

Aangetekend

Vlacoro
Koning Albert II-laan 19, bus 13
1210 Brussel

Betreft: Herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) - Bezwaarschrift

1. Algemene opmerkingen

1.1. Nog meer vertraging in uitvoering RSV

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 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.

Hoewel het RSV van 1997 dateert, blijven de doelstelling zeer actueel. Uit de stadsmonitor¹ blijkt dat er nog steeds sprake is van een selectieve stadsvlucht van jonge gezinnen. Meer investeringen in stedelijke gebieden zijn dus nodig om deze trend te keren. Daarnaast blijkt uit diverse rapporten van het INBO dat de versnippering van open ruimte nog steeds verder gaat. Tijdens dit Europees jaar van de biodiversiteit wordt nog maar eens pijnlijk duidelijk dat door een falend ruimtelijk beleid de biodiversiteit in Vlaanderen steeds meer onder druk komt te staan. De effectieve uitvoering van het RSV heeft een enorme achterstand opgelopen. Vooral wat de afbakening van de open ruimte structuren in het buitengebied betreft (bos, landbouw en natuur), moet nog enorm veel werk worden verzet. Maar liefst 37.000 ha bijkomende ruimte voor natuur moet nog worden afgebakend.

Zowel het Vlaams regeerakkoord als de beleidsnota ruimtelijke ordening gaan uit van de basisdoelstelling om binnen de legislatuur de bindende bepalingen en de ruimteboekhouding van het RSV effectief uit te voeren. Deze tussentijdse herziening dreigt nu voor een bijkomende vertraging te zorgen. Aangezien de capaciteit van de Administratie ruimtelijke ordening beperkt is en deze ingezet zal moeten worden om de tussentijdse herziening te begeleiden, kan deze niet worden gebruikt om het RSV versneld uit te voeren. Bovendien wordt nog een nieuwe tussentijdse herziening aangekondigd voor 2012: RSV I tris. Hierdoor wordt het helemaal onmogelijk om de doelstelling uit het regeerakkoord – de volledige uitvoering van het RSV - te realiseren.

¹ <http://www.thuisindestad.be/fb111omge1047vtyb1aeec246.aspx>

Er is duidelijk 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. Dit is waarom de Vlaamse Minaraad in zijn advies van 2009 vroeg om de tussentijdse herziening van het RSV stop te zetten. Voor Groen! moet het ruimtelijk ordeningsbeleid in Vlaanderen prioritair werk maken van uitvoering van het huidige RSV.

1.2. Herziening is onevenwichtig en niet onderbouwd

De Minaraad gaf het al aan: er is geen grondige onderbouwing bij de herzieningsvoorstellen. Een Vlaamse monitoring bestaat gewoon niet. Zo moet Vlaanderen voor de boskartering het nu nog doen met cijfers die 10 jaar oud zijn. Een actualisatie is pas voorzien voor 2011.

Ook van het woningbestand en industriegronden zijn geen actuele cijfers beschikbaar (zie verder).

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 (huidige + nieuwe doelstelling), hoewel er volgens minister-president Peeters nog 12.000 ha ongebruikte terreinen beschikbaar zijn. Deze maatregel is niet te realiseren zonder diffuse vervuiling en hinder te doen toenemen en bijkomende versnippering te en extra mobiliteitsproblemen te veroorzaken.

Daarnaast worden nieuwe missing links voorzien in het autowegennet, hoewel Vlaanderen al over het meest fijnmazige wegennet van heel Europa beschikt. Er wordt in deze herziening tevens ruimte gereserveerd voor motorcrossterreinen, andere lawaaierige sporten en voor golfterreinen.

Al deze voorstellen staan in schril contrast met de vaststelling dat er voor de afbakening van natuur en bos een serieuze achterstand is opgelopen die volgende vijf jaar moet worden ingehaald. Concreet betekent dit een uitstel voor de realisatie van de afbakening voor natuur en bos en een verdere bebouwing van Vlaanderen. Een duurzaam Vlaanderen verdient andere prioriteiten.

1.3. Uitholling van de oorspronkelijke doelstellingen RSV

Hoewel volgens de toelichting bij deze herziening niet geraakt wordt aan de algemene doelstellingen van het RSV, worden met deze actualisatie een aantal wijzigingen voorgesteld die deze doelstellingen dreigen 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. Deze wijziging zal de ruimtelijke verrommeling nog verder in de hand werken en voor bijkomende verkeersproblemen zorgen.

2. Specifieke opmerkingen

2.1. Wonen

In deze herziening wordt vastgesteld dat er door demografische ontwikkelingen en de zich verderzettende trend van gezinsverdunding de volgende vijf jaar een behoefte zal ontstaan aan ongeveer 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.

Groen! stelt 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. Men zou bijvoorbeeld kunnen beginnen met een verkavelingstop af te kondigen in watergevoelige gebieden.

Uit de stadsmonitor blijkt dat er een selectieve stadsvlucht is van rijkere 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, minder inkomsten voor de steden. Het addendum gaat niet in op deze trend van selectieve stadsvlucht en bevat ook geen maatregelen om deze ongewenste trend te keren.

In vergelijking met het buitenland scoort Vlaanderen niet goed op het vlak van duurzaam wonen en bouwen. Vlaanderen moet op dit vlak een serieuze achterstand wegwerken. Groen! vraagt aan de Vlaamse overheid om deze opdracht niet over te laten aan de huisvestingsmaatschappijen en de privé markt. Groen! wil binnen het ruimtelijke structuurplan duidelijk een beleid te ontwikkelen waarbij nieuwe woongebieden alleen maar kunnen aangesneden worden 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 met verschillen woningtypes, met een beperkte automobilititeit en met de garantie op groen, ruimte, rust en veiligheid.

Groen! waarschuwt tegelijk om de groene vingers in de stedelijke gebieden te vrijwaren van bebouwing om de stad en haar bewoners 'ademruimte' te geven.. De toekomstige woonbehoefte moet opgevangen worden door de verhoging van een hoog, kwalitatief aanbod in het stedelijk weefsel.

2.2.Werken

2.2.1. Vraag naar bedrijventerreinen wordt overschat

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.

De vraagprognose voor extra bedrijventerreinen is gebaseerd op een in 2006 geactualiseerde IBM-studie uit 2004 (zie informatief gedeelte). Voor de berekening werd de terreinquotiëntenmethode gebruikt (TQM). Deze TQM bekijkt de werkgelegenheid in verschillende economische sectoren en de hoeveelheid ruimte die een werknemer in die sector gemiddeld nodig heeft. Vervolgens wordt geschat wat de economische vooruitzichten zijn voor (de werkgelegenheid in) die sector. Door dit te vermenigvuldigen met het aantal m² per werknemer wordt dan berekend hoeveel ruimte aan nieuwe bedrijventerreinen nodig is. De IBM- studiemethode geeft een overschatting van de vraag omdat er enkel rekening wordt gehouden met nieuwe bedrijven en niet met bedrijven die failliet zijn gegaan of met leegstaande bedrijfsgebouwen. Deze leegstand is nochtans aanzienlijk. Zeker met de recente economische crisis en de vele faillissementen die hiermee gepaard gingen. Beleidsmatig wordt deze leegstand niet opgevolgd en volledig overgelaten aan speculatie en makelaars.

Een andere reden waarom deze methodiek een overschatting maakt is de verandering die momenteel plaatsvindt in de huidige en toekomstige tewerkstellingsmodellen zoals meer thuiswerk, vlucht van productie en assemblage naar lageloonlanden, hoogbouw, verweving in stedelijk weefsel van kantoorfuncties.

2.2.2. Aanbod aan bedrijventerreinen wordt onderschat

In het informatief deel van deze herziening gaat men uit van een bestaand aanbod van meer dan 5.000 ha bedrijventerrein. Dit is beduidend minder dan de 12.000 ha ongebruikte industriegronden waar Minister-president Kris Peeters van sprak in het antwoord op parlementaire vraag (Nr 058) van Vlaams volksvertegenwoordiger Dirk Peeters. Verder uit dit antwoord blijkt dat de beschikbare ruimte evenredig verdeeld is over de provincies. Van het totale aanbod zijn ongeveer 3.600 ha al uitgerust met wegenis en dus onmiddellijk klaar om bebouwd te worden. Nog eens 1.100 ha ligt klaar om uitgerust te worden met toegangswegen. Daarnaast zijn er ongeveer 5.000 ha die om verschillende redenen pas op iets langere termijn op de markt zullen komen, bijvoorbeeld omdat er eerst een grondsanering moet gebeuren.

Deze cijfers maken duidelijk dat er geen nood is om volledig nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen. Wel aan een beleid dat de leegstand op bestaande zones aanpakt. Dit laatste ontbreekt vandaag de dag. In de herziening wordt slechts zijdelings verwezen naar het gebruiken van deze leegstand. Groen! pleit dan ook voor het opnemen van stimuli om de intensivering van het ruimtegebruik bij de (her)inrichting van bedrijventerreinen aan te moedigen.

Daarnaast is het van belang dat bestaande, ongebruikte bedrijventerreinen op de markt worden gebracht. De cijfers tonen aan dat hierdoor het aansnijden van waardevol open ruimtegebied kan worden vermeden. Sanering van bestaande brownfields moet voorrang krijgen.

In het ruimtelijk beschikbaar aanbod worden percelen die volledig in gebruik zijn niet opgenomen (blz. 41 informatief deel). Dit maakt het onmogelijk om de verdichtingsmogelijkheden op bestaande terreinen na te gaan. Verderop in het richtinggevend gedeelte blz.25 wordt dit zelfs ronduit toegegeven: *“In de berekening van de ruimtebehoefte in de periode 2007-2012 is geen rekening gehouden met de mogelijkheden van zuinig ruimtegebruik, hoewel het onderzoek aantoonde dat het effect op de daling van de ruimtevrage aanzienlijk zou zijn.”*

Door deze opties niet te benutten wordt er ingegaan tegen één van de basisdoelstellingen van het RSV, namelijk de maximale vrijwaring van de open ruimte.

2.2.3. Bijzonder economische knooppunten

Verder wordt deze herziening ook aangegrepen om een aantal ‘knelpunten’ op te lossen. Bij nader inzien blijkt het te gaan om plannen voor bedrijventerreinen die geschorst werden door de Raad van State. Deze plannen worden gewoon terug opgenomen, tegen de arresten van de Raad in. Een voorbeeld daarvan is 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.

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.

De andere buitengebiedgemeenten die worden aangeduid als 'bijzonder economisch knooppunt' zijn Brecht (stationsomgeving), Kampenhout-Sas (waar er nu al serieuze verkeerproblemen zijn), Zulte-Kruishoutem, Stekene, Sint-Gillis-Waas (Kluizemolen), Hamme (Zwaardveld), Assenede (grens met Zelzate), Oostrozebeke (kanaalzone), Zonnebeke (Polderhoek) en Gistel (Konijnenbos).

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."*

- De selectie van de **stationsomgeving te Brecht** als bijzonder economisch knooppunt is slecht onderbouwd. De komst van het station 'Noorderkempem' is een kans om het autoverkeer te weren en de groei ervan te beperken. De grootschalige toekomstige ontwikkelingen die nu in het vooruitzicht worden gesteld zullen deze kansen onderuit halen. Groen! pleit om de stationsomgeving verder te ontwikkelen met stationsgebonden activiteiten die de draagkracht van Brecht niet overschrijden, maar het openbaar vervoer krachtig ondersteunen.
- 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.
- De **bedrijventerreincluster langs de E17 te Zulte en Kruishoutem** maakt volgens de analyse in het informatieve gedeelte (bijlage 2, p.67) deel uit van de Vlaamse Ruit. De Vlaamse Ruit, zoals afgebakend in het huidige RSV, reikt echter niet tot daar. Dit kan bijgevolg geen argument zijn voor de selectie van de bedrijvencluster als bijzonder economisch knooppunt.
- 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 richtinggevende gedeelte van het addendum. Nochtans vermeldt de afweging in het informatieve gedeelte dat er beleidsmatig zou kunnen gekozen worden voor een van de drie potentiële bijzondere economische knooppunten "vermits het bijkomend subregionaal aanbod in Sint-Niklaas de noodzaak aan aanbodcreatie in de drie knelpunten vermindert".
- De selectie van de bedrijvencluster op de grens **Zelzate-Assenede** als bijzonder economisch knooppunt wordt onvoldoende gemotiveerd in het addendum.

2.2.4. Kantoorlocaties

Het richtinggevende gedeelte van het addendum voegt aan het RSV een bepaling toe met betrekking tot kantorenmilieus in stedelijke gebieden. Deze kunnen volgens de nieuwe toevoeging op

verschillende locaties gelegen zijn: stadscentrum, ringlocaties, stationslocaties, radiale locaties (invalswegen), randlocaties en woonmilieus. Groen! kan niet akkoord gaan met deze wijziging. Vele van deze locaties zijn pure autolocaties. In het huidige RSV ligt de klemtoon, terecht, op de situering van kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer. Deze wijziging zou een serieuze stap terug betekenen vanuit het oogpunt van duurzame ontwikkeling.

2.3.(te) veel aandacht voor automobilititeit

Wat mobiliteit betreft gaat de aandacht vooral naar de verdere uitbouw van het wegennet en - in mindere mate - naar het openbaar vervoer. Zo worden opnieuw een tiental bijkomende missing links voorzien, zoals bv. een verbinding tussen de A12 en de E19 ter hoogte van Mechelen, de doortrekking van de N42 van Geraardsbergen tot de A8 in Wallonië, een zuidelijke by-pass rond Poperinge, een zuidelijke ontsluiting van Sint-Truiden naar de E40, een verlenging van de ring rond Mechelen te Sint-Katelijne-Waver, de noordelijke en oostelijke ontsluiting van Bree, de ontsluiting van Maastricht naar het Vlaamse hoofdwegennet,... De sluiting van de ring rond Brussel onder het Zoniënwoud wordt als te onderzoeken piste naar voor geschoven, incl. zuidelijke sluiting en doortrekking A8 Halle

Bijkomende missing links:

- Verbinding A12 – E19 (Willebroek – Mechelen)
- zuidelijke bypass ring Poperinge,
- verlenging A24 Noord-Frankrijk,
- Ontsluiting St-Truiden – E40
- Noordelijke en oostelijke ontsluiting Bree
- Ring Mechelen: Bonheiden tot St-K-Waver
- Maastricht – Vlaams wegennet,
- Oostelijke tangent St-Niklaas
- R22 Machelen – Grimbergen
- Kanaalweg Herentals – Ham
- Stedelijke boulevard Mechelen station - Nekkerspoel

Opvallend is dat een duidelijk locatiebeleid volledig ontbreekt in deze herziening, hoewel dit volgens verschillende verkeersdeskundigen één van de grote mankementen is in het huidige RSV. Een juiste lokalisatie vanuit mobiliteitsoogpunt voor bedrijvenzones, kantoren of bijkomende woningen is immers noodzakelijk om de verdere groei van het autoverkeer in de hand te houden. Een locatiebeleid zal ook nodig zijn om (inter)nationale doelstellingen op het gebied van 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.

Wel positief is dat er extra bepalingen in het RSV worden opgenomen over de uitbouw van het 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.

2.4.Lawaaisporten

Groen! wil actief mee zoeken naar oplossingen voor de terreinen voor lawaaisporten. Hiertoe werd een voorstel van resolutie ingediend in het Vlaams parlement. We 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 we kenden door het ontbreken van draagvlak bij eerdere pogingen tot inplanting van crossterreinen willen we in de toekomst crossterrein organiseren op industriegronden, op te saneren gronden of op haventerreinen.

2.5.Open ruimte

Vlaanderen is een van de bosarmste regio's van Europa. Tegelijk wordt er vastgesteld dat de huidige doelstellingen van het RSV – een uitbreiding van de schaarse bos- en natuurgebieden – niet gehaald werden en dat we een serieuze achterstand hebben opgelopen. De doelstellingen blijven dan ook dezelfde en worden vijf jaar vooruit geschoven. Voor de problematiek van zonevreemde bossen – bossen in industrie of woongebied, is er geen aandacht, ondanks de bepalingen hierover in het regeerakkoord.

De stadsrandbossen geraken letterlijk niet uit de grond, Vlaanderen is een netto-ontbosser blijkt uit de bosbarometer van de VBV, exacte cijfers zijn niet beschikbaar, en dit jaar in maart ging ook het laatste boompjesweekend door van Kom op tegen kanker in Kortrijk. Dit terwijl er geld beschikbaar is in het Vlaams boscompensatiefonds. Het Vlaamse bosbeleid hinkt flink achterop en op het terrein zijn geen resultaten zichtbaar, integendeel.

Groen! stelt daarom voor dat er effectief gezocht wordt naar meer gronden om te bebossen, dat de GRUPs voor stadsbossen krachtadig ondersteund worden en dat lokale besturen aangespoord worden om meer bosprojecten te realiseren en over te gaan tot de aanplanting van meer streekeigen, standplaatsgeschikt groen in de bebouwde omgevingen.

Het ontwerp voorziet dat 150.000 ha natuur en reservaat, 53.000 ha bos en 34.000 ha "overig groen" zou worden samengebracht in één bestemmingscategorie "natuur, bos en groen". Hiervan zou minstens 203.000 ha een 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.

Het is niet duidelijk in hoeverre het aangewezen is in deze beperkte actualisatie een dergelijke verregaande optie voor integratie mee op te nemen? Deze samenvoeging scheidt veel onduidelijkheid en zal op zijn beurt op het terrein weer vertraging veroorzaken waardoor we andere doelstellingen (o.a. biodiversiteit!!) niet halen.

Groen! verwacht op het vlak van natuur en bos meer ambitie, snellere uitvoering, duidelijkere keuzes en meetbare resultaten. Een kaderdecreet natuurlijk herstelbeleid lijkt ons aangewezen.

2.6.Ruimte voor klimaatbeleid

In Europese context scoort Vlaanderen zeer slecht inzake windenergie. 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. Groen! vraagt om in de voorliggende herziening hieromtrent duidelijkheid te verschaffen en daar ruimte voor te voorzien.

Ook voor grootschalige mestverwerking met energieopwekking dient een oplossing te worden gezocht. Deze zijn vaak industriële complexen die vandaag in landbouwgebieden zijn gelegen. Groen! vraagt om voor dit soort bedrijven, op basis van de omzendbrief RO/2006/01 te onderzoeken of deze

kunnen verwezen worden naar regionale bedrijventerreinen en/of concentraties van dergelijke installaties in speciale daartoe aangeduide gebieden kunnen worden ondergebracht (cfr. glastuinbouw).

Hopelijk kan er met deze bezwaren rekening worden gehouden zodat een 'open en stedelijk Vlaanderen' eindelijk vorm kan krijgen.

Namens Groen!