische opbouw, voorgesteld in het mobiliteitsplan Vlaanderen (internationaal, interstedelijk, interregionaal, regionaal, grootstedelijk, regionaalstedelijk, kleinstedelijk en buitengebied). De Lijn heeft onderzocht welke relaties ontbreken op interstedelijk en streekverkeer.

d. De Lijn doet tevens een voorstel van bestaande en bijkomende verbindingen die op internationaal, intergewestelijk en gewestelijk niveau van belang zijn. Hierbij baseren ze zich op de type-indeling die ook voor het wegennet wordt genoteerd. Het bezwaarschrift bevat een lijst van spoorgebonden lijninfrastructuur op Vlaams niveau, opgedeeld naar internationale hogesnelheidslijnen, hoofdspoorwegennet, primaire I en primaire II spoorgebonden infrastructuur. Er zijn momenteel enkele niet-bestaande verbindingen die aan één van de voorgenoemde indelingscriteria voldoen. Voor een aantal hiervan werd voldoende potentieel aangetoond om een spoorgebonden infrastructuur te verantwoorden. Voor een aantal lijnen is het nog te vroeg om te kunnen stellen welke de beste exploitatievorm is en wie de meest geschikte exploitant zal zijn. Hiervoor is verder overleg nodig tussen De Lijn, de MIVB, de NMBS, de TEC en eventuele andere buitenlandse openbaar-vervoeraanbieders.

e. De Lijn geeft een overzicht van stations die op Vlaams niveau ruimtelijk structurerend werken. Het betreft enerzijds hogesnelheidsstations die structurerend zijn op Vlaams en internationaal niveau. Een verdichting van internationale functies is wenselijk in een straal van 5 km, met een minimale mix van andere functies zoals diensten en wonen. De woondichtheid moet bovenop het andere programma minimaal 25 woningen/ha bedragen. Daarnaast geeft De Lijn een overzicht van hoofdspoorwegstations die structurerend zijn op Vlaams en regionaal niveau. Een verdichting van internationale functies is wenselijk in een straal van 5 km, met een minimale mix van andere functies zoals diensten en wonen. De woondichtheid moet bovenop het andere programma (o.a. kantoren) minimaal 25 woningen/ha bedragen. De primaire stations zijn structurerend op regionaal en bovenlokaal niveau. Een verdichting in een mix van functies is gewenst. Dichtheden boven de 25 woningen/ha binnen een straal van 500 m zijn een absoluut minimum. De selectie van spoorgebonden infrastructuur en stations op regionaal of bovenlokaal niveau moet gebeuren in de provinciale ruimtelijke structuurplannen. De dichtheid van 25 woningen/ha in stedelijke gebieden laat de uitbouw van rendabel openbaar vervoer nauwelijks toe. Daarom wenst De Lijn dat dit minimum opgetrokken wordt.

f. In het addendum (RG pag.34) wordt de stopplaats Noorderkempen te Brecht beschouwd als een voorstedelijk vervoersknooppunt van de Noorderkempen. Volgens De Lijn functioneert het station Noorderkempen eerder als een (boven)lokaal station. Het is wel een voorstedelijk vervoersknooppunt, maar zo zijn er veel in Vlaanderen (vb. de GEN-stations rond Brussel). Al deze stations moeten niet als hoofd- of primair station worden geselecteerd. Ook het station Mechelen-Nekkerspoel wordt door De Lijn niet geselecteerd als hoofdstation. Doordat de IC-treinen, het hele stads- en streeknetwerk van De Lijn, de fietsenstallingen en de parking veel sterker uitgebouwd zijn aan het station van Mechelen, moet enkel dit laatste station opgenomen worden als hoofdstation.

g. Bijkomende spoorgebonden voorstedelijke netwerken en verbindingen met het buitengebied. Naast een vernieuwing van de openbaar vervoernetwerken rond Brussel, Antwerpen en Gent, moet er ook ruimte voorzien worden voor (voor)stedelijk spoorgebonden vervoer rond Oostende, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Roeselare, Leuven, Mechelen, Sint-Niklaas, Dendermonde, Aalst (en bijkomende relaties van en naar de kust). Deze relaties moeten verder worden geselecteerd en uitgediept in de provinciale ruimtelijke structuurplannen.

h. Faciliteren van spoorgebonden lijninfrastructuur en andere vormen van hoogwaardig openbaar vervoer op provinciaal of lokaal niveau. Om de uitbouw van voorstedelijke netten en andere spoorinfrastructuur op lokaal en provinciaal niveau mogelijk te maken moeten de oude spoorwegverbindingen maximaal gevrijwaard blijven van bebouwing. Aldus moet de bepaling in het RSV dat deze oude spoorwegbeddingen voor ander gebruik in aanmerking komen, vervangen worden door de bepaling dat er advies moet ingewonnen worden bij De Lijn en de NMBS. De Lijn legt er tevens de nadruk op dat de ontwikkeling van persoonsintensieve activiteiten (o.a. kantoorlocaties, grotere handelsconcentraties) zich best beperkt tot groot- en regionaal stedelijke gebieden of in de omgeving van treinstations en OV-knooppunten.

i. Bindend advies voor secundaire wegen type III. Gezien het belang van de secundaire wegen type III voor de lijnvoering van verschillende (snel)busverbindingen, maar ook enkel potentiële spoorgebonden relaties, wenst De Lijn bij de selecties en bij het ontwerp van deze relaties het advies van De Lijn als bindend naar voor te schuiven. De Lijn dringt er op aan om op alle wegen, ongeacht de categorie, voldoende doorstroming van het openbaar vervoer te voorzien. De Lijn is immers aanwezig op alle types van wegen en deze mogelijkheid moet behouden blijven, zeker gezien de ontegensprekelijke bijdrage van het openbaar vervoer aan de doelstellingen van duurzame mobiliteit en aan de doelstellingen van het RSV.

j. Spoorgebonden infrastructuur als drager voor strategisch ruimtelijke projecten. In tegenstelling tot de privéwageng heeft het openbaar vervoer een ruimtelijk concentrerend effect. Het RSV kan hierop inspelen door maximaal te investeren in een (ruimtelijk) structurerend openbaar vervoersysteem en enkel waar het strikt noodzakelijk is nieuwe infrastructuur voor de auto aan te leggen. Doordat van spoorgebonden infrastructuur een concentrerende werking uitgaat, krijgt de doelstelling 'Vlaanderen open en stedelijk' door de uitbouw van spoorgebonden infrastructuur een motor tot ontwikkeling.

k. Het advies bevat uiteindelijk nog een bijlage met bemerkingen per provincie. Voor de provincie Antwerpen vraagt De Lijn om op pag.4 de laatste paragraaf aan te vullen of te herinterpreteren met gegevens van het laatste openbaar vervoer onderzoek. Ze voegt deze gegevens in een tabel toe. Hieruit blijkt dat er wel impact is van het openbaarvervoerbeleid. Bij pag. 15 'hoofdspoorwegstations' vragen ze om Herentals toe te voegen (spil spoorwegennetwerk in de Kempen). Bij pag. 17 'Bijkomende spoorgebonden voorstedelijke netwerken en verbindingen met het buitengebied' vragen ze om Turnhout te vermelden. Niet vermelden klopt vanuit mobiliteitsoverwegingen maar niet vanuit recente ruimtelijke ontwikkelingen. Voor Antwerpen is het belangrijk dat de omleidingsweg N1 en N171 op de gemeentegrens van Kontich en Edegem in de vallei van de Edegemse beek zeker moet worden opgenomen in het nieuwe RSV.

Voor de provincie Oost-Vlaanderen merken ze bij de te onderzoeken spoorgebonden infrastructuur op Vlaams niveau (pag.13) op dat hier de lightrain as Gent-Zelzate toegevoegd kan worden (onder de noemer primaire II spoorgebonden infrastructuur). Dit is ook een spoorgebonden verbinding die opgenomen is in de mobiliteitsvisie 2020 van Oost-Vlaanderen waar momenteel geen spoorgebonden personenvervoer is. Deze as is ook onderzocht op potentieel en is ook weerhouden gezien het grote draagvlak. Momenteel trekt de provincie Oost-Vlaanderen de stuurgroep Gentse Kanaalzone, waarin de vertramming van deze as besproken wordt (momenteel goederenspoor die zou moeten aangepast worden voor personenvervoer, NMBS zou dit al onderzocht hebben). Zelzate is officieel niet geselecteerd als kleinstedelijk gebied, maar ze hebben in de mobiliteitsvisie 2020 Zelzate wel zo behandeld en opgenomen als bovenlokale of stedelijke knoop (dus op zelfde niveau als vb. Eeklo).

Voor de provincie Oost-Vlaanderen stellen ze vast dat het station Denderleeuw ontbreekt in het verhaal. Het grootste deel van het grondgebied van Denderleeuw behoort tot het stedelijk gebied van Aalst. Na Gent, heeft deze gemeente trouwens de grootste bevolkingsdichtheid van Oost-Vlaanderen, nl. 1234 inwoners/km<sup>2</sup>. Bovendien is dit station het tweede grootste station van Oost-Vlaanderen, met dagelijks 8.950 instappende reizigers. Denderleeuw Station speelt ook een belangrijke rol als knooppuntstation binnen het GEN-netwerk. In Denderleeuw zullen drie GEN-lijnen kruisen: Arenberg-Zottegem-Geraardsbergen, Aalst-Bockstael, Aalst-Louvain-La-Neuve-Universit . De mobiliteitsvisie 2020 heeft Denderleeuw Station opgenomen als interregionale knoop, dus op zelfde niveau als Geraardsbergen en Ninove. Ze vragen Denderleeuw toe te voegen aan het lijstje van de primaire II stations. Ze vragen zich af of ze aan deze lijst ook Aalter moeten toevoegen. Aalter is officieel niet geselecteerd als kleinstedelijk gebied, maar werd in de mobiliteitsvisie 2020 wel zo behandeld. Het staat op hetzelfde niveau als ander kleinstedelijke gebieden zoals Wetteren, Temse en Beveren. Het station Aalter is een belangrijk station voor de regio aangezien vele pendelaars van dit station gebruik maken. Het station van Aalter wordt bediend door de spoorlijn 50a . Sinds 28 mei 2000 maakt de IC-trein Oostende-Gent-Antwerpen een bijkomende halte in het station van Aalter. Hierdoor is deze IC-verbinding verdubbeld. Het station van Aalter, met vlotte en frequente verbindingen naar Gent, Brugge en Antwerpen vormt daardoor een nog sterkere aantrekkingspool voor het hele gebied. Daarom zouden ze ook Aalter toevoegen aan het lijstje van de primaire II stations (pag. 15, punt 4.3.3).

Voor de provincie Vlaams-Brabant wijzen ze op de tangentiële verbinding Jette-Sint-Genesius-Rode die reeds vermeld wordt in de aangepaste versie van het RSV. Het addendum stelt dat bijkomende infrastructuur geen bijkomende mobiliteit mag genereren in het VSGB en dat de aanleg van een tangentiële verbinding met openbaar vervoer (o.a. sneltram) perspectieven biedt. In het huidig RSV staat de Vlaamse Rand beschreven als randstedelijk. Momenteel is het afbakeningsproces van het VSGB lopende en dit zal zijn weerslag krijgen in de aangepaste versie van het RSV. In dit afbakeningsproces is de tangentiële verbinding reeds opgenomen als belangrijke voorwaarde voor nieuwe, mobiliteitsgenererende, ontwikkelingen in het VSGB. De tangentiële verbinding zal de luchthavenregio bedienen.

Na de realisatie van het Diabolo-project zal de luchthaven van Zaventem verder uitgroeien tot een knooppunt van (inter)nationaal belang met een uitgebreid spooraanbod vanuit heel Vlaanderen, zowel voor de werknemers komende uit geheel Vlaanderen als voor de lokale inwoners en de passagiers. De tangentiële tramverbinding versterkt dit effect door het aanbieden van een verbinding van deze knoop met de rand en de omvangrijke tewerkstellingszones. Deze verbinding speelt eveneens een belangrijke rol in het START-programma van de Vlaamse overheid en is reeds opgenomen als scenario in de MER-studie voor de uitbreiding van de R0. De problematiek van de R0 reikt verder dan de provinciegrenzen. Deze tramverbinding speelt een belangrijke rol in het aanbieden van een duurzame mobiliteitsoplossing voor de belasting van de R0.

Voor de provincie West-Vlaanderen merkt De Lijn op dat het onderscheid tussen hoofdspoorwegennet en primair I of primair II niet altijd even duidelijk is. Ze opteren voor de hiërarchie van relaties en knooppunten van de mobiliteitsvisie 2020, in plaats van het creëren van een nieuwe categorisering. Bij openbaar vervoerrelaties spelen immers nog andere elementen een rol dan bij de indeling van wegen. Algemeen is het ook niet aangewezen om - zoals voor West-Vlaanderen (weliswaar nog op basis van Neptunus I) voorzien is in de herwerkte versie - een duidelijk en volledig overzicht te geven van de bijkomende (spoor)verbindingen die verder onderzocht zullen worden. Nu ontbreken bij de te onderzoeken spoorgebonden infrastructuur een aantal verbindingen. Ze stellen vast dat de verbinding Knokke-Blankenberge-Oostende (kusttram) is opgenomen als primaire II. Dit moet aangevuld worden met de verbinding Oostende-Nieuwpoort-De Panne, zodat de gehele bestaande kusttramverbinding opgenomen is als hoogwaardige spoorverbinding.

*161a. Het addendum (RG pag.26) erkent dat het streven naar een duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling een actuele beleidsuitdaging blijft. SARO ondersteunt de vraag naar meer duurzame transportmodi. Dit moet in het kader van het nieuw beleidsplan ruimte verder aan bod komen. De Raad verwijst naar zijn standpunt 11c.*

*161b. Het addendum stelt dat de screening voor het openbaar vervoer werd gericht op projecten die op zeer korte termijn zouden uitgevoerd worden. De ontwikkelingsperspectieven voor openbaar vervoer zijn opgesteld in overleg met De Lijn. Ondertussen is echter de mobiliteitsvisie 2020 in opmaak. Het Vlaams regeerakkoord gaat er van uit dat de Vlaamse Regering op basis van de mobiliteitsvisie van De Lijn haar mobiliteitsvisie zal uitwerken. Bovendien is een nieuw mobiliteitsplan in opmaak (tegen 2012). Bij de uitwerking van een nieuw beleidsplan ruimte moet de afstemming van het ruimtelijk beleid met het openbaar vervoersbeleid een belangrijk aandachtspunt zijn. De Raad verwijst verder naar zijn standpunt 11c.*

*161c. De Raad ondersteunt de vraag naar een verdere selectie en indeling van de spoorgebonden infrastructuur en het openbaar vervoer. Hij beschouwt de suggesties van De Lijn dan ook als zeer waardevol in functie van de verdere ruimtelijke visievorming inzake openbaar vervoer in Vlaanderen. Hij legt de nadruk op bovenstaand voorstel van De Lijn en vraagt om dit in wederzijds overleg tussen De Lijn en het departement RWO te evalueren en uit te werken in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*161d,g. SARO verwijst naar zijn standpunt 161c.*

*161e. De SARO neemt akte van het overzicht van stations die op Vlaams niveau ruimtelijk structurerend werken. Wat betreft de vraag naar verdichting, vindt de Raad het positief dat het addendum nuanceringen toevoegt in het verdichtingsbeleid in stedelijke gebieden en dit in relatie tot kwalitatieve woonomgevingen (RG pag.11-12). Het is essentieel dat de doelstelling 'verdichting - verluchting' ook effectief op het terrein tot resultaten leidt. In functie van het nieuw beleidsplan ruimte kunnen perspectieven inzake woondichtheden worden geëvalueerd in relatie tot de ruimtelijke visie rond openbaar vervoer.*

*161f. De selectie van het station Noorderkempem als hoofdstation vloeit voort uit de beslissing van de Vlaamse Regering van 17 juli 2000. De selectie in het kader van een ruimtelijk structuurplan kan zonder probleem verschillen van de selecties door De Lijn, zolang de visie op ruimtelijke ontwikkelingen rond deze stations wordt beantwoord.*

*161h,i. SARO stelt vast dat de bepalingen in het RSV rond de herbestemming van niet meer bediende spoorlijnen en terreinen (RG pag. 505) niet in conflict zijn met de visie van De Lijn. De Raad wijst er op dat de invoering van een adviesvraag bij De Lijn niet het voorwerp uitmaakt van voorliggend addendum.*

*161j. SARO neemt akte van dit standpunt.*

*161k. De SARO brengt deze bemerkingen onder de aandacht van de administratie.*

**162.VVP [B311]**

- a. De bezwaarindiener vindt het raadzaam om gezien de inhoud van dit hoofdstuk eerder te spreken van infrastructuren dan wel lijninfrastructuren.
- b. Beleid inzake uitzonderlijke transporten wordt in vraag gesteld. De uitzonderlijke transporten veroorzaken aanzienlijke schade aan de weginfrastructuur, zelfs als de passage fysiek mogelijk is. Bovendien zorgt de grotere maatvoering van het uitzonderlijk vervoer er voor dat het wegbeeld niet in overeenstemming wordt gebracht met het stedenbouwkundig beeld en het gewenste rijgedrag van 99% van de weggebruikers (extra brede wegen of kruispunten of grote rotondes werken contraproductief voor omwonenden en gewone weggebruikers). De verplaatsing van ondeelbare ladingen van uitzonderlijk vervoer is vooral een bedrijfseconomische kwestie (het verplaatsen van meerdere kleinere delen is duurder). De vraag is of de zware extra kosten voor aanpassing en herstelling van de weginfrastructuur en de problemen met verkeersleefbaarheid opwegen tegen de voordelen van het uitzonderlijk vervoer. Een eerste betrachting moet zijn om de wegen voor uitzonderlijk vervoer zo snel mogelijk naar de waterweg te leiden die meer geschikt is om grote ondeelbare stukken te transporteren en om dit principe ook op te nemen in de ontwikkelingsperspectieven van het RSV.
- c. Selecties van de wegen actualiseren o.b.v. afbakeningsprocessen van kleinstedelijke gebieden en gebiedsgerichte mobiliteits- en verkeersvisies. Vanuit de afbakeningsprocessen voor de stedelijke gebieden zijn suggesties gedaan om voor bepaalde wegvakken de selectie van de wegen aan te passen. De provincies zijn vragende partij om deze suggesties door te voeren in deze herziening van het RSV.
- d. Selectie van de wegen in functie van economische knooppunten. Door het vastleggen van eventuele selecties van bijkomende economische knooppunten op korte termijn, moet gewezen worden op het feit dat deze ook gevolgen hebben voor de ontsluitingsstructuur. Deze problematiek werd niet meegenomen in de herziening.
- e. Ontwikkelingsmogelijkheden inzake openbaar vervoer worden niet ten volle meegenomen. Er zijn diverse studies i.v.m. openbaar vervoersmogelijkheden, doch uit voorliggende herziening is het onduidelijk in welke mate de bevindingen van dergelijke studies zijn meegenomen.
- f. Grensoverschrijdende mobiliteit in een ruimer kader evalueren. Er wordt aangegeven dat de Vlaamse overheid onderzoek en overleg zal opstarten met de grensoverschrijdende partners om de grensoverschrijdende impact kwalitatief en kwantitatief te kunnen inschatten van een aantal opties (RG pag. 28). Voor bepaalde opties kan het mogelijk zijn dat er een ruimer regionaal onderzoek noodzakelijk is en dat daarbij andere conclusies kunnen gemaakt worden met betrekking tot de ontsluiting van de regio. De provincies vragen om in dit verband voldoende flexibiliteit in te bouwen.
- g. Beleidskader voor windturbines. Er wordt gesteld dat er een ruimtelijk beleidskader zal uitgewerkt worden voor de inplanting van windturbines en andere vormen van decentrale energieproductie. De provincies zijn vragende partij om een algemeen ruimtelijk beleidskader uit te werken, waarbij de provincies overeenkomstig het subsidiariteitsprincipe een gebiedsgerichte invulling kunnen doen.

*162a. SARO brengt deze suggestie onder de aandacht van de administratie.*

*162b. SARO ondersteunt deze bezorgdheid inzake uitzonderlijk vervoer en stelt vast dat deze bemerkingen reeds werden geformuleerd op de plenaire vergadering. SARO vindt het positief dat dit heeft geleid tot volgende toevoeging aan par. 3.4 van het RG: 'Tegelijkertijd wordt nagestreefd dit netwerk zodanig te concipiëren dat uitzonderlijke transporten – waar mogelijk – zo snel mogelijk worden overgeplaatst naar alternatieve vervoersmodi (waterwegen en eventueel spoorwegen).' SARO verwijst tevens naar zijn standpunt 164f.*

*162c. Het addendum voert enkele nieuwe selecties van wegen door. Het addendum stelt dat deze wijzigingen aan de selecties worden voorgesteld wanneer hierover reeds beleidsbeslissingen zijn genomen of wanneer ze het resultaat zijn van een planningsproces op provinciaal niveau waarbij een akkoord werd bereikt met alle betrokken partijen. SARO stelt nu vast dat in diverse bezwaarschriften voorstellen worden geformuleerd met betrekking tot wegenselecties. SARO adviseert dat de Vlaamse Regering deze voorstellen onderzoekt en nagaat of het addendum op dit punt nog kan of moet aangepast worden. Hij is algemeen van mening dat indien het voorstellen betreft waarover ondertussen consensus is bereikt in een ruimtelijk planningsproces en deze wijziging ook op één of andere wijze een consultatie van het brede publiek heeft doorstaan, deze voorstellen het best geïntegreerd worden in het addendum. Hij vraagt de Vlaamse Regering om deze oefening alsnog te doen. SARO vraagt echter om hierbij selectief te werk te gaan. Deze herziening is immers opgemaakt vanuit een beperkte scope. Een nieuw beleidsplan ruimte is in opmaak. SARO verwijst verder naar de bespreking van de concrete voorstellen.*

162d. SARO verwijst naar zijn standpunten 96b,c en 99b.

162e. SARO verwijst naar zijn standpunten 161a en 161b.

162f. SARO ondersteunt deze bezorgdheid, maar is van oordeel dat een wijziging van het addendum niet noodzakelijk is. Hier worden immers enkele concrete knelpunten genoemd, die grensoverschrijdend onderzoek en overleg vergen, maar die gekaderd kunnen worden in een ruimer regionaal onderzoek.

162g. SARO ondersteunt de vraag van de provincie om bij de uitwerking van een ruimtelijk beleidskader voor windturbines en andere vormen van decentrale energieproductie rekening te houden met de taakstelling van de provincies. SARO volgt het standpunt niet dat dit kader - dat overigens nog in voorbereiding is - moet geïntegreerd worden in het addendum. Hij verwijst verder naar zijn standpunt 208.

### 163. Procoro Oost-Vlaanderen [B18]

- a. Gezien de inhoud van dit onderdeel van het RSV zou het beter zijn te spreken van mobiliteit en infrastructuur, omdat de beleidsopties zich niet uitsluitend beperken tot lijninfrastructuur.
- b. Het addendum (IG pag. 48) verwijst naar bijlage 4. Deze bijlage ontbreekt echter. Het is niet duidelijk wie moet begrepen worden onder 'de betrokken bovenlokale actoren'.
- c. Het afwegingskader (IG pag. 78) laat voor de korte termijnherziening geen ruimte voor bijkomende infrastructuur. Ze vragen of het afwegingskader niet eerst zelf geëvalueerd en afgetoetst moet worden aan afgeronde studies en planningsprocessen (studie watergebonden bedrijvigheid, studies Extended Gateways, mobiliteitsvisie 2020 De Lijn, potentieel- en haalbaarheidsstudies NMBS). Het is aangewezen om een dergelijke afweging zeker mee te nemen in de lange termijnherziening van het RSV.
- d. Voor de uitbouw van een netwerk voor uitzonderlijk vervoer zullen vooral de hoofd- en primaire wegen moeten ingezet worden. Bij de uitbouw van een dergelijk netwerk is de omvang en de vraag, evenals de herkomst en bestemming van deze transporten, een noodzakelijk basisgegeven. De herinrichting van de secundaire wegen conform de streefbeeldens bemoedigt (of verhindert) de doorgang van dergelijke uitzonderlijke transporten.
- e. De N16 wordt van de aansluiting op de E17 tot de N70 in Sint-Niklaas geselecteerd als secundair I, in het PRS wordt gesuggereerd om deze weg te decategoriseren tot een secundaire weg III (PRS pag. 500).
- f. Voor de N42 wordt vanaf de zuidelijke grens van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen tot aan de gewestgrens een 'te ontwerpen primair wegvak' gesuggereerd.
- g. In functie van de ontsluiting van de Waaslandhaven werden volgende verbindingen als primair II gesuggereerd: Nx van de Antwerpen tot de N451, Ny van Nx (A11/N49) tot Verrebroekdok en Nz van R2 tot Deurganckdok
- h. De R43 wordt van de aansluiting op de A11/N49 (knooppunt Eeklo) tot de N499 (Eeklo-Ursel) geselecteerd als primair II. Het PRS suggereert om deze weg (wegvak N9-N499) te decategoriseren tot een secundaire weg I. Het nieuw aan te leggen wegvak Tieltsessesteenweg tot aan de N9 ten noorden van het Leen zou als secundaire weg type II moeten geselecteerd worden. De visievorming m.b.t. de R43 in combinatie met de zuidelijke doortrekking van de ring rond Eeklo is afgerond. Het plan-MER werd goedgekeurd op 9 november 2009 en de deputatie heeft op 11 februari 2010 de beslissing voor de opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan genomen.
- i. Ze vragen waarom van deze herziening geen gebruik wordt gemaakt om een sterker Vlaams beleid te voeren omtrent de vele reservatiestroken die vandaag een hypotheek leggen op bepaalde gronden. Bepaalde van deze reservaties zullen nooit gerealiseerd worden (vb. N442 omleidingbaan Berlare).
- j. In het PRS wordt naast het station Aalst ook gesuggereerd om Denderleeuw op te nemen als hoofdstation voor het regionaalstedelijk gebied. Ze vragen waarom Denderleeuw niet is opgenomen als hoofdstation.
- k. Het IG maakt geen melding van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. Ze vragen of de prioriteiten voor het voorstedelijk vervoer in Gent en andere regio's in de provincie afgetoetst zijn aan de mobiliteitsvisie 2020.
- l. Er worden geen bijkomende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd bij het spoorwegennet voor goederen voor het tracé langs de A11/N49 ter verbinding van Zeebrugge en Antwerpen Linkeroever.
- m. Voor de gemeenten van het Waasland werd een mobiliteitsstudie uitgewerkt. De resultaten van deze bovenlokale studie zijn niet meegenomen in het addendum.

n. Voor hoogspanningsleidingen wordt nog steeds het standstillprincipe gehanteerd voor het bovengronds net. Voor de ondergrondse leidingen wordt ingegaan op mogelijke randvoorwaarden. Voor bovengrondse hoogspanningsleidingen wordt echter niet ingegaan op doorwerking naar ruimtegebruik onder de leidingen en eventuele reservatiestroken. Uit wetenschappelijke studies blijkt dat wonen onder een hoogspanningslijn bepaalde gezondheidsrisico's met zich mee kan brengen. Ruimtelijke kwaliteit garanderen en het voorzorgsprincipe respecteren betekent dat ook het aspect gezondheid en veiligheid in rekening wordt gebracht. Om te voldoen aan de 0,4 micro-Tesla risico-contour moet de minimum afstand tussen de woningen en de hoogspanningsleiding, afhankelijk van het type hoogspanningslijn tussen 30 tot 80 m bedragen. Dit heeft gevolgen voor het ruimtelijk beleid en ook het ruimtegebruik rond bovengrondse hoogspanningsleidingen. Het is aangewezen hiernaar te verwijzen in het document.

o. Het addendum stelt dat een ruimtelijk beleidskader zal uitgewerkt worden voor de inplanting van windturbines en andere vormen van decentrale energieproductie. Ze vragen de uitwerking van een algemeen ruimtelijk beleidskader, waarbij provincies volgens het subsidiariteitsprincipe een gebiedsgerichte invulling kunnen doen.

*163a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 162a.*

*163b. Het addendum bevat een bijlage 4. SARO vermoedt dat de verwijzing naar bijlagen 5 en 6 een tikfout is en brengt dit onder de aandacht van de administratie. Het IG (pag. 48) geeft toelichting bij de bovenlokale actoren die werden betrokken in het voorbereidend ambtelijk overleg (beleidsdomein MOW en vijf provincies).*

*163c. De Raad ondersteunt deze bemerking en verwijst naar zijn standpunten 8d en 11c.*

*163d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 162b.*

*163e. Vermits het RSV enkel een indicatieve selectie van secundaire wegen bevat en geen uitspraken doet over de verdere typering van secundaire wegen, stelt SARO voor om niet in te gaan op deze suggestie. Anderzijds merkt SARO wel op dat een tikfout op pag. 28 aanleiding kan geven tot verwarring en vraagt om deze fout te corrigeren.*

*163f. SARO ondersteunt de conclusie in het IG (bijlage 4) dat er momenteel onvoldoende garanties zijn om te vermijden dat deze selectie aanleiding geeft tot een bijkomende maasdoorsnijding. De suggestie wordt bijgevolg niet bijgetreden.*

*163g. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. Omdat dit proces nog lopende is, acht SARO het aangewezen om de formulering uit het RSV te behouden.*

*163h. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. Omdat de argumentatie in het IG (bijlage 4) niet meer actueel is en de visievorming voor de selectie van de R43 voldoende is uitgewerkt en voorwerp is van een afgerond planningsproces, adviseert SARO om deze wijziging door te voeren.*

*163i. SARO ondersteunt de vraag naar een sterker beleid inzake de reservatiestroken, dat overigens ook is opgenomen in de beleidsnota ruimtelijke ordening 2009-2014. Dit element zal alvast moeten worden meegenomen bij de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*163j. SARO verwijst naar zijn standpunt 161c.*

*163k. De Raad verwijst naar zijn standpunt 161b.*

*163l. SARO ondersteunt de vraag naar het verder concretiseren in het addendum van de ontwikkelingsperspectieven van deze spoorlijn.*

*163m. SARO stelt vast dat de betreffende studie nog niet beschikbaar was tijdens de (ambtelijke) voorbereiding van voorliggend addendum. SARO is van mening dat een afstemming tussen deze studie en het strategisch ruimtelijk beleid moet kaderen in de voorbereiding van het ruimtelijk beleidsplan.*

*163n. SARO merkt op dat er op dit ogenblik vanuit het beleid volksgezondheid geen wettelijke beperkingen bestaan voor wonen of andere functies onder of in de omgeving van hoogspanningslijnen. Er zijn ook geen afstandsnormen. SARO vraagt de Vlaamse Regering hier de nodige aandacht aan te besteden en overleg te voorzien tussen ruimtelijke ordening en volksgezondheid.*

*163o. SARO verwijst naar zijn standpunt 162g.*



**164. Waterwegen en Zeekanaal nv [B312]**

a. W&Z stelt dat de infrastructuur en de waterwegen in het bijzonder te weinig aan bod komen in het RSV. Hoewel de vermelde tijdshorizon slechts 2012 is en deze herziening enkel betrekking heeft op knelpunten van hoogdringende en operationele aard, is het nodig om een aantal structurele wijzigingen te verankeren waarbij de waterwegbeheerder een onmisbare partner is. Een aantal knelpunten van hoogdringende aard zullen en kunnen immers niet via monomodaal of monosectoraal beleid opgelost worden. De Seine-Schelde verbinding via de Leie is hier een concreet voorbeeld van. W&Z formuleert een reeks voorstellen van bijstellingen. Deze wijzigingen sporen samen met de denkpluizen die gevolgd worden in het kader van de omzetting van de Europese Richtlijnen. Ze zijn sterk gerelateerd aan de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken voor deze regeerperiode en zijn een vertaling van de werkzaamheden voor het opmaken van het nieuw mobiliteitsplan. Ze hebben in het bijzonder oog voor het beter benutten van de bestaande infrastructuurcapaciteit (en dus een betere verhouding tussen overheidsinvesteringen en maatschappelijke return), duurzaamheid, maatschappelijk draagvlak en innovatie.

b. Het addendum stelt dat een duidelijke visie op de verkeers- en vervoersstructuur één van de bouwstenen vormt voor de hypothesen van de gewenste ruimtelijke structuur. W&Z pleit er voor dat ook een categorisering voor de waterwegen wordt opgenomen in het RSV die zich conformeert aan deze voor de wegen.

c. Aanvullingen inzake lijninfrastructuur (pag. 47 punt 5.1). Tot nu toe werd er geen afstemming tussen de modi doorgevoerd voor wat betreft de toetsingskaders voor de functietoekenningen en dus de hiërarchie in de netwerken. Ook ontbreekt de verdieping en verbreding van het begrip 'poort', namelijk niet alleen internationale toegangen maar een hiërarchisch gestructureerd geheel van minstens bimodale netwerken die toegang geven tot het kleinste schaalniveau. Op deze wijze wordt een beleidsaanzet gegeven voor het algemeen toepassen van intermodaliteit en comodaliteit. Voorbeelden hiervan zijn op microniveau een verknoping van een treinhalte of hoofdbushalte met een verbindende fietsroute maar ook een semipublieke laad- en loskade in een hoofddorp. Op mesoniveau is er bijvoorbeeld de uitbouw van de Extended Gateway als tussenschakel tussen de Vlaamse poorten en het microniveau maar ook het efficiënt en verkeersveilig verknopen van tramhaltes aan de rand van grootstedelijke gebieden met autosnelwegen en primaire wegen.

d. Aanvullingen ten aanzien van de actualisatie van trends en uitdagingen (pag.47 punt 5.2): 'ook de nog steeds groeiende discrepantie tussen de bereikbaarheidskarakteristieken van een activiteitzone en de mobiliteitskarakteristieken ervan geeft aanleiding tot nog steeds stijgende economische, ecologische en ruimtelijke schade.' Ze vragen na de tweede paragraaf bij te voegen: 'hierbij wordt tot op heden nog steeds monomodaal gedacht. Bijvoorbeeld bij de vaststelling van een knelpunt binnen één transportmodus wordt het voorstel van oplossing steeds verengd tot deze modus zelf, de andere modi worden occasioneel ingepast als milderende maatregel zonder deel te hebben uitgemaakt van het initieel onderzoek, enz.'

e. Ze vragen toe te voegen bij de derde paragraaf na de eerste zin: 'Ook de versnelde en betere inzet van de andere modi kan in een aantal gevallen (vb. op de internationale vracht- en personenvervoercorridors zoals Amsterdam-Parijs) de omvang en de prioritering van de nodige ingrepen in de infrastructuur verminderen zonder dat hiervoor planologische initiatieven vereist zijn, inclusief maatschappelijke discussies. De verschillende transportmodi zijn niet zonder meer wisselbaar. Scheepvaart kan ook ingezet worden voor transport in stedelijke omgevingen als alternatief voor vrachtwagenvervoer (vb. stadsregionaal watergebonden distributiecentrum te Antwerpen).

f. Toevoeging inzake uitzonderlijk vervoer (pag. 50). Er bestaan reeds geruime tijd op federaal vlak afspraken dat er, daar waar gebruik kan worden gemaakt van de waterweg, dit ook moet gebeuren. Daardoor zou heel wat maatschappelijk overlast voorkomen kunnen worden. Tevens kan bespaard worden omdat extra investeringen in (her)aanleg en voortijdig onderhoud van door deze nevenfunctie overgedimensioneerde wegen is. Ze vragen om in het addendum (RG pag. 33) de tweede zin uit de tweede paragraaf aan te passen naar '...een netwerk van hoogwaardige reisroutes bestaande uit zowel wegen en/of waterwegen en/of spoorwegen. De waterweg wordt prioritair ingeschakeld in deze distributie van investeringsgoederen'.

g. Voor de spoorwegeninfrastructuur moet, zoals in het RSV, een onderscheid worden gemaakt tussen het personenvervoer en het goederenvervoer. Dit laatste in het bijzonder met betrekking tot de dry terminals in relatie tot de wet terminals. Een kosten/batenanalyse van beide soorten is nodig om een vervoersplanologisch performanter en meer kostenverantwoord aanbod via spoor en water ter beschikking te hebben.

h. Aanvullingen inzake waterwegeninfrastructuur. Vanaf 2012 zijn er wel degelijk een aantal problemen en kansen waarvoor nu reeds een aanzet van beslissing moet opgenomen worden: (1) het ontbreken van een volwaardig beleidskader voor de realisatie van comodaliteit en intermodaliteit waarbij de gelijke categorisering en functietoekenning van de vervoersmodi weg, spoor en water een noodzakelijke voorwaarde is om een performant gelaagd netwerk van vervoersknopen te plannen. Dit laatste moet dan ook als een apart onderdeel binnen het hoofdstuk 'infrastructuur' i.p.v. 'lijninfrastructuren' opgevat en ontwikkeld worden, (2) het ontbreken van een volwaardig beleidskader voor de realisatie van vrachtcorridors op de verschillende schaalniveaus zodat de vervoersvraag op de meest kostenverantwoorde, duurzame en maatschappelijk gedragen wijze kan beantwoord worden en (3) het ontbreken van het begrip 'intramodaliteit'. Het verdient aanbeveling om de bovenvermelde principes nu reeds te verankeren zodat er een garantie is dat deze na 2012 geconcretiseerd kunnen worden.

i. De optimale benutting van de capaciteit van de huidige Vlaamse vervoersinfrastructuur is van toepassing op zowel personenvervoer als vrachtvervoer. De uitdieping wordt echter verder beperkt tot het vrachtvervoer met klemtoon op de waterweg. Het bezwaarschrift van W&Z bevat een voorstel van hercategorisering van de waterwegen op basis van dezelfde functietoekenningen als bij de weginfrastructuur. Diverse criteria worden voorgesteld (o.a. het actueel transport, de economische ontwikkelingen en de potentialiteiten). Naast het hoofdwatwegennet en het secundair watwegennet moet, voor zover voormelde waterwegen niet als hoofdwatwegennet kunnen aangeduid worden, een derde netwerk gedefinieerd worden dat daartussen gelegen is nl. de verbindende en aansluitende waterwegen van primair belang. Tevens gaat het bezwaarschrift in op de invoering van een gelaagd netwerk van vervoersknopen ter vervanging van het actuele onderdeel 'selectie van knopen'. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen het hoofdknopennet, het primaire net I, het primaire net II en het secundaire net. Er moet een beleidskader uitgewerkt worden voor de lokale vervoersknopen of aanlegkades ter ontsluiting van kleine industriezones en woonkernen. Deze zijn niet te verwarren met de actuele en verder uit te bouwen private laad- en los kades maar bedoeld voor gemeenschappelijk gebruik. In uitbreiding van het concept van de hoofd-vrachtvervoerswegen wordt voorgesteld om het concept 'vrachtcorridors' planologisch gestalte te geven zodat de modal shift op deze zeer kansrijke assen in de praktijk vlotter kan verlopen. En ten slotte wordt het concept van de intramodale terminals verder uitgewerkt.

j. Er werden geen structurele aanzetten gegeven voor een betere afstemming van de modi, hiertoe wordt er hierna een eerste voorstel uitgetekend dat als ankerpunt kan dienen voor de lange termijn herziening (RG pag.34). Het hoofdwatwegennet wordt in overeenstemming met de Europese bepalingen opgewaarderd naar de klasse Va en bij voorkeur naar de klasse Vb. Ook wordt voldoende ruimte voor de containervaart voorzien. Er wordt, analoog met het primaire wegennet, een primair watwegennet bepaald dat een directe functionele relatie heeft met het hoofdwatwegennet. Voor dit primaire watwegennet wordt een opwaardering voorzien naar minimum de klasse IV, evenals wordt er voldoende ruimte voor de containervaart voorzien. Er wordt, analoog met het secundaire wegennet, een secundair watwegennet gedefinieerd dat streekgericht is met zowel een verbindende als een ontsluitende functie. Er wordt een lokaal watwegennet omschreven dat, naast de ontsluitende functie, een belangrijke drager is van waterrecreatieve functies.

k. Voor de economische revitalisering van de zuidelijke Zennevallei is een goede ontsluiting noodzakelijk (bijlage 4, pag.81). Er is behoefte aan een goede ontsluiting naar het hoger wegennet voor de ontwikkeling van de terreinen met watergebonden potenties tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Halle.

l. Ze vragen na pag. 43, deel 'actualisatie pijpleidingen en elektriciteitsleidingen' reeds een eerste aanzet op te nemen over vervoersknopen als duurzame poorten voor de ontsluiting op de verschillende schaalniveaus van economische activiteiten en stedelijke gebieden: 'De gelaagde netwerken van vervoersknopen vormen de logistieke schakels tussen de Vlaamse Poorten, de gebieden voor economische activiteiten en de stedelijke gebieden. De opbouw van de netwerken is gebaseerd op dezelfde categorisering als deze bij de wegen, de heringeschaalde waterwegen en de spoorwegen en heeft als doel de meest duurzame vervoerswijzen te benutten de Vlaamse transportcapaciteit beter te benutten. Er wordt een netwerk van hoofdknopen (de huidige poorten), vervoersknopen primair I, vervoersknopen primair II en secundaire vervoersknopen gedefinieerd en ruimtelijk verankerd op de betreffende schaalniveaus.'

*164a. SARO ondersteunt de vraag van W&Z om in het ruimtelijk beleid meer aandacht te schenken aan de waterwegen (zie ook vraag Scheepvaart nv). SARO vraagt bij de uitwerking van een nieuw ruimtelijk strategisch beleidsplan, naar een maximale uitwerking van de potenties voor vervoer over water. SARO verwijst verder naar zijn standpunt 161a.*

164b. De Raad ondersteunt de vraag naar een verdere categorisering van de waterwegen en stelt dat dit verder aan bod moet komen in het nieuw beleidsplan ruimte.

164c. SARO ondersteunt de vraag naar verder afstemming tussen de modi en naar verder invulling van het begrip 'poort'. Deze beleidsopties zijn realiseerbaar binnen de uitvoering van het RSV en voorliggend addendum. Tevens moet de ruimtelijke visievorming inzake netwerken voor diverse modi aan bod komen bij de opmaak van het nieuw beleidsplan ruimte.

164d,e. SARO ondersteunt de voorgestelde toevoeging aan de actualisatie en trends.

164f. SARO ondersteunt deze bezorgdheid inzake uitzonderlijk vervoer en ondersteunt de gevraagde toevoeging in het IG en RG. SARO verwijst tevens naar zijn standpunt 162b.

164g. SARO verwijst naar zijn standpunt 161c. Het RSV vermeldt de terminals in de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge, Antwerpen-Schijnpoort, Muizen en Genk. Verschillende van deze terminals zijn verder onderzocht in het kader van diverse planprocessen (strategische plannen zeehavens, afbakeningsprocessen stedelijke gebieden). De selectie van Genk als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park in het addendum bevestigt het belang van de wet terminal in Genk. Een grondige studie over terminals moet gebeuren in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte. Hierbij zal overleg met diverse partners, zoals W&Z, noodzakelijk zijn.

164h. SARO stelt voor om deze aspecten mee te nemen bij de uitwerking van een nieuw beleidsplan ruimte. Deze aandachtspunten vragen een doorgedreven visievorming die het kortetermijnkarakter van voorliggend addendum overstijgt. De Raad verwijst naar zijn standpunt 11c.

164i,j,l. SARO ondersteunt de aanzetten voor vervoersplanologische concepten en voor categorisering van de waterwegen. Zoals ook gesteld in het bezwaarschrift kunnen deze inderdaad meegenomen worden bij de uitwerking van een nieuw beleidsplan ruimte.

164k. SARO stelt vast dat de voorgestelde aanvulling betrekking heeft op een citaat uit het PRS Vlaams-Brabant. De Raad acht het niet wenselijk om dit citaat aan te passen, vermits dit de ontwikkeling van watergebonden potenties niet hypothekeert.

**165. De Scheepvaart nv [B42, B310]**

a. Het addendum (pag. 25, deel 4.1) stelt dat het globaal visievormend kader en de achterliggende principes behouden blijven. In het RSV wordt de optie om de alternatieven voor het goederenvervoer (spoor en water) te versterken onderschreven. De waterwegen beschikken immers nog over een belangrijke reserve aan vervoerscapaciteit die een aanzienlijke groei van het goederenverkeer toelaat. Dit veronderstelt echter dat zowel op vlak van infrastructuur als op vlak van ruimtelijke ordening de mogelijkheden hiertoe worden voorzien. Bij de uitwerking van het onderdeel over de lijninfrastructuur wordt echter geen enkele actualisatie en verfijning doorgevoerd met betrekking tot de waterweginfrastructuur. De Scheepvaart nv betreurt dit. Temeer daar de wensen en bekommernissen van De Scheepvaart nv in het recente verleden zijn gemeld aan de bevoegde overheid. In die optiek moet aangedrongen worden dat, net zoals voor de andere infrastructuurmodi, de nodige actualisatie en verfijning worden aangebracht in het RSV. Ze vragen om rekening te houden met de onderstaande bemerkingen.

b. In het addendum (pag. 25 e.v.) wordt een gerichte bijstelling en actualisatie uitgevoerd van de wegeninfrastructuur, de spoorinfrastructuur, infrastructuur voor collectief vervoer en voorstedelijk vervoer en de pijpleidingen en de elektriciteitsleidingen. De waterweginfrastructuur is over het hoofd gezien. In het kader van de optimalisering van het net dat beheerd wordt door De Scheepvaart, en de infrastructurale ingrepen die hiermee gepaard gaan, menen ze dat wel degelijk noodzakelijk is om de categorisering en de ontwikkelingsperspectieven in het RSV aan te passen. Ze zijn vragende partij om de selectie van de waterwegen te verfijnen en de ontwikkelingsperspectieven bij te sturen.

c. Bezwaarindieners verwijst naar het masterplan 2014 waarin de onvermijdbare en aanbevolen investeringen in de transportgebonden infrastructuur van de Vlaamse waterwegen tot 2014 worden gepresenteerd en gemotiveerd. In het Vlaams regeerakkoord wordt het masterplan 2014 van de waterwegbeheerders als uitgangspunt genomen voor het waterwegenbeleid. De Vlaamse Regering besliste om in te zetten op een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg, met prioriteit voor de modernisering en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Omdat dit masterplan 2014 onderdeel is van het regeerakkoord begrijpt De Scheepvaart niet waarom in het addendum geen rekening wordt gehouden met dit plan. Ze vragen de tekst aan te passen. Om het masterplan te kunnen realiseren is immers een flinke bijsturing van het RSV noodzakelijk.

d. Actualisatie van de selecties. Bezwaarindieners verwijst naar de verfijning die werd gevraagd tijdens een ambtelijk overleg met ARP (30/05/2006 en 19/09/2006). Hierbij werd aangegeven dat de uitbreiding van de categorieën van waterwegen moet gebeuren in het kader van het langetermijnsplan RSV 2012. Niettemin brengt de bezwaarindieners dit element toch onder de aandacht. Het betreft de categorisering van de waterweg Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederlandse grens. Sinds de totstandkoming van het RSV is de vervoerde tonnage sterk toegenomen op het waterwegennet dat beheerd wordt door De Scheepvaart. De waterwegverbinding Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederlandse grens wordt niet vermeld in het hoofdwaterwegennet en is niet weerhouden als een waterweg die op Vlaams niveau een belangrijke functie vervult. Bezwaarindieners geeft diverse elementen aan om deze waterwegverbinding op te nemen in het hoofdwaterwegennet: (1) In de strategische plannen voor infrastructurele modernisering van het Vlaamse waterwegennet is de modernisering van de vaarweg Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederlandse grens één van de prioriteiten. (2) De vaarwegverbinding sluit te Lozen (Bocholt) aan op het Nederlandse waterwegennet. Volgens het Europees akkoord van 19/01/1996 over de hoofdvaarwegen van internationaal belang behoort deze verbinding tot het netwerk van de waterwegen van internationaal belang. (3) Zowel in het SPRE als in het project Extended Gateway worden kleine kanalen gevaloriseerd. Het kanaal Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt heeft een belangrijke rol in de economische hoofdstructuur en is geselecteerd als op de Extended Gateway kaart.

e. De bezwaarindieners vraagt dat de waterwegverbinding Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederlandse grens behoort tot het hoofdwaterwegennet en als dusdanig wordt vermeld in het RSV. Tevens vragen ze dat alle werken die nodig zijn voor de opwaardering van deze waterweg tot categorie IV binnen de huidige selectie en beschrijving toegelaten zijn.

f. Het betreffen de volgende werken: werken in het kader van de modernisering van de vaarweg Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederlandse grens, bouw van een nieuwe sluis in Lommei-Mol die het kanaal Kwaadmechelen-Dessel opwaardeert tot een klasse IV waterweg. Tenslotte vragen ze dat het deel Kwaadmechelen-Dessel, dat op dit moment trouwens al een klasse V waterweg is, als dusdanig opgenomen wordt in de selectie van het RSV (pag. 510). Ze vragen de selectie van de waterwegverbinding Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederlandse grens als onderdeel van het hoofdwaterwegennet op te nemen in de bindende bepalingen.

g. Onder meer in relatie met vorig punt moet voldoende aandacht gaan naar de ontwikkelingsperspectieven van de kanalen. Om bij effectieve planning en uitvoering discussies te vermijden worden een aantal werken en projecten best expliciet vernoemd zodat een prioritaire behandeling mogelijk is en lange procedures vermeden worden. Voor het Albertkanaal betreft het volgende werken en projecten: het verbreden van het vak Wijnegem-Antwerpen en de verhoging van de bruggen, het verhogen van de bruggen tot 9 m en het wegwerken van de kanaalvernauwing. Om de waterweg Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederlandse grens op te waarderen tot klasse IV zijn volgende werken noodzakelijk: werken in het kader van de modernisering en de bouw van een nieuwe sluis in Lommel-Mol die het kanaal Kwaadmechelen-Dessel opwaardeert tot een klasse IV waterweg.

h. Het secundair waterwegnet wordt in praktijk veelal bekeken vanuit toeristisch en recreatief perspectief en krijgt niet steeds de noodzakelijke economische valorisatie. De belangstelling voor de kleine waterwegen is echter sterk gestegen. Ze vragen om de economische potentie en roeping van de kleine kanalen in het RSV te verankeren omwille van volgende redenen: (1) De dure infrastructuurwerken die worden gepland (bv. de opwaardering van het kanaal Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederlandse grens) verantwoorden een meer expliciete economische functie van kleine kanalen. (2) Zowel in het SPRE als in het project Extended Gateway Vlaanderen worden kleine kanalen gevaloriseerd. (3) Door het Agentschap Ondernemen wordt momenteel een studie gecoördineerd voor een concreet aanbodbeleid voor watergebonden bedrijventerreinen en watergebonden overslaglocaties. Het onderzoek wordt ingegeven vanuit de vraag naar onderbouwning van een beleidsvisie op de uitbouw van de ijzeren voorraad aan watergebonden bedrijventerreinen en een vraag naar een efficiënte promotie van bedrijventerzones. (4) De waterwegbeheerders doen inspanningen om de economische mogelijkheden van het secundair waterwegnetwerk te promoten (studie over Kleine Waterwegen, studie betreffende een Agroschip, studie Waterslag en de studie over een Kraanschip). Gelet op deze inspanningen om (ondermeer) de kleine waterwegen beter economisch te benutten moet de economische potentie in het RSV worden erkend en vermeld. Ze vragen de opname in de bindende bepalingen van de verankering van economische potenties van kleine waterwegen.

i. Het RSV onderschrijft de optie om de alternatieven voor het goederenvervoer (spoor en water) te versterken. De waterwegen beschikken immers nog over een belangrijke reserve aan vervoerscapaciteit. Het punt 3.4 dat handelt over uitzonderlijk vervoer is enkel uitgewerkt vanuit het oogpunt weg. De waterweg wordt in de marge vermeld. Bezwaarindieners stelt voor om in het onderdeel over de waterweg nog meer de nadruk te leggen op de waterweg en als volgt te herschrijven: 'In eerste instantie moet het uitzonderlijk vervoer via de waterweg plaats hebben. Pas in tweede instantie en/of in voor- en natransport kan dit gebeuren via de weg'. Dit zal onmiskenbaar tal van voordelen bieden op vlak van verkeersveiligheid en mobiliteit.

j. In het RSV worden de ontwikkelingsperspectieven van pijp- en elektriciteitsleidingen vastgelegd. Als principe wordt de bundeling van de leidingen met lijninfrastructuren van Vlaams niveau genomen. Het addendum bevat een onderdeel over leidingstroken. De bezwaarindieners heeft slechte ervaringen met leidingen die gelegen zijn langs de infrastructuur die zij beheert (o.a. deze leidingen betekenen een rechtstreeks gevaar wanneer ze gelegen zijn in de dijken van het kanaal, deze leidingen zijn een rechtstreekse hinderpaal voor het gebruik van industriegebieden). Gezien dit nefast is voor de ontwikkeling van watergebonden terreinen behandelt de bezwaarindieners de binnenkomende aanvragen op restrictieve wijze. Ze vragen om de binding van pijpleidingen met waterwegen expliciet te verlaten.

*165a. Het addendum is gericht op een beperkt aantal knelpunten (zie standpunt 1a). De Raad verwijst naar zijn standpunt 164a.*

*165b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 164b.*

*165c,d,e,f,g. Alle projecten vermeld in het masterplan die betrekking hebben op de waterwegen kunnen uitgevoerd worden in het kader van het RSV. Het betreft onder meer de modernisering en verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Het RSV beschouwt de Beneden-Nete, het kanaal Bocholt-Herentals en de Dender als secundaire waterwegen. De bepalingen voor secundaire waterwegen in het RSV en de provinciale ruimtelijke structuurplannen verhinderen de aanpassing van deze waterwegen niet. SARO pleit voor een evaluatie en eventuele aanpassing van de categorisering van de waterwegen in het kader van het nieuw beleidsplan ruimte.*

*165h. SARO benadrukt dat de economische potenties van kleine waterwegen in samenhang moet bekeken worden met de andere functies (recreatie, milieu, natuur). Verwevenheid van functies is een aandachtspunt van het ruimtelijk beleid. Hij ondersteunt aldus niet de gevraagde toevoegingen aan het addendum. Tevens verwijst SARO naar zijn standpunt 165c,d,e,f,g.*

*165i. SARO ondersteunt deze bemerking en stelt voor om de betreffende tekstpassage aan te passen. Hij verwijst naar zijn standpunten 162b en 164f.*

*165j. SARO ondersteunt dit voorstel niet omdat het betrekking heeft op een fundamenteel principe uit het RSV (nastreven van bundeling). SARO benadrukt de noodzaak om aandacht te besteden aan het veiligheidsaspect bij concrete projecten en bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Leidingen vormen een onmisbaar onderdeel van bedrijventerreinen zodat bij de ontwikkeling ervan ook ruimte beschikbaar moet zijn voor de multimodale ontsluiting, met inbegrip van de modus leidingen.*

**166.** Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaams-Brabant [B316]

- a. Het is opvallend dat een goederenlijn vanuit Antwerpen via Brussel naar het zuiden ontbreekt. Nochtans kennen deze assen een zware vrachtbelasting van het hogere wegennet. Het zou goed zijn mocht in het nieuw RSV hier rond worden gewerkt.
- b. Met betrekking tot het GEN wordt gesteld, dat er geen nieuwe spoorinfrastructuur nodig is. Dit is niet helemaal correct. Er is op een beperkt aantal plaatsen meer nodig dan enkel een verruiming van het aantal sporen. Helaas is deze technische aangelegenheid nog voer voor discussie. Het lijkt aangewezen, om de formulering 'geen nieuwe infrastructuur' te vervangen door een wat gematigder formulering als 'zeer beperkt nieuwe infrastructuur', om niet in de problemen te komen indien er toch bijkomende infrastructuur nodig is. Helaas zal het GEN niet uitgevoerd zijn binnen de planhorizon 2012. Het zou goed zijn mocht er tegen 2012 een acceptabel deel van het trein-GEN rijden en mocht er eensgezindheid zijn over de overige 50%. Ook voor wat het luik bus- en tram-GEN betreft, zijn 2020-2030 realistische horizonten.
- c. Het addendum geeft aan dat er knelpunten zijn met het routesysteem uitzonderlijk transport. Dit is zeer terecht. De bezwaarindiener ondersteunt dan ook een overleg hier rond met de federale overheid. Ze reiken een oplistijng van knelpunten aan en ook bedenkingen ter voorbereiding van dit overleg.

*166a. SARO ondersteunt de vraag om deze problematiek mee te nemen bij de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*166b. Het addendum (pag.38) stelt dat het Gewestelijk Expressnet er van uitgaat dat geen nieuwe spoorinfrastructuren op volledige nieuwe bedding worden aangelegd, alleen eventueel een uitbreiding van het aantal sporen. De Raad ondersteunt niet het voorstel om dit te herformuleren, vermits de bezwaarindiener zelf aangeeft dat deze projecten zich niet op de korte termijn situeren.*

*166c. SARO neemt akte van het standpunt en vraagt aan de betreffende administratie(s) om de aangereikte knelpunten mee te nemen in het overleg over de uitbouw van een netwerk voor uitzonderlijk vervoer. Hij verwijst verder naar zijn standpunten 162b en 164f.*

**167.** ACV en ACW [B144]

- a. Het openbaar vervoer komt nauwelijks aan bod in deze herziening. De mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn krijgt in dit document nergens een plaats. Nochtans geeft deze visie een uitgebreid beeld op de potentiële en gewenste ontwikkelingen inzake openbare vervoersinfrastructuur tussen nu en het jaar 2020.
- b. De ontsluiting van bedrijventerreinen per openbaar vervoer is absoluut ondermaats. Hier moet de herziening ofwel voorwaarden opleggen bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen ofwel meer mogelijkheden voor het openbaar vervoer voorzien.
- c. Het addendum heeft geen visie op de ontwikkeling van reservatiestroken. Het kader voor het behouden of afschaffen van reservatiestroken ontbreekt.
- d. Het addendum moet een antwoord geven op de vraag hoe het hoogspanningsnet gedeconcentreerd kan worden ontwikkeld.
- e. De verschillende voorstellen m.b.t. de hercategorisering van het wegennet worden niet gemotiveerd. Bovendien wordt de bestaande hiërarchie onderuitgehaald door de vele voorstellen tot hercategorisering.
- f. Het addendum speelt niet in op de vraag naar een duurzame of slimme logistieke ontwikkeling. De herziening blijft teveel hangen bij ad hoc antwoorden en heeft te weinig oog voor een multimodale ontsluiting.
- g. In de herziening ontbreekt de ruimtelijke vertaling van het herziene masterplan Antwerpen. De belangrijke zoekzone voor de verbinding N70 en de Liefkenshoek tunnel zit nu niet in het structuurplan.

*167a,f. SARO verwijst naar zijn standpunten 161a en 161b.*

*167b. SARO ondersteunt deze bekommernis, maar is van oordeel dat deze problematiek de scope van voorliggende herziening overstijgt. SARO vraagt aan de administratie om dit aspect te behandelen bij het op te maken nieuw beleidsplan ruimte.*

*167c. De Raad verwijst naar zijn standpunt 163i.*

*167d. SARO ondersteunt deze vraag. SARO is van oordeel dat het herdenken van het hoogspanningsnet omwille van*

*de toenemende decentrale productie van elektriciteit een belangrijke uitdaging vormt. Omdat dit raakt aan de fundamentele principes van het ruimtelijk beleid ten aanzien van hoogspanningslijnen is SARO van oordeel dat dit deel moet uitmaken van het onderzoek in het kader van het nieuw beleidsplan ruimte.*

*167e. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c.*

*167g. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. Het addendum gaat er van uit dat inzake de Oosterweelverbinding de situatie opnieuw kan worden geëvalueerd na het referendum. De SARO dringt er dan ook op aan dat de administratie onderzoekt welke aanpassingen aan het addendum noodzakelijk zijn in functie van de beslissing van de Vlaamse Regering van 30 maart 2010.*

**168.ACW-Antwerpen en ACV-Antwerpen [B164]**

Een duurzame benadering van de ontwikkeling van bedrijventerreinen veronderstelt o.a. een betere aansluiting op het openbaar vervoersnet.

*168. SARO verwijst naar zijn standpunt 161a.*

**169.** Natuurpunt en BBL [B223], Natuurpunt Kortrijk [B27], GROEN [B116, B134 - zeven handtekeningen, B135], Limburgse Milieukoepel [B174], Streekvereniging Zenne en Zoniën [B168], Milieufront Omer Wattez [B194], VBV [B239] en diverse bezwaarindieners [B15, B20, B46, B97, B127, B207, B211, B225, B301, B343, B344, B345, B346, B347, B348, B349]

a. Wat de mobiliteit betreft gaat de aandacht vooral naar de verdere uitbouw van het wegennet en - in mindere mate - naar het spoorwegennet. Een tiental bijkomende missing links wordt voorzien (o.a. verbinding tussen de A12 en de E19 ter hoogte van Mechelen, de doortrekking van de N41 van Geraardsbergen tot de A8 in Wallonië). Bezwaarindieners B223 verwijst naar diverse studies die aantonen dat een keuze voor meer capaciteit als oplossing voor congestieproblemen, niet werkt. Nieuwe wegcapaciteit trekt automatisch nieuw verkeer aan. Op korte termijn kunnen bijkomende wegvakken misschien voor enige verlichting van het fileleed zorgen, maar over enkele jaren zullen alle auto's weer stil staan. De bezwaarindieners gaan verder in op de alternatieven voor het autoverkeer.

b. In de herziening ontbreekt een duidelijk locatiebeleid, hoewel dit volgens verschillende verkeersdeskundigen één van de grote mankementen is in het huidige RSV. Een juiste lokalisatie is vanuit mobiliteitsoogpunt voor bedrijvzones, kantoren of bijkomende woningen noodzakelijk om de verdere groei van het autoverkeer in de hand te houden. Een locatiebeleid zal ook nodig zijn om (inter)nationale doelstellingen inzake luchtkwaliteit en klimaatimpact te kunnen realiseren. Op dit vlak wordt het huidige RSV zelfs verder afgezwakt. Waar het RSV stelt dat kantoren thuishoren aan knooppunten van openbaar vervoer, wordt nu de mogelijkheid opengelaten om kantoren in te planten op ringlocaties en langs invalswegen. Dat zal de mobiliteitsknoop alleen maar strakker maken.

c. Ze vinden het positief dat er extra bepalingen in het RSV worden opgenomen over de uitbouw van een voorstedelijk openbaar vervoer rond Brussel, Antwerpen en Gent. Dit kan een volwaardig en duurzaam alternatief bieden voor het dagelijkse pendelverkeer naar de grote steden. Maar dit is ook reeds opgenomen in het huidige RSV. Bezwaarindieners [B168] verwijst naar de uitspraak van de Raad van State in de procedure gemeente Linkebeek. Hierdoor zal de uitbouw van het GEN lijn Brussel Nijvel vertraging oplopen.

d. Bezwaarindieners B239 stelt dat het realiseren van de missing links een verdere aanslag zal betekenen op de open ruimte. Vlaanderen is één van de bosarmste regio's van Europa. Om alleen al de Oosterweelverbinding te realiseren staat minstens 100 ha waardevol bos op de helling. Ook de sluiting van de ring rond Brussel zal een negatief effect hebben op één van de meest waardevolle bosesystemen. Extra wegen creëren extra verkeer, en men moet dit verhinderen.

*169a. SARO ondersteunt deze bezorgdheid en verwijst naar zijn standpunten bij de concrete voorstellen inzake missing links. Bij het onderzoek voor lijninfrastructuur vormde de lijst van missing links uit het mobiliteitsplan Vlaanderen mede de basis. Veel missing links kunnen echter gerealiseerd worden in het kader van het huidige RSV.*

*169b. SARO betreurt dat weinig of geen aandacht gegeven wordt aan een duurzame invulling van de bedrijventerreinen (vb. intensivering van ruimtegebruik, gefaseerde aansnijding) en aan een onderbouwde locatiebeleid voor deze nieuwe bedrijventerreinen zodanig dat de impact van de inplanting van deze nieuwe*



terreinen op de open ruimte tot een minimum beperkt kan worden. Dit aspect valt onder de uitvoering van het huidig RSV, waarin tal van principes zijn opgenomen met betrekking tot locatiebeleid. De operationalisering van deze principes vragen volgens SARO meer beleidsaandacht. SARO ondersteunt de bezorgdheid over de ontwikkeling van ringlocaties, radiale locaties en randlocaties. Wat betreft de mobiliteitseffecten van de bijzondere economische knooppunten, verwijst SARO naar zijn standpunten bij het deel bijzondere economische knooppunten (2.2.4).

169c. Het addendum (pag.38) formuleert diverse ontwikkelingsperspectieven voor infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied. SARO neemt akte van dit standpunt, maar is van oordeel dat de problematiek van de spoorlijn Brussel-Nijvel niet het voorwerp vormt van voorliggend addendum.

169d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 169a.

**170.**Natuurpunt Kortrijk [B27], West-Vlaamse Milieufederatie [B128], GROEN [B76, B91, B180, B265] en bezwaarindiener [B45]

a. Wat de mobiliteit betreft gaat de aandacht vooral naar de verdere uitbouw van het wegennet en - in mindere mate - naar het spoorwegennet. Een tiental bijkomende missing links worden voorzien (o.a. verbinding tussen de A12 en de E19 ter hoogte van Mechelen, de doortrekking van de N41 van Geraardsbergen tot de A8 in Wallonië).

b. In de herziening ontbreekt een duidelijk locatiebeleid, hoewel dit volgens verschillende verkeersdeskundigen één van de grote mankementen is in het huidig RSV. Een juiste lokalisatie is vanuit mobiliteitsoogpunt voor bedrijvzones, kantoren of bijkomende woningen immers noodzakelijk om de verdere groei van het autoverkeer in de hand te houden. Een locatiebeleid zal ook nodig zijn om (inter)nationale doelstellingen inzake luchtkwaliteit en klimaatimpact te kunnen realiseren. Op dit vlak wordt het huidige RSV zelfs verder afgezwakt. Waar het RSV stelt dat kantoren thuishoren aan knooppunten van openbaar vervoer, wordt nu de mogelijkheid opengelaten om kantoren in te planten op ringlocaties en langs invalswegen. Dat zal de mobiliteitsknoop alleen maar strakker maken.

c. Ze uiten bezwaar tegen de opname van een bijkomende zuidelijke bypass rond Poperinge (naast de bestaande ring R33) in deze of een volgende herziening van het RSV.

d. Ook uiten ze bezwaar tegen het doortrekken van de A24 in Noord-Frankrijk op Vlaams grondgebied. Zowel het tracé via de N38, via N58 of via een nieuw tracé is onaanvaardbaar.

170a. SARO neemt akte van dit standpunt en verwijst naar zijn standpunt 169a.

170b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 169b.

170c. De ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Poperinge heeft een belangrijke grensoverschrijdende impact ( IG pag.50, pag.91 en RG pag.27). SARO meent dat deze problematiek moet kaderen in een regionaal onderzoek naar de ontsluiting van de regio Rijnseel-Zuid-West-Vlaanderen. SARO vraagt om dit in het addendum verder te verduidelijken.

170d. De verlenging van de A24 in Noord-Frankrijk met de mogelijke doortrekking op Vlaams grondgebied vormt reeds geruime tijd het voorwerp van politiek en ambtelijk overleg in Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk. Het addendum (IG pag.50 en pag.91 en RG pag.27) vermeldt dit als een specifiek aandachtspunt met betrekking tot grensoverschrijdende wegenselecties. In aansluiting bij vorig standpunt 170c, adviseert SARO om deze problematiek te kaderen binnen een regionaal onderzoek naar de ontsluiting van de regio Rijnseel-Zuid-West-Vlaanderen en dit als dusdanig in het addendum te verduidelijken.

**171.**ADOMA [B215] en bezwaarindiener [B127]

De recente beslissing van de Vlaamse Regering om de sluiting van de Antwerpse kleine ring uit te voeren met geboorde tunnels en de aanleg van een oostelijke bretel tussen het knooppunt A12/E18 te Merksem en het rondpunt van Wommelgem (gekoppeld aan een ondergrondse tweede goederenspoorontsluiting) en een Westelijke bretel die de verbinding maakt tussen de Liefkenshoektunnel en de E17 in het Waasland is niet opgenomen in het RSV. Nochtans zal dit essentieel zijn om het RUP voor de Oosterweelverbinding te kunnen herzien conform de beslissing van de Vlaamse Regering.

171. De Raad verwijst naar zijn standpunt 167g.

**172.GROEN [B91 B135]**

- a. Over de verkeersknoop rond Antwerpen wordt met geen woord gerept over de nieuwe inzichten en de op gang zijnde evoluties. In de missing links wordt geen link gelegd met het ruimtelijk beleid. Nochtans is dit van het grootste belang om toekomstig verkeersafwikkelingen goed in te schatten. De toekomstplannen voor de industriële ontwikkelingen op de luchthaven van Deurne en de Keer in Wommelgem staan haaks op de oververzadigde E313.
- b. Er wordt te weinig gebruik gemaakt van de mogelijkheid om wegen onder te brengen in een lagere categorie. De N119 Turnhout-Baarle-Hertog is hiervan een voorbeeld. Ze stellen voor deze weg te downsizen tot een lokale weg omdat deze weg het Turnhoutse vennengebied doorkruist. Het betreft een belangrijk open ruimte gebied met grote natuurwaarden, habitatrichtlijngebied van Europees belang voor de biodiversiteit met lopende Life-projecten.

*172a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 167g.*

*172b. Vermits het om de downgrading van een secundaire naar een lokale weg gaat en dit een provinciale bevoegdheid betreft, heeft deze bemerking geen betrekking op het addendum. SARO wijst erop dat de downgrading van de N119 verder onderzocht moet worden door de provincie Antwerpen. Ze verwijst naar het advies van de gemeente Turnhout. Gezien de verschillende bezwaren met betrekking tot dit onderwerp, vraagt SARO aan de administratie om na te gaan of opname van deze problematiek in het overzicht van de grensoverschrijdende problematieken (IG bijlage 4) niet wenselijk is. Gezien de categorisering van de betreffende verbinding blijft de bevoegdheid bij de provincie liggen.*

**173.Voka-Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland [B191]**

- a. Ze dringen er op aan dat het bijgestuurde masterplan Antwerpen 2020 in de herziening ingepast wordt. Dit behelst o.m. naast de oostelijke tangent Sint-Niklaas de verdere uitbouw van de ventwegen op de E34 en E17 en de mogelijke verbinding tussen de N70 en de Liefkenshoektunnel.
- b. Ze vragen de reservatiestrook van de N41, richting Stekene, te behouden in functie van ontsluiting van het economisch knooppunt. Ze vragen om de opportuniteit om de ontsluiting naar het hoofdwegennet via de reservatiestrook N41 te organiseren, te onderzoeken en zolang geen planinitiatieven te nemen die de reservatiestrook geheel of gedeeltelijk opheffen.

*173a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 167g.*

*173b. SARO neemt akte van deze vraag en verwijst naar zijn standpunt 163i.*

**174.ABLLO [B224]**

- a. Bezwaarindiener is het helemaal eens met het plan van de Vlaamse Regering om de bereikbaarheid van de Liefkenshoektunnel te verbeteren door de E34 tussen Zeebrugge en het Waasland om te bouwen tot een autosnelweg, als onderdeel van het masterplan Antwerpen 2020. Er moet werk worden gemaakt van het optimaliseren van beide verbindingen tussen Gent en Zelzate (kanaal Gent-Zelzate op linkeroever, Kennedylaan op rechteroever). Door het wegwerken van gelijkgrondse kruispunten ontstaat er eindelijk een volwaardige snelle verbinding van Gent naar Liefkenshoektunnel, zonder dat de E17 daarvoor nodig is. Ze vragen dat absolute prioriteit gaat naar de aanpassingswerken en de R4 oost vanaf E17 tot E34 om te vormen tot een primaire weg I, in plaats van primaire weg II.
- b. Ze willen dat de zogenaamde 'Maas 5 Waasland' intact wordt gelaten en niet wordt doorsneden met nieuwe infrastructuren. Tenzij door de zogenaamde Westtunnel (Zwijndrecht). Ze betreuren dat deze westelijke bretel, die deel uitmaakt van het Meccanoplan van forum 2020, niet zou worden gebouwd. Over deze Westtunnel bestaat immers consensus in het Waasland. Ze pleiten voor een nieuw tracé hoofdweg (of primaire weg) tussen E17 en E34, dat is de westelijke bretel uit Meccanoplan forum 2020. Ze pleiten er ook voor om het tunneltracé enkele kilometers verder op te schuiven naar het noorden (en voegen kaarten toe ter illustratie). Ze wensen beiden opgenomen te zien in het addendum. Het bezwaarschrift gaat verder in op het plan van de Wase burgemeesters.

*174a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 167g.*

**175. Resoc Dender en Waas [B220]**

- a. Bezwaarindieners dringt erop aan het bijgestuurde masterplan Antwerpen in de herziening in te passen. Voor het Waasland betekent dit, naast de oostelijke tangent Sint-Niklaas, de verdere uitbouw van de ventwegen op de E34 en E17 en de mogelijke verbinding tussen de N70 en de Liefkenshoektunnel.
- b. Ze dringen er eveneens op aan de reservatiestrook van de N41, richting Stekene, te behouden i.f.v. de ontsluiting van het economisch knooppunt. Gevraagd wordt om de mogelijkheid om de ontsluiting naar het hoofdwegennet via de reservatiestrook N41 te organiseren, te onderzoeken (ontsluiting ambachtelijke zone en economisch knooppunt) en tot zolang geen planinitiatieven te nemen die de reservatiestrook geheel of gedeeltelijk opheffen.
- c. Tevens vragen ze de integrale opname van het mobiliteitsplan 2020 van De Lijn in het RSV o.m. voor wat Waas en Dender betreft het tracé van de sneltram Sint-Niklaas-Dendermonde-Aalst.

*175a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 167g.*

*175b. SARO verwijst naar zijn standpunt 163i.*

*175c. SARO verwijst naar zijn standpunten 161a en 161b.*

**176. Streekvereniging Zenne en Zoniën [B168]**

- a. Wat de mobiliteit betreft gaat de aandacht vooral naar de verdere uitbouw van het wegennet en - in mindere mate - naar het spoorwegennet. Een tiental bijkomende missing links worden voorzien. De sluiting van de ring rond Brussel onder het Zoniënwoud wordt als te onderzoeken piste naar voor geschoven, inclusief de zuidelijke sluiting en doortrekking A8 Halle. Het voorzien van deze nieuwe trajecten gaat gepaard met verlies van natuurgebied en waardevol landschappelijk landbouwgebied. Dit is geen voorbeeld van duurzaam gebruik van het hinterland.
- b. In de herziening ontbreekt een duidelijk locatiebeleid, hoewel dit volgens verschillende verkeersdeskundigen één van de grote mankementen is in het huidige RSV. Een juiste lokalisatie is vanuit mobiliteitsoogpunt voor bedrijvzones, kantoren of bijkomende woningen immers noodzakelijk om de verdere groei van het autoverkeer in de hand te houden. Een locatiebeleid zal ook nodig zijn om (inter)nationale doelstellingen inzake luchtkwaliteit en klimaatimpact te kunnen realiseren. Op dit vlak wordt het huidige RSV zelfs verder afgezwakt.

*176a. SARO erkent dat wel overwogen moet omgegaan worden met nieuwe missing links. De Raad verwijst naar zijn standpunt 169a. In het addendum wordt de problematiek van de zuidelijke sluiting van de ring rond Brussel als een te onderzoeken aandachtspunt opgenomen.*

*176b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 169b.*

**177. Limburgse Milieukoepel [B174]**

- a. Bezwaarindieners is verbaasd dat de ontsluiting Sint-Truiden-E40 plotseling beschouwd wordt als een missing link. Noch in het eerste RSV, noch in het PRS Limburg is er een verbinding in zuidelijke richting voorzien als primaire of secundaire weg. Ook is onduidelijk of men de bestaande weg wil optimaliseren, indien dit nodig zou zijn, of dat men opteert voor een volledig nieuwe weg. Dit laatste kan zeker niet de bedoeling zijn als men rekening wil houden met de visie en doelstellingen van het RSV.
- b. Ook bij de noordelijke en oostelijke ontsluiting van de gemeente Bree moet men vaststellen dat noch in het eerste RSV, noch in het PRS Limburg een verbinding is voorzien in oostelijke of noordelijke richting als primaire of secundaire weg. Het lijkt zinvol en aanvaardbaar mocht men een zoekvenster afbakenen om na te gaan of de bestaande wegen dienen opgewaardeerd te worden tot secundaire weg. Dit mag echter geen aanleiding geven tot de uitbouw van het wegennet in de omgeving van Bree, noch in de realisatie van bijkomende wegeninfrastructuur.
- c. Inzake de verbinding van Maastricht met het Vlaams wegennet merkt bezwaarindieners op dat het gebied rond Maastricht reeds enkele aansluitingen heeft via de E25 (naar de E314) en via de N79 en N2 (naar de E313). De provincie Limburg heeft een onderzoeksvenster afgebakend waarbinnen de verbinding Maastricht vervat zit en onderzocht zal worden. Gelet op de aanwezige mogelijkheden, moet de mogelijkheid tot opwaardering van bestaande wegen op een beperkt aantal trajecten mogelijk zijn, indien noodzakelijk. Bijkomende trajecten zijn, rekening houdend met de verkeersintensiteit, zeker niet nodig.

*177a. De haalbaarheidstudie heeft de noodzaak van dergelijke primaire ontsluiting niet kunnen aantonen. Deze ontsluiting werd dan ook niet in het addendum weerhouden. In het addendum (RG pag.27) wordt de zuidelijke ontsluiting van Sint-Truiden naar de E40 (Limburgplan) opgenomen als een verder te onderzoeken initiatief.*

*177b,c. SARO neemt akte van het standpunt, dat geen wijziging van het addendum impliceert. Het addendum vermeldt reeds als actiepunten dat er verder onderzoek en grensoverschrijdend overleg zal plaatsvinden over deze problematiek.*

**178. GROEN [B180, B265]**

a. Het is de vraag of de optie uit het RSV om de AX als een hoofdweg en missing link te voorzien wel een goede keuze is. Dit kan in vraag worden gesteld. Meer flexibele en milieuvriendelijke aanpassingsmogelijkheden kunnen overwogen worden. De AX is een overblijfsel van de afgewezen internationale transportas van Nederland over Zeebrugge naar Frankrijk. Het blijft de vraag of een autosnelweg op die plaats wel nodig is ter ontsluiting van de Zeebrugse haven. Er wordt te veel vruchtbare landbouwgrond en Vogelrichtlijngebied van het Poldercomplex door de AX ingenomen. Optimalisering van bestaande wegen is nodig.

b. Bezwaarindieners verwijst naar de bepalingen in het addendum inzake de ondergrondse hoogspanningsleidingen en stelt dat in vele gevallen hoogspanningsleidingen hoger dan 20 kV beter ondergronds worden aangelegd, zowel buiten als binnen het openbaar domein.

*178a. Het tracé van de AX is opgenomen in het gewestelijk RUP voor de afbakening van de zeehaven van Zeebrugge (definitief vastgesteld op 19 juni 2009). In het kader van dit RUP zijn ook (politieke) beslissingen genomen voor de aanleg van de AX. Het project wordt nu verder uitgewerkt en is gekoppeld aan de opmaak van een project-MER. SARO verwijst naar zijn standpunt 169a en stelt aldus geen aanpassing voor aan het addendum.*

*178b. SARO ondersteunt deze opmerking maar verduidelijkt dat het addendum geen wijziging inhoudt van de basisprincipes voor ondergrondse hoogspanningslijnen. Het zoveel mogelijk ondergronds aanleggen van deze lijnen behoort tot de principes die in het RSV zijn opgenomen en die niet worden aangepast.*

**179. Natuurpunt, afdeling Zaventem [B305]:**

a. In het bindend gedeelte van het oorspronkelijk RSV wordt de aanleg gevraagd van een primaire weg die de E40 rechtstreeks zou verbinden met (een zuidelijke of oostelijke parking van) de luchthaven. De afgelopen 13 jaar is duidelijk geworden dat een dergelijke weg de leefbaarheid van Nossegem zou ondermijnen en werd hij in diverse plannen (bv. VSGB) terecht afgevoerd. Bezwaarindieners vragen om deze verbinding te schrappen uit het RSV.

b. Het RSV maakt melding van de noodzaak tot verlenging van één start/landingsbaan (doortrekken 25L in oostelijke richting). Een dergelijke verlenging is volstrekt onaanvaardbaar. Bezwaarindieners vragen om deze verlenging uit het RSV te schrappen.

*179a. De zuidelijke ontsluiting van de luchthaven van Zaventem wordt in vraag gesteld in het eindrapport van het afbakeningsproces voor het VSGB. SARO verwijst naar zijn standpunt 169a. Vermits er nog verder onderzoek (van alternatieven voor deze zuidelijke ontsluiting) en bijkomende besluitvorming op niveau van de Vlaamse Regering moet gebeuren in het kader van dit proces, acht SARO het voorbarig om deze selectie reeds te schrappen.*

*179b. SARO stelt vast dat deze passage inderdaad opgenomen is in het IG van het RSV ( pag. 297) maar niet in het RG. Het maakt niet het voorwerp uit van voorliggende herziening. Er is geen hoogdringende reden om deze passage in het IG nu te schrappen.*

**180. De Arrondissementsraad Boerenbond Aalst [B146]**

Bezwaarindieners stelt dat de uitwerking van de N41 en de N60 maximaal de lokale potenties moet ondersteunen. De dynamiek van de lokale activiteiten mag niet gefnuikt worden. Er moet uitermate zuinig omgegaan worden met de aangesneden open ruimte die in gebruik is van de landbouw. Eventuele streefbeeldens zijn indicatief voor investeringen maar niet richtinggevend voor het beleid (geen juridisch document). De uitwerking van deze wegen maar ook van andere ontsluitingen, moet steeds gepaard gaan met een flankerend beleid voor de land- en tuinbouwsector (ruilverkaveling, kavelruil of andere maatregelen).

*180. SARO is van oordeel dat deze opmerking betrekking heeft op de uitvoering van het RSV.*

**181. Voka Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde [B145]**

- a. Bezwaarindieners is het eens met de stelling op pagina 47 (punt 5.2), dat voor het aanpakken van een aantal concrete missing links geen herziening van het RSV nodig is. Het volstaat dat de Vlaamse Regering de nodige afspraken maakt voor de budgetten en de uitvoering ervan.
- b. Voor Halle-Vilvoorde vragen ze de optimalisatie van de R0, meer specifiek de noordelijke ontsluiting. Van de 25 punten met de meeste congestie op het Vlaams Gewest waren er in 2002 liefst 19 in Vlaams-Brabant gelegen; 12 daarvan lagen op de R0. Daarenboven zijn van de 5 miljoen verliesuren die in Vlaanderen in 2007 werden opgetekend op de wegen (door files, incidenten) er ongeveer 50% gelegen in Vlaams-Brabant. Voor Halle-Vilvoorde, onderdeel van de Vlaamse Ruit en gelegen in het centrum van het land, is een multimodale visie betreffende mobiliteit een bepalende factor, meer zelfs, een 'conditio sine qua non' voor toekomstige ontwikkelingen. De regio heeft te kampen met zeer urgente mobiliteitsproblemen van diverse aard. Mobiliteit is in de regio een primordiale voorwaarde voor een duurzame leefbare sociaal-economische ontwikkeling. Het addendum (pag. 81) stelt dat een zuidelijke ontsluiting van de ring rond Brussel (vanaf E19 Ruisbroek tot R0 Tervuren) kan onderzocht worden. Daardoor wordt in de ruimtelijke visie letterlijk (meer) ruimte gemaakt voor de verbetering van de mobiliteit in het VSGB. Naast het realiseren van een kortere afstand voor de economische revitalisering van de zuidelijke Zennevallei, zal hierdoor ook een positief mobiliteitseffect zijn voor de noordelijke ring alsook een bundeling van het lokale verkeer in de regio. Uiteraard vraagt dit overleg met de andere betrokken gewesten en is een wetenschappelijke onderbouw aangewezen. Dit mag echter geen alibi zijn om de optimalisering van de R0 voor zich uit te schuiven.

*181a. SARO neemt akte van deze opmerking en verwijst naar zijn standpunt 169a.*

*181b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 179a.*

**182. Voka West-Vlaanderen [B181, B240 - twee identieke bezwaren]**

- a. Ze vragen voor de regio Kortrijk de volledige R8 (zowel het bestaande als het te vervolledigen deel) te categoriseren als primaire weg II. De bestaande en voorziene stedelijke ontwikkelingen op Hoog Kortrijk (nieuw ziekenhuis AZ Groeninge, uitbreiding Xpo Kortrijk, de campussen Katho en Kulak en de bedrijventerreinen Evolis, Kapel ter bede en Littoral) zetten nu reeds druk op de knooppunten 'het Ei' en Kortrijk-Oost en zullen het verkeer op deze knooppunten verder (over)belasten.
- b. Bezwaarindieners onderschrijft tevens het voorstel van de stad Kortrijk om de N328 mee op te nemen als secundaire weg type II.

*182a. SARO verwijst naar zijn standpunt 169a. SARO is van oordeel dat het addendum (IG pag. 89) voldoende motiveert waarom deze problematiek niet in voorliggende herziening wordt aangepakt, maar moet kaderen binnen een meer fundamentele evaluatie van de wegenselecties.*

*182b. De problematiek van de N328 is gekend naar aanleiding van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de daarop volgende planningsprocessen. Zoals de stad aangeeft, situeert het bovenlokaal belang van deze weg zich eerder op secundair niveau. Vermits de selectie van secundaire wegen een provinciale bevoegdheid is en de provincie West-Vlaanderen een partiële herziening van haar provinciaal structuurplan voorbereidt, moet dit aandachtspunt hier meegenomen worden.*

**183. Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen [B86]**

- a. De herziening doet geen uitspraak over een volwaardige verbinding van de E34/N49 met de E17. Dit is nochtans een belangrijke missing link en een prioritair onderdeel van het Vlaams regeringsbesluit dd. 30 maart 2010 houdende principiële instelling met het masterplan. Er is geen enkele wettelijke reden om dit uit te sluiten van het herzieningsproces. De bezwaarindieners doet een concreet tekstvoorstel om de verbinding Kalo E34/N49-Haasdonk E17 als toekomstige hoofdweg aan te duiden in het herziene RSV. De bezwaarindieners stelt onder meer dat de scheiding van de verkeerstromen van Gent (E17) oost richting Kennedytunnel enerzijds en richting Liefkenshoek tunnel anderzijds, het best gebeurt ter hoogte van Haasdonk.

b. Ze vragen hoe de regeringsbeslissing dd. 30 maart 2010 zich verhoudt tot het lopende herzieningsproces. De regeringsbeslissing zet de krijtlijnen uit voor een betere mobiliteit in en om Antwerpen en moet vertaald worden in het herzieningsproces RSV (zie bv. beslissing tot aanleg van de A102 onder het maaiveld tegelijk met de tweede spoorontsluiting).

c. De herziening voorziet een wijziging aan het begin- of eindpunt van een primaire weg II (pag.83): 'de selectie van de Noorderlaan in het noorden te beperken tot het op- en afrittencomplex op de A12 met de N111 (Stabroek).' Voor de bezwaarindiener is het niet duidelijk wat bedoeld wordt met de toelichting die hieromtrent gegeven wordt. De Noorderlaan behoort vandaag incl. het verlengde van de Noorderlaan (Kruisweg en Antwerpsebaan) tot aan de afslag naar Stabroek (Laageind) als ontsluitingsweg van de haven tot de basisinfrastructuur bedoeld in het havendecreet. Aan dit statuut van havenontsluiting kan niet geraakt worden. De bruikbaarheid van het op- en afrittencomplex ter hoogte van Stabroek voor het havenverkeer mag niet in het gedrang komen. Ook de vlotte ontsluiting van de terminals in het Delwaidedok moet voorop blijven staan. Dit moet verder verduidelijkt worden.

*183a,b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 167g.*

*183c. SARO vraagt om deze optie te verduidelijken in bijlage 4 van het addendum.*

**184.** Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas [B179]

Bezwaarindiener vraagt om de voor het Waasland ruimtelijk belangrijke elementen uit de beslissing van de Vlaamse Regering van 30/03/2010 masterplan 2020 Antwerpen mee op te nemen. Het betreft het voorzien van een dubbele kamstructuur in het Waasland met ondermeer: (1) het voorzien aan beide zijden van twee extra rijstroken in de vorm van parallelstroken op de E17 tussen Sint-Niklaas en de parking van Kruibekke en vanaf daar telkens een vierde rijstrook tot de aansluiting op het geplande Oosterweelcomplex te Zwijndrecht/Antwerpen linkeroever, (2) het voorzien van of beter uitbouwen van parallelwegen langs de E34 op grondgebied van Stekene, Sint-Gillis-Waas en Beveren en (3) het voorzien van voldoende tanden op de beide benen (E17 en E34) van deze kamstructuur, ondermeer de oostelijke tangent van Sint-Niklaas, de verbinding N70 (Doornpark)-Waaslandhaven en de aansluiting van de bedrijvenszone Stekene via de reservatiestrook N41 naar de E34.

*184. De Raad verwijst naar zijn standpunt 167g.*

**185.** Diverse bezwaarindieners [B91, B125, B297 - 55 identieke bezwaarschriften]

a. De bezwaarindieners wijzen op de ecologische waarde van het Turnhoutse Vennegebied (Europees Habitatrichtlijngebied en Vogelrichtlijngebied). Het huidige RSV erkent de waarde van de groene long ten noorden van Turnhout. Het PRS zit op dezelfde lijn.

b. De bezwaarindieners vragen een downgrade van de N119 tot lokale weg. De N119 is momenteel een secundaire weg type II, maar wordt meer en meer gebruikt als verbindingsweg tussen Tilburg en Turnhout. Door de N119 het statuut te geven van lokale weg kan het zwaar verkeer geweerd worden en het unieke karakter van het Turnhoutse Vennegebied gevrijwaard worden.

c. Ze vragen om een alternatieve noord-zuid-verbinding tussen Turnhout en Tilburg te onderzoeken (via Reusel en Hilvarenbeek) op basis van de Benelux-nota. Vanaf de kruising van de N19 met de A21/E34 kan de noord-zuid-verbinding over de A21/E34 via de afrit richting Eindhoven om dan via een aansluiting (via de bestaande douanepost) over Reusel en Hilvarenbeek naar Tilburg te lopen. Enkel een noordelijke aantakking moet voorzien worden.

*185a. SARO neemt akte van dit standpunt.*

*185b,c. SARO verwijst naar zijn standpunt 172b.*

**186.** Bezwaarindieners [B59 – 82 identieke bezwaarschriften]

a. Het algemeen nut van de doortrekking van de R6 wordt betwist. Er zijn voldoende grote uitvalswegen (o.a. de E19, de N14 en aansluitend de N108 en N15 richting N10, de N10, de N1) die zijn uitgerust om zwaar verkeer op te vangen en te verwerken. Deze zes uitvalswegen kunnen met beperkte aanpassingen geoptimaliseerd worden om veel en zwaar verkeer te verwerken. Volgens de filosofie van het structuurplan moet het zwaar verkeer van de regio Mechelen naar Duitsland afgewikkeld worden via de E-wegen en niet via N-wegen tot Aarschot.



- b. De oorspronkelijke plannen van de R6 die Mechelen rechtstreeks zou verbinden met Aarschot werden gewijzigd, waardoor extra begeleidende maatregelen nodig zijn om de belasting voor de bewoners op het bestaande wegennet draagbaar te maken. De gestelde consensus op pag. 83 is niet aanwezig. Het door Lier gehanteerde model 'een concentratie op de N15 en de N14' wordt niet gesteund door de provincie. Er zijn nog geen concrete plannen voor de begeleidende maatregelen. Het zwaar verkeer afleiden langs de Berlaarbaan brengt de veiligheid van de fietsende leerlingen in gevaar. De Berlaarbaan is volgens tellingen de belangrijkste fietsader. De eventuele doortrekking van de R6 zou volgens bezwaarindieners alleen mogen dienen als een lokale oplossing voor de doorstroming van het verkeer naar de regio Heist-op-den-Berg.
- c. Er wordt verwezen naar de studie van LOGO Mechelen over de milieuhinder aan de Berlaarbaan waarin o.a. gewezen wordt op de toename van lawaai, het afnemen van de levensverwachting, de toename van fijn stof, de toename van trillingen met zowel materiële, psychische als fysieke gevolgen. Alvorens werk te maken van het doortrekken van de R6, moet een MER opgemaakt worden.
- d. Aan de Berlaarbaan wijzigt de R6 van type (van primaire weg II naar secundaire weg). Aangezien de functies van beide delen van de R6 identiek zijn, is er geen enkele reden om het type te wijzigen.
- e. Het samenvoegen van de R6, deel E19 - Berlaarbaan en deel Berlaarbaan- N15. Er wordt in het structuurplan geen relatie gelegd tussen de aanleg van het eerste gedeelte en tweede gedeelte tot aan de Putsesteenweg (N15). Deze koppeling moet opgenomen worden in het RSV.

*186a. De doortrekking van de R6 was reeds opgenomen in het RSV en het PRS Antwerpen. Voorliggend addendum doet een vrij beknopt voorstel tot wijziging van het eindpunt voor de selectie als primaire weg II. De selectie van de R6 als primaire weg II is tijdens het ambtelijk vooroverleg nooit in vraag gesteld en heeft vanuit de wegencategorisering een duidelijke functie voor het regionaalstedelijk gebied Mechelen.*

*186b. Uit de ingediende adviezen en bezwaren blijkt volgens SARO niet dat er geen consensus zou zijn onder de betrokken (overheids)actoren over de voorgestelde selectiewijziging. Conform de voorgestelde selectie is het zeker niet de bedoeling om het zwaar verkeer af te leiden via de Berlaarbaan, maar integendeel te leiden naar het primair en hoofdwegennet. SARO ondersteunt de visie van bezwaarindiener bijgevolg niet.*

*186c. SARO verwijst naar de bestaande regelgeving inzake plan-MER en project-MER.*

*186d. De wegenselecties hebben een beleidsmatige waarde en zijn geen overname van de bestaande functie. De voorgestelde wegencategorisering stelt op termijn een verschillende functie van de betreffende delen voorop.*

*186e. Het RSV doet geen uitspraken over de concrete uitvoering van vooropgestelde selecties.*

#### **187. Bezwaarindiener [B147]**

Bezwaarindiener is raadsman van Cofer-projectontwikkeling. Zijn opdrachtgever is eigenaar van de voormalige Comet-site te Mechelen. Dit gebied is opgenomen in de bindende bepalingen van het GRS Mechelen. De stad Mechelen engageert zich om deze site via een RUP te herbestemmen van industriezone naar gemengde woon-, kantoor- en dienstzone. Bezwaarindiener gaat verder in op het statuut van dit GRS.

De Comet-site is via de Astridlaan verbonden met de N16. De N16 zorgt voor de verbinding met twee autosnelwegen (A1-E19, A12). De N16 speelt dus een prominente rol in de ontsluiting van de Comet-site.

De bezwaarindiener verwijst naar het addendum en het vermelde ambtelijk overleg over de problematiek van de N16 tussen de A12 en de E19. Bezwaarindiener meent hieruit te mogen afleiden dat het gedane voorstel betreffende de N16 in overeenstemming is met de basisprincipes van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur op Vlaams niveau en met de gewenste functie en inrichting van het globaal wegennet op Vlaams niveau. Klaarblijkelijk zijn, binnen het ambtelijk overleg, de meningen verdeeld vermits uitdrukkelijk gesteld wordt dat 'de inrichting als een volwaardige primaire weg I niet evident is gezien de dichte bebouwing langs deze weg tussen Heffen en Mechelen.' Het lijkt er op dat men zou kunnen overgaan tot een tracéwijziging, omdat een verbindingsweg tussen twee belangrijke autosnelwegen tot een bepaalde categorie zou moeten behoren (primaire weg I). Dit lijkt op een opwaardering die schijnbaar moeilijk te verenigen valt met de dichte bebouwing.



Bezwaarindiener vermoedt dat de beoogde wegenselectie bepalend is voor de ontsluitingsstructuur van het regionaalstedelijk gebied Mechelen. Het is onduidelijk in hoeverre het voorstel tot wijziging van de selectie verenigbaar is met de afgewerkte hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor het regionaalstedelijk gebied Mechelen en voldoende consensus geniet onder de betrokken actoren. Bezwaarindiener verwijst tevens naar de bepalingen in het addendum (RG pag.27).

Bij het nemen van de uiteindelijke beslissingen is het wenselijk ten volle rekening te houden met de bepalingen van het GRS Mechelen. Bezwaarindiener wenst - voor zover dit krachtens de openbaarheidswetgeving mogelijk is - kennis te nemen van de andere opmerkingen, bezwaren en adviezen over deze aangelegenheid en zo mogelijk door de Vlacoro gehoord te worden.

*187. De ontwikkelingsperspectieven voor primaire wegen I betreffen een planningsbevoegdheid van de Vlaamse overheid. SARO bevestigt dat de selectie van de N16 tussen de A12 en de E19 als primaire weg I inderdaad zeer essentieel is voor de ontsluitingsstructuur van Mechelen, maar ook voor de andere kleinstedelijke gebieden en economische knooppunten tussen Mechelen en Sint-Niklaas. In die zin overstijgt de problematiek dus het niveau van enkel het regionaalstedelijk gebied Mechelen. SARO wenst te beklemtonen dat het addendum geen finale keuze maakt met betrekking tot de herinrichting op het terrein van dit primair weggedeelte, maar dat een doorgedreven onderzoek hierover wenselijk is.*

**188. Bezwaarindiener [B256]**

Een autosnelweg Aarschot-Geel-Mol-Turnhout is een cruciaal instrument voor de ontsluiting van de Kempen. Een autosnelweg dwars door Vlaanderen: Westerlo-Heist op den Berg-Mechelen-Dendermonde en dan vertakkend naar Waarschoot en Wetteren. Zowel Aarschot-Turnhout als Westerlo-Waarschoot-Wetteren kunnen aardig bijdragen aan de economische groei van de streken waar deze autosnelwegen zouden doorgetrokken worden.

*188. SARO is van oordeel dat deze suggestie de scope van voorliggende kortetermijnsherziening overstijgt en strijdig is met de huidige basisprincipes van de wegencategorisering.*

**189. Bezwaarindieners [B217, B302 - 46 identieke bezwaarschriften]**

Bezwaarindieners dienen bezwaar in tegen het mogelijks aanduiden van de N42 als primaire weg II van Geraardsbergen tot de A8 in Wallonië. Hierdoor dreigt een nieuwe noord-zuid-verbinding te ontstaan vanaf de E40 in Wetteren langs de N42 tot aan de A8 in Wallonië. Hierdoor kan er heel wat transportverkeer van Noord-Frankrijk richting Antwerpen, Rotterdam en vice versa worden aangetrokken. Bezwaarindieners ijveren voor de veilige inrichting van het huidige tracé van de N42 en zijn gekant tegen de aanleg van een nieuwe omleidingsweg en ook tegen het aanduiden van de N42 als primaire weg I omwille van economische (economisch nut niet bewezen), ecologische (doorkruist mooi landschap, vernietigt aantal biotopen, fijn stof) en veiligheidsredenen (meer verkeer, meer onveiligheid).

*189. Het addendum maakt geen finale keuze met betrekking tot de selectie van de N42 ten zuiden van Geraardsbergen. Verder onderzoek is noodzakelijk.*

**190. Bezwaarindieners [B241, B242]**

a. Het addendum (IG pag. 47) spreekt over missing links. Deze missing links ontstaan regelmatig door het niet correct geleiden van bepaalde verkeersstromen langs bestaande wegeninfrastructuur. De aanpak om verkeersstromen meer doelgericht te sturen is een taak in heel de mobiliteitsafwikkeling en is doorgaans goedkoper en efficiënter dan sommige van de huidige dure ingrepen. Op pag. 48 wordt gesproken over gewijzigde inzichten rond de ontsluitingsstructuur op Vlaams niveau en wordt gesteld dat de richtinggevende selecties voor primaire wegen II aan actualisatie toe zijn.

b. Een wijziging van de N74 in Zonhoven, tussen de E314 en het kruispunt van de vertakking N74-N72-N715, om een aanpassing door te voeren van een primaire weg II naar een lokale weg van 2x1 rijstrook, omdat de N74 in Houthalen-Helchteren wordt vervangen door de noord-zuid-verbinding N74. De noodzaak om een 2x2 op de N74 in Zonhoven te behouden is totaal niet meer aanwezig, waardoor dure infrastructuurwerken op kruispunten e.d. niet meer hoeven. Het huidige streefbeeld met betrekking tot Zonhoven en meer specifiek tot de N74 vermeldt dat er slechts twee toegangspunten behouden blijven, wat een verouderde visie is.

- c. De huidige N72 vanuit Beringen doorheen de gemeenten Heusden-Zolder en Zonhoven wordt verkeerdelijk gebruikt als verbindingssas naar Hasselt terwijl de mogelijkheden aanwezig zijn om dit verkeer te geleiden langs de E313 vanuit Beringen-Paal naar Hasselt en het zuiden van de provincie.
- d. Te dikwijls worden projecten als losstaande gehelen gezien, zoals N72-N74- Spartacus- treinstation Zonhoven-verkeersturbine Lummen.

*190a. SARO neemt akte van dit standpunt.*

*190b. SARO verwijst naar het lopende openbaar onderzoek inzake de noord-zuid-verbinding en doet aldus hierover geen uitspraken. De feitelijke inrichting en het al dan niet behouden van specifieke knooppunten met het lagere wegennet hebben betrekking op de uitvoering van het RSV en vragen geen aanpassing van het addendum.*

*190c. SARO ondersteunt de visie van de bezwaarindiener en merkt op dat de wegencategorisering is opgesteld vanuit deze bekommernis.*

*190d. SARO neemt akte van dit standpunt.*

#### **191. Straatago[B218]**

a. Bezwaarindiener tekent verzet aan tegen het voorgestelde Oosterweeltracé. De keuze van dit tracé is niet gemotiveerd. Het is enkel ondersteund door technische argumenten. De mobiliteitsstudie (waarop het gebaseerd is) is ruim achterhaald. Het tracé loopt niet langs maar door de stad, wat indruist tegen medische en stedenbouwkundige indicaties. Bezwaarindiener heeft geen principiële bezwaar tegen de inplanting van een nieuwe Schelde-oeververbinding en is van oordeel dat de zware verkeersdruk op het zuidelijke deel van de stedelijke ringweg kan/moet afnemen. Ze blijven in vraag stellen of het voorliggend tracé een oplossing biedt voor het mobiliteitsvraagstuk. Het lopende onderzoek van de Vlaamse Regering moet een onafhankelijke studie van het Meccanoproject omvatten, zodat ook voor de leefbaarheid van de stad de beste oplossing kan opgenomen worden in het RSV. De oostelijke bretel tussen kruispunt Wommelgem en knooppunt Ekeren is reeds voorzien. Bezwaarindiener vraagt expliciet om volgende reservatiestroken op te nemen in het RSV: noordelijke tangent en westelijke bretel.

b. Bezwaarindiener is tegen de visie over de wegeninfrastructuur die in het RSV wordt geformuleerd en waaruit duidelijk blijkt hoe de betrokken Vlaamse overheidsdiensten parallel met elkaar werken, waarbij Mobiliteit en Openbare Werken de opdeling van de beschikbare openbare ruimte dirigeren. Volgens bezwaarindiener is het de dienst Ruimtelijke Ordening die als eerste aan zet moet komen, gevolgd door LNE en L&V. Harde infrastructuurwerken domineren in het hele plan en leggen een zware hypotheek op het beheer en de ontwikkeling van de schaarse open ruimte. De aspecten milieu en natuur worden consistent genegeerd.

c. Bezwaarindiener betreurt dat de beschikbare studies niet worden gebruikt en zelfs volkomen tegenstrijdig blijken te zijn met de doelstellingen die in het voorliggende RSV worden vooropgesteld. Het addendum gaat niet verantwoord om met stromen (energie, water, grondstoffen, verkeer), creëert dode(lijke) plekken in de steden door de inplanting op onverantwoorde wijze van mobiliteitsstromen, werkt tegen bewoners en laat nergens de intentie blijken om participatief te werken. Het addendum is een zuivere ontkenning en verwerping van het ecopolis-concept. Het is hoog tijd dat het concept van ecologische en sociale ruimtelijke planning in het RSV wordt vastgelegd.

*191a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 167g.*

*191b. SARO neemt akte van dit standpunt en is van oordeel dat dit niet het voorwerp is van voorliggende herziening. Het betreft uitvoeringsaspecten van het RSV.*

*191c. SARO verwijst naar zijn standpunten bij de algemene bezwaren (deel 2.2.1).*

**192. Arrondissementsraad Boerenbond Aalst en Oudenaarde [B146]**

De uitwerking van de N42 en de N60 moet maximaal de lokale potenties ondersteunen. De dynamiek van de lokale activiteiten mag niet gefnuikt worden. Er moet uitermate zuinig omgesprongen worden met de aangesneden open ruimte die in gebruik is door de landbouw. Eventuele streefbeelden zijn indicatief voor investeringen maar niet richtinggevend voor het beleid (geen juridisch instrument). Een soepele en pragmatische aanpassing moet mogelijk zijn. De uitwerking van deze wegen maar ook andere geplande ontsluitingen, moet steeds gepaard gaan met een flankerend beleid voor de land- en tuinbouwsector waarbij specifiek aandacht moet gegeven worden aan ruilverkaveling en kavelruil of andere mitigerende maatregelen.

*192. SARO is van oordeel dat deze opmerking betrekking heeft op de uitvoering van het RSV.*

**193. Bezwaarindiener [B209]**

Bezwaarindiener uit zijn bezwaar over het feit dat de agrarische structuur van het Waasland ontbreekt, meer bepaald de landbouw in Sint-Gillis-Waas en Stekene waar de reservatiestrook van de oorspronkelijke N41 gepland was. De N41 zou volgens de bezwaarindiener beter geschrapt worden. Zeven ronde punten zijn onrealistisch. Het doortrekken en verbreden van de zuidelijke parallelweg naast de E34 tussen Moerbeke en de Tromp zou een grote verbetering zijn. De noordelijke kant van de E34 vanaf Tromp zou beter op lange termijn worden bekeken en het geplande treinspoor vervangen door een tramspoor. Bezwaarindiener vermeldt dat de gemeente Stekene heeft voorgesteld om Boscafé, Boshoeve en Speelhof, als economisch recreatief knooppunt aan te duiden en zone-eigen te maken. Bezwaarindiener meent dat er belangrijkere mogelijkheden zijn dan deze recreatieplaatsen. Bezwaarindiener vermeldt tot slot nog enkele opvallende zaken zoals de overschatte aangroei van woningbouw, de verhoging van recreatie ten koste van groen en het bosgebied dat met 200 ha zou moeten stijgen.

*193. SARO stelt vast dat het bezwaar over de N41 en de E34 betrekking heeft op de uitvoering van het RSV. Verder verwijst hij naar zijn standpunten bij de algemene bezwaren (deel 2.2.1).*

**194. Bezwaarindiener [B158]**

a. Bezwaarindiener vraagt om de mogelijkheid te willen onderzoeken om Wetteren-Stookte te ontsluiten via de R4. Er ligt immers geen enkele school langs het traject, de interactie zwaar verkeer-schoolkinderen is onbestaande. De straten behouden hun karakter als rustige, veilige en verkeersarme verbindingsweg voor de schoolkinderen. De wijken Overschelde, Overbeke en een groot deel van Wetteren-centrum worden ontlast. Doorgaand verkeer wordt uit de centra geweerd. Er worden geen gevaarlijke kruispunten gecreëerd. Het is veruit het eenvoudigste, veiligste en kortste traject tussen Stookte en de snelwegen. De reeds verzadigde Coopallaan, Kapellendries, Tramdreef en Laarnesteenweg worden ontlast van zwaar verkeer. De voornaamste beweegreden met betrekking tot woonkeuze van de bewoners van de Vennestraat en omliggende woonwijken wordt behouden. De overbelaste Scheldebrug wordt ontlast. Door gebruik te maken van de R4 worden Wetteren noord en zuid met elkaar verbonden zonder via het centrum te moeten. Een ontsluiting via dit scenario geeft een oplossing voor het vrachtverkeer naar de E17 en de E40, met de minste overlast voor verkeer en bewoners.

b. Bezwaarindiener formuleert nog twee bijkomende alternatieven: (1) een ontsluiting van Stookte via de Kortewagenstraat, de Schoorstraat, de Mellestraat, De Eekhoekstraat en de Laarnebaan naar de R4, (2) een ontsluiting via de Kortewagenstraat, de Heusdensteenweg, de Steenvoordestraat naar de R4. Bij deze laatste moet echter een nieuw oprit- en afrittencomplex aangelegd worden ter hoogte van de reeds bestaande brug over de R4.

c. Bezwaarschriftindiener vraagt om alle principes uit het RSV ook daadwerkelijk tot uitvoering te brengen.

*194a,b. SARO is van oordeel dat deze vraag betrekking heeft op de uitvoering van het RSV en het PRS Oost-Vlaanderen. De problematiek moet verder bekeken worden in het kader van het afbakingsproces voor het kleinstedelijk gebied Wetteren.*

*194c. SARO neemt akte van dit standpunt.*

**195. Bezwaarindiener [B263]**

Bezwaarindiener meldt, zoals de bezwaarindiener [B158], dat het vrachttransport van en naar de industriegebieden in Wetteren momenteel gericht is op de E40. Het verkeer van en naar Stookte verloopt van het op- en afritcomplex op de E40, via de gewestwegen N42, N417, N400 en N407, via de (enige) Scheldebrug, naar Wetteren-Noord. De leefbaarheid in de Astridwijk, in het bijzonder ter hoogte van de Koningin Astridlaan, komt in het gedrang (uitlaatgassen, fijn stof). De Astridlaan wordt ook gebruikt door leerlingen van de nabijgelegen scholen. Meerdere alternatieven zijn volgens bezwaarindiener mogelijk: het realiseren van een tweede oeververbinding, de ontsluiting van industriezone Stookte via de Colmanstraat te Kalken naar de E17 of naar de R4 met een nieuw toegangscomplex op grondgebied Heusden.

*195. De Raad verwijst naar zijn standpunt 194a,b.*

**196. Sterrebeek 2000 vzw [B132, B231]**

a. De bezwaarindiener betreurt dat de selectie primaire wegen categorie I niet werd aangepast aan de besluiten van het eindrapport voor de afbakening van het VSGB. In het bindend gedeelte van het RSV wordt de 'te ontwerpen aansluitingsweg luchthaven Zaventem van A3 tot parking in het oosten' nog steeds weerhouden. Ook op de kaarten (IG pag. 81 en pag. 29) blijft deze ontsluitingsweg ingetekend. Ze verwijzen verder naar het eindrapport van het overlegproces VSGB dat de nood aan een primaire ontsluiting in vraag stelt. Hiermee wordt in het addendum geen rekening gehouden. Daarom tekent Sterrebeek 2000 bezwaar aan tegen het behoud van de ontsluitingsweg en vraagt om in het bindende gedeelte (punt 1.3) de te ontwerpen aansluitingsweg luchthaven Zaventem van A3 tot parking in het oosten, uit de geselecteerde wegen categorie I te schrappen.

b. Primaire wegen categorie II (RG pag. 48 en ontwerptabel pag. 31): de selectie-uitbreiding van de R22 en A201 mag geen hypotheek leggen op de mogelijkheden om op deze wegen het openbaar vervoersaanbod uit te breiden (bv. door de aanleg van een randtram door De Lijn).

c. De bepalingen op pag. 297 'om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen, zal op de luchthaven van Zaventem op termijn een landingsbaan moeten worden verlengd (...) ook werden beperkte uitbreidingen aangevraagd van de in het gewestplan vastgelegde gebieden' druisen in tegen alle principes van behoud van de resterende open ruimten rondom de luchthaven. Deze verlenging dringt zich niet op en is niet nodig. De realisatie ervan impliceert dat enkele aanpalende woonwijken totaal onleefbaar zouden worden. Bezwaarindiener vraagt de schrapping van deze bepaling op te nemen in het addendum. Het bouwvrij houden van bepaalde zones in functie van het vliegverkeer en vliegkawaai krijgt weinig of geen aandacht in het RSV, ook niet in deze tweede herziening.

*196a,b,c. SARO verwijst naar zijn standpunten 169a en 179a.*

**197. Koramic [B197]**

Bezwaarindieners zijn eigenaar en ontwikkelaar van diverse percelen te Kortrijk. Ze hebben belang bij het voltooien van de Ringweg R8 en het optimaliseren van de verkeersafwikkeling rond het complex Kortrijk Oost-Kortrijk Zuid. Het addendum (IG pag. 86) stelt dat bij de voorbereiding deze kwestie expliciet aan de orde is gesteld. Diverse actoren op het terrein hebben voorgesteld om het deel van de R8 tussen Kortrijk-West en Kortrijk-Zuid evenals het aan te leggen wegvak parallel aan de E17 tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, te selecteren voor een functie primaire weg II. Bezwaarindiener onderschrijft deze visie volledig. Dergelijke selectie sluit aan bij de selectie (R8-noord) die nu reeds opgenomen is in het RSV. Het addendum neemt het voorstel van de actoren echter niet over omwille van o.a. volgende reden: '... aangezien in het afbakeningsvoorstel van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk werd voorgenomen een globale streefbeeldstudie voor de ring rond Kortrijk op te stellen en deze studie vooralsnog niet is afgerond, is het voorbarig dit voorstel op te nemen in de herziening op korte termijn'. Bezwaarindiener is het met deze zienswijze niet eens. Het dichtmaken van de R8 is voorzien in het gewestplan en werd niet geschrapt bij de vaststelling van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk. Er zal in de (nabije) toekomst groeiende nood zijn aan deze ringweg met passende verkeersafwikkeling (vb. opstart regionaal bedrijventerrein, het geplande lokaal bedrijventerrein van de gemeente Zwevegem, het winkelcentrum K). Het is wenselijk om de doortrekking van de R8 expliciet op te nemen in de huidige herziening. Omdat de R8 reeds lang gereserveerd is, wenst bezwaarindiener te vermijden dat er op termijn discussie ontstaat over de vraag of de reserveringstracés (pag. 491) niet moeten worden geschrapt nu het tracé noch in het oorspronkelijke RSV noch in de herziening is herbevestigd en er op vandaag geen leefbaarheidstudie voorligt dat aantoont dat de weg noodzakelijk is.

**198. TreinTramBus [B183] en ABLLO [B224]**

a. Vlaanderen heeft nog veel potentieel treingebruik. Het aantal afgelegde treinkm per persoon bedroeg in 2006 in België 916 km en in Zwitserland 2.252 km (bron Eurostat). De stedelijke gebieden en stedelijke netwerken zijn structuurbepalende zingevers voor de lijninfrastructuren. Spoorwegen vormen de dragende structuur van het openbaar vervoer en vergen bundeling van vervoersstromen. In het kader van duurzame mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit moet de rol van deze dragende structuur substantieel uitgebreid worden. Dit moet resulteren in een aantrekkelijk vervoerssysteem met minder impact op de omgeving. Dit vervoersysteem moet gelaagd uitgebouwd worden met onderscheid tussen verbindende en verzamelende stelsels op internationaal, interstedelijk, interregionaal en regionaal niveau. Primaire succesfactoren zijn de bundeling in tijd en afstand. De aangeboden frequentie is dikwijls te laag om op IC-IR-niveau wervend te zijn. De enige remedie tegen tijdstipgevoeligheid is minstens een algemene halfuursfrequentie op alle niveaus. De selectie van hoofdstations is ruimtelijk te beperkt om een goede gebiedsdekking te realiseren in het verstedelijkte landschap. Een derde succesfactor is de knooppuntenhiërarchie. Binnen het RSV moeten naast hoofdstations de knooppunten geselecteerd worden in de economische knooppunten, de kleinstedelijke gebieden en de randstedelijke knooppunten als mogelijke, daadkrachtige, ruimtelijke component. Er is minstens een tweede laag knooppunten en wenslijnen nodig in de Vlaamse ruimtelijke structuur voor spoorwegen.

b. Het RSV vertrekt vanuit een categorisering van wegen. Ook het spoor vergt een objectieve, operationele onderbouwing van het netwerk. Dit moet steunen op de stedenhiërarchie en de daaraan gekoppelde knooppuntenhiërarchie (cf. decreet personenvervoer, het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen en de mobiliteitsvisie 2020). Infrabel is onvoldoende begaan met deze categorisering als invulling van een ruimtelijk structurend verhaal. Tal van infraprojecten van Infrabel worden vanuit civiele techniek gerealiseerd. Ze worden niet vanuit ruimtelijke structuren ontwikkeld (bezwaarindiener geeft hiervoor drie voorbeelden). De interstedelijke relaties zijn voor Vlaanderen zo belangrijk, dat de opbouw van het IC-IR-R-net evenmin aan het provinciale niveau kan overgelaten worden. De provinciegrensoverschrijdende mobiliteit vergt een wervend en samenhangend netwerk. Dat is de rol voor het Vlaams ruimtelijk beleid. Vlaanderen kan en mag zich niet verstoppen achter het subsidiariteitsbeginsel. Het RSV moet de krijtlijnen vastleggen voor een wervend IC-IR-R-net en voor deze lijninfrastructuren een operationele onderbouwing onderzoeken ( in samenspraak met tal van actoren).

c. Ontwikkelingsperspectieven spoorwegnet. Een ideaal spoorwegnet met een sterk vervoersaandeel kan maar ontwikkeld worden met een gedegen operationele onderbouwing (o.a. scenariomethodiek). Dit moet getoetst worden in functie van de verwachte trafieken op alle niveaus. Deze onderbouwing kan verfijnd worden met de realisatie van tijdwegknooppunten in hoofdstations en regionale knooppunten. Stations zijn onderdeel van strategische ruimtelijke projecten. Dit beleid heeft vorm gekregen onder het RSV. Als strategisch mobiliteitsproject blijven de IC-IR-stations te zwak ingevuld (te weinig treinen op IC-IR-R-verbindingen en te beperkt toegankelijk).

d. Hoofdspoorwegennet voor personenvervoer. De (inter)nationale verbindingen en de verbindingen van Vlaams niveau betreffen: Brussel-Antwerpen-Noorderkempen-Breda, Antwerpen-Lier-Herentals-Mol-Neerpelt-Weert, Brussel-Zaventem luchthaven-Leuven-Mechelen, Gent-Dendermonde-Mechelen-Leuven, Mechelen-Sint-Niklaas-Brussel en Luik-Hasselt. Omwille van de toenemende verzadiging van het spoornet (o.a. Brusselse noord-zuid-verbinding) is een evolutie wenselijk naar een meer rastervormig netwerk waarbij niet alle reizigers steeds via Antwerpen of Brussel moeten passeren. De andere lijnen moeten een behoorlijk bedieningsniveau krijgen (één snelle trein om het halfuur). De lijn Luik-Hasselt speelt vandaag nauwelijks een rol van betekenis, maar een opwaardering van deze as is wenselijk, zowel in termen van aanbod als prestaties. De HSL langs de E19 heeft een duidelijke functie voor HST-verkeer, maar moet ook een regionale treindienst krijgen tussen Brussel, Antwerpen en de Noord-Brabantse steden. Het is onduidelijk waarom de zware Kempense dieselas (Antwerpen-Neerpelt-Weert) niet in deze lijst staat. Deze bedient weliswaar geen regionaalstedelijke gebieden, maar is bijzonder belangrijk als drager van het openbaar vervoer in de Kempen.

e. Hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer. Bij de internationale verbindingen wijst bezwaarindiener op de as Zeebrugge-Gent-Denderleeuw-Aat-Parijs. Om de drukke lijnen 50a en 75 niet nodeloos te belasten, verdient het de voorkeur deze vervoersstromen deels via de lijn 66 Brugge-Kortrijk te laten verlopen.

- f. Bezwaarindiener vraagt om volgende stations toe te voegen aan de selectie van internationale hoofdstations: Brussel Nationale Luchthaven, Liège-Guillemins en Lille-Flandres. De luchthaven staat vanuit internationaal perspectief op hetzelfde niveau als de verschillende HST-stations. Bovendien is een HST-bediening in de toekomst wenselijk als duurzaam alternatief voor korte afstandsvluchten. Om dezelfde reden als Brussel-Zuid is het wenselijk ook de stations van Lille en Liège te vermelden, die een belangrijke rol spelen voor respectievelijk West-Vlaanderen en Limburg.
- g. De selectie van hoofdstations met regionaalstedelijke uitstraling kan worden aangevuld met volgende stations: Denderleeuw, Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Luchtbal. Bezwaarindiener stelt dat het station van Denderleeuw op regionaal niveau een veel grotere rol speelt dan het station van Aalst. Roeselare bevindt zich buiten de Vlaamse Ruit, maar kampt eveneens met een suboptimale bereikbaarheid en beschikt niet over een permanente rechtstreekse verbinding naar Gent en Brussel. Turnhout heeft in theorie goede verbindingen met Antwerpen en Brussel, maar zeker die naar Brussel is eerder traag. De heropening van het baanvak Aarschot-Herentals zou de ontsluiting van de Kempen aanzienlijk kunnen verbeteren. TreinTramBus onderschrijft de voorgestelde toevoeging van de stopplaats Noorderkempen te Brecht. Ze pleiten in Antwerpen voor een sterkere rol voor de stations Antwerpen-Zuid en Luchtbal (randstedelijk transferium tussen trein, het stads- en streekvervoer en de andere modi). Dergelijke oefeningen zijn ook mogelijk rond Gent, Oostakker, Sint-Amandsberg, Leuven en Brussel.
- h. Ze vragen een derde categorie 'belangrijke regionale knooppunten' toe te voegen. Die bevinden zich niet in een regionaalstedelijk gebied, maar zijn cruciale draaischijven voor het openbaar vervoer in een ruime regio: Lichtervelde, Oudenaarde, Zottegem, Geraardsbergen, Lokeren, Dendermonde, Lier, Herentals, Mol, Aarschot, Tongeren.
- i. Ze stellen voor Mechelen-Nekkerspoel te schrappen als hoofdstation omdat die duidelijk niet dezelfde centrale functie vervult als de andere stations in de lijst.
- j. Terreinreservering voor nieuwe spoorinfrastructuur. Wanneer de gewenste ontwikkelingen van het goederen- en reizigersverkeer worden samengevoegd, zijn een aantal bottlenecks te verwachten in het netwerk. Ze vragen de alternatieven te onderzoeken en eventueel de nodige ruimte te voorzien voor het alternatief of voor extra sporen (lijn 15 Antwerpen-Lier, lijn 16 Leuven-Aarschot, lijn 25 Brussel-Antwerpen, lijn 53 Gent-Mechelen en lijn 59 Antwerpen-Gent, lijn 66-73). Het bezwaarschrift formuleert hierbij een reeks aandachtspunten.
- k. Vrijwaring van ruimte voor bijkomende stopplaatsen. In de buurt van enkele treinhalthes met potentieel aan bestaande spoorlijnen moet ruimte worden gevrijwaard voor de bouw van een halte met de nodige infrastructuur (voorbeeld Pittem, Blaasveld en Kermt).
- l. Verbetering van de bestaande spoorinfrastructuur. Indien in de toekomst op alle spoorlijnen in Vlaanderen minstens om het half uur een trein rijdt, zijn de grootste toekomstige bottlenecks: Antwerpen-Mechelen, Antwerpen-vertakking Lier, Antwerpen-Gent, Leuven-Aarschot, Mechelen-vertakking Heike, Gent-Melle-Schellebelle, Gent-Deinze en Jette-Bockstael-Schuman. Enkele enkelsporige baanvakken moeten worden aangepakt om een robuuste en goed gespreide halfuurdienst te kunnen aanbieden, hetzij door een volledige spoorverdubbeling, hetzij door te voorzien in kruisingsmogelijkheden op strategische plaatsen (Mechelen-Sint-Niklaas, Herentals-Turnhout, Landen-Alken, Gent-Eeklo, Gent-Ronse, Komen-Ieper, Mol-Neerpelt-Weert).
- m. Bebouwingsvrij houden van trajecten voor toekomstige spoorverbindingen. Ze vragen volgende toevoeging en van mogelijke toekomstige spoorverbindingen: een verbinding tussen de tweede havenontsluiting en Hasselt parallel met het Albertkanaal en de E313 als alternatief voor de verzadigde lijnen 16 en 35, een noord-zuid-verbinding tussen Aarschot en Herentals, een spoorverbinding Aalst-Dendermonde, het tracé tussen De Panne en de grens en het tracé Roeselare-Ieper.
- n. Perspectieven voor voorstedelijk vervoer. Het voorstel van amendement van de Vlaamse Regering stelt: 'De uitvoering van het gehele netwerk van voorstedelijk vervoer rond Brussel en de Vlaamse voorsteden is voorzien binnen de planhorizon van 2012.' Deze timing lijkt inmiddels totaal onrealistisch. Voorts zouden ook de door De Lijn in haar visie 2020 voorgestelde tramlijnen moeten worden vermeld. Rond Brussel zijn tramlijnen te overwegen richting Grimbergen, Haacht (via de Cargozone en de N21), Leuven (via Tervuren), Asse (via Zellik), Dilbeek-Ninove, en Halle (via de N6 bediening van de andere oever van het kanaal dan de spoorlijn). Ook voor het voorstedelijk vervoer in Antwerpen wordt een onrealistische planning naar voren geschoven.

*198. Bezwaarindiener formuleert een hele reeks voorstellen in verband met selecties van hoofdspoorwegen (voor personen en goederen), hoofdstations en andere spoorinfrastructuur. SARO vraagt aan de administratie om deze*



*suggesties te onderzoeken en na te gaan of opname in het addendum wenselijk is. Daarbij moet de scope van voorliggende kortetermijnherziening duidelijk bewaakt worden. Voorstellen die eerder samenhangen met een meer doorgedreven ruimtelijke visie op het spoor netwerk in Vlaanderen moeten bekeken worden bij de voorbereiding van het nieuw beleidsplan ruimte. SARO verwijst tevens naar zijn standpunten 161a-k.*

**199. Milieufrent Omer Wattez vzw [B194]**

Bezwaarindiener ondersteunt het niet opnemen van de zuidelijke ontsluiting van Geraardsbergen via de N42 tot de A8 als primaire weg. Want indien dit zou impliceren dat hiervoor een ringweg nodig is of een weg die de Dendervallei kruist, zou dit landschappelijke en ecologische gevolgen hebben. Het kleinschalig open landschap rond Geraardsbergen zal in geval van een ringweg aangetast worden en in het andere geval zal de Dendervallei bijkomend versnipperd worden en nog meer onder druk komen te staan. Deze elementen horen volgens het milieufrent zeker mee te spelen in de afweging die hieromtrent gemaakt wordt.

*199. SARO neemt akte van deze opmerking.*

**200. Elia System Operator nv [B111]**

a. Elia verwelkomt de verschillende wijzigingen die betrekking hebben op het preciseren van een ruimtelijk kader voor het plaatsen van elektriciteitsleidingen (IG pag. 52-53 en RG pag. 40-43).

b. Onder hoofdstuk 7.2.1 werd toegevoegd dat in gewestelijke RUP's leidingstroken en -straten worden gereserveerd voor ondergrondse hoogspanningsleidingen voor die delen van de tracés die zich buiten het openbare domein zullen bevinden. Impliciet wordt hiermee aangegeven dat een ondergrondse hoogspanningslijn die op publiek domein ligt, niet moet opgenomen worden in een gewestelijk RUP. Het recent gewijzigde besluit van 5 mei 2000 tot aanwijzing van handelingen van algemeen belang met een kleine impact en de daarbij gepubliceerde handleiding bevestigen dat wanneer het bundelingsprincipe met andere lijninfrastructuur gevolgd wordt, er ook voor kleine afwijkingen van de bundeling op privaat domein geen reservatie van een leidingstrook in een gewestelijk RUP moet gebeuren. Overeenkomstig hoofdstuk 7.1 van de gewijzigde richtinggevende bepalingen worden echter zowel de ondergrondse als de bovengrondse hoogspanningsleidingen met een spanning vanaf 70 kV in RUP's vastgelegd. Artikel 4 van het KB van 28/12/1972 stelt bovendien dat hoogspanningsleidingen tot de hoofdverkeersvoorzieningen behoren en moeten worden opgenomen in een RUP. Het lijkt Elia dan ook aangewezen om in de richtinggevende bepalingen en in de besluiten ondubbelzinnig te bepalen dat ondergrondse hoogspanningsleidingen op publiek domein niet moeten worden vastgelegd in RUP's.

*200a. SARO neemt akte van deze opmerking.*

*200b. SARO ondersteunt deze opmerking en brengt ze onder de aandacht van de Vlaamse Regering.*

**201. SABIC Pipelines bv [B317]**

a. Bezwaarindiener stelt vast dat de herziening rond lijninfrastructuur (hoofdstuk 5) uitsluitend handelt over de elektriciteitsleidingen. Bezwaarindiener is bezorgd over de ruimtelijke situatie van de ondergrondse pijpleidingen en meer bepaald de (hoofd)transportleidingen die beheerd worden of eigendom zijn van SABIC en gelegen zijn tussen Antwerpen en Maasmechelen. Deze leidingen maken onderdeel uit van een belangrijk internationaal economisch netwerk dat Vlaanderen verbindt met Nederland (Rotterdam) en het Duitse Ruhrgebied.

b. Nieuwe projecten voor hoofdtransportleidingen worden op Vlaams niveau vastgelegd in RUP's waarbij een maximaal bundelingsprincipe met andere lijninfrastructuren wordt nagestreefd. Dit mag volgens SABIC echter niet ten koste gaan van de bestaande leidinginfrastructuren. Ze vragen zich af of er wel voldoende ruimte is en of aanvullende reserveringen noodzakelijk zijn. Ook wanneer moet afgeweken worden van het bundelingsprincipe moeten de aanwezige reservatiezones gerespecteerd worden en daar waar nodig uitgebreid. Inzake het totaalbeeld van de inrichting van bijkomende industriezones zou volgens SABIC eveneens aanvullende ruimte voor de aanleg van leidingen moeten worden gereserveerd. Op deze wijze wordt de integriteit van de bestaande leidingen gewaarborgd en blijft het mogelijk nieuwe leidingen aan te leggen.

*201a. SARO merkt op dat het addendum geen rechtstreekse uitspraken doet over concrete projecten of over bestaande leidingen. SARO merkt tevens op dat het RSV het belang van leidingen als transportmiddel sterk benadrukt en dat dit ook in de praktijk waargemaakt wordt door het voorzien van ruimte voor nieuwe projecten in*



*gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het addendum brengt hierin geen wijziging aan.*

*201bc. SARO is van oordeel dat deze opmerkingen betrekking hebben op de uitvoeringsaspecten.*

**202. Leefbaar B-O-S [B199]**

Ze vragen geen zuidelijke primaire ontsluiting van de N42 (primaire weg II) tot de A8. Ze treden de visie bij zoals in het addendum wordt gesteld, dat deze primaire zuidelijke ontsluiting onvermijdelijk een bijkomende maasdoorsnijding in het hoofdwegennet zou betekenen en bijgevolg niet wenselijk is. Ze vragen uitdrukkelijk geen overleg met de grensoverschrijdende partners dienaangaande op de agenda te plaatsen. Ze wijzen op de leefbaarheidsproblematiek rond de N42 (onveiligheid, omgevingshinder). Een aantal woningen bevinden zich in de dichte nabijheid van de N42. Wat betreft barrièrewerking moet niet alleen voor het lokale gemotoriseerde verkeer voldoende doorgangen langs de N42 blijven bestaan, maar voldoende veilige oversteekmogelijkheden voor de zwakke weggebruikers. Ze vragen maatregelen voor vermindering van de geluidshinder, snelheidsbeperkingen en voldoende veilige lokale doorgangen.

*202. SARO neemt akte van dit standpunt. De bemerkingen dienen aan bod te komen bij de uitvoering van het betreffende actiepunt en vragen geen wijziging van het addendum.*

**203. Raad van Bestuur van IOK [B36]**

a. Bezwaarindieners houdt, conform de streeksvisie van Resoc Kempen, een pleidooi voor de realisatie van de noord-zuid-verbinding Kempen. Een eerste stap is het geven van een primair karakter aan de verbinding tussen Turnhout en Geel. Maar ook ten noorden van Turnhout en ten zuiden van Geel moet een vlotte en veilige noord-zuid-verbinding gerealiseerd kunnen worden. Het provinciebestuur van Antwerpen is bezig met een bovenlokale mobiliteitsstudie in functie van de noordelijke verbinding. Ten zuiden van Geel ligt de verbinding voor de hand, maar ze moet opgewaarderd worden tot een primaire weg. Deze verbinding kan een oplossing bieden voor een vlotte verbinding met Brussel, zonder de E313 en de Antwerpse ring te moeten belasten.

b. De bezwaarindieners merkt op dat de IJzeren Rijn opgewaarderd wordt en suggereren om eerst grondig na te kijken of dit project een positieve kosten-batenanalyse resorteert. Ze wijzen tevens op het pakket aan milderende maatregelen dat ze hebben voorgesteld bij een eventuele reactivering van de IJzeren Rijn.

c. In verband met het streekvervoer per bus wijst de bezwaarindieners er op ze een volledige streeksvisie heeft uitgewerkt 'Haalbaarheidsstudie alternatief openbaarvervoerssysteem Kempen', dat op een ruime consensus kon rekenen bij de Kempische gemeentebesturen en sociale partners. Dit plan werd in grote lijnen ook overgenomen door de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn.

d. De bezwaarindieners wijst op de capaciteitsproblemen die in de Noorderkempen bestaan inzake elektriciteitsleidingen.

e. Voor de locaties 'decentrale energieproductie' vraagt de bezwaarindieners aandacht voor het Milieubedrijf IOK Afvalbeheer op de grens van Beerse en Merksplas, waar een duurzaam milieu-energiebedrijf zou moeten worden uitgebouwd met windturbines en een andere decentrale energie-eenheid.

*203a. SARO verwijst naar zijn standpunt 169a. SARO stelt vast dat de (her)aanleg van de Kempense noord-zuid-verbinding lopende is. SARO is van mening dat de vragen over de verlenging van deze noord-zuid-gerichte as de scope van voorliggende kortetermijnherziening overstijgt.*

*203b. SARO verwijst naar zijn standpunt 354f.*

*203c. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*203d. SARO is van oordeel dat deze problematiek kan aangepakt worden in uitvoering van het RSV (en addendum).*

*203e. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**204. Algemeen Boeren Syndicaat [B250]**

Wat de lijninfrastructuur betreft moet een onderscheid worden gemaakt tussen doorgaand en lokaal verkeer. Bijkomende wegen zijn mogelijk voor zover ze een knelpunt kunnen oplossen. Het heeft voor het ABS geen zin om lijninfrastructuur te verdichten en zo sluiptwegen te promoten.

*204. SARO neemt akte van dit standpunt dat aansluit bij de principes van het RSV.*

**205. KOLENA vzw [B22]**

Inzake lijninfrastructuur en mobiliteit kunnen ze zich grotendeels aansluiten bij de voorstellen. Ze juichen toe dat het tramverkeer in Gent uitgebreid wordt naar Zwijnaarde en de R4. De overheid moet een beter locatiebeleid voeren en nieuwe ambachtelijke zones, kantoorruimtes en industriezones, niet langer toelaten op plaatsen waar nauwelijks openbaar vervoer voorhanden is. Ook vragen ze een aanpassing van de zogenaamde reservatiestroken op plaatsen waar het duidelijk is dat die wegen inmiddels zijn geschrapt. Voorbeeld is de omleidingsweg N442 in Berlare die er nooit zal komen maar toch niet geschrapt is in de gewestplannen en daardoor rechtsonzekerheid bij de eigenaars veroorzaakt.

*205. De Raad verwijst naar zijn standpunt 163i.*

**206. Resoc Kempen [B192]**

a. Voor de Kempense noord-zuid-verbinding werd enkel een aanpassing voorgesteld in functie van de realisering van het basistracé (parallelweg N19g). De N19 (verbinding Turnhout-Kasterlee-Geel-Herselt) is, na de autosnelwegen, de drukste verkeersader in de Kempen, met bottlenecks in Turnhout, Kasterlee, Geel en Herselt. Op een aantal van deze bottlenecks worden dagelijks gemiddeld meer voertuigen geteld dan op bepaalde tracés van de Kempense autosnelwegen. Slechts een deel van het traject werd geselecteerd in het RSV als primaire weg. De N19 is primaire weg categorie I van de op/afrit Geel-West (E313) tot de R14 (ring in Geel) en primaire weg type II van de R13 (ring Turnhout) tot de R14 (ring om Geel). De streek is al decennialang vragende partij voor de realisatie van een volledige noord-zuid-verbinding, inclusief de verbinding met Nederland en de aansluiting met de E314 in Aarschot. Deze verbinding is van cruciaal belang voor de economische ontwikkeling (o.a. intraregionale verbindingen tussen de logistieke toplocaties Hoogstraten, Turnhout en het ENA) en voor de mobiliteit van het arrondissement Turnhout. De Vlaamse overheid nam de Kempense noord-zuid-verbinding op als missing link in haar regeerakkoord (parallelweg N19g met de bestaande N19 van Kasterlee tot Geel). Het is dan ook logisch dat in de herziening van het RSV deze parallelweg geselecteerd wordt als primaire weg type II.

b. De regio is verheugd dat de werken aan de Fly Over in Geel Punt, de minder hinder- werken en de verbindingsweg tussen de gemeenten Kasterlee en Geel op korte termijn zullen starten.

c. Ook de bottleneck in Turnhout zal worden aangepakt. Om een oplossing te bieden aan de te beperkte capaciteit van de Ring en aan de drie zwarte kruispunten ter hoogte van het stadspark en Sint-Elisabeth-ziekenhuis wordt een tunnel gelegd, waarbij bovengronds een stedelijk plateau ontstaat. Dit dossier wordt voorbereid door de stad Turnhout i.s.m. verschillende Vlaamse administraties. Er is een uitvoerbaar en technisch uitgewerkt masterplan, dat met de Vlaamse tunnelmanager werd besproken.

d. Het knelpunt Herselt wordt vandaag niet aangepakt. Door de geplande infrastructuuruitbreiding op de Kempense noord-zuid-verbinding zal nog meer verkeer de verbinding dwars door Herselt nemen. Het aanleggen van een ringweg is in strijd met het huidige RSV. Het verkeer zuidwaarts zou volgens het RSV in Geel-West de E313 richting Lummen moeten nemen en vandaar de E314 richting Aarschot. Dit is een grote, nogal absurde, omweg. De doortocht door Herselt maakt vandaag, maar ook als er geen ringweg komt morgen, deel uit van de noord-zuid-verbinding. Het aanleggen van een ringweg in functie van de veiligheid en leefbaarheid van de dorps- en handelskern van Herselt is voor de partners van Resoc Kempen noodzakelijk en moet op korte termijn gerealiseerd worden. Om Herselt leefbaar te houden moet de N19 van de op/afrit Geel-West tot de R25 (Aarschot) als primaire weg type II geselecteerd worden. Deze verbinding kan ook een oplossing bieden voor een vlotte verbinding met Brussel, zonder de E313 en de Antwerpse ring te moeten belasten.

- e. Een beleidsbeslissing m.b.t. de verbinding Turnhout-Nederland dringt zich op. Deze verbinding van Turnhout met Nederland maakt deel uit van de provinciale mobiliteitsstudie voor de Noorderkempen. Drie scenario's zouden daarbij onderzocht moeten worden: via Arendonk, via Baarle-Hertog of via Beerse/E19. Nederland zou al eenzijdig een keuze hebben gemaakt voor de verbinding via Baarle-Hertog. De regio wil niet voor voldongen feiten komen te staan en vraagt aan de Vlaamse overheid om - rekeninghoudend met de resultaten van de studie en in samenspraak met de regio - de nodige stappen te zetten om te komen tot een gefundeerde beleidskeuze.
- f. Het IG vermeldt dat de perspectieven uit het RSV rond de verlenging van de IJzeren Rijn niet meer actueel zijn. M.b.t. de activering van de IJzeren Rijn heeft de streek recent een gedetailleerder standpunt ingenomen. Er blijkt zeer duidelijk dat de reactivering van de IJzeren Rijn een grote negatieve impact heeft op de leefkwaliteit van de gemeenten langs het traject. Bezwaarindieners ondersteunt ten volle de eis van de zeven Kempense gemeentebesturen en de raad van bestuur van IOK naar flankerende maatregelen.
- g. De regio is vragende partij voor het reserveren van de oude spoorlijnbedding Herentals-Aarschot voor nieuwe spoorinfrastructuur. De mobiliteitsvisie 2020 stelt op de as Turnhout-Herentals-Aarschot-Leuven een nieuwe treinverbinding voor, deels via bestaande sporen en deels via een nieuw aan te leggen stuk spoor tussen Herentals en Aarschot. Ze biedt de Kempen en Noord-Limburg een snelle verbinding met Leuven, de luchthaven en Brussel.
- h. Bezwaarindieners verwijst naar de IOK streekvisie 'Haalbaarheidsstudie alternatief openbaarvervoersysteem Kempen', dat op een ruime consensus kon rekenen bij de Kempense gemeentebesturen en sociale partners. Dit plan werd in grote lijnen ook overgenomen in de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn.
- i. Er moet meer aandacht gaan naar de ontsluiting van bedrijventerreinen via het openbaar vervoer. De regio vraagt aan de Vlaamse overheid om hierin een actievere rol op te nemen.

*206a. SARO verwijst naar zijn standpunt 203a,b,c. SARO vraagt aan de administratie om de formulering van de selectie zodanig aan te passen dat er geen verwarring kan ontstaan met de bestaande N19, die over een groot deel zal gedowngraded worden naar lokaal niveau, na realisatie van het basistracé.*

*206b,c. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*206d. SARO is van oordeel dat de suggestie over de selectie van de N19 tussen Geel en Aarschot de scope van voorliggende kortetermijnsherziening overstijgt.*

*206e. SARO verwijst naar zijn standpunt 167g.*

*206f. SARO verwijst naar zijn standpunt 354f.*

*206g,h en i. SARO verwijst naar zijn standpunten 161a en 161b.*

**207. Unizo-Limburg, Voka-Kamer van Koophandel Limburg en VKW Limburg [B252]**

- a. Bezwaarindieners onderschrijven uitdrukkelijk de opname van de zuidelijke ontsluiting van Sint-Truiden naar de E40 als te onderzoeken optie evenals de opname van de noordelijke en oostelijke ontsluiting van Bree op primair niveau en de ontsluiting van Maastricht naar het Vlaamse hoofdwegennet (RG, pag. 27-28).
- b. Ze ondersteunen de argumentatie tot het niet weerhouden van het voorstel tot ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden, downgrading van de N3 ter hoogte van Sint-Truiden naar primaire weg (RG pag. 89).
- c. De argumentatie voor het niet weerhouden van het voorstel 'ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden, selectie van een zuidelijke (primaire) ontsluiting naar de E40' (RG pag. 86) is echter niet correct en op zijn minst onvolledig en gedateerd (nl. dat het afgeronde haalbaarheidsonderzoek de wenselijkheid van dergelijke primaire ontsluiting niet heeft kunnen aantonen).
- d. De vraag van de regio Sint-Truiden, en Haspengouw en Limburg, voor een betere aansluiting op de E40 gaat al lang mee. Bezwaarindieners verwijzen naar de uitgevoerde haalbaarheidsstudie, het beperkt overleg met de diverse stakeholders en de tekortkomingen van de studie (o.a. nauwelijks of geen rekening gehouden met de economische en toeristische groeimogelijkheden, noch met de veiligheids- en de verkeersproblematiek). Bezwaarindieners bepleiten de selectie van een primaire verbinding van Sint-Truiden met de E40 en vragen de opname hiervan als te ontwerpen verbinding in de tabel 'selectie van primaire wegen II' (RG pag.32) eventueel met verwijzing naar de resultaten van de MKBA-studie.
- e. Met betrekking tot de noord-zuid-verbinding Limburg '... de provincie heeft een onderzoek opgestart naar de

mogelijkheden van de N79' (RG, pag.93) stellen de bezwaarindieners dat hier waarschijnlijk 'N69 Nederland' bedoeld wordt. Met betrekking tot het te ontwerpen complex ter hoogte van bedrijventerrein Lummen-Zolder (RG pag.33) merken de bezwaarindieners op dat dit complex ondertussen reeds in gebruik is.

*207a,b. SARO neemt akte van dit standpunt.*

*207c,d. Er is nog geen vervolg op de vermelde haalbaarheidsstudie beschikbaar (volgens informatie van de administratie zou deze studie in aanbesteding zijn). SARO verwijst naar zijn standpunt 169a en pleit niet voor een aanpassing van het addendum.*

*207e. SARO vermoedt dat de vermelding op pag. 93 van het IG inderdaad betrekking heeft op de N69 Nederland. SARO adviseert om bij de selectie van het complex op de A13 ter hoogte van het bedrijventerrein Lummen-Zolder de bewoording 'te ontwerpen' te schrappen.*

**208. Bezwaarindiener [B70]**

Bezwaarindiener vraagt wat er meer actueel is dan Global Warming en duurzame en groene energie. Nergens staat er in de folder een paragraaf over regels voor het installeren van zonnepanelen, warmtepompen en luchtabsorptie warmtepompinstallaties. Daarom adviseert de bezwaarindiener om het plaatsen van zonnepanelen, warmtepompinstallaties (grond of luchtabsorptie) mogelijk te maken zonder vergunning. Bezwaarindiener pleit er voor om in het addendum een aparte paragraaf te voorzien voor groene energie, voor de installaties (en geen constructies). Tevens gaat bezwaarindiener in op de eigen ervaring inzake passief wonen. Deze nieuwe technologieën moeten worden vermeld in het RSV.

*208. SARO merkt op dat een deel van de opmerkingen zich situeren op operationeel niveau. Niettemin vraagt de Raad een krachtiger afstemming van het ruimtelijk beleid met het beleid inzake hernieuwbare energiebronnen (en met energie in het algemeen). Dit moet een belangrijk aandachtspunt zijn bij de opmaak van het nieuw beleidsplan ruimte.*

**209. Bezwaarindiener [B187]**

Bezwaarindiener stelt dat Vlaanderen geen eiland is. Een aantal internationale en technische randvoorwaarden moeten nu reeds proactief in het RSV in rekening worden gebracht, gezien hun ruimtelijke en maatschappelijke impact. Deze evoluties zijn o.a. het wettelijk bindend karakter om tegen 2020 13% van het energieverbruik uit hernieuwbare bronnen te halen, de uitbouw van een Europees stroomnet en geliberaliseerde stroommarkt geschikt voor de integratie van decentrale energieproductie en transport over grote afstanden. Bezwaarindiener verwijst naar de visie European Technology Platform Smartgrids en voegt die toe in bijlage. Gebouwen spelen hierbij een rol als energieverbruiker en als producent. Hij stelt voor om volgende bepalingen toe te voegen aan het RSV: maximale capaciteitsbenutting van de geschikte locaties voor windturbines, opstellen van zonne-akkers op industriële brownfields, systematische zuid oriëntatie van daken, inperken van de appartementenpest (meestal koudebrug terrassen), voorzieningen voor het overdekken van publiek parkings met zonnepanelen, veralgemenen van elektrische voertuigen.

*209. SARO verwijst naar zijn standpunt 208.*

**210. UZ Leuven [B188]**

De campus is een ruimtelijk element van Vlaams en internationaal niveau. De nieuwe plannen voorzien in de verdere uitbouw van het verkeerscomplex 16 van de E314 als een specifiek verkeerscomplex voor de campus. Voor de ontsluiting van de campus werd de Task Force Gasthuisberg op Vlaams niveau opgericht (Vlaamse Regering 03.04.09). De herziening van het RSV stuurt de wegcategorisering bij op basis van o.a. bepaalde besluitvormingsprocessen. Health Sciences Campus Gasthuisberg vraagt om de ontsluiting van de campus Gasthuisberg naar de E314 tussen de nieuw aan te leggen rotonde en het verkeerscomplex 16 van de E314 als primaire weg categorie II op te nemen in het RSV.

*210. SARO verwijst naar zijn standpunt 169a en vraagt aan de administratie om deze vraag verder te onderzoeken.*

**211. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer Nederland [B222]**

Ze vragen aandacht voor de grensoverschrijdingspunten van buisleidingen. Het ministerie bereidt een ruimtelijke visie voor op het buisleidingstransport voor gevaarlijke stoffen: de structuurvisie buisleidingen. In het najaar van 2010 zal deze structuurvisie in ontwerp worden uitgebracht en ook aan het departement RWO worden toegestuurd om een Vlaamse reactie. Buisleidingen zijn van groot belang voor het Europese transport van aardgas en voor de uitwisseling van grond- en brandstoffen binnen het Noordwest-Europese haven- en chemiecluster. Deze cluster wordt in grote lijnen bepaald door de driehoek Antwerpen-Rijnmond-Ruhrgebied met verbindingen met de haven- en industriegebieden onder meer Zeebrugge, Zeeland en Limburg. Versterking van deze cluster met goede infrastructuur is naar van vitaal belang voor de internationale concurrentiepositie van deze regio. Voor het goed functioneren van de cluster zijn doorgaande, onbelemmerde ruimtelijke verbindingen voor buisleidingen noodzakelijk. De structuurvisie buisleidingen wil hieraan een bijdrage leveren voor het Nederlandse grondgebied. In de structuurvisie zal worden aangegeven voor welke hoofdverbindingen de rijksoverheid van Nederland voor de toekomst ruimte wil reserveren voor het leggen van nieuwe leidingen. Het doel is om het leggen van leidingen voor gevaarlijke stoffen mogelijk te blijven maken.

De ruimtelijke reserveringen op deze hoofdverbindingen gaan op een aantal plaatsen de landsgrenzen over. Aan Nederlandse zijde is een overzicht beschikbaar van grensovergangspunten Nederland-België (die naar verwachting in de structuurvisie buisleidingen wordt opgenomen). Aansluiting van de Vlaamse en Nederlandse leidingstroken in het grensgebied is van gezamenlijk belang. Om die reden is er op ambtelijk niveau hierover al contact geweest en informatie uitgewisseld tussen medewerkers van het departement RWO en het departement. Ook voor bedrijven die de leidingen uiteindelijk gaan leggen is het van belang te weten of aan weerszijden van de grens doorgaande verbindingen aanwezig zijn. Het addendum (RG pag. 41) vermeldt de noodzaak om leidingstroken te reserveren in ruimtelijke uitvoeringsplannen. Ook in de fase van beleidsvorming is een goede afstemming van deze punten tussen Nederland en Vlaanderen van groot belang. Ze vragen om de grensovergangspunten (die ze in bijlage toevoegen) op te nemen. Ze zijn bereid hierover met het departement RWO verder te overleggen.

*211. De Raad brengt deze bemerking onder de aandacht van de administratie en wijst op het belang van een goede grensoverschrijdende samenwerking rond de problematiek van buisleidingen. De gevraagde toevoeging m.b.t. concrete tracés voor leidingen situeren zich op het niveau van uitvoering van het RSV en vergen geen aanpassing van het addendum. SARO wijst op de vastgelegde afspraken inzake de grensovergangen in het kader van de Benelux-samenwerking.*

**212. Resoc Leuven en Resoc Halle-Vilvoorde [B172]**

a. Voor de regio, onderdeel van de Vlaamse Ruit, is een multimodale visie over mobiliteit een conditio sine qua non voor toekomstige ontwikkelingen. De mobiliteitsproblematiek ontwricht niet alleen de leefbaarheid voor de bewoners, maar fnuikt tevens de economische, sociale, socio-culturele en ecologische ontwikkelingen in de regio. De regio heeft te kampen met zeer urgente mobiliteitsproblemen van diverse aard. Mobiliteit vormt een primordiale voorwaarde voor een duurzame, leefbare sociaaleconomische ontwikkeling.

b. Ze onderschrijven de stelling in het addendum (pag.47) dat voor het aanpakken van een aantal concrete missing links geen herziening van het RSV nodig is. Hiervoor is het nodig dat de Vlaamse Regering de nodige afspraken maakt voor de budgetten en de uitvoering. Voor de regio betreft dit in de eerste plaats de optimalisatie van de R0, meer specifiek de noordelijke ontsluiting. De aanhoudende groei van het wegverkeer heeft geleid tot een overbezetting van het wegennet. Dit uit zich in lange files en sluijverkeer (R0, E40, E19 en E314). Vlaams-Brabant kent een specifieke situatie: grote bevolkingsdichtheid, dichtere bebouwing, meer pendelverkeer, meer verkeersdruk, meer verliesuren, meer sluijverkeer, meer hinder. Het verdicht netwerk maakt dat de druk van het verkeer groter is dan elders in Vlaanderen. Dit probleem moet ten volle worden onderkend.

c. Het addendum (IG pag. 81) geeft aan dat een mogelijke zuidelijke ontsluiting voor de R0 kan onderzocht worden. Zo wordt er in de ruimtelijke visie letterlijk (meer) ruimte gemaakt voor de verbetering van de mobiliteit in het VSGB. Naast het realiseren van een kortere afstand voor de economische revitalisering van de zuidelijke Zennevallei, zal hierdoor ook een positief mobiliteitseffect zijn voor de noordelijke ring alsook een bundeling van het lokale verkeer in de regio. Er moet hiervoor overleg zijn met de andere gewesten. Een wetenschappelijke onderbouw is aangewezen maar mag geen alibi zijn om de optimalisering van R0 voor zich uit te schuiven.

d. Het addendum (pag. 47) stelt dat de trend, problemen en potenties inzake mobiliteit en lijninfrastructuur nog steeds van toepassing zijn. De Resoc's vertrekken vanuit een multimodale visie en aanpak voor de mobiliteitsproblematiek (o.a. het plan 2020 van De Lijn, het verbeteren van de functionele fietsroutes, het uitvoeren van het GEN, het verder versterken van het Brabant- Brussel-Net met strategische radiale verbindingen). Ze vragen om op langere termijn te bekijken of de huidige weginfrastructuur nog voldoende ruim is om het gestegen volume en de dagelijkse vraag naar capaciteit te verwerken, zeker voor de specifieke situatie van Vlaams-Brabant en de R0. De huidige congestieproblematiek en vooral de problematiek van sluipverkeer heeft, naast economische schade, onmiskenbaar een negatieve invloed op het welzijn van de inwoners en kent een hoge ecologische kost. In het addendum is hiervoor geen aandacht.

*212a,b,c. SARO verwijst naar zijn standpunt 179a.*

*212d. SARO verwijst naar zijn standpunten 161a en 161b.*

### **213. GROEN West-Vlaanderen [B228]**

a. De A24 was vroeger een Frans probleem maar is nu vooral een Vlaams probleem geworden. De ring rond Rijsel kan het enorm aantal voertuigen niet meer aan. Na het debacle van 30 jaar geleden, met de aanleg van de autoweg Pecq-Armentières, ziet het er naar uit dat de Fransen opnieuw mikken op een nieuwe snelweg door het Vlaamse land om zo hun metropool Rijsel te ontlasten. De Franse regering voorziet voor het aanleggen van een nieuwe autosnelweg vier verschillende trajecten (het historisch tracé, twee tracés met aansluiting op het Belgisch wegennet in Abele en het tracé ten westen van de Rijselse agglomeratie). Deze trajecten zouden mogelijke aansluitingen kunnen betekenen op het Belgische wegennet. De Franse beleidsmensen hebben een voorkeur voor de mogelijke aansluiting op de N58 omdat dit traject voor hen het goedkoopste is en meest logische lijkt. Indien de A24 er komt dan spreekt men van ongeveer 15.000 voertuigen/dag, waarvan het grootste deel vrachtwagens, en wordt Wervik dwars doormidden gesneden door een betonnen autosnelweg. Het zou onaanvaardbaar zijn de Westhoek opnieuw te doorsnijden met een autosnelweg. Des te meer omdat die autoweg eigenlijk vooral een Frans probleem zou moeten oplossen. De jarenlange strijd tegen een doortrekking van de A19 (leper-Veurne) heeft geresulteerd in een oplossing via de N8. De landschappelijke kwetsbaarheid van de Westhoek is bekend. Indien de Franse overheid alsnog zou overgaan tot de aanleg van een A24, dan kunnen de lasten van de aansluiting op de E17 niet op Vlaamse schouders worden geladen. Ze adviseren in het plan duidelijk afstand te doen van een A24 op Vlaams grondgebied.

b. In Vlaanderen zijn er drie regionale luchthavens, waarvan er twee binnen West-Vlaanderen liggen. Dit is één te veel. Ze adviseren via het RSV het ruimtebeslag door de economisch en sociaal onaanvaardbare luchthaven van Wevelgem te stoppen, en het terrein beschikbaar te stellen voor duurzame energiewinning.

*213a. SARO verwijst naar zijn standpunt 170c.*

*213b. SARO is van oordeel dat deze bemerking geen betrekking heeft op voorliggend addendum. Het RSV beschouwt de luchthaven van Wevelgem van lokaal belang.*

### **214. POM Limburg [B315]**

a. De POM Limburg onderschrijft de opname van de zuidelijke ontsluiting van Sint-Truiden naar de E40 als te onderzoeken grensoverschrijdende optie, van de noordelijke en oostelijke ontsluiting van Bree op primair niveau en de ontsluiting van Maastricht naar het Vlaamse hoofdwegennet (RG pag. 27-28).

b. Ze ondersteunen de argumentatie tot het niet weerhouden van het voorstel 'Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden - downgrading van de N3 ter hoogte van Sint-Truiden naar secundaire weg ' (RG pag. 89).

c. Dit in tegenstelling tot het niet weerhouden van het voorstel 'Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden - selectie van een zuidelijke (primaire) ontsluiting naar de E40 (RG pag. 86). In de argumentatie hierbij wordt gesteld dat 'het ondertussen afgeronde haalbaarheidsonderzoek de wenselijkheid van dergelijke primaire ontsluiting niet heeft kunnen aantonen'. Deze bewering is niet correct en op zijn minst onvolledig en gedateerd. De POM Limburg bepleit de selectie van een primaire verbinding van Sint-Truiden met de E40 en vraagt de opname hiervan als te ontwerpen verbinding in de tabel 'Selectie van primaire wegen II' (RG pag. 32), eventueel met verwijzing naar de toekomstige resultaten van de MKBA-studie.

d. Inzake de noord-zuid-verbinding Limburg (RG pag. 93) 'de provincie heeft een onderzoek opgestart naar de mogelijkheden om de N79.' merken ze op dat 'N79' eigenlijk 'N69' moet zijn. In de tabel (RG pag. 33) merken ze op dat het 'te ontwerpen complex ter hoogte van bedrijventerrein' al in gebruik is.

*214. SARO verwijst naar zijn standpunten 206a-f.*



## 2.2.7. Bezwaren betreffende toerisme, recreatie en sport

### 215. Toerisme Vlaanderen [B71]

- a. Het addendum (pag.54) vermeldt het afwegingskader verblijfsrecreatie op golfterreinen van 29 mei 2009. Bezwaarindieners heeft geen weet van dit afwegingskader en kan het ook niet terugvinden in de beslissingen van de Vlaamse Regering.
- b. Bezwaarindieners stelt dat de verwijzing naar de studie in de voetnoot (addendum, pag.55) niet klopt. Ze stellen volgende referentie voor: 'WES Onderzoek & Advies (2007) Ruimte voor Toerisme en Recreatie in Vlaanderen, studie in opdracht van Toerisme Vlaanderen.'
- c. Bezwaarindieners merkt op dat de schatting van de ruimte vraag voor toerisme en recreatie enkel de ruimte vraag van de harde toeristische activiteiten omvat (RG pag.56). Er wordt 850 ha extra gevraagd voor attractie en themaparken, zoo's en dierenparken, domeinen voor openlucht- en waterrecreatie, jeugdlogies, campings, recreatieparken, zones voor hotels, plattelandstoerisme en jachthavens. De ruimte die zacht door toerisme en recreatie wordt ingenomen (wandelbossen, speelbossen en natuurgebieden met bezoekerscentra) beschouwen ze als gebieden die voor toerisme en recreatie aantrekkelijk en belangrijk zijn, maar waar recreatie in tijd en intensiteit eerder medegebruiker is. Voor deze gebieden wordt geen ruimte vraag geschat. Ze stellen verder dat de studie uitvoerig doorgepraat is met alle betrokken actoren en dat de ruimte vraag moet bijgesteld worden naar 900 ha tegen 2012. Ze vragen volgende aanpassing: 'Toerisme Vlaanderen schat de ruimte vraag (bijkomend te bestemmen tot 2010 naar attractieparken, dierenparken, domeinen voor openlucht- en waterrecreatie, jeugdlogies, campings, recreatieparken, zones voor hotels, plattelandstoerisme en jachthavens in op ongeveer 900 ha'.
- d. Voor de ruimtelijke principes voor nieuwe terreinen (RG pag.47) is het aangewezen om nieuwe golfterreinen steeds multifunctioneel in te vullen. Ze vragen aan de opsomming van de mogelijkheden ook hockey, natuurbeleving en kleinschalige logies (max. 25 kamers) toe te voegen. Uit de ervaring in de technische werkgroep 'niet lawaaiërende buitensporten' blijkt dat er regelmatig vraag is naar het inrichten van verblijfsaccommodatie gekoppeld aan het golfterrein (soort golfhotel).

*215a. SARO stelt vast dat de Vlaamse Regering op 29 mei 2005 inderdaad een beleidskader heeft vastgesteld voor verblijfsrecreatie op golfterreinen.*

*215b. SARO stelt voor de voetnoot aan te passen in overeenstemming met deze opmerking.*

*215c. SARO kan de vraag niet ondersteunen om de voorziene toename van de ruimte vraag voor toerisme te verhogen van 850 ha tot 900 ha. Het voorziene pakket van 2.000 ha is enerzijds gebaseerd op een inschatting van de gekende behoeften en is anderzijds voldoende groot om deze behoeften op te vangen omdat er voorzien is in marges ten opzichte van de ingeschatte ruimte vragen. SARO wijst er tevens op dat voor de periode 2007-2012 bijna drie maal meer oppervlakte ter beschikking komt voor recreatie dan in de periode 1994-2007. SARO verwijst naar zijn standpunt 1a.*

*215d. SARO ondersteunt de vraag om de multifunctionele invulling van golfterreinen te verruimen naar hockey en natuurbeleving en dit op te nemen als voorbeelden. Hij ondersteunt echter niet de vraag van Toerisme Vlaanderen om dit ook te verruimen naar kleinschalige logies. In het beleidskader voor verblijfsrecreatie dat de Vlaamse Regering heeft vastgesteld op 29 mei 2009 zijn mogelijkheden voor kleinschalige logies en golfhotels bepaald. De mogelijkheden zijn ruimtelijk gedifferentieerd naar gelang de ligging van het golfterrein in stedelijk gebied of in buitengebied. Ook de mogelijkheden voor hergebruik van bestaande gebouwen zijn bepaald.*

### 216. VVP [B311]

- a. Summiere inschatting van de ruimtebehoefte. De verruiming van begrip recreatie en toerisme is positief, maar de berekening van de prognose is vrij oppervlakkig gebeurd.
- b. Subsidiariteit. De taakverdeling tussen het Vlaams Gewest en de provincie is niet eenduidig. Uit de documenten blijkt dat Vlaanderen zich in de komende planperiode gaat focussen op hoogdynamische recreatie. Het is echter niet duidelijk of de provincie of Vlaanderen hiervoor een RUP zal opmaken. Dit zal zeker in de toeristisch recreatieve knooppunten die aangeduid werden in provinciale structuurplannen tot discussie leiden.

c. Duidelijkheid scheppen inzake het initiatiefrecht m.b.t. de lawaaierige sporten. Inzake de lawaaihinderlijke sporten wordt geopteerd voor een minimaal scenario met 1 locatie per provincie. In het IG wordt op de problematiek van de lawaaisporten niet ingegaan, de knelpunten en mogelijke ruimtelijke voorwaarden voor een dergelijke locatie zijn evenmin aanwezig. De bevoegdheidsverdeling in is momenteel absoluut onduidelijk. Er wordt enkel een indicatie gegeven van de bevoegdheidsverdeling voor de opmaak van een RUP, het is echter niet duidelijk welk bestuurlijk niveau bevoegd is of het initiatief zal nemen voor de afweging van diverse locaties. Verder is de omschrijving 'processen of ruimtelijke eenheden van Vlaams niveau' t.o.v. 'de andere gevallen' ook niet eenduidig. Voor de grondgebonden lawaaisporten wordt een duidelijke toewijzing van het initiatiefrecht tussen provincie en gewest gevraagd. De bevoegdheid moet integraal toegewezen worden (zowel voor het bepalen van de locaties als voor de opmaak van het RUP) aan een en hetzelfde beleidsniveau.

d. Vraag om de aanleg van golfscholen vooraf te toetsen aan een provinciaal afwegingskader. In de verdeling van de bevoegdheden voor golfterreinen is er sprake van initiatiefrecht voor RUP's zowel op gemeentelijk als op provinciaal niveau. Ze vragen deze overlapping te verduidelijken en af te stemmen op de toegewezen provinciale bevoegdheid naargelang het aantal holes. De gemeenten krijgen in voorliggende herziening expliciet de bevoegdheid om een golfschool tot 5 ha (terreinen type I) te voorzien. Een striktere definiëring van dit begrip is noodzakelijk. De koppeling van een golfschool aan een terrein tot 5 ha overstijgt de noodzaak van een dergelijk initiatief en noopt tot provinciale coördinatie. Dit om te vermijden dat een wildgroei aan minigolfjes gericht op golfspel i.p.v. golfopleiding ontstaat, zonder koppeling aan volwaardige golfterreinen. Het begrip 'drivingrange' is duidelijker dan de term 'golfschool' en is beperkter in grondgebruik. Omdat ook het werkingsbereik van een golfschool eerder bovenlokaal is, vindt de provincie het aangewezen om voor deze infrastructuur een afweging op bovenlokaal niveau te voorzien. Zo kan gestreefd worden naar een evenwichtige en geografische spreiding op bovenlokaal niveau en kan een overaanbod in bepaalde regio's vermeden worden. De uitvoering of opmaak van een RUP kan desgevallend op gemeentelijk niveau gebeuren. Voor golfscholen in combinatie met een beperkt aantal holes (t.e.m. 6 holes of 9 pitch en put holes) en maximaal een oppervlakte van 8 ha gebeurt de ruimtelijke afweging op provinciaal niveau waarna het initiatief tot opstellen van een RUP op gemeentelijk niveau kan plaatsvinden, tenzij voor de gemeenten gelegen in een zone van primair toeristisch recreatief belang. Dan kan immers zowel de afweging als het initiatief tot opstellen van een RUP voor de golfschool op gemeentelijk niveau gebeuren. Ze vragen wat wordt bedoeld met een afweging op provinciaal niveau (een afweging op een 'provinciaal' schaalniveau of 'provinciaal' in zijn bestuurlijke betekenis). Ze vragen wat de doelstelling is van een provinciale afweging en waarom deze niet hoeft te gebeuren binnen de zones van primair toeristisch recreatief belang. Door het onderscheid op basis van het al dan niet gesitueerd zijn in een zone van primair toeristisch recreatief belang kan wel of geen eigen ruimtelijke afweging gemaakt worden door de gemeente, op die manier gaat een evenwichtige afweging en geografische spreiding op bovenlokaal niveau verloren.

e. Onduidelijkheid over golfterreinen onder provinciale bevoegdheid in gebieden van gewestelijk belang. In de verdeling van de bevoegdheden inzake golfterreinen is sprake van golfterreinen van type II gelegen in gebieden van gewestelijk belang. Het is aangewezen te verduidelijken of te definiëren wat moet worden verstaan onder 'gebieden van gewestelijk belang'.

f. Voorstel om de taakstelling toerisme, recreatie en vrije tijd te verdelen onder de provincies. De provincies en het Vlaams Gewest worden samen een pakket van 1.000 tot 1.500 ha toegewezen voor de bestemming van bovenlokale toerisme-, recreatie- en sportactiviteiten. Het is onduidelijk hoe dit pakket te verdelen valt onder de provincies. Ze vragen verder inzicht in de kwantitatieve bestemmingsmogelijkheden per provincie.

g. De voorschriften van natuurverweving in overdruk leggen een behoorlijk zware hypotheek op de toeristische bedrijfsvoering binnen de recreatiegebieden. Een belangrijk aandeel van de natuurverweving wordt voorzien in recreatiegebieden. Het is wenselijk dat het aandeel natuurverweving in recreatiegebied beperkt wordt.

*216a. SARO meent dat een verruiming van het begrip recreatie en toerisme noodzakelijk was. In zijn advies van 25 mei 2009 wees de Raad er reeds op dat de berekening van de prognoses en invulling van de bijkomende oppervlakte voor toerisme en recreatie vrij oppervlakkig gebeurd is en eerder een optelsom lijkt te zijn van sectorale vragen. SARO erkent dat dit onvoldoende onderbouwd is. Tevens vroeg SARO om te verduidelijken hoe deze optie voor bijkomende ruimte voor toerisme en recreatie zich verhoudt ten opzichte van de taakstelling en de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a en 1c.*

*216b. De taakverdeling tussen gewest, provincie en gemeenten is bepaald in het huidige RSV, de provinciale en*

*gemeentelijke structuurplannen en concrete beleidsbeslissingen van de Vlaamse Regering, provincies en gemeenten. Het addendum wijzigt deze verdeling niet. Voor golf en lawaaisporten is de bevoegdheidsverdeling beleidsmatig vastgelegd door de Vlaamse Regering in de twee golfmemoranda en de regeringsbeslissingen over lawaaisporten. Bestemmingswijzigingen voor lawaaisporten worden vastgelegd in provinciale RUP's. De bevoegdheid over toeristisch-recreatieve knooppunten is vastgelegd in het RSV en de provinciale ruimtelijke structuurplannen. De VCRO voorziet in de zogenaamde delegatieregeling die het (binnen bepaalde randvoorwaarden) mogelijk maakt dat de verschillende bestuursniveaus hun bevoegdheid delegeren aan een ander bestuursniveau.*

*216c. SARO verwijst naar zijn standpunt 216b. Het addendum neemt de taakverdeling voor lawaaisporten over uit de beleidsbeslissingen van de Vlaamse Regering. Het addendum voorziet de mogelijkheid dat RUP's worden opgemaakt op provinciaal niveau of gewestelijk niveau. Een gewestelijk RUP zal opgemaakt worden indien de bestemmingswijziging betrekking heeft op processen of ruimtelijke eenheden op gewestelijk niveau. In de andere gevallen neemt de provincie het initiatief voor een RUP. Het selecteren van locaties voor nieuwe terreinen gebeurt door de provincies.*

*216d. SARO verwijst naar zijn standpunt 216b. Het addendum neemt de taakverdeling voor golfterreinen over uit de bestaande golfmemoranda. De huidige regeling verplicht de provincies niet om een afwegingskader op te stellen voor golfscholen. Indien dit echter noodzakelijk is, kunnen de provincies dit steeds op eigen initiatief doen. SARO is van oordeel dat de provincies in de huidige regeling over voldoende afwegings- en coördinatiemogelijkheden beschikken, ook wat de verdeling en spreiding van golfterreinen betreft. SARO is van oordeel dat de huidige definitie van golfschool goed aansluit op de praktijk van de golfsport en best ongewijzigd behouden blijft.*

*216e. SARO verwijst naar zijn standpunt 216d.*

*216f. SARO verwijst naar zijn standpunt 215c. SARO ondersteunt de gevraagde verdeling over de provincies niet. De huidige verdeling van de oppervlakte recreatie over de provincies kan niet zonder meer als basis genomen worden voor een gewenste verdeling in de toekomst. Het pakket van 2.000 ha is bedoeld om nieuwe initiatieven van gemeenten, provincies en gewest mogelijk te maken. Een verdeling over de provincies zou mogelijk ook onnodige beperkingen opleggen aan sommige gemeenten of provincies. Een verdeling is ook niet noodzakelijk om te bewaken dat de mogelijkheden niet worden overschreden. Dit kan globaal gebeuren op Vlaams niveau voor het geheel van de initiatieven van gemeenten, provincies en gewest.*

*216g. SARO wijst er op dat de zin '10.000 ha van de totale bestemde oppervlakte recreatie zal in natuurverwevingsgebied worden gesitueerd' - naar aanleiding van het vooronderzoek - werd geschrapt in het addendum. SARO benadrukt dat veel recreatiegebieden, zoals golfterreinen, bijzonder geschikt zijn voor verweving van functies (o.a. natuur, recreatie).*

#### **217. Procoro Oost-Vlaanderen [B18]**

a. De invulling van de bijkomende oppervlakte voor toerisme en recreatie is vaag. Het is onduidelijk of het accent ligt op nieuwe infrastructuren of het gaat om herbestemmingen voor zonevreemde situaties. Met betrekking tot het gebruik van het pakket op lokaal en bovenlokaal niveau worden geen voorwaarden ingeschreven. Ze vragen hoe de bijkomende ruimte voor toerisme en recreatie zich verhoudt t.o.v. de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur.

b. Het addendum (RG pag. 45) maakt een opsplitsing tussen lokaal en bovenlokaal. Het is niet duidelijk op basis waarvan deze opsplitsing lokaal - bovenlokaal gemaakt wordt, hoe en onder welke randvoorwaarden deze oppervlaktes bestemd zullen worden en hoe deze oppervlaktes per provincie zullen verdeeld worden.

c. Het addendum (IG pag. 56) stelt dat Toerisme Vlaanderen inschat dat ongeveer 2.000 ha van het bestaande recreatief aanbod zonevreemd gelegen is. Het is uit het addendum niet af te leiden welke infrastructuren onder deze 2.000 ha vallen. Zo is het bijvoorbeeld onduidelijk of rekening werd gehouden met de problematiek van de bestaande zonevreemde jeugdinfrastructuren en -verblijven en hoe deze dringende problematiek wordt meegenomen.

d. Hoewel permanente routes (MTB- en ruitersporen) en de daarmee verbonden infrastructuur wellicht tot het recreatief medegebruik worden gerekend, zijn zij in de praktijk vaak bovenlokaal en hebben zij binding met (verblijfs)infrastructuur. Het addendum gaat niet verder in op deze problematiek en formuleert ook geen ontwikkelingsperspectieven. Vermits voor deze routes een visie op minstens provinciaal niveau wenselijk geacht wordt, kan ervan uitgegaan worden dat deze taakstelling kan opgenomen worden in een PRS.

e. Ze vragen om de aanleg van golfscholen vooraf af te toetsen aan een provinciaal afwegingskader (cf. punt d en punt e van het bezwaarschrift van de VVP).

f. Inzake de lawaaihinderlijke sporten wordt gesteld dat er wordt geopteerd voor een minimaal scenario. In het IG wordt op de problematiek van de lawaaisporten niet ingegaan, de knelpunten en mogelijke ruimtelijke voorwaarden voor een dergelijke locatie zijn evenmin aanwezig. Er wordt enkel een vraag inzake ruimtebehoefte aangegeven door de sportfederaties vermeld. Toch wordt geconcludeerd dat in een minimumscenario er wordt uitgegaan van 1 locatie per provincie. Vanuit andere processen is het gebrek aan maatschappelijk draagvlak ervoor echter duidelijk. Deze problematiek en omvang van de lawaaisporten wordt niet geduid, er wordt evenmin een ruimtebehoefte aan gekoppeld. Gezien de beperkte open ruimte in Vlaanderen is het aangewezen om een ruimtelijke afweging van de ontwikkelingsmogelijkheden voor deze sporten op Vlaams niveau te maken.

g. De bevoegdheidsverdeling is momenteel absoluut onduidelijk. Er wordt enkel een indicatie gegeven van bevoegdheidsverdeling voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Het is echter niet duidelijk welk bestuurlijk niveau bevoegd is of het initiatief zal nemen voor de afweging van diverse locaties. Verder is inzake deze bevoegdheidsverdeling de omschrijving 'processen of ruimtelijke eenheden van Vlaams niveau' t.o.v. 'de andere gevallen' ook niet eenduidig. Met betrekking tot de grondgebonden lawaaisporten wordt dan ook een duidelijke toewijzing van het initiatiefrecht tussen provincie en gewest gevraagd.

h. Evenmin wordt ingegaan op het onderscheid tussen watergebonden en land/luchtgebonden lawaaisporten. De watergebonden lawaaisporten worden nergens expliciet vermeld, evenmin wordt de bevoegdheid voor eventuele RUP's hiervoor duidelijk toegewezen. De voetnoot geeft aan dat het gaat om gemotoriseerde sporten op verharde en onverharde terreinen. In de opsomming staat echter geen enkele watergebonden lawaaisport (bv. waterski). Deze sporten hebben naast hun gebruik van een wateroppervlak ook bijhorende ruimte voor infrastructuur nodig. Specifiek voor de provincie Oost-Vlaanderen werd reeds onderzoek gedaan naar mogelijke locaties voor gemotoriseerde sporten, dit in opdracht van de Vlaamse Regering. Deze studie werd door de deputatie in haar zitting van 17 maart 2005 goedgekeurd en overgemaakt aan de bevoegde minister. De Vlaamse Regering heeft op 23 december 2005 beslist dat de voor Oost-Vlaanderen voorgestelde locaties niet in aanmerking genomen worden bij gebrek aan een lokaal maatschappelijk draagvlak.

*217a. SARO verwijst naar zijn standpunt 215c. Het addendum (pag. 45) vermeldt dat de beschikbare oppervlakte bedoeld is voor bestaande (zonevreemde situaties) en voor nieuwe inplantingen. Specifiek voor de gemeenten is bepaald dat prioriteit moet gaan naar bestemmingswijzigingen van bestaande zonevreemde situaties.*

*217b. De Raad vraagt aan de administratie om dit verder te verduidelijken en verwijst ook naar zijn standpunt 216f.*

*217c. SARO verwijst naar zijn standpunt 215c. Het ruime pakket van 2.000 ha kan ook gebruikt worden voor eventuele bestemmingswijzigingen voor jeugdverblijven in de periode tot 2012.*

*217d. SARO merkt op dat deze problematiek niet tot de scope van deze herziening van het RSV behoort.*

*217e. SARO verwijst naar zijn standpunten 216d en 216e.*

*217f. SARO verwijst naar zijn standpunt 216c.*

*217g SARO verwijst naar zijn standpunt 216d.*

*217h. SARO verwijst naar zijn standpunt 215c.*

**218.** Natuurpunt Voorkempen en Zoersel [B119] en diverse bezwaarindieners [B77, B232, B233, B234, B235, B236, B237, B260, B261, B262, B322]

a. Bezwaarindieners stellen vast dat er geen duidelijke criteria geformuleerd zijn voor de selectie van permanente terreinen van lawaaisporten. Er staat enkel: 'Bij de opmaak van een RUP wordt gestreefd naar een ruimtelijke bundeling van luidruchtige activiteiten om de omgevingshinder van dergelijke locaties te beperken.' Er staat niet hoe dit gaat gebeuren en of de geselecteerde locaties zullen worden gekozen in functie van andere geluidsbronnen of op basis van ruimtelijke criteria. Bij de selectie moet de Vlaamse Regering minstens rekening houden met (1) lawaaihinder: het terrein ligt niet in de open ruimte vermits de verspreiding van het lawaai daar het grootst is, en is best gelegen in de buurt van andere geluidsbronnen (autosnelweg, haventerrein, industrieterrein) zodat de lawaaihinder beperkt is, (2) verkeersoverlast: het terrein ligt het best in de buurt van een autosnelweg, met het oog op de ontsluiting en (3) inpassing in de omgeving: voldoende ver van woon-, natuur- en landbouwgebieden en bovendien aandacht voor buffering.

b. Het risico bestaat dat de Vlaamse Regering of de provincie Antwerpen een RUP zou opstellen voor het crossterrein in Brecht (Kraaijenhorst). Dit terrein is niet geschikt als permanent crossterrein. De gemeente Brecht is een buitengebiedgemeente. Het ruimtelijk beleid voor Brecht moet daarom vertrekken van de doelstellingen die het RSV voor het buitengebied vooropstelt (o.a. het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functie, het tegengaan van versnippering, het bereiken van gebiedsgerichte kwaliteit).

De Vlaamse Regering besliste op 14 december 2007 om het crossterrein in Brecht te selecteren voor motorcross en autocross. Er komt een permanent crossterrein (23,5 ha). De bezwaarindiener schetsen verder de kenmerken van het crossterrein.

De bezwaarindieners wijzen op volgende juridische bezwaren tegen de bestemmingswijziging: (1) het is strijdig met het RSV (pag. 419-420): namelijk crossterreinen horen niet thuis in het buitengebied, dit is enkel mogelijk wanneer een dergelijk terrein gelegen is in een toeristisch-recreatief knooppunt), (2) het is strijdig met het GRS Brecht: het terrein ligt op slechts 500 m van beschermde natuurgebieden, beschermde landschappen en/of ankerplaatsen. Het GRS duidt het gebied aan als een aandachtspunt voor de natuur en gelegen in een droog verbingsgebied en (3) er is overschrijding van de draagkracht van de omgeving.

Tevens formuleren ze volgende feitelijke bezwaren tegen het permanent crossterrein: geen lokaal draagvlak, lawaaihinder, gezondheidsrisico's (veel fijn stof), bezwaren landbouwsector, verkeershinder, nabijheid van drie natuurgebieden en een vogelrichtlijngebied, en een bedreiging voor landschapspark De Voorkempen. Bij die verweving dienden de betrokken gemeenten te streven naar de bescherming van natuur en landschapswaarden. Ze stellen dat de Vlaamse Regering geen permanente motorcrossterreinen kan inplanten in het buitengebied, tenzij er al vergelijkbare infrastructuur aanwezig is. Dit is ook wat het RSV bepaalt (pag.419-420).

De motorcrossclub Sint-Lenaerts kreeg in 1993, 1998 en 2003 milieuvergunningen klasse 1 voor deze crossactiviteiten. Op 7 maart 2008 werd, laattijdig, een nieuwe milieuvergunningsaanvraag ingediend. Vlaams minister Hilde Crevits heeft op 27 maart 2009 beslist om de vergunning te bevestigen, maar bijkomende voorwaarden op te leggen. Deze ministeriële beslissing werd op 20 oktober 2009 geschorst door de Raad van State.

c. Bezwaarindieners [B261] stellen aanvullend dat ze niet kunnen toestaan dat er nog meer landbouwgrond verdwijnt. De grond is zeer belangrijk voor de landbouwbedrijven. Het verdwijnen van landbouwgrond legt een hypotheek op hun toekomst.

d. Bezwaarindieners [B234] stellen aanvullend dat het ongepast is om een wederrechtelijk verworven foute toestand te willen bestendigen door een herziening van het RSV.

*218a. Het addendum (RG pag.48) bepaalt dat voor provincies waar nog geen locaties werden geselecteerd, minimaal 1 locatie moet worden aangeduid voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten per provincie. De SARO erkent dat het bieden van ruimte voor gemotoriseerde sporten een maatschappelijk gevoelige evenwichtsoefening is. De voorgestelde oplossing (1 per provincie) lijkt SARO echter zeer simplistisch. Op provinciaal niveau zijn hier al lang processen opgestart (al dan niet met resultaat). Bovendien komt deze bepaling 'uit de lucht gevlogen' zonder enige onderbouwing in het IG. Op het gebied van de onduidelijke bevoegdheidsverdeling verwijst SARO naar zijn standpunt 216c.*

*218b,c,d. Bij de eventuele aanduiding van bepaalde locaties voor permanente omlopen via provinciale RUP's zal aandacht moeten gaan naar de volwaardige afstemming en de ruimtelijke draagkracht van het gebied. Ook de geldende regelgeving (o.a. overleg, opmaak van een plan-MER) zal moeten worden gerespecteerd. De selectie en*

*de ruimtelijke afweging van concrete locaties voor terreinen voor lawaaisporten valt buiten de scope van het addendum. In algemene zin is het al dan niet innemen van landbouwgrond een onderdeel van de ruimtelijke afweging die gebeurt bij de selectie (en herbestemming) van de terreinen.*

**219.** GROEN [B76, B91, B116, B134, B135] en bezwaarindiener [B45]

Bezwaarindieners willen actief mee zoeken naar oplossingen voor de terreinen voor lawaaisporten. Hiertoe werd een voorstel van resolutie ingediend in het Vlaams Parlement. Ze stellen voor om binnen het pakket bestemmingswijzigingen voor provincie en Vlaams Gewest van 1.000 tot 1.500 ha over te gaan tot de afbakening van 1 terrein per provincie. Gelet op alle problemen die ze kenden door het ontbreken van draagvlak bij eerdere pogingen tot inplanting van crossterreinen willen ze in de toekomst crossterreinen organiseren op industriegronden, op te saneren gronden of op haventerreinen.

*219. SARO neemt akte van het aanbod om te zoeken naar oplossingen. Hij verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d.*

**220.** Streekvereniging Zenne en Zoniën [B168]

a. Een mogelijke oplossing voor golfterreinen in Vlaanderen is de aankoop van gronden die bv. niet gunstig zijn voor landbouwgewassen. Daar kunnen dan golfterreinen aangelegd worden zonder te raken aan natuurgebied.

b. Het addendum voorziet één terrein voor lawaaisporten per provincie. Dit mag nooit in een natuurgebied doorgaan. Een 100% haalbare kaart is de aankoop van verlaten fabrieksterreinen en die om te vormen in een circuit voor lawaaiërgesporten.

*220a. SARO neemt akte van deze bemerking en verwijst naar zijn standpunt 216d.*

*220b. SARO neemt akte van deze bemerking en verwijst naar zijn standpunten 216c en 218a. De ligging in natuurgebied is een afwegingselement dat verplicht meegenomen worden bij de keuze van de concrete locaties.*

**221.** Arrondissementsraad Antwerpen Boerenbond [B281]

In de provincie Antwerpen liggen de omlopen voor lawaaisporten vooral in landbouwgebied. Met betrekking tot lawaaisporten is herbestemmen/bevestigen van activiteiten op huidige locaties niet de meest gewenste optie. Veel terreinen liggen immers zonevremd en slepen vanuit het verleden een problematiek van geen of geweigerde vergunningen, activiteiten buiten vergunning en hinder met zich mee. De keuze om lawaaisporten onder te brengen in een reeds lawaaiërgesport omgeving geniet de voorkeur op het bevestigen en uitbreiden van huidige locaties waar de reeds aanwezige geluids- en andere hinder alleen maar zal toenemen. Ze maken bovendien bezwaar tegen het feit dat geen duidelijke criteria zijn geformuleerd voor de selectie van permanente terreinen voor lawaaihinderlijke sporten. Elementen zoals lawaaihinder, verkeersoverlast en inpassing in de omgeving moeten minstens worden meegenomen.

*221. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d.*

**222.** Bezwaarindiener [B280]

Bezwaarindiener vraagt een verbod op lawaaisporten in de ruime omgeving van bewoning of recreatie. Bijkomende kosten moeten berekend worden. De overheid moet een belangrijke rol opnemen in de beleving van vakantie en moet geen verre reizen promoten. Het principe moet zijn: De natuur kan 'gebruikt' worden voor toerisme en recreatie maar niet 'opgebruikt'.

*222. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d.*



**223. Bezwaarindieners [B31, B37]**

Het betreft het inpalmen van de moerasgebieden in de kanaalzone Roeselare-Izegem terwijl men het hoog gelegen cross en lawaaigebied van Kachtegem-Izegem naast de op- en afrit van de E403 en palend aan het kanaal Roeselare-Leie links laat liggen hoewel dit veruit de goedkoopste en veruit de milieuvriendelijkste oplossing is in de hele regio voor industriegebied. Bezwaarindiener gaat verder in op de overlast van dit crossgebied en schetst de historiek. Bezwaarindiener wijst op de maximale investeringskost voor de belastingsbetaler en de maximale eeuwigdurende vervuiling van het milieu. Het addendum is de kans om bij te sturen en de bevolking te geven waar ze recht op heeft: beste kostprijs, beste milieubeheersing en beste waterhuishouding. De prijs die we betalen voor het open houden van dit Kachtem crossgebied op het meest centrale punt van dit havengebied overstijgt elke verbeelding.

*223. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d. De selectie en de ruimtelijke afweging van concrete locaties voor terreinen voor lawaaisporten valt buiten de scope van het addendum.*

**224. Bezwaarindiener [B152]**

Het addendum ziet inzake lawaaisporten een aantal elementen over het hoofd. Bezwaarindiener verwijst naar het beleidskader Lawaaisport en de beleidsnota van 8 mei 2009. De Vlaamse Regering doet duidelijke vaststellingen: lawaaisporten zijn in een dicht bevolkt gebied zoals Vlaanderen problematisch en hinderlijk, beperk deze hinder en zoek locaties die luidruchtige activiteiten bundelen. De opties uit het informatieve gedeelte zouden dus beter en concreter in het richtinggevend deel opgenomen te worden. Bezwaarindiener stelt voor om de reglementering van gebieden met ruimtelijke bestemming van zeehavens en bedrijventerreinen te herzien, zodat permanente omlopen wel kunnen gelokaliseerd worden volgens de Vlaamse-normen als klasse I inrichting. Hij stelt dat zijn wijk (Imert Leopoldsborg) niet langer wil geplaagd worden door lawaaihinder van Honda-parcours Balen-Olmen. De adviezen van de verschillende raden worden duidelijk niet opgevolgd.

*224. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d.*

**225. Velt-Zoersel [B150]**

Bezwaarindiener tekent bezwaar aan tegen de herziening van het RSV met het oog op het toelaten van een crossterrein op de grens van Brecht en Malle. Er is vanuit de plaatselijke bevolking totaal geen vraag naar dergelijke sportinfrastructuur. Trainingen en wedstrijden vinden plaats in het weekend, het moment bij uitstek om van de landelijke omgeving te genieten. De crossterreinen liggen vlak bij natuur- en stiltegebieden. De landbouwsector is gekant tegen dit terrein: 20 ha waardevol landbouwgebied gaat verloren.

*225. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d. De selectie en de ruimtelijke afweging van concrete locaties voor terreinen voor lawaaisporten valt buiten de scope van het addendum.*

**226. Bezwaarindiener [B328]**

Bezwaarindiener verwijst naar het openbaar onderzoek voor de exploitatie van het vliegveld Ursel op het militair domein in Knesselare-Ursel. Bezwaarindiener vraagt om dit dossier mee op te volgen in de opmaak van het RSV en verwijst naar enkele passages uit het dossier (kaart met stiltegebieden, buffering van natuurfunctie in het buitengebied). Er zijn veel argumenten, eigen aan de sportvliegerij, die onverzoenbaar zijn met de ontwikkelingsperspectieven voor het Drongengoedgebied (o.a. habitatgebied, aaneengesloten bosgebied). Ze vragen om er bij hun College van burgemeester en schepenen op aan te dringen om het toekennen van een vergunning voor de exploitatie van het vliegveld Ursel ten minste uit te stellen tot na de opmaak van het nieuwe RSV.

*226. SARO neemt akte van deze bemerking. Uitspraken over concrete locaties voor recreatieterreinen vallen buiten de scope van het addendum.*

**227. Bezwaarindiener [B143]**

Bezwaarindiener verwijst naar het structuurplan Lierde waarin de planning is voorzien van een recreatiezone langs de Wageweg te Lierde. Bezwaarindiener is landbouwer en heeft een groot deel van deze gronden in gebruik en tekent daarom hiertegen bezwaar aan.



*227. SARO neemt akte van dit bezwaar. Opmerkingen die betrekking hebben op een gemeentelijk structuurplan (Lierde) of op concrete locaties voor recreatieterreinen vallen buiten de scope van het addendum.*

**228.** Waterwegen en Zeekanaal nv [B312]

- a. Scheepvaart komt relatief weinig aan bod in het addendum. Er is bij de aanvullingen sprake van jachthavens, watersporten en lawaaisporten. Ze vragen om de toekomstige noden voor de scheepvaart nu reeds op te nemen zodat de realisatie niet in het gedrang komt.
- b. Voor de actualisatie van de prognoses voor de periode 2007-2012, is er een door Toerisme Vlaanderen geschatte ruimte vraag (bijkomend te bestemmen) tot 2012 van ongeveer 850 ha. Er is o.m. ook sprake van jachthavens als ruimtevragers. Voor de watersportclubs zijn bijkomende locatiemogelijkheden alvast een heel nijpend probleem (rechtszekerheid indien ze zonevreed zijn, eventuele renovatie of uitbreiding). Ze pleiten er dan ook voor dat voldoende ruimte wordt voorzien voor jachthavens bij de bijkomende ruimte vraag (RG pag. 49).
- c. Er is nood aan ruimte voor wacht- en rustplaatsen (gecombineerd voor pleziervaart en beroepsvaart, dus ook voor kegelschepen) langs de waterwegen. Het is nuttig om dit op te nemen in de ruimte vragen zodat de realisatie hiervan niet wordt gehypothekeerd.

*228a,b,c. De Raad verwijst naar zijn standpunt 215c.*

**229.** Vlaamse Confederatie Bouw [B173]

De VCB stelt vast dat de lawaaisporten nu uitgesloten worden van de specifieke behandeling van lawaaisporten. Het is aangewezen onbemande (op afstand bestuurde) sportvliegtuigen, die een vergelijkbare plaatselijke lawaaihinder veroorzaken als motorcrossen, ook op te nemen bij lawaaisporten. De lawaaihinder veroorzaakt door onbemande sportvliegtuigen kan immers vergeleken worden met de lawaaihinder door schietsporten. Hetzelfde geldt echter niet voor de bemande sportvliegtuigen die inderdaad zoals de voetnoot stelt kunnen worden uitgesloten van deze aanpak. Ze stellen voor om op pag.48 bij voetnoot 11 de definitie van lawaaisporten indien zin uit te breiden en te verduidelijken dat onbemande op afstand bestuurde vliegtuigen wel onder de lawaaisporten worden gerekend, terwijl hetzelfde niet geldt voor bemande sportvliegtuigen.

*229. De voetnoot in het addendum (RG pag.48) verduidelijkt wat onder lawaaisporten wordt bedoeld. Naast motorcross worden ook andere gemotoriseerde sporten zoals trial, enduro, quad, 4x4, rally-cross vermeld. Het gaat om gemotoriseerde sporten op verharde en onverharde terreinen. Aangezien een gelijkaardige problematiek van ruimtelijke inpassing zich ook voordoet voor schietsporten met vuurwapens, geldt het beleidskader voor lawaaisporten ook voor deze schietsporten. Dit beleidskader geldt echter niet voor sportvliegerij dat andere ruimtebehoeften heeft. De SARO brengt de vraag om onbemande sportvliegtuigen ook onder te brengen onder het beleidskader voor lawaaisporten, onder de aandacht van de ontwerper.*

**230.** ACV en ACW [B144]

De herziening biedt bijzonder veel bijkomende ruimte voor sport en recreatie. Het is onduidelijk waarom zoveel ruimte moet voorzien worden, plus waarom er ook zoveel ruimte lokaal moet ingevuld worden. Ze hebben vragen bij de hoeveelheid ruimte voor golf en lawaaiërende sporten. Aangezien recreatie een belangrijk mobiliteitseffect heeft, moeten alle vormen van 'leisure'-activiteiten gepland worden bij knooppunten van openbaar vervoer.

*230. SARO verwijst naar zijn standpunt 215c. De ruimtebehoefte voor golf wordt ingeschat op 1.000 ha op basis van de genomen beleidsopties.*

**231.** De Vlaamse Jeugd Raad [B113]

Bezwaarindieners leest in het addendum dat 2.000 ha extra ruimte wordt voorzien voor toerisme, sport en recreatie. Ze pleiten er voor om deze ruimte ook ter beschikking te stellen voor herbestemmingen ten gunste van (zonevreedde) jeugdvoorzieningen (jeugdlokalen, jeugdverblijven en kampeertreinen).

*231. SARO verwijst naar zijn standpunten 215c en 217c.*

**232.** Vereniging Leven in Vlaanderen en Europa [B303] en ACW-bestuur Herne [B258]

Locaties voor lawaaisporten en golfterreinen nemen een deel van de groei voor hun rekening. Er wordt een gedeelte voorzien voor sport, recreatie en toerisme. Als dit geschiedt onder de vorm van openbare domeinen zijn ze goedkoop toegankelijk voor de burger, maar de oprichting en het onderhoud gebeurt wel met belastingsgeld. Is dit verantwoord in volle economische crisis. Ze vragen zich af of de nadruk niet moet gelegd worden op zachte recreatie en wandelpaden doorheen de weidse natuur.

*232. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**233.** Bezwaarindiener [B217]

De bevoegdheid over golfscholen moet provinciaal blijven, aangezien ruimtelijke ordening (goede afweging tussen recreatie, landbouw, natuur en andere functies) beter op een hoger niveau gebeurt. Als vele gemeenten zouden overgaan tot het inrichten van een golfschool hypothekeert dit de toekomst van jonge landbouwgezinnen, die over voldoende (pacht)grond moeten beschikken om leefbaar te kunnen blijven. Als dit zou gebeuren in Herzele, is er minder pachtgrond beschikbaar voor landbouwgezinnen. Jonge gezinnen zullen dan genoodzaakt zijn hun landbouwactiviteit stop te zetten.

*2343 SARO verwijst naar zijn standpunt 216b.*

**234.** De Arrondissementsraad Boerenbond Aalst [B146]

a. De processen van afbakening van de agrarische en natuurlijke structuur dienen ten volle gewaardeerd te worden. Verdere aantasting van de afgebakende agrarische structuur mag niet toegelaten worden. Indien de noodzaak expliciet aangetoond wordt, is volwaardige compensatie nodig. De minister heeft voor de Vlaamse Ardennen expliciet verwoord dat de consensus die bereikt werd tussen de respectievelijke actoren en die geregistreerd werd in het overleg, prioritair gerealiseerd moeten worden in de RUP's.

b. Het is onaanvaardbaar dat golfterreinen en/of golfscholen onder de bevoegdheid van de gemeenten vallen. De eenzijdige inname van de open ruimte in gebruik door de landbouw voor deze realisaties is onaanvaardbaar. Gebieden met een landbouwpotentie mogen niet worden aangetast door deze vorm van structurele versnippering.

c. Er is geen draagvlak voor lawaaihinderlijke sporten in de open ruimte van Zuid-Oost-Vlaanderen. Deze terreinen kunnen zich best situeren in een omgeving die reeds onderhevig is aan een dergelijke hinder, in casu industriële terreinen.

*234a. SARO ondersteunt deze bezorgdheid die bewaakt moet worden bij de verdere uitwerking van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Hij verwijst tevens naar zijn standpunten 1a en 1d.*

*234b. SARO verwijst naar zijn standpunt in 216b.*

*234c. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d.*

**235.** KOLENA vzw [B22]

a. Het is fantastisch vast te stellen dat door de digitalisering van alle kaarten, Vlaanderen plots met 2.000 ha is gegroeid. Het is goed dat deze hectares worden voorzien voor toerisme, recreatie en vrije tijd, een sector die toch al stiefmoederlijk was behandeld. Iets anders is dat ze vaststellen dat de helft van dit areaal door de gemeenten kan vastgelegd worden. Hoe zal die verdeling gebeuren? Is er een studie die aangeeft dat Vlaanderen zoveel behoefte heeft aan golfterreinen?

b. Ze hebben ook bedenkingen bij de terreinen voor lawaaisporten en refereren naar de zoektocht in Oost-Vlaanderen. Na de opmaak van een studie door de provinciale Werkgroep Natuur en Sport die door het provinciebestuur niet werd aanvaard, heeft een studiebureau dit werk overgedaan, waardoor plots gemeenten werden geselecteerd die daarvan zeer laat op de hoogte werden gebracht. Uiteraard veroorzaakte dit zo goed als altijd een opstand van de plaatselijke bevolking.

Toen oordeelde het provinciebestuur dat voor deze sporten in Oost-Vlaanderen nergens een maatschappelijk draagvlak kon gecreëerd worden. Hierna werd de opdracht aan de Vlaamse Minister van Sport toevertrouwd die nu zo goed als zeker een Salomonsoordeel moet uitspreken over deze kwestie. Ondertussen blijft de vraag of het wel een goed idee is om in ons dichtbevolkte Vlaanderen in elke provincie een dergelijk terrein te voorzien. Ook blijft de vraag waarom grote industrieterreinen en havengebieden niet in deze selectie kunnen opgenomen worden. Het zou toch al te gortig zijn, dat ergens op het platteland, de rust compleet wordt verstoord met aanzienlijke schade voor mens en dier, terwijl er lawaaierige buurten zijn, zoals havengebieden, waar dit minder zou storen.

*235a. Voor het aspect van de bevoegdheidsverdeling/subsidiariteit verwijst SARO naar zijn standpunt 216b. Voor het aspect van de inschatting van de behoefte aan nieuwe golfterreinen verwijst SARO naar zijn standpunt 215c.*

*235b. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d.*

#### **236. GROEN [B180, B265]**

a. Meer terughoudendheid is wenselijk bij het herbestemmen van bestaande zonevremde infrastructuur. Een toename van de bestemde oppervlakte voor recreatie met 2.000 ha is te veel en is nadelig voor landbouw en natuur.

b. De uitbreiding van golfterreinen is een ruimteverslindend plan dat nauwelijks toegevoegde waarde genereert en slechts van nut is voor een zeer select gebied. Bijkomende ruimte en landschap innemen voor een dergelijke privé-activiteit getuigt van weinig zin voor democratie en het toegeven van de overheid aan strikt private belangen.

c. Inzake lawaaisporten moet 'minimaal 1 terrein per provincie' vervangen worden door 'slechts 1 terrein per provincie'. Daarenboven moeten daar strenge voorwaarden aan gekoppeld worden naar geluidshinder en negatieve effecten op natuurgebieden.

*236a. SARO verwijst naar zijn standpunt 215c.*

*236b. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*236c. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d.*

#### **237. Natuurpunt Scheldeland [B51]**

Ze stellen serieuze vraagtekens bij de voorgestelde behoefte aan golfterreinen en terreinen voor lawaaisporten. In onze dichtbevolkte regio's is er meer vraag naar bosgebied en natuurgebieden waar gezinnen zich kunnen uitleven zonder de fauna, flora en de omgeving te verstoren. Zonevremde bossen kunnen geregulariseerd worden door ingrepen als planologische ruil.

*237. SARO verwijst naar zijn standpunt in 215c.*

#### **238. GROEN West-Vlaanderen [B228]**

a. Het aanwijzen van ankerplaatsen moet op grond van de integrale ruimtelijke visie onverminderd voort worden gezet en er moet werk gemaakt worden van het verankeren van landschapswaarden en -kenmerken in erfgoedlandschappen via ruimtelijke uitvoeringsplannen of andere planningsinitiatieven. In overleg met de regionale landschappen, met andere relevante erfgoedorganisaties en met de gemeentebesturen moet worden nagegaan op welke manier de landschappen het best kunnen worden in stand gehouden en gevaloriseerd.

b. Dorpen achter de kustlijn en in toeristische gebieden komen in gevaar. De ontwikkeling van de kustgemeenten kreeg veel aandacht en richtte zich vooral op de bebouwing langs de kustlijn, op de erfgoedwaarde die gedurende decennia van geen tel bleek te zijn, op de duinengebieden, op ecologisch waardevolle gebieden. Die aandacht was en is terecht. Echter, de problematiek verschuift naar de dorpen die meteen na de kustlijn zijn gelegen (o.a. Uitkerke, Nieuwmunster, Vlissegem, Klemskerke, Wilskerke, Leffinge, Lombardsijde, Slijpe, Mannekensvere). Deze dorpen zijn meestal uit handen gebleven van bouwgrage immobiliënbedrijven en hebben hun typisch, rurale karakter, kunnen behouden. Deze eigenheid komt steeds meer onder druk te staan. Er is een toenemende vraag naar verblijven aan of in de nabijheid van de kust.

Naast de schade die aangericht wordt aan de leefgemeenschap en aan de eigenheid van de dorpen, hebben deze projecten een pervers effect op de grond- en pandenprijs, die pijlsnel de hoogte in gaat. En dat zal op haar beurt de cohesie in de dorpen niet bevorderen. Nogal wat dorpsbewoners zien plots het manna aan de hemel verschijnen en hopen dat het over hen zal neerdalen. Ze adviseren te voorzien in een geïntegreerde thematische aanpak. Er is nood aan een globale visieontwikkeling over de verhouding tussen wonen en tweede verblijven, over de open ruimte, over architecturale kwaliteit en evenwicht tussen bouwvolumes, over monumentaal erfgoed. Ze vragen niet een beleid dat de stolp over deze dorpen zet, maar een leefbare en kwalitatieve ontwikkeling mogelijk maakt. De problematiek is trouwens niet exclusief aan de orde voor de dorpen in het kusthinterland, maar kan uitgebreid worden naar gebieden die onder een sterke toeristische druk staan (o.a. West-Vlaams Heuvelland, de Voerstreek).

c. De liefhebbers en beoefenaars van motorcross stellen een duidelijke vraag naar omlopen. Ze spreken dan ook een terechte verwachting uit naar de Vlaamse Regering, zoals bleek uit de actie in Brussel op 14 november 2009. Motorcross is en blijft een populaire sport in Vlaanderen. Wegens gebrek aan voldoende permanente terreinen, zoeken liefhebbers van de motorsport voor hun oefenritten vaak hun toevlucht op de resterende zandwegen in het landelijk gebied. Dat wildcrossen wordt door veel mensen, bewoners en gebruikers van het buitengebied echter als zeer storend ervaren. De vraag naar crossterreinen is een grote ruimtevraag. Omwille van die inherente overlast kan de motorsport moeilijk geïntegreerd worden in het landelijk en natuurrijk buitengebied. De combinatie lawaaisporten en industriële activiteiten ligt veel meer voor de hand. Hier is er zeker synergie, samenwerking en meerwaarde te realiseren op het vlak van mobiliteit, hinderbestrijding, afvalbehandeling, energievoorziening. De inplanting van de motorcrossterreinen door de provincies wordt als een zeer moeilijke opdracht ervaren omdat er meestal geen draagvlak is bij de omwonenden. De provincies Limburg en Antwerpen nemen meer hinder op zich dan de andere provincies. In de Vlaamse havens en zeehavens zijn gronden beschikbaar. Daarom adviseren ze dat gronden voor de aanleg van permanente terreinen voor lawaaisporten moeten voldoen aan volgende voorwaarden: zones die nu reeds te kampen hebben met lawaaioverlast en waar geen hinder is voor omwonenden en geen schade aan landschap en natuur, zones in havens, zeehavens en industriezones, zones die vroeger een industriële bestemming hadden en die in het kader van herbesteding voor sanering in aanmerking komen (brownfields).

d. Ze adviseren dat huidige of nieuwe golfsterreinen voldoen aan volgende criteria: effectieve toegankelijkheid, medegebruik en respect voor ecologische waarden zonder verblijfsaccommodatie.

*238a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 7k. Het verankeren van landschapswaarden en -kenmerken in erfgoedlandschappen via ruimtelijke uitvoeringsplannen of andere planningsinitiatieven valt niet binnen de scope van het addendum.*

*238b. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*238c. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d.*

*238d. SARO verwijst naar zijn standpunt 215a.*

## 2.2.8. Bezwaren betreffende landbouw, natuur en bos

**239.** Natuurpunt en BBL [B223], Natuurpunt Kortrijk [B27], GROEN [B180, B265], West-Vlaamse Milieufederatie [B128], Limburgse Milieukoepel [B174]; Streekvereniging Zenne en Zoniën [B168] en diverse bezwaarindieners [B15, B20, B45, B46, B97, B127, B207, B211, B225, B301, B343, B344, B345, B346, B347, B348, B349]

a. Voor natuur, bos en landbouw verandert er in essentie weinig. Er wordt vastgesteld dat de huidige doelstellingen van het RSV – een uitbreiding van de schaarse bos- en natuurgebieden – niet gehaald werden en een serieuze achterstand werd opgelopen. De doelstellingen blijven dezelfde en worden vijf jaar opgeschoven. Voor de problematiek van de zonevreemde bossen (bossen in industrie- of woongebied), is er geen aandacht, ondanks de bepalingen hierover in het regeerakkoord.

b. Het ontwerp voorziet in één bestemmingscategorie 'natuur, bos en groen'. Minstens 203.000 ha zou bestemming natuur of bos moeten hebben en maximaal 34.000 ha een andere bestemming. Dit zou het mogelijk moeten maken te evolueren naar een geïntegreerde typebestemming voor natuur en bos. Bezwaarindieners begrijpen de problematiek, maar missen een eenduidig beleid. Ze vragen in hoeverre het aangewezen is om in deze beperkte actualisatie een dergelijk vergaande optie voor integratie door te voeren. Indien men voor één bestemmingscategorie opteert, waarom dan een opsplitsing tussen 'natuur en bos' en 'overig groen'? Is de categorie 'overig groen' eenduidig implementeerbaar? Deze samenvoeging dreigt tot veel onduidelijkheid en tot nog meer vertraging. Het is beter om nu alle middelen en menskracht te investeren in een verdere afbakening van de open ruimte structuren, zoals voorzien in het RSV.

*239a. SARO ondersteunt deze bezorgdheid en verwijst naar zijn standpunten 1a en 1d. SARO onderschrijft de zorg voor een versnelde uitvoering en wijst op de ambities die de Vlaamse Regering daarover opgenomen heeft in het regeerakkoord. SARO pleit er voor dat de Vlaamse Regering een concreet plan van aanpak opstelt en tot uitvoering brengt en dat daarvoor de nodige middelen ter beschikking worden gesteld.*

*239b. SARO verduidelijkt dat in het addendum niet is voorzien om de bestemmingen 'natuur', 'bos' en 'overig groen' samen te voegen tot één bestemmingsvoorschrift 'natuur, bos en groen'. Deze categorieën worden in de ruimteboekhouding samengebracht. Het nut hiervan is echter niet duidelijk omdat verderop de afzonderlijke oppervlakte doelstellingen voor landbouw, natuur en bos, terug ingevoerd worden.*

*SARO erkent dat er nood is aan een betere afstemming tussen natuur, bos en groen. De Raad erkent dat de afweging inzake natuurdoeltypen op basis van natuurrichtplannen moet gemaakt worden en niet op niveau van een RUP. De oplossingen die in het addendum echter naar voor geschoven worden hebben geen meerwaarde. Integendeel de Raad stelt vast dat de gevolgen van deze bepaling onvoldoende onderzocht zijn. Hij verwijst ook naar de talrijke bemerkingen vanwege de natuurverenigingen en de landbouwsector bij deze bepaling. Beide organisaties vragen in hun bezwaarschriften de schrapping van deze bepaling. SARO ondersteunt dit en vraagt om allereerst deze optie verder te onderzoeken. Een eerste knelpunt betreft onder meer dat als gevolg van deze bepaling in het addendum wordt voorzien dat 'binnen de gebieden van de natuurlijke structuur de nodige ruimte wordt voorzien voor effectieve realisatie van effectief bos'. De Raad benadrukt de noodzaak om naast de volwaardige afbakening van 120.000 VEN ook volwaardig invulling te geven aan de vraag naar bosuitbreiding (10.000 ha effectieve bosuitbreiding en 10.000 ha bebossing van landbouwgronden). Een tweede knelpunt betreft onder meer de mestwetgeving die gekoppeld is aan ruimtelijke bestemmingen (cf. standpunt 247b).*

**240.** Limburgse Milieukoepel [B174]

Bezwaarindiener verwijst naar het addendum dat stelt dat de oppervlakte natuur, bos en groen in 2012 237.000 ha zal bedragen waarvan 125.000 ha in overdruk als GEN of GENO en minstens 203.000 ha een bestemming natuur of bos heeft. Bezwaarindiener vindt het positief dat de overheid opteert om deze grondbalans, die reeds in het eerste RSV vastgelegd was, aan te houden en prioritair uit te werken. Het ontwerp voorziet dat de planhorizon verlengd wordt naar 2012 omdat de uitvoering van tegen 2007 niet gerealiseerd is. De laatste jaren heeft de afbakening van het buitengebied stilgelegen. Om nu alles nog te realiseren voor 2012 lijkt niet realistisch en zal de kwaliteit van het proces niet ten goede komen.

Daarom pleiten ze om een langere termijn te voorzien, maar wel tussentijdse doelstellingen vast te leggen zodat het proces op een verantwoorde en overzichtelijke wijze kan uitgevoerd worden. Het is noodzakelijk dat het proces van afbakening van het buitengebied dringend wordt verder gezet en eindelijk tot een goed einde wordt gebracht.

*240. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a.*

**241. GROEN [B180, B265]**

Bezwaarindieners vragen dat landbouwgronden zouden geherwaardeerd worden. De voortschrijdende aftakeling van de landbouwgronden moet gestopt worden. De stijging van de voedselprijzen en het inschakelen van bio-brandstof zijn de voorlopers van een levensbelangrijke, voelbare nood aan voldoende oppervlakte voor voedselproductie. Overheidsinitiatieven mogen deze primaire behoefte niet schaden. Ze verwijzen naar de doelstellingen in het addendum voor de landbouwsector en vragen prioriteit voor de bestemmingswijziging van zonevreemde bossen zodat de landbouwsector minder onder druk komt te staan.

*241. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a.*

**242. Natuurpunt Scheldeland [B51]**

a. Bezwaarindiener steunt de voorgenomen afbakening van 38.000 ha bijkomende natuur en 10.000 ha bijkomend bos. Deze afbakeningen mogen niet op de lange baan geschoven worden. Het is goed dat de vijf hinderpalen worden opgelost.

b. Ook de afbakening van natuurverwevingsgebied is een zeer positieve ontwikkeling. Ze dringen aan op klaarheid in de dossiers van de zonevreemde bedrijven in het buitengebied. Deze dossiers moeten dringend afgerond worden om verder discussies in het buitengebied te vermijden.

*242a,b. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a.*

**243. GROEN[B76, B91, B116, B134, B135], Milieufront Omer Watzet [B194] en bezwaarindiener [B24]**

a. Vlaanderen is de bosarmste regio van Europa. De huidige doelstellingen van het RSV - een uitbreiding van de schaarse bos- en natuurgebieden - worden niet gehaald en er is een serieuze achterstand opgelopen. De doelstellingen blijven dezelfde en worden vijf jaar opgeschoven. Voor de problematiek van de zonevreemde bossen is er geen aandacht, ondanks de bepalingen hierover in het regeerakkoord.

b. Stadsrandbossen geraken niet uit de grond. Vlaanderen is een netto-ontbosser. Het Vlaams bosbeleid hinkt achterop en op terrein worden geen resultaten zichtbaar, integendeel. Er moet effectief gezocht worden naar meer gronden om te bebossen. Gewestelijke RUP's voor stadsbossen moeten krachtadig ondersteund worden en lokale besturen moeten aangespoord worden om meer bosprojecten te realiseren en over te gaan tot de aanplanting van meer streekeigen, standplaatsgeschikt groen in bebouwde omgevingen.

c. Het ontwerp voorziet in één bestemmingscategorie 'natuur, bos en groen'. Minstens 203.000 ha zou bestemming natuur of bos moeten hebben en maximaal 34.000 ha een andere bestemming. Het is niet duidelijk in hoeverre het aangewezen is om in deze beperkte actualisatie een zo vergaande integratie mee op te nemen. De samenvoeging scheidt veel onduidelijkheid en zal op zijn beurt op het terrein weer vertraging veroorzaken waardoor andere doelstellingen (biodiversiteit) zeker niet zullen gehaald worden.

d. Bezwaarindieners verwachten op het vlak van natuur en milieu meer ambitie, snellere uitvoering, duidelijkere keuzes en meetbare resultaten. Een kaderdecreet natuurlijk herstelbeleid is aangewezen.

*243a,c,d. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a.*

*243b. SARO verwijst naar zijn standpunt 244a,b,c.*

**244. Vereniging Bos in Vlaanderen [B239]**

- a. De open ruimte in Vlaanderen is schaars, eindig en verliest aan kwaliteit. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling betekent dat de ruimte beheerd wordt als een duurzaam goed. Het betekent een lange termijn investering voor de volgende generatie en houdt tevens een samenhangende benadering in. Dit is een essentiële voorwaarde voor de vrijwaring van de leefbare ruimte voor de volgende generatie zonder de aanspraken van de huidige generatie te hypothekeren.
- b. De ruimtelijke planning heeft een grote invloed op het functioneren van het bosesysteem en op de kwantiteit en kwaliteit van de bossen in Vlaanderen. VBV wijst op enkele knelpunten van de voorliggende herziening die de vrijwaring van de leefbare ruimte voor de volgende generaties in het gedrang brengen.
- c. Voor de problematiek van zonevreemde bossen - maar liefst 31% van het bosareaal - is er geen aandacht, ondanks de bepalingen hierover in het regeerakkoord. De dreiging bij ontbossing is nochtans het grootst in de woon- en industriegebieden (goed voor 8.174 ha zonevreemd bos), waar de voorbije jaren jaarlijks ongeveer 226 ha bos verloren ging. Uit onderzoek van het INBO is gebleken dat ongeveer de helft van de zonevreemde bossen als waardevol tot zeer waardevol kan beschouwd worden, en dat hun verdwijning niet kan gecompenseerd worden. De herziening voorziet bijkomende bedrijventerreinen, waardoor het aantal zonevreemde bossen en de ontbossingen nodig om deze terreinen gebruiksklaar te maken, dreigt toe te nemen.
- d. De samenvoeging van de gebiedscategorieën dreigt tot veel onduidelijkheid en zal dus tot meer vertraging aanleiding geven. Bovendien lijkt het een excuus om enigszins te verhullen dat de doelstellingen inzake natuur en bos absoluut niet gehaald worden.
- e. In tijden van economische crisis is het trouwens moeilijk te verantwoorden dat men zoveel geld investeert in een herziening. Het is beter om nu alle middelen en menskracht te richten op de verdere afbakening van de open ruimte structuren, zoals voorzien in het RSV. Gezien de grote achterstand moet de focus van de Vlaamse structuurplanning nu in sterke mate verschuiven naar de realisatie van natuur en bos.

*244a,b,c. SARO ondersteunt deze bezorgdheid die aansluit bij de uitgangspunten van het RSV en het addendum. De Raad erkent dat het addendum onvoldoende antwoorden biedt voor de huidige knelpunten inzake natuur, bos en groen. SARO verwijst naar zijn standpunt 239b. De problematiek van de zonevreemde bossen vraagt een oplossing. De Raad benadrukt dat dit meegenomen moet worden bij de uitwerking van een nieuw beleidsplan ruimte; samen met de verdere ontwikkeling van stadsbossen.*

*244d. SARO verwijst naar zijn standpunt 239b.*

*244e. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a en zijn standpunten bij de algemene bezwaren (deel 2.2.1).*

**245. Natuurpunt Kortrijk [B27], GROEN [B265]**

Ze vragen om de doelstellingen van het RSV omtrent de afbakening van de bos- en natuurgebieden onverwijld uit te voeren. De uitvoering van deze doelstellingen is prioritair en is ook opgenomen in het regeerakkoord. Door deze herziening dreigt de uitvoering nog meer vertraging op te lopen en wordt de ruimtebalans onevenwichtig.

*245. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a.*

**246. Natuurpunt en BBL [B223]**

a. Eenmaking verschillende bestemmingen. In het addendum kiest men voor de eenmaking van de bestemmingen natuur, bos en groen. Dit zou het mogelijk moeten maken te evolueren naar een geïntegreerde typebestemming voor natuur en bos. Daaruit volgt ook een herformulering van de bindende bepalingen. Op termijn moet de mogelijkheid onderzocht worden om naar één bestemming voor natuur en bos te gaan. Dit moet in onderling overleg met de doelgroepen gebeuren. Criteria moeten op elkaar afgestemd worden. Met het goedkeuren van typevoorschriften werden die verschillende categorieën nog herbevestigd. Ook de wetgeving is sectoraal opgesplitst. Op korte termijn zien ze geen noodzaak in het samenvoegen van de verschillende categorieën. Integendeel, ze vermoeden dat dit tot een grotere onduidelijkheid zal leiden, ook in onder meer het opvolgen van de ruimteboekhouding. Er stellen zich immers nog te veel vragen. Indien men voor één bestemmingscategorie opteert, waarom dan een opsplitsing tussen 'natuur en bos' en 'overig groen'? Is de categorie 'overig groen' eenduidig implementeerbaar? De samenvoeging van de gebiedscategorieën dreigt tot veel onduidelijkheid en zal dus tot meer vertraging aanleiding geven. Het is beter om nu alle middelen en



menskracht te richten op de verdere afbakening van de open ruimte structuren, zoals voorzien in het RSV.

b. Bosuitbreiding. In het RSV wordt gesteld dat 'dit betekent dat in bijkomende bosgebieden en bosuitbreidingsgebieden de nodige ruimte wordt voorzien voor ongeveer 10.000 ha nieuw bos'. In het addendum wordt dit nu geschrapt en schrijft men 'dit betekent dat binnen de gebieden van de natuurlijke structuur de nodige ruimte wordt voorzien voor effectieve realisatie van effectief bos'. Dit is een rechtsreeks gevolg van het samenvoegen van verschillende groencategorieën. Het overzicht van de realisaties zal nog moeilijker worden. Ze benadrukken de noodzaak om naast de volwaardige afbakening van 120.000 VEN ook volwaardig invulling te geven aan de vraag naar bosuitbreiding (10.000 ha effectieve bosuitbreiding en 10.000 ha bebossing van landbouwgronden).

c. Natuurverweving. Ze vragen aandacht voor de afbakening van 150.000 ha natuurverwevingsgebied. Dit proces is amper van start gegaan. Eind 2008 was amper 1% van de doelstelling bereikt. Veeleer dan het in twijfel trekken van de huidige indicatieve verdeling van de natuurverwevingsgebieden over de verschillende bestemmingen, is er nood aan een effectieve aanpak van dit proces. Binnen de krijtlijnen van het RSV gaat het dan zowel over het ontwikkelen en ondersteunen van verweving van natuur-landbouw, natuur-bos, natuur-recreatie en natuur-groen.

*246a SARO verwijst naar zijn standpunt 239a.*

*246b. SARO verwijst naar zijn standpunt 244a,b.*

*246c. SARO ondersteunt deze vraag. Het addendum stelt dat er nu een realistische verdeling van de natuurverwevingsgebieden over de verschillende bestemmingscategorieën wordt voorgesteld. De Raad kan dit echter niet ondersteunen. In zijn advies van 8 april 2009 wees de Vlacoro er op dat er nood is aan een ruimtelijke visie over verweving in het buitengebied. Op termijn moet het ruimtelijk beleid meer en meer in zetten op verweving van functies en op meervoudig ruimtegebruik. Omgaan met meervoudig ruimtegebruik en met verweving van functies zullen aldus belangrijke aandachtspunten zijn van het nieuw beleidsplan ruimte.*

**247.** Boerenbond [B30], diverse arrondissementen Boerenbond [B100, B101, B102, B146, B281] en Bedrijfs-gilde Hamme [B114]

a. De fundamentele uitgangspunten inzake landbouw, natuur en bos uit het RSV blijven behouden. De resterende taakstelling voor uitvoering van het RSV wordt overgedragen naar de planperiode 2007-2012. De vereenvoudigingsvoorstellen hebben tot doel een aantal knelpunten in de uitvoering weg te werken. Deze knelpunten hebben vooral te maken met een onvoldoende afstemming tussen ruimtelijke bestemmingen en sectorale gebiedscategorieën. De korte termijnherziening zorgt voor wat 'oplapwerk' maar pakt het probleem niet bij zijn fundamenten aan. De vraag is of dit getuigt van 'goed bestuur' en of het niet beter was geweest eerst het maatschappelijk debat te voeren met de verschillende betrokken sectoren en dan de verschillende problemen ten gronde aan te pakken.

b. De bezwaarindieners hebben een fundamenteel probleem met het operationeel knelpunt 3: theoretische opdeling ruimteboekhoudingscategorieën. Er wordt voorgesteld om 'natuur en reservaat', 'bos' en 'overig groen' samen te voegen tot één bestemmingscategorie 'natuur, bos en groen' die 237.000 ha bedraagt en waarvan minstens 203.000 ha een bestemming natuur of bos moet hebben. Bezwaarindieners verzetten zich tegen dit voorstel omdat op die manier de mogelijkheid wordt opengelaten om de volledige 237.000 ha te gebruiken voor de 'harde' natuurbestemmingen natuur en bos waar ook een veel zwaardere sectorale regelgeving van toepassing is (o.a. nultbemesting). In de categorie overig groen heeft landbouw nog steeds een nevenschikte of ondergeschikte rol te spelen en kan ook ruimte gecreëerd worden voor hobbylandbouw. Bezwaarindieners vragen uitdrukkelijk om voor 'overig groen' een aparte gebiedscategorie te behouden.

c. Bezwaarindieners [B281] stelt hieromtrent verder dat in de herziening wordt gesteld dat gebieden die behoren tot het VEN, maar geen groene bestemming hebben, zullen worden omgezet naar groene bestemmingen wanneer in die regio RUP's worden gemaakt. Dit kan niet zo arbitrair worden gesteld. Men zal immers rekening moeten houden met het ontheffingssysteem dat werd ingevoerd om bv. huiskavels te vrijwaren van VEN-beperkingen. Deze ontheffingsmogelijkheid werd ingebouwd om de aanwezige landbouw leefbaar te houden. Ook nu zal daar rekening mee moeten worden gehouden. Deze herziening verduidelijkt verder dat GEN, GENO en natuurverweving zowel via een RUP als via procedures uit het natuurdecreet kunnen aangeduid worden. De via de ruimtelijke uitvoeringsprocedures voorziene inspraak en garanties naar de landbouwsector moeten echter

dezelfde blijven.

d. De bezwaarindieners hebben een fundamenteel probleem met het operationeel knelpunt 5. De afbakening van natuurverwevingsgebieden boven de groene bestemmingen wordt indicatief gemaakt. Bezwaarindieners hebben zich steeds verzet tegen de afbakening van natuurverwevingsgebied boven het agrarische gebied en vraagt dat er op zijn minst in de bindende bepalingen wordt toegevoegd dat van de 80.000 ha natuurverwevingsgebied die afgebakend moeten worden boven een niet groene bestemming maximaal 70.000 ha in overdruk boven agrarisch gebied mogen worden aangeduid conform de afspraken uit het RSV (1997). Dit wordt momenteel alleen in het RG weergegeven.

e. Bezwaarindiener [B281] stelt hieromtrent dat in voorliggende herziening wordt aangehaald dat natuurverweving op groene bestemmingen geen zin heeft omdat deze niets bijdraagt aan de sectorale wetgeving. Hetzelfde is ook voor natuurverweving op landbouwgebied van toepassing. Vrijwillige stimulerende maatregelen zijn namelijk overal in landbouwgebied mogelijk, ook waar geen overdruk natuurverweving aanwezig is. Ze doen het voorstel om de overdruk natuurverweving op landbouwgebied te verlaten te meer omdat de provincie Antwerpen met het project 'Landschapsbeelden – biodiversiteit in het buitengebied' er naar streeft om via het vastleggen van landschapsbeelden en gebruikmakend van de afbakeningsprocedure uit Natuurdecreet over de hele provincie natuurverbindingen en verweving wenst te realiseren in het buitengebied. Dit maakt de facto dat de hele provincie Antwerpen als natuurverwevingsgebied kan worden beschouwd. De provincie heeft immers als doelstelling iedereen te betrekken bij vrijwillige maatregelen die invulling geven aan de landschapsbeelden en de daarin/daarmee gerealiseerde natuurverbindingen en verwevingsgebieden. Het aanduiden in RUP's van natuurverweving is daarom binnen de provincie Antwerpen ook geheel achterhaald.

f. In het RG wordt een passage toegevoegd die stelt dat een beperkt deel van de bosuitbreiding gerealiseerd kan worden in gebieden die niet tot de bestemmingscategorie 'natuur, bos of groen' behoren en die als natuurverwevingsgebied aangeduid zijn. De bezwaarindieners verzetten zich uitdrukkelijk tegen het voorstel dat een deel van de bosuitbreiding gerealiseerd kan worden in het agrarisch gebied met overdruk natuurverweving. Enkel beplanting met houtige gewassen door landbouwers in het kader van de Europese verordeningen (PDPO) kunnen in agrarische gebieden worden toegelaten. Bovendien stellen ze vast dat in recente RUP's voor bestaande bossen bestemmingswijzigingen worden doorgevoerd van bos- naar natuurgebied. Deze planologische wijziging mag niet leiden tot bijkomende claims voor effectieve bosuitbreiding.

g. Wat de afbakening van het agrarisch gebied betreft moet opgemerkt worden dat de huidige herbevestiging van delen van het agrarisch gebied voor de bezwaarindieners maar een eerste stap is. De korte termijnherziening voegt de basis toe om de afbakening van de agrarische structuur via de herbevestigingsprocedure te laten verlopen. De herbevestiging biedt echter onvoldoende rechtszekerheid aan de landbouw. Op verschillende plaatsen zijn planningsinitiatieven lopende om bestemmingswijzigingen te realiseren in herbevestigd agrarisch gebied. Finaal zal er 750.000 ha agrarisch gebied moeten worden afgebakend op een manier die voldoende rechtszekerheid kan geven aan beroepslandbouw.

*247a. SARO ondersteunt deze bezorgdheid en verwijst naar zijn standpunt 239b.*

*247b. SARO verwijst naar zijn standpunt 239b. Hij brengt voorliggende bezorgdheid onder de aandacht van de Vlaamse Regering en vraagt verder te onderzoeken wat de gevolgen zijn van voorliggende wijziging op de toepassing van de mestwetgeving op de concrete percelen.*

*247c. SARO ondersteunt dit bezwaar niet en wijst op de bestaande regelgeving inzake afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur (o.a. Natuurdecreet).*

*247d. SARO verwijst naar zijn standpunt 246c.*

*247e. SARO brengt deze bemerking onder de aandacht van de administratie en verwijst verder naar zijn standpunt 246c.*

*247f. SARO verwijst naar zijn standpunten 239b en 246c.*

*247g. SARO ondersteunt deze bekommernis. Het addendum geeft verdere verduidelijking bij de aanduiding van de gebieden van de agrarische structuur ter uitvoering van de bindende bepalingen. Hierin is opgenomen dat de agrarische gebieden afgebakend worden in gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Een recente uitspraak van de Raad van State heeft deze werkwijze ondertussen ook bevestigd als conform de bindende bepalingen van het RSV.*

**248.** Boerenbond [B30] en diverse Arrondissementsraden Boerenbond [B100, B101, B102, B146]

Wat de afbakening van het agrarisch gebied betreft moet opgemerkt worden dat de huidige herbevestiging van delen van het agrarisch gebied voor de bezwaarindieners maar een eerste stap is. De korte termijnherziening voegt de basis toe om de afbakening van de agrarische structuur via de herbevestigingsprocedure te laten verlopen. De herbevestiging biedt echter onvoldoende rechtszekerheid aan de landbouw.

Op verschillende plaatsen zijn planningsinitiatieven lopende om bestemmingswijzigingen te realiseren in herbevestigd agrarisch gebied. Finaal zal er 750.000 ha agrarisch gebied moeten worden afgebakend op een manier die voldoende rechtszekerheid kan geven aan beroepslandbouw.

*248. SARO verwijst naar zijn standpunt 247g.*

**249.** Landelijke gilde Hooglede [B157]

a. De afbakening van 750.000 ha agrarisch gebied is nog steeds niet afgerond. In herbevestigd agrarisch gebied wordt nog heel wat landbouwgrond ingenomen voor andere bestemmingen. Ze vragen zich af hoe ver het staat met de ruimteboekhouding (oppervlakte industrie, groen, landbouw). De herziening zou daar een duidelijk overzicht moeten van geven.

b. Ze verzetten zich tegen de mogelijkheid om lokale bedrijventerreinen in te planten buiten een hoofddorp of economisch knooppunt maar aansluitend op een woonkern. Deze open ruimte gebieden zijn herbevestigd als agrarisch gebied. In de gemeente Hooglede vormt dit een bedreiging voor jonge leefbare land- en tuinbouwbedrijven, die hun grond zal worden ingenomen voor de inplanting van een lokaal bedrijventerrein. Andere locaties worden zelfs niet meer in overweging genomen. Ze hopen dat het agrarisch gebied gerespecteerd wordt.

*249a. SARO verwijst naar zijn standpunten 239a en 247g.*

*249b. De Raad verwijst naar zijn standpunten 50d en 98b.*

**250.** VVP [B311]

a. Via het Natuurdecreet kunnen geen bestemmingswijziging gebeuren. Het via de procedure in het Natuurdecreet ontwikkelen van GEN of GENO in gebieden die geen groene bestemming hebben zoals gesteld wordt (RG pag.49) is in strijd met het principe van gelijktijdig afwegen van de agrarische- en natuurlijke structuur.

b. Taakstelling natuurverwevingsgebied uitklaren. De terminologie 'natuurverweving' wordt onvoldoende duidelijk gelinkt aan mogelijke ruimtelijke beperkingen of opportuniteiten. Op deze manier ontstaat een nieuwe 'grijze zone' in bindende of adviserende richtlijnen bij mogelijke uitvoeringsplannen voor deze bestemmingscategorie. De provincie is van oordeel dat de afbakeningsprocessen van het buitengebied, eventueel uitlopend in een inrichtingsplan, een bindende tijdstabel dienen mee te krijgen om te vermijden dat toegewezen provinciale of gemeentelijke planologische initiatieven zoals RUP's in de nog niet definitief afgebakende zones hiermee in conflict zouden komen of gedurende langere tijd niet kunnen opgestart worden. Op pag. 66 van het IG wordt voorgesteld om de thans voorziene 150.000 ha natuur en reservaat, 53.000 ha bos en 34.000 ha overig groen samen te nemen tot één bestemmingscategorie 'natuur, bos en groen', die samen 237.000 ha bedraagt.

*250a. SARO ondersteunt deze opmerking niet. Het addendum verwijst naar de huidige regelgeving in het natuurdecreet betreffende de aanduiding van GEN en GENO als onderdeel van het Vlaams ecologisch netwerk (VEN). Deze bepalingen zijn niet in strijd met het RSV.*

*250b. SARO verwijst naar zijn standpunt 246c. Voor het aspect van één bestemmingscategorie natuur, bos en groen verwijst SARO naar zijn standpunt 239b.*

## 251. Procoro Oost-Vlaanderen [B18]

- a. Het addendum (RG pag. 51) stelt dat de agrarische gebieden worden afgebakend in gewestelijke RUP's of via beleidsmatige herbevestigingen van de bestaande gewestplannen. Dit laatste steunt op een methodiek die werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 3 juni 2005, doch die als uitvoeringsinstrument decretaal niet is opgenomen en momenteel door het RSV wordt geïnstitutionaliseerd. Bijkomend kan de vraag gesteld worden naar de mogelijke strijdigheid van de bestaande gewestplanvoorschriften met de bepalingen van het RSV m.b.t. de lokale toeleverende en verwerkende bedrijven.
- b. De beschrijving van de bijkomende oppervlakte voor GEN en GENO, natuurverwevingsgebied enz. zijn bijzonder onduidelijk. Het is niet evident om aan te geven wat waar komt en binnen welke oppervlaktes.
- c. De terminologie 'natuurverweving' wordt onvoldoende duidelijk gelinkt aan mogelijke ruimtelijke beperkingen of opportuniteiten. Zo ontstaat een nieuwe grijze zone in bindende of adviserende richtlijnen bij mogelijke uitvoeringsplannen voor deze bestemmingscategorie. Bezwaarindieners meent dat de afbakeningsprocessen van het buitengebied een bindende tijdstabel moeten mee krijgen. Dit om te vermijden dat provinciale of gemeentelijke planologische initiatieven in de nog niet definitief afgebakende zones hiermee in conflict zouden komen of gedurende langere tijd niet kunnen opgestart worden.
- d. Het addendum (IG pag. 66) stelt voor om de voorziene 150.000 ha natuur en reservaat, 53.000 ha bos en 34.000 ha overig groen samen te nemen tot één bestemmingscategorie 'natuur, bos en groen', die samen 237.000 ha bedraagt. Voor het natuurbehoud is dit een positieve zaak op voorwaarde dat dit ook duidelijker onderbouwd wordt met de stelling op pag.62: 'Het Natuurrapport 2005 stelt dat om het verlies aan biodiversiteit in Vlaanderen te keren en om te voldoen aan de internationale verplichtingen (Biodiversiteitsconventie, Natura 2000) de inzet van 38.000 ha bijkomende natuurgebieden kwantitatief als onvoldoende wordt ingeschat'. De gestelde uitdagingen uit het Natuurrapport 2005 pag.64 dienen duidelijker in het operationeel knelpunt 3 te worden doorvertaald. Daarom is het aangewezen om bij het tweede gedachtenstreepje van pag.66 i.v.m. 'de keuze voor een bestemming natuurgebied, bosgebied of andere groene bestemming is een gebiedsgerichte keuze die gemotiveerd kan worden vanuit 'aan te vullen met 'en met de kwalitatieve invulling van natuurdoelstellingen in functie van de internationale verplichtingen en het stopzetten van het verlies aan biodiversiteit'.
- e. Het addendum (RG pag. 51-52-laatste paragraaf) handelt over de connectiviteit van de natuurlijke structuur in de agrarische structuur. Deze doelstelling wordt niet teruggevonden in het voorstel tot aanvulling (punt 3.2.3). Bezwaarindieners stelt voor om de betrokken paragraaf op te nemen in de gewijzigde tekst delen. Ten aanzien van de zin: 'de noodzakelijke acties voor realisatie van de connectiviteit van de natuurlijke structuur worden bij voorkeur meegenomen in de betreffende ruimtelijke uitvoeringsplannen' vragen ze om 'bij voorkeur' weg te laten. Het addendum besteedt aandacht aan een flankerend beleid voor natuur. Het is ook voor de landbouw aangewezen om bij uitbreiding van gebieden voor wonen, werken, natuur en infrastructuur rekening te houden met het aanwezige landbouwgebruik. Het punt 3.2.3 op pag. 52 moet aangevuld worden met volgende punten: (1) Het huidige landbouwgebruik en de aanwezige actief uitgebatede landbouwbedrijfszetels moeten mee in overweging genomen worden bij het onderzoek naar de aard, de grootte en de vormgeving van de wijziging in ruimtegebruik. De opmaak van een landbouwgevoeligheidsanalyse en desnoods een landbouweffectenrapport moet opgenomen worden in de diverse beoordelingen die reeds gemaakt worden bij planinitiatieven. (2) Bij de realisatie van de taakstelling inzake wonen, werken en lijninfrastructuur moet een flankerend beleid worden gevoerd dat gericht is op het behoud van de samenhang van de landbouwstructuur en de effectieve kwaliteitsvolle herinrichting van die gebieden waar grootschalige veranderingen in het ruimtegebruik de bestaande landbouwstructuren wijzigen. (3) De noodzakelijke acties voor de realisatie van een kwaliteitsvol landbouwgebied worden genomen in de betreffende ruimtelijke uitvoeringsplannen.
- f. Het streven naar een samenhang voor de natuurlijke structuur is de rol van de natuurverbindingsgebieden en de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang (een provinciale bevoegdheid). Deze gebieden bevinden zich echter overwegend in het agrarisch gebied. Wanneer een natuurverbinding met kleine landschapselementen noodzakelijk blijkt, is dit een doelstelling die moeilijk haalbaar is. Wanneer echter een verbinding nodig blijkt die ruimer is (bv. via een beboste corridor van enkele tientallen meter breedte tussen 2 boskernen) is dit een heel ander verhaal. Dergelijke verbindingen zijn beter realiseerbaar wanneer het gepaste ruimtelijk concept en de bijhorende bestemming wordt voorzien (natuur en bos). Het betreft een Vlaamse bevoegdheid.

*251a. SARO verwijst naar zijn standpunt 247g.*

*251b,c. SARO verwijst naar zijn standpunt 246c.*

*251d. SARO verwijst naar zijn standpunt 239b.*

*251e. SARO onderschrijft de opmerking om de paragraaf over connectiviteit in de agrarische structuur op te nemen in de gewijzigde tekstdelen (punt 3.2.3). De andere opmerkingen zijn aandachtspunten die moeten worden meegenomen bij de concrete planningsprocessen.*

*251f. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**252. Bezwaarindiener [B280 ]**

Het verbinden van groengebieden wordt opgeheven als principe (nl. door het vergroten van industriezones, het aanleggen van nieuwe industriezones. Er moet actief werk worden gemaakt van landschapszones, uitbreiding van het ecologisch patrimonium.

*252. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a.*

**253. Vlaamse Confederatie Bouw [B173]**

a. De VCB vraagt een meer gerichte afbakening van de natuurverwevingsgebieden met als doel een maximaal effect op de creatie van bijkomende natuurwaarden. Ze wijzen er op dat de realisatie van natuurverwevingsgebieden vooral moet gestimuleerd worden op plaatsen waar er geen historische bebouwing of landbouw aanwezig is. Stimuleringsmaatregelen moeten vooral gericht zijn op gebieden waar de grootste meerwaarde inzake natuur kan worden gerealiseerd. Binnen bebouwde percelen zullen de maatregelen die kunnen genomen worden steeds moeten afgewogen moeten worden ten opzichte van de functie 'wonen' of 'landbouw' zonder dat deze - gelet op decretale bepalingen (zie decreet natuurbehoud) - disproportionele gevolgen mogen hebben voor de overige functies in het gebied. De afbakening moet dan ook uitsluitend buiten de (regelmatig) bebouwde oppervlakte worden afgebakend. Elke bijkomende in overdruk afgebakende vierkante meter zal dan ook een maximaal effect hebben op de totale bijkomende creatie aan natuur.

b. Ze stellen volgende aanpassing voor van de bindende bepaling: Aan de zin 'De oppervlakte natuurverwevingsgebied in overdruk boven bestemmingscategorieën andere dan natuur, bos en groen zal 80.000 ha bedragen' volgende zin toevoegen: 'De afbakening in overdruk van niet kwetsbare gebieden zal beperkt blijven tot de niet-bebouwde percelen.'

c. Ze stellen voor om de zin aan de tabel van punt 3 (RG, pag. 59): 'Er wordt 150.000 ha natuurverwevingsgebied aangeduid waarvan 80 000 ha op gebieden die niet tot de bestemmingscategorie natuur, bos of groen behoren.' toe te voegen: 'De afbakening in overdruk van niet kwetsbare gebieden zal beperkt blijven tot de niet-bebouwde percelen.'

*253a,b,c. SARO verwijst naar zijn standpunt 216g.*

**254. ACV en ACW [B144]**

a. De herziening geeft aan de betrokken actoren bijkomende tijd om de doelstellingen van groen, natuur en bos te behalen. Dit gaat echter ten koste van een verdere verschraving van onze natuurwaarden. De beperkte herziening geeft ook geen duidelijke garanties dat de doelstellingen inderdaad bereikt zullen worden.

b. De herziening gaat te weinig in op de verandering van de landbouwgronden die ten koste gaat van de echte landbouw. Deze veranderingsprocessen (zoals verpaarding) beperken de mogelijkheden voor de landbouwers maar eveneens voor een meer duurzame ontwikkeling van de open ruimte. Deze veranderingsprocessen dragen immers bij tot een verdere verschraving van de natuur.

*254a. SARO ondersteunt de zorg voor een snelle uitvoering en verwijst naar zijn standpunt 239a.*

*254b. SARO wijst er op dat dit onderwerp onderzocht is bij het bepalen van de scope van het addendum. Er is geoordeeld dat dit aan bod moet komen in het kader van de opmaak van het nieuw beleidsplan ruimte.*

**255.**ACW-Antwerpen en ACV-Antwerpen [B164]

Bezwaarindieners betreuren dat het idee van een stadsrandbos in de zuidrand van Antwerpen geen prioriteit meer is. Een stadsrandbos is een mooie opportuniteit om te voldoen aan de nood aan open ruimte en zachte recreatie in open lucht voor een stedelijk gebied. In uitwerking van stadsrandbos is landbouw nog mogelijk in beperkte mate. Naar de betrokken gemeenten moet het signaal vertrekken dat er heel terughoudend moet worden omgegaan met een verdere inname van de open ruimte, in afwachting van een definitieve realisatie van het stadsrandbos.

*255. SARO neemt akte van deze opmerking. De uitvoeringsaspecten en concrete planningsprocessen vallen buiten de scope van het addendum.*

**256.**Leefbaar B-O-S [B199]

a. Ze vragen een wijziging van het gewestplan voor de zone ten oorden van de N46 aan beide zijden van de N42, door inkleuring als landschappelijk waardevol gebied. Ze tonen de landschapswaarde van het gebied aan en stellen dat een hogere landschapsclassificatie noodzakelijk is om het gebied te beschermen.

b. Ze vragen de realisatie van bosverbindingen en bosuitbreidingen en verwijzen naar de uitgangspunten van het RSV hieromtrent. Rondom de Oombergse en Cotthemse bossen dient plaatselijk de natuurontwikkeling te overwegen op de landbouwbelangen. Ze verzetten zich uitdrukkelijk tegen het operationeel uitvoeringsprogramma i.v.m. de ruimtelijke visie over landbouw, natuur en bos in de regio Vlaamse Ardennen, dat imperatief geen bosuitbreidingen in dit gebied wil. Ze vragen versnelde uitvoering van het ontwerpbeheersplan Vlaams natuurreservaat Cotthembos en vallei van de Cotthembeek. Volgende actiepunten worden gevraagd ter versterking van dit natuurreservaat: bebossen van de niet beboste zones binnen het habitatrichtlijngebied, bosverbinding van Oombergse bossen met Cotthembos. Ze vragen tevens bosuitbreiding en bosverbindingen naar andere boscomplexen (richting noord-west, richting zuid-west).

*256a,b. SARO neemt akte van deze opmerking. De uitvoeringsaspecten en concrete planningsprocessen vallen buiten de scope van het addendum.*

**257.**Vereniging Leven in Vlaanderen en Europa [B303] en ACW-bestuur Herne [B258]

a. De natuurgebieden worden met 36.000 ha uitgebreid. Deze uitbreiding komt tot stand ten koste van de landbouw. Is dit drastisch inperken van de landbouw wel verstandig? Geschikte gronden voor de elementaire voedselproducten opofferen voor natuur en bos is omstreden. De omschakeling van landbouw naar natuur kan niet gebeuren zonder de landbouwer/eigenaar te vergoeden voor de waardevermindering van de gronden en de bedrijfsschade. Het zou op lange termijn voor mens en dier beter en gezonder zijn het beschikbare geld in te zetten voor een natuurvriendelijker landbouw.

b. In de natuur, bos, groengebieden die afgebakend worden, moeten woningen en gebouwen hun huidige en toekomstige rechten behouden. Kavels waarop woningen staan – zowel in agrarisch gebied als in kwetsbaar gebied – moeten als historisch gegroeide woonkavels worden beschouwd waar functiewijzigingen voor laagdynamische activiteiten mogelijk zijn en die bij sinister of calamiteit kan worden hersteld of heropgebouwd. Zo krijgt het buitengebied zijn dynamiek terug en kan het onroerend erfgoed in Vlaanderen in stand worden gehouden.

*257a. SARO onderschrijft deze opmerking niet. Het addendum houdt geen wijziging in van de oppervlakte doelstelling voor landbouw ten opzichte van het huidige RSV. De doelstelling van 750.000 ha blijft behouden. SARO verwijst verder naar zijn standpunt 239a.*

*257b. Dit aspect is voldoende geregeld in het huidige RSV en de VCRO en valt buiten de scope van het addendum.*

**258.**Waterwegen en Zeekanaal nv [B312]

a. Waterkeringen worden niet vermeld in dit hoofdstuk. Deze bouwwerken zijn echter vaak gelegen in natuurgebied of recreatiegebied. In sommige gevallen is landbouw nog mogelijk in overstromingsgebieden. Het betreft dan veelal een extensieve vorm van landbouw (zie ook volgend punt). Deze aspecten komen niet aan bod.



b. Pag. 67 Punt 7.2.2.5: laatste alinea: Het natuurdecreet biedt de mogelijkheid om natuurverwevingsgebieden aan te duiden boven andere bestemmingscategorieën dan landbouw en recreatie, nl. ook boven een reeks 'overige bestemmingen (o.a. militaire domeinen, overstromingsgebieden en wachtbekkens). Het lijkt aangewezen om deze mogelijkheid ook in het RSV aan te bieden. Wij beamen dat deze mogelijkheid best wordt voorzien. Ter nuancering willen wij wel opmerken dat in overstromingsgebieden landbouw soms wel mogelijk blijft onder bepaalde voorwaarden. Indien dit niet het geval is, zijn dit gebieden die bij uitstek geschikt zijn om onderdeel te vormen van de natuurverwevingsgebieden of natuurgebieden.

c. Pag. 62 e.v. Punt 7.2.2'Uitdagingen': VEN kan worden afgebakend via het natuurdecreet en via RUP's. Dit tweesporenbeleid maakt de situatie complex en onoverzichtelijk. Ze pleiten ervoor om gelijkaardig aan de procedure voor A.G.N.A.S. één van beide mogelijkheden te behouden.

*258a. Dit aspect komt aan bod in de concrete planningsprocessen en bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen en is voorzien in de typevoorschriften zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 11 april 2008. De uitvoeringsaspecten vallen buiten de scope van het addendum.*

*258b. SARO neemt akte van deze bemerking en is van oordeel dat deze opmerking geen aanpassing van het addendum vereist.*

*258c. SARO ondersteunt dit voorstel niet. Het addendum sluit aan bij de bestaande regelgeving.*

**259. GROEN [B76, B91, B116, B134, B135] en diverse bezwaarindieners [B24, B45]**

a. Ruimte voor klimaatbeleid. Inzake windenergie scoort Vlaanderen in Europese context heel slecht. De inplanting van windturbines is reeds versoepeld en nu ook mogelijk in agrarische gebieden wat op zich een goede zaak is. Toch blijft er een duidelijke vraag naar inplantingregels en gebiedsaanduidingen om windparken te realiseren. Ik vraag u om vooral in de havengebieden (Gent en Antwerpen) bij voorrang werk te maken van meer windenergie.

b. Bezwaarindieners vragen ook naar een oplossing voor grootschalige mestverwerking met energieopwekking. Bezwaarindieners vragen te onderzoeken of deze industriële complexen, die vandaag in landbouwgebieden zijn gelegen, kunnen verwezen worden naar regionale bedrijventerreinen en/of kunnen ondergebracht worden in speciaal daartoe aangeduide gebieden (concentraties van dergelijke installaties).

c. Ze vragen dat het Vlaams Parlement volledig betrokken blijft bij de bespreking van de herziening en bij de opmaak van een nieuw structuurplan.

*259a. SARO verwijst naar zijn standpunten 162g en 208.*

*259b. SARO wijst er op dat dit onderwerp onderzocht is bij het bepalen van de scope van het addendum. Er is vastgesteld dat de huidige decretale regeling en de mogelijkheden in het bestaande RSV een voldoende kader bieden (o.a. gemengde regionale bedrijventerreinen, specifieke bedrijventerreinen).*

*259c. SARO ondersteunt deze vraag. De betrokkenheid van het Parlement is gegarandeerd in de VCRO.*



**260. Resoc Dender & Waasland [B220]**

Bezwaarindieners onderschrijft de vraag naar flankerende maatregelen voor de landbouw zoals o.m. vermeld in de Staten-Generaal Ruimtelijke Ordening van de provincie Oost-Vlaanderen: 'Om het functioneren van de landbouw ook in de toekomst niet in het gedrang te brengen zijn flankerende maatregelen nodig om de ruimteboekhouding te realiseren. In het planproces dat voorafgaat aan het herbestemmen van agrarisch gebied is het noodzakelijk om ook de effecten te onderzoeken in een landbouweffectenrapport nog vóór de afweging van de verschillende locaties. Hieruit moet men duidelijk kunnen afleiden wat de impact is op de betrokken bedrijven en dus indien nodig zich niet enkel beperken tot een bureauanalyse maar ook daadwerkelijk een bevraging doen ter plaatse, in overleg met de sector en de gemeentelijke autoriteiten, ook vooral in functie van de herbevestiging van de agrarische gebieden. Voor projecten die effectief een impact hebben op landbouwbedrijven is er nood aan flankerende maatregelen. Landbouwbedrijven moeten ofwel volwaardig vergoed worden voor verliezen met de mogelijkheid om het integraal bedrijf uit te kopen ofwel dienen alternatieven zoals ruilgrond of bedrijfsverplaatsing aangeboden worden. Grondenbanken bieden hier mogelijkheden maar ze moeten omzichtig worden toegepast want ze werken sterk prijsverhogend. Ook herlokalisatiemogelijkheden zouden een oplossing kunnen bieden, doch momenteel wordt deze piste als zeer complex ervaren omdat de herlokalisatie van de benodigde milieuvergunningen vaak onmogelijk blijkt.

Bezwaarindieners vraagt om rekening te houden met het huidige landbouwgebruik. Dit betekent o.m. dat het huidige landbouwgebruik en de aanwezige actief uitgebatede bedrijfszetels richtinggevend moeten zijn voor de aard, de grootte en de vormgeving van de wijziging in ruimtegebruik. De opmaak van een landbouweffectenrapport moet meegenomen worden in de diverse beoordelingen die reeds gemaakt moeten worden bij planinitiatieven.

*260. SARO onderschrijft het pleidooi voor flankerende maatregelen voor de landbouw. SARO is van oordeel dat een LER door de sector, naast andere sectorale flankerende maatregelen kan ingezet worden in de uitvoeringsfase. Dit valt buiten de scope van het addendum.*

**261. Algemeen Boeren Syndicaat [B250]**

Ondanks de huidige 630.00 ha landbouwgrond blijft de vraag van de landbouwers naar expansie groot. Het tekort wordt nog versterkt door de toename van de prijs van landbouwgrond. Landbouwgrond als compensatie voor afname van bos- en natuurgebied t.g.v. uitbreiding van industrie en wonen is voor het ABS niet aanvaardbaar. Wonen binnen een groen kader of industrie met een groene buffer moet volstaan om een ecologisch evenwicht tussen mens en biodiversiteit te realiseren. Als ABS hebben ze het moeilijk dat hectaren bos die door de herbevestiging volgens het gewestplan niet bij het quotum van bosgebied worden genomen (zie uit het herziene RSV geschrappt onder deel 2 III2 buitengebied 3.1.2 paragraaf onder de titel natuurverwevingsgebieden – laatste alinea).

*261. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a.*

**262. KOLENA vzw [B22]**

a. Ze zijn verheugd dat tegen 2012 alle afspraken betreffende het RSV effectief in afbakeningen zullen omgezet worden en dat de 38.000 ha bijkomende natuur en 10.000 ha bijkomend bos zullen gerealiseerd worden. Ze zijn tevreden vast te stellen dat de conflicten tussen het Natuurdecreet en het RSV uiteindelijk zullen opgelost worden door het wegwerken van vijf bekende knelpunten. Ook het aanwijzen van bijkomend natuurverwevingsgebied is een goede zaak, al kijken wij toch al jaren met zeer veel ongeduld uit naar de realisatie van de eerste natuurverbindingsgebieden die zo moeizaam kunnen verwezenlijkt worden. Hierbij kan de vraag gesteld worden of de agrarische sector wel begrijpt welke kansen dit kan bieden en of de overheid wel in staat is om dergelijke regelgeving af te dwingen en in de praktijk om te zetten. Alle bijkomende planningsdossiers zullen echter de afbakeningen stelselmatig blijven vertragen. Ze kijken uit naar afbakeningen die enkele jaren te laat komen en waarbij de Vlaamse overheid zwaar in de fout is gegaan.

b. Wat de landbouw betreft, wijzen ze op de problematiek van zonevreemde bedrijven uit de sector land- en tuinbouw die niet thuishoren in het agrarisch gebied en evenmin in de industrieterreinen, zoals de groothandelszaken in planten die andere sierartikelen willen aanbieden in combinatie met een kleine tearoom. Hiervoor moet dringend een oplossing gezocht worden.

c. Ook blijft er met de zonevreemde bossen een probleem dat dringend moet aangepakt worden. Gedreven door voorkennis en speculatie hebben in de jaren '60 van vorige eeuw, belangrijke boscijzen hun bossen vaak laten registreren als woongebied of industriegebied. Door het aansnijden van die terreinen verdwijnen er nog wekelijks grote stukken uit ons bosareaal. Deze nefaste ontwikkelingen zullen maar pas kunnen gestopt worden als er effectief tot ingrepen als planologische ruil wordt overgegaan. Ze verzoeken om daar versneld werk van te maken.

*262a. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a.*

*262b. Dit onderwerp is onderzocht bij het bepalen van de scope van het addendum. Er is vastgesteld dat de huidige decretale regeling en de mogelijkheden in het bestaande RSV een voldoende kader bieden.*

*262c. SARO verwijst naar zijn standpunt 244a,b,c.*

**263. GROEN West-Vlaanderen [B228]**

Natuur, bos en groen worden in de ruimtebalans samengevoegd. Conceptueel valt daar uiteraard wel iets voor te zeggen. Maar, louter theoretisch, stel dat er spontaan extra natuur zou ontstaan of gecreëerd zou worden (bijvoorbeeld sterneneiland haven Zeebrugge, Baai van Heist), dan kan dit nu een argument zijn om minder bos te moeten genereren. Ze adviseren om de oorspronkelijke doelstelling voor bebossing te behouden met volgende voorwaarde: nooit bos ten nadele van natuurwaarden; alleen bossen op plaatsen die oorspronkelijk bebost waren en qua geografische en natuurlijke context geschikt zijn voor bebossing en behoud van maximale diversiteit van biotopen.

*263. SARO verwijst naar zijn standpunt 239b.*

## 2.2.9. Bezwaren betreffende het grond- en pandenbeleid

**264.** Boerenbond [B30], Bedrijfs-gilde Hamme [B114] en diverse arrondissementsraden Boerenbond [B100, B101, B102, B146]

a. In het hoofdstuk grond- en pandenbeleid staat dat de landbouwsector overal in Vlaanderen onder druk staat als gevolg van de taakstelling in het RSV. Verder wordt er geen aandacht besteed aan het feit dat landbouw steeds verliezende partij is bij de realisatie van de taakstelling inzake o.a. wonen, werken, recreatie, natuur, lijninfrastructuur. In de aanpassingen doorgevoerd in de korte termijn herziening gaat wel aandacht naar een flankerend beleid voor natuur en naar maatregelen die genomen moeten worden om de 'connectiviteit' van de natuur te garanderen bij belangrijke bestemmingswijzigingen. In de praktijk betekent dit meestal dat er nog extra hectaren agrarisch gebied verloren gaan voor ecologische inrichting of natuurcompensaties.

b. De bezwaarindieners vragen de toevoeging van een paragraaf die stelt dat er bij uitbreiding van gebieden voor werken, wonen, natuur, infrastructuur rekening moet gehouden worden met het aanwezige landbouwgebruik. Dit betekent onder meer dat:

Het huidige landbouwgebruik en de aanwezige actief uitgebate bedrijfszetels richtinggevend moeten zijn voor de aard, de grootte en de vormgeving van de wijziging in ruimtegebruik. De opmaak van een landbouwgevoeligheidsanalyse, landbouweffectenrapport moet meegenomen worden in de diverse beoordelingen die reeds gemaakt moeten worden bij planinitiatieven.

Bij de realisatie van de taakstelling inzake wonen, werken en lijninfrastructuur wordt een flankerend beleid gevoerd dat gericht is op het behoud van de samenhang van de landbouwstructuur en de effectieve kwaliteitsvolle (her)inrichting van die gebieden waar grootschalige wijzigingen van het ruimtegebruik de bestaande landbouwstructuren wijzigen.

De noodzakelijke acties voor de realisatie van een kwaliteitsvol landbouwgebied worden bij voorkeur genomen in de betreffende ruimtelijke uitvoeringsplannen.

*264a,b. SARO onderschrijft deze opmerking en verwijst naar zijn standpunten 1a en 239a. Hij ondersteunt de vraag om een bijkomende paragraaf op te nemen over de samenhang van de landbouwstructuur.*

**265.** Beroepsvereniging van de Vastgoedsector [B103]

a. Naast een betere onderbouw van de vraag en het aanbod van woningen vragen ze ook rekening te houden met de betaalbaarheid. De bijkomende behoefte vertaalt zich immers niet in een extra vraag naar nieuwbouwwoningen (de bezwaarindiener voegt een bijlage toe aan het bezwaarschrift waar hier verder op ingegaan wordt). De toenemende vraag aan de onderkant van de woningmarkt zorgt voor verdere toenemende prijzen van de (kleine) bestaande woningen en de bijhorende huurprijzen. De druk kan pas afnemen als er voldoende aanbod is door de reële vraag en dus door de creatie van heel wat nieuwe woongelegenheden.

b. Het grond- en pandendecreet brengt dus nauwelijks soelaas aangezien de inhaalbeweging sociale huisvesting er grotendeels komt ten koste van de private woningbouw waardoor dit niet zal leiden tot een verhoging van het aantal woongelegenheden. De druk op de bestaande woningmarkt zal nog verhogen. De herziening stelt dat het grond- en pandendecreet faciliterend zal werken om de beoogde differentiatie in de residentiële markt (aandeel sociaal en bescheiden woonaanbod) versneld op de markt te brengen. De bezwaarindiener heeft de effectiviteit en de efficiëntie van dergelijke decretale aanpak in vraag gesteld (bezwaarindiener verwijst naar de parlementaire toelichting hieromtrent en voegt in bijlage hieromtrent verdere toelichting toe).

*265a. Het addendum bevat aandacht voor een betaalbaar woonaanbod (IG punt 2.6l). Het grond- en pandendecreet voorziet maatregelen voor betaalbaar wonen (zoals wonen in eigen streek). SARO verwijst naar zijn standpunt 8d. Ook de afstemming tussen het grond- en pandenbeleidsplan en het nieuw beleidsplan ruimte zal een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.*

*265b. Inzake het grond- en pandendecreet verwijst de Raad naar zijn recent advies van 24 maart 2010. Dit advies was zeer kritisch; de Raad wees op de belangrijke tekortkomingen van dit decreet. De Raad ondersteunt in die zin ook de diverse bezwaarindieners die vragen naar verdere verduidelijking en afstemming.*

**266.** Voka –Vlaams Economisch Verbond [B126, B145, B212]

- a. Bezwaarindiener gaf in het verleden reeds aan geen voorstander te zijn van verschillende bepalingen in het decreet grond- en pandenbeleid. Bepaalde bedenkingspunten hebben een impact op het ruimtegebruik en zijn bijgevolg relevant in het kader van een herziening van het RSV.
- b. Er is geen alternatievenonderzoek geweest. De vraag is of er geen effectievere en meer efficiënte instrumenten bestaan dan de sociale lasten om bij te dragen tot betaalbaar wonen in Vlaanderen (vb. introductie van een huursubsidie). Voka en haar protocolpartners wensen actief deel te nemen aan een alternatievenonderzoek.
- c. In het kader van het huidige decreet kunnen private actoren opgezeteld worden met sociale lasten ook als er nog voldoende onaangeroerde gronden in woon- en woonuitbreidingsgebied van (semi)publieke actoren aanwezig zouden zijn om aan de sociale woonbehoefte te voldoen. Het kan niet de bedoeling zijn dat een deel van de taak om in sociale huisvesting te voorzien wordt verschoven van publieke naar private ontwikkelaars wanneer deze publieke ontwikkelaars nog percelen in eigendom hebben die geschikt zijn voor de realisatie van het sociaal objectief.
- d. De vooropgestelde extra sociale woningen zullen deels gefinancierd worden door de kopers van private koopwoningen, waardoor de druk op de bestaande woningmarkt enkel maar zal verhogen.

*266a-d. SARO verwijst naar zijn standpunten 265 en 265b.*

**267.** Interleuven [B121]

- a. Het deel omtrent het grond- en pandenbeleid is weinig concreet. Een grond- en pandenbeleid mag zich niet beperken tot enkel bouwgrond. Dit wordt wel even aangehaald (pag. 56), maar erg onduidelijk en vaag (pag. 53-57).
- b. Wat bedrijfsgronden betreft, is er een grote vraag binnen het arrondissement Leuven naar kleine percelen en bedrijventerreinen (1-5 ha), doch deze zijn in de regio niet meer aanwezig. In het arrondissement Leuven is het omwille van de hoge verwervingskost uiterst moeilijk om betaalbare bedrijfsgronden of betaalbare bouwgronden en woningen te ontwikkelen. De steeds langer en complexer wordende planningsprocessen (plan-MER, steeds toenemende adviesronden, steeds toenemend aantal bijkomend studiewerk, langere doorlooptijd en complexere goedkeuringsprocedures) vormen een ernstige rem op het effectief op de markt brengen van bouwgronden of bedrijventerreinen.
- c. Interleuven ondersteunt ook de bezwaren van de provincie Vlaams-Brabant, Resoc Vlaams-Brabant, POM Vlaams-Brabant en Voka.

*267a. SARO verwijst naar zijn standpunten 265a en 265b.*

*267b. SARO verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

*267c. De Raad neemt akte van deze bemerking.*

**268.** Beroepsvereniging van de Vastgoedsector [B103]

Bezwaarindiener stelt dat een duidelijk overzicht, waarin aangegeven wordt welke wijzigingen in de ruimteboekhouding ondertussen zijn uitgevoerd, ontbreekt. Er zijn ernstige problemen met de monitoring van de ruimteboekhouding, vooral wat betreft de invulling van de gemeentelijke en provinciale planningsprocessen. De vaststelling dat er een uitvoeringsagenda zal worden opgemaakt bij elke nieuwe legislatuur, m.a.w. ten vroegste in 2014, biedt geen oplossing voor de periode 2007-2012. De bezwaarindiener wijst op het belang van de uitwerking van objectieve monitoringsinstrumenten om de invulling van de ruimteboekhouding en de realisatie van de taakstelling op te kunnen volgen. Dit systeem zou op elk ogenblik een volledig actueel beeld moeten kunnen geven m.b.t. de stand van zaken van uitvoering van de taakstelling.

*268. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3). SARO erkent dat er nood is aan een efficiënt en transparant monitoringssysteem om de realisatie van de taakstellingen op te volgen. Het zoeken naar geschikte ruimtelijke indicatoren die bovendien op een haalbare manier gemeten kunnen worden, moet volwaardig aan bod komen in het kader van de voorbereiding van het beleidsplan ruimte.*

**269.** VVP [B311] en Procoro Oost-Vlaanderen [B18]

a. Gezien de veelvuldige relaties tussen het ruimtelijk beleid en het grond- en pandenbeleid is er een gebrek aan afstemming is tussen de kwalitatieve en de kwantitatieve opties. Momenteel worden op het terrein tussen beide beleidsvelden discrepanties waargenomen, waarbij het zelfs onduidelijk wordt welke rechtsgrond het hoogst is en welke bepalingen nu uiteindelijk van toepassing zijn. Het is aangewezen deze integratie door te voeren ten behoeve van een eenduidig en doorzichtig ruimtelijk beleid.

b. In het decreet grond- en pandenbeleid (met planhorizon 2020) wordt zowel aan de gemeenten als aan de provincies een grote rol toebedeeld in het realiseren van een sociaal woonaanbod. Het invoeren van het decreet wordt in het kader van deze partiële herziening duidelijk opgenomen in de drie delen van het RSV, doch blijft het vrij vaag in de concretisering. Het sociaal objectief is niet mee opgenomen en er wordt geen doorrekening gedaan naar 2020. In de praktijk zal dit leiden tot twee verschillende taakstellingen inzake wonen voor de steden en gemeenten. Gezien de veelvuldige relaties die gelegd worden tussen het ruimtelijk beleid en het grond- en pandenbeleid is het aangewezen om met het oog op beleidsintegratie de kwantitatieve optie inzake wonen af te stemmen en zo een behoefteberekening, met een daarmee verbonden kwantitatieve optie, tot 2020 in het ruimtelijk beleidskader te hanteren. In het perspectief van 2020 kunnen de gemeenten dan in hun respectievelijke structuurplannen een gedegen ruimtelijke visie en een daaraan verbonden woonbeleid uitwerken. Er wordt hoe dan ook meer duidelijkheid gevraagd over de relatie met en de integratie van het decreet grond- en pandenbeleid en de ruimtelijke opties inzake woningvoorraad en de trendbreuk vanuit het RSV. Wat is de relatie tussen de ruimtelijke visie, de kwantitatieve opties voor wonen vanuit het structuurplan, de in het structuurplan vooropgestelde woonprogrammatie en de mogelijkheden die ontstaan vanuit het decreet grond- en pandenbeleid om woonuitbreidingsgebieden aan te snijden? Hoe en welk verband is er tussen beide? Het is aangewezen dit verband te expliciteren? Welk is de rol in deze van de provincie? Inzake de streefcijfers voor sociale woningbouw moet het mogelijk zijn om accenten op provinciaal niveau te leggen. Zo wordt in het IG bijvoorbeeld nadruk gelegd op de toenemende woningbehoefte voor ouderen, doch er wordt ook verwezen naar de instrumenten (voor een gericht doelgroepenbeleid) voorzien in het decreet grond- en pandenbeleid. Niettemin is de relatie met het woonaanbod en de woonprogrammatie van de gemeente en de ontwikkelingsperspectieven voor de betrokken kern hier noodzakelijk. Indien er meer aanbod voor wonen voor senioren moet en kan gecreëerd worden, moet dit in de woonprogrammatie mee opgenomen worden. Uiteindelijk zal het creëren van een aanbod voor seniorenwonen leiden tot het beschikbaar komen van gezinswoningen. Binnen dit doelgroepenbeleid moet ook aandacht zijn voor specifieke doelgroepen inzake wonen, bv. woonwagengewonen.

*269a,b. SARO erkent deze vragen en pleit er voor deze mee te nemen bij de opmaak van het nieuwe ruimtelijk strategisch plan.*

*269c. SARO verwijst naar zijn standpunten 265a en 265b.*

#### **270. Interleuven [B121]**

a. Bezwaarindieners stelt vast dat er met twee periodes wordt gewerkt (behoefte op korte en op lange termijn). Het decreet grond- en pandenbeleid heeft 2020 als planhorizon. De verschillende planhorizonten scheppen verwarring. Door o.a. geen doorrekening te maken naar 2020 ontstaan 2 verschillende taakstellingen.

b. Er wordt aangegeven dat het belangrijk is om rekening te houden met diverse woonknoten en dat zal gewerkt worden met een specifiek doelgroepenbeleid. Onder meer de instrumenten voorzien in het grond- en pandendecreet kunnen worden ingezet. Meer staat er niet bij, terwijl in dit decreet voor sociale huurwoningen een bindend sociaal objectief is opgenomen. In het RG wordt met slechts één zin verwezen naar dit decreet. Er kan dan ook moeilijk worden gesproken over een effectieve opname van de invoering van dit decreet in de herziening RSV (4.3, pag. 14).

*270a, b. Het decreet grond- en pandenbeleid heeft inderdaad een andere planhorizon. Afstemming tussen de verschillende planinitiatieven (grond- en pandenbeleid, maar ook milieubeleidsplan, mobiliteitsplan) is een belangrijk aandachtspunt voor het nieuw op te maken ruimtelijk strategisch plan. SARO verwijst verder naar zijn standpunten 265a en 265b.*

#### **271.VVP [B311]**

a. Aan het RSV wordt een ruimteboekhouding gekoppeld. Deze balans vormt in principe de kwantitatieve basis voor de monitoring van het ruimtelijk beleid. Veel basisgegevens uit voorliggend ontwerp van herziening berusten op cijfermateriaal uit de ruimteboekhouding. De VVP vindt het wenselijk om deze ruimtebalans op een doorzichtige manier op te stellen en ook voor iedereen permanent toegankelijk te maken. Zonder deze basis kan er op kwantitatief vlak geen eenduidige toets gemaakt worden.

b. Het is wenselijk de kwantitatieve opties inzake wonen voor de periode 2007-2012 eenduidig te maken door ze in absolute, ondubbelzinnige cijfers vast te leggen. De raming van de behoefte aan bijkomende woningen wordt aangegeven volgens een sterke en zwakke gezinsverdunding. Indien een vork (i.f.v. een zwakke of sterke gezinsverdunding) wordt opgesteld, dan wordt daaromtrent een dubbelzinnige en dus onzekere situatie gecreëerd voor de provincies en gemeenten, en kan ook de trendbreuk 60-40 in het gedrang komen.

c. Verder wordt aangegeven dat de kwantitatieve optie fungeert als toetskader voor de ruimtelijke planning op alle niveaus, rekening houdend met de autonomie van de gemeenten, dat de provincies bij de actualisatie of herziening PRS binnen de kwantitatieve taakstelling en differentiatie aan de gemeenten voldoende ruimte geven om een lokaal woonbeleid te voeren. Welke 'voldoende ruimte' wordt bedoeld en hoe moet een kwantitatieve optie 'rekening houdend met de autonomie van de gemeente' geïnterpreteerd worden? De provincie heeft de taakstelling gekregen om een bovenlokale visie op de nederzettingsstructuur formuleren en een selectie van hoofddorpen en woonkernen te maken en daarmee verbonden de kwantitatieve optie per gemeente door te vertalen. Binnen deze krijtlijnen kunnen de gemeenten hun woonbeleid autonoom voeren. Dit woonbeleid zal echter rekening houdend met de voldoende differentiatie en verbetering van de woningvoorraad (cf. RG pag. 14), ook meer gericht moeten zijn op doelgroepen en typologieën. In die zin is het onduidelijk of de aanzetten die in het woonzorgdecreet en het grond- en pandendecreet zitten over voldoende wederzijdse aansluiting en afstemming beschikken om de ruimtelijke beleidsopties te bewaren.

d. Het is wenselijk dat het RSV voor de kwantitatieve optie wonen ook een aandeel bepaalt voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden dat rekening houdt met de aantrekkingskracht die de kleinstedelijke gebieden inzake wonen hebben.

De afbakening en daarmee de toewijzing van bijkomende woningen aan de regionaalstedelijke gebieden (Oostende, Brugge, Kortrijk en Roeselare) is een Vlaamse bevoegdheid. Het is in deze ook onduidelijk in welke mate deze taakstellingen sowieso kwantitatief nog kunnen ingepast worden in de reeds afgebakende stedelijke gebieden en of deze stedelijke gebieden de taakstelling wel kunnen realiseren. In het document staat immers aangegeven dat de centrumrol van de kleinstedelijke gebieden niet onbelangrijk is. Om de verdeelsleutel 60-40, en meer specifiek de verdeling per provincie, te kunnen toepassen moeten de provincies het aantal te realiseren woningen in de groot- en regionaalstedelijke gebieden kennen. Verder kan, gezien de duidelijke centrumrol van de kleinstedelijke gebieden, de vraag gesteld worden naar de opportuniteit van het doorschuiven van de taakstelling vanuit de groot- en regionaalstedelijke gebieden naar de kleinstedelijke gebieden.

*271a-d. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel wonen (2.2.2) en naar zijn standpunten 265a en 265b.*

#### **272. Procoro Oost-Vlaanderen [B18]**

a. De verhouding tussen het grond- en pandenbeleidsplan Vlaanderen enerzijds en het decreet ruimtelijke ordening en de structuurplannen anderzijds is onduidelijk. In deze vindt de Procoro meer participatie, een open communicatie en betrokkenheid van de diverse bestuursniveaus noodzakelijk. Voor bepaalde acties wordt decretaal een hiërarchie bepaald, voor andere helemaal niet. Zo staat het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden boven het structuurplan. Bij revalorisatie van stadskankers, verminkt landelijk gebied of wijken is dit bijvoorbeeld niet het geval.

b. Ruimtebalans. Aan het RSV wordt een ruimteboekhouding gekoppeld die in principe een kwantitatieve basis vormt voor de monitoring van het ruimtelijk beleid. Deze balans is echter niet voor iedereen beschikbaar en toegankelijk. Veel basisgegevens uit voorliggend ontwerp van herziening zouden op dit cijfermateriaal berusten. De Procoro acht het aangewezen om de ruimtebalans op een doorzichtige manier op te stellen en voor iedereen toegankelijk te maken. Zonder deze basis kan er op kwantitatief vlak geen toets gemaakt worden.

c. Voorts moet vastgesteld worden dat in realiteit nog heel wat gronden een andere bestemming hebben dan het effectieve gebruik ervan. Zo situeren zich bijvoorbeeld bestaande bossen in woongebieden, industriegebieden, landbouwgebieden. Ze vragen waarom deze bossen niet worden omgezet naar de bestemming bos, natuur en groen.

d. In de uitwerking van voorliggend ontwerp van herziening RSV is het gebruik van de cijfers voor de ruimtebalans niet eenduidig. Het IG (pag. 27) suggereert dat reconversiesites in een stedelijk gebied, hoofddorp, woonkern tot het aanbod voor wonen kunnen gerekend worden, ook als ze niet in woongebied gelegen zijn. Verder wordt gesteld dat de vraag naar bijkomende woningen binnen de bestaande woongebieden kan gevonden worden. In de ruimteboekhouding wordt echter geen bijkomend aanbod voor wonen voorzien, terwijl bij de berekening van het bestaande aanbod bedrijventerreinen (pag. 25 RG) rekening wordt gehouden met een herbestemming van bedrijventerreinen naar voornamelijk woonzones van 750 ha voor de periode 2007-2012. Zit deze 750 ha in de 227.500 ha wonen? Bij een invulling op gemeentelijk niveau is het onduidelijk of dergelijke site gewoonweg een andere bestemming kan krijgen, dan wel of voor deze omzetting een behoefte voor wonen moet aangetoond worden versus andere potentiële bestemmingsmogelijkheden. Een tweede voorbeeld betreft de inschattingen voor het luik toerisme en recreatie. Bij de ruimtebalans en behoefteberekening (IG pag. 56-57) wordt uitgegaan van 850 ha (speelbossen, attractieparken, dierparken, campings, jachthavens), 2.000 ha (bestaand zonevreemd recreatief aanbod), 1.000 ha (watersporten, luchtsporten, paardensport), 200 ha (permanente terreinen voor lawaaisporten), 1.000 ha (golf), 850 ha (herbestemming naar recreatie bij problematiek weekendverblijven). Dit komt neer op een ruimtevrage van 5.900 ha.

e. Het addendum spreekt in een grootteorde van de ruimtevrage van 3.500 tot 4.000 ha, rekening houdend met een aanbod van 1.400 ha komt dit neer op een bijkomend pakket van 2.000 ha tot 2.500 ha (IG pag. 57) - de ruimtebalans spreekt over 2.000 ha. Rekening houdend met eventuele noodzakelijke herbestemmingen voor het zonevreemd aanbod is het onduidelijk hoe de overige ongeveer 2.500 ha moet ingevuld worden.

*272a. SARO verwijst naar zijn standpunt 265a.*

*272b,c,d. SARO verwijst naar zijn standpunt 1c en zijn standpunten bij het deel wonen (2.2.2) en werken (2.2.3).*

**273. GROEN [B180], GROEN [265]**

In het kader van de inbreiding van bedrijventerreinen moet het nemen van dwingende maatregelen voor de inname van oude bedrijventerreinen beter uitgewerkt worden (bv. hogere leegstandsheffing en activeringsheffing).

*273. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3).*



## 2.2.10. Bezwaren betreffende specifieke percelen

Onder dit hoofdstuk zijn een reeks bezwaarschriften opgenomen met bemerkingen (o.a. gevraagde bestemmingswijzigingen) op specifiek perceelsniveau. SARO merkt op dat deze bezwaarschriften in essentie geen betrekking hebben op voorliggend openbaar onderzoek over de herziening van het RSV. Het addendum is niet gericht op perceelsniveau. De bezwaarschriften kunnen in die zin als onontvankelijk worden beschouwd. SARO neemt een korte situering van het bezwaar alsnog op in voorliggend advies en benadrukt de rol van de gemeenten om de betrokkenen te informeren over de haalbaarheid om op gemeentelijk niveau hiervoor eventueel een oplossing te creëren.

### 274. Bezwaarindiener [B1]

Het betreffende perceel (nr. E1731 m-p-f<sup>2</sup>) is gelegen tussen 2 woningen te Greefseheiweg (nr. 7 en 9) te Balen. Bovendien is het gelegen naast een verharde weg waarlangs alle nutsvoorzieningen liggen. Het betreft een stuk dat ingekleurd is als natuurgebied, maar reeds jaren een gazon is (illustratie d.m.v. bijgevoegde foto's). Er wordt bijgevolg een aanvraag tot wijziging van het RSV gevraagd. In het bezwaarschrift wordt verwezen naar een mail afkomstig van de gemeente Balen, waar de bezwaarindiener doorverwezen wordt naar een hoger niveau.

### 275. Bezwaarindiener [B2]

Het betreft een grond (Zonhoven, Vrankenschansweg, 757 C11, sectie F) die op dit ogenblik in gebruik is als weiland, waar zowel links, rechts als tegenover de grond woningen ingeplant zijn. Op het gewestplan is er een woonkorrel gemaakt voor een groep huizen aan de overkant van de straat, maar niet voor de rest van de bebouwing in de directe omgeving. Doordat de eerste 50 m vanaf de straat (ca. diepte van het perceel) groengebied zijn, de achterliggende gronden natuurgebied zijn en de grond gelegen is aan een volledig uitgeruste weg, zou het mogelijk zijn om het voorste perceel als bouwgrond met landelijk karakter in te kleuren. Aangezien tot op heden nog geen beweging is gekomen in het dossier ter aanpassing van het gewestplan, vraagt men dan ook om dit dossier alsnog, binnen een redelijke termijn, in orde te maken.

### 276. Bezwaarindiener [B3]

Per openbare verkoop kocht men een perceel bouwgrond (sectie B 262/N) te Koninkshooikt, met de beschrijving 'bouwgrond met er zich op bevindende oude gebouwen' op basis van een stedenbouwkundig attest nr. 1 afgeleverd door de stad Lier op 02.12/1987 met vermelding: 'de voorgestelde kavel komt, na sloping van de bestaande constructies, in aanmerking voor een vrijstaand eengezinshuis'. Door de afschaffing van de 'opvulregel' verloor het perceel de status van bouwgrond en werd het landbouwgrond. Het betreft echter een smalle reep landbouwgrond tussen een bestaande rij huizen dat onmogelijk voor landbouwdoeleinden kan worden gebruikt. Hierbij wordt de vraag gesteld of het niet zinvol zou zijn om opnieuw een opvulregel in te voeren.

### 277. Bezwaarindiener [B4]

De indiener is eigenaar van een landbouwgrond: Kruiskerkestraat, 45 a te Ruislede (cf. bijgevoegd plan). De grond is gedeeltelijk ingesloten door woningen en door de grillige vorm van de grond en een te verre verwijdering van een landbouwbedrijf is verhuur van de betreffende grond uiterst moeilijk. Daar domein 625C-618C van de gemeente Ruislede een weg is naar de woning op grond 626E en andere woningen, lijkt het hen logisch dat aan de andere kant van de woningen ook gebouwd zou kunnen worden. Men vraagt met oog op een tekort aan bouwgrond dan ook een bestemmingswijziging van de landbouwgrond in acht te nemen.

**278. Bezwaarindiener [B5]**

Kinderen van de indieners zouden willen bouwen op de percelen 298 E, 298 F en 298 B gelegen in de Singelweg te Mespelare. De 3 percelen zijn landbouwgrond. Er is een bouwzone in de Singelweg, maar de betreffende percelen vallen hier net buiten. Aangezien de nutsvoorzieningen reeds aanwezig zijn, vraagt men de percelen bij te voegen aan de bouwzone.

**279. Bezwaarindiener [B6]**

Volgens een origineel plan (cf. plan bijgevoegd), daterend van voor 1965, liggen de gebouwen op perceel nr. 22512 Afd. 9 Velzeke-Ruddershove, volledig in woongebied. Bij het overzetten van het origineel ingekleurd plan naar de digitale plannen kwam de bouwgrens dwars door het gebouw te liggen waardoor een deel van de woning en een deel van de aanbouw in agrarisch gebied kwam te liggen. Op het origineel plan is echter te zien dat de perceelsgrens verder ligt en het indertijd de intentie was dat het volledige gebouw/ perceel daarin opgenomen was. Al meerdere malen is gevraagd om een rechtzetting, maar tenzij het inzetten van een gerechtelijke procedure, blijft men vasthouden aan het laatste plan. Daarom wordt nogmaals gevraagd om de perceelsgrens woonzone-agrarisch gebied te herbekijken.

**280. Bezwaarindiener [B7]**

Aangezien perceel A/0161/L2 gelegen Diestestraat te Scherpenheuvel juist naast een woonzone ligt, langs beide zijden ingesloten is door huizen, een te geringe oppervlakte heeft voor landbouw, niet toegankelijk tot het achterliggende agrarisch gebied wegens scheiding door een hoge berm en het langs de N10 gelegen is waar alle nutsvoorzieningen aanwezig zijn, vraagt men om dit agrarisch gebied in woonzone te veranderen. Men stelt bovendien voor om er sociale woningen van te maken.

**281. Bezwaarindiener [B8]**

Men tracht reeds sinds 2002 een stedenbouwkundig attest te verkrijgen voor perceel 1185/d/2, maar wegens onoverkomelijke legaliteitsbelemmeringen wordt dat verzoek steeds afgewezen. Het perceel is echter het enige braakliggend stuk grond langs beide zijden van de Durmenstraat. Bovendien bekwam het perceel 1185/l/2 d, eveneens in het blok nutsvoorziening gelegen, wel een bouwvergunning. Hierdoor zijn 2 van de 3 percelen behorend tot het blok nutsvoorziening bewoond en heeft door de afbraak van het zwembad met installatie van de vorige eigenaar de nutsvoorziening geen zin meer. Het bovenstaande beschouwend, tekent de indiener bezwaar aan tegen de contradictorische beslissing van het wel en niet toekennen van een bouwvergunning door overkomelijke legaliteitsbelemmering in onoverkomelijk te veranderen en om voor het betreffende perceel een RUP te eisen en niet voor het andere perceel in hetzelfde blok nutsvoorziening.

**282. Bezwaarindiener [B9]**

Het betreft een stuk grond in de Steenbergstraat, wijk B nr. 30 b. De grond is volledig omringd door woningen. In 1987 werd door het gemeentebestuur nog een goedkeuring verleend tot verkaveling van de betreffende grond. De 2 percelen van de totale grond die toen verkocht werden, zijn nu bebouwd. Het resterende deel (dat van indiener) werd onbegrijpelijk ingeschreven als landbouwgrond. Bijgevolg wordt er een herziening van het RSV gevraagd, alsook een herziening van het betreffende perceel.

**283. Bezwaarindiener [B10]**

In 2003 werd een hoeve aangekocht met de bedoeling om te boeren, paarden te fokken en te plaatsen. Nu is de hoeve een huis geworden met bijgebouwen waardoor dat niet meer toegestaan is. Veranderen en vernieuwen van muren mag niet meer (instandhouding) waardoor er verkrotting en verval optreedt en paarden stierven door gebrek aan accommodatie. Nu blijkt de grond natuurgebied te zijn, terwijl langs beide zijden van de straat landbouwzone is tot aan de betreffende eigendom. Men vraagt hierbij een herziening van de grond naar landbouwgrond (zoals de rest van de straat).

**284. Bezwaarindiener [B11]**

Het perceel (4<sup>de</sup> afdeling, sectie B245C) te Destelbergen werd als bouwland gekocht. Wetende dat er jaren terug een bouwvergunning werd afgeleverd, had men de bedoeling om enkele gezinswoningen te bouwen op een deel van het domein. Gezien er door de vorige eigenaar binnen een bepaalde termijn niet gebouwd werd, blijkt nu dat die bouwvergunning vervallen is. Met de huidige inkleuring van de grond zit men vast. Daarom wordt naar een oplossing gevraagd.

**285. Bezwaarindiener [B14]**

Het perceel gelegen te Oosterzele Sectie A perceel nr. 1393 b klein, driehoekig en palend aan een uitgeruste weg, is gelegen in agrarisch gebied. Het perceel bevindt zich in een huizengroep van 5 woningen en is geprengd tussen de woningen en de autosnelweg E40. Het perceel is echter te klein om aan landbouw te doen, of zelfs om te 'bebossen'. In die zin vraagt men te willen overwegen om in samenspraak met het gemeentebestuur planmatig de bestemming van het terrein aan te passen.

**286. Bezwaarindiener [B16]**

Aanvraag voor herziening of vergoeding voor een stuk land gelegen in de ruilverkaveling te Nieuwkerken, deelgemeente Sint-Niklaas (afdeling 46017, sectie B, nr. 799A, kadastrale legger 2422).

**287. Bezwaarindiener [B17]**

Voor de kavel langs de Bloemestraat sectie B 1394 met een eerste bouwaanvraag in 1976 was de opvulregel geen wet. Bij de invulling van het gewestplan 1978 wordt die kavel, alsook kavel in de kwezelweg sectie B1454a, opgenomen in het agrarisch gebied. Om er vanaf te zijn plant de gemeente daar een sportgrond. Aan de overkant mag er wel worden gebouwd. Bij aanvraag voor verkaveling sectie 1442D-1443 a langs de kleine Warmestraat liet stedenbouw weten dat de voordeur aan de verkeerde kant stond. Aan de overkant van straat werd een bouwaanvraag dan weer wel goedgekeurd, daar men spreekt van een verkaveling van voor het gewestplan. 'Al willen bedriegers liefst vergeten, welnu, een bedrogene doet dat niet.'

**288. Bezwaarindiener [B21]**

Aanvraag tot wijziging van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse (K.B. 07.03.1977) zodat de percelen 545M/ 545 E/ 545 R/ 544 H/ 546 E / 546 G opnieuw als woongebied kunnen ingekleurd worden i.p.v. als recreatiegebied.

**289. Bezwaarindiener [B23]**

In 1960 werden 3 kleine woonhuizen afgebroken op het perceel gekadastraerd onder 1<sup>ste</sup> afd. sectie B nummer 73/D gelegen Deinzestraat te Nazareth, met de bedoeling er een groter huis op te bouwen. Omwille van een langdurige ziekte van de eigenaar werden de bouwplannen opgeborgen en onderging het perceel een bestemmingswijziging van bouwzone naar landbouwzone. De grond is echter te klein om als landbouwzone te dienen en kost veel aan onderhoud. De huisnummers bestaan echter nog en het perceel is eveneens aangesloten op riool- en waterleiding. Men vraagt een herziening van het RSV.

**290. Bezwaarindiener [B25]**

Het betreft 3 ha eigendom gelegen langsheen de Schapenstraat, Goudveerdegem, Schepdaal. Door de invoer van het RSV kwam er een algemeen bouwverbod, behalve voor uitbaters van een bedrijf. Daarna kwam er de ruilverkaveling waardoor de grond achter de boerderij weg van de straat werd gelegd. Aangezien hier verschillende huizen konden worden gebouwd op de 3 ha, oorspronkelijk gelegen langs een straat met nutsvoorzieningen, is er een fortuin verloren gegaan en kan men spreken van een verdoken vorm van onteigening. De bezwaarindiener vraagt een gelijkschakeling in de waardebeoordeling van zijn grond.

**291. Bezwaarindiener [B28]**

Verzoek om door middel van een planmatige bestemmingswijziging het terrein en de bijhorende hoeve gelegen langs de Meerstraat, die een uitgeruste weg is en die op 300 m van het hart van het centrum van Zottegem is gelegen, om te vormen tot woongebied.

**292. Bezwaarindiener [B34]**

Aanvraag tot 'regularisatie' voor een perceel grond gelegen in Heusden-Zolder 4<sup>de</sup> afdeling sectie C 'Kanners heide' nr. 344 G. Op het RSV is dit perceel ingekleurd als agrarische grond. Het gaat echter om een perceel dat quasi volledig ingesloten is door bestaande woningen en goedgekeurde bouwgronden (cf. bijgevoegde plannen en foto's). Alle nutsvoorzieningen zijn eveneens aanwezig. Er wordt gevraagd om het een bestemming als bouwgrond te geven aangezien het voor niets anders meer gebruikt kan worden en het waardeloos zal worden. Service flats worden als bestemming voorgesteld.

**293. Bezwaarindieners [B41, B44, B53, B58]**

Bezwaarindieners [B41, B44, B53]: Het perceel (Lokeren-Eksaarde, 5<sup>de</sup> afdeling, sectie A, nr. 362A) is volgens de huidige bestemmingsplannen gelegen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Nochtans is het perceel in 1962 aangekocht als 2 percelen bouwgrond. Men is eigenaar geworden door erfenis. Bij de successierechten is eveneens rekening gehouden met de waarde van de grond als bouwgrond. Het gebied rond het perceel is landelijke bouwzone, terwijl het perceel zelf behoort tot 1 van de 2 uitzonderingen. Daaruit volgt het verzoek om de bestemmingsplannen aan te passen zodat het perceel eveneens in landelijke bouwzone valt.

Bezwaarindiener [B58]: Het perceel (Lokeren-Eksaarde, 5<sup>de</sup> afdeling, sectie A, nr. 356A) is landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Ze zijn eigenaar sinds 9 oktober 2007. Ze verzoeken het gewestplan aan te passen zodat het perceel wel in landelijke bouwzone ligt. Ze zien niet in waarom er voor deze strook een uitzondering is gemaakt.

**294. Bezwaarindiener [B47]**

Eigenaar van het terrein Oudenaarde (Heurne), Weihagestraat, enige sectie nrs. 385, 386 en 407. Bezwaarindiener verwijst naar de tot standkoming van het gewestplan Oudenaarde (1974-1977), waardoor zijn eigendom – in het ontwerp gewestplan gelegen in bouwzone, komt te liggen in landbouwzone. Bezwaarindiener verwijst verder naar de diverse uitspraken (o.a. Raad van State). Gezien men voor de zonering tegen de voorzieningen van het ontwerp gewestplan, bij M.B. goedgekeurd, geen opmerkingen heeft geformuleerd in de periode van 1.10.1974 tot 31.12.1974, is men van oordeel dat de eigendom ten onrechte uit de bouwzone werd gelicht en opgenomen in de landbouwzone. Het stadsbestuur liet de eigenaar in 2001 weten dat voor zover de wetgever het toelaat, het stadsbestuur bij de opmaak van het GRS en de uitvoeringsplannen daarmee rekening zou houden. Bezwaarindiener stelt dat ze het GRS Oudenaarde nagezien hebben en vaststellen dat dit voorstel zo algemeen is, dat zij niet kunnen uitmaken of hun voorstel al dan niet werd opgenomen. Mocht hun eigendom niet terug in de bouwzone worden opgenomen, verzoeken ze om hun schrijven te aanzien als een bezwaar tegen het voorgestelde GRS Oudenaarde. Ze verwijzen naar het addendum (pag.24) waar de verdeling prognoses SG/BG per provincie worden weergegeven. Of nu al dan niet voldoende bouwgronden in Oudenaarde zijn voorzien is van geen belang om recht te laten geschieden vermits het slechts om enkele bouwpercelen in de diepte gaat.

**295. Bezwaarindiener [B48]**

Woning, kadastraal bekend onder 9<sup>de</sup> afd. sectie A nr. 0386b, gelegen aan de Weihagestraat, 25 te Oudenaarde is volgens GRS binnen de landbouwzone gelegen. Dat betekent dat het goed en de grond stedenbouwkundig onderworpen zijn aan de specifieke regelgeving van 'woonkorrels die niet bevestigd zijn in het gewestplan'. Op het ontwerp gewestplan 05.03.1974 stond het perceel echter als woonzone ingekleurd. Bijgevolg vraagt men om de woning alsnog in de woonzone op te nemen.

**296. Bezwaarindiener [B50]**

Vraag om het statuut van de wijk 'Het Vliegend Paard', gelegen in Oedelgem, om te vormen van woongebied met landelijk karakter naar gewoon woongebied, aangezien het landelijke karakter van de wijk volledig verdwenen is door zeer dichte bebouwing. De wijk is uitgerust met nutsvoorzieningen en momenteel wordt er een volledig gescheiden rioleringsstelsel aangelegd. Daarnaast vraagt men om de kleine percelen die aan de wegen grenzen en die nog als landbouwgebied zijn ingekleurd te wijzigen naar woongebied of woonuitbreidingsgebied. Door de geringe grootte hebben die immers geen nut meer voor de landbouw, dreigt verloedering en zouden de rioleringswerken beter tot hun recht komen. De betreffende percelen zijn terug te vinden op bijgevoegd plan.

**297. Bezwaarindiener [B54]**

Aangezien geen enkele gegronde reden voorhanden is om de 2 percelen, kadastraal Sectie D nrs. 1254/c en 1254 /d, gelegen te Beveren-Waas aan de Kruibekesteeweg, tot de bouwdiepte in agrarisch gebied te behouden vinden de indieners dat zowel de beide percelen grond in kwestie als al de zich daar bevindende gebouwen in het woongebied opgenomen moeten worden en het gewestplan in die zin moet worden aangepast.

**298. Bezwaarindiener [B55]**

Het betreft Lot 1, 2, 3 en 4 sectie 479d grenzend aan de Gijmelsesteenweg te Herselt. Links, rechts, voor en achter deze panden staan huizen en worden nog huizen gebouwd. Alleen de betreffende percelen schijnen niet in aanmerking te komen om te bouwen. Het is de indieners een raadsel waarom deze 4 loten buiten de bouwzone worden gehouden. Met het oog op het RSV zouden ze willen vragen om de zaak te onderzoeken, de meest logische beslissing te nemen en deze panden in de bouwzone in te kleuren.

**299. Bezwaarindiener [B57]**

Het perceel kadastraal bekend onder Lokeren-Eksaarde, 5<sup>de</sup> afdeling, sectie A, nr. 358A is volgens de huidige bestemmingsplannen gelegen in landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Nochtans is het perceel ooit als bouwgrond aangekocht en was het bouwzone voor de wijziging. Alle nutsvoorzieningen zijn aanwezig en het perceel ligt eveneens in een gebied dat grenst tussen landelijke bouwzone. Door deze toestand krijgt dit perceel een grote minderwaarde. Om die reden verzoekt men om de bestemmingsplannen aan te passen zodat het perceel wel in landelijke bouwzone ligt.

**300. Bezwaarindiener [B60]**

Men wil de aandacht vestigen op de 'opvulregel' van 1993, waardoor 'bouwgrond' in 'landbouwgrond' wijzigde en die bijgevolg volstrekt waardeloos werd. Er wordt dan ook de vraag gesteld of het geen goed idee zou zijn om de mensen opnieuw de gelegenheid te geven om gronden die onder deze regeling vielen/ vallen opnieuw voor een bepaalde periode te regulariseren, zodat ze opnieuw de bestemming kunnen krijgen waarvoor ze destijds zijn aangekocht.

**301. Bezwaarindiener [B61]**

Bezwaarindiener verwijst naar het niet opnemen van een knelpunt in het thema wonen dat voortvloeit uit de gevoerde beleidsprocessen en evaluaties. Concreet verwijst bezwaarindiener naar de percelen nrs. 1078 F, 1078 G, 1078 P, 1078 R, 1078 M en 1079 D, gelegen in de Olekenbosstraat, gelegen in het buitengebied van de wijk De Belgiek in Deerlijk. Het is door een fout in het gewestplan dat een deel van de bouwgronden niet in het gewestplan als woonzone zijn aangeduid in de Olekenbosstraat. Concreet is een deel van de straat dat tot Deerlijk behoort ingekleurd als woonzone, een ander deel niet. Het gedeelte van de Olekenbosstraat in Anzegem is ingekleurd als woongebied met landelijk karakter. Dit resulteert dat de percelen langs deze straat de facto voor 80% bebouwd zijn. De vaststellingen zijn dat het beschouwde perceel gelegen langs een goed uitgeruste weg, er woningen staan langs 3 kanten rondom het perceel, de verkavelingsvergunning vervallen is en na het wegvallen van de opvulregel er niet meer op gebouwd kan worden. Op het moment van de verkoop waren de percelen voor de notaris en de overheid wel bouwgrond. Nu nog is dit voor het kadaster bouwgrond. Voor het thema werken werden dergelijke knelpunten geïnventariseerd, waarom kan dit niet voor het thema wonen?

**302. Bezwaarindiener [B63, B267]**

Indiener wil het perceel Poelstraat, 6 te Lennik verkavelen in 3 percelen. Aangezien het grondgebied beginjaren '70 gewijzigd is van landelijk woongebied naar agrarisch gebied is dit niet mogelijk. De overkant van de Poelstraat is wel steeds landelijk woongebied gebleven. De beschikbare faciliteiten zijn grondig uitgebreid waardoor het een toegankelijker omgeving is geworden om te bouwen. Daarom vraagt men een update van het gewestplan aan de hedendaagse situatie, waardoor beide zijden van de Poelstraat als woongebied met landelijk karakter worden erkend.

**303. Bezwaarindiener [B66, B67]**

Betreffende de percelen Lokeren 5<sup>de</sup> afd. Eksaarde, sectie A nrs. 459A en 485A, gelegen te Eksaarde langs de Rechtstraat. Die percelen hebben als huidige bestemming landelijk agrarisch gebied, wat om verscheidene redenen niet meer de juiste is en als bouwgrond moet worden beschouwd: de Rechtstraat is langs zuidelijke kant volledig als bouwzone bestemd en gebruikt. Langs noordelijk kant is deze ook bouwzone, met uitzondering van 5 verspreide percelen, waaronder de bovenvermelde percelen. Betreffende percelen palen aan de bouwzone en de straat is in zijn volledige lengte uitgerust met alle nutsvoorzieningen. Door deze toestand krijgen de percelen een grote minderwaarde. Om die reden wenst men een aanpassing van het RSV en een bestemming als bouwzone te verkrijgen.

**304. Bezwaarindiener [B68]**

De betreffende kavel, 40401, is het enige overblijvende perceel dat onbebouwd is gebleven in deze straat. Aangezien alle nutsvoorzieningen reeds voorhanden zijn, wil men hiervoor een aanvraag voor verkaveling indienen. Ter inlichting vermelden ze dat het perceel niet voor landbouwdoeleinden gebruikt wordt.

**305. Bezwaarindiener [B75]**

Perceel grond (Wuustwezel, Molenheide, 550 K13, sectie E) werd aangekocht bij openbaar verkoop als bouwgrond en werd indiener ontnomen om reden dat de opvulregel werd afgeschaft, waarvan men hen niet op de hoogte heeft gebracht. Ze doen een oproep voor een eerlijke oplossing zodanig dat hun enige zoon daar een huisje kan bouwen, wat de bedoeling was bij de aankoop van dit perceel.

**306. Bezwaarindiener [B85]**

Perceel grond, gekadastreerd wijk C, nr. 282 d, gelegen Broekstraat, Westerlo, verkregen door erfenis in 1982, werd steeds als bouwmogelijkheid gezien voor de kinderen van bezwaarindiener. Bij aanvraag in 1994 bleek dat hierop niet gebouwd mocht worden aangezien het volgens het gewestplan van 1976 in bosgebied lag. Deze vermelding geeft een vertekend beeld van de huidige situatie aangezien het perceel bij het begin van de Broekstraat, een geasfalteerde straat met nutsvoorzieningen, ligt, er enkele woningen verderop in de straat zijn, het midden 2 grote woongebieden ligt en het vlak bij de baan Westerlo-Zoerle Parwijs ligt. Bijgevoegde plannen tonen aan dat het perceel tegen de echte woonkern van Zoerle ligt, op een spitse uitpunt van het bosgebied. Men vraagt of bij de uitwerking van het RSV geen rekening kan gehouden worden met het bovengenoemde perceel bij het creëren van bouwgronden dichtbij en in de woonkernen.

**307. Bezwaarindiener [B106]**

In 1955 werd bij de openbare verkoop van 81 a land, Oude Bergstraat, Scherpenheuvel, een uitweg van 1,65m voorzien voor de aangrenzende percelen met de openbare verkoop. Eigenaars van perceel 234n die met een onwettig bouwvergunning op agrarisch gebied bouwden, verzetten zich tegen grondafstand aan hun zijde voor de aanleg van de weg L239. Er werd een 5 m lange weg voorzien langs perceel 239F, eigendom van de indiener, maar die loopt dood. Daar er geen toegangsweg is naar achter liggende percelen, vraagt men om de weg L239 in oude toestand te herstellen en aan te leggen volgens de wet.

**308. Bezwaarindiener [B112]**

Gezien er een herziening loopt van het RSV vraagt men de bestemming van perceel 370d, Tongersesteenweg te Kortessem te willen wijzigen tot bouwgrond i.p.v. deels parkgebied en deels landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Argumenten zijn ondermeer dat men nooit kennis heeft gekregen van wijziging van bestemming (oorspronkelijk bouwgrond), 2 maal successierechten werden berekend op waarde van bouwgrond en de huidige waarde daar nu een fractie van is en de wijziging van het gewestplan tot parkgebied zich uitsluitend strekt tot het vermelde perceel en niet tot andere eigendommen in de straal rond het parkgebied van het kasteel de Donnea.

**309. Bezwaarindiener [B124]**

Betreft perceel bouwland, kadastraal gekend onder Langemark, 1<sup>ste</sup> afd., sectie G, nrs. 73 M5, 73 N5, 73 P5 en 73 R5, dat gelegen is op 50 m van de grote baan, Boezingestraat, en moeilijk bereikbaar is met hedendaagse grote en brede landbouwmachines. De rondliggende huizen bevinden zich eveneens in agrarisch gebied. Hierbij wordt gevraagd of het mogelijk is dit gedeelte als bouwgrond te ontwerpen.



**310. Bezwaarindiener [B133]**

Met betrekking tot de verkaveling Traveins, 70 te Zottegem, blijkt geen wijziging of betrokkenheid te zijn in het RSV. Onduidelijkheid in dit dossier blijft echter bestaan i.v.m. een wijziging waarin de eigenaars bevestigen dat die door hen niet werden aangevraagd. Indien in die verkaveling wijzigingen (zouden) worden doorgevoerd, van welke aard dan ook, dan is dat voor hen een financieel zwaar verlies en worden tevens hun belangen geschaad voor het belang van anderen.

**311. Bezwaarindiener [B136]**

Stuk grond, kadastraal nr. C/0355/A (67.89a), Wezelsbaantje, te Herselt-Blauberg, is gelegen op ca. 500 m van het dorpscentrum van Blauberg. Hoewel de percelen rondom allemaal bebouwd zijn, blijft het landbouwgrond. Het was als dusdanig verhuurd tot 15 jaren geleden, maar ligt nu al jaren braak door gebrek aan belangstelling voor landbouwactiviteit. Doordat de straat goed aansluit bij de dorpskern van Blauberg en door de aanwezigheid van een stopplaats van de Lijn waardoor de mobiliteit gegarandeerd is, suggereert men dat het perceel nuttig kan zijn voor woningbouw.

**312. Bezwaarindiener [B137]**

Betreft eigendom gelegen te Westerlo, Zandberg nrs. 4 en 6 (kadastraal Sectie B, nr. 343b/deel). De structuurplannen zijn op een derwijze grote schaal opgemaakt dat niet uitgemaakt kan worden tot waar de doorkijkzone, die langs de Merodedreef ter hoogte van het voetbalplein wordt voorzien, reikt. Bezwaarindiener uit geen bezwaren tegen het addendum, op voorwaarde dat volgende verkregen inlichtingen correct zijn: de landelijke bouwzone die op de gewestplannen voorkomt, blijft behouden en de bebouwing op de eigendom wordt niet zonevreemd.

**313. Bezwaarindiener [B140]**

Perceel grond aan de Gentweg te Sint-Lievens-Esse, kadastrale afd. 41062 Herzele 8 afd/ St. Lievens-Esse sectie D 317C en D 318 C was volgens de gewestplannen waardevol agrarisch gebied aan de straatkan en natuurgebied aan de achterkant. Er werden op de aanpalende percelen zonevreemde woningen opgericht, waardoor het perceel ingesloten ligt tussen 2 woningen (van voor gewestplannen) en de nieuwe zonevreemde woningen. Vraag de Commissie te adviseren de bestemming te wijzigen in een bouwlot, waardoor een ongelijke en onrechtvaardige behandeling hersteld wordt.

**314. Bezwaarindiener [B141]**

Aanvraag tot integrale regularisatie van perceel 649 langs de Steenweg Deinze als woongebied. Perceel ligt omringd door bebouwde percelen en maakt volledig deel uit van een agrarisch woongebied. Regularisatie zou de zone versterken als homogeen, het doet geen afbreuk aan het agrarische karakter van het achterliggende gebied en ook het straatbeeld wordt erdoor versterkt. Het ligt bovendien langs een volledig uitgeruste weg.

**315. Bezwaarindiener [B142]**

Indiener meent dat percelen gelegen langs Ten Bossen, St.-Goriks-Oudenhove, kadastrale nrs. 663 3D-668 G2-668 M2 – 668 K2, in aanmerking kunnen komen om landbouwgrond tot bouwzone om te vormen.

**316. Bezwaarindiener [B151]**

In de gemeente Arendonk, m.n. te Roobeek, is er langs beide kanten van de openbare weg heel wat bebouwing, uitgezonderd enkele gronden waartoe tot nu toe geen bouwtoelating is gegeven. Indien voor die percelen langs de openbare weg tot ca. 40 m diepte een bouwtoelating afgeleverd wordt, is er recht geschied en is er geen discriminatie t.o.v. de personen die wel gebouwd hebben op gronden waarachter ook akkers liggen.

**317. Bezwaarindiener [B153, B154, B176]**

Percelen Meibempt 50F 51F<sup>2</sup> 51 G2, 52 B2, 52C2 122 δ 125A en 124 H werden reeds vele jaren bestemd als woonuitbreidingsgebied. In het addendum worden deze gebieden ingekleurd als gebieden die principieel vanuit het Vlaams beleidskarakter niet kunnen ontwikkeld worden, subcategorie: niet-inbreidingsgericht. Vraag om een nieuw planologische afweging te maken voor het betreffende gebied.

**318. Bezwaarindiener [B159]**

Indiener vraagt in Franstalig bezwaarschrift om aanpassing van het structuurplan van het dorp Kimmel met oog op zijn boerderij. Hij vraagt ook onmiddellijk vrijmaking van zijn gronden aangezien huurders al sinds 1994 weigeren te betalen en er zelfs een handel hebben opgezet. Hij is eveneens bereid deel te nemen aan de inkleuring van een industriële zone met een voorkeur voor KMO's.

**319. Bezwaarindiener [B160]**

Het Franstalig bezwaarschrift vraagt voor de boerderij te Noordweststraat 8, te Noordschote, dat alles intact blijft zoals vastgelegd volgens de herziening van 4 jaar terug. Dit geldt eveneens voor de percelen tussen Blanckaert en het dorp van Noordschote. Bezwaarindiener is eventueel bereid zijn grond te ruilen voor een dichterbij zijnde boerderij.

**320. Bezwaarindiener [B161]**

Indiener van Franstalig bezwaarschrift vraagt dat het structuurplan van de gemeente Kontich in grote lijnen blijft zoals het was. Zijn gronden, gelegen tussen de Keizershoek en de E19, zijn deels ingesloten in reeds bebouwde zones. Jammer genoeg hebben enkele percelen geen landbouwtoekomst meer. Daarom stelt hij voor om het woongebied in Kontich uit te breiden, gezien de nabijheid van de autoweg Boom-Aartselaar, gezien de vele activiteitenparken in de regio en gezien de nabijheid van de as Antwerpen-Brussel.

**321. Bezwaarindiener [B162]**

Het Franstalig bezwaarschrift is met de hand geschreven en zeer moeilijk te lezen. Het verwijst onder meer naar het structuurplan Wuustwezel en de uitbating van een opslag voor propaan en butaan in de buurt van de Bredabaan.

**322. Bezwaarindiener [B163]**

Het Franstalig bezwaarschrift is met de hand geschreven en zeer moeilijk te lezen. Het verwijst onder meer naar het structuurplan Zandhoven en het feit dat de staat België de wetgeving moet laten respecteren.

**323. Bezwaarindiener [B171]**

Voor perceel bouwgrond achter perceel B 0105 X, Roosdaal 2<sup>de</sup> afd., Strijtem, 23722, dat uitgeeft op de Tenbrugskensweg, vraagt men af te wijken van de regel dat er gebouwd moet worden binnen een afstand van 50 m vanaf de Ramerstraat, vermits er zich reeds 3 woningen bevinden in de Tenbrugskensweg die verder verwijderd zijn van de Ramerstraat.

**324. Bezwaarindiener [B198]**

Voor de eigendom aan de Bredabaan te Wuustwezel, kadastrnr. Sectie G nrs. 423 c, 423a, 410b, 424m, 427b, 428b, 430b, 432k, 432f zou men graag een wijziging zien van de bestemming. De percelen liggen aan de hoofdweg te midden van het dorpscentrum. Aan de overzijde van de straat is er al jaren lintbebouwing en nu ook een appartementenbouw. Men vraagt dat ook aan hun zijde geopteerd wordt voor bouwzone. Zeker omdat voor het gewestplan Turnhout van 1997 de eigendom ook in bouwzone lag. Bovendien heerst er bij de aanliggende hoeve geen landbouwbedrijvigheid meer en zou het naar hun mening beter zijn dat de achterliggende gronden aansluiting vinden bij het recreatiegebied achteraan of aan het industrieterrein sigaren Verellen.

**325. Bezwaarindiener [B238]**

Bezwaarindiener woont in een gebied voor stedelijke ontwikkeling dat sinds de goedkeuring van een BPA met uitdoving bedreigd is. Daarom verlangt men een efficiënt en vooral correct antwoord op volgende vragen: wat is de toekomstige plaats van de woning in het RSV? Welke impact heeft het nog op te richten project op hun woonzekerheid?

**326. Bezwaarindiener [B243]**

Als zonevreemd wonen binnen een agrarisch gebied een uitdovend karakter moet krijgen is het volgens de indiener evenzeer aangewezen dat geïsoleerde akkers binnen een woonkern in de toekomst in aanmerking moeten komen voor bestemmingswijziging. In gemeenten met een grote woningnood moet een omvorming naar woongebied mogelijk zijn ter versterking van de betrokken woonkern. Hij vraagt rekening te houden met bovenstaande suggestie hetzij door tekstwijziging van het RSV, hetzij door toepassingsadviezen te verstrekken aan de provinciale en gemeentelijke commissies RO.

**327. Bezwaarindiener [B244]**

Reeds eerder is tuinperceel gelegen te Boutersem, Stationsstraat, 22 ingekleurd geweest in de VEN afbakening zonder dat hiervoor enige informatie, raadpleging of kans tot bezwaar is geboden van overheidswege. Gezien de discussie, kan men zich niet van de indruk ontdoen dat de opstelling van RSV met een willekeur zijn uitgevoerd. In het RSV is een vage omschrijving van de plannen over de beekvalleien opgenomen waarvoor het onmogelijk is wat dit voor het betreffende perceel betekent, noch welke bestemming die in de toekomst zou krijgen. Aangezien er sprake is van overstromingsgebied heeft men angst dat hun woning in een dergelijke bestemmingszone zou opgetekend worden.

**328. Bezwaarindiener [B247]**

Perceel sectie A, 25 t10 te Kortenberg werd gedeeltelijk anders ingekleurd dan de oorspronkelijke roodinkleuring die bij het invoeren van de structuurplannen de enige mogelijkheid was, gegeven de opeenvolgende akten in bezit van de gemeente Kortenberg, de te voltooien aanleg van de Elisabethlaan conform de notarieel vastgelegde verplichtingen, de bestaande toestand als determinerend uitgangscriterium, de bestaande bouwvergunning, de opeenvolgende bouwweigeringen met vermelding bouwgrond en andere stukken.

**329. Bezwaarindiener [B257]**

Bij nazicht van de gewestplannen is gebleken dat de scheidingslijn woongebied-natuurgebied dwars door de woning, Steenveldstraat, 1 te Linden loopt. Gezien het feit dat bij de aankoop, op basis van een opmetingsdocument van 1959, men ervan uitging dat het hele perceel bouwgrond was, de vergunde woning gedeeltelijk al in woongebied ligt en het goed tot de woonkern van Linden behoort, vraagt men om de scheidingslijn door te trekken tot aan de rand van het perceel met de Steenveldstraat.

**330. Bezwaarindiener [B266]**

Vraag om het perceel weide aan de Katteklauwstraat, kadastrale sectie, nr. 92A, op te nemen als woongebied in de gemeente Lennik.

**331. Bezwaarindiener [B264]**

Bezwaarindiener probeert al meerdere jaren een omvorming te bekomen van de zone waarin zijn woning en bedrijf gelegen zijn (landbouwgebied) te Wetteren. Hij verwijst naar een mededeling van de burgemeester dat deze vragen tot aanpassing van de doelbewuste zone mochten overgemaakt worden aan de plaatselijke gemeentelijke diensten voor ruimtelijke ordening. Bezwaarindiener merkt op dat naast de zone waar zijn woning gelegen is, nog mogelijkheid is om drie aparte kavels te voorzien indien zijn perceel zou gelegen zijn in woonzone. Hij vraagt de omvorming van het perceel van landbouwzone tot woonzone.

**332. Bezwaarindiener [B268, B271, B272]**

Betreffende percelen bouwland gelegen te Lennik, Krommestraat, sectie E nrs. 653B, 678B, 679 A2 en 679 B2. Men verzoekt de percelen te willen opnemen in de bouwzone om verschillende redenen. Ze zijn immers gelegen aan een volledig uitgeruste straat die verhard werd en waarlangs een fietspad en een vernieuwd voetpad werd aangelegd en liggen op amper 500 m van het centrum. De Krommestraat is de enige straat die de Karel Keymolenstraat en het rondpunt van de Negenbunderstraat verbindt. Langs weerszijden is deze bebouwd, met uitzondering van 7 loten die zouden kunnen aanzien worden als opvulregel. De bijkomende bouwzone van 7 loten kan bovendien geen aantasting genoemd worden van het achterliggende open ruimte gebied.

**333. Bezwaarindiener [B269, B270]**

Eigenaar van de percelen bouwland gelegen te Krommestraat, sectie E, nrs. 678A en 679P, verzoekt het perceel op te nemen in de bouwzone, zowel in het addendum als in het gemeentelijk structuurplan. De Krommestraat is immers uitgerust met alle nutsvoorzieningen.

**334. Bezwaarindiener [B274]**

Vaststellend dat de mogelijkheid aan de kleine kernen moet geboden worden om nieuwe, kleinere, betaalbare wooneenheden te bouwen, in de kern van Oorbeek een tekort is aan bouwplaatsen en er gekeken moet worden naar belangrijke verbindingswegen tussen autosnelwegen en gemeenten, zou men willen vragen om het perceel sectie A nr. 0043L gelegen aan de Begijnenstraat te Oorbeek op te nemen in woongebied bij de opmaak van het lokaal structuurplan.

**335. Bezwaarindiener [B275]**

Vraag of er een mogelijkheid is te onderzoeken om percelen nrs. 267F, 265M, 262M, 261C, 244T en 244S, gelegen in de Van Audenhovestraat te Tienen, op te nemen in het addendum, teneinde er bouwgronden van te maken. Deze percelen zijn immers gelegen tussen twee woningen en alle nutsvoorzieningen zijn aanwezig.

**336. Bezwaarindiener [B277]**

Verzoek om het perceel grond, gelegen in de Egstraat te Lommel in de aangrenzende bouwzone op te nemen zodat de bestaande infrastructuur (nutsvoorzieningen en verharde weg) optimaal gebruikt kan worden.

**337. Bezwaarindiener [B282]**

Aanvraag tot wijziging van de percelen 853A (bos) en 854A(bouwland) tot bouwgrond. De eigenaar voelt zich verongelijkt aangezien van aan het begin van de Helvetiastraat tot aan de laatste huizen van de Bremstraat, alle percelen bouwgrond zijn, behalve bovenvermelde percelen. Deze zijn nochtans gelegen in het midden van de Bremstraat.

**338. Bezwaarindiener [ B323]**

Als gevolg van de inplanting in de toekomst van een hospitaal ter hoogte van het 'Jagersborg', suggereert men om de gronden gelegen te Maaseik en omgeven door de straten Diestesteenweg, Kapelweg, Wulferderweg, Vergelsweg en Wulferderbroekweg, in het structuurplan te voorzien als landelijke woonzone of woonparkzone. Het zou nuttig zijn voor het toekomstig personeel van het hospitaal zich kort in de omgeving te kunnen vestigen. Dit zou ook bijdragen tot vermindering van de verkeersdrukke.

**339. Bezwaarindiener [B325]**

Percelen in de Brandhofstraat te Nieuwenrode, sectie B, nrs. 929X2 en 92Y2 werden aangekocht als 'toekomstgrond', wat de gronden veel meer waard maakte dan landbouwgrond. Links van de percelen werden voor 4 percelen wel verkavelingvergunningen toegestaan. Bovendien hebben de burens de eigenaars van de percelen schriftelijk verzekerd geen bezwaar te hebben bij de omvorming van de percelen tot bouwgrond wanneer het enkel zou gaan over de eerste 50 meter en de achterliggende gronden landbouwgrond zouden blijven. Aangezien de nutsvoorzieningen in de Brandhofstraat aanwezig zijn, de impact op de landbouwgrond beperkt is en verpachting in de toekomst twijfelachtig is, vraagt men ook deze percelen bestemming als bouwgrond te geven.

**340. Bezwaarindiener [B326]**

Uitbaters van een landbouwbedrijf te 's Herenelderen, merkten op, na inzage van het addendum, dat hun hoeve aangegeven wordt als een historisch te valoriseren gebouw, enkel de huidige bebouwde oppervlakte van de hoeve opgenomen is als te integreren landbouwbedrijf en er geen enkele zoekzone voor landbouwbedrijfsgebouwen voorzien is ten noorden van Tongeren. Om de leefbaarheid van het bedrijf te verzekeren, vraagt men om enige uitbreidingsruimte te voorzien in de onmiddellijke omgeving van hun bedrijf.

**341. Bezwaarindiener [B306]**

Vraag naar onderzoek over de toekenning van een bouwvergunning voor de bouw van 10 appartementen, ondergrondse parking en eengezinswoning gelegen Lochtingweg, 2, sectie B nrs. 376 G, 378I te Heldergem. Bezwaren zijn hoofdzakelijk gericht tegen de grootschaligheid van dit project, inbreuk op de privacy, overlast wegens tekort aan parkeermogelijkheid en ongemakken t.g.v. de afbraak van de bestaande gebouwen.

## 2.2.11. Bezwaren provinciale informatievergaderingen

### 342. Algemene opmerkingen

- a. De procedure voor de goedkeuring van deze herziening zal pas rond zijn in 2011. Is de uitvoeringstermijn tot 2012 niet te kort? Zijn in deze herziening al elementen opgenomen voor de periode na 2012?
- b. Er is in de binnensteden te weinig ruimte voor het verenigingsleven, waaronder de jeugdverenigingen. Dit is belangrijk als men jonge gezinnen wil aantrekken in de stad.
- c. Ruimtelijke kwaliteit en esthetische waarden zijn belangrijk. Wordt eraan gedacht om landschappelijke principes vast te leggen voor nieuwe landschappen, met name voor de bebouwde ruimtes?
- d. De plaatselijke bevolking is onvoldoende aan bod gekomen tijdens het gevoerde planningsproces over dit regionaalstedelijk gebied en dus over de gemaakte keuzes voor dit plangebied. (Brugge)
- e. Hoe kan het beleid beter de bevolking betrekken? Waarom wordt de pers niet ingeschakeld?
- f. Het zou toch zinvol zijn indien de burgers en verenigingen die een bezwaarschrift indienen, daar ook een rechtstreeks antwoord op zouden krijgen.
- g. Ruimtebegroting 2012: is dit gekoppeld aan Vlaamse financiële begroting? Vraag naar financiële impact van de Vlaamse planologische ambities op de lokale planniveaus.
- h. De herziening houdt geen rekening met de vraag vanuit de gemeenten naar een vermindering van de planlast.
- i. Zijn de gehanteerde prognoses realistisch? Zijn dit geen overschattingen?

*342. SARO verwijst naar zijn standpunten bij de algemene bezwaren (deel 2.2.1). De kwaliteit van de stedelijke ruimte – onder meer van het openbaar domein - is een aandachtspunt in het bestaande RSV en in de herziening (dichtheidsbeheer, differentiatie woningvoorraad). Informatie en inspraak in planningsprocessen moet een blijvend aandachtspunt blijven voor de overheid. Het bestaande RSV maakt geen rechtstreekse koppeling tussen de ruimtebegroting en de financiële begroting. In het hoofdstuk 'Voorwaarden, maatregelen en instrumenten met een algemene draagwijdte' wordt bij het onderdeel 'Voeren van een aangepast en effectief grond- en pandenbeleid' het belang van een budget voor het voeren van dergelijk grond- en pandenbeleid onderstreept. De verplichting voor alle beleidsdomeinen om uitvoeringsagenda's te maken met onder meer actieplannen resulteert logischerwijs ook in een budgettaire denkoefening.*

### 343. Opmerkingen inzake wonen

- a. De panden worden kleiner en de gronden worden duurder. De herziening biedt hiervoor geen oplossing.
- b. Houdt het verdichten en ontlichten van bepaalde wijken geen risico's in dat de stad wordt opgedeeld in getto's?
- c. Trendbreuk 60/40: wat zijn de garanties dat de trendbreuk gerealiseerd wordt? Blijft deze doelstelling gehandhaafd? Cf. de regeling i.v.m. het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden.
- d. Woonuitbreidingsgebieden zouden enkel mogen worden aangesneden indien hiervoor de behoefte kan worden aangetoond.
- e. Veel woongebied bestaat uit grote domeinen, tuinen, ...die nooit als kavels op de markt zullen komen. Wordt dit gemonitord? Wat wordt er ondernomen om het beschikbare woongebied effectief te benutten volgens de in het RSV voorgeschreven dichtheden?
- f. Hoe wordt het grond- en pandenbeleid effectief op de rails gezet? Tot op heden is er weinig van uitgevoerd door de steden en gemeenten (activeren van gronden en waarmaken van bestemmingen). Zijn er terzake meer garanties door het addendum dan vroeger?
- g. Een deel van de nog niet ontwikkelde woonuitbreidingsgebieden zijn gelegen aan de rand van de open ruimte, onder meer grenzend aan natuurgebied. Het lijkt beter om deze woonuitbreidingsgebieden niet te ontwikkelen. (afbakening Brugge)
- h. De grote taakstelling voor wonen in het grootstedelijk gebied leidt tot druk op de omliggende gemeenten. (afbakening Gent)

- i. Bezwaren in verband met een woonontwikkeling met grote dichtheid op een voorheen open gebied. (Parkveld Leuven – op grond van gewestplanwijziging, niet in kader van afbakeningsproces)
- j. Voorstel om een beleidskader voor functiewijziging van zonevreemde gebouwen (type vierkantshoeve) uit te werken. Een gemeente voelt zich vandaag de dag niet gesteund door het RSV en het provinciaal structuurplan. Daar kan de in het RSV voorgeschreven dichtheid gehaald worden in reeds benutte ruimte. Stallen raken in verval omdat ze geen andere functie kunnen krijgen.
- k. Waarom wordt er niet gewerkt met een groenindex in stedelijke gebieden? In Nederland worden groenindexen per inwoner gebruikt.
- l. Er is meer nood aan kleine en energiezuinige woningen.
- m. Waarom zet de Vlaamse overheid niet sterker in op duurzame projecten in woningbouw?

*343. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel wonen (deel 2.2.2).*

**344.**Opmerkingen inzake werken

- a. Vraag naar de motivatie voor 6.000 ha extra bedrijventerreinen. Houdt deze prognose rekening met de impact van de huidige economische crisis?
- b. Heeft de gemeente (buitengebied) mogelijkheden om extra ruimte voor bedrijvigheid te voorzien? (Tielt-Winge)
- c. Limburg is stiefmoederlijk behandeld op vlak van ruimte voor werken. Kunnen de gemeenten in het buitengebied ook genieten van de 6000 ha bijkomende ruimte voor werken?
- d. Er is in West-Vlaanderen vooral een tekort aan ruimte voor KMO's en minder voor regionale bedrijvigheid. Wordt hiermee rekening gehouden?
- e. Is er gelet op dat bestaande aanbod nog wel een bijkomende behoefte?
- f. Uit een recente parlementaire vraag blijkt dat er nog 12.000 à 15.000 ha bedrijventerrein beschikbaar is. Is het voorzien van een extra pakket van 6.000 ha niet voorbarig? Hoe zijn de berekeningen gebeurd? De Vlaamse overheid beschikt vandaag niet over een inventaris van brownfields. Daar zou nochtans de klemtoon in het beleid moeten liggen.
- g. Waarom is het voor de Vlaamse Regering zo moeilijk om te zeggen dat er eerst een inventaris nodig is van brownfields, vooraleer nieuwe terreinen te ontwikkelen?
- h. Het hergebruik van brownfields verloopt te traag. In de Brabantse poort wordt momenteel sterk ingezet op bijkomende ruimte voor bedrijven (vooral voor logistiek), terwijl er vlakbij in Willebroek nog heel wat brownfields liggen.
- i. Er worden in uitvoering van het RSV nieuwe bedrijventerreinen gepland, o.a. een terrein van 200 ha aan de Keer in Wommelgem-Ranst. Waarom wordt er niet sterker ingezet op het hergebruik van brownfields?
- j. Schaarste leidt tot optimalisatie. Wanneer er schaarste is aan bedrijventerreinen zal dit leiden tot hergebruik, tot brownfieldontwikkeling, tot het delen van parkeerplaatsen. Daarom formuleren de bezwaarindieners drie voorstellen: schaarste creëren, meer inzetten op een industrieel grond- en pandenbeleid (waarbij ook onder meer leegstandsbeheer aan bod kan komen in overeenstemming met het grond- en pandenbeleid voor woningen) en zorgen dat er een duidelijke band is tussen het IG en het RG. Nu is er een breuk tussen de cijfers uit het IG en het RG, waardoor het lijkt alsof dit het gevolg is van lobbywerk.
- k. In antwoord op een parlementaire vraag stelde minister Peeters dat er 12.000 ha leegstaande terreinen beschikbaar zijn op bedrijventerreinen. Deze oppervlakte is voldoende om de vraag in te vullen. Toch wordt er in het addendum voorzien om bijkomende ruimte aan te snijden voor bedrijvigheid. Deze keuze lijkt strijdig met een andere doelstelling uit het RSV, namelijk het bewaren van de open ruimte. Er worden onvoldoende inspanningen geleverd om aan inbreiding te doen.
- l. Vallen de bedrijventerreinen langs het Albertkanaal ook onder de wet Major? Het bedrijventerrein aan De Keer zal slechts voor 12,5% watergebonden zijn; de rest is gewoon een gemengd bedrijventerrein in een zone die vandaag de dag al geconfronteerd wordt met ernstige verkeerscongestie. Dit is ook gekoppeld aan de beslissingen die zullen genomen worden over de mobiliteit in de Antwerpse regio.



- m. Belangrijke economische keuzes (o.a. logistieke draaischijf) hebben een belangrijke impact op verkeersgeneratie en bieden geen economische meerwaarde.
- n. Wordt de Vlaamse Ruit als concept verlaten? De herziening stimuleert ontwikkelingen in de periferie.
- o. Volgens het addendum kunnen er ook lokale bedrijventerreinen worden aangelegd aan andere woonkernen dan hoofddorpen. Zorgt dat niet voor overlast?

*344. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (deel 2.2.3).*

**345.**Opmerkingen over de selectie van bijzondere economische knooppunten

- a. Kampenhout-Sas: er is een mogelijk conflict met ruimtelijke draagkracht aan de rand van het Brussels gewest, vrijwaren open ruimte en mobiliteit (de wegen zijn er al zwaar belast). Kunnen er geen kwantitatieve beperkingen worden opgelegd voor de bijzondere economische knooppunten?
- b. Waarom is de uitwerking van economisch knooppunt Kampenhout-Sas toegewezen aan de provincie?
- c. Meise-Westrode: de motivatie om deze zone te selecteren als BEK is hoofdzakelijk juridisch. De selectie van Meise is de facto een ondergraving van de principes van het RSV.
- d. Waar is de gedetailleerde motivatie te vinden voor de bijkomende beleidsafweging over het bijzonder economisch knooppunt Meer?
- e. De keuze om Brecht te ontwikkelen als een bijzonder economisch knooppunt is strijdig met de doelstellingen van het RSV en het provinciaal structuurplan van Antwerpen.
- f. Polderhoek in Zonnebeke wordt in het addendum geselecteerd als bijzonder economisch knooppunt. De omgeving van Polderhoek is echter een bosrijk gebied met duidelijke kwaliteiten. Het gebied rond het bestaande bedrijventerrein is herbevestigd als agrarisch gebied. Bovendien zijn er reeds verschillende procedures geweest bij de Raad van State waarbij de onwettigheid van de uitbreidingen als argument werd aangehaald. Op dit moment wordt via de opmaak van een gewestelijk RUP de mogelijkheid geboden om de bestaande toestand te regulariseren en 8 ha bijkomend aan te snijden. Het is niet logisch dat dit op deze locatie en met deze voorgeschiedenis mogelijk is. De realisatie van een uitbreiding is bovendien niet meer relevant omwille van de economische crisis. Het lijkt alsof een scheve situatie uit het verleden wordt beloond door nog meer uitbreidingsmogelijkheden te bieden. Een bijkomend element is het feit dat het gebied vatbaar is voor overstromingen, wat vooral negatieve gevolgen zal hebben voor de woningen in de omgeving van het terrein.

*345.SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel bijzondere economische knooppunten (deel 2.2.3 en deel 2.2.4).*

**346.**Opmerkingen over natuur, bos en landbouw

- a. Doelstellingen bos en natuur waren niet gerealiseerd in 2007. Nu blijft er nog twee jaar over om te evolueren van 201.000 ha naar 237.000 ha. Waarom zou dit tegen 2012 wel lukken? Zal dat niet eerder pas in 2020 of 2030 gerealiseerd zijn?
- b. De doelstelling om 10.000 ha bos te realiseren wordt niet gehaald. In de provincies Antwerpen en Limburg zijn er veel zonevreemde bossen. Er bestaat wel een compensatiefonds, maar geen grondbeleid ter zake. Hoe kan dat aangepakt worden?
- c. Er is veel geld in het compensatiefonds, maar er is geen ruimte om de bomen ook effectief te planten. De voorziene 10.000 ha kunnen niet gerealiseerd worden.
- d. In het RSV was vooropgesteld om 10.000 ha bosuitbreiding te realiseren. Omdat deze doelstelling nog niet is gerealiseerd wordt deze herhaald in het addendum. Zijn er nu meer garanties voor realisatie dan in het verleden?
- e. Zijn er alternatieve manieren om de doelstellingen inzake ruimte voor landbouw, natuur en bos te realiseren?
- f. Hoe anticipeert RSV op het voorspelde tekort aan fossiele brandstoffen?
- g. Alleen de sector landbouw moet ruimte inleveren. Al de andere ruimtegebruikers ontvangen.
- h. Vraag om waardevolle landbouwgrond, bestemd als natuur, te herbestemmen als agrarisch gebied.
- i. Uit de ruimtebalans blijkt dat de oppervlakte aan agrarisch gebied moet afnemen. Deze doelstelling lijkt tegenstrijdig aan de vaststelling dat de ecologische voetafdruk steeds toeneemt.

- j. Overheid creëert conflicten tussen landbouw en natuur door natuursector landbouwgrond te laten innemen.
- k. Wordt er wel rekening gehouden met de impact (negatief bedoeld) van grote natuur en landbouwgebieden op de leefbaarheid van dorpen.
- l. Voorstel voor invoeren van het concept 'kleine eenheden natuur' om ook in stedelijke omgevingen groen te behouden.

*346. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel landbouw, natuur en bos (deel 2.2.8).*

**347.** Opmerkingen inzake lijninfrastructuur

- a. Wordt er een grond- en pandenbeleid gekoppeld aan wegeninfrastructuur? Dit zou interessant zijn vb. in kader van uitdoven van lintbebouwing.
- b. Belangrijke economische keuzes (o.a. logistieke draaischijf) hebben een belangrijke impact op verkeersgeneratie en bieden geen economische meerwaarde.
- c. Opmerking dat waterwegen en vervoer over water niet aan bod komt in de herziening. Vraag of er geen beleid nodig is om waterwegen als vervoersmodus te behouden en versterken.
- d. Heeft de herziening RSV ook aandacht voor transport over water? Is uitdieping en/of verbreding van rivieren mogelijk?
- e. Hoogspanningsnet wordt vastgelegd in RUP's. Was dit vroeger niet het geval? Is de behoefte aan nieuwe leidingen ingeschat?
- f. Uit studies is gebleken dat wonen dicht bij hoogspanningslijnen gezondheidsrisico's inhoudt. Hoe wordt hier mee omgegaan in de ruimtelijke ordening?
- g. Bij het inplanten van een hoogspanningslijn wordt ervoor gekozen om deze maximaal te bundelen met andere lijninfrastructuur. Dit principe zou moeten genuanceerd worden. Het is bijvoorbeeld niet steeds zinvol om te bundelen met een kanaal, omdat een kanaal een recreatieve as kan zijn. Door de inplanting van een hoogspanningslijn erlangs kan deze recreatieve functie gehypothekeerd worden. Het is wenselijk om hoogspanningslijnen ondergronds aan te brengen.
- h. De tracékeuze voor het inplanten van een hoogspanningslijn gebeurt vooral op kaart. In werkelijkheid heeft de inplanting ervan een duidelijke invloed op het landschap. Dit effect zou mee bekeken moeten worden.
- i. Voorstel om de schrapping van de zuidelijke ontsluiting van de luchthaven op te nemen in de herziening, in navolging van de keuzes uit het planproces en de plan-MER voor VSGB.
- j. Voorstel voor meer aandacht van het ruimtelijk beleid voor de verkeerscongestie rond het Hoofdstedelijk Gewest.
- k. In Wevelgem is een regionale luchthaven geselecteerd. Wanneer zal deze onlogische toestand worden aangepakt?

*347. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel lijninfrastructuur (deel 2.2.6).*

**348.** Opmerkingen over toerisme, recreatie en sport

- a. Volgens het RSV kunnen er geen grootschalige projecten in gemeenten in het buitengebied – zoals Peer – worden voorzien. Dit heeft tot gevolg dat Snow Valley niet kan uitbreiden. Kan het addendum daar iets aan veranderen?
- b. Voorstel om de bestaande ruimte voor recreatie beter te benutten door verblijfsrecreatie toe te staan op gebieden voor dagrecreatie. Opmerking dat er een grote behoefte is aan verblijfsinfrastructuur in de provincie. (Vlaams-Brabant)
- c. De grote aandacht voor golfterreinen en motorcross is niet in verhouding met het kleine aantal mensen dat aan deze sporten deelneemt.
- d. Vraag waarom de herziening in elke provincie minstens 1 terrein voor lawaaisport voorziet. Hoe kan dit gerealiseerd worden tegen 2012 als jarenlange inspanningen niets hebben opgeleverd. Zijn dergelijke terreinen wenselijk, gezien hun milieu-impact? Voorstel om dit te schrappen uit de herziening.

- e. Lawaaisporten: Waarom kan dit niet in de zeehavens? Er is geen maatschappelijk draagvlak voor lawaaisporten die leiden tot geluidsoverlast voor omwonenden.
- f. Iedereen is het erover eens dat een oplossing moet worden gevonden voor lawaaisporten. In de praktijk blijkt het heel moeilijk om deze te combineren met andere recreatieve functies. Worden lawaaiërige sporten niet beter voorzien naast andere functies die ook veel lawaai genereren, bijvoorbeeld industriegebieden?
- g. De provincie Antwerpen krijgt 3 van de 4 locaties voor lawaaisporten. Waarom doen de andere provincies geen evenwaardige inspanningen? Kunnen deze activiteiten niet beter op een bedrijventerrein voorzien worden?
- h. Er bestaan ook stille vormen van lawaaisport (elektrische motorfietsen).
- i. Er is ook een grote vraag naar waterskilocaties. Waarom staat hier niets over in de herziening.
- j. Is het noodzakelijk om bijkomende ruimte voor golf te voorzien?
- k. In bepaalde gevallen wordt een hotel voorzien op een golfterrein. Wordt op die manier geen misbruik gemaakt van de situatie?

*348.SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel toerisme, recreatie en sport (deel 2.2.7).*

## 2.3. Bespreking van de adviezen

### 2.3.1. Adviezen van provincieraden en diverse

**349.** Provincieraad van Antwerpen: advies 22 april 2010 [A29]

a. Ze vragen waarom de planhorizon slechts wordt verlengd tot 2012. De doorwerking is voor wonen en werken moeilijk werkbaar. De kwantitatieve opties moeten verder uitgewerkt worden in het provinciaal en de gemeentelijke structuurplannen. Gelet op de procedures is de horizon van 2012 niet haalbaar. Om de taakstellingen af te stemmen op het decreet grond- en pandenbeleid is het aangewezen de herziening te verlengen tot 2020.

b. Het addendum gaat uit van het doortrekken van de verhoudingen. Ze betreurt dat er geen globale evaluatie van de vooropgestelde trends is gebeurd. Het is niet duidelijk of de trendbreuk (60/40) is gehaald. Het is niet duidelijk op welke criteria het behoud van deze verhouding is gebaseerd. De provincie vraagt rekening te houden met haar onderzoek naar de woonbehoeften en tendensen, en de problematiek van migratie nader te onderzoeken.

c. Ze wijzen op de integratie met het grond- en pandenbeleid. Het is onduidelijk hoe het sociaal objectief uit het decreet grond- en pandenbeleid is meegenomen in de taakstelling voor wonen. De aangekondigde mogelijkheid om woonuitbreidingsgebieden te ontwikkelen i.f.v. het sociaal objectief, los van de structuurplannen, zal leiden tot een scheeftrekking van de taakstelling. De provincie vraagt meer duidelijkheid over de relatie tussen het decreet en het RSV.

d. De provincie betreurt dat met haar opmerkingen over de bijzondere knooppunten uit eerdere overlegmomenten weinig rekening is gehouden. Enkel Brecht stationsomgeving is weerhouden. De provincie vraagt voor het bijzonder economisch knooppunt Brecht de mogelijkheid van een regionaal bedrijventerrein buiten de ringweg open te houden. Ze vraagt de transportzone Meer en de nucleaire zone van Mol te weerhouden als bijzonder economisch knooppunt omdat beide sites van Vlaams belang zijn en een Vlaams planningsinitiatief vereisen. Het advies geeft hierbij verdere toelichting.

e. De bevoegdheidsverdeling voor de bijzondere economische knooppunten is onduidelijk. Ze vragen welke overheid bevoegd is voor een historisch gegroeid bedrijf of een bestaand regionaal bedrijf in een bijzonder economisch knooppunt.

f. Ze gaan in op de mogelijkheid van lokale bedrijventerreinen van meer dan 5 ha in het buitengebied. De oppervlaktemaat moet geïnterpreteerd worden o.b.v. terreinconfiguratie en aangetoonde lokale behoefte. De provincie stelt dat dit in de praktijk zal leiden tot discussies en vraagt naar duidelijke criteria voor lokale bedrijventerreinen in het buitengebied.

g. De provincie vraagt onderzoek over de ontsluiting van de bijzondere economische knooppunten. Dit is niet meegenomen in het addendum. Ze vraagt de kaart en de tekst af te stemmen voor de selectie van stopplaats Brecht als hoofdstation.

h. Er is onduidelijkheid over de bevoegdheidsverdeling over toerisme, recreatie en sport. De provincie vraagt volgende aanvulling: 'alle hoogdynamische activiteiten die worden ontwikkeld in een toeristisch-recreatief knooppunt aangeduid in het provinciaal ruimtelijk structuurplan zullen opgenomen worden in een provinciaal ruimtelijk structuurplan.'

i. Het is onduidelijk op welke criteria de selectie van één locatie voor lawaaisporten per provincie gebaseerd is, en welk bestuurlijk niveau het initiatief voor een RUP neemt.

j. Het is niet duidelijk of in de 750.000 ha landbouw ook ruimte is voor hobbylandbouw zoals paardenhouderij, recreatieve landbouw, vertuining.

k. Het is niet duidelijk hoe natuurverweving in woongebied in de stedelijke gebieden wordt vertaald.

*349a. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

*349b. SARO verwijst naar zijn standpunt 8c.*

*349c. SARO verwijst naar zijn standpunt 35a en 265b.*

*349d. Inzake Brecht verwijst de Raad naar zijn standpunt 106. Voor de transportzone Meer verwijst de Raad naar*

*zijn standpunt 78b en voor de nucleaire zone naar zijn standpunt 78c.*

*349e. SARO verwijst naar zijn standpunt 99c.*

*349 f. SARO verwijst naar zijn standpunt 50d. Locaties die niet aansluiten bij het hoofddorp moeten worden vermeden. Enkel indien geen ruimtelijk verantwoorde locatie aan het hoofddorp wordt gevonden, is de locatie aansluitend bij een woonkern een alternatief.*

*349g. SARO verwijst naar zijn standpunten 96b,c en 99b.*

*349h. SARO verwijst naar zijn standpunt 216b en kan opname van de voorgestelde tekstwijziging niet ondersteunen.*

*349i. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218d en 218b,c,d.*

*349j. Het RSV bepaalt dat 750.000 ha agrarisch gebied wordt afgebakend en stelt verder (RSV pag. 583) dat deze oppervlakte ruimtelijk bestemd wordt voor de beroepslandbouw.*

*349k. SARO verwijst naar zijn standpunt 216g.*

**350. Provincieraad Limburg: advies 21 april 2010 [A82]**

De provincieraad brengt een gunstig advies uit met volgende opmerkingen:

a. Het is niet duidelijk op welke manier de ruimtebalans en -boekhouding worden opgevolgd. Een snel en transparant monitoringssysteem zou perfect uitgewerkt kunnen worden met GIS-toepassingen. Op die manier kunnen de gegevens ook aan iedereen ter beschikking gesteld worden.

b. Het IG stelt dat de bevolking vanaf 2015 zal afnemen. Ze vragen of dit ook geldig is voor Limburg, aangezien het demografisch profiel voor Limburg afwijkt van het profiel van Vlaanderen. Op pag. 18 staat vermeld dat voor de arrondissementen Maaseik en Hasselt de grootste groei wordt verwacht. Op basis van de cijfers uit de bevolkingsprognose van de FOD Economie, ADSEI kan er worden vastgesteld dat er zich pas een dalende trend van de Limburgse bevolking gaat inzetten vanaf 2033. Bovendien neemt de gezinsverdunding in Limburg sterker toe dan die in Vlaanderen. Er is in Limburg een grotere bevolkingsaan groei dan voorspeld, het aantal alleenstaanden is enorm gestegen, de gezinsgrootte is sneller gedaald dan het Vlaamse gemiddelde, dus is er veel meer vraag naar kleinere wooneenheden dan voorspeld.

c. Selectie van de poort Genk als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park. Bij de vertaling naar de begroting van de te voorziene ruimte tot 2012 (onder 3.5.2 in het RG) wordt gesteld dat de oppervlakten van de bedrijventerreinen in de poorten niet wijzigen tussen 2007 en 2012. Daar Genk als poort bijkomend geselecteerd wordt, is het niet duidelijk waar de hectares van Genk zich situeren en in welke tabel de geplande uitbreidingen van Genk zich situeren (cf. beslissing Vlaamse Regering van 24 april 2004 omtrent opties ENA). Er is geen verduidelijking gegeven waarom de begroting van de ruimte in 2007 en 2012 hetzelfde is, terwijl Genk er als Poort wordt aan toegevoegd en er processen gepland en lopende zijn conform de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004 (ENA). In het verslag van de plenaire vergadering staat wel vermeld dat de poort Genk driemaal geselecteerd wordt (als poort, als regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk en dus ook economisch knooppunt en binnen het ENA). Genk vormt hierdoor een uitzondering op de andere economische poorten in Vlaanderen. In het verslag wordt vermeld dat het nog niet duidelijk is welke terreinen ruimtelijk zullen behoren tot de poort Genk. Daarom is in het addendum RSV ook geen cijfer opgenomen ten aanzien van de ontwikkeling van de poort. Er wordt gemeld dat bestemmingswijzigingen wel mogelijk zijn. De uitleg zoals opgenomen in het verslag van de plenaire vergadering is niet opgenomen in het document voor openbaar onderzoek en verduidelijkt de tabel op pag.24 niet omtrent de huidige hectares van Genk en de bijkomende hectares zoals opgenomen in de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004.

- d. Met betrekking tot de bijkomende te bestemmen bedrijventerreinen in de periode 2007-2012 zijn er bij 3.5.2 in het RG onduidelijkheden over de achtergrond van het cijfermateriaal. Het is niet duidelijk hoe de prognose berekend werd. Het IG (4.3.2.1) geeft aan dat een vraagprognose met terreinquotiënten kan worden ontwikkeld die wetenschappelijk meer verantwoord is dan de gehanteerde methodiek in het huidige RSV. Er wordt rekening gehouden met het ruimtegebruik (terreinquotiënt) per werknemer per sector, per bedrijfsgrootte en de verweefbaarheid. Toch is de vraagprognose nog steeds gebaseerd op de werkgelegenheidsprognose. Dit betekent dat de kanttekeningen die de provincieraad bij de methodiek had geplaatst via de onderhandelingsnota nog grotendeels van toepassing zijn. Bij tabel 2 is het niet duidelijk welke plannen opgenomen zijn in de kolom 'Potentieel in de pijplijn'. Welke is de toegepaste methodiek? Ze zouden bij tabel 2 de achtergrond willen kennen van de 105 ha die geschrapt zijn van de negatieve ruimtebalans.
- e. In het RG (pag. 31-32) mag de grijze aanduiding in de tabel van de N71 en de N3 weg, aangezien er geen wijziging meer is t.o.v. het huidige RSV. In verband met de noordelijke en oostelijke ontsluiting van Bree op primair niveau (PRS Limburg en Limburgplan) vragen ze of hiermee de ontsluiting van Noord-Oost Limburg naar de E314 (Genk) wordt bedoeld (IG pag. 49-50 en RG pag. 28). Ze ondersteunen de vraag over een switch in de categorisering van de N76 (naar primair) met de N73 (naar secundair) zoals deze door de gemeente Bree, de overige gemeenten uit Noord-Oost Limburg gevraagd wordt en door de deputatie per brief d.d. 2009-06-18 ondersteund wordt.
- f. Algemene opmerkingen. Er is in het verleden m.b.t. het RSV meermaals gewezen op de noodzaak van een wetenschappelijk onderbouwde evaluatie van de voorbije periode. Het addendum zoals het nu aangeboden wordt, voldoet niet aan die definitie en biedt dus ook te weinig houvast voor een evenwichtige herziening.
- g. Het IG (pag. 63) stelt: 'Ten gronde worden de kwalitatieve en kwantitatieve opties van het RSV inzake landbouw, natuur en bos thans niet in vraag gesteld: de trends, problemen en potenties die het uitgangspunt vormden voor het formuleren van de doelstellingen voor landbouw, natuur en bos zijn in 2007 voldoende actueel.' blijft in tegenspraak met de voorgaande passage: 'Het Natuurrapport 2005 stelt dat om het verlies aan biodiversiteit in Vlaanderen te keren en om te voldoen aan de internationale verplichtingen (Biodiversiteitsconventie, Natura 2000) de inzet van 38.000 ha bijkomende natuurgebieden kwantitatief als onvoldoende wordt ingeschat'. Alle recente studies, inclusief het meest recente MIRA-T, wijzen erop dat met de huidige inspanningen de door de overheid onderschreven doelstelling om het verlies aan biodiversiteit te stoppen tegen 2010 niet zal worden behaald. Zowel de kwalitatieve als kwantitatieve doelstellingen inzake natuur moeten dus reeds voor de periode 2007-2012 scherper worden gesteld.
- h. Er wordt terecht geargumenteed (RG pag. 68) dat de overdruk natuurverweving, wanneer toegepast op gebieden met een groene bestemming, weinig of geen meerwaarde biedt. Positief is dat men aangeeft dat - ondanks een schrapping van natuurverweving op groene bestemmingen - het cijfer van 150.000 ha als doelstelling behouden blijft, al is dit op een manier geformuleerd die vrij complex is en mogelijk nog aanleiding geeft tot interpretatie. Er wordt daarom aanbevolen dit punt wat duidelijker te verwoorden. Daarom wordt gevraagd om de wijziging van natuurverwevingsgebied over een groene bestemming, pas mee te nemen bij de grondige herziening van het RSV in 2012 ( RG pag. 50).
- i. De actualisatie is niet duidelijk wat de netto-agrarische ruimte betreft. De voorgestelde alinea (pag. 58) geeft de indruk om alle richtingen uit te kunnen.
- j. De volgende opmerkingen van de dienst waterlopen, die ook al gemaakt werden naar aanleiding van de plenaire vergadering, werden niet gevalideerd in het ontwerp RSV en blijven dus behouden: (1) pag. 26: hier wordt wel aangegeven dat binnen de woonzone ook ruimte voor water mogelijk is, (2) pag. 52: er is een verwijzing opgenomen naar een Europese Richtlijn waarbij waterlopen ingeschakeld moeten worden als ontwikkelingsmogelijkheden voor de connectiviteit voor natuurlijke structuur en (3) pag. 76: hier is sprake van de watertoets voor knelpunten uit de basisinventarisatie voor het thema werken. Hiermee is de waterproblematiek onderbelicht. Een algemeen hoofdstuk 'watertoets' met een analyse inzake 'overstromingsgebieden' en 'ruimte voor water' was op zijn plaats geweest.

*350a. SARO verwijst naar zijn standpunt 14a.*

*350b. Het addendum (pag. 21) verduidelijkt dat Limburg op bevolkingsgebied een van de sterkste stijgers is, zowel op korte als op lange termijn. De provincie onderscheidt zich daarmee van de andere provincies.*

*350c. SARO verwijst naar zijn standpunt 99f.*

350d. SARO verwijst naar zijn standpunt 48a,b .

350e. De suggestie m.b.t. grijze aanduiding N71 en N3 wordt bijgetreden. SARO bevestigt dat het vermelde onderzoek naar de oostelijke en noordelijke ontsluiting van Bree ook betrekking heeft op de ontsluiting van Noord-Oost-Limburg naar de E314. SARO neemt akte van het standpunt, dat geen wijziging van het addendum impliceert. Het addendum vermeldt reeds als actiepoint dat er verder onderzoek en grensoverschrijdend overleg zal plaatsvinden over deze problematiek.

350f,g. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a en 239a.

350h. SARO verwijst naar zijn standpunt 246c.

350i. De oppervlakte doelstelling voor landbouw is bepaald op 750.000 ha. Het gaat om nettocijfers oppervlakte in de bestemmingsplannen.

350j. Het addendum voorziet geen aanpassingen i.f.v. water en integraal waterbeleid. De Raad erkent dat er dringende knelpunten zijn inzake de afstemming van het integraal waterbeleid en het ruimtelijk beleid en pleit er voor om dit mee te nemen bij de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.

**351. Provincieraad Oost-Vlaanderen: advies 28 april 2010 [A21]**

De provincieraad van Oost-Vlaanderen adviseert gunstig mits er rekening gehouden wordt met volgende opmerkingen:

- a. De provincie vraagt aandacht voor laagdrempelig taalgebruik en vraagt een gecoördineerde versie.
- b. De provincie betreurt dat ze slechts beperkt betrokken is bij de voorbereiding en dringt aan op ruime communicatie en inspraak in de toekomst. Ze vraagt de studies waarop de herziening gebaseerd is openbaar te maken.
- c. De inhoud van bepaalde opties raakt aan de fundamenteën van het RSV.
- d. De provincie vraagt een 1-plan-aanpak en meer aandacht voor kwalitatieve normen.
- e. Decretale regelgeving en de herziening hollen de beleidsruimte van de provincie uit. De decretale mogelijkheden zetten de selectie van hoofddorpen en woonkernen op de helling. Sommige bijzondere economische knooppunten worden onttrokken aan de provincie. Het is onduidelijk hoe meer dan 5 ha voor lokale bedrijventerreinen en oppervlakte voor de bijkomende knooppunten kan voorzien worden in samenhang met de visie op de economische structuur, en hoe dit zal gemonitord worden door het gewest.
- f. Er wordt gevraagd de planhorizon op 2020 te leggen, vooral in relatie tot doorwerking naar provinciale en gemeentelijke structuurplannen, de opbouw van een ijzeren voorraad en de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur.
- g. Het is niet duidelijk of de verdeelsleutels per provincie zijn gehaald. De provincie betreurt dat er geen globale evaluatie van de vooropgestelde trends is doorgevoerd.
- h. De relatie met het lange termijnspoor is onduidelijk. Zal een nieuw RSV klaar zijn in 2012? De provincie vraagt hierbij betrokken te worden.
- i. Het is aangewezen het aanbodbeleid in de stedelijke gebieden voor wonen te expliciteren en de centrumrol van de kleinstedelijke gebieden te valoriseren. De provincie vraagt de resterende taakstelling uit pakket 1 door te schuiven naar pakket 3.
- j. De provincie vraagt een ruimtelijk kader voor problematieken als geïsoleerde grootschalige kleinhandel, zonevreemde landbouwbedrijven en –activiteiten, ...
- k. Op welke basis wordt afgeleid dat de verhouding 60/40 min of meer gehaald is?
- l. De provincie vraagt de opties van het decreet grond- en pandenbeleid en van de herziening op elkaar af te stemmen, o.a. inzake taakstellingen, planhorizon, woonuitbreidingsgebieden, doelgroepenbeleid.
- m. De provincie pleit voor het model van de lobbenstad.
- n. De woonbehoeftestudies moeten meer evolutief zijn.



- o. Er is gebrek aan integratie tussen het kwalitatieve en het kwantitatieve. Het is onduidelijk welke de hoogste rechtsgrond is. Hoe fungeert de kwantitatieve optie als toetskader voor de ruimtelijke planning op alle niveaus? Zijn het woonzorgdecreet en het decreet grond- en pandenbeleid voldoende afgestemd op de ruimtelijke opties? De provincie dringt aan op een duidelijk bovenlokaal kader inzake bijkomende woongelegenheden. Waarom zijn de tekstdelen in het IG hierover verschillend voor de stedelijke gebieden en het buitengebied?
- p. De provincie vraagt een duidelijke leidraad over het 'ruimtelijk samenhangend geheel' versus de minimale woningdichtheid in het buitengebied.
- q. Het is belangrijk de uitvoering van missing links te versnellen om de logistieke toppositie van Vlaanderen veilig te stellen. De potenties langs hoofverkeersassen als de E17, E40 en E34/A11 moeten benut worden.
- r. Het economisch cijfermateriaal is onduidelijk. Het kaartmateriaal is niet eenduidig en moeilijk hanteerbaar. De bepaling van de vraag blijft onvermeld. Was de inschatting van de vraag voldoende? De subregio's, de provinciale verdeling van de behoefte en de taakstelling zijn onduidelijk. Het is onduidelijk waarom de negatieve taakstelling van 2.579 ha boekhoudkundig op nul gezet wordt, en hoe dit zich verhoudt met de Vlaamse Ruit. De provincie vraagt de dynamische inventaris voor bedrijventerreinen op te maken i.s.m. alle betrokken sectoren en deze toegankelijk te maken. De provincie dringt aan op overleg. De verdeling van de marge van 1.400 ha is onduidelijk.
- s. Sommige criteria voor de lokalisatie van lokale bedrijventerreinen zijn onduidelijk. Hoe zal de bestemming van lokale bedrijventerreinen zich verhouden tot de provinciale taakstelling en visie? Hoe verhoudt zich dit tot het aanbodbeleid en de gedeconcentreerde bundeling?
- t. Hoe zullen resultaten van de dienstenrichtlijn verankerd worden in het ruimtelijk beleid?
- u. In de studie logistiek van de POM werd het volledige gebied Sint-Gillis-Waas – Stekene aangeduid als Extended Gateway. Voor Sint-Gillis-Waas wordt geen potentie i.f.v. logistiek netwerk Vlaanderen vermeld. De provincie vraagt welke doorwerking de vijf provinciale studies logistiek en de Extended Gateway Vlaanderen in het RSV heeft. Het is onduidelijk welke planningsinitiatieven het gewest voor ogen heeft voor logistieke toplocaties. De provincie vraagt of ze een beleid kan formuleren in zijn structuurplan t.a.v. primaire en secundaire hot spots. De provincie vraagt vóór 2012 een logistiek netwerk in Vlaanderen uit te werken met inpassing van logistieke toplocaties en missing links, en op basis hiervan de prioritering van de missing links te wijzigen. In het addendum moet rekening gehouden worden met primaire hot spots en de bijhorende missing links.
- v. De provincie vraagt een grondiger motivatie voor de bijzondere economische knooppunten. Onder welke voorwaarden kan binnen de groep van bijzondere economische knooppunten een kleinstedelijk gebied geselecteerd worden? Daarnaast vraagt de provincie naar de potenties als kleinstedelijk gebied van specifieke economische knooppunten. Wat zijn de ontwikkelingsperspectieven voor een bestaand bedrijf met een bovenlokale problematiek in een gemeente geselecteerd als bijzonder economisch knooppunt? Welk niveau is bevoegd voor de afweging en het RUP over bijzondere economische knooppunten? Waarom is het gewest bevoegd voor Sint-Gillis-Waas, Stekene en Hamme? De provincie suggereert voor Sint-Gillis-Waas en Stekene het gewestplantracé voor de spoorlijn langs de N49 mee op te nemen. Het is onduidelijk of de N41 onderzocht werd in het kader van de selectie van de bijzondere economische knooppunten Sint-Gillis-Waas, Stekene. De provincie stelt dat de locatie voor het regionaal bedrijventerrein in deze knooppunten al lijkt vast te staan. Hoe moet worden omgegaan met bijkomende bedrijventerreinen in gebieden die reeds zijn herbevestigd, en met alternatievenonderzoek in het kader van plan-MER?
- w. De herstructurering van bedrijfsgronden en de slapende reserves, en de ontwikkeling van stationsomgevingen komen te beperkt aan bod.
- x. Bijlage 4 ontbreekt. Het is onduidelijk wie wordt bedoeld met 'de betrokken bovenlokale actoren' (IG pag. 48).
- y. Het is aangewezen het afwegingskader te toetsen aan gedane studies en processen.
- z. De omvang en de vraag, de herkomst en bestemming van transporten van uitzonderlijk vervoer zijn noodzakelijke basisgegevens voor de uitbouw van een netwerk voor uitzonderlijk vervoer. De herinrichting van secundaire wegen verhindert dergelijke transporten.
- aa. De provincie suggereert de N16 tussen de E17 en de N70 te decategoriseren tot secundaire III.
- bb. De provincie suggereert de N42 tussen het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen en de gewestgrens te selecteren als te ontwerpen primaire weg.
- cc. De provincie suggereert de Nx, Ny en Nz te selecteren als primair II i.f.v. de ontsluiting van de Waaslandhaven.

dd. De provincie suggereert de R43 te decategoriseren tot secundaire II tussen N9 en N499. Ze pleit voor de doortrekking van de R43 tussen Nieuwendorpe en de N9.

ee. De provincie vraagt een sterk beleid inzake reservatiestroken.

ff. Ze vragen waarom het station van Denderleeuw niet werd opgenomen als hoofdstation.

gg. Ze vragen of het addendum werd afgetoetst op de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. De provincie vraagt de resultaten van de mobiliteitsstudie Waasland op te nemen.

hh. Er werden geen bijkomende ontwikkelingsperspectieven geformuleerd voor goederenspoorweg langs de N49/A11.

ii. Het is aangewezen de doorwerking van bovengrondse hoogspanningsleidingen naar het ruimtegebruik op te nemen.

jj. Het is aangewezen een ruimtelijk beleidskader voor windturbines op te nemen.

kk. Ze vragen of de bijkomende oppervlakte voor toerisme en recreatie wordt voorzien voor zonevreemde of nieuwe situaties. Ze vragen hoe dit zich verhoudt tot de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur. Het is onduidelijk welke toeristisch-recreatieve infrastructuren vallen onder de 2.000 ha.

ll. Hoe wordt het onderscheid lokaal-bovenlokaal voor toerisme en recreatie gemaakt, en op basis waarvan worden deze oppervlaktes verdeeld?

mm. Het addendum bevat geen visie op permanente routes. De provincie gaat er van uit dat zij deze taakstelling kan opnemen in haar structuurplan.

nn. De bevoegdheid over golfterreinen is onduidelijk. De provincie vraagt het begrip 'golfschool' duidelijk te omschrijven en dringt aan op bovenlokale coördinatie voor dit thema. De afweging op provinciaal niveau afhankelijk van situering in zone van primair toeristisch-recreatief belang is onduidelijk. Wat wordt begrepen onder 'gebieden van gewestelijk belang'?

oo. De optie om in elke provincie één omloop voor lawaaisporten te voorzien is onvoldoende onderbouwd en mist draagvlak. Wie heeft het initiatiefrecht voor de ruimtelijke afweging? Er wordt niet ingegaan op watergebonden lawaaisporten hoewel deze ook een ruimtevraag vertegenwoordigen. De Vlaamse Regering heeft beslist dat de voor Oost-Vlaanderen geselecteerde locaties niet in aanmerking komen voor gemotoriseerde sporten.

pp. Het is raadzaam de bevoegdheidsverdeling over weekendverblijven te verduidelijken. Afstemming tussen de VCRO en het RSV is vereist. De vraag naar weekendverblijven is onbestaand geworden.

qq. De beschrijving van GEN, GENO, natuurverwevingsgebied e.d. is onduidelijk.

rr. Het instrument van de herbevestiging van landbouwgebied is niet geïnstitutionaliseerd in de codex. Is er een tegenstrijdigheid tussen de bestaande gewestplanvoorschriften en de bepaling van het RSV m.b.t. toeleverende en verwerkende bedrijven?

ss. De term natuurverweving wordt niet gekoppeld aan ruimtelijke randvoorwaarden. De afbakeningsprocessen van het buitengebied dienen een bindende tijdstabel mee te krijgen.

tt. De uitdagingen uit natuurrapport 2005 dienen duidelijker te worden doorvertaald in knelpunt 3. De connectiviteit van de natuurlijke structuur in de agrarische structuur zal de integriteit van de agrarische structuur aantasten. De paragraaf rond connectiviteit van de natuurlijke structuur moet opgenomen worden in de gewijzigde tekstdelen. Waarom wordt de term 'bij voorkeur' i.v.m. connectiviteit van de natuurlijke structuur niet weggelaten?

uu. De provincie vraagt aandacht voor landbouwgebruik bij uitbreiding van gebieden voor wonen, werken, natuur en infrastructuur. Analoog aan punt 3.2.3 over natuur moet een bepaling over landbouw opgenomen worden.

vv. De haalbaarheid en bevoegdheid van natuurverbindingen doorheen agrarisch gebied hangen af van hun omvang.

ww. De uitvoeringsagenda moet handelen over heel het RSV. De provincie vraagt open communicatie over actieplan, monitoring en evaluatie.

xx. De relatie tussen het grond- en pandenbeleidsplan Vlaanderen, de codex en de structuurplannen is onduidelijk. De provincie wenst meer participatie.

yy. De provincie vraagt de ruimtebalans voor iedereen toegankelijk te maken. Waarom wordt zonevreemd ruimtegebruik niet herbestemd? De cijfers van de ruimtebalans zijn niet eenduidig. Het is onduidelijk hoe de bijkomende ruimtevrage van +/- 2.500 ha zal ingevuld worden.

*351a. SARO verwijst naar zijn standpunt 6a.*

*351b. SARO verwijst naar zijn standpunt 1b.*

*351c. SARO verwijst naar zijn standpunt 2e.*

*351d. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*351e. SARO verwijst naar zijn standpunt 99c.*

*351f. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

*351g. SARO verwijst naar zijn standpunt 8c.*

*351h. SARO verwijst naar zijn standpunt 8d.*

*351i,o. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel wonen (2.2.2) en naar zijn standpunt 265b.*

*351j. SARO neemt akte van deze bemerking en verwijst naar zijn standpunt 1a.*

*351k. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

*351l. SARO verwijst naar zijn standpunt 265b.*

*351m. SARO verwijst naar zijn standpunt 35b.*

*351n. SARO verwijst naar zijn standpunt 27.*

*351p. SARO verwijst naar zijn standpunt 45c.*

*351q. SARO verwijst naar zijn standpunt 169a.*

*351r. SARO verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 50b.*

*351s. SARO verwijst naar zijn standpunt 50d.*

*351t. SARO verwijst naar zijn standpunt 66i.*

*351u. SARO verwijst naar zijn standpunten 113 (Stekene) en 161b.*

*351v. SARO verwijst naar zijn standpunten 99a en 101a.*

*351w. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*351x. SARO verwijst naar zijn standpunt 163b.*

*351y. SARO verwijst naar zijn standpunt 1c.*

*351z. SARO verwijst naar zijn standpunten 162b en 164f.*

*351aa. SARO verwijst naar zijn standpunt 163e.*

*351bb. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en kan dit voorstel niet ondersteunen.*

*351cc. SARO verwijst naar zijn standpunt 163g.*

*351dd. SARO verwijst naar zijn standpunt 163h.*

*351ee. SARO verwijst naar zijn standpunt 163i.*

*351ff. SARO verwijst naar zijn standpunt 161k.*

*351gg. SARO verwijst naar zijn standpunt 161b.*

*351hh. SARO verwijst naar zijn standpunt 161c.*

*351ii. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*351jj. SARO verwijst naar zijn standpunt 162g.*

*351kk en ll. SARO verwijst naar zijn standpunt 215c.*

*351mm. SARO verwijst naar zijn standpunt 216c.*

*351nn. SARO verwijst naar zijn standpunt 216d.*

*351oo. SARO verwijst naar zijn standpunten 216b.*

*351pp. SARO erkent dat er een tegenstrijdigheid is inzake weekendverblijven tussen de VCRO en het RSV. De VCRO*

*voorziet onder voorwaarden een tijdelijk woonrecht daar waar in het RSV wonen uitgesloten wordt.*

*351qq en ss. SARO verwijst naar zijn standpunt 246c.*

*351rr. SARO brengt deze bemerking onder de aandacht van de administratie.*

*351tt. SARO ondersteunt deze vraag tot toevoeging in het addendum.*

*351uu en vv. SARO ondersteunt deze bezorgdheid en verwijst naar zijn standpunt 98b.*

*351ww. SARO verwijst naar zijn standpunten 1b, 1c en 1d.*

*351xx. SARO verwijst naar zijn standpunten 265a en 265b.*

*351yy. SARO verwijst naar zijn standpunt 14a.*

**352.** Provincieraad Vlaams-Brabant: advies 30 maart 2010 [A6]

a. De provincieraad verleent een voorwaardelijk gunstig advies en onderstreept de nood aan een eenduidig instrument ter inventarisatie van de bedrijventerreinen naar reële beschikbaarheid.

b. Er is geen sprake van een echte integratie van het grond- en pandenbeleid (decreet 01/09/2009). Het invoeren van dit decreet wordt duidelijk opgenomen in de drie delen van het RSV, maar de concretisering blijft vrij vaag en het sociaal objectief werd niet meegenomen. Er wordt geen doorrekening gedaan naar 2020, wat in de praktijk zal leiden tot twee verschillende taakstellingen inzake wonen. De provincieraad vraagt zich af of het niet opportuun is de confrontatie van vraag en aanbod inzake wonen meer in detail te doen, om op die manier probleemgebieden beter te detecteren.

c. Het Vlaams Gewest blijft in de provincie Vlaams-Brabant in gebreke inzake bijkomende ruimte voor bedrijvigheid. De provincie vraagt zich af op welke wijze het Vlaams Gewest de provincies en de gemeenten zal stimuleren om hun economische taakstelling uit het provinciaal structuurplan uit te voeren. De provincie hoopt op concretisering hiervan in de beoordeling van de provinciale planprocessen voor de kleinstedelijke gebieden en de economische knooppunten in de rol die het Vlaams Gewest hierbij heeft als toezichhoudende en goedkeurende overheid voor de opmaak van RUP's enerzijds en de bijbehorende plan-MER's anderzijds. In het kader van de plan-MER's wijst de provincie er verder op dat het respecteren van de termijnen van orde een minimumvoorwaarde is om de provincies en de gemeenten in hun taak te stimuleren.

d. De actualisatie van de prognoses voor de periode 2007-2012 inzake ruimte voor bedrijvigheid is onvoldoende transparant. Het in kaart brengen van het aanbod en de afweging tussen vraag en aanbod wordt subregionaal, wat weinig steek houdt. Enkele argumenten worden opgesomd: (a) een gebied van Huldenberg tot Voeren wordt als één subregio beschouwd, (b) twee centrumsteden (Leuven en Mechelen) worden bij dezelfde subregio ingedeeld, terwijl ze de kernen vormen van twee duidelijk onderscheiden stadsgewesten, (c) gemeenten waarvan het zinvol zou zijn om ze tot één Leuvense subregio te rekenen, worden over drie verschillende subregio's uitgesmeerd, (d) het is moeilijk om op basis van dergelijke indeling in subregio's zinvolle conclusies te trekken over vraag en aanbod van bedrijventerreinen.

e. Het addendum (RG pag. 42 tabel 11) bevat cijfergegevens per provincie m.b.t. het aanbod. De provincie vraagt zich af hoe men tot volgende gegevens komt. Wat betreft het aanbod van 343 ha hebben bedrijven in de praktijk de grootste moeite om een terrein of gebouw te vinden. Praktijkervaring van de POM Vlaams-Brabant in het project 'activering onbenutte gronden' leert dat het uiterst moeilijk is om percelen terug op de markt te brengen. Het cijfer van 653 ha gedeeltelijk in gebruik lijkt ontzettend hoog en de provincie vraagt zich af waarom o.a. percelen in BPA's en onbebouwde percelen hierbij gerekend worden. Ook wat betreft het in gebruik nemen van deze terreinen en gebouwen heeft de provincie vragen bij het ondoordacht hanteren van een percentage dat terug op de markt kan komen. Het beschikbaar ruimtelijk aanbod in de onmiddellijke omgeving van Brussel van 413 ha lijkt hoogst onrealistisch, gezien de schaarste die men op het terrein ervaart.

f. De stelling dat in de komende jaren 939 ha bedrijventerreinen zal bestemd worden in Vlaams-Brabant (zie tabel 12) is veel te optimistisch.

g. De provincie heeft grote vraagtekens bij de kaarten op pag. 44-45, waarbij de grootste overschotten geregistreerd worden, terwijl er in de praktijk nijpende tekorten zijn.

- h. De conclusie dat er voor Vlaams-Brabant in 2007-2012 slechts 20 ha extra ruimte moet gevonden worden is onvoldoende gestaafd met concrete cijfers of een transparante berekeningsmethode. Het is verder een onderschatting om aan te geven dat er in 2007 nog 1.174 ha te bestemmen was van de oorspronkelijke taakstelling voor Vlaams-Brabant wat de totale opdracht tot 2012 op 1.194 ha brengt. Anderzijds merkt de provincie op dat deze 1.194 ha het planologisch haalbaar maximaal overstijgt uitgaande van de selecties van stedelijke gebieden en economische knooppunten in de provincie.
- i. Er wordt niet nagedacht over de economische groeikansen voor de Vlaamse Ruit, het stedelijk netwerk op internationaal niveau en de economische groeiregio van Vlaanderen.
- j. De hoge niet-transparantie van de aangehaalde cijfers van theoretisch beschikbare en reëel beschikbare bedrijventerreinen.
- k. Er zijn geen locaties van rchtrails (sneltram) in Vlaams-Brabant opgenomen. In verhouding met de andere Vlaamse provincies meent de provincie Vlaams-Brabant dat een hoger aandeel lightrails moet uitgebouwd worden. In dit verband is de uitbouw van hoogwaardige openbaarvervoersverbindingen in het deel van de provincie ten westen van Leuven prioritair.

*352a en g. SARO neemt akte van dit standpunt en verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

*352b. SARO verwijst naar zijn standpunt 265a en 265b.*

*352c. SARO verwijst naar zijn standpunt 59c.*

*352d. SARO verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

*352e,f,g en h. SARO wijst naar zijn standpunten 59c en 52a,b.*

*352i. SARO verwijst naar zijn standpunt 54a.*

*352j. SARO wijst naar zijn standpunt 48a,b*

*352k. SARO verwijst naar zijn standpunt 161b.*

**353.** Provincieraad West-Vlaanderen: advies 22 april 2010 [A18]

De provincieraad verleent een voorwaardelijk gunstig advies mits volgende voorwaarden:

- a. Ze vragen de verruiming van de planperiode tot 2022, inclusief de taakstellingen.
- b. Ze vragen bijsturing van de bijzondere economische knooppunten in West-Vlaanderen: (1) verder uitwerken van de motivatie van de selectie van bijzondere economische knooppunten, (2) de visie-elementen en randvoorwaarden bij de bijzondere economische knooppunten inschrijven in het RG, (3) de bevoegdheid voor het bijzonder economisch knooppunt Polderhoek (Zonnebeke) niet doorschuiven naar de provincie.
- c. De klemtoon voor het aanbodbeleid voor kantoren ligt in de stedelijke gebieden van Vlaanderen, meer in het bijzonder ook in de stedelijke gebieden van West-Vlaanderen.
- d. Schrappen of bijsturen van de aanvullende vestigings- en inrichtingscriteria voor lokale bedrijventerreinen.
- e. Schrappen van volgende primaire wegvakken zodat deze geselecteerd kunnen worden als secundaire weg: de N34 vanaf het kruispunt met de N39 Veurnekeiweg tot het pretpark Plopsaland (Adinkerke-De Panne), de N371 van de N335 (Blankenberge) tot aan de rotonde ter hoogte van de Ambachtstraat, de R34 vanaf het kruispunt met de N32 Roeselaarseweg tot het kruispunt met de N33 Oostendestraat (Torhout), de N355/N35 van de E40 (A18) tot Diksmuide, de Koning Albert I-laan (N397) tussen de N31 en de R30 (Brugge).
- f. Herberekenen van de verdeelsleutel wonen tussen stedelijk gebied en buitengebied op basis van de nu bestaande afbakeningen van de stedelijke gebieden en de kernselectie.
- g. Het schrappen van het onderzoek in kader van grensoverschrijdende mobiliteit in een ruimer kader Rijsel – Zuid West Vlaanderen.
- h. Er moet meer aandacht gaan naar een kwalitatieve uitwerking van ruimtelijke aspecten naast de huidige kwantitatieve benadering.

*353a. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

*353b. SARO verwijst naar zijn standpunten 99a en 101a.*

*353c. SARO verwijst naar zijn standpunt 62a.*

353d. De Raad verwijst naar zijn standpunt 50d.

353e. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. Met betrekking tot de vragen om bepaalde primaire wegvakken te schrappen, stelt SARO vast dat: (1) voor de N34 in De Panne een wijziging van de selectie in voorliggend addendum voorbarig is, omdat er momenteel voor de ontsluiting van het pretpark Plopsaland een studie lopende is. (2) De suggestie voor de N371 te Blankenberge een nieuw voorstel betreft, dat niet in de plenaire vergadering aan bod is gekomen. (3) De suggestie voor de R34 Torhout moet ondersteund worden vanuit het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Torhout, dat momenteel onvoldoende ver gevorderd is. (4) De provincie inzake de selectie van de N355/N35 van E40 tot Diksmuide van standpunt is gewijzigd na de plenaire vergadering. Vermits uit dit advies en het advies nr. 377 (minderheidsfracties gemeenteraad Diksmuide) blijkt, dat er geen consensus is over de wijziging van deze selectie (wat wel als voorwaarde werd gezien in het beoordelingskader), adviseert SARO om het onderzoek naar de primaire ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Diksmuide mee te nemen bij de fundamentele evaluatie van de wegencategorisering voor het nieuw beleidsplan ruimte. (5) De vraag over de N397 tussen N31 en R30 te Brugge tijdens het ambtelijk vooroverleg werd niet ondersteund door het departement MOW

353f. SARO verwijst naar zijn standpunt 8c.

353g. SARO verwijst naar zijn standpunt 170c.

353h. SARO verwijst naar zijn standpunt 8d.

#### 354. Provincie Limburg Nederland [B39]

a. In algemene zin draagt een duurzame en ook grensoverschrijdend goed afgewogen ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen, bij aan een hoogwaardige leef- en werkomgeving van een belangrijk, veel groter en dichtbevolkt Noordwest Europees kerngebied waarvan wij gezamenlijk deel uit maken. Binnen dit kerngebied dat zich uitstrekt tot de grootstedelijke gebieden Randstad Holland, Vlaamse Ruit/Luik en Rijn-Rhurgebied, is het van belang dat ook in het meer grensnabije 'binnengebied' de juiste ruimtelijke randvoorwaarden tijdig worden gerealiseerd. Zo kunnen in onder meer Vlaanderen en in Nederlands en Belgisch Limburg ook ruimtelijk de potenties worden benut voor de realisatie van de Technologische Topregio' / 'Eindhoven-Leuven-Aachen-triangle (ELAt)'.

b. Ze hebben vernomen dat de Vlaamse Departementen RWO en LNE eerste gegevens hebben geleverd voor het RO-project 'Belgisch-Nederlandse Actiekaart'. Het betreft een informeel grensoverschrijdend Benelux-initiatief, complementair aan eigen RO-plannen. Een daadwerkelijke gezamenlijke afronding hiervan, zal naar hun mening een grensoverschrijdend kaartbeeld opleveren met globale informatie over verwachte ruimtelijke projecten en ontwikkelingen in de verschillende landsdelen. Dit zal wederzijds bruikbaar en aanvullend zijn op al voorhanden binnenlandse ruimtelijke gebiedsgegevens.

c. Ze onderschrijven de insteek in het RSV dat elke gemeente via de eigen woningmarkt de groei of krimp van de bevolking moet oplossen. Het addendum stelt dat enkele grensgemeenten in Belgisch-Limburg met grensmigratie kunnen rekening houden en dat er blijvende aandacht nodig is voor de onderbouwing van de migratiegerelateerde woningbehoefte. De provincies Belgisch en Nederlands Limburg informeren elkaar, samen met de Vlaamse gemeenten Lanaken en Riemst en de Nederlandse gemeente Maastricht, op het gebied van wonen. Binnen een werkgroep wonen worden in Albertknoop-verband aldus regelmatig woongegevens uitgewisseld. Vanuit de stuurgroep Albertknoop is de wens geuit om in het najaar van 2010 tot een bestuurlijk overleg te komen over het thema 'wonen' tussen de daarvoor verantwoordelijke gedeputeerden, wethouders en burgemeesters. Dit om te bezien in hoeverre het mogelijk is om van een informeel overleg tot gezamenlijke grensoverschrijdende samenwerking te komen. Op basis van in 2007 binnen Albertknoop bestuurlijk gezamenlijk onderschreven aanbevelingen, zijn in Lanaken en Maastricht de woningbouwprogramma's kwalitatief aangepast. Kwantitatief heeft inmiddels de gemeente Maastricht zijn woningbouwprogramma naar beneden bijgesteld tot ca. 1.250 wooneenheden (minder dan de gemeente Lanaken). Uit een zeer recent rapport ('regionaal woonbeeld Maastricht-Mergelland, maart 2010') blijkt dat de regionale migratie van Nederland richting Vlaanderen sinds 2006 is gedaald. Gezien bovenstaande woonactualiteiten, lijkt het daarom wenselijk om ook bestuurlijk een verdere onderbouwing van elkaars woningbehoeften goed verder te bespreken (cf. het beoogde bestuurlijke overleg komend najaar).

- d. Provincie Limburg Nederland gaat verder in op de opgedane ervaringen met krimp van inwoneraantal en huishoudens. Ook hierover wordt binnen de werkgroep wonen informatie uitgewisseld: (1) de huishoudenstop zet enkele jaren later in dan de inwonerstop. Het is een grote uitdaging om bij zowel de programmering als bij de bouw van woningen die dan gevraagd (zullen) worden, zowel kwantitatief als ook kwalitatief over deze huishoudenstop heen te kijken. (2) De terugloop van de bevolking in de leeftijdsgroep jonge volwassenen, die tegelijkertijd de doelgroep vormen voor koopeengezinswoningen waar nog volop ruimte voor wordt geboden in het RSV, is hoog. Een eenzijdige inzet op momentele behoeftevervulling door overmatig bouwen van 'standaard' koopeengezinswoningen, kan op termijn tot dezelfde problemen leiden als ze thans ervaren in Nederlands Zuid-Limburg. Ons advies is om ook in Vlaanderen creatieve oplossingen te zoeken bij de bouw en om toekomstige gebruiksmogelijkheden van de panden al bij de planning / bouw voor ogen te hebben (flexibel bouwen, hergebruik met andere functie etc.).
- e. De provincie Limburg (NL) onderschrijft de ruimtelijke erkenning van de Poort Genk als 'Poort van Vlaanderen'. Ze adviseren dat bij de verdere Vlaamse planning van dit cluster van logistieke terreinen rond Genk afstemming gezocht moet worden met de logistieke knooppunten in Nederlands Limburg (het logistiek knooppunt Zuid-Limburg met barge- en railterminals te Bom en Stein en het logistiek knooppunt Noord-Limburg met barge- en railterminals te Venlo en Wanssum) en waar nodig ook met de grensoverschrijdende ontwikkelingen in de Albertknoop (deellocatie Economisch Netwerk Albertkanaal). Wat betreft de voorziene differentiatie van bedrijventerreinen (RG par. 3.4) verzoeken ze om voor het aanbodbeleid van zogenaamde 'kleinhandelszones', als uitgangspunt ook te nemen de complementariteit met grensnabije Nederlandse winkelconcentraties.
- f. De reactivering van de IJzeren Rijn zal pas mogelijk zijn buiten de nu voorliggende planperiode tot en met 2012 voor de actualisering / herziening van het RSV. De provincie Limburg is tegenstander van de reactivering van het historisch tracé en geeft de voorkeur aan een tracé langs de Nederlandse N280/Duitse A52. Medegebruik voor reizigersverkeer over het Nederlandse deel kan pas worden overwogen nadat een definitief besluit is genomen ten aanzien van de goederenvervoerlijn. Daarbij wordt aangetekend dat in 2008 de Nederlandse minister Eurlings en zijn Belgische ambtgenoot op basis van een advies van de COD hebben geconcludeerd dat er geen significant vervoerspotentieel voor een rendabele exploitatie van personenvervoer aanwezig is.
- g. Het concreet oppakken door de Vlaamse overheid van verdere grensoverschrijdende ontsluitingen nabij Maastricht over weg en spoor, draagt in Nederland bij aan een verdere ontwikkeling van het nationaal erkende Stedelijk Netwerk Zuid-Limburg waarvan ook Maastricht deel uitmaakt. Omdat dit tevens onderdeel uitmaakt van het ook in de Nederlandse Nota Ruimte erkende grensoverschrijdende stedennetwerk MAHHL, wordt aldus ook het Vlaamse deel van de MAHHL-regio veel beter ontsloten. Ze stemmen dan ook in met de opgenomen tekstpassages ten aanzien van het Spartacusplan en de in deze planperiode te realiseren sneltramverbinding Hasselt-Maastricht. Dit project kan een belangrijke verbetering vormen voor kwaliteit van het grensoverschrijdende openbaar vervoer in de Euregio Maas-Rijn en daarbinnen in de Albertknoop.
- h. Ze zijn tevens verheugd dat nader onderzoek zal gebeuren naar de grensoverschrijdende wegenontsluiting richting Maastricht en dat dit in nader overleg met de betrokken overheden zal plaatsvinden, waaronder de Nederlandse provincie Limburg. Ze zouden dit onderzoek graag zien in relatie tot de ruimtelijke inpassingen binnen de grensoverschrijdende 'Albertknoop' en wachten verder initiatief af.
- i. Ze vragen om bij het nog uit te werken ruimtelijk beleidskader voor de inplanting van windturbines en andere vormen van decentrale hernieuwbare energieproductie en warmtekoppelingsinstallaties, in voorkomende gevallen rekening te houden met grensoverschrijdende gebiedsaspecten (visueel, auditief, landschappelijk/natuur, overlast).
- j. De provincie Limburg (NL) hecht veel belang aan een voortzetting van goede grensoverschrijdende samenwerking met Vlaanderen op het terrein van de landbouw, landschap en natuur. Sinds jaren worden er gezamenlijk concrete grensoverschrijdende projecten uitgevoerd waarin ook de Vlaamse overheid deelneemt. Het gaat hier om de landsgrensoverschrijdende gebieden Kempen-Broek (nabij Weert/Bocholt), de Grensmaas en het Drielandenpark (waarvan het Nederlands deel erkend is als Nationaal Landschap). Deze projecten vormen de internationaal belangrijke verbindingen tussen de Natura 2000-gebieden en in Nederland de zogenaamde 'Ecologische Hoofdstructuur (EHS)'. Een RSV-aanduiding via een concreet kaartbeeld (met bijbehorende grensoverschrijdend relaties) van deze drie gebieden inclusief hun functie in het zogenaamde 'Vlaams Ecologische Netwerk (VEN)' bevelen wij daarom aan.



k. Naast de hierboven per RSV-insteek al genoemde ruimtelijke thema's die soms binnen de Albertknoop zijn gelokaliseerd, wijzen wij nog op volgende gebiedsaspecten. Zeer recentelijk heeft een Vlaams-Nederlandse Benelux-Werkgroep een verzoek gedaan aan de Benelux inzake de opheffing van het grensoverschrijdende tracé voor het Cabergkanaal. In deze werkgroep had ook zitting het Vlaamse Departement voor Mobiliteit en Openbare Werken. Dit verzoek is inmiddels positief doorgeleid naar de betreffende bewindslieden in Vlaanderen (minister voor Mobiliteit) en in Nederland (minister voor Verkeer en Waterstaat). Ze vragen om in het kader van de verdere Vlaamse (ruimtelijke) planvormingen, tijdig rekening te houden met de verdere besluitvormingen in Vlaanderen en in Nederland. Voor de door de Vlaamse en Nederlandse partners binnen Albertknoop gewenste natuurontwikkeling in de kop van het Zouwdal vragen wij om adequate ruimtelijke plankaders in Vlaanderen.

*354a,b. SARO neemt akte van deze standpunten. Deze adviezen moeten worden meegenomen bij de opmaak van het beleidsplan ruimte.*

*354c,d. De Raad neemt kennis van de bezorgdheid van de provincie en verwijst naar zijn standpunt 27.*

*354e. SARO verwijst naar zijn standpunt 99f. De Raad is van oordeel dat de afstemming tussen de Poort Genk en logistieke knooppunten in Nederland bij voorkeur gebeurt in het kader van het gebiedsgericht overleg over de poort Genk. Ook de mogelijke complementariteit met grensnabije Nederlandse winkelconcentraties komt bij voorkeur aan bod in het kader van gebiedsgericht overleg.*

*354f. Het gebruik van de IJzeren Rijn als hoofdspoorwegverbinding voor personenvervoer is reeds als te onderzoeken project opgenomen in het RSV. De reactivering van de IJzeren Rijn moet verder onderzocht worden bij de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte. Dit geeft geen aanleiding tot een aanpassing van het addendum.*

*354g,h. SARO neemt akte van dit standpunt.*

*354i. SARO verwijst naar zijn standpunt 162g.*

*354j. SARO neemt akte van deze grensoverschrijdende open ruimte projecten en dringt er op aan dat dit meegenomen wordt in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*354k. SARO neemt akte van de vraag naar opheffing van het grensoverschrijdende tracé voor het Cabergkanaal en de natuurontwikkeling in de kop van het Zouwdal. Het betreft echter elementen die niet binnen de scope van het addendum vallen maar eerder betrekking hebben op de uitvoering (cf. gewestelijk RUP 'Leem in Zuid-Limburg').*

**355. Provincie Zeeland, Nederland [B79, B327]**

a. De provincie Zeeland streeft er naar de grensoverschrijdende samenwerking betreffende de ruimtelijke ontwikkeling te continueren en te bevorderen. Voorbeelden zijn de ontwikkelingen in de Kanaalzone, de voorgenomen ontwikkeling van het bedrijventerrein op de grens van Assenede en Zelzate en de aansluiting van de weginfrastructuur regio Gent op de Zeeuwse infrastructuur (N62).

b. De provincie heeft kennis genomen van de opstart van de MER-procedure voor het bedrijventerrein Assenede-Zelzate.

c. Betreffende de aansluiting van de Vlaamse en Zeeuwse weginfrastructuur nemen ze notitie van de zorg van de Vlaamse overheid omtrent de risico's van het ontstaan van een autonome bovenregionale verbinding. Het beleid van Zeeland is niet gericht op het creëren van een dergelijke doorgaande route, en vooralsnog duiden de huidige verkeersmodellen ook niet op het ontstaan daarvan. Ze kunnen zich voorstellen dat de al bestaande grensoverschrijdende werkgroep 'afstemming infrastructuur' wordt verzocht deze materie te monitoren, mede aan de hand van de verkeersmodellen die nu ontwikkeld worden. Deze werkgroep kan ook zorg dragen voor de afstemming van de regionale ontsluiting, de vormgeving van de aansluiting op het traject A58-Gent (voorgenomen verdubbeling N62) en de concrete inrichting van de N423/R4 als primaire weg. De provincie gaat er voorts van uit dat er geen belemmeringen zijn voor een mogelijke realisatie van de spoorlijn Axel-Zelzate op langere termijn, gezien daarover in de herziening geen passages zijn opgenomen.

*355a. De Raad neemt er akte van dat de grensoverschrijdende samenwerking goed verloopt.*

*355b en c. De Raad neemt akte van deze bemerkingen en brengt ze onder de aandacht van de administratie.*

**356. Service public de Wallonie [B105, B251]**

- a. Ze delen de bezorgdheid van het Vlaams Gewest op het gebied van wonen. Ze zijn echter van mening dat in de mate waarin het RSV gericht is op het stimuleren van het wonen in de steden, er moet worden nagegaan of dit voor de gebieden dicht bij de taalgrens niet het risico inhoudt dat de bevolking zich aan de andere kant van de taalgrens gaat vestigen.
- b. Inzake de economische knooppunten stellen ze vast dat de gekozen locaties zeer ver verwijderd zijn van de regionale grenzen en bijgevolg waarschijnlijk geen impact zullen hebben voor Wallonië.
- c. Inzake de aanduiding van de poort Genk stellen ze vast dat deze beslissing de concurrentie tussen dit deel van Limburg en de Luikse regio (en de tri-logiport in het bijzonder) versterken (ten aanzien van het onthaal van ondernemingen in de logistieke sector). Ze vragen om in het kader van de duurzame ontwikkeling van de poort Genk de volgende principes in acht te nemen: optimalisatie, opvullen van gaten en hergebruik van bestaande industrieterreinen. Een ander principe betreft het verbinden van deze poort met het grensoverschrijdend netwerk (MHAL – Maastricht, Heerlen, Hasselt-Genk, Aken en Luik). Ze stellen dat het nuttig zou zijn om overleg te plannen m.b.t. het beleid inzake de ontwikkeling en het gebruik van de logistieke capaciteiten van het Albertkanaal en de haven van Luik.
- d. Inzake kleinhandel is het addendum niet precies over de weerhouden locaties en de voorkeurlocaties voor deze inplantingen. Doordat er geen duidelijke regels zijn en rekening houdend met de mogelijke impact van grote commerciële vestigingen, vragen ze om een interregionale overlegprocedure op te starten die zich moet buigen over dit type inplantingen.
- e. Ze vinden de uitgangspunten over de inplanting van kantoren (o.a. de verbinding met openbaar vervoer) een stap achteruit ten opzichte van het RSV 1997. Gezien het belang van de inplanting van kantoren voor het woon-werkverkeer van de drie gewesten moet er een gezamenlijk overleg komen. Doel is de gemeenschappelijke opties samen te vatten m.b.t. de aansluiting van kantoorlocaties op openbaar vervoersnetwerken.
- f. Ze verwachten dat het grote aantal bedrijventerreinen voorzien in West-Vlaanderen zal zorgen voor minder bedrijfsvestigingen in Wallonië (regio Kortrijk). Het zeer beperkte aanbod van bedrijventerreinen in Vlaams-Brabant zal leiden tot een toename van bedrijvigheid (Brussel, Vlaams-Brabant, internationaal) in Waals-Brabant. Ze verwachten geen effect van het grote aantal bedrijventerreinen in Belgisch Limburg.
- g. Rekening houdend met de interregionale dimensie van de R0, vragen ze grensoverschrijdende consultatie over twee Vlaamse plannen: de studie van een sluiting van de R0 en het aanleggen van een autoverbinding tussen de A8 ter hoogte van Edingen en de R0 te Itre.
- h. Gezien de impact van de definitie van hoofdwegennet op de structurering van het grondgebied, vragen ze grensoverschrijdend overleg over wegen met een transregionale functie.
- i. De gevraagde toevoeging door het Vlaams Gewest om Zaventem als HST-station op de lijn Brussel-Luik te classificeren kan het functioneren van deze lijn verstoren. Ze merken op dat inzake de busverbindingen tussen Zaventem en het Brussels Gewest geen enkele rechtstreekse lijn naar Wallonië wordt vermeld. Ze merken op dat het Spartacusplan al is goedgekeurd door de VR en dat er geen enkele verbinding is voorzien met Luik.
- j. Gezien de niet te verwaarlozen impact van golfterreinen en terreinen voor lawaaierige sporten vragen ze om grensoverschrijdend overleg voor de inplanting van golfterreinen en terreinen voor lawaaisporten in de nabijheid van de gewestgrens.
- k. Ze gaan uitvoerig in op de maatregelen van het grond- en pandenbeleid die gevolgen kunnen hebben voor de Waalse bevolking of het Waalse grondgebied. De maatregel 'wonen in eigen streek' zou de projectontwikkelaars er kunnen toe aanzetten om in het Waals Gewest te investeren, in de nabijheid van de taalgrens. Dit om te ontsnappen aan deze verplichting. Ze stellen dat een opvolging van de weerslag van deze maatregel nuttig zou zijn.
- l. Ze wijzen er op dat de opmerkingen geformuleerd door de "Service public de Wallonie" overleg vereisen tussen de Gewesten vóór het afronden van de actualisering van het RSV. Behoudens een noodzakelijke actualisering van de wegenkaart, moet de continuïteit van het wegennet verhoogd worden, of het nu gaat om autosnelwegen, hoofdwegen dan wel om uitzonderlijke situaties, om de veiligheid op de weg te verhogen en de coherentie van de openbare investeringen te verbeteren. Ze gaan vervolgens in op volgende punten (m tot en met q).

m. Bij de vervanging als hoofdas van het vak van de A8 door Halle door een afsplitsing 'omleiding ten zuiden van Halle' ter hoogte van Ring 0 en weer aansluitend op de A8 ter hoogte van Edingen merken ze op dat (1) het plan wijkt af van het Europees wegennet zoals opgenomen in de kaarten van de Europese Unie (bijlage), (2) het een tracé betreft dat niet opgenomen is in het gewestplan van Wallonië en (3) het een enorme meerkost impliceert.

n. De kaart op pag. 90, die in bijlage gaat, vermeldt de classificatie van het wegennet, evenals alle punten die besproken worden. Deze kaart werd niet geactualiseerd en vermeldt nog steeds niet dat de A8 en A17 eindigen in Wallonië.

o. Het voorstel van Vlaams-Brabant in zijn ontwerp PRS bestaat erin een sluiting van de R0 nabij Brussel te onderzoeken om het grondgebied beter te irrigeren. De afsluiting van de doortocht door Halle door het instellen van een omleiding die van de R0 te Ittre naar de A8 ter hoogte van Edingen leidt. Vlaanderen is van mening dat bewezen is dat het huidige tracé niet meer houdbaar is en dat deze verbinding die naar het Parijse bassin leidt, internationaal opengelegd zal worden.

p. Er worden enkele voorstellen tot wijziging aan de delen van het net die aansluiten op het Waals Gewest besproken, maar geen enkel voorstel werd weerhouden in het richtinggevend gedeelte en doordat er geen continuïteit is, werd er geen enkel voorstel ingediend. (1) De voorgestelde opwaardering van de N42 ten zuiden van Geraardsbergen tot primaire weg (naar de A8 rond Lessen) werd niet weerhouden, terwijl de aanleg van het Waals gedeelte Europese subsidies voor structurerend netwerk ontvangt (pag. 87, 91). Het voornaamste motief hiervoor is de vrees voor sluipverkeer zonder dat er begeleidingsmaatregelen werden bestudeerd waarbij beide kanten van de taalgrens werden onderzocht. (2) De N25, die structurerend is in het Waals Gewest, is volledig afwezig ten zuiden van de A3 – E40 in Vlaanderen, net zoals de N 29.

(3) De gevraagde declassering van het kleine segment van de N3 ten zuiden van Sint-Truiden wordt niet voorgesteld zolang er geen tracé naar de E40 wordt gevonden (pag. 89). De N3 behoort tot het Waals structurerend netwerk, maar aangezien er vanuit Vlaanderen niets wordt voorzien behalve het feit dat er vanuit Sint-Truiden een verbinding met de autosnelweg moet komen, blijft de verbinding nog steeds in de studiefase. (4) Een andere suggestie voor wijziging wordt niet voorgesteld: met name de vervanging van de N614 door de N69 in de regio Tongeren. Ook daar wil Vlaanderen een diepgaander onderzoek van de risico's die een wijziging van het net met zich meebrengt, alvorens tot wijziging van dit segment over te gaan (pag. 88). In Wallonië is de N69 structurerend, dit geldt niet voor de N614. (5) Geen enkel voorstel tot wijziging van het oud RSV werd gedaan ten oosten van Lessen. Anders gezegd, tussen Komen en Kortrijk zit de N58 nog steeds in de fase 'aan te leggen'. De N50 of N48, die structurerend zijn in Wallonië, maken geen deel uit van het primair Vlaams netwerk, waarvan de ontbrekende schakels groter zijn dan die van het Waals netwerk.

q. Uitzonderlijk transportnetwerk. Het document bevat een aanvulling omtrent het uitzonderlijk transportnetwerk (pag. 33). Vlaanderen beschikt over een quasi volledig netwerk met ontbrekende schakels in de orde van grootte van 50 km, waarbij de knooppunten en de voornaamste economische centra met elkaar verbonden worden. Niemand is dus ver verwijderd van een verkeersas. Dit netwerk vergemakkelijkt dus de organisatie van beperkte omleidingen bij werken op één bepaalde sectie. Het is nog niet volledig operationeel omdat bepaalde verbindingen niet bruikbaar zijn. Er wordt akte genomen van de noodzaak om deze knelpunten aan te pakken. Gelet op de bevoegdheidsverdeling worden de initiatieven die nodig zijn voor de voltooiing van het uitzonderlijk transportnetwerk in overleg met de federale overheid genomen.

*356a. SARO brengt deze nuttige informatie onder de aandacht van de Vlaamse Regering. Ook de vraag naar bijkomend overleg over tal van onderwerpen moet verder opgevolgd worden (in het kader van concrete projecten en ook bij de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte).*

*356b. De Raad neemt akte van het standpunt.*

*356c. De Raad stelt vast dat zowel het ENA, als het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Maastricht-Heerlen-Hasselt /Genk-Aken-Luik zijn geselecteerd in het huidige RSV. Op basis van deze selectie kunnen de gebiedsgerichte overlegprocessen zorg dragen voor de gevraagde afstemming. Dit gegeven wordt meegenomen bij uitwerking van Logistiek Netwerk Vlaanderen in beleidsplan Ruimte.*

*356d. De Raad stelt vast dat de Vlaamse Regering met de beslissing van 23 juli 2010 werkt aan een 'startnota winkelen Vlaanderen' die voorwerp is van deze herziening, maar wel een kader biedt voor de gevraagde interregionale afstemming.*

*356e. De Raad stelt vast dat het addendum een typologie vermeldt aan kantoorlocaties in stedelijke gebieden. Dit betreft een verduidelijking van het beleid in het huidige RSV. Hoewel het addendum aangeeft dat kantoormilieus met het gepaste niveau van openbaar vervoer bereikbaar moeten zijn, vraagt SARO verder te verduidelijken dat pure autolocaties niet mogen nagestreefd worden.*

*356f. De Raad neemt akte van de verwachtingen van Wallonië betreffende de invloed van bedrijventerreinen in Vlaanderen en verwijst naar zijn standpunt 356a.*

*356g. De Raad meent dat het gebiedsgericht overleg over twee infrastructuurdossiers geen voorwerp uitmaakt van deze herziening. Hij verwijst naar zijn standpunt 356a.*

*356h,i,j. De Raad brengt deze bemerkingen onder de aandacht van de Vlaamse Regering en verwijst naar zijn standpunt 356a.*

*356k. SARO verwijst naar zijn standpunten 356a en 365b.*

*356l-q. SARO brengt de vraag van de "Service public de Wallonie" om nog voor het afronden van deze herziening van het RSV overleg te hebben onder de aandacht van de Vlaamse Regering. SARO verwijst verder naar zijn standpunten bij het deel lijninfrastructuur (deel 2.2.6).*

### 2.3.2. Adviezen van gemeenteraden en bezwaren CBS, gecoro's en milieuraden

**357.** De volgende gemeenteraden verleenden gunstig advies zonder bijkomende opmerkingen.

Gemeenteraad Aartselaar: advies 26 april [A73]

Gemeenteraad Heusden-Zolder: advies 18 maart 2010 [A3]

Gemeenteraad Kluisbergen: advies 28 april 2010 [A76]

Gemeenteraad Nazareth: advies 19 april 2010 [A13]

Gemeenteraad Niel: advies 27 april 2010 [A38]

Gemeenteraad Oostrozebeke: advies 8 april 2010 [A9]

Gemeenteraad Sint-Niklaas: advies 26 maart 2010 [A4]

Gemeenteraad Tielt-Winge: advies 8 april 2010 [A44]

*357. SARO neemt akte van deze gunstige adviezen.*

**358.** De gemeentebesturen van volgende gemeenten melden dat ze geen opmerkingen hebben bij de actualisatie van het RSV.

Gemeente Dilbeek [B352]

Gemeente Lummen [B321]

Gemeente Maastricht [B92]

Gemeente Oostende [B308]

Gemeente Zwevegem [B307]

*358. SARO neemt akte van deze bezwaarschriften.*

**359.** CBS Aalst [B331]

a. Ze bevelen aan om ook Aalst te vermelden, als periferie van Brussel, en de ambitie om er kantoren aan te trekken.

b. Betreffende de problematiek van de Brusselse ring is één van de mogelijke oplossingsvarianten een kwartring tussen Aalst over Mechelen. Deze variant is niet opgenomen in het addendum.

c. Extra aandacht moet besteed worden aan de functie wonen en werken op het platteland. De vrijetijdsfuncties moeten draagbaar blijven en mogen het wonen en het werken niet extra belasten of hinderen.

d. Voor de niet herbevestigde agrarische gebieden moet snel een oplossing komen. De land- en tuinbouwbedrijven in deze gebieden kennen een grote onzekerheid over hun toekomst. In de herbevestigde agrarische gebieden moeten de land- en tuinbouwbedrijven alle kansen krijgen om te groeien en de ontwikkelen binnen de grenzen van de huidige wetgeving.

*359a. SARO neemt akte van dit standpunt en stelt vast dat de bijkomende bepalingen in het addendum inzake vestigingsmilieus voor kantoren een verduidelijking en verdere verfijning van het beleid in het RSV betreffen. Hij verwijst verder naar zijn standpunt 62a.*

*359b. SARO verwijst naar zijn standpunt 179a.*

*359c. SARO stelt vast dat voor de kortetermijnherziening de verdeelsleutels voor wonen en bedrijvigheid tussen stedelijke gebieden en buitengebied niet in vraag gesteld worden. Knelpunten waarvan de eventuele oplossing een impact kan hebben op de visie, principes en samenhang van het RSV worden doorgeschoven naar het onderzoek in het kader van het langetermijnspoor.*

*359d. SARO verwijst naar zijn standpunten 1d en 247g.*

**360.**Gemeenteraad van Antwerpen: advies 26 april 2010 [A14]

- a. Antwerpen ervaart de opmaak van deze herziening als een gelegenheid om ambitieuze doelstellingen te formuleren die een duurzame ruimtelijke ontwikkeling kunnen nastreven. Het stadsbestuur zal een constructieve houding aannemen bij het overleg over de volledige herziening van het RSV.
- b. Het addendum RSV besteedt – inzake wonen - terecht een vernieuwde aandacht voor de gewijzigde doelgroep van de ouderen en het zorgbeleid en voor de afstemming met het grond- en pandenbeleid. Positief is ook de gewijzigde visie op stedelijke dichtheden.
- c. Het addendum opent een aantal mogelijkheden om een locatiebeleid rond kantoren en kleinhandelsgebieden te voeren. Het is positief dat de opmerkingen van de stad aangaande de randvoorwaarden voor een dergelijk locatiebeleid geïntegreerd zijn.
- d. Het addendum schuift het gebiedsgericht planningsproces naar voor als insteek bij het bijsturen van de wegencategorisering. De stad Antwerpen stelt voor om volgende aanpassingen door te voeren: (1) schrappen van de condities vastgelegd bij de selectie van de A102 als hoofdweg, (2) selecteren van nieuwe missing links ten westen van de stad waardoor de omleiding van zowel doorgaand- als havengericht verkeer ten westen van de stad mogelijk wordt gemaakt en de Liefkenshoekunnel beter wordt gebruikt. (3) Categoriseren van de kleine Ring rond Antwerpen, met noordelijke sluiting, op basis van de hoofdfunctie die deze ringweg reeds vandaag heeft en ook in de toekomst meer en meer zal krijgen na realisatie van voormelde tangenten. In aansluiting op de beslissing van de Vlaamse Regering van 30/03/2010 vraagt het stadsbestuur de kleine Ring hoogstens als primaire weg I te categoriseren. Een verdere optimalisatie van de aansluitingen van deze ringweg op de stedelijke en territoriale boulevards is bovendien aangewezen. (4) Schrappen van de selecties van de primaire wegen II R10 en N180. (5) Het uitbreiden van het netwerk voorstedelijk vervoer met de nieuwe tramverbindingen zoals vastgelegd in het Masterplan 2020 dd. 30 maart 2010. Verder vraagt de stad om ook de potenties van de huidige spoorinfrastructuur in overweging te nemen als element van dit netwerk.
- e. Betreffende het hoofdspoorwegennet stelt de stad voor om ook het Luchtbalstation te selecteren als bijkomend hoofdstation. Station Zuid en Station Luchthaven zouden verder als IC-station kunnen uitgebouwd worden.
- f. Het stadsbestuur heeft geen bemerkingen bij 'Toerisme, recreatie en vrije tijd' en 'Landbouw, natuur en bos'.
- g. Grond- en pandenbeleid en uitvoeringsagenda RSV: de stad ondersteunt een slagvaardig grond- en pandenbeleid, een evaluatie en activering ervan. Bovendien zorgt het goedgekeurde decreet grond- en pandenbeleid er voor dat de stad een grondslag krijgt om een aantal zaken wettelijk af te dwingen. De specifieke regelgeving belemmert echter ook het eigen stedelijke woonbeleid. De voornaamste knelpunten zijn de problematiek van de fasering, het probleem van de bestaande samenwerkingsovereenkomsten tussen de stad en ontwikkelaars voor grote stadsprojecten en het verschil in definitie van bescheiden en betaalbaar woonaanbod. De stad vraagt om in het RSV een principiële basis te verankeren voor een gedifferentieerd grond- en pandenbeleid voor de stedelijke gebieden en de buitengebieden. Een marge om een spreidingsbeleid te voeren inzake sociale huisvesting moet worden mogelijk gemaakt.

*360a. SARO neemt akte van deze bemerking en verwijst naar zijn standpunt 2a.*

*360b. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

*360c. SARO verwijst naar zijn standpunt 169b.*

*360d. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. Voor de punten 1,2,3, 4 en 5 verwijst de Raad naar zijn standpunten 167g en 161b.*

*360e. SARO verwijst naar zijn standpunt 161c.*

*360f. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*360g. SARO verwijst naar zijn standpunten 265a en 265b.*

**361.**Gemeenteraad Anzegem: advies 5 mei 2010 [A64]

De gemeenteraad geeft een gunstig advies mits aanpassing van de tijdshorizon planperiode naar 2007-2022.

*361 SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

**362.** CBS Assenede [B334]

- a. Het CBS geeft een gunstig advies voor de selectie van een bijzonder economisch knooppunt op de grens Zelzate-Assenede om reden van de goede ligging van deze regionale KMO-zone en omwille van de nood aan een dergelijk bedrijventerrein in Assenede.
- b. Het GRS Assenede stelt voor om de zuidelijke deelruimte van het agrarisch gebied ter hoogte van de Vlasgaardstraat te Oost-Eeklo te bestemmen voor hoogdynamische landbouw (o.a. glastuinbouw).
- c. De bestemmingszone ontginningsgebied ten Noorden van de N49 is volledig achterhaald en kan beter herbestemd worden naar agrarisch gebied.
- d. Assenede maakt deel uit van het buitengebied; het aanduiden van een zoeklocatie voor ontwikkeling van lawaaisporten is niet aangeraden.
- e. Assenede kent een aantal linten met dijkwoningen, waarvan de uitbreidingen, moeten afgewogen worden t.a.v. agrarische, landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische elementen.
- f. Bij de opmaak van gewestelijke RUP's voor het niet herbevestigd deel van het agrarisch gebied moeten de gemeenten voldoende inspraak krijgen in het planningsproces.

*362a. SARO verwijst naar zijn standpunt 105e.*

*362b,c,d en f. De Raad meent dat de voorgestelde bemerkingen en bestemmingswijzigingen geen voorwerp uitmaken van deze herziening, maar thuishoren in de desbetreffende gebiedsgerichte processen.*

*362d. SARO verwijst naar zijn standpunt 216c.*

**363.** Gemeenteraad Blankenberge: advies 20 april 2010 [A68]

De gemeenteraad van Blankenberge geeft een gunstig advies mits aanpassing van de tabel op pag. 30 van het RG waarbij het eindpunt van de primaire weg II moet worden verlegd van het kruispunt met de Zeebruggelaan (N335) naar het nieuw aan te leggen rondpunt op de N371 zodat het gedeelte tussen de Zeebruggelaan en het aan te leggen rondpunt N371 tot een weg van lagere categorie behoren.

*363. SARO verwijst naar zijn 162c en vraagt de administratie om deze vraag verder te onderzoeken.*

**364.** CBS Blankenberge [B19]

De afdeling Stedenbouw, Ruimtelijke Ordening en Milieu (STROM) heeft een voorwaardelijk gunstig advies geformuleerd mits het eindpunt van de primaire weg II wordt verlegd van het kruispunt met de Zeebruggelaan (N335) naar het nieuw aan te leggen rondpunt op de N371. Zoals oorspronkelijk voorzien in het RSV is de N371 (Brugse Steenweg) aangeduid als wegnis van categorie II tot aan de N335 (Zeebruggelaan). Gelet op het GRS van de stad Blankenberge zal een nieuw rond punt voorzien worden t.h.v. de ambachtelijke zone. Vanaf dit rond punt zal de functie van de Brugse Steenweg veranderen van een primair II naar een weg van lagere categorie. Bijgevolg wordt geadviseerd om het eindpunt van de weg van primair II te verplaatsen van het kruispunt met de Zeebruggelaan (N335) naar het nieuw aan te leggen rondpunt ter hoogte van de ontsluiting van de ambachtelijke zone. Het CBS volgt het voorwaardelijk gunstig advies van de afdeling STROM.

*364. SARO verwijst naar zijn standpunt 363.*

**365.** Gemeenteraad Boortmeerbeek: advies 22 maart 2010 [A2]

- a. Gemeenteraad adviseert de opname van het gebied Kampenhout-Sas als socio-economisch knooppunt gunstig.
- b. Voor de gebieden rond het kanaal Leuven-Dijle wordt geadviseerd de watergebondenheid van de bedrijvigheid als pluspunt te evalueren wanneer verscheidene gegadigden een terrein willen exploiteren en niet uit te gaan van een onrealistische verplichting.

*365a. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel Kampenhout (deel 2.2.5).*

*365b. De Raad verwijst naar zijn standpunten 71a en 71 b (cf. Waterwegen en Zeekanaal).*



**366. Stadsbestuur Borgloon [B332]**

- a. Het stadsbestuur tekent bezwaar aan tegen de wijze van selectie van bijzondere economisch knelpunten, zoals opgenomen in het informatief en RG van het onderwerp Addendum bij het RSV. De Cluster Looza te Borgloon is voorzien op de lijst van 40 knelpunten (IG pag.70).
- b. De afweging per economisch knelpunt, ter voorbereiding van de uiteindelijke selectie, wordt niet geëxpliciteerd in het addendum. Ook van de consultatierondes die er bij de verschillende instanties gevoerd zouden zijn, is er geen verslaggeving toegevoegd. Dit betekent dat het stadsbestuur de exacte redenen van het uitsluiten van de Cluster Looza van de lijst van bijzondere concentratiegebieden van economische activiteiten niet kent, maar deze informatie onontbeerlijk vindt in functie van het gemeentelijk beleid en correcte communicatie met bedrijven en burgers.
- c. In Borgloon stelt zich een concreet en acuut probleem voor historisch gegroeide bedrijven met een reële ruimtevrage binnen de planningshorizon (afbraakwerken Guy Ghijsens nv, Dony Autobus nv en het logistiek bedrijf Lux nv). Alternatieven op andere lokale bedrijventerreinen zijn er voor deze concrete ruimtevragen niet. De enige ingerichte bedrijventone 'Ervuert' is volledig ingenomen en omwille van de aansluiting van deze zone op landschappelijk waardevol agrarisch gebied, zijn er geen uitbreidingsmogelijkheden. De toekomstige lokale bedrijventone van ongeveer 5 ha tegenover de Fruitveiling van Borgloon is reeds volledig gereserveerd door zonevreemde bedrijven. Een delocalisatie naar de omliggende kleinstedelijke gebieden Tongeren en Sint-Truiden behoort voor genoemde bedrijven niet tot de opties, omwille van bestaande economische relaties en de centrale ligging van Borgloon in buitengebied Haspengouw, maar ook omwille van de band met loyale lokale werknemers die niet kiezen voor verre woon-werkverplaatsingen.
- d. Een extra argument voor de erkenning van de Cluster Looza als bijzonder economisch knooppunt betreft de ligging aan de gewestweg N79. Enige uitbreiding ten voordele van lokale logistieke bedrijvigheid is nergens anders in Borgloon ruimtelijk te verantwoorden, uitgezonderd op betreffende locatie.
- e. Het RSV dwingt Borgloon als buitengebiedgemeente tot stilstand en zelfs tot achteruitgang op het vlak van economische ontwikkeling. Andere sectoren en overheden compenseren dit verlies (materieel en immaterieel) niet. Borgloon moet minstens de historische bedrijven met concrete en redelijke ruimtevragen op haar grondgebied kunnen behouden. Het economisch knooppunt Cluster Looza is bijzonder te noemen in deze context van vraag en aanbod op gemeentelijk niveau.

*366a-e. SARO verwijst naar zijn standpunten 96a, 99a en 77 (cluster Looza).*

**367. CBS Brasschaat [B81]**

- a. Ze vragen het opnemen van de voorziening van tankinstallaties voor voertuigen op aardgas.
- b. Ze vragen of er in het kader van de bestaande en nieuwe infrastructuur een afstemming kan gebeuren op het voorzien van elektrische auto's. In het verleden werd bij het verlenen van concessies van gewestwegen, het opnemen van voorzieningen van elektrische auto's niet behandeld. Nederland staat op het gebied van hernieuwbare energie een stap verder.
- c. Op het vlak van openbaar vervoer hebben een aantal gemeenten uit de regio, waaronder Brasschaat, een gezamenlijke mobiliteitsstudie opgemaakt. Hierbij werd onder meer gekeken naar de afstemming tussen De Lijn en de NMBS. Niettegenstaande spoorwegstations knooppunten zouden moeten zijn in een modern vervoersnetwerk, blijkt dat in de praktijk nog zeker niet het geval te zijn. Ze brengen de koppeling van de spoorwegstations te Kapellen en Brecht met een bustracé, als punt naar voor.

*367a,b. SARO brengt deze bemerkingen onder de aandacht van de administratie. Een ruimtelijk beleid voor dergelijke installaties is nu reeds mogelijk binnen het kader van het huidige RSV.*

*367c. SARO verwijst naar zijn standpunten 161b en 161c.*

**368.**Burgemeester en secretaris van de gemeente Brasschaat [B278]

Ze vestigen er de aandacht op dat geen afdoende oplossing gegeven wordt aan het probleem van carpoolparkings. De voorwaarden opgenomen in het uitvoeringsbesluit van 13 november 2009 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van art. 4.1.15°, art. 4.4.7§2 en art. 4.7.1§2, tweede lid van de VCRO en tot regeling van het vooroverleg van de Vlaamse Bouwmeester bepalen ondermeer dat de werken niet mogen uitgevoerd worden in ruimtelijk kwetsbaar gebied of geen significante impact mogen hebben indien ze in zo'n gebied gelegen zijn. Dit uitvoeringsbesluit moet bovenlokale infrastructuurwerken mogelijk maken waaronder de carpoolparkings die zich aan de op- en afrittencomplexen langs de E19 situeren.

Dit besluit biedt echter niet in alle gemeenten een oplossing. Op het grondgebied van Brasschaat ligt een tijdelijke carpoolparking binnen een op- en afrittencomplex, gelegen in een bosgebied, waardoor dit niet meer vergund kan worden. Er werd wel een tijdelijke vergunning afgeleverd door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar op 22 april 2004. Het verkrijgen van een definitief karakter heeft geen significante impact op het gebied. Gezien het gebied volledig omsloten is door het op- en afrittencomplex kan geen leefbaar bosgebied verwezenlijkt worden.

*368. SARO stelt dat deze vraag naar uitvoering van carpoolparkings kadert binnen de uitvoering van het huidige ruimtelijk beleidskader en geen aanpassing van het huidige RSV noodzaakt. Niettemin vraagt de SARO aandacht voor het oplossen van deze problematiek.*

**369.**Gemeenteraad Bree: advies 27 april 2010 [A17]

a. De gemeenteraad verleent een gunstig advies op voorwaarde dat deze herziening van het RSV een verbetering van de ontsluiting van NO-Limburg en Bree niet in de weg staat. Meer specifiek moet de N76 als primaire weg gecategoriseerd worden tot en met de aansluiting op de A2/E314.

b. Er wordt geen rekening gehouden met de vraag van de burgemeesters van NO-Limburg om de regio van een betere ontsluiting te voorzien naar het autosnelwegennetwerk.

c. Vanaf de gemeentegrens van Bree met Meeuwen richten Meeuwen-centrum werd onlangs een vernieuwd tracé (N76) met vrij liggende fietspaden aangelegd tot aan de aansluiting op de nieuw aangelegde omleidingsweg rond het centrum Meeuwen-Gontrode. Bijgevolg moet de opnieuw aan te leggen verbinding van Bree tot in Meeuwen, die daarop aansluit, ook volstaan als secundaire weg type I, maximaal uitgerust als 2x1 verbindingsweg met vrij liggende fietspaden zodat er van Bree tot aan de omleidingsweg rond Meeuwen op de N76 eenzelfde weginrichting met vrij liggende fietspaden gerealiseerd wordt.

d. De omleidingsweg rond Meeuwen, die momenteel in aanleg is en voorzien is als secundaire weg met 2x1 rijstroken, uitgebreid wordt naar een 2x2 expresweg.

e. De ontsluiting van NO-Limburg, en wat Bree betreft in het bijzonder van het industrieterrein Kanaal-Noord en Kanaal-Zuid, naar het autosnelwegennetwerk vereist een verbetering in de vorm van een snellere ontsluiting voor pendelaars en voor bedrijfstransport.

f. Het doortrekken van de selectie van de N73 als primaire weg II tot de oostgrens met het regionaal bedrijventerrein Kanaal-Noord werd wel opgenomen in de herziening op korte termijn.

g. De gemeente Bree bezorgde in zijn brief van 7 juni nog een toegevoegd punt aan de notulen van de gemeenteraad van 27 april 2010. Ze vragen de spoedige heropstart van het personenvervoer op de spoorverbinding Antwerpen-Weert via Hamont. Dit houdt ook in dat het spoorwegstation van Hamont wordt heropend zodat reizigers van daaruit zowel het centrum van het land als Nederland kunnen bereiken.

*369a,b,d en e. SARO verwijst naar zijn standpunt 350 (cf. advies van de provincie Limburg).*

*369c. SARO neemt akte van de vraag, maar is van mening dat dit geen aanleiding geeft tot een aanpassing van het addendum vermits het een inrichtingsaspect van een secundaire weg betreft.*

*369f. SARO neemt akte van dit standpunt.*

*369g. SARO verwijst naar zijn standpunt 354f.*

**370.** CBS Boechout [B340]

- a. Het CBS neemt kennis van het advies van de Gecoro van 4 maart 2010 (en voegen dit in bijlage aan het bezwaarschrift toe). Ze formuleren volgende opmerkingen:
- b. Voor het landbouwgebied Vremde-Broechem zijn er drie soorten landbouw: bestaande landbouw, glastuinbouw en grondgebonden landbouw (d.w.z. zonder constructies). Tegen de versnippering van de soorten landbouw in het landbouwgebied, zou de glastuinbouw meer geconcentreerd worden op een gebied dat door de provincie wordt aangeduid.
- c. Voor het landbouwgebied Boechout-Borsbeek is de Mastenweg, onder de Melkkuip, niet omvat in de bescherming, hoewel het landschappelijk waardevol gebied is. Het CBS vraagt om dit op te nemen.
- d. Voor het landbouwgebied Lier-Zevenbergen-Lachenen zijn overstromingsgebieden aangeduid, maar werd het gebied aan de Lauwerijbeek over het hoofd gezien. Deze zou alsnog moeten worden toegevoegd.
- e. Het randstedelijk groengebied tussen Borsbeek en Mortsel heeft impact op de gemeente Boechout. Voor de verlenging van de luchthaven zijn bomen gerooid en is er compensatie aan de Koude Beek. Ook de aanvliegeroute legt een te betreuren druk op het grondgebied Boechout-Vremde.
- f. Voor de omgeving Fort III Mortsel en Fort IV hebben de verlenging van de startbaan van de luchthaven en de verlegging van de R11 een negatieve impact op de gemeente, die beter te vermijden is.

*370a,b,c,d. SARO neemt akte van deze bemerkingen gericht ten aanzien van het operationeel uitvoeringsprogramma voor de ruimtelijke visie landbouw, natuur en bos (Vlaamse Regering 27 maart 2009).*

*370e, f. SARO is van oordeel dat de aanvliegeroute, de verlenging van de startbaan van de luchthaven en de verlegging van de R11, geen voorwerp uitmaken van deze herziening.*

**371.** Gemeenteraad Bonheiden: advies 28 april 2010 [A39]

- a. De gemeente betreurt dat gekozen wordt voor een ad hoc en fragmentaire herziening. De basisgegevens zouden betwistbaar zijn. De gemeente dringt aan op een snelle volledige herziening.
- b. De gemeente ondersteunt de uitspraak dat het bestaand aanbod in de woongebieden volstaat om de behoefte tot 2012 op te vangen.
- c. De gemeente sluit zich aan bij de stelling dat de ruimtelijke implicaties van de woonbehoefte voor ouderen moeten worden vertaald in de gemeentelijke structuurplannen.
- d. De gemeente wil vermijden dat de provincies eerst de kwantitatieve opties inzake bijkomende woningen moeten uitwerken alvorens de gemeenten in het buitengebied wooninitiatieven kunnen nemen.
- e. De gemeente kan zich vinden in passages over de uitwerking van de kwantitatieve opties inzake wonen.
- f. De principes voor lokale bedrijventerreinen mogen de ontwikkeling van bedrijventerrein Gestelhoflei niet in het gedrang brengen.
- g. De gemeente wil een eigen onderzoek starten naar de wijzigingen van selecties van wegen op haar grondgebied als gevolg van de wijziging stedelijke boulevard Arsenaalsite en R6.
- h. Wijzigingen van selecties kunnen pas doorgevoerd worden als de effecten zijn onderzocht en milderende maatregelen zijn genomen. Dergelijke maatregelen vallen ten koste van de initiatiefnemer.
- i. De gemeente betreurt dat er geen afwegingskader voor lawaaisporten is opgenomen. De gemeente is geen voorstander van een dergelijk initiatief op of nabij haar grondgebied.
- j. De gemeente wil invulling geven aan de passages over bestemmingswijzigingen voor vrije tijd door de gemeenten in het addendum door de opmaak van een gemeentelijk RUP zonevreemde recreatieve infrastructuur.

*371a. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a, 2a en 8d.*

*371b,c,d en e. SARO verwijst naar zijn standpunten 27, 28b en 35b.*

*371f. De Raad meent dat één individueel dossier voor een lokaal bedrijventerrein geen voorwerp is van deze herziening. Hij verwijst naar zijn standpunt 50d.*

*371g en h. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c.*

*371i. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c en 218a.*

*371j. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**372.**Gemeenteraad Brecht: advies 6 mei 2010 [A67]

De gemeenteraad geeft gunstig advies mits volgende voorwaarden:

- a. Het gemeentebestuur wenst betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de ontwikkelingsmogelijkheden voor het economisch knooppunt stationsomgeving Brecht. In de tekstgedeelten over de stationsomgeving van Brecht het woord 'stopplaats' vervangen wordt door 'station'.
- b. Aan de gemeente de mogelijkheden bieden om de negatieve effecten van de uitbouw van het station Noorderkempen als voorstedelijk vervoersknooppunt te kunnen compenseren.

*372a. SARO verwijst naar zijn standpunt 106. De provincies en gemeentebesturen zullen conform de in de VCRO vastgelegde procedure betrokken worden in het overlegproces voor het bijzonder economisch knooppunt.*

*372b. SARO verwijst naar zijn standpunt 161f.*

**373.**Gemeenteraad Brugge: advies 27 april 2010 [A28]

- a. Op de bestaande Brugse bedrijventerreinen zijn er momenteel te weinig percelen onmiddellijk beschikbaar, terwijl de vraag van kandidaat-investeerders groot is. Vooral de nood aan ruimte voor niet watergebonden KMO's is acuut. Dit strookt niet met het beeld van het ruimtelijk beschikbaar aanbod cf. figuur 4 op pag. 42.
- b. M.b.t. de zin op pag. 19 bovenaan 'De klemtoon voor het aanbodbeleid voor kantoren ligt in de stedelijke gebieden, Antwerpen, Gent, VSGB, Leuven en Mechelen, de zogenaamde kantorendriehoek', stelt de gemeenteraad voor om 'de zogenaamde kantorendriehoek' te schrappen en 'Brugge (cf. station, Chartreuse)' toe te voegen.
- c. De tweede herziening van het RSV geeft blijk van een toegenomen bewustwording van het feit dat op lange termijn op het vlak van economische activiteiten concurrentieel te blijven, Vlaanderen ruimte en economie beter op elkaar moet af stemmen. Het louter differentiëren van bedrijventerreinen is in deze context ontoereikend en slechts één aspect van een degelijk ruimtelijk locatiebeleid. Hierbij kan de nood aan een Vlaams beleid inzake ruimtelijke economie onderstreept worden. Er is te weinig aandacht voor de koppeling 'ruimtelijke planning' en 'economie' middels een heldere visie om de schaarse ruimte op een planologisch en economisch verantwoorde wijze te besteden. Valabel alternatief is volgens de gemeenteraad van Brugge het samenbrengen van het RSV en de ruimtelijk-economische visie van Vlaanderen in één 'Strategisch Plan Vlaanderen'.
- d. De stad Brugge pleit al jaren consequent voor een andere categorisering van de Koning Albert I-laan (stuk vanaf de N31 tot aan de R30). Het is voor de gemeenteraad onduidelijk waarom deze categorisering in het addendum niet werd overgenomen uit het stedelijk mobiliteitsplan, het GRS en de visie voor het regionaalstedelijk gebied Brugge. Geen enkele actor heeft ooit bezwaar gemaakt. De gemeenteraad begrijpt dan ook niet waarom op pag. 88 staat dat het voorstel niet meer gesteund wordt door het departement MOW. Op geen enkel moment heeft het departement ooit een wijziging in zijn visie gemeld aan de stad. Daarom vraagt de stad Brugge om in deze herziening volgende aanpassing m.b.t. de wegcategorysering van de Koning Albert I-laan op te nemen: gedeelte tussen R30 en Barrièrestraat: als een secundaire weg, type III, gedeelte tussen Barrièrestraat en N31: als een secundaire weg, type II en gedeelte tussen N31 en A10: als een secundaire weg, type II.
- e. Technische opmerking: tussen 2007-2012 wordt theoretisch de bijkomende bestemming van 7.450 ha bedrijventerrein mogelijk geacht (cf. RG tabel 4 pag.23). De tekst op pag. 23 moet hieraan nog worden aangepast (er staat nu 6.792 ha). In de tabel met de samengevatte vooropgestelde evolutie van bestemmingscategorieën tot 2012 (RG pag.59) moet het cijfer van de begrote toestand voor industrie aangepast worden: 66.000 ha i.p.v. 65.500 ha. Op pag. 63 (bindend deel) bij punt 6 staat ook nog een verkeerd cijfer. Het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid werd goedgekeurd in 2009. In de tekst wordt nog verwezen naar het ontwerpdecreet (o.a. op pag. 55 en 56).

*373a en b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

*373b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 62a.*

*373c. De Raad neemt akte van deze bemerking.*

*373d. SARO verwijst naar zijn standpunt 353e (advies provincie West-Vlaanderen)*

**374. CBS Deerlijk [B337, B338 - 2 identieke bezwaarschriften]**

De gemeenteraad doet in haar resolutie een oproep aan de provincie West-Vlaanderen en het Vlaams Gewest om een dynamisch en economisch beleid mogelijk te maken in de gebieden 'Stationswijk' en 'Molenhoek'. Het addendum houdt geen rekening met de vraag naar bijkomende regionale bedrijvigheid ten zuiden van de E17 in Deerlijk mogelijk te maken. De gemeenteraad voegt een nota (12 bladzijden) toe met een grondige motivatie van bijkomende regionale bedrijvigheid langs de E17.

De nota gaat in op de bepalingen van het RSV ten aanzien van het stadsgewest Kortrijk, gedeconcentreerde bundeling (RSV pag.321) en afbakening van stedelijke gebieden. Het RSV verduidelijkt dat niet alle gemeenten die behoren tot een stedelijk gebied een even belangrijke rol vervullen in termen van werkgelegenheid. Dit betekent dat niet automatisch in alle gemeenten, waarvan een onderdeel kan behoren tot het stedelijk gebied, een bijkomend aanbod aan regionale bedrijventerreinen wordt gerealiseerd. In functie van de afbakening van ieder stedelijk gebied wordt een ruimtelijke visie op het stedelijk gebied als geheel opgesteld. Deze visie wordt vertaald naar een gewenste ruimtelijke structuur voor het betrokken stedelijk gebied (RSV pag.436).

In het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd onder meer de uitbreiding van het bedrijventerrein Heule-Kuurne voorzien als nieuw regionaal bedrijventerrein. Op het grondgebied van Deerlijk werden geen bijkomende regionale bedrijventerreinen aangeduid. De afbakening van regionale bedrijventerreinen in regionaalstedelijke gebieden is een taak van het Vlaams Gewest. De gemeente is enkel bevoegd voor de afbakening van de lokale bedrijventerreinen (RSV pag. 440).

Tijdens het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk heeft Deerlijk bezwaren ingediend tegen de enge afbakeningslijn op het grondgebied van Deerlijk. De lijn ligt namelijk op de E17, waardoor de ontwikkeling van een nieuw regionaal bedrijventerrein ten zuiden van de E17 binnen het huidige planningskader onmogelijk is.

In de nota wordt de verantwoording uitgewerkt voor een nieuw regionaal bedrijventerrein langs de E17. In het GRS wordt enkel de mogelijkheid geboden voor bijkomende (regionale) bedrijven in functie van de herlokalisatie van zonevreemde bedrijven. Dit is een pakket van 95 ha. Na herziening van het RSV kan dit pakket te ruim worden. In dat geval blijft dit pakket als een reserve ter beschikking van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Vanuit Deerlijk wordt echter sterk aangedrongen om bijkomende gronden te voorzien voor herlokalisatie van Deerlijkse bedrijven die geen mogelijkheid meer hebben om uit te breiden o.a. omwille van de ligging in het centrum van Deerlijk. Deze bedrijven liggen meestal niet zonevreed, maar hebben het maximaal gebruik van hun bedrijfssite bereikt. Bovendien is er een overtuiging in Deerlijk dat er een effectieve ijzeren voorraad noodzakelijk is om tegemoet te komen aan de toekomstige vraag naar bijkomende bedrijfsgronden in de regio Kortrijk.

De bedrijfsgronden die momenteel nog voorhanden zijn worden voorbehouden voor specifieke bedrijfsactiviteiten, zoals hoogwaardige bedrijvigheid op Evolis en transportactiviteiten op de LAR in Menen. Voor een klassiek regionaal bedrijf is vandaag reeds heel weinig grond beschikbaar.

Ook Voka-Kamer van Koophandel West-Vlaanderen dringt aan op een herziening van het RSV zodat er een voldoende en permanent aanbod is aan economische ruimte in heel West-Vlaanderen. Het RSV voorziet voor West-Vlaanderen voor de periode 1994-2007 2.037 ha bedrijventerreinen. 14 jaar verder is het contingent aan nieuwe bedrijventerreinen reeds lang opgebruikt in West-Vlaanderen en is er een duidelijke behoefte aan een nieuw geactualiseerd en permanent aanbod aan economische ruimte, waarbij rekening wordt gehouden met een ijzeren voorraad (systeem van voortschrijdend aanbod, of het gezond principe van vooruitkijken). Afhankelijk van het statuut van de gemeente wordt dit aanbod provinciaal verdeeld, maar is er op heden niets meer te verdelen. De endogene groei en dynamiek van de West-Vlaamse economie door het ondernemerschap, betekent ruimtelijk dat heel wat bedrijven niet op een bedrijfszone gevestigd zijn, zonevreed zijn of worden door uitbreiding. Het gaat om heel wat bedrijven (kleine, middelgrote en grote bedrijven). Niet alleen bedrijfseconomisch, maar ook ruimtelijk is een (volledige) herlokalisatie geen haalbare kaart, want dit betekent nog meer inname van de open ruimte. Uiteraard zijn de landschappelijke integratie en de verkeersafwikkeling hierin belangrijke voorwaarden. Ze vragen dat er dringend en effectief werk wordt gemaakt van de herziening van het RSV, of beter nog een nieuw RSVII gebaseerd op de nieuwe ruimtelijk-economische inzichten in Vlaanderen.

De nota gaat vervolgens in op de ruimtelijke randvoorwaarden van het RSV: lokalisatie uitsluitend in de stedelijke gebieden, lokalisatie bij voorkeur aansluitend bij de bestaande bedrijventerreinen, verantwoording vanuit een globale ruimtelijke visie op het economisch knooppunt en de positie van het economisch knooppunt in Vlaanderen en in de provincie, afstemming van de oppervlakte van het regionaal bedrijventerrein op de reikwijdte en het belang van het economische knooppunt en de spreiding van bedrijventerreinen in de overige economische knooppunten in de provincie, afstemming van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie op het mobiliteitsprofiel van de voorziene bedrijven, geen kleinhandelsbedrijven op regionale bedrijventerreinen, ontsluiting uitsluitend en rechtstreeks via primaire wegen of secundaire wegen en maximale algemene uitrusting en maximale specifieke uitrusting voor de respectievelijke specifieke regionale bedrijventerreinen.

Vervolgens gaan ze verder in op de vraag tot herziening van het RSV. Ze gaan verder in op de opmaak van het GRS Deerlijk en op het gevoerde proces voor het gewestelijke RUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. De gemeente verwijst naar de belangrijkste opmerkingen die zij toen formuleerde en neemt deze argumenten integraal over. Ze vragen onder meer de afbakeningslijn te wijzigen en een deel van de Stationswijk mee op te nemen in het stedelijk gebied.

Herziening van het gewestelijk RUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk'. Bij herziening van het RSV wordt voorgesteld om het kader voor de ontwikkeling van nieuwe regionale bedrijventerreinen te verruimen, waardoor de mogelijkheid wordt voorzien om aansluitend bij regionaalstedelijke gebieden nieuwe terreinen te ontwikkelen, wanneer de (regionale) behoefte kan worden aangetoond. Dat hiervoor aan dezelfde voorwaarden/principes moet worden voldaan als voorzien in het huidige RSV staat buiten kijf. Deze aanpassing aan het RSV vermijdt dat het gewestelijk RUP moet worden herzien, wat onmiddellijk aanleiding heeft voor een langdurige procedure, en maakt m.a.w. een vlotte ontwikkeling van het terrein mogelijk. Deze vraag tot herziening wordt ondersteund door Voka. Ze verwijzen tevens naar de studie over de ruimtelijk-economische onderbouwde behoefteeraming 2007-2022.

De gemeente Deerlijk betreurt het feit, dat ondanks herhaaldelijke inspanningen om de problematiek aan te kaarten bij het Vlaams Gewest, geen gemotiveerd antwoord wordt geformuleerd op de voorliggende vraag. De gemeente stelt tevens vast dat de suggestie voor de opname van een nieuw regionaal bedrijventerrein ook niet werd overwogen in de basisinventaris geselecteerde knelpunten onder het hoofdstuk 4.2.1 Bijzondere concentratiegebieden van economische activiteiten (addendum pag.33-35). De gemeente Deerlijk is van mening dat de hierboven geformuleerde verantwoording een voldoende onderbouwing biedt voor de aanleg van een nieuw regionaal bedrijventerrein ten zuiden van de E17.

*374. De Raad neemt akte van deze problematiek die thuishoort in het overlegproces voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Met betrekking tot de kwantitatieve elementen verwijst de Raad naar zijn standpunt 348d. De Raad wijst erop dat het addendum voor de provincie West-Vlaanderen een belangrijke toename toelaat van bijkomende bedrijventerreinen. De Raad is van oordeel dat op basis van de aangekaarte problematiek geen versoepeling nodig is van het ontwikkelingsperspectief voor regionale bedrijventerreinen in het huidige RSV, wat ook geen voorwerp is van de huidige herziening.*

**375.** Gemeenteraad De Pinte: advies 10 mei 2010 [A35]

De gemeenteraad adviseert voorwaardelijk gunstig met de voorwaarde een woningdichtheid van 15 tot 20 woningen/ha maximaal nastreven. Hogere dichtheden, zoals gesteld in het RSV, kunnen volgens de gemeenteraad enkel vastgelegd worden via een RUP voor het werkgebied.

*375. De vooropgestelde dichtheden in het RSV worden niet herzien in dit addendum, wel wordt een dichtheidsbeheer ingevoerd. De Raad verwijst naar zijn standpunt 37a.*

**376.** Gemeenteraad Diepenbeek: advies op 19 april 2010 [A23]

De gemeenteraad geeft een ongunstig advies uit om volgende redenen:

- a. Er is nog voldoende onbenutte bedrijfsruimte aanwezig in Limburg.
- b. De oppervlakte bosuitbreiding, zoals voorzien in het initieel RSV, wordt niet gehaald.

c. De selectie van de Economische Poort Genk heeft een wezenlijke impact op het mobiliteitsaspect binnen Limburg, in deze wordt de N76 bijkomend belast door goederenverkeer als verbinding tussen enerzijds de industriegebieden van Genk-Zuid en de E313. De N76 doorkruist de woonkern Lutselus en de gemeenteraad vraagt met aandring dat de nodige maatregelen worden genomen om de woonkwaliteit te garanderen door te streven naar een ondertunneling van N76 ter hoogte van Lutselus en om dit aspect mee op te nemen in de streefbeeldstudie inzake de N76.

*376a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

*376b. SARO verwijst naar zijn standpunten 239a en 244.*

*376c. SARO verwijst naar zijn standpunt 99f.*

**377. Gemeenteraad Diksmuide: advies 26 april 2010 [A19]**

De gemeenteraad Diksmuide merkt bij het IG op dat de bevolkingsaangroei in het kanton Diksmuide van januari 2007 tot januari 2009 gegroeid is met ongeveer 750 personen. Een groei van 1001 (zoals voorzien in de tekst pag. 21) zal meer dan gehaald worden. Er is volgens de gemeenteraad dan ook uitgegaan van een te enge en te beperkende prognose.

*377. SARO verwijst naar zijn standpunt 27.*

**378. Minderheidsfracties gemeenteraad Diksmuide [B123]**

Het addendum (pag. 131) waardeert de N35 op tot primaire weg - ontsluiting A18 via Nieuwpoort – vanaf het kruispunt met de aan te leggen zuidwestelijke omleidingsweg rond Diksmuide. De huidige aangelegde en goed uitgerust primaire weg N369 wordt daardoor afgewaardeerd tot secundaire weg. Dit betekent tevens dat voorziene aanleg van een noordwestelijke tangent er niet meer kan komen. De primaire ontsluitingsweg N369 wordt momenteel onderbenut omdat het zwaar verkeer zonder die noordwestelijke tangent nog altijd dwars door het centrum van Diksmuide moet rijden. De planologische dienst van de provinciale cel mobiliteit heeft in 2002 een stand van zaken opgemaakt over de problematiek van de omleidingswegen rond Diksmuide waar o.a. het volgende duidelijk staat: ‘... gezien het RSV de ontsluiting van het klein stedelijke gebied Diksmuide naar de A18 ziet via de N369 kan men veronderstellen dat zowel de zuidwestelijke als de noordwestelijke tangent conform het RSV zijn’. Momenteel loopt het proces van de afbakening van het kleinstedelijk gebied in een context zonder het Noordwestelijk sluitstuk. De N35 loopt richting Noordzee en is, in tegenstelling tot de N369 die wel richting binnenland loopt, helemaal niet uitgerust om als primaire ontsluitingsweg naar de A18 te kunnen fungeren. Om de toekomst van de mobiliteit rond Diksmuide niet te hypothekeren vragen bezwaarindieners het behoud van het statuut van de N369 als primaire weg en de opname van een noordwestelijke tangent als sluitstuk op de omleiding rond het centrum van Diksmuide. Bezwaarindieners verwijzen nog naar het besluit van de gemeenteraad van 29/03/2010 waar ook gepleit wordt voor het behoud van deze noordwestelijke aansluiting.

*378. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en vraagt aan de administratie om dit verder te onderzoeken.*

**379. Gemeenteraad Edegem: advies 21 april 2010 [A16]**

De gemeenteraad vraagt met aandring om de omleidingsweg tussen de N11 en de N171 op te nemen bij de herziening van het RSV. Het is belangrijk dat deze omleidingsweg juridisch wordt verankerd in een RUP en wordt gerealiseerd vóór de uitvoering van de tramlijn Mortsel-Kontich. Gezien de timing van de doortrekking van de tramlijn is het opnemen van deze omleidingsweg bij de grondige herziening van het RSV in 2010 te laat.

Een gedeelte van de R11 tussen de spoorlijn Antwerpen-Brussel en de E19 heeft het statuut van lokale weg. Dit levert problemen op het kruispunt van de R11 en de N1 op het grondgebied van Mortsel. De doorstroming verloopt moeizaam, met verregaand sluipverkeer. Een tunnel op de R11 onder de N1 en onder de N173 zou een oplossing zijn, maar betekent een ingreep die niet toegelaten is bij het type ‘lokale weg’. De gemeenteraad adviseert dat de ondertunneling of brug op de kruispunten R11/N1 en R11/N173 mogelijk wordt gemaakt.

*379. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en vraagt aan de administratie om dit verder te onderzoeken.*



**380.** Gecoro Edegem [B229]

De Gecoro stelt vast dat de omleidingsweg op de grens Kontich-Edegem tussen de N11 en de N171 niet is opgenomen. Ze wijzen er op dat de druk op de N171 zal toenemen (de N171 wordt doorgetrokken naar het bedrijventerrein Krekelenberg te Boom, de tram vanuit Mortsel richting Kontich wordt verlengd). De ruimtelijke invulling van de N171 moet grondig worden bekeken in een streefbeeldstudie. Er werd overeengekomen de Boniverlei te downgraden tot lokale weg type III met nog enkel een lokale ontsluitingsfunctie. Dit op voorwaarde dat er een omleidingsweg tussen de N171 en de N1 wordt gerealiseerd. De Gecoro vindt het belangrijk dat deze omleidingsweg juridisch wordt verankerd in een RUP en wordt gerealiseerd vóór de uitvoering van de tramlijn Mortsel-Kontich.

Het RSV categoriseert niet de gehele R11 als primaire weg. Op het grondgebied Mortsel werd een onderbreking voorzien en heeft de R11 tussen de spoorlijn Antwerpen-Brussel en de E19 het statuut 'lokale weg'. De R11 mag niet gezien worden als een tweede ring rond Antwerpen. Aan de inrichting van een lokale weg kunnen beperkingen worden opgelegd (o.a. geen tunnels en bruggen). Dit levert problemen op het kruispunt van de R11 en de N1. De Gecoro vraagt dat er gezocht wordt naar een oplossing voor het kruispunt waarbij het accent ligt op een betere doorstroming van het doorgaand verkeer op de N1.

*380. SARO verwijst naar zijn standpunt 379.*

**381.** Gemeenteraad Eeklo: advies 26 april 2010 [A43]

De gemeenteraad vraagt, op basis van de hieronder beknopt weergegeven visievorming en het goedgekeurde plan-MER voor de doortrekking van de R43, om de categorisering van de R43 ten zuiden van de N9 Zeelaan-Leopoldlaan te wijzigen van primaire weg type II naar secundaire weg type II en deze categorisering als secundaire weg type II door te trekken tot de N9 Gentsesteenweg. De gemeenteraad vermeldt tevens dat de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen op 11/02/2010 beslist heeft een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken voor de doortrekking van de R 43 tot de N9 Gentsesteenweg dat uitvoering geeft aan hieronder vermelde visie.

Om de leefbaarheid van de doortocht N9 in het centrumgebied van Eeklo te garanderen, is een sterke afbouw van de bovenlokale en stedelijke verkeersfunctie van de N9 noodzakelijk. Ook het realiseren van de zuidelijke omleiding wordt gemotiveerd vanuit leefbaarheidsaspecten. Het nieuwe traject voldoet aan het beleidskader of de ruimtelijke principes die in het RSV zijn aangegeven voor rondwegen op secundair niveau. De R 43 verzamelt verkeer op het niveau van het stedelijk gebied naar het hogere wegennet. Het primair gedeelte van de R43 ten noorden van de N9 Leopoldlaan-Zeelaan, sluit aan op de E34 als hoofdweg. De hoofdweg vervult een rol als drager van wegvervoer over een langere afstand en functioneert binnen een netwerk van doorgaande verbindingen op Vlaams en internationaal niveau. De R43 (tussen de N9 Leopoldlaan en N9 Gentsesteenweg) neemt de bestaande bovenlokale verbindende rol en de verzamelende functie op het niveau van het stedelijk gebied van de doortocht N9 over, met het oog het verhogen van de (verkeers)leefbaarheid van de doortocht N9. De toekomstige functie van de doortocht N9 (na doortrekking van de R43) bestaat uit de ontsluiting van het stedelijk kerngebied of centrumgebied van Eeklo.

*381. SARO verwijst naar zijn standpunt 163h.*

**382.** Gemeenteraad Evergem: advies 22 april 2010 [A31]

a. De gemeenteraad sluit zich aan bij de inhoud van het addendum, doch is van oordeel dat m.b.t. het aspect van de lawaaisporten er enkel een locatie kan geselecteerd worden in nauwe samenwerking met en mits uitdrukkelijke instemming van de betrokken gemeente(n).

b. Wat betreft de perspectieven voor voorstedelijk vervoer in de Vlaamse Ruit moet het voorstedelijk vervoer in Gent verder worden uitgebouwd binnen het volledige randstedelijk woongebied zoals vastgelegd in het gewestelijk RUP afbakening grootstedelijk gebied Gent.

*382a. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c en 218a.*

*382b. Het betreft de uitvoering van het gewestelijk RUP afbakening grootstedelijk gebied dat kadert binnen de principes van het RSV. Deze opmerking geeft geen aanleiding tot een wijziging van het addendum.*

**383.** Gemeenteraad Geel: advies 1 april 2010 [A5]

Ze brengt een gunstig advies uit op voorwaarde dat rekening gehouden wordt met volgende bemerkingen:

- a. De tekstdelen m.b.t. minimale woondichtheid (RG pag.12), dichtheidsbeheersing en woondifferentiatie (pag.14) getuigen van een meer genuanceerde houding betreffende de afweging tussen verstedelijking, verdichting en kwalitatieve stedelijke weefsels en woonomgevingen, die zeer positief is.
- b. De tekstdelen inzake bedrijvigheid (RG pag. 18-19) doen weinig of geen uitspraken over het aspect vergunningstoestand van de bedrijven. In de praktijk wordt in dossiers m.b.t. bedrijven (vaak historisch gegroeid en/of zonevreemd) hoofdzakelijk gekeken naar de vergunningtoestand en komt men vaak niet tot een gefundeerde ruimtelijke beoordeling en ontwikkelingsperspectief.
- c. In het RG, deelstructuur lijninfrastructuren, wordt de noord-zuid-verbinding tussen Turnhout en Geel op kaart 4 foutief ingetekend. Volgens eerdere beleidsbeslissing zal deze verbinding over een nieuw tracé parallel met de bestaande N19 verlopen. Het is ook onduidelijk waarom in de tabel pag. 31 onderscheid gemaakt wordt tussen de N19 en de N19g.
- d. Wat betreft het RG, deelstructuur lijninfrastructuren – pijpleidingen, merkt de gemeenteraad op dat in de praktijk de principes van bundeling van boven- en ondergrondse leidingen (pag. 42) niet wordt gevolgd. Hierdoor ontstaat het gevaar dat leidingen terecht komen in open ruimtegebieden.
- e. De teksten in het RG: grond- en pandenbeleid zijn nog niet volledig op punt, waardoor nog geen passend antwoord kan gegeven worden aan praktische vragen m.b.t. interpretatie en uitvoering. Het is belangrijk om dit zo snel mogelijk op punt te stellen.
- f. Er is een gebrek aan ondersteuning vanuit het Vlaamse niveau in vergelijking met de ondersteuning van regionaalstedelijke gebieden. Nochtans hebben kleinstedelijke gebieden, zeker indien ze niet in de nabijheid van een regionaal- of grootstedelijk gebied gelegen zijn, heel wat te betekenen voor hun ruime regio, zowel functioneel, socio-cultureel als maatschappelijk. Het is wenselijk om op Vlaams niveau een passend kader voor kleinstedelijke gebieden uit te werken dat verder gaat dan 'deze gemeenten hebben een zekere centraliteit' zoals gezegd in het IG op pag.17.

*383a. SARO verwijst naar zijn standpunt 37a.*

*383b. Het aspect 'vergunningstoestand' maakt geen voorwerp uit van deze herziening.*

*383c. SARO vraagt aan de administratie om de formulering van deze selectiewijziging aan te passen, zodat er geen verwarring kan ontstaan met de bestaande N19, die als lokale weg wordt ingericht na aanleg van het basistracé. Hij vraagt tevens een aanpassing van de kaart.*

*383d. Het bundelingsprincipe is opgenomen in het RSV en blijft behouden. Bij de planning van nieuwe tracés voor leidingen en leidingstraten in gewestelijke RUP's wordt het bundelingsprincipe zo veel als mogelijk toegepast. SARO heeft geen indicatie dat dit niet voldoende gebeurt. Ook de gemeente Geel geeft niet concreet aan waar het bundelingsprincipe niet werd toegepast.*

*383e. SARO verwijst naar zijn standpunt 265b.*

*383f. SARO neemt akte van deze algemene bezorgdheid ten aanzien van het ondersteunen van kleinstedelijke gebieden.*

**384.** Gemeenteraad stad Gent: advies 27 april 2010 [A70]

- a. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling vormt de rode draad doorheen het RSV van 1997: een ontwikkeling gebaseerd op ruimtelijke draagkracht en ruimtelijke kwaliteit. Vanuit dit principe formuleerde het RSV vier essentiële en terechte basisdoelstellingen op Vlaams niveau: de uitbouw van de stedelijke gebieden, het versterken van het buitengebied, het bundelen van de economische activiteiten, het optimaliseren van de verkeers- en vervoersinfrastructuur. Deze duurzaamheidsgedachte, de principes inzake ruimtelijke draagkracht en ruimtelijke kwaliteit en deze basisdoelstellingen worden door de stad Gent ten volle onderschreven.
- b. De stad Gent onderschrijft de doelstelling van de verlenging van de planhorizon omdat het RSV op middellange en lange termijn een bruikbaar beleidskader blijft bieden.

c. Het stadsbestuur wenst haar bezorgdheid uit te drukken over deze (tweede) gedeeltelijke herziening van het RSV omdat deze de coherente samenhang en duurzaamheidsgedachte van het in 1997 vastgestelde RSV in belangrijke mate ondergraaft en getuigt van een anti- stedelijke houding. Enerzijds wordt het ruimtelijk principe van gedeconcentreerde bundeling van wonen, werken en andere maatschappelijke functies in steden en in kernen miskend. Zo zullen de geselecteerde, nieuwe bijzondere economische knooppunten, de nieuwe mogelijkheden voor historisch gegroeide bedrijven en bestaande regionale bedrijven en de mogelijkheid tot bedrijventerreinen van meer dan 5 ha in het buitengebied leiden tot een verdere versnippering van de economische structuur buiten de grootstedelijke, regionaalstedelijke of zeehavengebieden. Anderzijds wordt dit addendum als onevenwichtig beschouwd.

Er wordt vooral bijkomende ruimte gereserveerd voor 'harde' functies zoals bedrijventerreinen, infrastructuren en intensieve vormen van recreatie met een groot ruimtebeslag (zoals golfterreinen en lawaaisporten). Dit gaat ten koste van de uitbouw van de 'zachte' functies zoals natuur/bos/groen en toerisme/recreatie/vrije tijd (in en nabij de stedelijke gebieden). Het enkel reserveren van bijkomende ruimte voor deze harde functies zal onvermijdelijk leiden tot een verdere versnippering, minder duurzaam ruimtegebruik en verrommeling van de open ruimte.

d. Het stadsbestuur is, bekeken vanuit het eigen gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en rekening houdende met de hierboven geuite bezorgdheden, van oordeel dat het RSV nog steeds een inhoudelijk voldoende sterk, samenhangend en actueel kader kan bieden voor de uitvoeringsacties en voor het ruimtelijk beleid in het algemeen. Voor de Gentse regio zijn, vanuit het beleidskader van het RSV, de grote gewestelijke planningsprocessen afgerond (afbakening van het grootstedelijk gebied en van het zeehavengebied en het gewestelijk RUP voor de stationsomgeving Gent- Sint-Pieters). De herbevestigingsprocessen van de agrarische en natuurlijke structuur van het buitengebied zijn eveneens afgerond. Behalve de tweede fase van de afbakening van de zeehaven van Gent is een grondige herziening van de hierboven vermelde afbakingsprocessen dan zeker ook niet aan de orde.

e. Het stadsbestuur zet concreet in op een kwalitatieve, duurzame uitvoering van heel wat (strategische) ontwikkelingsprojecten, zoals het project Gent Sint-Pieters, het project Oude Dokken met de bouw van de Handelsdokbrug, het project The Loop, het project Eiland Zwijnaarde, de sluiting van de R4, de stadsvernieuwingsprojecten, het strategisch plan voor de Gentse Kanaalzone, de groenpolen, enz. Het stadsbestuur vraagt dat ook alle betrokken overheden de komende jaren dringend werk maken van deze strategische ontwikkelingsprojecten.

f. Met de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent is het principe van de gedeconcentreerde bundeling, met de verhouding in de woningvoorraad tussen het grootstedelijk gebied (60%) en het buitengebied (40%) bevestigd. Het addendum mag dus zeker geen aanleiding geven tot nieuwe gewestelijke planningsprocessen. Eventuele verdere verfijningen kunnen en zullen in de gemeentelijke planningsprocessen worden geregeld.

g. De wijzigingen inzake minimale woningdichtheden en dichtheidsbeheer in de stedelijke gebieden en het beleid inzake de differentiatie en de verbetering van de woningvoorraad sluiten heel nauw aan bij de aanbevelingen van de recent opgemaakte Gentse woonstudie en bij het huidige woonbeleid van het Gentse stadsbestuur.

h. Belangrijk is dat de Vlaamse overheid niet alleen het belang erkent van stadsvernieuwingsprojecten en aandacht voor leefbare buurten, maar dat ze ook de noodzakelijke financiering voorziet voor sociale stadsvernieuwingsprojecten en de bijhorende sociale huisvesting. Die is momenteel totaal ontoereikend.

i. Inzake het versterken van de centrumfunctie van de kernen in het buitengebied heeft het stadsbestuur een externe studieopdracht aanbesteed. Eén knelpunt uit de eerste analyseresultaten is dat, net zoals in de stedelijke gebieden, het ook in de kernen van het buitengebied mogelijk moet zijn om een gedifferentieerde dichtheid, woonprogrammatie en woningaanbod te hanteren, waarbij de aandacht zowel uitgaat naar verdichting en ontlichting als naar het vrijwaren van bepaalde gebieden.

j. Uit de stadsmonitor blijkt dat er een selectieve stadsvlucht is van gezinnen met kinderen. Dat zorgt voor bijkomende druk op de open ruimte in de randstedelijke gebieden en in het buitengebied. Een bijkomend gevolg is een meer eenzijdige samenstelling van de stadsbevolking en minder inkomsten voor de steden. Het addendum gaat niet in op deze trend van selectieve stadsvlucht en bevat jammer genoeg ook geen maatregelen om deze ongewenste trend te keren.

- k. Het stadsbestuur heeft ernstige vragen bij de selectie van nieuwe en bijzondere economische knooppunten, niveau 1. Deze nieuwe selectie is flagrant in tegenspraak met het in de gewestelijke RUP's bevestigde principe van gedeconcentreerde bundeling van de economische activiteiten in het grootstedelijk gebied Gent en in het zeehavengebied van Gent. Bovendien is deze selectie in tegenstrijd met de basisdoelstelling om het buitengebied verder te vrijwaren omdat deze nieuwe knooppunten en hun noodzakelijke ontsluitingsinfrastructuur juist een bijkomende en onaanvaardbare ruimte-inneming teweegbrengen.
- l. Wat de Gentse regio betreft, schaadt deze nieuwe selectie in belangrijke mate de concurrentiële positie van het grootstedelijk gebied en van het Gentse zeehavengebied. De klemtoon van de economische ontwikkeling, de uitvoering van de projecten en de realisatie van de missing links in de noodzakelijke infrastructuur (Handelsdokbrug, het sluiten van de R4, Sifferverbinding, enz.) zijn prioritair binnen deze afgebakende gebieden, niet het verder uitsmeren van de economische infrastructuur (in nieuwe knooppunten) met de nodige mobiliteitshinder en economische verzwakking tot gevolg.
- m. Zoals opgenomen in het driesporenbeleid van het GRS, streeft het stadsbestuur ernaar om naast de concrete inrichting van nieuw bestemde bedrijventerreinen, echt werk te maken van de herinrichting en de reconversie van bestaande bedrijventerreinen.
- n. Het addendum (RG pag. 25) stelt terecht, dat 'initiatieven inzake intensivering, gekaderd binnen zorgvuldig ruimtegebruik, de ruimtebehoefte sterk kunnen doen dalen' en kunnen leiden tot het gebruik van een lager ruimtequotiënt in nieuwe planningsinitiatieven.
- o. In die zin is het meer dan eigenaardig dat er in de berekening van de ruimtebehoefte voor de planperiode 2007-2012 geen rekening gehouden wordt met deze mogelijkheden en dat, daarentegen, een bijkomende beleidsmatige marge voor bedrijventerreinen van 1.400 ha wordt opgenomen in de ruimtebegroting. Deze beleidsmatige marge van 1.400 ha voortkomend uit de maximumprognose aan bedrijventerreinen (RG pag. 21, pag. 23 en pag. 24) wordt niet gemotiveerd in het IG, noch in het RG. Ook tabel 1 (RG pag. 21) bevat, t.o.v. het voorontwerp van herziening van RSV, geen weergave meer van deze 1.400 ha. De stad Gent vraagt een motivering van deze beleidsmatige marge van 1.400 ha bedrijventerreinen.
- p. Tekstuele opmerkingen: Het totaal in tabel 12 (IG pag. 43) en in kolom 2 van tabel 3 (RG pag. 23) is '4.907' i.p.v. '4.908'. In de tweede gedachtestreep onder tabel 4 (RG pag. 23) moet '7.450 ha' staan i.p.v. '6.792 ha'.
- q. De stad Gent gaat akkoord met de aangebrachte wijziging in de tabel van de selectie van de primaire wegen II, m.n. 'R4/Sifferverbinding' (i.p.v. 'R4/Rodenhuizetunnel').
- r. De stad Gent vraagt dat de vertrammings van de verbinding Dampoort-R4 via N70 (Antwerpsesteenweg) wordt verlengd tot de grens van het grootstedelijk gebied i.p.v. tot R4 (RG pag. 39).
- s. De actualisatie inzake de elektriciteitsleidingen en hun reservatiestroken, alsook het bundelen van hoogspanningsleidingen met lijninfrastructuren zijn terechte aanpassingen.
- t. De t.o.v. het voorontwerp van actualisatie van het RSV aangebrachte wijzigingen i.v.m. installaties voor decentrale energieproductie (RG pag. 43) en het voornemen om een ruimtelijk beleidskader uit te werken is onvoldoende ambitieus en gedeeltelijk onjuist. Het beleidskader voor de inplanting van windturbines bestaat immers en is uitgewerkt in de omzendbrieven (EME/2000.01, LNE/2009/01, RO/2009/01).
- u. Het RG stelt dat de huidige doelstellingen en ontwikkelingsperspectieven inzake toerisme, recreatie en vrije tijd van het RSV blijven gelden. De stad Gent gaat hiermee akkoord, maar vraagt zeker voldoende aandacht voor het duurzaam opladen van dergelijke functies in de (groot)stedelijke gebieden. De verhoging van de aantrekkelijkheid van stedelijke gebieden wordt ook gerealiseerd door een verruimd aanbod aangepaste toeristische, recreatieve en vrijetijdsfuncties binnen het (groot)stedelijk gebied. Vaak zijn recreatieve functies hierbij in steden ook trekkers van (economische) herontwikkeling.
- v. De stad Gent onderschrijft het idee om de verweving van vrijetijdsfuncties te stimuleren via operationele beleidsstrategieën aan de hand van een gebiedsgerichte benadering in niet-recreatieve gebieden op voorwaarde dat zowel de (groot)stedelijke gebieden als het buitengebied hiervoor in aanmerking komen.
- w. Vroeger onderzoek concludeerde dat er in de Gentse regio zeker geen plaats is voor gemotoriseerde lawaaisporten. Een permanente omloop met trainingsfaciliteiten in deze regio is dan ook niet aan de orde. Wel vraagt het stadsbestuur om ook kleinschaligere of indoor lawaaisporten, zoals bv. telegeleide auto's of vliegtuigen, cartings, enz., op te nemen in het afwegingskader.

x. Tekstuele opmerking: de titel 5.1 (RG pag. 44) moet zijn: 'Globaal kader voor toerisme, recreatie en vrije tijd blijft geldig' i.p.v. 'Globaal kader voor ruimte en toerisme...'

y. Specifiek voor de open ruimte structuur, en voornamelijk natuur en bos, is er op vandaag een grote achterstand opgelopen in de uitvoering van het RSV. Er is nood aan de opmaak van een plan van aanpak voor een effectieve (versnelde) uitvoering van het RSV, meer bepaald een stappenplan voor de opmaak van groene ruimtelijke uitvoeringsplannen en realisatie daarvan op het terrein. Het specifiek ruimtelijk kwaliteitsobjectief m.b.t. het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de connectiviteit van de natuurlijke structuur sluit sterk aan bij de doelstellingen van het GRS Gent i.v.m. gewenste groenstructuur en de ecologische infrastructuur. Daarom wordt dit specifiek ruimtelijk kwaliteitsobjectief (uiteraard) ondersteund. Het is wel afwachten of dit principe, wanneer er geen specifieke acties aan gekoppeld worden, ook effectief zal doorwerken.

z. De afstemming van het grond- en pandenbeleid in het addendum is een gevolg van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid van 27 maart 2009. Tekstuele opmerking: In het RG (pag. 55, 2de paragraaf) is sprake van het 'ontwerpdecreet'. Aangezien de lokale besturen effectief en uitdrukkelijk aangeduid worden als meewerkende overheden, hoopt het stadsbestuur dat er inderdaad voldoende financiële stimuli voorhanden zullen zijn om een effectief lokaal, stedelijk grond- en pandenbeleid te kunnen voeren. Evenzeer hoopt het stadsbestuur dat de middelen die voortvloeien uit de bestemmingswijzigingscompensatieregeling effectief zullen dienen voor de versnelde realisatie van de taakstellingen inzake de 'zachte' functies, meer bepaald natuur en bos.

*384a. SARO ondersteunt deze bemerking. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling vormt het algemeen uitgangspunt van het RSV en het ruimtelijk beleid (cf. VCRO).*

*384b. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

*384c. SARO verwijst naar zijn standpunt 2e.*

*384d,e en f. SARO verwijst naar zijn standpunten 1d en 2b.*

*384g. De Raad neemt akte van dit positief standpunt en verwijst naar zijn standpunt 37a.*

*384h. De financiering van stadvernieuwingprojecten is geen voorwerp van de huidige herziening.*

*384i. De Raad neemt akte van deze vaststelling.*

*384j. De Raad verwijst naar zijn standpunten 28b en 37a.*

*384k,l. SARO verwijst naar zijn standpunt 101.*

*384m,n. De Raad onderschrijft dit standpunt. Op pag. 25 van het RG is de invloed van 'zorgvuldig ruimtegebruik' omschreven en de 'activeringsmaatregelen voor de ontwikkeling van reeds bestemde bedrijventerreinen'. SARO verwijst verder naar zijn standpunt 54d.*

*384o. SARO verwijst naar zijn standpunt 50b.*

*384p. Afgaande op de vele technische bemerkingen over onduidelijkheden vraagt SARO om de desbetreffende tekstpassages in het IG (4.3.4) en RG (3.5) te screenen op correctheid en desnoods te herschrijven in functie van de leesbaarheid, om zo voldoende transparantie te verschaffen.*

*384q. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*384r. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en vraagt aan de administratie om dit verder te onderzoeken.*

*384s. SARO neemt akte van deze positieve bemerking.*

*384t. SARO verwijst naar zijn standpunten 162g en 208.*

*384u. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*384w. SARO verwijst naar zijn standpunten 218a en 218b,c,d.*

*384x. SARO brengt deze bemerking onder de aandacht van de administratie.*

*384y. SARO verwijst naar zijn standpunt 1d en 239a.*

*384z. SARO verwijst naar zijn standpunten 265a en 265b.*

**385.** Gemeenteraad Genk: advies 22 april 2010 [A11]

a. Dienst Leefmilieu: gunstig advies.

b. Dienst Sport: adviseert om de trend naar gezonde vrijetijdsbesteding kwaliteitsvol te structureren door middel van het stimuleren van het recreatief medegebruik zodat de ruimte optimaal recreatief kan worden ingevuld, de toeristisch-recreatieve aanbodelementen met elkaar te verbinden via paden en routes zodat deze op kwalitatieve en zorgvuldige manier kunnen worden uitgerust als recreatief product en het toelaten van zachte recreatie in parkgebied, bosgebied en groengebied zodat deze vorm van recreatie in deze gebieden gestructureerd en gecontroleerd kan gebeuren.

c. Dienst Ruimtelijke Ordening en Woonbeleid: verwijst naar het eerder verleend advies d.d. 24 maart 2009 i.k.v. de plenaire vergadering. Zij adviseren dat de gevraagde verduidelijkingen o.a. m.b.t. de oppervlakteberekeningen en de opmerkingen in verband met de selectie van de poort Genk al internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park, de ontwikkelingsmogelijkheden van terreinen voor lawaaisporten, de nog behouden trendbreuk en verdeelsleutel bij het beleid inzake woningvoorraad en mobiliteit uitdrukkelijk verwerkt worden.

*385a. SARO neemt akte van dit gunstig advies.*

*385b. SARO wijst op de mogelijkheden inzake recreatief medegebruik die zijn opgenomen in het (herziend) RSV.*

*385c. SARO verwijst naar zijn standpunt 58b.*

**386.** Gemeenteraad Gistel: advies 6 mei 2010 [A47]

De gemeenteraad stelt dat de bestemming van de noordelijke uitbreiding van Konijnenbos werd vernietigd door de Raad van State (RG pag. 17, IG pag. 35). Deze vernietiging was eveneens aanleiding om Konijnenbos omwille van het oplossen van een juridische problematiek te selecteren als bijzonder economisch knooppunt. De uitbreiding van Konijnenbos ten noorden beantwoordt aan een reële economische behoefte. Sinds de jaren 80 is er in Gistel geen nieuwe industriegrond beschikbaar. Momenteel zijn 71 kandidaat-kopers ingeschreven bij de WVI. Volgens de ruimtelijke afweging is de nabijheid van de A18 eveneens een argument om de Konijnenbos als bijzonder economisch knooppunt te selecteren. De stad wenst conform haar GRS een lokaal initiatief te nemen voor de opmaak van een gewestelijk RUP om 5 ha lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen in de noordelijke uitbreiding 'Konijnenbos' en benadrukt tevens dat in dit resterend gedeelte ook regionale bedrijven alle ontwikkelingskansen krijgen.

*386. SARO verwijst naar zijn standpunt 110.*

**387.** Gemeente Haacht: advies 31 mei 2010 [A10]

In het laattijdig advies bekrachtigt de gemeente het bezwaar van het CBS vastgesteld in zitting van 12 mei 2010 en formuleert volgende bemerkingen het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas (IG pag. 34 en RG pag. 17).

a. Het addendum vermeldt terecht dat er rekening moet worden gehouden met het bereikbaarheidsprofiel van Kampenhout-Sas. Het mobiliteitsaspect moet echter grondig en ruimer bekeken worden dan alleen de bereikbaarheid. Het ontwikkelen van dit bijzonder economisch knooppunt gaat bijkomend verkeer aantrekken. Er zijn watergebonden potenties doch in capaciteit beperkt. Er is voldoende materiaal voorhanden dat aantoonde dat verkeersintensiteit op de N26 haar saturatiepunt stilaan bereikt. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de N26, maar eveneens voor wegen die hierop aansluiten zoals de N21 en lokale wegen. Door het toenemend verkeer worden deze meer en meer gebruikt als sluiptwegen en worden lokale woonkernen belast met steeds meer verkeer.

b. Er is alleen sprake van de term bedrijventerreinen, zonder echter rekening te houden met de typologie van het bedrijventerrein en de erop te vestigen bedrijven. Gezien de nabijheid van heel wat woonkernen, scholen en biologisch waardevolle percelen bos en natuur is het van het grootste belang om geen milieuvriendelijke bedrijvigheid in het bijzonder economisch knooppunt toe te laten. Deze differentiatie kan volgens Haacht ook in het RSV voorzien worden. Voor de regio Boortmeerbeek-Haacht-Kampenhout zal trouwens onder impuls van de provincie Vlaams-Brabant en samen met andere partners een masterplan opgesteld worden voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio.

*387a,b. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel Kampenhout (2.2.5).*

**388.** CBS Haacht [B320]

Inzake het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas wordt terecht vermeld dat rekening moet gehouden worden met het bereikbaarheidsprofiel van deze locatie. Dit moet ruimer bekeken te worden. Het ontwikkelen van het bijzonder economisch knooppunt gaat bijkomend verkeer aantrekken. De capaciteit van de watergebonden potenties is beperkt. Divers materiaal toont aan dat de N26 haar saturatiepunt heeft bereikt. Dit heeft ook gevolgen voor de wegen die er op aansluiten. CBS vraagt om het mobiliteitsaspect grondig en voldoende ruim te bekijken en niet alleen de bereikbaarheid.

Het addendum spreekt over de term bedrijventerreinen, zonder rekening te houden met de typologie van de bedrijventerreinen en de erop te vestigen bedrijven. Gezien de nabijheid van veel woonkernen, scholen en biologisch waardevolle natuur is het belangrijk geen milieubedrijvigheid hier toe te laten. Deze differentiatie kan ook in het RSV voorzien worden.

Voor de regio Boortmeerbeek-Haacht-Kampenhout wordt in samenwerking met (en onder impuls van) de provincie Vlaams-Brabant en samen met andere partners een masterplan opgesteld voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio.

*388. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel Kampenhout (2.2.5).*

**389.** Gemeenteraad Harelbeke: advies 12 april 2010 [A8]

Ze brengt een gunstig advies uit, mits naleving van hieronder opgesomde voorwaarden:

- a. De N36 van het kruispunt Krekelmotestraat (Izegem) tot de N43 (Harelbeke) is volgens het PRS West-Vlaanderen gecategoriseerd als secundaire weg I en heeft in de praktijk een 2x1 inrichting. Aangezien ter hoogte van Harelbeke de N36 door zijn versmalde inrichting als een bottleneck fungeert en daardoor niet ten volle zijn functie om o.m. het verkeer weg te leiden uit de kern van Harelbeke vervult, moet de N36 tot de N43 gecategoriseerd worden als primaire weg II, identiek aan de categorisering van het stuk tussen de E17 en de N43 vanuit het oogpunt van het bekomen van een 2x2 inrichting.
- b. Een mogelijkheid voorzien om vraag en aanbod van type bedrijventerreinen beter op elkaar af te stemmen.
- c. De uitgevoerde herbevestiging van de agrarische en natuurlijke structuur kan onverenigbaar zijn met de nieuwe lokalisatieprincipes van lokale bedrijventerreinen.
- d. Voor de zone voor lokale bedrijventerreinen gaat de voorkeur uit naar de strook tussen de N36 en de N36d, zonder echter andere locaties uit te sluiten en zonder daardoor de open ruimte tussen woonkernen aan elkaar te sluiten.

*389a. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. Deze vraag geeft aanleiding tot een strijdigheid met de basisprincipes van de wegencategorisering omdat hierdoor een rechtstreekse maasdoorsnijding zou ontstaan tussen de A14/E17 en de A17/E403.*

*389b. De afstemming van vraag en aanbod per type bedrijventerrein gebeurt bij voorkeur in het gebiedsgericht overlegproces.*

*389c. SARO verwijst naar zijn standpunt 98b.*

*389d. De Raad is van oordeel dat dossiergebonden opties geen voorwerp uitmaken van het addendum.*

**390.** Gemeenteraad van Hamme: advies 28 april 2010 [A30]

De gemeenteraad geeft een voorwaardelijk gunstig advies met de volgende opmerkingen:

- a. Op de lijst van bijzondere economische knooppunten is ook Zwaarveld-Hamme opgenomen.
- b. Het IG stelt dat voor het bestaande bedrijventerrein Zwaarveld een beperkte uitbreiding aan de oostzijde van de N41 kan onderzocht worden. Onderzoek in functie van de taakstelling zal uitwijzen welke de meest wenselijke uitbreiding van het industrieterrein is.
- c. Ze verwijzen vervolgens naar de toelichting in het RG omtrent de taakverdeling en stellen dat dit niet eenduidig is. Ze hebben hierbij vragen in het licht van het subsidiariteitsprincipe en het gelijkheidsprincipe.
- d. De agrarische gebieden worden afgebakend in gewestelijke RUP's of gelijkmatige herbevestigingen. Alle landbouwgebieden rondom Zwaarveld zijn herbevestigd.



- e. Ze verwijzen naar de Yield Solutions 2007 en de standpunten van diverse socio-economische actoren.
- f. Ze vraagt om het addendum (RG pag. 17) als volgt te wijzigen: ‘... aangaande bevoegdheid van de provincie voor de specifieke economische knooppunten. ~~De bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme worden gezamenlijk afgewogen door de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid registreert de gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme.~~ De provincies hebben de bevoegdheid over de ~~overige~~ bijzondere economische knooppunten’.

*390. SARO verwijst naar zijn standpunten 99c en 113.*

**391.** Gemeenteraad Hamont-Achel: advies 26 april 2010 [A27]

a. Heringebruikname IJzeren Rijn. Het stadsbestuur wil alles inzetten op het medegebruik voor reizigersverkeer. Het RG van het addendum op pag. 35 duidt de spoorlijn Neerpelt-Lier echter nog steeds aan als ‘te onderzoeken verbinding’ op kaart 5 ‘selectie hoofdspoorwegennet personen’. Noord-Limburg en in bijzonder Hamont-Achel wordt nog steeds ondermaats ontsloten op gebied van spoorwegen en dit ondanks de aanwezigheid van de nodige infrastructuur. Tevens ontbreekt een concrete fasering in het structuurplan waardoor er wordt gevreesd dat de spoorwegontsluiting voor personen steeds als ‘te onderzoeken’ blijft en een optimalisering op de lange baan wordt geschoven. Concreet is Hamont-Achel vragende partij om een tweede internationale spoorwegverbinding voor personen tussen Vlaanderen en Nederland te realiseren op het traject Antwerpen-Weert. De IJzeren Rijn volgt de Kempische As. Hamont-Achel wenst volwaardiger deel uit te maken van die Kempische As.

b. Stedelijk netwerk van Vlaams niveau. Er wordt te weinig aandacht geschonken aan de potenties van het netwerk de Kempische As zowel richting oosten als noorden. Het stadsbestuur betreurt dat er aan Hamont-Achel in dit stedelijk netwerk slechts een beperkte rol wordt toegekend, ondanks dat de gemeentegrenzen voor 2/3<sup>de</sup> ook landsgrenzen zijn. Ondanks dat het hinterland van Eindhoven volledig grenst aan de Kempische As komt de potentie hiervan in het RSV niet of te weinig aan bod. Het PRS Limburg stelt dat het stedelijk netwerk Kempische As een internationale dimensie heeft (gerelateerd aan de met de kleinstedelijke gebieden in de provincie Antwerpen en de industriegebieden van Budel en Weert, net over de grens van Nederland). Hamont-Achel moet zijn rol kunnen spelen in dit grensoverschrijdend netwerk. Net om die reden is de gemeente als structuurondersteunend hoofddorp aangeduid. Mede door de (grensoverschrijdende) vraag naar bijkomende bedrijventerreinen, gerelateerd aan de nog steeds groeiende economische structuur rond Eindhoven wenst het gemeentelijk beleid hier dan ook maximaal op in te zetten, daarbij rekening houdend met de landschappelijke troeven die de gemeente heeft. Hamont-Achel kan op haar niveau een belangrijke rol spelen in het verbeteren van de grensoverschrijdende relaties van de Kempische As door het ontwikkelen van bijkomende bedrijventerreinen die nauw aansluiting kunnen vinden met de cleantech-sector in Eindhoven enerzijds en het Duurzaam Industrierrein Cranendonck anderzijds om zo interregionale samenwerkingsclusters tot stand te brengen.

c. Mobiliteit. De realisatie van de omleidingsweg (N71) rond Neerpelt, die uitkomt op de grens van deelgemeente Achel zal een aanzienlijke verbetering inhouden van de ontsluiting van Hamont-Achel. De gemeenteraad hoopt op een snelle realisatie hiervan. Ook de voorziene omleidingsweg rond de grensgemeente Budel die aansluit op de E25/A2 zal de ontsluiting van Hamont-Achel ten goede komen. Doch de ontbrekende schakel, met een afstand van ongeveer 5 km tussen beide wegen, blijft een niet te onderschatten mobiliteitsknelpunt. Een onderzoek naar een mogelijke oplossing hiervoor is onontbeerlijk, te meer daar deze ook de ontsluitingsproblematiek van het bedrijf Punch zou kunnen oplossen.

*391a. SARO verwijst naar zijn standpunt 354f.*

*391b. Deze opmerking maakt niet het voorwerp uit van voorliggende herziening. Het netwerk Kempische As is ook op provinciaal niveau geselecteerd.*

*391c. De N71 tussen de omleiding rond Neerpelt en de Nederlandse grens is geselecteerd als een secundaire weg. Een onderzoek naar het functioneren van deze weg is bijgevolg een provinciale bevoegdheid.*

**392.** Gemeenteraad Hechtel-Eksel: advies 29 april 2010 [A50]

a. De selecties, categorisering en vastgelegde oppervlaktes mogen de dynamiek van een landelijke gemeente niet teniet doen.

- b. Inzake wonen: de gemeente vraagt om bij de verdeling van de bijkomende woningen naar de gemeenten rekening te houden met de lokale eigenheden en de reële bevolkingscijfers.
- c. Inzake werken: de gemeente adviseert de bijkomende ruimte voor lokale bedrijvigheid positief. Locaties voor grootschalige kleinhandel worden gekoppeld aan stedelijke gebieden. Dergelijke historisch gegroeide sites in het buitengebied hebben eveneens nood aan toekomstperspectieven. Optimalisatie van deze sites met de nodige aandacht voor een goede ontsluiting mag niet bij voorbaat uitgesloten worden omwille van de ligging in een buitengebiedgemeente. De gemeente vraagt dan ook de nodige aandacht voor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze sites.
- d. Inzake lijninfrastructuur: de gemeente steunt de wegencategorisering zoals vastgelegd maar vraagt dan ook dat de functies van deze wegen en de inrichtingsprincipes consequent worden toegepast zowel voor de geselecteerde wegen als de niet-geselecteerde wegen op Vlaams niveau. Basismobiliteit voor Hechtel-Eksel werd niet gerealiseerd. De kernen van Hechtel en Eksel kampen met de problematiek van hinderend parkeren van zwaar vervoer. Deze problematiek wordt bij voorkeur op een hoger beleidsniveau aangekaart met de vervoersorganisaties en bedrijven. Hierbij kunnen alternatieve woon-werk-vervoersmiddelen, stalling van vrachtwagens op bedrijfsterrein worden gestimuleerd.
- e. Inzake toerisme, recreatie en vrije tijd: de gemeente vraagt duidelijkheid over de planningsprocessen over bijkomende ruimte voor lokale recreatieve activiteiten en eventuele toewijzingen aan gemeenten.

*392a. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*392b. SARO verwijst naar zijn standpunt 27. De verdeling van de bijkomende woongelegenheden naar gemeenten is een taak van de provincies en is dus geen voorwerp van de huidige herziening.*

*392c. SARO verwijst naar zijn standpunt 75b,c,d.*

*392d. SARO neemt akte van deze bemerking, die niet het voorwerp uitmaakt van voorliggende herziening (nl. uitvoeringsgerichte maatregelen noodzakelijk).*

*392e. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel toerisme, recreatie en sport (deel 2.2.7).*

### **393. Gecoro Hechtel-Eksel [B249]**

De Gecoro verleent gunstig advies, mits volgende bemerkingen:

- a. Het buitengebied is ondergewaardeerd door het Vlaamse beleid. Er zou een betere waardering en dynamiek moeten zijn voor de diensten die het buitengebied geeft (vb. ecosysteemdiensten). Er moet een buitengebiedbeleid komen. Momenteel gaat er teveel aandacht naar het stedelijke gebied, er is een onevenwicht in de verdeling van de lasten. De Gecoro stelt hierbij voor om een plattelandsfonds op te richten waarbij andere criteria zoals bos, Bed & Breakfast kunnen ingegeven worden.
- b. Er is een gemis aan mogelijkheden voor de lokale tewerkstelling.
- c. Het Spartacusverhaal is positief, maar een ligging korter of door de centra was beter geweest.

*393a. SARO verwijst naar zijn standpunt 239a. Het voorstel tot oprichting van een plattelandsfonds brengt SARO onder de aandacht van de Vlaamse Regering.*

*393b. De Raad wijst op de mogelijkheden voor de inplanting van een lokaal bedrijventerrein. SARO verwijst naar zijn standpunt 50d.*

*393c. SARO verwijst naar zijn standpunten 161a en 161b.*

### **394. Gemeenteraad Herentals: advies 4 mei 2010 [A81]**

De gemeenteraad formuleert een voorwaardelijk gunstig advies mits volgende bemerkingen:

- a. De gemeenteraad vraagt een nuancering in het RSV om de minimale dichtheid van 25 woningen/ha 'uitgedrukt op een samenhangend geheel' te wijzigen naar 'uitgedrukt op het gehele kleinstedelijk gebied'. Op die manier kunnen dichtheden beter rekening houden met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening.

b. Volgens recente cijfers zouden er nog 12.000 ha onbebouwde gronden zijn op Vlaamse bedrijventerreinen. Een berekening i.k.v. RSV geeft een behoefte van 6.000 ha aan bijkomende bedrijventerreinen aan. Dit getuigt volgens Herentals niet van een goede ruimtelijke ordening. De behoefte moet ingevuld worden op de onbebouwde gronden.

c. Het RSV voorziet de opmaak van RUP's waarin leidingstroken worden voorzien voor pijpleidingen (hoofdtransportleidingen) en elektriciteitsleidingen. Herentals vraagt om in het RSV de opmaak van RUP's te voorzien waarin afbakeningszones voor alle boven- en ondergrondse leidingen (o.a. hoogspannings-, gasleidingen) worden voorzien.

*394a. SARO verwijst naar zijn standpunten 35d en 45e.*

*394b. De Raad verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

*394c. Het huidige RSV voorziet reed ontwikkelingsperspectieven voor gasleidingen en boven- en ondergrondse elektriciteitsleidingen. Een aanpassing van het addendum is dus niet vereist.*

**395. Gemeenteraad Herenthout: advies 28 april 2010 [A25]**

a. In het RSV zijn 6.000 ha bijkomende industrieterreinen voorzien. Uit een parlementaire vraag is echter gebleken dat er momenteel nog 12.000 ha industrietrein onbebouwd of leeg is. De bijkomende oppervlakte aan industrietrein moet bijgevolg zeer goed gemotiveerd worden.

b. De mogelijke locaties van bijkomende lokale bedrijventerreinen moeten verder verduidelijkt worden.

c. In het RSV zijn leidingstraten voorzien voor hoogspanningsleidingen. Ook voor ondergrondse leidingen (aardgasleidingen Fluxys) moeten zoekzones afgebakend worden.

*395a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 344d.*

*395b. De Raad is van mening dat het addendum de nodige verduidelijking aanbrengt in het huidige RSV. De Raad verwijst tevens naar zijn standpunt 343f.*

*395c. Het huidige RSV voorziet reeds ontwikkelingsperspectieven voor gasleidingen en boven- en ondergrondse elektriciteitsleidingen. Een aanpassing van het addendum is dus niet vereist.*

**396. Gemeenteraad Herselt: advies zitting 26 april 2010 [A37]**

De gemeenteraad van Herselt vraagt om de omleidingsweg rond Herselt op te nemen in het RSV en dit volgens het tracé dat opgenomen is in het gewestplan Herentals-Mol (KB 28-07-1978).

*396. Het RSV schetst een duidelijk kader voor omleidingswegen op secundaire wegen. Omdat de selectie van secundaire wegen een provinciale bevoegdheid is, is SARO van oordeel dat deze opmerking niet het voorwerp vormt van voorliggende kortetermijnherziening. Ze geeft geen aanleiding tot een wijziging van het addendum.*

**397. Gecoro Herne [B259]**

Het IG (pag.8) geeft een raming van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden. Voor de provincie Vlaams-Brabant, is er een behoefte aan bijkomende woningen van 89.424 tot 115.496 woningen in de periode 2007-2012. Er wordt geen enkele vierkante meter bouwgrond bij gecreëerd. De bijkomende woningen kunnen slechts tot stand komen door het verder verdichten van woongebieden. Dit heeft een nefaste invloed op het wooncomfort en op de prijsstijgingen van gronden. Ze stellen de vraag wat de bedoeling is van het addendum. Er moet rekening worden gehouden met het leefcomfort en het welzijn van de burgers. Deze kan verbeterd worden door naast voor sociale verkavelingen, ook woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden aan te snijden voor verkavelingen t.b.v. de middenklasse. Indien deze aanpassing in het addendum niet wordt doorgevoerd is dit een gemiste kans om de middenklasse eindelijk een kans te geven om in de eigen gemeente te kunnen blijven wonen.

*397. SARO verwijst naar zijn standpunt 27. Het addendum geeft aan dat er voldoende aanbod is om de woonbehoeften op te vangen op korte termijn. Dit aanbod omvat de woongebieden incl. de woonuitbreidingsgebieden. Het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden wordt aldus niet uitgesloten met dit addendum. Het is aan de gemeente aan te geven waar woonuitbreidingsgebieden kunnen aangesneden worden op basis van haar gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.*

**398.**Gemeente Hoogstraten: advies 26 april 2010 [A72]

a. De gemeenteraad geeft een gunstig advies onder voorwaarde dat rekening wordt gehouden met het mobiliteitsprobleem in Hoogstraten en de omringende gemeenten, met de problematiek van de leefbaarheid van de woonkernen van Hoogstraten (in het bijzonder Meersel-Dreef, Meerle, Meer en Wortel) en met het belang van de detailhandel in het centrum van Hoogstraten. Hoogstraten wil hierbij meer specifiek wijzen op o.a. volgende aandachtspunten, die ook naar aanleiding van de partiële herziening van het RSP Antwerpen - waarvoor kortelings een openbaar onderzoek zal worden gehouden - in projectvorm zullen worden uitgewerkt met het oog op opname of verwerking in dit RSP Antwerpen.

b. Inzake mobiliteit wijst ze op de problematiek van het vrachtverkeer Noorderkempen via dorpskernen en stelt voor om (1) de N144 aansluiting te laten vinden via de Houtelweg onder Rijkevorsel, met een randweg oostelijk rond Rijkevorsel, (2) een oost-west verbinding te realiseren met Beerse (Turnhout), en de mogelijkheid te onderzoeken van de aanleg van een oeververbinding ten westen van Beerse, (3) het traject via de Houtelweg te laten aansluiten op de randweg die door de gemeente Beerse op haar grondgebied wordt nagestreefd, inclusief met het voorzien in de bouw van een nieuwe brug en (4) het verwerken van deze knelpunten en voorstellen tot oplossing in de 'mobiliteitsstudie gebiedsgerichte visie Noorderkempen', wat nadien kan opgenomen worden in het RSPA.

c. Inzake de leefbaarheid van de woonkernen deeldorpen wijst ze op de noodzaak om bijkomend woongebied te creëren in het buitengebied. Op dit ogenblik is er in het buitengebied (zijnde het gebied gelegen buiten het kleinstedelijk gebied Hoogstraten: meerbepaald de woonkernen Meersel-Dreef, Meerle, Meer en Wortel) geen mogelijkheid meer om de jeugd een woning/kavel aan te bieden. Hierdoor ontvolken de deeldorpen met alle gevolgen van dien (lege klaslokalen, geen instroom van de jeugd in het sociale leven, verdwijnen buurtwinkels, enz.). Woonuitbreidingsgebieden in het buitengebied moeten aangesneden kunnen worden.

d. Ze wijst tevens op de specifieke problematiek m.b.t. 'wonen' in een grensgemeente met instroom van 'economische vluchtelingen' vanuit Nederland. Wanneer er een bouwperceel of een woning in Hoogstraten te koop komt, wordt deze doorgaans gekocht door vermogende Nederlanders, gelet op 'voordelige' prijs in verhouding tot de prijzen in Nederland. Jonge mensen uit de deeldorpen worden hierdoor verplicht om buiten Hoogstraten te gaan wonen (Merksplas, Rijkevorsel), wat op haar beurt voor een verschuiving zorgt in de omringende gemeenten.

e. Bijkomend verzoekt ze Vlacoro rekening te houden met het belang van de detailhandel in het centrum van Hoogstraten. De partiële herziening van het RSV maakt melding van Brecht stationsomgeving als bijzonder economisch knooppunt. Het gebied binnen de ringweg (en mogelijks ook het buitengebied) ter hoogte van dit knooppunt komt in aanmerking voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein. Gezien het belang van de detailhandel in het centrum van Hoogstraten (kleinstedelijk gebied) is het noodzakelijk dat in voormelde ontwikkelingszone (Brecht-stationsomgeving) geen mogelijkheid wordt geboden tot ontwikkeling van een shopping-centrum of zone voor detailhandel. Ze wijst op de lopende detailhandelstudie vanwege de provincie Antwerpen, waarin een visievorming naar detailhandel wordt opgemaakt.

*398a. De Raad neemt akte van deze bemerkingen die grotendeels gericht zijn op de lopende herziening van het PRS Antwerpen.*

*398b,c. De Raad vraagt aan de administratie om deze bemerkingen verder te onderzoeken.*

*398d. De Raad neemt akte van deze vaststelling en verwijst naar zijn standpunt 27.*

*398e. De Raad merkt op dat de bijzondere economische knooppunten (zoals Brecht) niet worden geselecteerd met als finaliteit een aanbodbeleid voor grootschalige detailhandel te creëren. De Raad verwijst naar zijn standpunt 106. Indien de stationsomgeving Brecht wordt geselecteerd als bijzonder economisch knooppunt, zal een gebiedsgericht onderzoeks- en overlegproces de verdere mogelijke ontwikkeling bepalen, dit rekening houdend met de vooropgestelde randvoorwaarden.*

**399.**Gemeenteraad Houthalen-Helchteren: advies 22 april 2010 [A34]

Het advies is grotendeels gebaseerd is op de visie ingeschreven in het GRS van 23/12/2009 en formuleert volgende suggesties:

- a. Door de centrale ligging van Houthalen, de concentratie van hoogwaardige infrastructuren, de aanwezigheid van twee omvangrijke regionale bedrijventerreinen en het bovenlokaal kleinhandelsgebied kan de kern van Houthalen niet langer als buitengebied gecategoriseerd worden. Het gemeentebestuur vraagt dan ook om Houthalen aan te duiden als kleinstedelijk gebied, wat ruimtelijk beter aansluit bij de bestaande ruimtelijke structuur en meer garanties biedt voor het realiseren van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.
- b. Daarbij aansluitend vraagt het gemeentebestuur om het gebied tussen de huidige N74 en het bedrijventerrein Centrum-zuid, omwille van de strategische ligging (E314/N74) aan te duiden als zone voor grootschalige kleinhandel en/of dienstverlenende bedrijven.
- c. De term 'woonkern' in het buitengebied is binnen het RSV gekozen om elke kern aan te duiden die geen hoofddorp of structuurondersteunend hoofddorp is. Hierdoor wordt elke differentiatie uitgeveegd. Zo kan de deekern Houthalen-oost niet gezien worden als een hoofddorp, maar is ze zodanig omvangrijk en uitgerust dat ze moeilijk vergeleken kan worden met een klein dorpje. In die zin zou het RSV volgens de gemeenteraad voor de woondorpen eveneens een differentiatie moeten inschrijven, net zoals gebeurd is voor de hoofdorpen.
- d. Het ruimtelijk beleid over locaties voor afvalverwerking is een Vlaamse materie en zou in die zin ook moeten ingeschreven worden. Het voorbeeld van het Remo-stort wordt aangehaald, waarvoor dit concreet zou betekenen dat via RUP's een secundaire 'ontginning' van de stortplaats voor de verwerking van het gestorte afval via recyclage en verbranding mogelijk gemaakt zou moeten worden. Een klein deel van de zone moet als stortplaats behouden kunnen blijven voor het storten van de restfractie. Na de secundaire ontginning en verwerking moet het gebied natuurgebied worden.
- e. In het RSV moet expliciet ingeschreven worden dat bij de aanleg van nieuwe hoofdwegen en primaire wegen inpassing in de omgeving, beeldkwaliteit, innovatie en duurzaamheid uitgangspunten moeten zijn.
- f. Met de selectie van Genk als economische poort, moet het daaraan gekoppeld spoornetwerk tevens geselecteerd worden, nl. kolenspoor en lijn 18 om de relatie met de IJzeren Rijn te realiseren. Daaraan gekoppeld is het noodzakelijk dat de verschillende openbaar vervoersnetwerken voor personenvervoer complementair zijn en in die zin gerealiseerd worden, met name spoorvervoer, Spartacus en busvervoer.
- g. In het kader van de actualisatie van het hoofdstuk pijpleidingen en elektriciteitsleidingen, vraagt de gemeenteraad dat naast de ingeschreven aandacht voor ruimte voor nieuwe energie, tevens aandacht voor de huidige locaties van hoogspanningsposten zou zijn. In het centrum van Houthalen bevindt zich een belangrijke hoogspanningspost die een grote hypotheek betekent op de kwaliteit van het huidige centrum en tevens toekomstige ontwikkelingen ondermijnt. In het RSV moeten dergelijke probleemsites eveneens opgenomen worden en een voorstel van oplossing geformuleerd worden.

*399a. SARO stelt vast dat deze vraag een globale evaluatie vereist van de categorisering van (klein)stedelijke gebieden. De selectie van de kleinstedelijke gebieden is geen voorwerp van de huidige herziening. SARO vraagt dat dit aan bod zal komen bij de opmaak van het beleidsplan ruimte. Hierbij moet nagekeken worden in hoeverre het uitrustingsniveau sinds 1991 veranderd is, of er aangepaste selectiecriteria noodzakelijk zijn en of er aangepaste beleidscategorieën moeten worden voorgesteld.*

*399b. De Raad is van oordeel dat dossiergebonden opties geen voorwerp uitmaken van het addendum.*

*399c. De differentiatie van de woonkernen is geen voorwerp van deze herziening.*

*399d. De Raad stelt vast dat afvalverwerking en ontginning geen voorwerp vormen van deze herziening.*

*399e. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*399f. SARO verwijst naar zijn standpunten 99f en 354f.*

*399g. SARO ondersteunt deze bemerking en verwijst naar zijn standpunt 208.*

**400.** Gemeenteraad Ieper: advies 3 mei 2010 [A54]

De gemeenteraad formuleert een gunstig advies en merkt op dat de verlenging van de planhorizon van 2007 tot 2012 reeds deels voorbij is.

*400. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

**401. Gemeenteraad Izegem: advies 3 mei 2010 [A78]**

Hoewel het voorontwerp van actualisatie en gedeeltelijke herziening niet slaat op de selectie en indeling in categorieën van de stedelijke gebieden brengen ze deze problematiek nogmaals onder de aandacht. De selectie en afbakening van stedelijke gebieden, zoals vastgelegd in het RSV, is benaderd op functioneel-hiërarchisch vlak, vanuit de stedelijke morfologie en vanuit de functionele relaties tussen de stedelijke kernen onderling en met kernen van het buitengebied. Het RSV voorziet voor de stedelijke gebieden 2 instrumenten [strategische stedelijke projecten - stadsrenovatie en -vernieuwing] als impuls voor stedelijke vernieuwing en voor het beleid ten aanzien van de stedelijke gebieden en ter verbetering van de kwaliteit van het bestaande woningaanbod. Izegem maakt deel uit van het regionaal stedelijk gebied Roeselare. Daardoor heeft Izegem op stedenbouwkundig vlak geen erkenning als centrumfunctie. De centrumfunctie werd wel toegekend aan de kernsteden van de grootstedelijke en de regionaal stedelijke gebieden (de 13 centrumsteden: Aalst, Antwerpen, Brugge, Genk, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout). Izegem is dan ook niet geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied (voor West-Vlaanderen: Ieper, Knokke-Heist, Tielt en Waregem) of als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (voor West-Vlaanderen: Torhout). Deze laatste hebben wel een centrumfunctie. Het niet hebben van een centrumfunctie heeft zijn gevolgen op diverse vlakken zoals de hoogte van het bedrag dat de stad krijgt uit het Gemeentefonds, de subsidies voor een cultuurcentrum, de stadsvernieuwingsprojecten.

Ze verwijzen naar het WES onderzoeksrapport inzake de mogelijke centrumfunctie van Izegem, Wevelgem en Harelbeke. Hiertoe werden Izegem, Harelbeke en Wevelgem op een aantal indicatoren vergeleken met gelijkaardige en hoger geklasseerde West- en Oost-Vlaamse steden en gemeenten aan wie de centrumfunctie wel toegewezen is (o.a. Blankenberge, Diksmuide, Poperinge, Veurne). Het rapport concludeert dat Izegem, Harelbeke en Wevelgem beter zijn uitgerust dan ten minste één andere gemeente uit dit onderzoek. Izegem bekleedt in de rangschikking van de 15 gemeenten uit dit onderzoek de tiende, Wevelgem de elfde en Harelbeke de veertiende plaats. Wat de aantrekkingskracht van de gemeenten betreft, blijkt dat zowel Izegem als Wevelgem een grotere aantrekkingskracht uitoefenen dan Poperinge, Diksmuide en Veurne. Ook Harelbeke oefent een grotere aantrekkingskracht uit dan Diksmuide en Veurne. De attractiviteit van Poperinge is even groot. Izegem, Wevelgem en Harelbeke zijn op gebied van uitrusting en aantrekkingskracht zeker vergelijkbaar met de andere gemeenten uit dit onderzoek waaraan wel een centrumfunctie is toegekend. In de zomer van 2009 werd het Frunpark in Izegem geopend. Eind december 2009 werd het cultuur- en dienstencentrum 'De Leest' geopend. Het stadsbestuur van Izegem - en de besturen van Harelbeke en Wevelgem zullen dit ongetwijfeld ook onderschrijven - vraagt dat ook in het addendum de selectie en afbakening van stedelijke gebieden opnieuw bekeken wordt waardoor ofwel de repercussies (o.a. gemeentefonds, subsidies cultuurcentrum, stadsvernieuwingsprojecten) gelden voor het volledige regionaalstedelijk gebied en niet enkel voor de kernsteden, i.c. Roeselare en Kortrijk, ofwel tussen de regionaalstedelijke gebieden en de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden een nieuw niveau ingepast wordt waar o.a. Izegem, Harelbeke en Wevelgem beter in passen en daardoor kunnen erkend worden als hebbende een centrumfunctie.

*401. De Raad merkt op dat de selectie van stedelijke gebieden geen voorwerp uitmaakt van voorliggend addendum. De Raad verwijst verder naar zijn standpunt 399a.*

**402. CBS Kapellen [B342]**

Het CBS vestigt de aandacht op de problematiek van de aansluitingsweg Nx tussen gewestweg N11 en A12. Ingevolge het ontbreken van een oost-west-verbinding gebeurt het doorgaand verkeer van de periferie ten noordoosten van Antwerpen richting haven en deels richting Antwerpen via de kernen van de gemeenten Kapellen, Stabroek en Hoevenen. De 'Streefbeeldstudie A12' heeft aangetoond dat de aanleg van een secundaire weg Nx tussen N11 en A12 noodzakelijk is. Het CBS heeft hierover zijn advies overgemaakt aan het Vlaams Gewest. Het plan-MER voor Nx is in opmaak. Het gewestelijk RUP voor de Antwerpse Haven stelt dat de Nx als fundamentele milderende maatregel noodzakelijk is voor een plan-MER conforme invulling. De noodzaak voor een snelle aanleg wordt aangetoond. Om de levenskwaliteit van de Kapellenaar te verhogen moet de aanleg van de Nx naar A12 hoogdringend uitgevoerd worden.

*402. SARO verwijst naar zijn standpunten 162c en 163g.*



**403.** CBS Kaprijke [B330]

a. In het PRS Oost-Vlaanderen werd de gemeente Kaprijke geselecteerd als een meerkernig hoofddorp. De gemeente Kaprijke heeft immers twee dealkernen (Kaprijke en Lembeke) met nagenoeg gelijkwaardig voorzieningsniveau. Daardoor is de selectie van een hoofddorp enerzijds en een woonkern anderzijds niet gewenst voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. De Raad van State heeft geoordeeld dat het begrip 'meerkernig hoofddorp' mogelijks in strijd is met het RSV, waarin dit begrip niet voorzien is. Het is daarom wenselijk dat het RSV hiervoor een oplossing voorziet en er een verdere verfijning inzake hoofddorpen, woonkernen, enz. wordt opgenomen. Minstens moet voorzien worden dat de provinciebesturen deze verfijning zelf kunnen maken in het PRS, zonder dat dit in strijd is met het RSV.

b. In het kader van de omvorming van de N49 tot autosnelweg (A11/E34) voorziet het streefbeeld ter hoogte van Kaprijke een aansluitingscomplex. Gedurende de voorbereidende besprekingen werd opgemerkt dat hiervoor mogelijks een afwijking van het RSV noodzakelijk is, omdat de categorisering van de N456 te laag is. Het CBS pleit voor een zonodige aanpassing van de categorisering van de N456 opdat geen afwijking van het RSV nodig zou zijn om het aansluitingscomplex te Kaprijke te realiseren.

c. Ze kaarten ten slotte de problematiek aan van de gesloten bevolkingsprognose in het buitengebied. Bouwpercelen in woonparkgebieden, die tot de juridische voorraad worden gerekend, trekken bijzonder publiek aan (vaak kapitaalkrachtige niet-inwoners van de gemeente). Gelet op de gesloten bevolkingsprognose ontstaat hierdoor een verdringingseffect t.a.v. de eigen inwoners van de gemeente. Dit is vaak niet wenselijk. Het is aangewezen dat in het RSV een correctiemechanisme mogelijk wordt gemaakt om deze nadelige effecten te kunnen tegengaan of te compenseren. Een bijzondere benadering van woonparkgebieden is gewenst.

*403a. De Raad brengt deze bemerking onder de aandacht van de administratie. Het is inderdaad belangrijk dat een oplossing wordt voorzien voor deze problematiek. De Raad vraagt aan de administratie om een oplossing uit te werken (mogelijks een aanpassing van het RSV, of een verdere verfijning van hoofddorpen/woonkernen of de mogelijkheid deze verfijning door te voeren in het PRS).*

*403b. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. Het betreft een nieuwe vraag tot selectiewijziging. De Raad vraagt de administratie dit verder te onderzoeken.*

*403c. De Raad benadrukt deze problematiek niet het voorwerp uitmaakt van het addendum en verwijst naar zijn algemene standpunten.*

**404.** Gemeenteraad Koksijde: advies 19 april 2010 [A57]

De gemeenteraad adviseert voorwaardelijk gunstig en wijst erop dat aan de meeste opmerkingen, door de gemeente geformuleerd op de plenaire vergadering, geen gevolg is gegeven.

a. Inzake wonen merkt de gemeenteraad op dat de problematiek (pensioen)migratie en tweede verblijven onderschat wordt (ongeveer 25.500 adressen en 15.000 tweede verblijven cf. IG pag. 18 en RG pag. 8). Ze vragen wie woonzone zal herschikken met planschade als gevolg en wie zal bereid zijn hiervoor te betalen. Volgens het addendum (RG pag. 19) zou de impact van het buitenland beperkt zijn op woningvraag. In Koksijde zijn er vrij veel buitenlanders die een eigendom hebben. Vermoedelijk is dit ook zo in andere kustgemeenten. Dus dit is zeker het onderzoeken waard. De gemeente stelt verder dat de provincie eist dat - om bijkomend woongebied te kunnen aansnijden - de woonbehoefte moet aangetoond worden op fusiegemeentelijk niveau. Niettegenstaande het GRS Koksijde, opgesteld in overleg met Vlaamse administraties, dat zegt dat enkel aanbod in dorpskernen moet meegerekend worden, is dit in het later goedgekeurd PRS achterhaald. Het addendum (RG pag. 29) vermeldt een aanbod van onbebouwde percelen in Koksijde tussen 1.501 en 2.750. Absolute cijfers zeggen weinig en cijfers zijn achterhaald. Volgens het ROP heeft Koksijde nog ongeveer 1.400 onbebouwde percelen (inclusief recente verkavelingen). Ten aanzien van het addendum (RG pag. 31) vraagt de gemeenteraad zich af wie zal geneigd zijn bouwgrond af te staan.



b. Inzake lijninfrastructuur en mobiliteit merkt de gemeente op dat er voor Koksijde geen enkele wijziging voorzien is. Nochtans is hierover wel overleg geweest met AWW en bestaat hierover een consensus, die meegenomen is in de herziening van het mobiliteitsplan. Het gaat over volgende punten: (1) N8: beperken van de primaire weg II tot het deel van de E40 tot de N35 in plaats van de N369, (2) N330: categorisering als primaire weg II beperken tot de N35 in plaats van de N369 en (3) vraag aan het Vlaams Gewest om rekening te houden met de opbraak van de Van Buggenhoutlaan bij de categorisering van de wegen. Ze stellen vast dat het addendum (RG pag. 50 punt 5.2.1.2) niets vermeldt over de verbinding Ieper-Veurne. Hierdoor wordt aangegeven dat ofwel de oplossing maar wordt aangereikt bij de grote herziening van RSV (na 2012), of dat de oplossing gelegen is op provinciaal niveau. Verwijzend naar het addendum (RG pag. 25, punt 4.2.2) beslist het college bij meerderheid dat het nog steeds de doortrekking van de A19 steunt. M.b.t. pag. 40, punt 5.1.6 vraagt Koksijde waarom de Westkust en Oostkust niet worden opgenomen in dit netwerk. Koksijde vervult meer dan Nieuwpoort een centrumfunctie aan de Westkust. De randgemeenten hebben meer nood aan degelijk openbaar vervoer. Ze appreciëren wel dat op termijn de verbinding van Koksijde met het hinterland op de agenda wordt geplaatst.

c. Inzake toerisme, recreatie en vrije tijd vraagt de gemeenteraad waarom de terreinen niet nominatief worden geselecteerd, naar analogie met het thema mobiliteit (RG pag. 45, punt 5.4). Ten aanzien van pag. 46, punt 5.5 stelt de gemeenteraad de vraag of gemeenten initiatieven kunnen nemen voor terreinen die niet permanent worden uitgebaat. Ze vragen om het stedelijk netwerk De Kust af te bakenen. Nu is dit een te vaag begrip. Gelet op het belang van toerisme aan de kust is ruimte voor projecten en activiteiten in dit netwerk bijkomend noodzakelijk.

d. Inzake grond- en pandenbeleid (RG pag. 54, punt 3) merkt de gemeenteraad op dat de gemeente Koksijde hoge grondprijzen en een groot migratiesaldo heeft, maar bijna geen woonuitbreidingsgebied. Deze optie zal het probleem zeker niet oplossen.

e. Inzake begroting van de te voorziene ruimte (RG pag. 57-59) vraagt Koksijde vanwaar het verschil komt tussen de cijfers. In het goedgekeurde RSV heeft Vlaanderen een oppervlakte van 1.352.000 ha, in het addendum blijkt Vlaanderen gegroeoid te zijn, nl. 1.359.500 ha.

*404a. SARO verwijst naar zijn standpunt 27.*

*404b. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. De Raad vraagt aan de administratie om dit verder te onderzoeken in het kader van een nieuw beleidsplan ruimte. SARO verwijst tevens naar zijn standpunt 161b.*

*407c en d. De Raad neemt akte van deze vaststelling.*

*407e. SARO neemt akte van de toelichting die de Vlaamse Regering heeft opgenomen in de voetnoot bij de gecorrigeerde ruimteboekhouding. De globale verhoudingen in oppervlakte cijfers werden niet fundamenteel bijgesteld n.a.v. de vermelding van de meest recente totaaloppervlaktes.*

#### **405. CBS Kortenberg [B248]**

Het college stelt de vraag naar de toekomstvisie over de zuidelijke ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem. Ze meent dat een zuidelijke ontwikkeling wenselijk en verdedigbaar is en wenst hiertoe een constructieve bijdrage te leveren aan het debat. De herziening van het RSV actualiseert de gegevens voor bijkomende bedrijventerreinen en gaat uit van een bijkomende bestemming van 6.792 ha bedrijventerreinen. Daarvan zou 1.174 ha mogelijk zijn in Vlaams-Brabant. De herziening bevestigt de optie van het huidige RSV om economische activiteiten te concentreren in de bestaande economische structuur en in poorten. De gemeente Kortenberg ligt ten zuiden van de luchthaven en wordt bovendien goed ontsloten door de spoorlijn Brussel-Leuven, de N2 Brussel-Leuven en de E40. Nochtans is Kortenberg niet opgenomen in het VSGB en wordt in de herziening de specifieke situatie van Kortenberg niet onderzocht. Het college is van mening dat de ontwikkeling van een nieuwe bedrijventone, ter hoogte van Runderberg, het verlengde van de ambachtelijke zone Guldendelle, een positieve invloed kan hebben op de economie en tewerkstelling van de regio. De gemeente is vragende partij om een oplossing te zoeken voor de mobiliteitsproblemen. Deze doelstelling kadert perfect in het START-project. De gemeente blijft daarom aandringen om bij de actualisatie van het RSV, in het kader van het START-project, de optie voor een bijkomend bedrijventerrein open te houden en verder te onderzoeken.

*405. De Raad verwijst naar het lopende proces tot afbakening van het VSGB (incl. opmaak plan-MER).*

**406. Gemeenteraad Kortrijk: advies 10 mei 2010 [A79]**

De gemeente adviseert gunstig mits het in acht nemen van volgende aanvullingen:

a. Het addendum besteedt ruim aandacht aan het activeren van het woonaanbod in de stedelijke gebieden. De regio Kortrijk wordt bij de actualisatie van de trends aangeduid als een regio met een verlies van inwoners voor alle leeftijdsklassen. De regio Kortrijk wordt erkend als een regio met een eigen migratiedynamiek (en migratiedeficit op basis van een studie van de migraties in de periode 1997-2003). In de prognoses van de bevolkingsaangroei voor de periode 2007-2012 vormt het arrondissement Kortrijk samen met Ieper, de enige arrondissementen waar een bevolkingsafname verwacht wordt. Deze negatieve trends worden geëxtrapoleerd naar de prognoses voor de periode 2012-2022 voor de bevolkingsaangroei, de gezinsevolutie en finaal de woonbehoefte. Uiteindelijk lijdt de hele provincie West-Vlaanderen een bevolkingsverlies. In het RG wordt nergens aangegeven op welke manier Vlaanderen met deze 'eigen migratiedynamiek' of negatieve bevolkingstendens wenst om te gaan. De stad Kortrijk kan niet aanvaarden dat extrapolatie van dit migratiedeficit als basis dient voor de prognose van de woonbehoefte. De stad Kortrijk streeft er integendeel naar om met een doorgedreven woonbeleid, zowel gericht op het faciliteren van een voldoende, kwalitatief en betaalbaar woningaanbod als op het verbeteren van de woonomgeving, deze negatieve trend om te buigen of minstens af te zwakken. In de recente jaren zijn er al belangrijke verbeteringen waar te nemen en kent Kortrijk een beperkte bevolkingsaangroei. De stad Kortrijk wenst dat Vlaanderen dit voluntaristisch beleid ondersteunt.

b. Gelet op de beperkte tijdschors (2012) heeft deze opmerking voor de huidige herziening weinig impact. Voor de algemene herziening van het RSV voor de periode tot 2022 is deze opmerking wel essentieel. De stad Kortrijk wenst dan ook dat in de voorbereiding van de algemene herziening van het RSV overleg gepleegd wordt zowel over de prognoses zelf als over het gewenste ruimtelijk beleid op Vlaams niveau tegenover de negatieve bevolkingsprognoses in het arrondissement Kortrijk en de negatieve demografische dynamiek van de hele provincie West-Vlaanderen. Uit de huidige cijfers van het IG blijkt bijvoorbeeld dat voor de periode 2007-2012 West-Vlaanderen verantwoordelijk is voor 17 à 18% van de woonbehoefte van Vlaanderen, maar slechts beschikt over 12% van het aanbod onbebouwde percelen. Het ondersteunen van het doorgedreven woonbeleid van de stad Kortrijk houdt o.a. in dat het Vlaams Gewest maximaal inzet op het wegwerken van hindernissen die kerngerichte woonontwikkelingen bemoeilijken t.o.v. meer perifere woonontwikkelingen en hiervoor in de (ruimtelijke) planprocessen de nodige initiatieven neemt of stimuleert.

c. Een goed ruimtelijk beleid gaat uit van het optimaal benutten van de potenties van het gebied. De ligging in het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel betekent een specifieke troef. De ontwikkeling van de grensoverschrijdende metropool is een langzaam proces, waarbij de oprichting van de EGTS Eurometropool Lille - Kortrijk-Doornik echter een belangrijke stimulans kan zijn. De stad Kortrijk wenst dat in de algemene herziening van het RSV de specifieke potenties van het grensoverschrijdend netwerk verder erkend worden en dat een gezamenlijk beleid wordt uitgestippeld om deze potenties te ontwikkelen, te ondersteunen en optimaal te benutten. Elementen die hierbij aan bod komen zijn o.a. het versterken van de groenstructuur, de uitbouw van de link met TGV-station en het beheersen van de grensoverschrijdende mobiliteit, het stimuleren en versterken van innovatieve clusters en competentiepolen (o.a. gezondheidszorg, nieuwe materialen) gebaseerd op de samenwerking tussen de bedrijfswereld, het onderwijs en de overheid, het ondersteunen van de potenties als speerpunt en poort naar de Franse markt ( o.a. tertiaire en quataire sector, logistiek).

d. Werken: operationele differentiatie van bedrijventerreinen. Het addendum (3.4.2) stelt 'de klemtoon voor het aanbodbeleid voor kantoren ligt in de stedelijke gebieden, Antwerpen, Gent, VSGB, Leuven en Mechelen, de zogenaamde kantorendriehoek.' Ze gaan ervan uit dat met 'stedelijke gebieden' alle stedelijke gebieden en dus ook het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Dit is niet duidelijk en kan beter geëxpliciteerd worden. Indien dit niet het geval zou zijn en dit moet geïnterpreteerd worden dat het volledige aanbodbeleid inzake kantoren in de Vlaamse Ruit moet geconcentreerd worden, kan hiermee niet akkoord gegaan worden. De ligging in het grensoverschrijdend netwerk Kortrijk-Rijsel kan juist extra potenties inhouden voor Kortrijk als centrumstad. De regio Kortrijk wordt gekenmerkt door veel gebieden voor milieubelastende industrie type II op het gewestplan. Veel bedrijvigheid, die aan de oorsprong lag van deze bestemming is intussen stopgezet, zodat de reconversie van dit industrieel weefsel noodzakelijk is. De praktijk leert dat dergelijke herontwikkelingen vaak moeilijk verlopen door een strikte en enge interpretatie van deze bestemming als een zone voor regionale bedrijvigheid. Een kwalitatieve herontwikkeling vraagt vaak een meer gedifferentieerde bestemming en invulling. De stad Kortrijk vraagt om deze problematiek op te nemen als knelpunt.

e. De N328: de verzamelweg tussen de R36 en de R8 (A19) werd destijds opgenomen in de gewestplannen. Bij de afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd deze verzamel functie bevestigd. De hoofdstructuur van het verkeerspatroon voor de wagen voor de ontsluiting van de kern en het zwaartepunt van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk bestaat uit de R8, de R36 en de verbindingen tussen de R8 en de R36. Deze structuur moet een systeem worden met een duidelijke hiërarchie waarin de R8 en de R36 elk hun specifieke functie vervullen. De R8 moet het in- en uitgaande verkeer verdelen, zodat de R36 de rol toebedeeld kan krijgen van binnenstadsring die het bestemmingsverkeer voor Kortrijk-centrum afwikkelt. Om de vlotte verdeelfunctie van de R36 mogelijk te maken, moet ook de R8 zijn verdeelfunctie optimaal opnemen. Dit is maar mogelijk indien er voldoende geografisch verspreide verbindingen tussen de R8 en de R36 aanwezig zijn, zodat een evenwichtige spreiding van het verkeer mogelijk wordt en het omrijden via de R8 een aantrekkelijk alternatief vormt. In deze hiërarchische positionering van de R8 t.o.v. de R36, vervult de N328 een sleutelpositie als verbinding voor het autoverkeer. In het noordwesten bevindt de R8 zich het verst van de binnenstad. Bovendien is het aantal en het soort bestaande verbindingen tussen de R8 en de R36 er beperkt en lopen deze verbindingen telkens door de kernen van verstedelijkte deelgemeenten van Kortrijk. De N328 als verbindingsweg tussen de R36 en de R8 moet een evenwichtiger geheel mogelijk maken. Het verwaarlozen van één van de onderdelen van het systeem (R8 - voldoende invalswegen - R36) kan tot een overbelasting van bepaalde gedeelten ervan leiden, gepaard gaand met ongewenst sluisverkeer, en uiteindelijk leiden tot de ontwrichting van het hele systeem.

f. Door het ontbreken van een goede verbinding tussen de R8 en de R36 in het noordwesten worden nu de N8 (Meensesteenweg) en de as Oude Ieperseweg-Kortrijksestraat als verbindingswegen tussen de R8 en de R36 gebruikt. Deze assen lopen echter door dichtbevolkte dorpskernen, respectievelijk Bissegem en Heule. Door de realisatie van de N328 kunnen de kernen en de invalswegen van en naar Heule en Bissegem ontlast worden, waardoor de verkeersleefbaarheid in deze dorpskernen hersteld kan worden en de woonkwaliteit in de toekomst gevrijwaard kan worden. Uit verkeersstudies aan de hand van verkeersmodellen in 2005 en 2009 werd de invloed van de aanleg van de N328 op de verkeersstromen onderzocht. Uit deze studies blijkt dat de N328 in de eerste plaats zal zorgen voor een verschuiving van bestaande verkeersstromen en geen bijkomend verkeer.

g. Tenslotte moet een onderscheid gemaakt worden tussen de stad Kortrijk en het ruimer geheel dat gevormd wordt door het regionaalstedelijk gebied. Beiden zijn één en ondeelbaar, maar een weg die binnen het regionaalstedelijk gebied gelegen is, is niet per definitie van 'lokaal' belang. Zo omvat het regionaalstedelijk gebied ook nog de kernen van Wevelgem, Kuurne, Harelbeke, Deerlijk en Zwevegem.

h. Aangezien de N328 noodzakelijk is voor een goede verkeersafwikkeling en verkeersleefbaarheid in de regio en aangezien delen van het tracé zijn opgenomen in het gewestelijk RUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk', acht de stad het aangewezen dat hieraan de nodige aandacht wordt besteed in de herziening. Minimaal moet het bovenlokaal belang van de weg worden erkend zodat de gepaste categorisering aan de weg kan worden toegekend. De stad Kortrijk verzoekt het Vlaams Gewest om (a) de weg te categoriseren zodat er afspraken kunnen worden gemaakt over realisatie en financiering of (b) om een duidelijke uitspraak te doen over de gewenste categorisering als secundaire weg type II of hoger.

i. Binnen de bovenlokale verkeersstructuur neemt de R8 een cruciale rol in. De R8 moet drie functies opnemen: (1) omleiding van het doorgaand verkeer, (2) verdeelring voor het in- en uitgaande verkeer en (3) verdeelring voor het interne verkeer. De eerste functie wordt goed vervuld. De tweede en derde functie moeten versterkt worden. Daarom is de voltooiing van het zuidelijk gedeelte van de R8 noodzakelijk. In de Mober-studie Hoog Kortrijk (2005) werd de noodzaak voor de voltooiing van het zuidelijk gedeelte van de R8 in het licht van de ontwikkelingen op Hoog-Kortrijk bevestigd en versterkt. Om de druk op de verkeerswisselaar 'Het Ei' op een aanvaardbaar niveau te houden, is de doortrekking van de R8 noodzakelijk. Voor de verkeersafwikkeling van Kortrijk zijn het noordelijk en het zuidelijk deel van de R8 evenwaardig. Beide vormen op dezelfde wijze de aansluiting van het stedelijk gebied naar het hoofdwegennet toe. Vanuit het mobiliteitsplan van Kortrijk wordt daarom voorgesteld om ook het zuidelijke deel van de R8 als primaire weg II op te nemen. De primaire wegen dienen voor de aansluiting van het stedelijk gebied Kortrijk op het hoofdwegennet. De aansluitingscomplexen tussen de R8 en de E17 worden dus ook als primaire weg II beschouwd ('het Ei' en het complex Kortrijk-Oost, met inbegrip van het gedeelte van de Oudenaardsesteenweg (N8) dat zich tussen de op- en afritten bevindt. De stad Kortrijk verzoekt het Vlaams Gewest om (a) de weg te categoriseren zodat er afspraken kunnen worden gemaakt over realisatie en financiering of (b) om een duidelijke uitspraak te doen over de gewenste categorisering als primaire weg II voor de R8, respectievelijk secundaire weg type II of hoger, voor de N328.

406a. SARO verwijst naar zijn standpunt 27. De bevolkingsprognoses houden rekening met migratietrends.

406b. De Raad neemt akte van de vraag om betrokken te worden bij de voorbereiding van de algemene herziening van het RSV.

406c. SARO ondersteunt deze bekommernis en vraagt dat dit wordt meegenomen bij de opmaak van het beleidsplan ruimte.

406d. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 62d.

406e,f,g. SARO vraagt aan de administratie om dit verder te onderzoeken.

406h. De problematiek van de N328 is gekend naar aanleiding van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de daarop volgende planningsprocessen. Zoals de stad zelf aangeeft, situeert het bovenlokaal belang van deze weg zich eerder op secundair niveau. Vermits de selectie van secundaire wegen een provinciale bevoegdheid is en de provincie West-Vlaanderen een partiële herziening van haar provinciaal structuurplan voorbereidt, acht SARO het aangewezen om dit aandachtspunt hier in te brengen. De opmerking geeft bijgevolg geen aanleiding tot een wijziging van het addendum.

406i. SARO stelt vast dat de selectie van stedelijke ringweggedeelten parallel aan hoofdwegen aan bod is gekomen tijdens de ambtelijke voorbereiding van het addendum (cf. IG pag. 89). SARO is van oordeel dat het addendum voldoende motiveert waarom deze problematiek niet in voorliggende herziening wordt aangepakt, maar moet kaderen binnen een meer fundamentele evaluatie van de wegenselecties.

#### **407. Gecoro Laarne [B214]**

a. Differentiatie en verbetering van de woningvoorraad. Om de reële woonbehoeften van diverse doelgroepen op te vangen in een context van demografische trends van migratie, vergrijzing en gezinsverdunding is voldoende differentiatie in de kwalitatieve taakstelling voor wonen noodzakelijk. Het grond- en pandendecreet biedt aanzetten om dit op korte termijn concreet mogelijk te maken. Het decreet bepaalt in het buitengebied voor het bescheiden gedeelte een woondichtheid van ten minste 25 en ten hoogste 35 woningen/ha. Het RSV gaat uit van minimum 15 woningen/ha in het buitengebied. In de praktijk zijn de woondichtheden in de woongebieden in de buitengebieden veel groter (tot 90 woningen/ha). Het zou beter zijn in de VCRO minimum of maximum woondichtheden vast te leggen, die verordend zijn.

b. De N407 van Kalken naar Wetteren is een doorgangsweg voor groot en zwaar verkeer. Van Wetteren naar Laarne E17 zijn grote verkeersproblemen in de piekuren. Er wordt gevraagd om dit probleem dringend aan te pakken.

c. Het addendum opteert voor minimum 1 locatie voor lawaaisporten per provincie. De permanente omlopen moeten bij voorkeur liggen in de omgeving van regionale bedrijventerreinen, en niet in de nog schaarse open ruimte van de buitengebieden. Ze vragen overleg met de betrokken gemeentebesturen.

d. Mogelijkheden voor wandelwegen, fietspaden, ruiterspaden, enz. kunnen het best geïntegreerd worden in de natuur- en agrarische gebieden, met respect voor de aanwezige functies.

e. De realisatie van 10.000 ha nieuw bos kan gerealiseerd worden binnen bestemmingscategorie 'natuur, bos en groen'. In een groot aantal gebieden is er nood aan bebossing.

407a. SARO verwijst naar zijn standpunten 27 en 35d.

407b. SARO is van oordeel dat deze vraag niet het voorwerp is van voorliggend addendum. Deze problematiek kan aangepakt worden in uitvoering van het RSV en het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen.

407c. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c en 218a.

407d. SARO neemt akte van deze bemerking.

407e. SARO verwijst naar zijn standpunt 244.

#### **408. Minaraad Laarne [B216]**

a. Het addendum is niet laagdrempelig genoeg. Een gewoon publiek kan dit nauwelijks lezen, veel vakjargon. De mooie infoboekjes zijn veel te oppervlakkig waardoor de mensen uit de vele gemeentelijke milieuraaden en gecoro's zich te weinig kunnen voorbereiden.

- b. De principes van het RSV moeten volledig overeind blijven (o.a. open en stedelijk). Het addendum voorziet enkele grote inbreuken op de open ruimte van vb. het Meetjesland.
- c. De bijkomende economische knooppunten zijn teveel gericht op automobilititeit waardoor het fileprobleem niet zal verminderen.
- d. Uit het addendum spreekt geen langetermijnvisie. Het is onduidelijk wat de opties zijn voor 2020 tot 2050 en waar het Vlaams Gewest in de tussenperiode heen wil.
- e. Voor enkele knelpunten in het buitengebied wordt geen oplossing voorgesteld (vb. zonevreemde agrarische bedrijven, zonevreemde bossen).
- f. Het RSV voorziet 25 wooneenheden/ha in het stedelijk gebied en 15 wooneenheden/ha in het buitengebied. Dit is in tegenspraak met het grond- en pandendecreet dat voorziet in 35 wooneenheden/ha.

*408a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 6a.*

*408b. SARO verwijst naar zijn standpunt 2e.*

*408c. De Raad verwijst naar zijn standpunt 96b,c.*

*408d. SARO verwijst naar zijn standpunt 8d.*

*408e. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a en 239a.*

*408f. SARO verwijst naar zijn standpunt 35d.*

**409. Gemeenteraad Ledegem: advies 8 april 2010 [A7, A52]**

a. De gemeenteraad uit zijn bezorgdheid m.b.t. de leefbaarheid van woonkernen, meer specifiek het als woonkern geselecteerd dorp Rollegem-Kapelle. Deze bezorgdheid is niet ingegeven vanuit een benadering van gemeentefiscaliteit, maar wel vanuit de bekommernis om een beperkte kern (1.450 inwoners) te laten uitgroeien tot een leefbaar niveau binnen de fusiegemeente Ledegem. Volgende overwegingen zijn hierbij essentieel: (1) definitie van een leefbare kern: binnen het RSV moet een methodiek onderbouwd worden om de minimale grootte in te schatten van een kern in het buitengebied. Er moet rekening mee gehouden worden dat basisvoorzieningen (o.a. een dorpsschool, apotheek, bakkerij) in stand worden gehouden. (2) De interne ruimtelijke dynamiek van de kern moet afgewogen worden tegenover de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. Het zou onlogisch zijn dat een gemeente die bvb. enkele tientallen woningen tekort heeft om een echt leefbare kern te worden, die een eigen ruimtelijke dynamiek heeft om daar naartoe te groeien en bovendien die groei kan realiseren zonder de draagkracht van de omgeving te overschrijden, de kans niet zou krijgen om tot een leefbare kern te evolueren. Nochtans is dit vandaag de realiteit. (3) Tools ter uitvoering. Er bestaat de mogelijkheid om de inplanting van kleinschalige bedrijventerreinen aansluitend bij een woonkern te voorzien, indien er geen verantwoorde locatie wordt gevonden bij een hoofddorp. Dit is positief indien deze inplanting afgewogen wordt vanuit de ruimtelijke dynamiek van de betreffende woonkern en wanneer de ruimtelijke draagkracht niet overschreden wordt. Diezelfde tool zou moeten gehanteerd worden voor de inplanting van woongelegenheden. Het oriënteren van een ruimtelijke dynamiek in afweging met de draagkracht van de omgeving moet voorop staan (beperking verspreiding van woningen, principe gedeconcentreerde bundeling).

b. De gemeenteraad uit eveneens zijn bekommernis over de leefbaarheid van landbouwexploitaties en landbouwbedrijfszetels in het niet herbevestigd agrarisch gebied. Voor het concrete geval van de Heulebeekvallei pleit de gemeenteraad voor een integrale benadering die voldoende rekening houdt met de structuur van de landbouwbedrijven en met de ruimte voor water. De gemeenteraad maakt zich zorgen over de methodiek van aanpak, die helemaal voorbij gaat aan het subsidiariteitsbeginsel en aan de insteek en visievorming vanuit de gemeente (GRS). De gemeente wil au serieus genomen worden en van bij de aanvang betrokken worden in het proces, als volwaardige partner. Bovendien lijkt een positieve uitspraak voor de leefbaarheid van de landbouwzetels en landbouwbedrijven in het RSV op zijn plaats.

*409a. De selectie van woonkernen gebeurt door de provincies en niet in het addendum. Het lokaliseren van bijkomende woongelegenheden gebeurt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.*

*409b. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**410.** CBS Ledegem [B35, B304 twee identieke bezwaarschriften]

Het bezwaarschrift van het CBS Ledegem is identiek aan het advies van de gemeenteraad van Ledegem [A7].

*410. De Raad verwijst naar zijn standpunt 409a en 409b.*

**411.** Gemeenteraad Leopoldsburg: advies 5 mei 2010 [A56]

De gemeenteraad formuleert gunstig advies op voorwaarde dat:

- a. De bijkomende functies en/of bestemmingen die kunnen gerealiseerd worden op de door de militairen af te stoten terreinen kunnen als bijkomend op de reeds voorziene taakstelling gezien worden.
- b. De bestemmingswijziging en de bijhorende quota van bestemmingen van delen van het militair domein die nu vrijkomen in een parallelle ruimteboekhouding opgenomen worden.

*411. SARO verwijst naar zijn standpunt 121.*

**412.** Stadsbestuur Leuven [B72]

a. Het stadsbestuur tekent bezwaar aan tegen het addendum omwille van het niet weerhouden van de wijziging aan de categorisering 'ontsluiting van het regionaal stedelijk gebied Leuven – selectie van de R23-west beperken tot de N2 (Vuurkruisenlaan). Ze gaan niet akkoord met de motivering die hiervoor gegeven wordt in het addendum. Er is inderdaad nog geen streefbeeld voor de ring rond Leuven (R23). Uit de voorstudie van het streefbeeld blijkt duidelijk dat de wegcategorisering van de Diestsevest tussen station en Vuurkruisenlaan niet strookt met de functie van de weg. De stad Leuven is van mening dat er al jaren een sterk gebiedsgerichte ruimtelijke en verkeerskundige visie bestaat, namelijk de herontwikkeling van de Leuvense stationsomgeving, waardoor deze herziening niet kan doorgeschoven worden naar latere herzieningen van het RSV.

b. Daarnaast vraagt de stad Leuven de selectie van de verbinding Gasthuisberg-E314 als primaire weg categorie II. De campus is een ruimtelijk element van Vlaams en internationaal niveau. De nieuwe plannen voorzien in de verdere uitbouw van verkeerscomplex 16 van de E314 als een specifiek verkeerscomplex voor de campus. Voor de ontsluiting van de campus werd de Task Force Gasthuisberg op Vlaams niveau opgericht (Vlaamse Regering 03.04.09). Het addendum stuurt de wegcategorisering bij op basis van o.a. bepaalde besluitvormingsprocessen. De stad Leuven vraagt om de ontsluiting van de campus Gasthuisberg naar de E314 tussen de nieuw aan te leggen rotonde en het verkeerscomplex 16 van de E314 als primaire weg categorie II op te nemen in het RSV.

c. De stad Leuven beaamt dat reiswegen voor uitzonderlijk vervoer in eerste instantie via de bovenlokale infrastructuur moeten lopen. Naast de functie van de weg moeten ook andere overwegingen een rol spelen bij de keuze van deze reiswegen. Dit is zeker voor secundaire wegen belangrijk. Ze gaan immers vaak door dicht bebouwde kernen. Wanneer kunstwerken worden opgericht kunnen de randvoorwaarden die de route voor uitzonderlijk verkeer met zich mee brengt een onaanvaardbare impact hebben op de verkeersleefbaarheid. De stad Leuven verwijst als voorbeeld naar de Naamssesteenweg N251 te Heverlee. De stad vraagt om de nieuwe tekstdelen over uitzonderlijk vervoer genuanceerder te stellen. Indien routes voor uitzonderlijk vervoer niet kunnen samengaan met andere belangrijke aspecten zoals verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid, moet een route voor uitzonderlijk vervoer in vraag kunnen worden gesteld.

d. De stad Leuven gaat er mee akkoord dat de klemtoon voor het aanbodbeleid voor kantoren ligt in de stedelijke gebieden, Antwerpen, Gent, VSGB, Leuven en Mechelen, de zogenaamde kantorendriehoek. Dit mag echter niet betekenen dat de stad geen planningsinitiatieven meer kan nemen inzake kantoorontwikkelingen omdat er een bevoegdheidsoverschrijding zou zijn.

*412a. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en vraagt aan de administratie om dit verder te onderzoeken in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*412b. SARO verwijst naar zijn standpunt 210 (bezwaarschrift UZ Leuven).*

*412c. SARO verwijst naar zijn standpunten 162b en 164f.*

*412d. SARO verwijst naar zijn standpunt 62a.*

**413. Stedelijke milieuvadviseraad Leuven [B196]**

a. Deze tweede herziening zal pas ten vroegste in 2011 van kracht gaan terwijl het RSV, dat tot 2012 loopt, dan aan een grondige herziening toe is. De Gecoro heeft sterk de indruk dat de hele herziening als enig nut heeft een aantal onwettelijke situaties (o.a. bedrijvzones zoals in Meise) nog snel te regulariseren. De milieuraad vraagt dan ook dat deze herziening zeker op het vlak van de uitbreiding van industriezones en het invoeren van het begrip bijzonder economisch knooppunt te annuleren.

b. Bij het opstellen van het RSV werd er vruchteloos gezocht naar een locatie voor ruimte voor lawaaisporten in de provincie Vlaams-Brabant. In deze herziening wordt opnieuw gevraagd minimaal één locatie aan te duiden per provincie. Voor de provincie Vlaams-Brabant is er geen ruimte voor dit soort van activiteiten, en bij uitbreiding is er vanuit milieustandpunt hiervoor in Vlaanderen geen plaats. Dit soort sporten vraagt niet alleen een specifieke ruimtevraag, maar zijn tevens oorzaak van extra lawaaihinder, geurhinder en overmatig en nodeloos brandstofverbruik en jaarlijks dodelijke slachtoffers. Het zou wenselijk zijn om een absoluut verbod op dit soort sporten af te kondigen en bijgevolg er ook geen ruimte voor af te bakenen.

*413a. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel bijzondere economische knooppunten (deel 2.2.4).*

*413b. SARO verwijst naar zijn standpunten 216a en 218b,c,d.*

**414. Gemeente Linter: advies 10 mei 2010 [A66]**

De toevoeging uit het addendum geeft de mogelijkheid om een lokaal bedrijventerrein in te richten aansluitend bij een woonkern, indien geen ruimtelijk verantwoorde locatie aan het hoofddorp wordt gevonden. Vaak is het zo dat een inrichting van een lokaal bedrijventerrein wenselijk is aan een belangrijke ontsluitingsinfrastructuur. Deze locatie ligt niet noodzakelijk aansluitend bij het hoofddorp. Het addendum hanteert hier nu enige soepelheid door deze ook mogelijk te maken aansluitend bij een woonkern. De gemeenteraad wil er echter voor pleiten om ruimere mogelijkheden te voorzien m.b.t. de inplanting langs een harde ontsluitingsinfrastructuur. Indien een lokaal bedrijventerrein ingeplant wordt langs een belangrijke ontsluitingsinfrastructuur zou de categorisering hoofddorp/woonkern/kern-in-het-buitengebied geen criterium mogen zijn. Het is immers de ontsluitingsinfrastructuur die een bepaalde locatie als de meest geschikte maakt voor de inplanting van het lokaal bedrijventerrein. Het moet volgens de gemeenteraad mogelijk zijn om - indien er geen ruimtelijk verantwoorde locatie gevonden wordt aansluitend bij het hoofddorp - de inplanting niet alleen te voorzien langs een harde ontsluitingsinfrastructuur aansluitend bij een woonkern, maar eveneens aansluitend bij een kern-in-het-buitengebied.

*414. SARO verwijst naar zijn standpunt 50d.*

**415. Gemeenteraad Lochristi: advies 26 april 2010 [A15]**

a. Wonen: de gemeente heeft in dat verband geen opmerkingen.

b. Werken: de gemeente ondersteunt de beslissing van de Vlaamse Regering om circa 6.000 ha extra ruimte te bestemmen. Ook de mogelijkheid om lokale bedrijventerreinen te realiseren in de buurt van een woonkern wordt door de gemeente sterk ondersteund. De gemeente blijft vragende partij voor het creëren van extra ruimte voor bijkomende bedrijven of bedrijven die zich wensen te herpositioneren binnen de gemeente.

c. Infrastructuur: de gemeente is geen voorstander van een tram op vaste bedding in Lochristi, wel van een vrije busbaan langs de N70. De gemeente wenst tevens de N70 tussen Oostakker en Bosdreef (nu secundaire weg type III) te categoriseren als secundaire weg type II. De kleinhandelszaken die langs deze weg gevestigd zijn moeten steeds bereikbaar blijven voor alle verschillende verkeersmodi. Het wegverkeer kan bijgevolg niet ondergeschikt gesteld worden aan het openbaar vervoer.

d. Toerisme en recreatie: de gemeente ondersteunt de beslissing om prioriteit te geven aan de herbestemmingen op lokaal niveau van bestaande zonevremde recreatieve infrastructuur. Ook het stimuleren van verweving van vrijetijdsfuncties wordt door de gemeente toegejuicht. Lawaaisporten worden bij voorkeur voorzien op onbenutte gronden nabij of in industriegebied.

e. Landbouw, natuur en bos en grond- en pandenbeleid. De gemeente formuleert geen opmerkingen.

*415a. De Raad neemt akte van deze vaststelling.*



*415b. SARO verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

*415c. SARO neemt akte van het standpunt inzake de tram op vaste bedding. De prioriteiten opgenomen onder paragraaf 5.1.1 ("voorstedelijk vervoer in Gent") zijn echter gekoppeld aan het Pegasusplan van De Lijn en worden verder uitgewerkt in overleg met de gemeente. De vraag in verband met selectie van de N70 tussen Oostakker en Bosdreef betreft een provinciale bevoegdheid en is niet het voorwerp van voorliggend addendum.*

*415d. SARO verwijst naar zijn standpunt 215c.*

*415e. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**416.**Gemeenteraad Lommel: advies 25 mei 2010 [A26]

- a. De gemeenteraad van Lommel adviseert voorwaardelijk gunstig op voorwaarde dat opmerkingen zoals door de gemeenteraad geformuleerd inzake het thema 'lijninfrastructuur' meegenomen worden in de verdere uitwerking van de gedeeltelijke herziening en actualisering van het RSV. In kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan Ruimte voor na 2012 wenst de gemeenteraad aan de hogere overheid een herziening van de categorisering te vragen en Lommel te selecteren als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied.
- b. Het aanleggen van de N769 tussen N71 en N746 – categorisering van de wegenis: in functie van de ontwikkelingen van de IJzeren Rijn (en het bijhorende industrieterrein Kristalpark), de stationsomgeving, het Spartacusproject en de ontwikkeling van de aangrenzende woonuitbreidingsgebieden, moet deze site worden bekeken in functie van een optimale ontsluiting. Het advies wijst wel op problemen die zich in dit verband zullen voordoen (verkeersproblemen enige spoorovergang, aandacht voor sterke ruimtelijke ontwikkeling van stationsomgeving, vrijwaring woonkwaliteit langs treintracé, uitbouw logistieke voorzieningen industrieterrein). De stad stelt voor om in samenwerking met de NMBS, Infrabel en de provincie een masterplan op te maken.
- c. Categorisering van de Molsekiezel N712/Adelberg/Gestelse Dijk: de ontsluiting van de stedelijke sportzone het vakantiedomein Center Parks wordt in het kader van het mobiliteitsplan stad Lommel onderzocht waardoor de categorisering van deze wegen kan wijzigen.
- d. Realisatie van N71 als primaire weg type I: herinrichting van de N71 is cruciaal. De stad vraagt om deze op te nemen in de begroting.
- e. Zowel de gemeenteraad als het CBS stelt vast dat inzake het thema 'toerisme, recreatie en sport' de voorgestelde projecten van de stad tijdens de plenaire vergadering werden meegenomen bij deze aanpassing.

*416a. De selectie van de kleinstedelijke gebieden is geen voorwerp van de huidige herziening. SARO verwijst naar zijn standpunt 399a.*

*416b,c en d. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en vraagt aan de administratie om deze voorstellen verder te onderzoeken in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*416e. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**417.**CBS Lommel [B333]

- a. De stad Lommel heeft in de plenaire vergadering gevraagd om Lommel te selecteren als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied in plaats van een kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. De administratie antwoordde hier negatief op en merkte op dat deze upgrading in realiteit weinig verschil maakt naar taakstelling. De selectie als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau biedt bovendien meer garanties voor het ondersteunen van een stedelijk gebiedbeleid (centrumfunctie). In het kader van een nieuw beleidsplan ruimte voor na 2012 zal worden nagekeken in hoeverre het uitrustingsniveau van de gemeente sinds 1991 veranderd is en of er aangepaste selectiecriteria of beleidscategorieën noodzakelijk zijn. De stad Lommel wenst in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte voor na 2012 een selectie als structuurondersteunend stedelijk gebied.
- b. Het CBS verwijst verder naar de punten b,c en d van het advies van de gemeenteraad Lommel.
- c. De uitbreidingsmogelijkheden van het mototerrein in Lommel moeten optimaal verzekerd worden. Eventuele uitbreidingen voor bijkomende lawaisporten (zoals autosport, karting) kunnen gesitueerd worden in de directe omgeving. Ze wijzen verder op de aanleg van het golfterrein in Lommel (cf. golfnota), de uitbreiding van de stedelijke sportzone, de uitbreiding van het recreatieterrein Blauwe Meer en Parelstrand en de omzetting van de nabestemming natuur naar recreatie op de ontginningsgebieden.

*417a. De selectie van de kleinstedelijke gebieden is geen voorwerp van voorliggende herziening. SARO verwijst naar zijn standpunt 399a.*

*417b. SARO verwijst naar zijn standpunt 416b,c,d.*

*417c. SARO neemt akte van deze voorstellen die kaderen binnen de uitvoering van het RSV.*

**418. Gemeenteraad Maasmechelen: advies 4 mei 2010 [A36]**

Het gemeentebestuur vraagt om binnen de hiërarchie van stedelijke kernen voor Maasmechelen een upgrading door te voeren van kleinstedelijk gebied type 3c naar structuurondersteunend stedelijk gebied type 3a. In een nota van 28 bladzijden geeft de gemeente verder invulling aan de onderbouwing van deze vraag. De gemeente Maasmechelen is er van overtuigd dat de potenties, intrinsieke kwaliteiten en de realisaties van de afgelopen jaren een upgrading noodzakelijk maken. Deze upgrading is essentieel om het ruimtelijk en socio-economisch beleid van de gemeente te kunnen afstemmen op de werkelijke mogelijkheden en realistisch ambitieniveau voor de gemeente. Het kan niet zijn dat een onzorgvuldige inschatting en inschaling in een te laag niveau het vooruitstrevend beleid van de gemeente langer stremmen.

De huidige selectie van structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden gaat uit van kernen die als goed uitgerust worden beschouwd (type 3a). Deze kernen hebben een rol op het vlak van bundelen van activiteiten voor een ruimere regio. Deze nuance is belangrijk bij de afbakingsprocessen die voor kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau voorzien worden. Het verschil in beide categorieën (type 3a en 3c) zit in de mate waarop versterking van de stedelijke voorzieningen in delen van het buitengebied een complementair of ontwrichtend effect hebben op het voorzieningenapparaat binnen een bepaalde stedelijke kern.

De bestaande stedelijke structuur met haar hiërarchie van steden is gebaseerd op een wetenschappelijke analyse op het niveau van de verzorgende functies van de woonkernen en de aard en de intensiteit van de relaties die deze functies oproepen. Maasmechelen heeft grote moeite met de wetenschappelijke benadering die in de studie 'Hiërarchie van de stedelijke kernen in Vlaanderen' wordt gehanteerd. De gemeente is het niet eens met de beoordeling van 1997. Om de gewenste upgrading naar niveau 3a te kunnen staven, worden in de studie alle functies waarin Maasmechelen vanaf 1997 duidelijk een voorsprong heeft genomen, geanalyseerd. Dit zijn de functies detailhandel, cultuur en sport, recreatie en horeca en verkeer. Het gemeentebestuur van Maasmechelen heeft de ambitie om tal van andere stedelijke functies te versterken.

In de studie wordt voor elk van deze functies het uitrustingsniveau van Maasmechelen vergeleken met dat van de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden. De kwantitatieve benadering van de detailhandelsfunctie van Maasmechelen toont duidelijk aan dat zij zich kan meten aan het aanbod in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden (o.a. Maasmechelen Village Outlet Shopping en het shoppingcentrum M2). Ook de kwalitatieve benadering van de detailhandelsstructuur van Maasmechelen toont aan dat de gemeente met het Village Outlet Shopping (Leisure-Valley) een sterke regionale en tot zelfs een bovenregionale verzorgingsfunctie heeft in de provincie Limburg en de euregio.

Het toeristisch-recreatief aanbod is beduidend toegenomen (o.a. voetbalstadion van Patro-Eisden). In de provinciale beleidsstudies wordt in het stedelijk netwerk Maasland de ontwikkeling van toeristische infrastructuur beschouwd als een basisfunctie voor de herprofilering van de regio. Concreet voorbeeld is versterking en uitbreiding van Leisure Valley kaderend in de hele toeristisch-recreatieve structuur van de gemeente. In Maasmechelen ligt eveneens een groot deel van Nationaal Park Hoge Kempen. Maasmechelen zal beschikken over de hoofdtoegangspoort tot het Nationaal Park met uitgebreide informatieve en toeristische voorzieningen en heeft als enige van de 5 gemeenten een tweede toegangspoort ter hoogte van de Salamander. Beide poorten bieden recreanten en toeristen voldoende mogelijkheden om gebruik te maken van de vele faciliteiten in en rond het park.

Op vlak van bereikbaarheid scoort Maasmechelen naar behoren door haar ligging aan de N78 en de aansluiting op autosnelweg E314. Echter tot vandaag heeft zij nog geen regionaal openbaar vervoersmiddel wat bijna noodzakelijk is voor de kwalificatie tot een structuurondersteunend klein stedelijk gebied. Mede door haar centrale ligging in het Maasland is een regionaal openbaar vervoersnetwerk noodzakelijk. Daarom wordt de gemeente uitgebouwd tot een knooppunt voor openbaar vervoer met een herontwikkeling van de voormalige spoorverbinding met Hasselt-Genk naar een light-rail en een optimalisering van de noord-zuid-verbinding (Maaseik-Luik). De oost-west-verbinding (Hasselt-Genk-Maasmechelen) kan op termijn doorgetrokken worden naar Nederland.

Mede door aan de aanwezigheid van Leisure Valley, de benoeming van Maasmechelen als recreatief knooppunt in de provinciale beleidsvisies en het toeristisch profiel van de hele gemeente vervloeden de functies cultuur, toerisme en recreatie in elkaar. Ze verwijst verder naar de sterke programmatie van het cultureel centrum, de Euroscop en het mijnwerkersmuseum. De gemeente suggereert aan de provincie om bij uitwerking van actie 46 in het provinciaal ruimtelijk structuurplan in Maasmechelen aandacht te besteden aan de mijncités die in het GRS worden benoemd. De overige functies maken geen deel uit van de wetenschappelijke studie maar hebben wel een positieve invloed op in het onderzoek bedoelde functies. De studie gaat in op de industrie in Maasmechelen en de dienstverlening.

De studie gaat verder in op de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden in Limburg. In het zuidelijk Maasland is Maasmechelen de belangrijkste gemeente (door haar ligging op het kruispunt van de oost-west gerichte E314 en de noord-zuid gerichte N78.) De provincie Limburg heeft twee structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden (Tongeren en Sint-Truiden). Op niveau 3b staan de Limburgse gemeenten Lommel en Maaseik. Op hetzelfde niveau als Maasmechelen staan Bilzen, Bree, Neerpelt-Overpelt. Van alle Limburgse gemeenten met kleinstedelijk gebied type 3 heeft enkel Sint-Truiden meer inwoners. Van alle Vlaamse gemeenten van niveau 3c heeft Maasmechelen de derde grootste inwonerspopulatie. Bij opschaling naar niveau 3a zal Maasmechelen meteen de vierde plaats bekleden in Vlaanderen na Lokeren, Sint-Truiden, Dendermonde. De hele regio Maasland beschikt vandaag niet over een structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Maasmechelen besluit dat het rapport aantoont aan dat er voldoende argumenten zijn om Maasmechelen op te schalen tot niveau 3a en zo ook het Maasland perspectief te bieden in de verdere uitbouw van het stedelijk voorzieningenweefsel.

*418. De selectie van de kleinstedelijke gebieden is geen voorwerp van de huidige herziening. SARO verwijst naar zijn standpunt 399a.*

**419.CBS Mechelen [B253]**

Bij het vervangen van bestaande richtinggevende selecties voor primaire wegen II (punt 3) wordt de tangent beschreven als 'nieuwe stedelijke boulevard' aan de arsenaalsite. De nieuwe wegverbinding wordt niet meer aangeduid als 'de nieuwe stedelijke boulevard' maar als nieuwe 'Tangent'.

*419. SARO brengt deze opmerking onder de aandacht van de administratie.*

**420.Gecoro Mechelen [B255]**

a. De Gecoro stelt vast dat de minimale woondichtheid van 25 woningen/ha in het stedelijk gebied met het addendum niet gewijzigd wordt. Er wordt enkel een nuancering van het begrip verdichten toegevoegd. De Gecoro is van mening dat een dichtheid van 25 woningen/ha eerder laag is. Een hogere dichtheid is noodzakelijk om de kwaliteit van de ruimte te garanderen.

b. De Gecoro kan de prioriteitstelling voor het opmaken van een tracéstudie voor de alternatieven voor primaire I-verbindingen tussen de A12 te Willebroek-Zuid en de A1 ondersteunen.

*420a. SARO verwijst naar zijn standpunt 37a.*

*420b. SARO neemt akte van deze vaststelling.*

**421.Gemeenteraad Meerhout: advies 26 april 2010 [A49]**

a. Het wordt als positief ervaren dat wat betreft de inrichting van nieuwe lokale bedrijventerreinen het plan ruimte laat om meer dan vijf ha bijkomend bedrijventerrein te ontwikkelen. De koppeling met de aangetoonde behoefte is echter in de praktijk moeilijk, de vraag is hoe je deze behoefte kunt aantonen en of niet beter elke gemeente de gelegenheid gegeven wordt haar lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen.

b. Inzake lijninfrastructuur vraagt de gemeenteraad, mede in het licht van de beperkte capaciteit op de E313 en de ring rond Antwerpen, voor een upgrading van het wegennet tussen Geel-West en Aarschot tot op het primair niveau en dit in functie van een goede bereikbaarheid van de hoofdstad.

*421a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 50d.*

*421b. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en vraagt de administratie om dit verder te onderzoeken in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

**422. Gecoro Meerhout [B276]**

- a. Het is positief dat de oppervlaktemaat van lokale bedrijventerreinen thans wordt benaderd in functie van de terreinconfiguratie. Er wordt verwezen naar de aangetoonde behoefte m.b.t. bedrijventerreinen. De vraag is hoe deze behoefte kan aangetoond worden of niet beter elke gemeente de gelegenheid gegeven wordt haar lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen.
- b. Gecoro pleit, mede in het licht van de beperkte capaciteit op de E313 en de ring rond Antwerpen, voor een upgrading van het wegennet tussen Geel-West en Aarschot tot op het primair niveau en dit in functie van een goede bereikbaarheid van de hoofdstad.
- c. Inzake collectief vervoer vraagt Gecoro aandacht voor de goedgekeurde haalbaarheidsstudie alternatief openbaarvervoersysteem Kempen.

*422a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 50d.*

*422b. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en vraagt de administratie om dit verder te onderzoeken in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*422c. SARO verwijst naar zijn standpunten 161a en 161b.*

**423. Gemeenteraad Meise: advies 29 april 2010 [A62]**

De gemeenteraad sluit zich aan bij de afbakening van het bijzonder economisch knooppunt Westrode zoals voorzien in de tweede herziening van het RSV.

*423. SARO verwijst naar zijn standpunt 126.*

**424. Gemeenteraad Melle: advies 19 april 2010 [A12]**

De gemeenteraad treedt het advies van de Gecoro bij, waarin volgende bemerkingen worden geformuleerd:

- a. Rubriek 5.1.1, pag. 38-39: in het kader van het voorstedelijk vervoer in Gent is het aangewezen om ook een tramverlenging te voorzien tot het centrum van Melle. Het verhogen van de frequentie van treinen tussen Melle en Gent zou ook een middel moeten zijn om het openbaar vervoer te verbeteren.
- b. Rubriek 4.1.4, pag. 34: het is vreemd dat geen melding wordt gemaakt van de vergevorderde plannen van NMBS, NMBS-holding en Infrabel om nieuwe werkplaatsen te voorzien op het vormingsstation Melle zodat het vormingsstation Merelbeke overgeplaatst wordt naar Melle. In deze optiek wil de Gecoro aanhalen dat de site te Melle geen evidente keuze is om een dergelijk omvangrijk project te realiseren. De geplande werken zullen zorgen voor een vermindering van de woonkwaliteit. De Gecoro stelt voor om een alternatief onderzoek op te starten naar een ruimtelijk meer geschikte locatie binnen Vlaanderen.

*424a. Het betreft een nieuwe vraag, die niet tijdens de plenaire vergadering werd geformuleerd. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en vraagt de administratie om dit verder te onderzoeken in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*424b. Deze problematiek werd niet aangebracht tijdens het ambtelijk vooroverleg met NMBS en Infrabel (cf. addendum bijlage 5). SARO vraagt de administratie na te gaan of een selectiewijziging van de vormingsstations noodzakelijk is.*

**425. CBS en Gecoro Menen [B341, B319]**

- a. Onder het thema wonen (IG pag.19 punt 3.2.5) wordt het grensgebied met Frankrijk (Lille) niet aangehaald onder punt c 'bijzondere gebieden.
- b. De grensmigratie vanuit Frankrijk (op West-Vlaanderen) heeft een impact op het grondgebied Menen en omgeving (o.a. Wervik). Naast de vergrijzing, levensstijlen van jongeren speelt ook de grensmigratie een rol bij specifieke woonwensen en woonbehoeften. De grensmigratie heeft zijn invloed zowel op de koop- als huurmarkt. Ze vragen dat bij de kwantitatieve taakstelling voor wonen rekening zal gehouden worden met deze migratie bij de herschikking van het provinciaal en lokaal beleid (cf. pag.31). De gemeente voegt het verslag van de Gecoro toe in bijlage van het bezwaarschrift.

*425a. SARO brengt deze bemerking onder de aandacht van de administratie.*

*425b. De taakstelling voor wonen op gemeentelijk niveau wordt vastgelegd via het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Het addendum neemt daartoe geen cijfers op.*

**426.** CBS Merksplas [B98]

De gemeente vraagt dat om bij de verdere uitwerking van het ruimtelijk beleidskader voor de inplanting van windturbines en andere vormen van decentrale hernieuwbare energiebronnen rekening te houden met de mogelijkheid dat in Merksplas dergelijke zones zijn die hiervoor in aanmerking komen o.a. zone rond Koekhoven, in het GRS voorzien als agrarische bedrijvenzone, en de zone waar milieubedrijvigheid van I.O.K. op de grens met Beerse gevestigd is.

*426. SARO verwijst naar zijn standpunt 162g.*

**427.** Gemeenteraad Middelkerke: advies 11 maart 2010 [A1]

De gemeenteraad is vragende partij om de primaire weg II N325 door te trekken tot aan de N318 (via een westelijke omleidingsweg tot aan het rondpunt Westendelaan-IJzerlaan om de sleutel van de kamstructuur te realiseren). De gemeente formuleerde deze bemerking ook tijdens de plenaire vergadering en stelt vast dat hier verder geen rekening mee werd gehouden. Volgens het RSV wordt een kamstructuur voorzien voor de kuststrook die de toegankelijkheid van de kust vanaf de E40 organiseert. Volgens het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt een westelijke ring rond Middelkerke voorzien die de instroom van het toeristisch verkeer naar de badplaatsen Middelkerke en Westende-Bad moet verbeteren zonder het centrum van Middelkerke te belasten. De werken voor de aanleg van een westelijke omleidingsweg rond Slype, zoals voorzien op het gewestplan Oostende-Middenkust, zijn in volle uitvoering en zullen nog dit jaar beëindigd worden.

*427. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. SARO stelt vast dat er nog geen duidelijkheid of consensus is over de categorisering van de westelijke omleiding zelf. Vermits er klaarblijkelijk wel een akkoord is over de aanleg ervan, stelt SARO voor om de selectie van de N325 als primaire weg te beperken tot de aansluiting met de aan te leggen westelijke omleidingsweg. SARO neemt akte van de stand van zaken van de aanleg van de westelijke omleidingsweg rond Slijpe, in overeenstemming met het addendum.*

**428.** Gemeente Neerpelt: advies 26 april 2010 [A77]

Het advies van de gemeente Neerpelt is voorwaardelijk gunstig, m.n. op voorwaarde dat de N71 verbonden wordt met de N748 volgens het oorspronkelijke tracé volgens het gewestplan.

*428. Het betreffende gedeelte van de N71 is geselecteerd als een primaire weg type II. Het bepalen van het exacte tracé behoort tot de uitvoering van het RSV en voorliggend addendum en moet gebeuren op basis van onder meer ruimtelijk onderzoek en visievorming, de kennis van de milieueffecten, actorenoverleg.*

**429.** Gemeenteraad Nevele: advies 27 april 2010 [A48]

a. De gemeenteraad vraagt om bijkomende mogelijkheden te creëren inzake een lokaal bedrijventerrein, cf. art. 3.4.3 van het addendum: aansluiting van een lokaal bedrijventerrein aan een bedrijventerrein in een woonkern moet mogelijk zijn als een evenwaardig verantwoorde locatie ten opzichte van deze van het hoofddorp voorhanden is, in functie van de uitbreiding mag er nieuwe ontsluitingsinfrastructuur worden aangelegd indien dit gebeurt met het oog op het bekomen van een betere mobiliteit voor de woonkern en indien er bijkomende aansluiting mogelijk wordt op bestaande grote harde ontsluitingsinfrastructuur, combinatieverweving met recreatief toerisme en vrijetijdsfuncties mogelijk maken.

b. Ze vraagt om art. 5.3.2.8 van het addendum aan te vullen met volgende tekst 'de voorkeur te geven aan uitbreidingen palend aan zones die thans door planmatige aanpak reeds een recreatieve functie hebben'. In aanvullende orde vraagt de gemeenteraad een combinatieverweving met lokale bedrijventerreinen.

c. De gemeenteraad hecht ook zijn goedkeuring aan de nota van de stedenbouwkundige ambtenaar (die aan het advies toegevoegd wordt en die eveneens opmerkingen formuleert i.v.m. de mogelijkheden voor aanleg van nieuwe lokale bedrijventerreinen in andere woonkernen dan bij het hoofddorp en de uitbouw van toeristische, recreatieve, archeologische, bouwkundige en industriële erfgoedtroeven, en dit als bijkomende ondersteuning van het provinciaal fietsroutenetwerk.

- d. De tussenkomst van raadslid R. Boone (in dezelfde lijn als de stedenbouwkundige ambtenaar en de gemeenteraad) op de gemeenteraad van 27 april 2010 wordt eveneens als motivatie aan het dossier toegevoegd.
- e. De gemeenteraad vraagt ten slotte dat historisch gegroeide bedrijven met een verkoopsoppervlakte van meer dan 400 m<sup>2</sup> en gelegen langsheen een goed uitgeruste weg en rekening houdend met de instroom van nieuwe bewoners, omwille van de leefbaarheid zouden kunnen geregulariseerd worden.

*429a,b,c en d. De Raad ondersteunt dit voorstel niet en verwijst naar zijn standpunt 50d.*

*429e. De Raad merkt op dat de definitie van historisch gegroeid bedrijf in het addendum geen oppervlaktelimiet inhoudt, maar uitgaat van het feit dat het ruimtelijk vraagstuk best op bovenlokaal niveau wordt afgewogen. De Raad adviseert geen wijziging aan te brengen aan de definitie in het addendum, vermits de aanpak van historische gegroeide bedrijven gebaseerd is op maatwerk in een gebiedsgericht overlegproces.*

**430.**Gemeenteraad Nieuwpoort: advies 15 april 2010 [A20]

De gemeenteraad dringt er op aan dat Nieuwpoort het statuut van economisch knooppunt behoudt, gelet op de reconversie van de visserij.

*430. De Raad neemt akte van dit standpunt en wijst erop dat het addendum ter zake geen wijziging inhoudt.*

**431.**CBS Oudenaarde [B339] en Gecoro Oudenaarde [B175]

Het College neemt het standpunt in van de Gecoro dat de nadruk legt op de onduidelijkheid en de vaagheid van het voorliggend document waardoor dan ook geen advies kan worden uitgebracht.

*431. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

**432.**Gemeenteraad Overijse: advies 27 april 2010 [A59]

De gemeenteraad heeft bezwaar tegen de selectie van bijzondere economische knooppunten. Eén van de 40 knelpunten is de KMO-zone Maleizenveld te Overijse. Het gemeentebestuur benadrukt dat de KMO-zone Maleizenveld niet als knelpunt kan worden opgenomen aangezien de betreffende terreinen in het GRS werden geselecteerd als 'lokaal bedrijventerrein'. Gelet op de ligging van de KMO-zone Maleizenveld langsheen de autosnelweg E411 en in de onmiddellijke nabijheid van de woonkern Maleizen, voldoet de selectie van de KMO-zone Maleizenveld aan de voorwaarden van de herziening van het RSV en is voldaan aan het principe van de subsidiariteit. De gemeenteraad vraagt expliciet om deze KMO-zone te schrappen van de lijst van knelpunten of om in het addendum op te nemen dat de KMO-zone Maleizenveld enkel kan ontwikkeld worden als lokaal bedrijventerrein.

*432. Maleizenveld werd opgenomen bij de achtergrondinventaris van alle bestaande concentraties die mogelijk een problematiek inhielden op vlak van niet-selectie als economisch knooppunt (IG bijlage 1. Maleizenveld is in het RG niet geselecteerd als bijzonder economisch knooppunt. Dit stemt overeen met het standpunt van de gemeente dat het terrein enkel als lokaal bedrijventerrein kan worden ontwikkeld. Gezien het IG slechts een informerend karakter heeft adviseert de Raad om 'Maleizenveld' niet te schrappen uit de achtergrondinventaris.*

**433.**Gemeentelijke raad voor milieu en natuur Overijse [B40]

a. De gemeentelijke milieuraad tekent bezwaar aan tegen de selectie van bijzondere economische knooppunten voor Overijse, meer bepaald de KMO-zone Maleizenveld. RAMINA heeft in het verleden meermaals bezwaar ingediend tegen bepaalde bedrijfsontwikkelingen in Maleizenveld (bezwaar wordt toegevoegd in een bijlage aan het bezwaarschrift en gaat onder meer in op de tegenstrijd met het RSV, met het PRS Vlaams-Brabant, het gemeentelijk beleid, het mobiliteitsplan, duurzame ontwikkeling). Dit bezwaar was gedeeltelijk gebaseerd op de tegenstrijdigheid met de voorwaarden in het huidig RSV. Een herziening van het RSV zou de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein in een niet ontwikkelde open ruimte van het buitengebied vergemakkelijken en zelfs op regionaal niveau mogelijk maken. De adviesraad verwijst naar de expliciete vraag van het gemeentebestuur om de KMO-zone Maleizenveld te schrappen van de lijst van knelpunten of om in de herziening op te nemen dat de KMO-zone Maleizenveld enkel kan ontwikkeld worden als lokaal bedrijventerrein.



- b. De adviesraad dringt er tevens op aan om een duidelijk onderscheid te behouden tussen de bijzondere economische knooppunten en de buitengebieden en vooral het begrip 'lokaal bedrijventerrein' in deze buitengebieden niet uit te hollen door het versoepelen of weglaten van de voorwaarden zoals voorzien in het initieel RSV. Vooraleer een volledig nieuw bedrijventerrein aan te snijden dienen bij prioriteit de bestaande bedrijfszones aangepakt te worden en moet onderzocht worden of zonevreemde bedrijven onder bepaalde voorwaarden hun bedrijvigheid in hun bestaande gebouwen kunnen verder zetten om zo leegstand te voorkomen. Elk initiatief tot vrijwaring van de open ruimten moet aangemoedigd worden, vandaar dat het aantonen van behoeften tot nieuwe ontwikkelingen steeds moet verplicht worden. Al het voorgaande zou bovendien moeten bijdragen tot een meerwaarde voor de mobiliteitsproblematiek, wat in het geval van Overijse noodzakelijk is gezien het verkeersknelpunt langs de N253 en het verkeerscomplex aan de E411 in Maleizen.
- c. De adviesraad verzoekt eveneens om de definitie van lokale bedrijven te bevestigen als zijnde bedrijven uit de gemeente die zich wensen te herlokalisieren of die wegens noodzakelijke uitbreiding herlokalisieren of die hun hoofdzetel in de gemeente hebben.
- d. De adviesraad wil met dit bezwaar benadrukken dat de problematiek van bedrijvigheid in zijn totaliteit moet bekeken worden en niet enkel de KMO-zone Maleizenveld.

*433a. De Raad verwijst naar standpunt 432.*

*433b. De Raad onderschrijft deze bezorgdheid en verwijst naar zijn standpunt 50d.*

*433c. SARO meent dat een definitie voor 'lokaal bedrijf' niet op zijn plaats is in het addendum. Enerzijds bevat het huidig RSV dergelijke definitie, zonder echter een verregaande beleidsmatige toepassing ervan te voorzien. Anderzijds beletten de snelle veranderingen in de economische dynamiek om dergelijke definitie te verankeren aan toekomstig beleid.*

*433d. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

#### **434. Gecoro Overijse [B178]**

- a. De Gecoro Overijse verwijst naar de selectie van bijzondere economische knooppunten in het addendum. Ze is van oordeel dat de oorspronkelijke selectie van economische knooppunten ruim voldoende is en geen nieuwe bijzondere economische knooppunten moeten aangeduid worden.
- b. Ze dient bezwaar in tegen de aanpassingen in het addendum betreffende de lokale bedrijventerreinen. De voorwaarde (maximaal 5 ha) wordt versoepeld. Een lokaal bedrijventerrein kan nu ook worden gerealiseerd aansluitend bij een woonkern en lokaal bedrijventerrein kan groter zijn dan 5 ha. De Gecoro is van oordeel dat deze wijzigingen te ruim zijn, waardoor nieuwe lokale bedrijventerreinen op zeer veel nieuwe locaties kunnen worden ingeplant. De Gecoro is van oordeel dat de oorspronkelijke voorwaarden moeten gehandhaafd worden.

*434a. De Raad verwijst naar standpunt 432.*

*434b. De Raad verwijst naar standpunt 50d.*

#### **435. Gecoro Pepingen [B279]**

Gecoro verwijst naar enkele elementen van het addendum die ook zouden moeten gelden of opgenomen worden in de zone van het buitengebied: economische activiteiten (IG pag.9 punt 2.1.3), bijzonder concentratiegebieden van economische activiteiten (IG pag.33 punt 4.2.1), decentrale energieproductie (IG pag.53 punt 5.2.4.3) en gewijzigde tekstdelen (RG pag.19 punt 3.4.3).

*435. De Raad kan deze voorstellen niet ondersteunen aangezien ze ingaan tegen de basisprincipes van het RSV.*



**436. Gemeenteraad Poperinge: advies 29 april 2010 [A45]**

De gemeenteraad adviseert ongunstig m.b.t. de zuidelijke bypass naast de ring rond Poperinge ter verbinding van de A24 uit Frankrijk via Rijsel – Steenvoorde (A25) naar Kortrijk als een te onderzoeken optie in een ruimer onderzoek. De gemeenteraad vraagt om van bij het begin betrokken te worden als actieve partner bij het grensoverschrijdende overleg en vraagt om het meerderheidsakkoord juist aan te halen en te interpreteren (cf. IG pag.50 onder titel 5.2.1.2 en RG pag. 27 en 28). De gemeenteraad vraagt om bijstellingen /voorstellen voor de ontsluiting van de regio te kaderen in een regionaal onderzoek naar de ontsluiting van de regio Rijsel-Zuid-West-Vlaanderen. De zuidelijke bypass is niet opgenomen in het RSV, noch in het PRS en het GRS van Poperinge noch in de afbakening van het kleinstedelijk gebied van Poperinge. Het gegeven om een nieuwe autosnelweg op Frans grondgebied (A24) via Steenvoorde en Poperinge om te leiden via de N38/R33 en de A19 om uiteindelijk de E17 bij Kortrijk te bereiken, is vergezocht gezien er voldoende en betere oplossingen zijn om niet die omweg te moeten nemen.

*436. SARO verwijst naar zijn standpunt 170c. Het is niet duidelijk waarom het meerderheidsakkoord niet juist zou aangehaald en geïnterpreteerd zijn. SARO vraagt aan de administratie om dit na te kijken. SARO treedt het voorstel bij om deze problematiek te kaderen in een regionaal onderzoek naar de ontsluiting van de regio Rijsel-Zuid-West-Vlaanderen. Saro adviseert om de betreffende tekstpassages in die zin aan te passen.*

**437. CBS Retie[B329]**

- a. De huidige voorraad bouwgronden in het woongebied volstaat in Retie niet om de toekomstige bouwbehoeften te lenigen. De aanwezige voorraad bouwgronden is sterk afgenomen.
- b. Bij de inplanting van nieuwe industriegebieden moet rekening worden gehouden met de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid. Gemeentegrenzen mogen geen belemmering vormen voor het afbakenen van bijkomende bedrijventerreinen of economische knooppunten. De verdere ontwikkeling van de nucleaire zones te Mol en de Stenehei in Dessel moeten afhankelijk worden gesteld van een degelijke ontsluiting op de noord-zuid verbinding N19. Indien ARP aandacht wil hebben voor kwalitatieve criteria en de nadruk legt op duurzame ruimtelijke ontwikkeling en niet alleen aanpak van korte termijnknelpunten dan moet deze vraag van de gemeente gezien worden als een kwalitatief hoge oplossing met aandacht voor duurzaamheid in de ruimtelijke ontwikkeling. De ontwikkeling van de bedrijventone aan de zuidzijde van de E34 is geen alternatief voor Arendonk. Het is een uitbreiding van de bestaande zone als interpretatie van de ruimtelijke afbakening van het economisch knooppunt.
- c. Er moet voldoende ruimte en soepelheid worden ingebouwd voor de verdere ontwikkelingen op recreatief vlak.
- d. De afstemming op en toepassing van het decreet grond- en pandenbeleid mag de bouw van bijkomende woningen en voorzieningen niet hypothekeren.
- e. Ook de Gecoro treedt deze bemerkingen bij.
- f. De herziening, met als planhorizon 2012, wordt wel heel laat ingezet. De horizon moet een voldoende perspectief bieden.

*437a. SARO verwijst naar zijn standpunt 27.*

*437b. SARO verwijst naar zijn standpunt 78c.*

*437c. SARO verwijst naar zijn standpunt 215c.*

*437d. SARO verwijst naar zijn standpunten 265a en 265b.*

*437e. SARO neemt akte van deze bemerking.*

*437f. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

**438.** Gecoro Retie [B195]

Tijdens de plenaire vergadering van 31.3.2009 maakte het schepencollege een aantal bemerkingen over aan ARP. Ze handelden over de voorraad bouwgronden, de inplanting van een bedrijvzone langs de E34 als uitbreiding van het economisch knooppunt Arendonk, het decreet grond- en pandenbeleid en bijkomende woningen, ontwikkelingen op recreatief vlak. Op een groot deel van de vragen werd niet ingegaan, waardoor de gemeente nogmaals een schrijven richtte aan ARP met het verzoek tot opname van Retie als uitbreiding van het economisch knooppunt. De Gecoro treedt het advies van het schepencollege bij en voelt zich evenmin gelukkig met het afwijzen van de door het schepencollege gemaakte opmerkingen.

*438. De Raad verwijst naar zijn standpunt 78c.*

**439.** Gemeenteraad Roeselare: advies 19 april 2010 [A55]

De gemeenteraad gaat principieel akkoord mits volgende voorwaarden:

- a. De compensatie van de bedrijventerreinen in de timing tot 2012 wordt opgenomen en de behoefte voor Roeselare inzake bijkomende bedrijventerreinen wordt gerealiseerd en rekening gehouden wordt met de motie die in de gemeenteraad van 30.1.2008 werd aangenomen: *'een leefbare omgeving om te wonen, te werken en te ondernemen – krachtlijnen voor de inrichting van de bedrijventerreinen voorzien in het gemengd stedelijk ontwikkelingsgebied Beveren-Noord'* (toegevoegd als bijlage bij het advies).
- b. In de timing een alternatief gewestelijk planningsinitiatief voor de site BPA Nieuwe Abele Zuid, goedgekeurd bij ministerieel besluit van 18.01/2002, wordt opgenomen.
- c. Het engagement aangegaan wordt om voor de helihavens een planningsinitiatief te nemen.
- d. In het hoofdstuk 'Mobiliteit' het station van Roeselare als uitzondering wordt opgenomen zodat een vlottere treinverbinding mogelijk wordt met de andere centrumsteden in Vlaanderen.

*439a,b,c. De Raad neemt akte van deze bemerkingen die niet het voorwerp uitmaken van voorliggende herziening.*

*439d. SARO pleit er voor dat dit wordt meegenomen in het overleg met NMBS/Infrabel en De Lijn in het kader van hun langetermijnvisies voor openbaar vervoer in Vlaanderen en de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

**440.** Gecoro Rumst [B88]

- a. Bij de beoordeling van de inplanting van windmolens moet steeds rekening worden gehouden met de ruimtelijke en visuele inpassing van de omgeving. De voorkeur voor het inplanten van windmolens moet gaan naar bestaande infrastructures (vb. langs de E19 te Rumst).
- b. Het beleid m.b.t. zonnepanelen is niet consequent. Het plaatsen is momenteel enkel vergunningsplichtig in BPA's, RUP's of verkavelingen. Het is noodzakelijk om steeds een ruimtelijke afweging te kunnen doen, wat met de huidige wetgeving onmogelijk is.
- c. Ze wijzen op de problemen in de industriezones van de dealkernen Rumst en Terhagen. Deze kernen hebben zich historisch anders ontwikkeld dan de dealkern Reet, waar de open ruimte primeert. Ze vragen om bij de grondige herziening van het RSV, die zal lopen vanaf 2012, hiermee rekening te houden en de industriezones van Rumst en Terhagen op te nemen als bijzondere economische knooppunten, met grote aandacht voor ontsluiting. Het betreft enkel de reconversie van de industriezones Catenberg, Stuyenberg en Molenveld en het is zeker niet de bedoeling om de open ruimte aan te snijden voor de ontwikkeling van nieuwe industriezones.

*440a. De Raad verwijst naar het bestaand wettelijk kader hieromtrent.*

*440b,c. SARO neemt akte van deze bemerkingen die niet het voorwerp uitmaken van de voorliggende herziening.*

**441.** Gemeenteraad Schoten: advies 29 april 2010 [A63]

De gemeenteraad brengt een ongunstig advies uit en formuleert volgende opmerkingen gebaseerd op het advies van de verkeersconsulent, de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar, de milieudienst en de raadscommissie ruimtelijke ordening en huisvesting:

- a. Het woongebied in de gemeente is haast volledig benut en er is bijgevolg geen ruimte voor bijkomende woongelegenheden. Het enige vrij liggend woonuitbreidingsgebied in het GRS staat opgenomen als 'te ontwikkelen overstromingsgebied' omwille van de concrete ligging in de groene gordel van Schoten. Conform het grond- en pandendecreet wordt een sociaal objectief vooropgesteld dat overeenkomt met het realiseren van 287 sociale huurwoningen voor 2025. De doelstellingen van dit decreet en het RSV zijn volgens de gemeente tegenstrijdig.
- b. De gemeente Brecht wordt geselecteerd als nieuw economisch knooppunt. Dit zal extra verkeer veroorzaken in het buitengebied en in een regio die nu al oververzadigd is en dagelijks te kampen heeft met congestie. De gemeenteraad vraagt om ofwel het tracé van de A102 en de IJzeren Rijn te schrappen ofwel expliciet te vermelden dat het een volledige ondergrondse reservatiestrook (ingeboorde tunnel) betreft.
- c. In deze herziening van het RSV wordt nergens gesproken over de concrete aanpak van de achterstand wat betreft bos- en natuurgebieden. Er wordt volgens de gemeente Schoten ook te weinig aandacht besteed aan de effecten van de klimaatswijziging, eco-mitigerende maatregelen, de piekdebieten en gemeenten die benedenstrooms liggen.
- d. Volgens de gemeenteraad zou de tijd en de kosten die besteed werden en worden aan deze 'snelle' tussentijdse herziening van het RSV, beter aangewend worden voor de realisatie van het huidige nog geldende RSV en voor de herziening in 2012.

*441a. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

*441b. SARO verwijst naar zijn standpunten 106 (Brecht) en 354f (IJzeren Rijn).*

*441c. SARO verwijst naar zijn standpunten 239a en 244.*

*441d. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a en 1d.*

**442. Gemeenteraad Sint-Katelijne-Waver: advies 3 mei 2010 [A71]**

De gemeenteraad geeft gunstig advies mits rekening gehouden wordt met de bemerkingen t.a.v. de Berlaarbaan. Ze vraagt in het addendum (RG pag.28) de Berlaarbaan en de N15 correct te situeren. De Berlaarbaan is te situeren in Sint-Katelijne-Waver en de aansluiting van de R6 op de N15 is gelegen in Bonheiden. Ze vraagt de selectie als primaire weg II van de N105 (Heisbroekweg) tussen de R6 tot aan de te ontwerpen toegang bedrijventerrein rond een veiligheidszone duidelijker aan te geven. Het kruispunt van de N105 met Drevendaal is minstens de plek waar de selectie moet gebeuren aangezien deze als bestaande toegang tot de volledige bedrijvenzone rond de Mechelse Veilingen functioneert. Ten slotte vraagt ze duidelijkheid te scheppen over de Berlaarbaan. In het gemeentelijk mobiliteitsplan en in het RG van het PRS Antwerpen is deze opgenomen als secundaire weg II. Het is onduidelijk of na de overdracht van de provinciewegen naar het Gewest, de bevoegdheid voor het selecteren van secundaire wegen II een provinciale bevoegdheid blijft. Het is voor de gemeente noodzakelijk dat de Berlaarbaan wordt opgewaarderd naar een secundaire weg II zodra de R6 is doorgetrokken. Wanneer de Vlaamse overheid voor de selectie tot secundaire weg bevoegd wordt, vraagt de gemeenteraad om deze selectie mee op te nemen.

*442. SARO vraagt om de tekstuele fout (situering Berlaarbaan en N15) te corrigeren. SARO verwijst naar zijn standpunt 162a. SARO vraagt aan de administratie om te onderzoeken in hoeverre het voorstel voor de selectie van de N105 verenigbaar is met de ruimtelijke visie voor de veiligheidszone van Sint-Katelijne-Waver en in functie van de resultaten een eventuele opname te overwegen. Voor de vraag voor selectie van de Berlaarbaan wijst de Raad er op dat dit een provinciale bevoegdheid betreft. Het lijkt wenselijk om deze vraag mee te nemen in de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen.*

**443. Gemeenteraad Sint-Laureins: advies 29 april 2010 [A80]**

De gemeenteraad brengt een ongunstig advies uit.

a. Voor onze gemeente is er nog een groot stuk gebied niet herbevestigd als landbouwgebied. Het gaat vooral om het deel in het krekengebied. Het zal moeilijk worden om deze gebieden te herbevestigen. Er moet een positieve benadering uitgelokt worden. De globale ruimtebalans blijft behouden. M.a.w. er moet in totaal 750.000 ha landbouwgrond afgebakend worden in gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. De herziening van het RSV verduidelijkt de te hanteren afbakeningsmethoden, maar bij nalezen zijn deze allesbehalve duidelijk. De herziening moet zorgen voor een betere afstemming met het Natuurdecreet en voor een vereenvoudiging van de afbakening van de landbouw-, natuur- en bosgebieden. De ruimtebalans en de afbakeningsmethoden moeten nagezien worden. De Boerenbond is bezig met het onderzoek, en zal een antwoord formuleren.

b. Herziening is te laat. Het RSV wordt herzien met de bedoeling om de planhorizon te verlengen van 2007 tot 2012. Gezien de procedure die nog moet gevolgd worden, zal de goedkeuring van het addendum waarschijnlijk pas plaatsvinden eind 2010 of in 2011. Dit is 1 jaar vóór het verstrijken van de planhorizon. De gemeenteraad betreurt enerzijds dat de verlenging van de planperiode pas zo laat gebeurt en anderzijds dat er zo kort voor het verstrijken van de planhorizon nog geen langetermijnvisie bestaat op de ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen.

c. Nog steeds grote onduidelijkheid. Sint-Laureins is een landelijke gemeente in het buitengebied. De aantrekkelijkheid van onze gemeente voor toeristen wordt bepaald door de bestaande natuurwaarden (o.a. krekengebied, dijken, lagergelegen weilanden) en door de aanwezigheid van uiterst vruchtbare landbouwgronden. Maar liefst 91,4% van de oppervlakte van onze gemeente bestaat uit agrarisch gebied, bewerkt en onderhouden door landbouwers. Sinds de aankondiging van de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur verkeren veel van onze landbouwers echter in onzekerheid over hun toekomst. In 2003 is een akkoord gesloten over een specifieke gebiedsgerichte aanpak van de planningsprocessen voor het buitengebied en zijn de regio's Haspengouw-Voeren en Kust-Polders-Westhoek aangeduid als pilootregio's voor deze aanpak. In 2004 werd beslist om ook voor de andere buitengebiedregio's deze aanpak te volgen. Op 20 juli 2009 besliste de minister tot de herbevestiging van een gedeelte van de bestaande agrarische gebieden. Het ging binnen Sint-Laureins voornamelijk over het gebied ten zuiden van het Leopoldkanaal. Grote gebieden werden echter niet herbevestigd, omdat nog niet duidelijk is waar bijkomend natuurgebieden zullen worden bestemd. Tot op vandaag werden ze nog niet in kennis gesteld van de plannen waar natuurgebied of natuurverwevingsgebied zal worden aangeduid, of om welke oppervlakte het gaat.

d. Groengebieden onder één noemer. In het RSV werd tot nu toe steeds het onderscheid gemaakt tussen 'natuur en reservaat', 'bos' en 'overig groen'. In het addendum worden deze gebieden samengebracht onder één noemer. Dit maakt de vergelijking van de ruimteboekhoudingen onduidelijk.

e. Aandacht voor landbouwers. Zowel het RSV als het addendum bepaalt dat de oppervlakte agrarisch gebied moet verminderen tot 750.000 ha. Los van deze kwantitatieve discussie, moet worden nagestreefd dat elke individuele landbouwer blijft beschikken over voldoende bedrijfsoppervlakte om een leefbaar landbouwbedrijf uit te baten.

f. Binnen de gemeente bestaat er een consensus over het feit dat krekten, dijken en natuurlijke laagtes over belangrijke natuurwaarden beschikken. De krekten zijn vandaag al ingekleurd als natuurgebied op het gewestplan, omringd door landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Er kan worden aanvaard dat rondom de krekten een buffer wordt voorbehouden om de waterkwaliteit van de krekten te beschermen. De verschillende dijken in de gemeente zijn ingekleurd als landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Op de dijken is geen intensieve en economisch rendabele landbouw mogelijk. Tenslotte zijn er een aantal natte laagtes, vaak oude krekten, waar het mogelijk is de natuurwaarden te vergroten. Het wordt niet betwist dat deze gronden in aanmerking komen om te worden bestemd als natuurgebied. Het gebied ten noorden van het Leopoldkanaal wordt in het GRS aangeduid als landbouwgebied met het accent op grondgebonden landbouw. Het is een open landbouwgebied met een goede bodemgeschiktheid, heel geschikt voor akkerbouw. De bezorgdheid leeft echter dat grote oppervlakten vruchtbare poldergrond zullen omgevormd worden tot natuurgebieden. De vraag is dan ook om telkens de afweging te maken tussen de bestaande landbouwwaarden en de potentieel te ontwikkelen natuurwaarden. Het is niet wenselijk dat de beste landbouwgronden worden omgevormd tot natuurgebied of natuurverwevingsgebied, en enkel de minderwaardige landbouwgronden behouden blijven als agrarisch gebied.

g. Compensatie voor landbouwers. Waar agrarisch gebied wordt herbestemd als natuurgebied of natuurverwevingsgebied moeten de betrokken landbouwers voldoende worden vergoed voor het verlies aan landbouwgronden. De gemeenteraad vraagt dat bij de herbestemming van bestaande agrarische gebieden naar natuurgebieden, deze percelen steeds worden aangekocht door hetzij de Vlaamse Gemeenschap, hetzij door een natuurvereniging. Wanneer een natuurverwevingsgebied als overdruk op agrarisch gebied wordt gelegd, zal dit beperkingen inhouden voor de landbouwer die eigenaar of pachter is van deze gronden. De gemeenteraad vraagt dat er in dit geval een redelijke financiële compensatie wordt aangeboden voor het verlies van gebruiksmogelijkheden.

h. Inspraak bij de afbakening van natuurgebieden. Bij de afbakening van natuurgebieden en natuurverwevingsgebieden wordt aan de gemeenten en aan de eigenaars van de betrokken percelen te weinig inspraak geboden. Eenzelfde werkwijze zien ze momenteel bij het uitbreidingsdossier ingediend door Natuurpunt vzw voor het erkend natuurreservaat E-085 'Meetjeslandse Kreken'. Het dossier beoogt enerzijds de uitbreiding van bestaand natuurreservaat met 31 percelen (allen in eigendom van hetzij Natuurpunt hetzij het Vlaams Gewest), en anderzijds de uitbreiding van een bestaand visiegebied. De gevraagde uitbreiding van het visiegebied wordt niet op perceelsniveau in kaart gebracht, noch worden de eigenaars van de betrokken gronden gehoord of in kennis gesteld van deze aanvraag. Dit is een grote tekortkoming in de procedure. De gemeenteraad vraagt dat bij elke afbakening van visiegebieden, natuurgebieden of natuurverwevingsgebieden steeds de betrokken eigenaars tijdig worden geïnformeerd.

*443a,c,e,f, g en h. SARO verwijst naar zijn standpunt 247g.*

*443b. SARO verwijst naar zijn standpunt 8b.*

*443d. SARO verwijst naar zijn standpunt 239b.*

**444.** Gemeenteraad Steenokkerzeel: advies 29 april 2010 [A60]

a. Het is niet duidelijk waarom het RSV weer herzien wordt. De niet geordende manier van herzieningen en planhorizonten maakt het zeer onduidelijk. De gemeente vraagt hieromtrent een duidelijkere uitleg.

b. Het addendum (IG, pag. 9 en 32) stelt dat de strategische visievorming voor de internationale luchthaven Zaventem zou zijn opgestart op initiatief van de minister. De resultaten van dit proces worden na afronding vertaald in een gewestelijk RUP. De gemeente verbaast er zich over dat zij als een gemeente waar de luchthaven op 1/3 van het grondgebied ligt, niet is gecontacteerd. De gemeente wenst dan ook duidelijkheid over deze strategische visievorming en wenst hierbij betrokken tot worden.

c. Op pag. 18 (IG) wordt onder de regio's met specifieke dynamiek onder punt 4 de Oost- en Westrand van Brussel aangeduid als een regio waar een hoge inwijking waar te nemen is. Het is niet duidelijk welke gemeenten hier bedoeld worden. De gemeente Steenokkerzeel wijst er op dat de migratiedruk vanuit het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest zeer pertinent aanwezig is in de gemeente. Het samenhangende beleid om de gronden en woningen betaalbaar te houden in deze regio houdt een ernstig risico in, nl. door het voorzien van kleinere percelen en woningen verhoogt de verstedelijkingsgraad en op termijn zal de grens van het stedelijk gebied opschuiven.

d. De 40-60 regel voor de verdeling van het wonen in buitengebied en stedelijk gebied wordt aangehouden en het richtcijfer van 15 woningen/ha in het buitengebied blijft gehandhaafd. Dit is voor de gemeente zeer positief omdat het de verstedelijkingsdruk tegenhoudt. De verstedelijkingsdruk is ook in Steenokkerzeel voelbaar, wat niet is aangegeven in deze wijziging, ondanks dat de Oost- en Westrand van Brussel wel gespecificeerd worden. De gemeente wil erover waken dat de regel van maximaal 2 woonlagen wordt behouden.

e. Bij de gezinsevolutie wordt gesteld dat de vraag naar kleinere woonegelegenheden zal toenemen (IG pag. 22). De gemeente merkt bij de ingediende bouwaanvragen twee evoluties, nl. de toenemende vraag naar appartementen, maar ook naar steeds grotere en comfortabelere woningen. De Vlaamse overheid mag zich er niet op miskijken en enkel stellen dat er meer kleinere woningen zullen nodig zijn. De gemeente vraagt aan de Vlaamse overheid beter te onderzoeken (bv. bevragen van gemeentelijke diensten RO of kadaster) wat de werkelijke vraag is naar woonvormen. De gemeente vraagt om deze stelling te onderbouwen alvorens het als toekomstbeeld te stellen. Deze bemerking geldt ook voor de opwaardering van het bestaand patrimonium (IG pag. 28).

- f. De gemeenten zullen gestimuleerd worden om hun overblijvend aandeel van de taakstelling van ca 7.00 ha bedrijventerreinen in te plannen (IG pag. 32). De gemeente verbaast zich hierover en vraagt zich af hoe de Vlaamse overheid de gemeenten zal stimuleren. De gemeente Steenokkerzeel heeft drie gebieden liggen, gelegen aan de gewestweg N21 in op het gewestplan ingekleurd KMO-gebied aansluitend bij de woonkern van Melsbroek waar ze zeer veel moeilijkheden ondervindt bij de ontwikkeling omwille van de aantakking op de Gewestweg door de Vlaamse administratie Wegen en Verkeer (die een bindend advies geven in de bouwvergunningsprocedure).
- g. Tegen de selectie van Kampenhout-Sas heeft de gemeente op zich geen bezwaar, maar de gemeente wenst wel onder de aandacht te brengen dat er rekening moet gehouden worden met het bereikbaarheidsprofiel van deze locatie, zodat niet alle verkeer via de N21 wordt afgewenteld en zo een hypotheek legt op de ontwikkeling van de bedrijventerreinen aan de N21 in de gemeente zelf (IG pag. 34). Op aangeven van de provincie wordt Kampenhout-Sas geïntroduceerd als bijzonder economisch knooppunt (RG pag. 17). De gemeente volgt het advies van de Minaraad van 2 april 2009 met de opmerking dat de selectie niet te rijmen valt met de slechts beperkte watergebonden potenties van het kanaal ter hoogte van deze zone, wat de verkeersafwikkeling volledig op de weg zal doen leggen en dus op de N21 (richting E19 en RO).
- h. De gemeente juicht toe dat principes voor lokalisatie en inrichting voor nieuwe lokale bedrijventerreinen worden ingeschreven en verwacht van de Vlaamse overheid dat ze deze ook toepast bij de beoordeling van de ontwikkeling van de KMO-gebieden aan de N21 in Steenokkerzeel (RG pag. 19).
- i. Er is onvoldoende eenduidigheid over het omgaan met individuele bedrijven (IG pag.37). De bindende en richtinggevende vermeldingen voorbehouden voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven kan worden geschrapt. De gemeente vreest dat er zo geen ontwikkelingsmogelijkheden meer zullen zijn voor de historisch gegroeide (zonevreemde) bedrijven anders dan diegene vastgelegd in de wetgeving rond het planologisch attest. Hiermee wordt een belangrijk aandeel bestaande historisch gegroeide bedrijven uitgesloten.
- j. Bij de selectie van de R22 te Zaventem doortrekken met het deel tussen aansluiting 20 op de E40 tot de grenzen van het BHG wenst de gemeente erop te wijzen (net zoals ze gedaan heeft naar aanleiding van het GRS van Machelen en de MER rond de RO), dit met zeer grote voorzichtigheid te benaderen want door het dicht verkeersweefsel in de regio zal de kleinste verandering in het wegennet een grote impact hebben op de omliggende wegen en dus ook op de wegen in onze gemeente, met mogelijke moeilijke verkeersafwikkelingen tot gevolg.
- k. 'Thema Mobiliteit (RG): Het RSV wordt aangepast aan het Diaboloproject'. Voor het Gewestelijk Expressnet Brussel (GEN) wordt het busnet in de regio bevestigd. De gemeente vindt dit een goede zaak en het dient dan ook uitvoering te kennen.
- l. De gemeente betreurt dat ze al jaren een njet krijgt bij het herbestemmen van de bestaande recreatieve knoop Den Dam in Steenokkerzeel omwille van haar zonevreemdheid in Natuurgebied. Maar tevens is de gemeente tevreden in deze herziening te lezen dat de Vlaamse overheid positief staat tegenover de herbestemming van lokale zonevreemde sportinfrastructuur (RG pag.44).
- m. De gemeente is vragende partij naar ruimtelijke principes voor bestaande golfterreinen omdat deze niet duidelijk zijn in de voorschriften van de gewestplannen.
- n. De naamsverandering van 'stedelijk' naar 'strategisch' heeft geen invloed op de bedoelingen van de Vlaamse overheid, nl. het vastleggen van de grenzen van het stedelijke gebied (RG pag.62). De gemeente wenst dus nogmaals te herhalen dat ze niet wenst opgenomen te worden in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en dit zelfs niet met de minste oppervlakte. De gemeente wil niet opgenomen worden in de lijst met gemeenten waarvan delen behoren tot het stedelijk gebied omdat dit aanleiding kan geven tot steeds meer en grotere opnames van het grondgebied in het stedelijk gebied. Steenokkerzeel is een landelijke gemeente en heeft haar volledige ruimtelijke visie hierop afgestemd (zie het GRS).

*444a. SARO verwijst naar zijn standpunten 1a en 8b.*

*444b. De Raad adviseert om duidelijk te maken dat met de strategische visievorming wordt verwezen naar het START-initiatief.*

*444c,e,f. SARO verwijst naar zijn standpunt 27.*

*444d. SARO verwijst naar zijn standpunt 8c.*

444g. SARO verwijst naar zijn standpunten bij het deel Kampenhout (deel 2.2.5).

444h. SARO verwijst naar zijn standpunt 50d.

444i. De Raad vraagt de administratie om dit verder te verduidelijken.

444j. SARO neemt akte van deze bekommernis.

444k. SARO verwijst naar zijn standpunten 161a en 161b.

444l. SARO neemt akte van deze bemerking die gericht is op een lokale situatie.

444m. SARO verwijst naar zijn standpunt 216d.

444n. De Raad neemt akte van dit standpunt en meent dat het gebiedsgericht overlegproces voor het VSGB het juiste forum is voor deze problematiek.

**445.** Gemeenteraad Stekene: advies 27 april 2010 [A74]

a. Ze vraagt om in het addendum (IG pag.35) in de tabel bij Stekene toe te voegen: 'De opportuniteit om de ontsluiting naar het hoofdwegennet via de reservatiestrook van de N41 te organiseren moet onderzocht worden (ontsluiting ambachtelijke zone en economisch knooppunt). Tot zolang worden geen planinitiatieven genomen die de reservatiestrook geheel of gedeeltelijk opheffen. Bij eventuele latere planinitiatieven verwijzen wij tevens naar de diverse vragen gesteld aan de Vlaamse Regering om de reservatiestrook voor de N41 te versmallen'.

b. Ze vraagt om in het addendum (IG pag. 74 bijlage 2) toe te voegen in de tabel bij Stekene (punt 8): 'ligging aan reservatiestrook N41'.

c. Ze vraagt om in het addendum (RG pag. 17) als volgt te wijzigen: '... aangaande bevoegdheid van de provincie voor de specifieke economische knooppunten. ~~De bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme worden gezamenlijk afgewogen door de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid regisseert de gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten Stekene, Sint-Gillis-Waas en Hamme.~~ De provincies hebben de bevoegdheid over de overige bijzondere economische knooppunten'.

d. Ze vraagt in het addendum (RG pag. 17) volgende passage toe te voegen: 'Zolang de door de provincie uit te voeren afweging met gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor de bijzondere economische knooppunten niet zijn afgerond, kunnen geen planinitiatieven genomen worden die de potenties voor de ontwikkeling (inclusief ontsluiting) van de bijzondere economische knooppunten kunnen hypothekeren.'

e. Tevens merkt de gemeente op dat er nood is aan een volwaardige uitwerking van de parallelwegen van de E34 in functie van de kamstructuur als gemeentegrensoverschrijdend element.

f. Inzake de bijzondere economische knooppunten moet bij de opmaak van het RUP de provincie als bevoegde overheid onderzoeken of een plan-MER moet worden opgemaakt (Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan), evenals een landbouweffectenrapport.

g. Om de leefbaarheid van de land- en tuinbouwbedrijven te garanderen moet het huidig totaal areaal aan beschikbare landbouwgronden worden afgewogen in een landbouweffectrapport. Tuinbouw en para-agrarische activiteiten moeten binnen het economisch knooppunt tot de mogelijkheden behoren.

445a,c,f. SARO verwijst naar zijn standpunten 99c en 113.

445b. De Raad meent dat de tekst nr.8 op pag. 74 IG slaat op de bestaande concentratie aan de Zavelstraat in plaats van het voorgestelde bijzonder economisch knooppunt 'Stekene ten zuiden aan de E34'. De Raad adviseert de betreffende tekst aan te passen tot 'Stekene-Zavelstraat'.

445d. De Raad kan dit voorstel niet ondersteunen. Het betreft een algemene doelstelling inzake afstemmen van overlegprocessen. Het is evident dat het overlegproces inzake bijzondere economische knooppunten de andere processen niet kan 'bevriezen'.

445e. SARO neemt akte van deze bemerking.

445 g. SARO verwijst naar zijn standpunt 247g.



**446.**Gemeenteraad Temse: advies 26 april 2010 [A61]

De gemeenteraad geeft een principieel gunstig advies mits rekening wordt de bemerking bij het categoriseren van de N16 als primaire weg I. De N16 heeft echter op het grondgebied van Temse een lokaal verbindende functie en functioneert als stedelijke verdeelweg. Een alternatieve route is onbestaande. De gemeenteraad vraagt daarom dat drie noodzakelijke verknopingen met de N16 (N419-Viaduct, Gasthuisstaat-Doornstraat, Hoogkamerstraat-TTS) behouden blijven en voorzien worden in de herziening van het RSV.

*446. SARO verwijst naar zijn standpunt 187.*

**447.**Gemeenteraad Ternat: advies 23 april 2010 [A69]

Bij de ontwikkeling van een specifiek economisch knooppunt in Ternat moet rekening gehouden worden met o.a. de ruimtelijke draagkracht en kwaliteit en de mobiliteitsproblematiek. Dit moet volgens de gemeenteraad een van de uitgangspunten zijn voor het formuleren van een visie en voor het uittekenen van een gewenste ruimtelijke structuur op het economisch knooppunt.

*447. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**448.**Gemeenteraad Tienen: advies 29 april 2010 [A41]

De gemeenteraad brengt een voorwaardelijk gunstig advies uit, mits rekening gehouden wordt met volgende opmerkingen:

- a. Door de vermelding op pag. 85 van het IG 'de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Tienen, selectie van de R27 te Tienen... nog niet voldoende gevorderd om een aanpassing te verantwoorden ... verklaarde de provincie af te zien van deze suggestie' werd R27 te Tienen in westelijke richting doortrekken tot Grijpenveld niet opgenomen bij de knelpunten met betrekking tot wegenselecties primaire wegen II. De noodzaak van het noordelijke deel van de R27 is al aangetoond. Dit deel moet opgenomen worden bij de aanpassingen van begin- en eindpunten van primaire wegen II.
- b. Het IG (pag. 56) verwijst naar de herbevestigingen van de agrarische gebieden. Een groot deel van die gebieden is aangeduid via de herbevestiging van de gewestplanbestemmingen. De gemeenteraad wijst erop dat de Raad van State op 11/12/2009 gesteld heeft dat de omzendbrief omtrent de herbevestiging van de agrarische gebieden geen verordend karakter heeft.
- c. Het IG (pag. 56) stelt dat in Vlaanderen een noodzaak is voor 10 permanente terreinen voor lawaaisport. Op pag. 48 van het RG en bindende bepaling, staat er minimaal één locatie per provincie moet worden aangeduid. Dit zonder bepalingen op te leggen over afstanden tussen bestaande locaties en nieuwe locaties, tussen de nieuwe locaties onderling, in Vlaanderen en buiten het Vlaamse grondgebied.
- d. Verwijzend naar pag. 64 van de bindende bepalingen voor grond- en pandenbeleid en gezien het grond- en pandenbeleid inzake wonen recent in voege is, stelt de gemeenteraad dat eerst een evaluatie moet gebeuren vooraleer er decretale initiatieven inzake bedrijvigheid, toerisme, recreatie en vrije tijd, landbouw, natuur en bos en lijninfrastructuur genomen worden. Op die manier kan men rekening houden met de positieve en negatieve ervaringen van het grond- en pandenbeleid inzake wonen.

*448a. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c. SARO kan niet akkoord gaan met de vraag van de stad Tienen wegens het ontbreken van een motivering voor de selectie van de aan te leggen oostelijke ringweg. Op basis van de haar beschikbare informatie, is het niet duidelijk of de opportuniteit van de doortrekking geen verdere onderbouwing behoeft. SARO is van mening dat de vraag niet voldoet aan het opgestelde afwegingskader.*

*448b. SARO verwijst naar zijn standpunt 247g*

*448c. SARO verwijst naar zijn standpunten 218a en 218b,c,d.*

*448d. SARO verwijst naar zijn standpunten 265a en 265b.*

**449.** Gemeenteraad Turnhout: advies 3 mei 2010 [A40]

- a. Noord-zuid verbinding Geel-Turnhout-Tilburg: voorstel alternatief tracé. Momenteel wordt voorgesteld dat deze noord-zuid verbinding vanaf Turnhout voorzien is over de R13 om via Baarle-Hertog tot Tilburg te lopen. Dit strookt niet met het streefbeeld voor de R13 en de mogelijkheden voor de N119. De stad Turnhout vraagt om volgend alternatief op te nemen: "Vanaf de kruising van de N19 met de A12/E34 loopt de noord-zuid-verbinding over de A12/E34 via de afrit 24 richting Eindhoven om dan via een aansluiting op de bestaande douanepost over Reusel en Hilvarenbeek naar Tilburg te lopen (de zogenaamde Postelroute, 2<sup>de</sup> alternatief tracé uit de Benelux-nota). Enkel een noordelijke aftakking moet voorzien worden, zo wordt voorkomen dat er een maasverkleining tussen de A21/E34 en A13/E313 ontstaat." Ze vragen dit ook op de kaart 4 aan te duiden (RG pag. 29).
- b. Spoorwegontsluiting Turnhout. Ze verwijzen naar het IG (bijlage 5 pag. 95) en vragen of de vermelde kanttekening over de selectie van het hoofdstation Turnhout wordt geschrapt. Ze onderschrijven de bedoeling om de IJzeren Rijn op te waarderen als hoofdspoorlijn voor goederenverkeer. Ze verwijzen naar de aandachtspunten opgenomen in de Resoc-studie over de IJzeren Rijn en wijzen op de bedreigingen en potenties. Ze wijzen er op dat de druk op het spoorverkeer tussen Lier en Herentals kan opgevangen worden door de spoorlijn Herentals-Aarschot te reactiveren. Dit standpunt staat ook opgenomen in de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. Ze vragen om op de kaart (RG pag. 35) de verbinding Turnhout-Herentals-Aarschot-Leuven als te onderzoeken spoorlijn aan te duiden.
- c. De selectie van N140 als primaire weg. Ze hebben geen bezwaar bij het supprimeren van de N140 (IG pag. 49-). Er is echter geen duidelijkheid welke selectie de N140 in de toekomst zal krijgen (secundair of lokaal). Ze vragen om in het addendum volgende suggestie op te nemen: 'Er wordt gevraagd dat de provincie Antwerpen bij haar herziening van haar provinciaal structuurplan onderzoekt of de N140 als secundaire weg gecategoriseerd kan worden'.
- d. En ten slotte vragen ze om de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn op te nemen in het RG van het RSV.

*499a. SARO verwijst naar zijn standpunt 162c en vraagt aan de administratie om dit verder te onderzoeken in het kader van de opmaak van een nieuw beleidsplan ruimte.*

*499b. SARO verwijst naar zijn standpunten 161b en 161c. Hij kan het voorstel ondersteunen om de verbinding als te onderzoeken spoorlijn aan te duiden op de kaart.*

*499c. SARO vraagt de administratie om dit verder te onderzoeken.*

*499d. SARO verwijst naar zijn standpunt 161b.*

**450.** Gemeenteraad Veurne: advies 26 april 2010 [A65]

- a. Voor het thema wonen signaleert de herziening van het RSV twee trends, nl. kustmigratie in West-Vlaanderen en grensmigratie in Limburg. Door de huidige prijs van onroerend goed aan de kust doet zich eveneens migratie uit het binnenland naar Veurne voor. Waar mensen vroeger de aankoop of huur van een onroerend goed aan de kust overwogen, nemen meer en meer mensen de aankoop of huur van een onroerend goed te Veurne in overweging, daar dit op geringe afstand van de kust ligt. Door een tekort in het aanbod van onroerend goed stijgt de prijs hiervan te Veurne eveneens, wat niet wenselijk wordt geacht in het kader van een beleid 'betaalbaar wonen'. De stad Veurne wenst dat in het RSV mogelijkheden worden voorzien om bij een actualisatie van de woonbehoeftestudie voor de stad Veurne rekening te kunnen houden met deze migratie.
- b. Voor het thema infrastructuur wijst de gemeenteraad erop dat de ligging van Veurne aan de E40 nabij de landsgrens, op korte afstand van de kanaaltunnel verkeersgenererende activiteiten op de bedrijventerreinen aantrekt. Het voorzien van aangepaste parkeergelegenheid voor vrachtwagens is wenselijk.

*450 a. De opmaak van een woonbehoeftestudie is geregeld via de omzendbrief RO 2002/3 en voorziet reeds dat rekening kan gehouden worden met specifieke migratietrends. De vraag heeft aldus geen betrekking op het addendum.*

*450b. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**451. Gemeente Weert, Nederland [B210]**

a. De burgemeester en Wethouder van Weert wijzen op het charter tussen de gemeente Weert en de gemeenten Maaseik en Bree. Tevens is er regelmatig afstemming met de gemeenten Hamont-Achel, Neerpelt en Overpelt over mobiliteitsvraagstukken. Aan beide kanten van de grens worden de verbindende schakels tussen de Vlaamse en de Nederlandse infrastructuur (weg, water en spoor) als onvoldoende beschouwd.

b. Ze zijn blij met het voornemen om overleg op te starten met de grensoverschrijdende partners om de grensoverschrijdende impact te onderzoeken m.b.t. de noordelijke en oostelijke ontsluiting van Bree. Vooral de noordelijke ontsluiting is van belang voor Weert en de regio. Ze ondersteunen de genoemde suggestie van Nederlandse zijde om de N76 ten noorden van Bree tot aan de N747 te Lozen en de N747 tot aan de grens met Nederland te selecteren als secundaire weg en regionale verbinding. Ook de genoemde omleiding rond Lozen is zeer gewenst. De gemeente verwijst naar een studie die zij hieromtrent heeft laten uitvoeren en voegt deze studie toe bij het bezwaarschrift.

c. Ze verwijzen tevens naar het infrastructureel knelpunt 'Stop van Lozen' (smalle schutsluis in de Zuid-Willemsvaart). Voor een doelmatig gebruik van het kanalenstelsel tussen de haven van Antwerpen en de Maas in Nederland en voor de trimodale terminal voor de overslag van containers aan de insteekhaven bij de zinkfabriek Nyrstar in Budel-Dorplein, is het zeer wenselijk dat dit knelpunt weggenomen wordt. Ze vinden het jammer dat de in het RSV 2004 genoemde modernisering van de vaartweg Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Lozen niet in de herziening van het RSV aan de orde gekomen is.

d. De gemeente Weert is voorstander van een verbinding voor personenvervoer per spoor tussen Neerpelt en Weert als onderdeel van een dienstregeling tussen Antwerpen/Brussel, Weert, Eindhoven en Ruhrgebied. Zo ontstaat een centraal gelegen derde verbinding voor personenvervoer tussen Vlaanderen en Nederland. Het traject Weert-Neerpelt als een uitbreiding van of aantakking aan de in het RSV genoemde sneltramlijn Hasselt-Neerpelt-Lommel is een interessante optie voor het interregionale personenvervoer, zowel vanuit Vlaams als Nederland gezichtspunt. Ook van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML) zijn de (Nederlands-)Limburgse gemeenten en ook de Nederlandse provincie Limburg voorstander van versterking van de oost-west verbindingen.

*451a. SARO brengt deze vraag inzake grensoverschrijdende planconsultaties onder de aandacht van de Vlaamse Regering en verwijst naar het advies van de provincie Nederlands Limburg (zie B39 besproken onder kader 354).*

*451b. Saro neemt akte van dit standpunt.*

*451c. Het betreffende kanaal wordt volgens het RSV beschouwd als secundaire waterweg. De bepalingen voor secundaire waterwegen in het RSV en de provinciale ruimtelijke structuurplannen verhinderen de aanpassing van deze waterwegen niet. Daarom pleit SARO eerder voor een aanpassing van de waterwegencategorisering in het kader van het nieuw beleidsplan ruimte, waarbij een doordacht ruimtelijk beleidskader voor het netwerk van waterwegen moet uitgewerkt worden.*

*451d. SARO neemt akte van dit standpunt en geeft aan dat de ingebruikname van deze spoorverbinding gerelateerd is aan het Spartacusproject en de plannen voor de IJzeren Rijn. Vermits het onderzoek van deze verbinding voor personenvervoer reeds is opgenomen in het RSV, lijkt een vermelding in het addendum niet noodzakelijk.*

**452. Gemeente Weert [B26]**

De directeur sector stadsontwikkeling van de gemeente Weert, Nederland, deelt mede dat de gemeente Weert wenst betrokken te worden bij de verdere planprocedure van de actualisatie/herziening van het RSV 2007-2012.

*452. SARO verwijst naar zijn standpunt 451a.*

**453. CBS Wervik [B336]**

a. Ze verwijzen naar de migraties in het grensgebied met Wallonië (IG pag.19). In Wervik en Menen is een omgekeerde evolutie te zien. Woningen in Wervik en Menen zijn goedkoper dan in Frankrijk. Dit leidt tot een voortdurende stijging van het aantal Franse inwoners. De gegevens voor Menen en Wervik worden toegevoegd aan het bezwaarschrift.

- b. Voor wat betreft de bijzondere concentratiegebieden van economische activiteiten (IG pag.33) merken ze op dat de studies waarvan sprake is, geen rekening houden met Frankrijk en Wallonië. Ze verwijzen hiervoor naar het advies bij het voorontwerp dd. 23 maart 2009. Het aanpakken van dringende zaken bij niet-economische knooppunten mag niet gebeuren voor zover de bestaande economische knooppunten niet zijn behandeld. Wervik vreest dat zij daardoor als specifiek economisch knooppunt nog meer achterstand op het vlak van economie zal oplopen en aanzienlijke economische schade zal ondervinden in de toekomst.
- c. Wervik wordt ingedeeld bij de regio Kortrijk wat betreft de hoeveelheid bedrijventerreinen (IG pag.41). Tot op heden werd Wervik bij ruimtelijke onderzoeken en analyses door de Vlaamse overheid steeds ingedeeld bij de regio Ieper en het buitengebied. De regio Ieper heeft nog steeds een inhaalbeweging te maken op het vlak van economie en bijkomende bedrijventerreinen. Wervik wordt nu plots en zonder grondige en gegronde motivering bij Groot-Kortrijk ingedeeld. Daardoor kan Wervik zich niet verder ontwikkelen zoals voorzien in het RSV. Omdat deze herindeling niet werd gemotiveerd, heeft ze ook geen kans om de motivering te weerleggen.
- d. De windmolenproblematiek wordt in het addendum niet aangekaart (IG pag.53). Deze is nochtans heel actueel en heeft een enorme ruimtelijke impact en mogelijke hinder op de Vlaamse dichtbebouwde omgeving. De omzendbrief bepaalt geen afbakening en geeft aan dat deze problematiek het best wordt opgenomen in het RSV. Het is een essentieel tekort van dit RSV dat ze geen ruimtelijke uitspraken doen over de windmolenproblematiek.
- e. Voor wat betreft de specifieke aandachtspunten met betrekking tot de grensoverschrijdende wegenselecties bevestigt Wervik het standpunt geformuleerd tijdens de plenaire vergadering (IG pag.50-91 en RG pag.27-28). Wervik uit zijn bezorgdheid over de verkeersgeneratie en de nieuwe mobiliteitsproblematiek door het aansluiten van de A24 op de N58. Het is voor de leefbaarheid niet aanvaardbaar om een bijkomende internationale autosnelweg te creëren door Wervik-Geluwe. De verkeersproblematiek van Rijsel moet op Frans grondgebied aangepakt worden, waar voldoende alternatieven mogelijk zijn.
- f. Door de bepalingen in het addendum (RG pag.28) zou de doortrekking van de westelijke ring rond Menen toch verwezenlijkt kunnen worden. Wervik merkt op dat dit niet opgenomen is in het RSV, noch in het PRS en het GRS. Recentelijk werd het gewestelijk RUP Leievallei goedgekeurd, waardoor de eventuele verbinding in natuurgebied zou gelegen zijn.
- g. De figuur op pag.35 van het RG klopt niet. De hoofdspoorweg Kortrijk-Ieper loopt naar Armentières i.p.v. naar Ieper. Er worden nergens melding gemaakt van (of motivering gegeven over) de eventuele heropening van dit tracé.
- h. Inzake wonen (IG pag.15 en RG pag.14) haalt de stad Wervik diverse elementen aan ter ondersteuning van het RUP Wervikstraat (o.a. tendens naar vergrijzing, wens voor zelfstandig wonen in een kwalitatieve omgeving).

*453a. De Raad neemt akte van deze bemerking.*

*453b. De Raad is van oordeel dat de bestaande selectie van Wervik als economisch knooppunt niet in vraag wordt gesteld in het addendum. De timing voor de aanpak van het economisch knooppunt Wervik is een bevoegdheid van de provincie.*

*453c. De Raad verwijst tevens naar zijn standpunt 48a,b.*

*453d. SARO verwijst naar zijn standpunt 162g.*

*453e. SARO neemt akte van het standpunt rond de aansluiting van de A24 op de N58. De Raad verwijst verder naar de bespreking van het advies van de provincie West-Vlaanderen (onder kader 353) en het bezwaarschrift van de gemeente Poperinge (onder kader 436).*

*453f. Het addendum geeft aan dat de problematiek van de A24 moet onderzocht worden in grensoverschrijdende samenwerking en stelt niet dat de doortrekking van de westelijke ring rond Menen kan verwezenlijkt worden. De Raad verwijst verder naar de bespreking van het advies van de provincie West-Vlaanderen (onder kader 353) en het bezwaarschrift van de gemeente Poperinge (onder kader 436)*

*453g. SARO brengt deze bemerking onder de aandacht van de administratie.*

*453h. Het RUP Wervikstraat maakt niet het voorwerp uit van voorliggende herziening.*

**454. Gemeenteraad Wetteren: advies 29 april 2010 [A58]**

Gemeenteraad formuleert voorwaardelijk gunstig advies en merkt op dat in het IG en het RG van het RSV een kader zou moeten opgenomen worden zodat het mogelijk wordt de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Wetteren, en in het bijzonder van het noordelijke industrieterrein Stookte, te onderzoeken, rekening houdende met de specifieke ruimtelijke situatie van Wetteren en mits een gelijkwaardige en gelijktijdige afweging van alle maatschappelijke activiteiten.

*454. SARO is van oordeel dat deze vraag betrekking heeft op de uitvoering van het RSV en het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen. De aangebrachte problematiek moet eerder bekeken worden in het kader van het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied Wetteren en heeft geen betrekking op voorliggend addendum.*

**455. Gemeenteraad Willebroek: advies 20 april 2010 [A22]**

De gemeenteraad formuleert een voorwaardelijk gunstig advies met volgende voorwaarden:

- a. De gemeente merkt op dat de streefbeeldstudies rond de A12, de N16, de mobiliteitsstudies opgemaakt in het kader van de verdere ontwikkeling van de Brabantse Poort op elkaar dienen afgestemd te worden. De gemeente blijft vragende partij voor een doortrekking van de ringweg N16 te Willebroek, over het grondgebied van Mechelen, eventueel via een nieuw te bepalen tracé, zodat er een rechtstreekse verbinding kan worden gerealiseerd met de E19.
- b. De selectie van de gemeente Willebroek binnen het stedelijk netwerk van de Vlaamse Ruit heeft tot gevolg dat de taakstelling rond 'werken en de verdere ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen' ook zijn invloed heeft op het wonen binnen de gemeente. Bijkomende werkgelegenheid heeft rechtstreeks invloed op de woonbehoefte zodat de gemeente ook tegemoet moet komen aan de stijgende vraag naar nieuwe woningen of grotere woonstructuren die zich niet alleen binnen het bebouwde weefsel maar ook aansluitend op dit weefsel moeten kunnen ontwikkelen.
- c. De taakstelling rond 'wonen' in de buitengebieden die als economisch knooppunt werden geselecteerd moet daarom ook op Vlaams niveau verder verfijnd worden. Aanpassing van de methodiek voor het verdelen van de taakstelling over de verschillende kernen en dit op basis van de uitgewerkte methodiek door de provincie Antwerpen eind 2009 is nodig.
- d. Opwaardering van Willebroek van hoofddorp tot kleinstedelijk gebied. Op basis van de provinciale woonstudie 2009, zijn volgende argumenten van belang voor de opwaardering van Willebroek tot stedelijk gebied: (1) het RSV voorziet in de gewenste ruimtelijke structuur dat Willebroek beschikt over de potenties om stedelijke ontwikkeling op te vangen en dat deze potenties onderzocht moeten worden bij de uitwerking van de respectievelijke stedelijke netwerken, waarin deze gemeenten gelegen zijn (RSV pag. 340), (2) Willebroek heeft meer dan 6000 huishoudens in 2006 en is veruit het grootste hoofddorp in de provincie Antwerpen, (3) Willebroek vertoont qua morfologie en woondichtheid, circa 1500 huishoudens per km<sup>2</sup>. Dit tegenover 500 tot 1.000 huishoudens/km<sup>2</sup> in de andere hoofddorpen van de provincie Antwerpen.

*455a. SARO verwijst naar zijn standpunt 187.*

*455b. De Raad neemt akte van dit standpunt.*

*455c. De taakstelling inzake wonen wordt bepaald door de provincie in haar provinciaal ruimtelijk structuurplan. Dit is geen opdracht voor het RSV of het addendum.*

*455d. De selectie van de kleinstedelijke gebieden is geen voorwerp van de huidige herziening. SARO verwijst naar zijn standpunt 399a.*

**456. Gemeenteraad Wingene: advies 26 april 2010 [A42]**

De gemeenteraad van Wingene adviseert voorwaardelijk gunstig met volgende voorwaarden:

- a. Het verruimen van de planperiode tot 2022, inclusief de taakstellingen, in het bijzonder wat betreft bedrijventerreinen gezien de uitgevoerde behoeftestudies in 2008 (Resoc's en provincie West-Vlaanderen) en de structurele kraptesituatie inzake het aanbod mede veroorzaakt is door een te laattijdige planning en het niet erkennen van specifieke regionale behoeften en dynamieken.

- b. Het uitwerken van een aangepast beleidskader inzake functiewijzigingen dat het gebruiken en herbruiken van bestaande bebouwing voor niet-zone-eigen activiteiten in de landelijke bestemmingszones op proactieve wijze regelt met oog voor rechtszekerheid, landschapsintegratie en ruimtelijke kwaliteit.
- c. Het opvangen van endogene groei en behoeften in de specifieke economische knooppunten via tijdig opgezette planprocessen.
- d. Het voeren van een echt kernenbeleid dat leidt tot ontwikkeling van draagkrachtige woonkernen in het buitengebied en afstappen van het huidige beleid van rigide taakstellingen tussen stedelijke gebieden en buitengebied, dat ongenueanceerd voorkeur geeft aan suburbanisatie rond de steden en de facto leidt tot benadeling en verzwakking van de plattelandskernen.
- e. Het respecteren van het subsidiariteitprincipe en niet opleggen van aanvullende verplichtingen van Vlaamse ambtenaren zonder uitdrukkelijk mandaat van hun minister.
- f. Het opzetten van een evaluerend onderzoek naar de kosten-baten en de economische meer- en minwaarden van de planningsresultaten van het RSV in functie van de behoeften van de snelle maatschappelijke en economische ontwikkelingen en de decentralisatie van de kennis.
- g. Bij de opmaak van een gewestelijk RUP voor Veldekens, nabij de grens met Tielt/Pittem op het grondgebied Wingene, de landbouwstructuren en – bestemmingen volledig intact laten, om de leefbaarheid van de daar gevestigde landbouwbedrijven te vrijwaren. De noodzakelijke uitbreidingen voor bos en natuur moeten volgens de gemeenteraad gebeuren het noorden van de gemeente aansluitend bij Bulskampveld.

*456a. De Raad verwijst naar zijn standpunt 8b. Specifieke regionale behoeften en dynamieken komen aan bod in het betreffende gebiedsgericht overlegproces.*

*456b. Deze regelingen zijn vastgelegd in de VCRO en worden gebiedsspecifiek verder ingevuld.*

*456c. Het huidige RSV maakt dit mogelijk via de selectie van Wingene als economisch knooppunt.*

*456d. Het tegengaan van suburbanisatie is een doelstelling van het RSV. Een gericht aanbodbeleid naar de stedelijke gebieden en het buitengebied is daar het gevolg van. Het addendum behoudt deze doelstelling en werkwijze. Een aanpassing op dat punt is dan ook niet aangewezen.*

*456e. SARO verwijst naar zijn standpunt 79h,i.*

*456f. SARO merkt op dat dit onderzoek zeker nodig is bij de voorbereiding van het beleidsplan Ruimte. Het departement heeft een dergelijk onderzoek aanbesteed, waarvan de resultaten ondertussen bekend zijn. SARO beveelt aan de conclusies ervan mee te nemen in het lange termijn spoor.*

*456g. Het gewestelijk RUP Veldekens maakt niet het voorwerp uit van voorliggende herziening.*

**457.** Gemeenteraad Wortegem-Petegem: advies van 29 april 2010 [A53]

De gemeenteraad geeft een voorwaardelijk gunstig advies en gaat akkoord met het advies van de Gecoro dat luidt als volgt: 'De Gecoro is van oordeel dat voor onze gemeente geen nadelige impact te verwachten valt met uitzondering voor de landbouw welke als enige moet inleveren aan ruimtegebruik'.

*457. SARO verwijst naar zijn standpunten 239a en 247g.*

**458.** Gemeenteraad Zaventem: advies 27 april 2010 [A33]

De gemeenteraad adviseert gunstig en beveelt aan om het addendum aan te passen conform het voorstel om in het bindende gedeelte van het RSV (punt 1.3 'Selectie van primaire wegen categorie I) de 'te ontwerpen aansluitingsweg luchthaven Zaventem van A3 tot parking in het oosten' uit de geselecteerde wegen categorie I te schrappen.

*458. SARO verwijst naar zijn standpunt 179a.*



**459. Gecoro Zaventem [B82]**

Het addendum wordt gunstig geadviseerd met aanbeveling om het aan te passen aan volgende opmerkingen: Het eindrapport VSGB heeft uitgewezen dat een tracé voor een nieuwe zuidelijke ontsluiting van de luchthaven vanuit de E40 niet haalbaar is op het grondgebied van Zaventem. Ze verwijzen naar pag. 152 van dit eindrapport en stellen voor om in de bindende bepalingen van het RSV (punt 1.3) de 'te ontwerpen aansluitingsweg luchthaven Zaventem van A3 tot parking in het oosten' uit de geselecteerde wegen categorie I te schrappen.

*459. Dit standpunt van de Gecoro Zaventem is gelijklopend aan het advies van de gemeenteraad Zaventem (cf. voorgaand kader).*

**460. Gemeentelijke milieuvadviseraad Zaventem [B83]**

a. Ze verwijzen naar de formulering in het addendum (IG pag.48) m.n. '... ontsluiting van delen van het VSGB – selectie van de R22 te Zaventem doortrekken met het deel tussen aansluiting 20 op de E40 tot de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en selectie van de R22 te Grimbergen doortrekken tot aan de Westvaardijk.' Het is niet duidelijk en moeilijk in te schatten wat hiermee bedoeld wordt. De Lijn wenst dit tracé toch te gebruiken voor de 'randtram'. Deze formulering mag een eventuele vertraming van de R22 niet hypothekeren.

b. Op de kaartjes (IG pag.81 en RG pag.29) dienen de aangeduide tracés voor de zuidelijke ontsluiting van de E40 naar de luchthaven weggelaten te worden. Ze ondersteunen het voorstel van de Gecoro om in de bindende bepalingen van het RSV (punt 1.3) de 'te ontwerpen aansluitingsweg luchthaven Zaventem van A3 tot parking in het oosten' uit de geselecteerde wegen categorie I te schrappen.

c. Het RSV (pag.297) stelt: 'Om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen, zal op de luchthaven van Zaventem op termijn een landingsbaan moeten worden verlengd'. Ze vragen om dit te schrappen omdat dit indruist tegen het behoud van de resterende open ruimte rond de luchthaven. De verlenging is niet nodig. De realisatie zou betekenen dat enkele woonwijken totaal onleefbaar zouden worden.

d. Punt 3.8.5 stelt: 'ook werden beperkte uitbreidingen aangevraagd van de in het gewestplan vastgelegde gebieden'. Het is voor de milieuraad niet duidelijk over welke gebieden het gaat. Ten aanzien van het punt 'Het is tevens wenselijk dat er in de aanvliegroutes een veiligheidszone wordt voorzien waarin bebouwing geweerd wordt.' stelt de milieuraad dat het bouwvrij houden van bepaalde zones i.f.v. vliegverkeer en vliegkawaai weinig of geen aandacht krijgt in het RSV of in het addendum.

e. Ze wijzen ten slotte op de grote leegstand in de bedrijvzones in Zaventem en omgeving. De gevraagde hoeveelheid bijkomende bedrijventerreinen in Vlaams-Brabant is niet realistisch en verantwoord. De berekeningsmethode houdt geen rekening met de bestaande toestand en de leegstand. Er moeten in Zaventem geen nieuwe bedrijventerreinen worden gerealiseerd, reconversie van verouderde bedrijvzones dringt zich op. De resterende open ruimten moeten gevrijwaard worden om de leefbaarheid van de gemeente te vrijwaren.

*460a. De wijziging van de selectie heeft geen impact op de eventuele vertraming van de R22, maar heeft enkel te maken met de rol van de R22 voor de ontsluiting van delen van het VSGB. Een wijziging van het addendum is bijgevolg niet noodzakelijk.*

*460b. SARO verwijst naar zijn standpunt bij het advies van de gemeenteraad Zaventem (onder kader 458).*

*460c, d. SARO verwijst naar zijn standpunt 179b.*

*460e. De Raad verwijst naar zijn standpunten 48a,b en 59c. De Raad onderschrijft de vraag naar aanpak leegstand en reconversie. Het addendum voorziet hiervoor activeringsmaatregelen.*

**461. Gemeenteraad Zele: advies van 22 april 2010 [A51]**

De bepaling in het addendum (RG pag. 11 ): 'De kwantitatieve optie fungeert als toetskader voor de ruimtelijke planning op alle niveaus' mag niet als een strikt principe gehanteerd worden. De ruimtelijke kwaliteit moet primeren. Een omzetting in de kern van de gemeente van ambachtelijk gebied naar woongebied moet bijvoorbeeld mogelijk zijn ook als daardoor de toebedeelde taakstelling voor wonen overschreden wordt.

*461. SARO neemt akte van deze bemerking en meent dat de omzetting van ambachtelijk gebied naar woongebied door het addendum niet wordt uitgesloten.*



**462. Gemeenteraad van Zelzate: advies 27 april 2010 [A75]**

De gemeenteraad brengt gunstig advies uit mits volgende aandachtspunten in rekening worden gebracht:

- a. De 40% te realiseren bijkomende woningen in het buitengebied moeten verdeeld worden naar de vraag over de verschillende buitengebiedgemeenten, maar met behoud van het gemiddelde van 40%.
- b. De gemeenteraad vraagt om bij de volledige herziening een grondig onderzoek te voeren naar de mogelijkheid om Zelzate als kleinstedelijk gebied te selecteren.
- c. Daarnaast vraagt de gemeenteraad om de nodige aandacht te hebben voor restpercelen bij kleinhandelsconcentraties, waarbij het niet de bedoeling is om de zone uit te breiden, maar wel om ze af te werken. Volgens het huidige RSV kan inplanting van kleinhandel binnen ieder stedelijk gebied of kern van een buitengebied op het niveau van de betrokken kern. De grotere verkoopsoppervlakten kunnen geconcentreerd worden in kleinhandelszones binnen de stedelijke gebieden en de economische knooppunten. Hierbij heeft men geen oog voor de al bestaande kleinhandelszones die over historisch gegroeide aanpalende restpercelen beschikken.

*462a. SARO verwijst naar zijn standpunt 8c.*

*459b. De selectie van de kleinstedelijke gebieden is geen voorwerp van de huidige herziening. SARO verwijst naar zijn standpunt 399a.*

*462c. De Raad verwijst naar zijn standpunt 391c.*

**463. Gecoro Zelzate [B190]**

De Gecoro van Zelzate geeft een gunstig advies over de selectie van Zelzate als grensoverschrijdend economisch knooppunt met Assenede, gezien er een minimale impact is voor de landbouw en er geen grote bedrijfszetel gevestigd is in de voorgestelde zone. Daarnaast is de site omringd door grote infrastructures en zal de zone, na aanleg van een parallelweg langsheen de expressweg, goed ontsloten. De hinder (lawaai, geur, geluid,...) naar de omwonenden toe zal beperkt zijn, gezien de inplanting wordt voorzien zo ver mogelijk van de kern van Zelzate, aantakend op de KMO-zone van Assenede. De ontwikkeling van het bijkomende industrieterrein zal de werkgelegenheid ten goede komen.

*463. SARO verwijst naar zijn standpunt 105e.*

**464. CBS Zoersel [B324]**

a. Ze tekenen bezwaar aan tegen het feit dat er geen duidelijke criteria geformuleerd zijn voor de selectie van permanente terreinen van lawaaisporten. Er staat enkel dat bij de opmaak van een RUP wordt gestreefd naar een ruimtelijke bundeling van luidruchtige activiteiten om de omgevingshinder van dergelijke locaties te beperken. Er staat niet hoe dit gaat gebeuren en of de geselecteerde locaties zullen worden gekozen in functie van andere geluidsbronnen of op basis van ruimtelijke criteria. Bij de selectie moet de Vlaamse Regering minstens rekening houden met (1) lawaaihinder: het terrein ligt niet in de open ruimte vermits de verspreiding van het lawaai daar het grootst is, en is best gelegen in de buurt van andere geluidsbronnen (autosnelweg, haventerrein, industrieterrein) zodat de lawaaihinder beperkt is, (2) verkeersoverlast: het terrein ligt het best in de buurt van een autosnelweg, met het oog op de ontsluiting en (3) inpassing in de omgeving: voldoende ver van woon-, natuur- en landbouwgebieden en bovendien aandacht voor buffering.

b. Het risico bestaat dat de Vlaamse Regering of de provincie Antwerpen een RUP zou opstellen voor het crossterrein in Brecht (Kraaijenhorst). Dit terrein is niet geschikt als permanent crossterrein. De Vlaamse Regering kan geen permanent motorcrossterrein inplanten in het buitengebied, tenzij er al vergelijkbare recreatieve infrastructures aanwezig zijn (cf. RSV pag. 419-420). De gemeente Brecht is een buitengebiedgemeente. Het ruimtelijk beleid voor Brecht moet daarom vertrekken van de doelstellingen die het RSV voor het buitengebied vooropstelt (o.a. het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functie, het tegengaan van versnippering, het bereiken van gebiedsgerichte kwaliteit).

Het CBS formuleert volgend juridische bezwaar tegen de bestemmingswijziging: het is strijdig met het RSV (pag. 419-420): namelijk crossterreinen horen niet thuis in het buitengebied, dit is enkel mogelijk wanneer een dergelijk terrein gelegen is in een toeristisch-recreatief knooppunt.

Ze formuleren volgende feitelijke bezwaren tegen het permanent crossterrein: geen lokaal draagvlak (in 2007 een betoging door 300 buurtbewoners), lawaaihinder, gezondheidsrisico's (veel fijn stof), bezwaren landbouwsector (het gaat om 23,5 ha waardevolle landbouwgrond), verkeershinder, nabijheid van drie natuurgebieden en een vogelrichtlijngebied, en een bedreiging voor landschapspark De Voorkempen. Dergelijke inrichting overschrijdt de draagkracht van de omgeving en is niet verenigbaar met de omgeving. Ze verzoeken de Vlaamse Regering om via het RSV de mogelijkheid uit te sluiten voor de aanleg en de ontwikkeling van een crossterrein te Kraaienhorst in Brecht.

*464. SARO verwijst naar zijn standpunten 216c, 218a en 218b,c,d.*

**465. CBS Zomergem [B335]**

Het CBS geeft een gunstig advies mits rekening wordt gehouden met de bemerkingen van de Gecoro en de gemeentelijke stedenbouwkundige dienst.

- a. De Gecoro stelt vast dat het streefdoel van herbevestiging van 750.000 ha landbouwgrond blijft. Hiervan is tot nu toe weinig gerealiseerd. Het opgestarte gewestelijke RUP Drongengoed is slechts een gedeeltelijke invulling. Het is onduidelijk wat gebeurt met de rest van Zomergem, de rest van Vlaanderen en de mogelijke omzetting van de landbouwgronden rond het Schipdonkkanaal. Ze vragen zekerheid over de herbevestiging van de landbouwgronden.
- b. Tevens wil de Gecoro dat Oostwinkel als woonkern wordt geselecteerd.
- c. De gemeentelijke stedenbouwkundige dienst merkt op dat de datum van 2012 heel snel bereikt zal zijn en opnieuw achterhaald. Het is geen realistische streefdatum. De actualisatie situeert zich op korte termijn. Een herziening op lange termijn wordt voorzien. De link tussen beide documenten is niet duidelijk
- d. Bij de ruimteboekhouding stellen ze vast dat Vlaanderen 7.500 ha groter is geworden. Deze bijkomende oppervlaktes worden vooral voor harde functies (industrie en recreatie) voorzien. Voor industrie is het moeilijk te beoordelen of de behoefte effectief zo hoog is. De analyses zijn onvoldoende doorzichtig. De vraag stelt zich of de bestaande terreinen voldoende benut worden. Voor recreatie (extra 2.500 ha) gaat het o.a. om de regularisatie van bestaande zonevremde terreinen. Voor landbouw is een inhaalbeweging noodzakelijk. Het voorziene aanbod woongebied zou ruimschoots volstaan om de behoefte op te vangen. Er wordt weinig aandacht besteed aan de relatie met het grond- en pandendecreet. Voor natuur, bos en groen is sinds het RSV van 1997 weinig ingevuld. Een inhaalbeweging is dringend noodzakelijk om de 237.000 ha vast te leggen. Tevens moet vastgesteld worden dat in realiteit nog heel wat gronden een andere bestemming hebben dan het effectieve gebruik ervan. Het is aangewezen dat deze gronden in de bestemmingsplannen de effectieve bestemming verkrijgen om een correcte ruimtebalans te bekomen.
- e. De gemeentelijke stedenbouwkundige dienst merkt op dat inzake lijninfrastructuur overwegend aandacht gaat naar automobilititeit en de uitbouw van het wegennet en in mindere mate aan andere vervoerswijzen (o.a. openbaar vervoer).

*465a. SARO verwijst naar zijn standpunten 239a en 247g.*

*465b. De selectie van woonkernen is geen voorwerp van de huidige herziening; het betreft een provinciale bevoegdheid.*

*465c. SARO verwijst naar zijn standpunten 8b en 8d.*

*465d. SARO verwijst naar zijn standpunt 407e.*

*465e. SARO verwijst naar zijn standpunten 161a en 161b.*

**466. Gemeenteraad Zuienkerke: advies 29 april 2010 [A32]**

De gemeenteraad geeft een gunstig advies mits aanvulling van volgende punten:

- a. Ze pleiten voor geen verdere zandwinning te Zuienkerke. Voor de ontginningsgebieden met nabestemming natuur, mag de nabestemming enkel gerealiseerd worden wanneer de ontginning effectief heeft plaatsgevonden. Ze vragen om deze gebieden met een RUP te herbesteden tot landbouwgebied.

b. Het weidegebied van Nieuwmunster is opgenomen als gewenst VEN-gebied. Hoewel de gemeente de grote landschappelijke waarde van dit gebied erkent, is ze niet akkoord met een eventuele VEN-afbakening omwille van de grote landbouwkundige waarde (zeer hoge waardering op landbouwtyperingskaart, agrarisch gebied binnen de gewenste agrarische structuur van het DLV).

c. Het ruilverkavelingsgebied in de omtrek van Houtave is een gebied van groot belang voor de landbouw en geen verwevingsgebied. Daarom is het wenselijk om dit gebied te bestemmen als agrarisch gebied.

d. Natuurgebied 'Meetkerkse Moeren': dit gebied stemt niet overeen met de effectieve afbakening van het VEN-gebied. Verschillende woningen, gelegen langs de Biezenstraat bevinden zich bijgevolg binnen natuurgebied, zonder dat deze opgenomen zijn in het VEN. De gemeenteraad stelt dan ook voor om de omlijning van het natuurgebied te verminderen tot de eigenlijke afbakening van het VEN. Op die manier kan een duidelijke rechtszekerheid geboden worden naar de woningen en de landbouwbedrijven.

*466a,b,c,d. SARO merkt op dat deze gebiedsgerichte opmerkingen geen voorwerp uitmaken van voorliggende herziening. Wat betreft de afbakening van de gebieden voor de natuurlijke en agrarische structuur verwijst de Raad naar zijn standpunten 239a en 247g.*

#### **467. Milieuraad Zwijndrecht [B87]**

a. Vlaanderen heeft nood aan een goede ruimtelijke ordening om te komen tot een kwaliteitsvolle en leefbare omgeving voor iedereen. Behoud en een forse uitbreiding van groen en natuur dragen hier zeer sterk toe bij. Beperkende factoren zijn de foute situaties uit het verleden en het nijpende tekort aan oppervlakte in Vlaanderen om alle functies de ruimte te geven die de verschillende sectoren vragen. Zuinig ruimtegebruik moet de rode draad vormen. Hergebruik van gronden die in het verleden een (andere) bestemming kenden en die er nu on(der)benut bijliggen, moet maximaal primeren boven het aansnijden van nieuwe terreinen.

b. Ze begrijpen dat er meer woningen nodig zijn om de bevolkingstoename en de gezinsverdunding op te vangen. Ze gaan er echter niet mee akkoord om alle woonuitbreidingsgebieden van Vlaanderen binnen de beschouwde planperiode vrij te geven. Alle mogelijkheden van renovatie en vernieuwbouw moet eerst uitgeput worden. Voor nieuwbouw moet eerst aandacht gaan naar het opvullen van braakliggende percelen binnen het bestaande bebouwde weefsel. Stedelijk wonen en wonen in de (historische) kernen, moet gestimuleerd worden met (ver)bouw- of woonpremies. Hierdoor kan ook leegstand, verval of verkrotting bestreden of voorkomen worden. De inrichting van winkelpanden moet toelaten dat de bovenverdiepingen steeds een aparte toegang hebben voor bewoning. Aan de leegstand moet een krachtig halt toegeroepen worden. De nood aan bijkomende woningen moet bijna volledig ingevuld worden met een aanbod aan kleinere, duurzame en energiezuinige woningen op minder grote percelen. De huidige ruimtelijke voetafdruk aan woongebied (400 m<sup>2</sup> per inwoner of ongeveer 1.000 m<sup>2</sup> per wooneenheid) is te hoog.

c. De bebouwingsdichtheid per hectare moet lokaal kunnen verhoogd worden, mits te voorzien in voldoende (openbaar) groen in deze buurten om de (be)leefbaarheid en openheid van de woonstructuur te behouden of te verhogen. Deze noodzakelijke bijkomende verhoging van de bebouwingsdichtheid is een gevolg van de gezinsverdunding, de vergrijzing en het toenemend aantal eenpersoonsgezinnen. Als deze bebouwingsverdichting niet zou worden doorgevoerd ontstaat bevolkingsverdunding. Dit werkt nadelig op de goede ruimtelijke ordening, het zuinig ruimtegebruik, het efficiënt functioneren van openbaar vervoer, nutsleidingen, postbedeling.

d. Het grootste deel van de nieuwe woningen moet bestaan uit aaneengesloten bebouwing mits een geschikte oplossing uit te werken om de nodige parkeerplaatsen te voorzien. De (geluids)isolatiemogelijkheden zijn nu zodanig degelijk, dat storend burengeluid hierin kan uitgesloten worden. In appartementsgebouwen moet de geluidsisolatiernorm opgetrokken worden, zodat ook deze woonvorm kwalitatief verbeterd en bevorderd wordt. Waar de mogelijkheid aanwezig is, zijn kleine woonerven zonder doorgaand verkeer en met een hoge toegevoegde waarde als leefruimte aan te bevelen. Ze zijn ideaal voor gezinnen met kinderen, maar ook voor koppels waarvan de kinderen uitgevlogen zijn en die na hun actieve gezins- of beroepsleven, bescheidener maar in een gezellige omgeving willen gaan wonen. Hierin worden gemeenschappelijke inbandige open en groene ruimten aangelegd. Er moet ook een groeiend aantal (semi-) passiefwoningen aangemoedigd of opgelegd worden. Volledig vrijstaande woningen moeten een hoge uitzondering vormen in het nieuwe woningaanbod. In dorpskernen waar volgens het gewestplan een maximale bouwhoogte was vastgelegd, kan men overwegen om deze beperking met één bouwlaag te verhogen.

- e. Bij de berekening van het benodigde aantal percelen en oppervlakte aan woongebieden binnen het RSV, moet de norm van de 'strategische reserve' sterk verlaagd worden (het benodigde overschot aan leegstaande woningen om de mensen toe te laten een woonst te zoeken, in te richten en te verhuizen). Door gebruik te maken van aangepaste PC-programma's (o.a. waarmee je van thuis of van op het verkoopkantoor een virtuele rondgang in de aangeboden woning kan krijgen) en internet, kunnen tegenwoordig vraag en aanbod op de woningmarkt veel vlugger en efficiënter op mekaar afgestemd worden. Ook de inkorting van de termijnen voor het afhandelen van een koopakte, een lening of een bouwvergunning hiertoe bijdragen.
- f. De mogelijkheid om in het RSV ook kwaliteitseisen op te leggen, moet maximaal toegepast worden in plaats van enkel locatieaanbevelingen te geven. Elke wooneenheid zou moeten beschikken over een gemakkelijk bereikbare en veilige fietsenbergsplaats. Het fietsgebruik zal hierdoor toenemen.
- g. Alles samen zal door het nemen van diverse flankerende maatregelen (waaronder bovenstaande voorstellen) de te voorziene oppervlakte aan woongebied voor de planperiode van dit RSV en zelfs veel verder, drastisch kunnen verminderd worden. Ze zijn er van overtuigd dat het ruimschoots volstaat om in de reële behoeften te voorzien door slechts 1/5 tot hooguit 1/4 van de woonuitbreidingsgebieden toe te voegen aan het woongebied, verdeeld over de vijf Vlaamse provincies. Het RSV moet dan ook in die zin aangepast worden.
- h. Bedrijventerreinen. Ze gaan niet akkoord met het voorstel in dit addendum om bijkomend 6.000 ha industriegebied aan te duiden. Gebleken is dat men niet eens een betrouwbaar beeld heeft van de oppervlakte aan ongebruikte industriegebieden. Een realistisch voorstel moet vertrekken vanuit een degelijke inventaris. Door het ter beschikking stellen van massaal veel nieuwe industrieterreinen (greenfields) zal men niet gestimuleerd worden om aan zuinig ruimtegebruik te gaan doen. Erger nog; hierdoor zal er totaal geen werk gemaakt worden van de sanering en het hergebruik van bestaande (verlaten) industriegebieden (brownfields) en blijven we met een torenhoog milieuprobleem (black-points) zitten tot in de verre toekomst.
- i. Op verlaten en niet gebruikte industriegebieden zou men een belasting moeten heffen (vergelijkbaar met de 'krotbelasting' in sommige steden) om zo deze gronden op de actieve grondenmarkt beschikbaar te krijgen.
- j. Ook voor bedrijventerreinen moeten striktere kwaliteits- en invullingsvoorschriften opgesteld worden om tot een zuiniger, efficiënter en duurzaam ruimtegebruik te komen. Momenteel worden er bv. in Vlaanderen nog vele honderden hectaren aan bedrijventerreinen ingenomen door gestockeerde wagens, wachtend op transport. Al deze wagens staan op immense verharde vlaktes in één laag in plaats van dit in twee, drie of vier bouwlagen te doen. Dit is duidelijk een gevolg van het enorme overaanbod.
- k. Bedrijven bezitten in regel grote dakoppervlakten die onbenut zijn. Het RSV moet striktere regels opleggen die deze ruimten een nuttige bestemming geven zoals aanleggen van dakgarages voor auto's, aanleg van groendaken, plaatsing van zonnepanelen, opvang en hergebruik van regenwater voor nuttige toepassingen zoals WC-spoeling, gebruik als proceswater en het resterende regenwater laten infiltreren in de bodem zonder het af te voeren naar de (regenwater-)afvoer. Ook voor de grote gelijkgrondse verharde oppervlakten kunnen deze nuttige toepassingen opgelegd worden.
- l. Op lange termijn mogen er hooguit 500 ha nieuwe bedrijventerreinen bijkomen. Die moeten aangeboden worden in kleine clusters. Deze nieuwe KMO-terreinen mogen enkel met mondjesmaat aangeduid worden indien de door ons geëiste allesomvattende inventarisatie, aangeeft dat er in een straal van 10 km geen verlaten of ongebruikte industrieterreinen meer zijn en dat de economische noodzaak aangetoond wordt.
- m. De natuurdoelstellingen uit het RSV zijn nog steeds niet uitgevoerd; noch in timing, noch in oppervlakte. Ze dringen er op aan dat dit RSV de doelstellingen uit het verleden naar boven bijstelt en versneld uitvoert.
- n. Voor de 'zonevreemde bossen' dringen ze er op aan dat deze behouden blijven en ingepast worden in het nieuwe RSV. Daar waar ze toch moeten verdwijnen, moet deze bosoppervlakte bij de te bebossen oppervlakte bijgeteld worden.
- o. Natuur- en reservaatgebieden moeten beter gebufferd worden tegen versturende invloeden van buitenaf, door de afbakening van een voldoende ruime overgangs- of bufferzone; zonder dat deze echter de oppervlakte aan effectief natuurgebied doet verminderen. Zo is bv momenteel het natuurreservaat Blokkersdijk te Antwerpen Linkeroever / Zwijndrecht onvoldoende gebufferd tegenover de harde functie Industrie, waardoor verstoring door bedrijvigheid en vervuiling (zelfs PFOS) negatief wegen op het goed functioneren van dit Europese Vogelrichtlijngebied.

*467a. SARO ondersteunt deze bezorgdheid en verwijst naar de principes inzake zuinig ruimtegebruik en hergebruik in het RSV.*

*467b. SARO verwijst naar zijn standpunten 28b, 35b en 37a.*

*467c. SARO verwijst naar zijn standpunten 35d en 37a.*

*467d,e,f,g. SARO neemt akte van deze bemerkingen inzake woonvormen en verwijst naar zijn standpunten bij het deel wonen (2.2.2)*

*467h,i,j,k,l. SARO neemt akte van deze bemerkingen en verwijst naar zijn standpunten bij het deel werken (2.2.3).*

*467m,n,o. SARO verwijst naar zijn standpunten 239a en 244.*

**468.** Gemeenteraad Meeuwen-Gruitrode: advies van 29 april 2010 [A24]

Ze geven een voorwaardelijk gunstig advies en formuleren volgende voorwaarden:

- a. Bij de verdeling van de 6.000 ha bijkomende ruimte voor bedrijvigheid die wordt gevraagd moet rekening worden gehouden met de nood aan lokale bedrijventerreinen in de buitengebiedgemeenten.
- b. Ze vragen de N76 te categoriseren als primaire weg in een volgende termijn herziening van het RSV.

*468a. SARO verwijst naar zijn standpunt 48a,b.*

*468b. SARO neemt akte van deze bemerking.*

**469.** CBS Balen [B49]

Ze geven de bekommernis mee dat voor de uitwerking van de IJzeren Rijn de nodige milderende maatregelen moeten bekeken worden. De leefbaarheid van de omliggende woningen en kernen moet gegarandeerd worden. Zaken zoals geluidshinder en mobiliteit moeten grondig onderzocht worden. De resultaten van de studie moet een basis vormen voor een goede uitwerking van het project waarin de reactivering van de IJzeren Rijn pas realiteit wordt als ook de flankerende maatregelen zijn uitgevoerd.

*469. SARO verwijst naar zijn standpunt 354f.*

**470.** CBS Hooglede [B52]

Het CBS wenst in de gemeente Hooglede ook rond het gehucht Sleihage de locatie van een lokaal bedrijventerrein mogelijk te maken. Daartoe dient de voorwaarde dat een lokaal bedrijventerrein moet aansluiten bij een hoofddorp of een woonkern, niet langer opgenomen te worden in het RSV.

*470. SARO verwijst naar zijn standpunt 50d.*

**471.** Gemeente Sint-Gillis-Waas: advies van 6 mei 2010 [A46]

De actualisatie en gedeeltelijke herziening verlengt de planhorizon van het RSV tot 2012. De kwantitatieve opties m.b.t. de door het ruimtelijk beleid te voorziene oppervlakte voor de functies wonen, werken, recreatie, natuur, bos en landbouw worden begroot voor de planperiode 2007-2012. Indachtig deze geactualiseerde oppervlaktebepalingen, vraagt de gemeenteraad ruimtelijke mogelijkheden tot het realiseren van de vermelde beleidsopties: meer aanbod van wonen en tewerkstelling, de uitbreiding van het gemeentelijk toeristisch potentieel een actueel gemeentelijk mobiliteitsprofiel en een ruimtelijke symbiose tussen landbouw en natuur, als garanties voor de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de landelijke gemeente. Het zijn elementen die niet alleen van belang zijn bij de opmaak van dit addendum, maar ook vertaald moeten worden bij geplande gehele herziening van het RSV. Onder deze voorwaarden kan voorliggende actualisatie en gedeeltelijke herziening van het RSV gunstig worden geadviseerd.

*471. SARO neemt akte van dit voorwaardelijk gunstig advies van de gemeente Sint-Gillis-Waas.*

**472. CBS Sint-Gillis-Waas [B354]**

In het IG worden Kluizenmolen en Meubelplein de Piramiden vermeld als knelpunt in concentratiegebied voor economische activiteiten. Voor Kluizenmolen te Sint-Gillis-Waas is er een voorstel tot selectie als bijzonder economisch knooppunt. Dit weliswaar onder de vermelding dat er een bijkomende beleidsafweging noodzakelijk zou zijn. Zo ook zou er een keuze moeten gemaakt worden tussen de knelpunten grondgebied Sint-Gillis-Waas, Stekene en Hamme (IG bijlage 2).

Het bestuur gaat er van uit dat deze onderzoeksfase uit het IG geen afbreuk doet aan de keuze van het RG om zowel Sint-Gillis-Waas, als Stekene en Hamme te selecteren als bijzonder economisch knooppunt. Deze nader te onderzoeken selectie laat heel wat ruimte tot interpretatie over de precieze reikwijdte ervan. Voor wat betreft Sint-Gillis-Waas wordt er specifiek verwezen naar de bestaande ambachtelijke zone Kluizenmolen, terwijl voor wat betreft Stekene melding wordt gemaakt van de gehele zone ten zuiden van de A1/E34. Daarbij de vermelding dat enkel de potentie te Stekene in functie van het logistiek netwerk in Vlaanderen staat. Ook de gemeente Sint-Gillis-Waas beschouwt het gehele gebied ten zuiden van de A1/E34, van de grens met Stekene, tot de grens met Beveren, als zoekzone voor de ontwikkeling van toekomstige economische activiteiten, in functie van het logistiek netwerk in Vlaanderen en in functie van de uitbreiding van de ambachtelijke zone. Tevens stelt zich de vraag waarom deze afweging geen provinciale maar gewestelijke bevoegdheid blijkt te zijn en waarom deze gezamenlijke afweging alsnog dient te gebeuren.

De categorisering bijzonder economisch knooppunt kan gemotiveerd worden aan de hand van de ruimtelijke positionering van Sint-Gillis-Waas ten opzichte van Antwerpen. De gemeente Sint-Gillis-Waas heeft omwille van haar unieke ligging aan de E34 en tussen de grote economische polen een specifieke eigenheid die zich leent tot bijkomende economische ontwikkelingen.

Via dit addendum dienen er ook mogelijkheden opgenomen tot ruimtelijke expansie van de site Meubelplein de Piramiden, zoals reeds gesuggereerd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Dit ongeacht het feit dat deze site behouden zou blijven onder het statuut van historisch gegroeid bedrijf of ze zou worden opgenomen binnen het bijzonder economisch knooppunt. Waar in het IG nog melding gemaakt wordt van Meubelplein de Piramiden als knelpunt, formuleert het richtinggevend gedeelte immers geen duidelijke bepaling rond een eventuele selectie ervan. Algemeen pleiten ze voor een verruiming van economische ontwikkelingsmogelijkheden voor verspreide (zonevreemde) bedrijven en kleinhandel.

*471. SARO verwijst naar zijn standpunt 113 en naar zijn standpunten bij het deel werken (deel 2.2.3) en deel bijzondere economische knooppunten (deel 2.2.4).*

## 2.4. Conclusie

1. De adviezen van SARO, Vlacoro, Minaraad en SERV bij het voorontwerp van herziening van het RSV waren zeer kritisch. Deze kritische adviezen hebben amper geleid tot een aanpassing van het voorontwerp. Een hele ruime waaier aan doelgroepen heeft vervolgens het openbaar onderzoek benut om opmerkingen bij het voorontwerp te formuleren. Een groot deel van het maatschappelijk middenveld heeft zijn mening gegeven en dit op een inhoudelijke en goed onderbouwde manier. Voorliggend advies geeft aldus een waardevol beeld van de verzuchtingen die momenteel leven ten aanzien van het (herziend) RSV en het ruimtelijk beleid. SARO meent dat deze verzuchtingen ernstig moeten genomen worden.
2. In zijn advies van 25 mei 2009 vroeg de SARO de Vlaamse Regering om zich ernstig te bezinnen over de noodzaak om dit herzieningsproces van het RSV door te voeren en of het niet aangewezen is om volop werk te maken van een meer onderbouwde, meer evenwichtig uitgebouwd nieuw RSV 'het beleidsplan ruimte'. Op basis van voorgaande advisering van de 1469 bezwaarschriften en de 82 adviezen meent SARO dat deze vraag meer dan ooit gegrond is. Voor de ruime waaier aan argumenten verwijst de Raad naar zijn hierboven vermelde standpunten bij de diverse bezwaren en adviezen. Hierna formuleert de Raad enkele grote aandachtsvelden.
3. Het Vlaams regeerakkoord gaat uit van de afwerking van de herziening en gedeeltelijke aanpassing van het RSV voor de periode 2007-2012, ingezet door de vorige regering (inclusief de extra kwantitatieve taakstelling). SARO meent echter dat dit er niet toe mag leiden dat de herziening niet meer ter discussie wordt gesteld. Deze bepaling van het regeerakkoord moet immers in samenhang worden gelezen met de andere elementen van het Vlaams regeerakkoord: de uitwerking van een mobiliteitsvisie op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, de groei naar een groene economie, de uitbouw van milieu en hernieuwbare energie als een belangrijke motor van een nieuwe economische ontwikkeling, de ontwikkeling van een groen en dynamisch stedengewest en een Vlaams beleid dat open staat voor de wereld. De Raad meent dat het voorliggend addendum onvoldoende is afgestemd met (en ondersteunend werkt ten aanzien van) de andere bepalingen van het Vlaams regeerakkoord.
4. Het addendum schiet tekort op het gebied van integratie van beslist beleid. Het gaat zowel over diverse goedgekeurde decreten (o.a. grond- en pandendecreet, decreet integraal waterbeleid), als over visies en plannen (mobiliteitsvisies, pact 2020, Vlaamse strategie duurzame ontwikkeling, ViA, duurzame energie).
5. Inzake het bewaken van de algemene doelstellingen van het RSV verwijst de Raad naar zijn bedenkingen bij de aanduiding van bijzondere economische knooppunten (standpunt 8b) en de onevenwichtige onderbouwing (standpunt 1a). De ruimtelijke consensus in het huidige RSV wordt door alle doelgroepen nog steeds zeer sterk onderschreven. Er is een algemene ondersteunde vraag naar een volledige en tijdige uitvoering van het RSV.
6. In zijn eerder advies van 25 mei 2009 heeft de SARO reeds uitdrukkelijk gesteld dat een aantal van de beleidsalternatieven ook een doorwerking en verdere verfijning in de onderliggende provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen vereisen en dat een verlenging van die planhorizon tot 2012 in die zin relatief is.
7. Het openbaar onderzoek legt de zwakke onderbouwing van het addendum bloot. Het addendum houdt geen rekening met de meest actuele gegevens en studies. Dit is deels te wijten aan de lange duur van het herzieningsproces. Fundamenteel meent de Raad dat er op het gebied van onderbouwing van het RSV enkele fundamentele vragen zich opwerpen: Hoe gaat ruimtelijke ordening om met een veelheid aan sectorale data en studies? Hoe kan dit meer geïntegreerd worden aangepakt? En hoe kan meer openheid ontstaan? Hoe creëer je draagvlak?
8. Indien de Vlaamse Regering alsnog zou opteren voor dit herzieningsproces van het RSV vraagt de Raad dat het addendum grondig 'opgekuist' wordt in functie van de aanbevelingen die de Raad in dit advies heeft geformuleerd. In essentie betekent dit dat het addendum wordt herleid tot een beperkte en technische aanpassing van het RSV – wat initieel ook het opzet was van deze herziening.