

ADVIES
VAN 27 JUNI 2018
OVER DE STARTNOTA GEWESTELIJK RUP
RUIMTELIJKE HERINRICHTING VAN DE RING ROND BRUSSEL - DEEL NOORD

INHOUD

I.	SITUERING	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING	1
III.	BESLISSING VLAAMSE REGERING	2
IV.	PLANDOELSTELLINGEN	3
V.	PLANVOORNEMEN	4
VI.	ALTERNATIEVENONDERZOEK	4
VII.	ONDERZOEK MILIEUEFFECTEN	5

I. SITUERING

1. SARO ontving op 1 juni 2018 een adviesvraag van minister Joke Schauvliege over de startnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (RO) - deel noord'.¹ Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 27 juni 2018, komt de raad tegemoet aan de vooropgestelde adviestermijn van 60 dagen.
2. Het gewestelijk RUP is gericht op de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel tussen de verkeerswisselaars Groot-Bijgaarden en Sint-Stevens-Woluwe (beide verkeerswisselaars zijn inbegrepen in het plan). Doel is om te komen tot een veiligere ring en een verbeterde werk- en leefomgeving rond de ring.

De herinrichting van de ring maakt deel uit van een veel omvattender programma 'Werken aan de Ring'. Naast de herinrichting van de ring formuleert het programma ook maatregelen die de leefbaarheid rondom de ring moeten verhogen en de mobiliteit in de regio duurzamer zullen maken. Het programma 'Werken aan de Ring' is multimodaal en omvat volgende projecten: de verdere uitbouw van het Fiets-GEN, de aanleg van drie hoogwaardige openbaarvervoerlijnen (HOV-verbindingen) uit het Brabantnet, de herinrichting van de RO, de uitbouw van combiparkings, een Minder Hinderplan en een doorgedreven stakeholdermanagement.

II. ALGEMENE BEOORDELING

3. Voorliggende startnota kadert binnen het vernieuwd decretaal kader inzake de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Sinds 1 mei 2017 is het decreet inzake de integratie van de planmilieueffect-rapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan RUP van kracht.^{2 3} Dit integratieproces heeft onder meer tot gevolg dat SARO niet enkel om advies wordt gevraagd op het einde van het planningsproces (nl. over het ontwerp van een RUP) maar dat de raad veel vroeger in het proces (nl. naar aanleiding van de startnota) zijn standpunten kan formuleren. Dit is positief aangezien de raad zich kan uitspreken over de grote lijnen van het proces. Grondige bijsturing van het proces is dan nog mogelijk en maakt zelfs inherent deel uit van de voorziene trechtering.
4. SARO wenst volgende aandachtspunten te formuleren bij voorliggende startnota bij het gewestelijk RUP 'Ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (RO) -deel noord':
 - De raad erkent dat voorliggende startnota invulling geeft aan de beslissing van de Vlaamse Regering van 25 oktober 2013 maar vraagt de totaliteit van de beslissing van de Vlaamse

¹ https://www.ruimtelijkeordening.be/nl-nl/NL/Diensten/GRUPS/GRUPS-Detail/rid/RUP_02000_212_00497_00001

² <https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1027139&datum=3000-01-01&geannoteerd=false&print=false>

³ Artikel 2.2.1, §1 van de VCRO bepaalt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan het resultaat is van een ruimtelijk planningsproces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces (geïntegreerd planningsproces). Die integratie houdt in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De effectbeoordelingen leveren gegevens over de mogelijke effecten van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan. Die gegevens worden verwerkt in het planningsproces voor het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan.

Regering te bewaken en alle aspecten volwaardig mee te nemen in het verdere proces (zie deel III).

- De raad vraagt om de doelstellingen van het toekomstig RUP sterker te focussen in functie van duurzame mobiliteit en duurzame ruimtelijke ontwikkeling (deel IV).
- De raad vraagt verdere verduidelijking van het planvoornemen en de beoogde bestemmingswijzigingen (deel V).
- De raad is van oordeel dat het alternatievenonderzoek gedegen moeten worden gevoerd (deel VI).
- Vanuit een bezorgdheid voor de volwaardige integratie van de milieueffectbeoordelingen vraagt de raad aandacht voor het onderzoek van de effecten. De raad vraagt specifiek aandacht voor de passende beoordeling en de landbouwimpactstudie (deel VII).

III. BESLISSING VLAAMSE REGERING

5. SARO erkent dat met voorliggende startnota invulling wordt gegeven aan de beslissing van de Vlaamse Regering van 25 oktober 2013. Op basis van de strategische milieueffectenrapportage en de maatschappelijke kosten-batenanalyse werd door de Vlaamse Regering gekozen om verder in te zetten op de infrastructuurvariant met de parallelstructuur en de variant hierop, parallelstructuur met ontzien van Laarbeekbos.^{4 5 6}

Volgens de beslissing van de Vlaamse Regering zal de geoptimaliseerde infrastructuur zorgen voor het verhogen van de verkeersveiligheid, het verminderen van het aantal hinderincidenten, het vergroten van de leesbaarheid en het verbeteren van de doorstroming, en dit door het beperken van het aantal rechtstreekse op- en afritten, het opvangen van het wevend verkeer op een apart systeem van parallelwegen en door de scheiding van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer.

6. De raad vraagt de totaliteit van de beslissing van de Vlaamse Regering te bewaken en alle aspecten volwaardig mee te nemen in het verdere proces. Hierna gaat SARO verder in op de beslissingen van de Vlaamse Regering inzake het inzetten op fiscale maatregelen (par.7) en op het verbeteren van openbaar vervoer- en fietsverbindingen (par. 8). In deel VI vraagt de raad ook aandacht voor een volwaardige integratie van de milieueffecten en dit uitgaande van de initiële doelstelling van het geïntegreerde planningsproces (zie paragraaf 3 en voetnoot 3). De Vlaamse Regering besliste dan ook dat de impact op leef-, woon- en werkomgeving tot het absolute minimum beperkt wordt.
7. De beslissing van de Vlaamse Regering stelt dat uit de uitgevoerde studies (met name het strategisch-MER en de MKBA) blijkt dat 'blijvend dient te worden ingezet op verder onderzoek naar en ontwikkeling van mogelijke fiscale maatregelen.'

In het strategisch-MER werden de onderzochte scenario's opgebouwd uit een combinatie van maatregelen; fiscale maatregelen maakten deel uit van elk scenario. De verkeersmodellering toonde immers aan dat louter infrastructuurwerken - dus zonder andere maatregelen - te weinig effect hebben op de doorstroming van het verkeer op de ring. Bijgevolg was het uitbreiden van de scenario's met aanvullende maatregelen o.a. fiscale maatregelen noodzakelijk. Rekeningrijden zorgt voor 20% minder autoverkeer op de ring en de aansluitende snelwegen en ook voor minder

⁴ Beslissing van de Vlaamse Regering inzake de optimalisatie van het noordelijk deel van de ring om Brussel (R0) in functie van de verkeersveiligheid en doorstroming VR 2013 2510 DOC.1141/1BIS/

⁵ De Vlaamse Regering besliste om de R0 tussen de A10/E40 en A3/E40 her in te richten waarbij doorgaand en lokaal verkeer van elkaar worden gescheiden door de aanleg van een doorgaande en parallelle rijbaan in de zones A10/E40-A12 en E19-E40/A3.

⁶ Plan-MER Omvorming van het noordelijke deel van de R0 (tussen E40 en E40): ontwerp-S-MER, 2012. THV ARCADIS Belgium – Grontmij i.s.m. TRITEL. I.o.v. MOW Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant

sluipverkeer op het onderliggende wegennet.

Het onderzoek en de ontwikkeling van fiscale maatregelen maakt aldus volwaardig deel uit van de beslissing van de Vlaamse Regering. Het is een tekortkoming dat enige vorm van rekeningrijden (kilometerheffing personenwagens, stadstol, péage-systeem) geen onderdeel is van voorliggend plan alsook niet van het te realiseren programma 'Werken aan de Ring'.⁷

8. In zijn beslissing ging de Vlaamse Regering er tevens van uit dat blijvend moet worden ingezet op het verbeteren van de openbaar vervoer- en fietsverbindingen. De raad vindt het positief dat hiertoe de nodige engagementen zijn aangegaan.

Het programma 'Werken aan de Ring' zet naast de herinrichting van de ring ook in op de verdere uitbouw van het Fiets-GEN en de aanleg van drie hoogwaardige openbaarvervoerlijnen uit het Brabantnet. Er komen onder meer nieuwe fietspaden langs het tracé van de ringtrambus en nieuwe of verbeterde fietsverbindingen langs, onder en over de ring. In totaal zullen 40 km nieuwe fietsverbindingen worden gerealiseerd.

Belangrijk is dat deze projecten tijdig worden gerealiseerd en dus zeker gelijklopend of bij voorkeur voorafgaand aan de concrete herinrichting van de ring. De vooropstelling van enkele quick wins is in dat opzicht een pluspunt. Net als het plan om de ringtrambus al te laten rijden vooraleer de vooropgestelde herinrichting klaar is.⁸ Verder stelt de raad voor om te onderzoeken in welke mate tijdelijke maatregelen al mogelijk zijn, zoals een snelle pendelbus op de A12 op de pechstrook als voorloper van de sneltram.

IV. PLANDOELSTELLINGEN

9. Plandoelstellingen. De startnota formuleert volgende vier plandoelstellingen⁹:
 - a. het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer,
 - b. het verhogen van de leefbaarheid rond de ring o.a. in de dorpskernen door de vermindering van het sluipverkeer,
 - c. het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio,
 - d. en de (landschappelijke) inpassing van de infrastructuur in de omgeving om de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot (het herstel van) de groene, blauwe en ecologische verbindingen.
10. Duurzame mobiliteit. De raad ondersteunt deze plandoelstellingen maar meent dat sommige doelstellingen onvoldoende ambitieus zijn uitgewerkt. Dit geldt onder meer voor de doelstelling inzake het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio. Het is een tekortkoming dat deze doelstelling in de startnota louter vertaald wordt naar: *'...onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt om de barrièrewerking van de ring voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer te verminderen'*.

Bovendien vraagt SARO om de plandoelstellingen sterker te focussen op duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Zoals terecht wordt benadrukt in de startnota (pag. 34) kadert een duurzame mobiliteit binnen een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden onderkend. Deze drie basiscomponenten worden geïntegreerd benaderd.

⁷ Rekeningrijden wordt onder meer onderzocht in de aangekondigde studie van de Vlaamse overheid 'Uitrol van een systeem van wegenheffing – bestek nr. AB/2017/13' en kan hier eventueel aan gekoppeld worden. De scope daarvan is echter veel breder dan het plangebied van de R0.

⁸ De Vlaamse Regering besliste om vanaf 2019 trambussen te laten rijden op de ringverbinding tussen de Heizel en Brussels Airport.

⁹ Startnota pag. 36-40

Uitgaande van deze bezorgdheid heeft de raad bijvoorbeeld vragen bij het feit dat naast hoger genoemde vier plandoelstellingen de startnota er voor opteert om één algemene doelstelling te formuleren, die alles overkoepelt: *'als algemene overkoepelende doelstelling, die steeds wordt nagestreefd, stellen we een maatschappelijk verantwoorde kosten/baten verhouding voorop.'* De raad heeft hier vragen bij omwille van hoger genoemde bezorgdheid inzake een geïntegreerde benadering van de economische, sociale en ecologische componenten.

Ten slotte vraagt de raad ook meer aandacht voor doelstellingen inzake 'ruimtelijke draagkracht', 'ruimtelijke kwaliteit' en 'zuinig ruimtegebruik'.

V. PLANVOORNEMEN

11. Bestemmingswijzigingen. De startnota vermeldt dat naast de herinrichting van de ring *'binnen het projectgebied ook bestemmingswijzigingen voor andere elementen van het programma 'Werken aan de Ring' kunnen mee opgenomen worden'*. Het gewestelijk RUP zal die bestemmingswijzigingen in het projectgebied meenemen die nodig zijn in functie van de realisatie van de doelstelling.¹⁰

Volgens de startnota gaat het onder meer om bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van het verhogen van de leefbaarheid van de woon- en werkomgevingen (zoals buffers, park of bos voor de inpassing van de ring of ter compensatie). Het gaat tevens om bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van het verminderen van de barrièrewerking of die nodig zijn in functie van de multimodale bereikbaarheid.

De raad merkt op dat er momenteel geen zicht is op de concrete afbakening van het plangebied alsook op de beoogde bestemmingswijzigingen. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk in hoeverre deze lijst limitatief is en geen andere bestemmingswijzigingen (o.a. bedrijventerreinen) zullen worden nagestreefd. De raad wijst in dit verband ook op de onduidelijkheid omtrent de vereiste natuur- en/of boscompensaties. Tevens stelt de raad vast dat in de startnota ingegaan wordt op de bestemming 'gebied voor wegeninfrastructuur' en dat hierbij gesteld wordt dat *'waar nodig worden eventueel ook andere wegen opgenomen.'*

De raad vraagt hieromtrent verdere duiding en verduidelijking. Ook al is het effectieve ruimtebeslag van de toekomstige ring nog niet gekend, enkele indicaties zouden zeer welkom zijn.

VI. ALTERNATIEVENONDERZOEK

12. Alternatievenonderzoek. De startnota stelt dat er geen locatie-alternatieven zijn aangezien *'het gaat over de herinrichting van de R0 en daarmee de opwaardering van het projectgebied tussen en met inbegrip van de verkeerswisselaars Groot-Bijgaarden en Sint-Stevens-Woluwe'*.¹¹

Aangezien tevens het te realiseren programma vaststaat zijn er volgens de startnota ook geen programma-alternatieven: *'Het te realiseren programma staat vast, in de zin dat er binnen het projectgebied gezocht wordt naar een inpassing van de infrastructuurvariant waarbij het doorgaande en lokale verkeer van elkaar gescheiden worden (voor de zone Wemmel en zone Zaventem) en waarbij een bijkomende rijstrook wordt voorzien voor de zone Vilvoorde. Daarbij wordt eveneens binnen het projectgebied gezocht naar ingrepen om de barrière weg te werken, om de multimodale bereikbaarheid te versnellen en om de leefbaarheid aan te pakken.'*

De raad vindt het een belangrijke tekortkoming dat de startnota aankondigt dat er geen programma-alternatieven zullen worden onderzocht. De raad vraagt verder te motiveren waarom dit niet verder zal worden onderzocht.

¹⁰ Startnota pag. 40

¹¹ Startnota pag. 40-41

Er is nood aan een gedegen alternatieven-onderzoek. In dit kader wenst de raad ook zijn eerdere bemerking te formuleren (par. 6) inzake de verdere uitwerking van een netwerk van andere vervoersmodi. Bovendien wijst de raad op ingrijpende alternatieven in het kader van een langetermijnvisie voor verkeer naar, rond en in de hoofdstad (vb. ondergronds trein- en metronet). Volledigheidshalve verwijst de raad ook naar de diverse alternatieven die zullen worden meegenomen in het kader van het onderzoek van de milieueffecten.

13. Link met Brussel. De raad meent bovendien dat de startnota veel sterker de link met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet uitwerken.

Zo moet de startnota meer rekening houden met lopende planprocessen en gewenste ontwikkelingen inzake de vestiging van nieuwe mobiliteitsgenererende infrastructuren in het plangebied, met inbegrip van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het gaat onder meer om ontwikkelingen in het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen en de BUDA-zone, de herbestemming van Parking C en de geplande projecten op de Heizelvlakte (NEO), de herbestemming van de oude NAVO-site en gewenste herontwikkeling van bedrijvzones langsheen de A201 zoals voorzien in het T.OP Noordrand. In de startnota wordt enkel gewag gemaakt van de reconversiezone Vilvoorde-Machelen, en dit dan beperkt tot de modellering van mobiliteitsstudie.^{12 13}

De startnota zou tevens expliciet moeten aangeven hoe het nodige overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal worden georganiseerd, en op welke punten het akkoord van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet worden bekomen. Het is opportuun om in de startnota ook aan te geven welke positieve effecten beoogd worden ten voordele van bewoners en werkenden binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (op te nemen onder punten 1.2 en 2.1).

Het gaat niet alleen over knooppunten in Vlaanderen maar het is wenselijk om ook de knooppunten voor verkeer 'van en naar' en 'in' Brussel te incorporeren. Dit neigt eerder naar het versterken van de barrière. Ook de randparkings of combiparkings worden onvoldoende vermeld of uitgewerkt. Dit moet een vlotte overstap op openbaar vervoer/ fiets faciliteren voor het verkeer in Brussel.

SARO vraagt tevens om het systeem van 'mobipunten' verder te onderzoeken (o.a. locaties, mogelijke partners) alsook de opties voor het versterken van de openbaarvervoerlijnen tussen Vlaanderen en Brussel (o.a. tramlijn NATO).

VII. ONDERZOEK MILIEUEFFECTEN

14. Alternatieven in het kader van het m.e.r. Eerder in dit advies wees de raad op het feit dat de startnota aankondigt dat er geen alternatieven zullen worden onderzocht (zie par. 12). Het onderzoek van alternatieven is ook een specifiek aandachtspunt in deel '4 scoping' van de startnota. Hierbij wordt in eerste instantie louter verwezen naar de eerdere toelichting inzake het alternatievenonderzoek. Dit bevestigt de vaststelling dat er geen locatie- of programma-alternatieven worden weerhouden en zullen worden onderzocht (en enkel eventuele inrichtingsalternatieven).

Echter verderop in de startnota wordt toch niet uitgesloten dat alternatieven zullen worden uitgewerkt. Zo stelt de startnota dat: *'Andere alternatieven zullen beoordeeld worden op hun redelijkheid, en dit op basis van volgende criteria: Wordt voldaan aan de doelstelling van het plan? Is het voorstel technisch uitvoerbaar (rekening houdend met de ontwerprichtlijnen voor*

¹² Startnota pag. 24

¹³ De startnota (pag. 57 en pag. 65) besteedt weinig aandacht voor bedrijvigheidszones ten noorden van ring (Cargovil, Mediaaan maar zeker ook reconversiezone Vilvoorde-Machelen dat zich van het zuiden tot het noorden onder het viaduct uitstrekt en dat rechtstreeks ontsloten wordt door de R0 dankzij het vernieuwde complex R0xR22.

autowegen en eventueel de tunnelveiligheidsnormen)? Worden aanzienlijke effecten op Natura 2000-gebied vermeden? Indien voldaan wordt aan deze drie criteria, wordt het alternatief als redelijk beoordeeld en meegenomen in het MER-onderzoek'.¹⁴

Uitgaande van de vraag naar een gedegen alternatievenonderzoek kan de raad voorgaande bemerking volmondig ondersteunen. De raad vindt het positief om in de startnota tevens te lezen dat in het kader van de advies- en inspraakprocedure alternatieven of varianten kunnen worden ingesproken die als redelijk te beschouwen zijn qua technische haalbaarheid en potentiële milieueffecten. De startnota stelt dat 'al de redelijke alternatieven en varianten zullen worden onderzocht in het MER op gelijkwaardige wijze als het basisalternatief'.¹⁵

15. Impact op milieu. Conform artikel art. 2.2.4,§2 van de VCRO bevat de startnota een beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen. De startnota verduidelijkt dat ten aanzien van het planvoornemen alle MER-disciplines relevant worden geacht.¹⁶

Het strategisch-MER geeft een eerste zicht op de te verwachten milieu-impact van voorliggend plan (o.a. inzake geluid, NO₂, natuur, licht, barrière-werking en ruimtebeslag). In het kader van een gedegen alternatievenonderzoek zal rekening moeten worden gehouden met de conclusies van het plan-MER.

16. Passende beoordeling. Het projectgebied grenst in het westen aan het Laarbeekbos, een onderdeel van het Brussels Natura 2000-gebied "Bosgebieden en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels Gewest".

Bij de scenario's 1 (1, 1a, 1c) en 2 (2_1 en 2_2) wordt 0,2 ha alluviaal bos ingenomen ter hoogte van Laarbeekbos. Deze vegetaties komen overeen met het habitatype 91E0 en worden beoordeeld als zeer waardevolle vegetaties op de BWK.

In de referentiesituatie is het Laarbeekbos voor de helft gelegen in een zone waar de verzurende (droge) depositie ten gevolge van NO₂ hoger ligt dan het kritiek niveau voor de bescherming van de vegetatie van 30 µg/m³.¹⁷ Het strategisch-MER komt tot volgende conclusie: *'De effecten van verzurende depositie door NO₂ ter hoogte van het Laarbeekbos lijken het kleinst te zijn in het geval van de scenario's 3a1 en 3a2 waarbij het doorgaand verkeer ondergronds wordt gebracht. ... Deze scenario's betekenen een verbetering t.o.v. de referentiesituatie. Ook het scenario 5 waarbij geen infrastructuurmaatregelen worden voorzien, wordt gunstiger beoordeeld dan de referentiesituatie. De andere scenario's houden allemaal een verslechtering in van de actuele toestand ter hoogte van het Laarbeekbos, met de scenario's S2_1 en S2_2 (basisscenario + tunnel E40-E19 onder de luchthaven) als minst gunstige scenario's.'*¹⁸

Uit de S-MER blijkt aldus dat voorliggend plan zal leiden tot een verhoging (een verdere overschrijding van de norm) van de verzurende depositie ter hoogte van het Laarbeekbos. De raad betreurt dat dit niet als dusdanig is vermeld in de startnota. De startnota vermeldt enkel 'Scenario's 3a, 4 en 5 scoren hier beter dan de scenario's 1, 1a/c, 2 en 3b.' maar wijst er dus niet op dat de scenario's 1 en 2 een verslechtering inhouden.¹⁹

De raad vraagt hiervoor de nodige aandacht en wijst op het belang van een volwaardige passende beoordeling. In functie van de resultaten van deze passende beoordeling moeten de nodige compenserende en milderende maatregelen worden genomen.

¹⁴ Startnota pag. 93

¹⁵ Startnota pag. 97

¹⁶ Startnota pag. 92

¹⁷ Kritiek niveau volgens Europese richtlijn 2008/50/EG.

¹⁸ S-MER pag. 346

¹⁹ Startnota pag. 27

17. Landbouwimpactstudie. De startnota stelt dat het Departement Landbouw en Visserij naar alle waarschijnlijkheid een landbouwimpactstudie zal opmaken voor het plangebied.²⁰ Voor SARO is dit essentieel, gelet op de verwachte impact op landbouw van de geplande werken.

De raad dringt er op aan dat er een LIS zal worden opgemaakt. Eerder wees SARO in dit advies reeds op het belang van het naleven van het principe van zuinig ruimtegebruik. De impact op agrarische gebieden en meer in het bijzonder de grote kwaliteitsvolle aaneengesloten landbouwgebieden in de omgeving (HAG Zellik-Hooghof, HAG Grimbergen-Potaarde, HAG Grimbergen-Vilvoorde) moet maximaal worden beperkt.

Naast de directe inname van landbouwgrond van voorliggend plan vraagt SARO tevens aandacht voor de impact van de realisatie van natuur- en boscompensatie op de agrarische ruimte.

²⁰ Startnota pag. 116