

Bezwaren en suggesties bij de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan-Vlaanderen

1. Bezwaren

1.1 Rijkelijk laat

- Deze tweede herziening van het RSV heeft ernstige vertraging opgelopen als gevolg van de politieke besluitvorming. De besluiten van dit onderzoek gelden voor de periode 2007 – 2012. De afronding van de procedure zal pas begin 2011 plaatshebben, zodat deze herziening pas van kracht zal worden tegen medio-2011, rijkelijk laat vergeleken met de aanvankelijke planning.
- Zolang er geen volgende bijwerking (2012 – 2017) is goedgekeurd blijven de vorige herzieningen wel van kracht, maar het betekent eveneens dat, in een snel evoluerend economie, cijfers en evoluties snel verouderd zijn. Naarmate de tijd verstrijkt, worden de uitgangspunten voor wonen, werken, infrastructuur, enz. dus steeds twijfelachtiger en worden besluiten genomen op basis van steeds meer voorbijgestreefde uitgangspunten.
- Er dient dus aangedrongen op een zo snel mogelijke opmaak van de planperiode 2012 – 2017. De procedure hiervoor zou in feite meteen moeten starten na de goedkeuring van deze tweede herziening, teneinde niet als een kalf achter de feiten aan te hobbelen en de gewijzigde ruimtelijke realiteit opvallend achter zich te laten. Met alle negatieve gevolgen van dien voor die ruimtelijke situatie.
- Daarenboven blijkt dat deze 2^{de} herziening van het RSV vooral gebeurd is onder druk van VOKA. Dat wijst al meteen op een bepaalde voorkeursrichting.
- Daarnaast hebben factoren zoals de vergrijzing van de bevolking en de klimaatwijziging blijkbaar slechts een zeer beperkte rol gespeeld in dit herziene RSV, ondanks het feit dat meerdere consequenties daarvan ook ruimtelijk worden betaald.

1.2 Stadsvlucht en volksgezondheid

- De vlucht uit de steden naar het buitengebied is nog steeds aan de gang. Dat wijst erop dat de inspanningen in de stedelijke gebieden inzake leef- en woonbaarheid nog moeten worden opgetrokken. Dat is ook noodzakelijk om de nog steeds verdergaande versnippering van de open ruimte tegen te gaan. Alles stomweg volbouwen zonder de nodige ademruimte te voorzien in het stedelijk weefsel, is dan ook uit den boze. Het ontwerp pleit daar ook voor, maar als je de cijfers bekijkt over het aantal bijkomende woningen dat moet worden opgetrokken, is het maar zeer de vraag

hoe er binnen de stedelijke gebieden voldoende ruimte zal worden gevonden om én voldoende woongebieden, én voldoende open, groene ruimten binnen die woonzones te realiseren.

- Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de bescherming van de binnentuinen in de stedelijke gebieden : al te dikwijls worden die ingenomen door garages, grotere hondenhokken of complete projecten voor nieuwbouw die binnenin deze zones worden opgetrokken. Niet alleen de stedelijke binnenruimten worden daar zwaar door aangetast, ook de (be)leefbaarheid van de omwoners in dergelijke gebieden komt zwaar onder druk, o.m. inzake privacy. Het RSV zou er bij de gemeenten moeten op aandringen om deze binnentuinen systematisch te beschermen via de goedkeuring van gemeentelijke RUP's, zodat onwenselijke projecten van tevoren kunnen worden geweerd zonder financiële risico's voor de overheid.
- Opvallend hierbij is de gezondheidssituatie : in nogal wat grote steden liggen autowegverbindingen in de onmiddellijke buurt van werk- en woonzones. Dat is vrijwel overal het geval. De kritische afstand tot autowegen inzake de elementaire vrijwaring van de volksgezondheid bedraagt 500 meter, zo blijkt uit diverse studies. Binnen die zones tref je niet alleen een massaal aantal woningen aan, maar ook diverse bureaus van overheid en privé waar duizenden mensen duizenden uren slijten. Ook een massaal aantal scholen en ziekenhuizen ligt binnen die kritische grens. Ook belangrijke gebieden, bestemd voor woningbouw, liggen binnen die grens.
- Dat betekent in de praktijk een opvallende stijging van hart- en vaatziekten, longkanker, verminderde longfunctie in het algemeen, enz. Dit als gevolg van zowel luchtvervuiling (bv. fijn stof) als lawaai. In Antwerpen alleen wonen 70.000 mensen binnen die kritische grens.
- Er zal dus met alle kracht moeten worden op toegezien dat infrastructuurverbindingen voor gemotoriseerd verkeer dermate wordt opgevat dat de afstanden tot de bewoning of de werkplaatsen voldoende groot is. Een scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer, waarbij het doorgaand verkeer op voldoende verre afstand van de centra wordt gehouden, verdient aanbeveling. Dat principe werd zopas goedgekeurd voor het nieuwe mobiliteitsplan voor de Antwerpse regio.

1.3 Trein- en waterwegen

- Nochtans dient er scherp worden op toegezien dat Vlaanderen niet helemaal dichtslibt met allerlei nieuwe verbindingen. We beschikken nu al over het meest fijnmazige autowegennet van

Europa. Er zullen dus harde keuzes moeten worden gemaakt, terwijl spoor- en waterwegen aan belang zullen winnen, wat niet zomaar vanzelfsprekend is.

- Het goederenverkeer per spoor neemt immers niet opvallend toe, en het is maar de vraag of enkele nieuwe verbindingen daar veel zullen aan veranderen.
- Meer transport via waterwegen kan blijkbaar alleen maar worden gerealiseerd door verdergaande aantasting van de open ruimte : bijkomende industriële vestigingen langsheen het Albertkanaal via het ENA-project (waarbij leegstaande industriegebieden al te snel omschreven worden als “verloren terreinen die dus best kunnen worden geïndustrialiseerd”) of volledig nieuwe scheepvaartverbindingen zoals het voorstel voor het Schipdonkkanaal dat eveneens voor grote discussie zorgt. Inzake de scheepvaart rijst de vraag of er stilaan voldoende water ter beschikking is om drukker verkeer via de noodzakelijke versassingen in sluizen te kunnen blijven promoten.
- Daarnaast rijzen er pertinente vragen wanneer blijkt dat nog duizenden hectaren industriegebied, ook langsheen water- en spoorwegen, 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 Vlaamse parlement liggen er nog 12.000 ha. ongebruikt bij waarvan een flink deel meteen aanspreekbaar is. Deze vrijliggende terreinen zijn verspreid over alle Vlaamse provincies.
- Voor een deel ervan is de in gebruikname van deze percelen geblokkeerd door eigendomsbetwistingen of vervuilde en te saneren gronden. Dat belet echter niet dat een flink aantal hectaren dus meteen kan worden gebruikt, zonder dat dit gebeurt. Als dan elders nog extra-open ruimte wordt ingenomen, dan wordt dat moeilijk aanvaardbaar. Een degelijk register van vrijliggende en bruikbare gronden voor industrie en KMO is dus echt geen luxe in het al zo volgebouwde Vlaanderen.
- Een opvallend voorbeeld daarvan is “De Keer” in Wommelgem/Ranst, een door de overheid voorgesteld bedrijventerrein dat deel uitmaakt van het ENA, en dat ten dele gepresenteerd wordt als milieuvriendelijk vermits het aan het Albertkanaal gelegen is. In feite is slechts 12 % van de betrokken terreinen aan het water gelegen, zodat de rest van het gebied (met o.m. Seveso-bedrijven) een klassiek bedrijventerrein is dat o.m. de vernieling betekent van de eerste grote open, groene buffer tegen groot-Antwerpen en zijn uitdeinende bedrijven. Het verzet van de

bevolking is er zeer groot. Ook hier wordt de open ruimte nodeloos vernield.

- Een tweede opvallend voorbeeld is het dorp Doel : een complete, eeuwenoude en waardevolle woon- en leefgemeenschap, gelegen op een daarenboven unieke plaats en met een aantal waardevolle gebouwen, wordt al jarenlang systematisch vernield door de overheid zelf, zonder dat zij kan aangeven welk concreet project er op stapel staat waarvoor het dorp wegmoet. Niet alleen het dorp zelf verdwijnt – waar een gezellig en leefbaar oud polderdorp perfect te combineren is met een nabijgelegen haven en de nood die die haven ook heeft aan een rust- en ontspanningsplaats aan de oevers van de Schelde, middenin dat havengebied - , maar daarenboven wordt de hele bevolking, die al eeuwen een sociaal netwerk vormt, uit elkaar gerukt en versnipperd, met o.m. zelfmoorden tot gevolg. Daarnaast wordt de bestemming die de overheid zelf aan dit gebied heeft gegeven (woonzone) en die nog steeds geldt, met voeten getreden door diezelfde overheid. En dat allemaal zonder dat ook maar één concrete reden kan worden aangegeven waarom het dorp wegmoet : het enige project dat genoemd werd : het Saeftinghedok, komt er wellicht nooit, en dat weet die overheid zelf maar al te best.
- Het wordt dan helemaal sterk wanneer blijkt dat bestemmingen voor bedrijventerreinen, die geschorst werden door de Raad van State, via deze herziening van het structuurplan-Vlaanderen terug op de kaart belanden, tegen de arresten van de Raad van State in.
- De tijd dat elke gemeente zijn eigen bedrijventerrein wenste, mag voorbij zijn. Gezamenlijke projecten zijn nu aan de orde.
- Dat principe van gezamenlijke aanpak geldt ook voor de bedrijven zelf : ze kunnen gemeenschappelijk op zoek gaan naar parkeerplaatsen, toegangswegen, energieverbruik, recuperatie van restwarmte, bedrijfsvervoer, enz.

1.4 Mooie principes hardmaken

- Als algemeen beleidsprincipe dient de radicale bescherming van de nog resterende open ruimte te worden gegarandeerd. Hier is meer nodig dan het formuleren van vrome wensen : als de overheid besluit de open ruimte maximaal te vrijwaren, dan dient zij allerlei uitzonderingsprocedures ook resoluut te mijden. Nog te dikwijls wordt, vooral door de overheid, afgeweken van de eigen principes ter zake.
- De last uit het verleden dient ook dynamischer te worden aangepakt. 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.

- Teneinde juridisch-financieel verregaande risico's te vermijden, dienen ruimtelijke bestemmingen dus slechts tijdelijk te mogen gelden en dienen zij, geregeld, te worden bevestigd of gewijzigd zonder juridisch-financieel gevolgen voor de overheid, binnen de context van de gekozen beleidsprincipes zoals inzake de vrijwaring van de open ruimte en de versterking van de Europese verplichtingen inzake het herstel van de biodiversiteit, wat alleen kan 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. In de praktijk betekent dit o.m. de stimulering van grote koopcentra in de buitengebieden. Dit druist niet alleen rechtstreeks in tegen de pogingen om de binnensteden leefbaar te houden – waarbij de vestiging van de kleinhandel een essentieel onderdeel vormt – maar betekent ook het creëren van alweer nieuwe mobiliteitsproblemen en uiteindelijk leidt tot de uitbreiding van het wegennet en dus tot nog verdere aantasting van de open ruimte.

1.5 Beslist beleid

- De in het verleden genomen beslissingen inzake de ruimtebestemmingen, zoals de duizenden hectaren natuurgebied die er zouden bijkomen, dienen eerst te worden gerealiseerd vooraleer nieuwe doelstellingen worden geformuleerd. In die zin is het herbekijken van de besluiten van het eerste RSV een zinvolle bezigheid. Bij zovele 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 zogezegde nood aan 100.000 bijkomende woongelegenheden is betwistbaar omdat er binnen de bestaande woonzones nog een aanbod ter beschikking is van 900.000 woongelegenheden. Ook hier is er dus geen reden om het aanbod op te drijven, bv. door hier reservegebieden voor woningbouw aan te spreken in het buitengebied. Ook dit zal dan leiden tot een opvallende verdergaande versnippering van de open ruimte, wat alweer indruist tegen de principiële uitgangspunten van het RSV en dus van het beslist beleid.

1.6 Lawaaisporten

- In het dichtbevolkte en over-versnipperde Vlaanderen waar mensen zowat overal wonen, zijn lawaaisporten ook in de buitengebieden onaanvaardbaar. Teneinde hier de elementaire leefbaarheid te garanderen – motorsporten produceren lawaaiverstoring tot vele kilometers ver – dienen dergelijke sporten te worden gelokaliseerd binnen industriegebieden. Ook in grotere groene zones dient de biodiversiteit en haar Europese verplichtingen hier te primeren. Wanneer dan blijkt dat deze industrieterreinen duur zijn, moet de prijs voor een voldoende leefbare leefomgeving dat maar waard zijn.
- Als er dan toch een keuze moet worden gemaakt tussen ofwel de leefbaarheid van een wijde buurt of één of andere lawaaisport, dan is die keuze door de overheid al decennia geleden gemaakt : toen zij namelijk de evolutie heeft gesteund waarbij mensen zowat overal gingen wonen.
- De realiteit vermeldt intussen dat drie van de vier erkende motorcrossterreinen van Vlaanderen gelegen zijn in de provincie Antwerpen. Ook als de provinciale overheid daar zelf voor gekozen heeft, terwijl de andere provincies dergelijke circuits afwezen, dient een spreiding van de last in elk geval gegarandeerd te worden voor de toekomst, gesteld dat er in Vlaanderen nog sowieso plaats is voor lawaaisporten.
- Inzake motorcross lossen geluidsarme elektrische motorcrossmotoren weinig op : niet alleen wensen de supporters van motorcross lawaai te horen als essentieel onderdeel van hun vrije tijdspret, maar met geluidsarme motoren los je de drukte niet op waarbij, bij wedstrijden, kleinschalige dorpscentra en kleinschalige landbouwwegen overspoeld worden door duizenden supporters en waarbij de biodiversiteit van de streek zwaar wordt verstoord, o.m. tijdens de broedperiodes.

1.7 Economische knooppunten

- In de lijst van de nieuwe economische knooppunten is onder meer het economisch knooppunt-Brecht opgenomen. Dat houdt een flink aantal consequenties in als gevolg van de aanleg van de HST-lijn en van het station-Noorderkempen in Brecht.
- Het mag duidelijk zijn dat de nieuwe spoorverbinding met de Noorderkempen op zich waardevol is en o.m. een stroom privé-autoverkeer kan opvangen via de trein. Dat betekent dat in de nabijheid van het station ruime parkeergelegenheid voorzien wordt en dat ook personeelsintense bedrijven er hun plaats kunnen vinden, dichtbij het station.

- Het mag echter niet betekenen dat (deel)gemeenten die een economisch knooppunt binnen hun grenzen hebben, overspoeld worden door allerlei eerder grootschalige projecten voor woningbouw.
- In Brecht heeft dit intussen immers geleid tot een stroom van verkavelingen over het hele, uitgestrekte grondgebied van de gemeente. Het lijkt geen twijfel dat een belangrijk deel daarvan vooral gebruikmaakt van de aanwezigheid van het station, zonder dat er in de praktijk ook maar het minste reële verband bestaat tussen deze nieuwe explosie van wooneenheden en de aanwezigheid en gebruik van het station.
- De invloed van dergelijke economische knooppunten zou in de ruimte moeten worden omschreven en beperkt, en dus te worden herleid tot de zin ervan, zonder aanleiding te geven tot een alweer verhoogde druk op de open ruimte.
- Wat zich in Brecht voordoet, zal zich allicht in een aantal andere economische knooppunten ook voordoen.

2. Suggesties

- Hou u aan uw principes : de eerste stap in een ruimtelijk planningsproces is het opmaken van een visie op het toekomstige ruimtegebruik, een visie die dan moet gelden voor een voldoende lange periode.
- Die visie moet leiden tot de vastlegging van een aantal principes die dan, op hun beurt, leiden tot een reeks concrete besluiten.
- Uitgangspunt hierbij moet o.m. zijn : de bestrijding van de belabberde ruimtelijke situatie in Vlaanderen waarbij al zo lang dringend nood is aan het tegengaan van ruimtelijke versnippering. De principes moeten ertoe leiden dat die versnippering stopt en dat er terug een kernenbeleid ontstaat.
- Biodiversiteit en de EU-verplichtingen ter zake moet één van de uitgangspunten zijn voor een ruimtelijk beleid dat inzake de vrijwaring van de open ruimte en de aangroei van natuurgebieden de gewenste beslissingen neemt.
- Het heeft geen zin om in deze herziening van het RSV te gewagen van “duurzaam ruimtegebruik als beleidslijn” of van het “toeroepen van een halt aan de suburbanisatie”, als binnen diezelfde herziening maatregelen worden voorgesteld die eerder getuigen van het tegendeel. Zoniet krijg je een “beleids”plan dat uitgaat van mooie principes en dat daarnaast een reeks van uitzonderingen op die principes opsomt.
- 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 dient een aantal landschappen te omschrijven op basis van de landschappelijke kwaliteiten zelf, en niet als toevallig restantje van wat nog niet werd volgebouwd. Dit kan o.m. aan de hand van de regionale landschappen. Binnen dergelijke gebieden zouden beperkingen en specifieke besluiten moeten gelden, waarbij landschapsverstoring van welke aard dan ook wordt uitgesloten.

- Bedrijventerreinen dienen ecologisch te worden uitgebouwd. De specifieke aanduiding van ecologisch bedrijventerrein kan in een herzien RVS worden opgenomen.
- Gebieden die kunnen worden herbebost, kunnen binnen het RSV als zodanig worden aangeduid. De compensatie voor ontbossing verzandt intussen in een steeds groter wordende financiële reserve, zonder dat daar in de praktijk echt opvallend wordt mee herbebost.

Naam
Adres

Handtekening