

**Vlaamse Commissie voor  
Ruimtelijke Ordening  
Koning Albert II laan 19, bus 13  
1210 Brussel**

**11 mei 2010**

Betreft: Tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)  
O. ref.: BL/10168/EG

Geachte,

Hierbij wensen Bond Beter Leefmilieu, koepel van Vlaamse milieu- en natuurverenigingen, en Natuurpunt onderstaande bezwaren in te dienen bij de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

## **1. Algemene bezwaren**

### **1.1. Herziening zorgt voor nog meer vertraging in uitvoering RSV**

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen legt de grote krachtlijnen vast voor het gebruik en de inrichting van de ruimte in Vlaanderen en is bindend voor overheden bij het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Algemeen vertrekt het RSV van de doelstelling 'open stedelijk Vlaanderen': door nieuwe activiteiten zo veel 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. Door te zorgen voor een samenhangende natuurlijke structuur zou de achteruitgang van biodiversiteit in Vlaanderen afgeremd worden.

Deze 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 meer geïnvesteerd worden in stedelijke gebieden. Uit diverse rapporten van het INBO en uit MIRA blijkt dat de versnippering van open ruimte nog steeds doorgaat, waardoor de biodiversiteit in Vlaanderen steeds meer onder druk komt te staan. Vandaag blijkt dat er na 12 jaar een grote achterstand is opgelopen in de uitvoering van het RSV.

Met name de afbakening van de open ruimte structuren in het buitengebied heeft een grote vertraging opgelopen. Het RSV bevat bindende doelstellingen voor het buitengebied. Het betreft onder meer (1) het afbakenen van 125.000 ha VEN tegen 2007, (2) het afbakenen van 150.000 ha natuurverwevingsgebied tegen 2007, (3) het toenemen van de totale

oppervlakte natuur- en reservaatgebied met 38.000 ha in de periode 1994-2007 en (4) het toenemen van de totale oppervlakte bosgebied met 10.000 ha in de periode 1994-2007,

Met de voorgestelde wijzigingen in voorliggend addendum wordt de einddatum voor het bereiken van deze oppervlakte doelstellingen met vijf jaar uitgesteld tot 2012. Nochtans is voor bepaalde doelstellingen de doelafstand nog bijzonder groot is. 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. We vragen met aandrang het uitvoeren van de bindende bepalingen van het RSV.

Vermits meer en meer houtkanten en KLE's blijven verdwijnen ondanks de beleidsmaatregelen, is het dringend tijd dat ook de natuurverbindingsgebieden worden gerealiseerd.

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 echter voor een bijkomende vertraging te zorgen. De capaciteit van de Administratie ruimtelijke ordening is immers beperkt. Deze capaciteit zal nu ingezet moeten worden om de tussentijdse herziening te begeleiden en kan dus niet gebruikt worden voor de uitvoering van het RSV. Bovendien wordt nog een nieuwe tussentijdse herziening aangekondigd, RSV I tris. Op deze manier wordt het onmogelijk om de doelstelling van het regeerakkoord – nl. de volledige uitvoering van het RSV – te realiseren.

Deze herziening is helemaal niet gericht op een effectievere uitvoering, het bevat bv. 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.

### ***1.2. Tussentijdse herziening is onevenwichtig***

In het herzieningsvoorstel wordt vooral meer ruimte voorzien voor harde activiteiten. Zo wordt vooropgesteld dat er nog meer dan 7.000 ha bedrijventerreinen kunnen bijkomen in Vlaanderen, hoewel er volgens cijfers die minister-president Peeters in het parlement bekend maakte nog 12.000 ha ongebruikt bijliggen. Daarnaast worden nieuwe missing links voorzien in het autoweggenet, hoewel Vlaanderen reeds over het meest fijnmazige wegennet van heel Europa beschikt. Verder wordt in deze herziening ruimte gereserveerd voor motorcrossterreinen, andere lawaaierige 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 worden volgebouwd. Dit is geen duurzaam beleid, zeker niet in één van de meest versnipperde en verkavelde regio's van Europa.

### ***1.3. Ondergraven van doelstellingen 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 doelstellingen - 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.

## **2. Specifieke opmerkingen**

### **2.1 Wonen**

Wat ruimte voor wonen betreft, wordt in deze herziening vastgesteld dat er door demografische ontwikkelingen de volgende vijf jaar een behoefte zal ontstaan aan ongeveer 100.000 bijkomende woongelegenheden. Tegelijk blijkt dat er in bestaande woonzones een aanbod is van ongeveer 900.000 woonmogelijkheden, los nog van de leegstand van woningen en bedrijfsgebouwen. Er is dus 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, bv. door 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.

Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt pleiten voor een inperking van dit overaanbod, onder meer door het bevriezen van de verkaveling van woonuitbreidingsgebieden. Op termijn zal men zich ook moeten beraden over het herbestemmen van sommige woonuitbreidingsgebieden, maar deze discussie moet gevoerd worden in het kader van de opmaak van het RSV II.

Uit de stadsmonitor 2008 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. Daarnaast ook voor een meer éézijdige 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 op om deze ongewenste trend te keren.

### **2.2 Bedrijventerreinen**

#### **2.2.1 Overschatting van de vraag**

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 zgn. IJzeren Voorraad aan bedrijventerzones.

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 ingeschat wat de economische vooruitzichten zijn voor (de werkgelegenheid in) die sector. Door dit te vermenigvuldigen met het aantal m<sup>2</sup> per werknemer, wordt dan berekend hoeveel ruimte op nieuwe bedrijventerreinen nodig is.

De IBM-studie methode 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 en de vele faillissementen die hiermee gepaard gingen.

In Nederlandse vakliteratuur en in het SPRE wordt aangeraden om de TQM te confronteren met de uitgifte van bedrijfskavels in het verleden (de zgn. historische uitgiftemethode), om op die manier de resultaten van de TQM af te toetsen met de recente realiteit. Deze methode bestaat uit een extrapolatie van de ruimtevraag in de periode 1994-2003. Dit levert een geschatte ruimtevraag van 457 ha per jaar, een cijfer dat veel lager ligt dan de prognose uit

het addendum. Dit wijst er duidelijk op dat de behoefteberkening via de TQM een overschatting is van de werkelijke behoefte.

### **2.2.2 Onderschatting van het aanbod**

Tegelijk blijkt uit de cijfers dat er nog een groot aanbod aanwezig is op bestaande bedrijventerreinen. Volgens het informatief deel van deze herziening gaat het om meer dan 5.000 ha. Volgens cijfers van minister-president Kris Peeters in antwoord op een parlementaire vraag (in bijlage), blijkt dat er maar liefst 12.000 hectare aan onbebouwde gronden ligt op Vlaamse bedrijventerreinen. Dat is dubbel zoveel als de geschatte behoefte aan bijkomende bedrijfsruimte, zoals die werd berekend in het kader van deze herziening, waar sprake is van een behoefte aan ongeveer 6.000 ha bijkomende bedrijventerreinen. Die inschatting ligt al aan de hoge kant, maar kan dus volledig en ruim opgevangen worden op de niet-bebouwde kavels op bestaande bedrijventerzones. De nieuwe gegevens van minister-president Peeters sterken Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt in hun vraag om geen volledig nieuwe industriezones aan te leggen en zo schaarse open ruimte op te offeren.

Uit de cijfers van minister-president Peeters blijkt verder dat het aanbod vrij gelijkmatig verdeeld is over de verschillende provincies. Van het totale aanbod zijn ongeveer 3.600 ha reeds uitgerust met wegenis. Deze kunnen dus onmiddellijk bebouwd worden. Nog eens 1.100 ha ligt klaar om uit te rusten 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 plaatsvinden. Uit deze cijfers blijkt alleszins duidelijk dat er geen nood is aan het aanleggen van volledig nieuwe bedrijventerreinen. Wel aan een beleid dat de leegstand op bestaande zones aanpakt.

Dat beleid ontbreekt vandaag da dag. In deze herziening wordt enkel zijdelings verwezen naar het gebruiken van deze leegstand. BBL en Natuurpunt betreuren dat in het addendum geen stimuli werden opgenomen voor de intensivering van het ruimtegebruik bij de (her)inrichting van bedrijventerreinen. In het richtinggevend gedeelte van het addendum wordt nochtans gesteld dat het effect van zuinig ruimtegebruik op de ruimtevrage aanzienlijk is. Intensivering en zorgvuldig ruimtegebruik zullen echter niet gestimuleerd worden door veel nieuwe bedrijventerzones aan te leggen, hoewel dit zou bijdragen tot een van de basisdoelstellingen van het RSV, namelijk de maximale vrijwaring van de open ruimte.

### **2.2.3 Bijzondere economische knooppunten**

Verder wordt deze herziening ook aangegrepen om een aantal 'knelpunten' op te lossen. Bij nader inzien blijkt het onder meer 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 voeren van een aanbodbeleid in economische knooppunten is in het RSV opgenomen om ongeordende uitzwermen 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 repercussies 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.

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.”*

Bond Beter Leefmilieu en Natuurpunt hebben volgende meer concrete bezwaren bij de bijzondere economische knooppunten:

- 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”. We stellen ons verder vragen hoe het verlies aan buitengebied kan gecompenseerd worden. Compensaties voor landbouw mogen noch ten koste gaan van groene bestemmingen, noch doorgaan in nabijgelegen Vogel-en/of habitatrictlijngebied.
- 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 reeds bestemde bedrijventerreinen en dat er een relatief slechte autobereikbaarheid is via de N26. Bijkomende industriële activiteit op deze locatie, waar nu al zeer ernstige verkeersproblemen zijn, zal het verkeersinfarct in de omgeving van Kampenhout-Sas alleen nog maar verergeren. Er is geen aandacht voor de cumulatieve luchtvervuiling en de impact op mens en milieu die extra bedrijventerreinen aan Kampenhout-Sas onvermijdelijk met zich zullen meebrengen. Door het zware en vaak stilstaande wegverkeer is de zone rond Kampenhout-Sas reeds ernstig vervuild (CO<sub>2</sub>, fijn stof, NO<sub>x</sub>, ...). Een bijkomende belasting van de luchtkwaliteit in de onmiddellijke nabijheid van woonwijken en scholen is maatschappelijk onaanvaardbaar. Kampenhout-Sas is voorzien om verder te worden uitgebouwd tot toeristische en recreatieve trekpleister. Vlakbij bevindt zich een camping en een waardevol natuurgebied (Arboretum van Wespelaar). Ook de woonzones in de omgeving rond Kampenhout-Sas zullen in de toekomst nog verder uitgebreid worden. Dit is niet te combineren met een concentratie van industrie op deze locatie.
- 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. BBL erop dat de Vlaamse Ruit, zoals afgebakend in het huidige RSV, niet tot daar reikt en dat dit bijgevolg geen argument mag 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 bijkomen subregionaal aanbod in Sint-Niklaas de noodzaak aan aanbodcreatie in de drie knelpunten vermindert”.

Stekene en Sint-Gillis-Waas behoren tot het buitengebied waarin de open ruimte (landbouw, bos, natuur) en wonen de prioritaire bestemmingen moeten blijven,

aangevuld met beperkte KMO-zones (de gemeente Sint-Gillis heeft nog maar pas 5ha extra bedrijventerrein bijgekregen). De druk op landbouwgrond en natuur is in deze regio al bijzonder hoog door de druk van onteigeningen in het havengebied. Het gevaar bestaat bovendien dat er één grote bedrijventone aangelegd wordt van Stekene tot Beveren langs de E34 met nog meer logistieke en verkeersproblemen bovenop. In Stekene is de problematiek misschien nog nijpender. De ruimtelijke wanorde is daar nog groter. Met de uitbreiding van de bedrijventone en de daarmee gepaard gaande aansluitingsweg naar de E34 gaat een heel groot deel landbouwgrond verloren.

De aanduiding van Sint-Gillis-Waas en Stekene als “bijzonder economisch knooppunt” strookt niet met een algemeen principe van het RSV: het vrijwaren van de open ruimte. Het gebied langs de E34, tussen Beveren en Zelzate, dient als groene buffer behouden te blijven. De bestaande bossen, landbouwgebieden en de groenblauwe natuurzones bieden goede potenties om de sterk bedreigde biodiversiteit in Vlaanderen te ondersteunen. De uitbreiding van de bestaande bedrijventerrenen en de aanleg van nieuwe leggen bijkomende druk op bestaande natuurgebieden zoals het Stropersbos (waar van 2000 tot 2009 een natuurinrichtingsplan is uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Overheid) en het Krekengebied van Saleghem. De E34 mag geen lint worden van industriële vestigingen. 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.

- De selectie van de bedrijvencluster op de grens **Zelzate-Assenede** als bijzonder economisch knooppunt wordt onvoldoende gemotiveerd in het addendum.
- **Westrode Meise**. De inplanting van dit nieuwe industriezone in dit strategisch open ruimte gebied getuigt van niet duurzaam planologisch inzicht en het gebrek aan durf vanuit het beleid om verkeerde beslissingen uit het verleden in vraag te stellen. De inplanting van deze grootschalige industriezone in de groene gordel rond Brussel betekent wel degelijk een definitieve hypotheek op de vanuit hetzelfde beleid geponeerde versterking van de open ruimte in dit gedeelte van Vlaanderen. Daarmee blijkt maar eens te meer de zwakte van sectoren als landschap, landbouw en natuur, en milieu in het algemeen. Het mag dan ook duidelijk zijn dat de impact op het (open) landschap enorm groot is, te meer het hier gaat om een strategisch gelegen open ruimte gebied dat moet verhinderen dat het stedelijk gebied rond Brussel en het stedelijk gebied Mechelen volledig aan mekaar groeien. Dit is in strijd met de visie van het RSV.

De nabije omgeving van het toekomstige industrieterrein is gevoelig aan overstromingen (noordelijk deel, stroomafwaarts). Het is duidelijk dat een zeer omvangrijke toename van ondoordringbare oppervlakken een belangrijk probleem van waterbeheersing stelt dat hoofdzakelijk in het te ontwikkelen gebied zal moeten opgelost worden. De infiltratie van het regenwater zal door verregaande bodemverzegeling zeer sterk ingeperkt worden en elk bijkomend debiet van afvoer zal voor meer regelmatige en omvangrijke overtoppingen verantwoordelijk zijn. Daarom is het belangrijk dat de waterafvoer van de perimeter kwantitatief niet groter wordt als in de huidige situatie. Een maximale lokale infiltratie zal gepaard moeten worden met een omvangrijk bufferbekken om meer uitzonderlijke omstandigheden de baas kunnen.

Het is duidelijk dat de aanleg van het industrieterrein en de verkeerswisselaar aanleiding zal geven tot habitatverlies en toenemende barrièrewerking. De industriezone zal een zeer harde hindernis zijn voor de aanwezige landschapsecologische relaties. Het VEN-complex ‘Leefdaalbos – De Vlieten -

Velaertbos' wordt in haar interrelaties ernstig verstoord door de inplanting van het nieuwe industriegebied precies in het zwaartepunt van het gebied. De zone van het industrieterrein behoort tot het natuurverbindingsgebied Molenbeek-Birrebeek dat alsdusdanig ernstig geschaad wordt door deze zware infrastructuur.

Het eeuwenoude en biologisch waardevolle Secretarisbos mag niet aangetast worden. Dit bos dient integendeel uitgebreid te worden, volgens dezelfde principes als de uitbreiding die voorzien is voor het Leefdaalbos. De uitbreiding van het Secretarisbos moet de geopperde versterking van de 'open' ruimte geloofwaardig maken. De versnippering van de natuurwaarden is nu reeds sterk (bosfragmenten, beperkte grootte). Het bewuste bos vormt de meest waardevolle stepping stone tussen Leefdaalbos en de Birrebeekvallei met boscomplexen Velaertbos en Neromhof (o.a. bestand van ree aanwezig in alle voornoemde bossen). De gevoelige versterking van deze boskern is een must.

#### **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 verschillendelocaties gelegen zijn: stadscentrum, ringlocaties, stationslocaties, radiale locaties (invalswegen), randlocaties en woonmilieus. BBL en Natuurpunt kunnen 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 achterwaarts betekenen vanuit het oogpunt van duurzame ontwikkeling.

#### **2.3. Mobiliteit**

Wat mobiliteit betreft gaat de aandacht vooral naar de verdere uitbouw van het wegennet en - in mindere mate - naar het spoorwegennet. Zo worden 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. De meeste van deze wijzigingen zijn slecht of niet onderbouwd en sommige van de voorstellen gaan regelrecht in tegen de hiërarchie van het wegennet uit het RSV, wat slukverkeer in de hand zal werken.

Met de keuze voor nieuwe missing links blijft het Vlaamse beleid kiezen voor meer capaciteit als oplossing voor congestieproblemen, hoewel Vlaanderen reeds over het meest fijnmazige wegennet van Europa beschikt. Het verleden heeft al meermaals aangetoond dat dit beleid niet werkt, wel integendeel. Nieuwe wegcapaciteit trekt automatisch nieuw verkeer aan. Volgens het rapport 'Generated traffic' van het Victoria Transport Policy Institute uit Canada<sup>1</sup>, wordt de capaciteit van een nieuwe weg binnen enkele jaren voor 40% opgevuld met nieuw verkeer. Op langere termijn wordt quasi de volledige bijkomende capaciteit ingenomen door nieuw verkeer. Dat komt volgens de studie omdat verkeerscongestie steeds een eigen evenwicht zoekt. Vanaf een bepaald punt is de congestie zodanig dat het verkeer in de spits niet verder aangroeit. Omdat het tijdsverlies te groot wordt, zoeken mensen naar alternatieven voor de auto of vertrekken vroeger of later om de congestie te vermijden. Maar als de wegcapaciteit toeneemt door het aanleggen van bijkomende rijstroken, zal er een nieuw evenwicht ontstaan. Door de bijkomende capaciteit zal het aantal verplaatsingen in de

---

<sup>1</sup> Generated Traffic and Induced Travel, Implications for Transport Planning, Victoria Transport Policy Institute, February 2009, zie [www.vtppi.org](http://www.vtppi.org)

spits opnieuw toenemen, waardoor ook de congestie opnieuw aangroeit. Tot op het punt dat de congestie terug zo groot wordt, dat een verdere toename van het verkeer wordt afgeremd. Op korte termijn kunnen bijkomende wegvakken dus misschien voor enige verlichting van het fileleed zorgen, maar over enkele jaren zullen alle wagens weer even stil staan als vandaag.

Deze vicieuze cirkel kan volgens het Victoria Institute maar doorbroken worden door op het evenwicht in te werken. Dat kan bijvoorbeeld door rijden tijdens de spits duurder te maken en tegelijk alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken. Ook in dat geval zal er een nieuw evenwicht ontstaan, maar met minder congestie. Als mensen meer moeten betalen om in de spits te rijden, zullen ze immers sneller geneigd zijn om over te stappen naar een alternatief, zeker als dat alternatief even snel is als een rit met de auto. Als omgekeerd het openbaar vervoer geen competitief alternatief is voor een verplaatsing met de wagen, zullen mensen bereid zijn om langer in de file te staan of meer te betalen om in de spits te rijden.

Het lijkt dus veel zinvoller om volop te investeren in alternatieven voor het autoverkeer, zowel voor de mensen die overstappen naar een ander vervoersmiddel, als voor de mensen die met de auto blijven rijden. Een duurzaam mobiliteitsbeleid vraagt meer aandacht voor de beheersing van de vraag naar automobilititeit en minder voor het (infrastructuur)aanbod. Centraal in het beleid van vraagbeheersing staat het doorrekenen van de maatschappelijke kosten aan het autoverkeer. Zolang congestiekosten, kosten voor onveiligheid of milieukosten niet worden doorgerekend aan de automobilist, houdt die ook geen rekening met deze externe kosten, zodat meer gebruik wordt gemaakt van de (vracht)auto dan maatschappelijk wenselijk is.

Opvallend is verder 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 bedrijvzones, 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. Open ruimte**

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 dan ook hetzelfde 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.

### **2.4.1 Eénmaking verschillende bestemmingen**

In het addendum kiest men voor de éénmaking van de bestemmingen natuur, bos en groen. 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. Daaruit volgt ook een herformulering van de bindende bepalingen.

Op termijn kan de mogelijkheid onderzocht worden om naar één bestemming voor natuur en bos te gaan. Dit dient in onderling overleg met de doelgroepen te gebeuren. Criteria moeten op mekaar afgestemd worden. Met het goedkeuren van de typevoorschriften werden de verschillende categorieën nog herbevestigd. Ook de wetgeving is sectoraal opgesplitst. Op dit moment zien we op korte termijn dan ook geen noodzaak in het samenvoegen van de verschillende categorieën. Integendeel : we vermoeden dat het 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 van hectaren in 'natuur en bos' en 'overig groen'? Is de categorie 'overig groen' eenduidig implementeerbaar?

Deze samenvoeging driegt tot veel onduidelijkheid en dus nog meer vertraging aanleiding te geven. Het is volgens BBL en Natuurpunt beter om nu alle middelen en menskracht te investeren in en verdere afbakening van de open ruimte structuren, zoals voorzien in het RSV.

#### **2.4.2 Bosuitbreiding**

In het RSV wordt in het richtinggevend deel gesteld dat “dit betekent dat in bijkomende bosgebieden en bosuitbreidingsgebieden de nodige ruimte wordt voorzien voor ongeveer 10000 ha nieuw bos”. In het addendum wordt dit nu geschrapt en schrijft men “dit betekent dat binnen de gebieden van natuurlijke structuur de nodige ruimte wordt voorzien voor de effectieve realisatie van effectief bos. Dit is het rechtsreeks gevolg van het samenvoegen van verschillende groene categorieën. Het overzicht van de realisaties zal o.i. nog moeilijker worden. We benadrukken de noodzaak om naast de volwaardige afbakening van 120.000 VEN ook volwaardige invulling te geven aan de vraag naar bosuitbreiding (10.000 ha effectieve bosuitbreiding en 10.000 ha bebossing van landbouwgronden).

#### **2.4.3 Natuurverweving**

We vragen ook aandacht voor de afbakening van 150.000 ha natuurverwevingsgebied. Dit proces is tot op heden 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 klijtlijnen van het RSV gaat het dan zowel over het ontwikkelen en ondersteunen van verweving van natuur-landbouw, natuur-bos, natuur-recreatie en natuur-groen.

Hoogachtend,

Danny Jacobs,  
Directeur  
Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw  
Mede namens Natuurpunt vzw

Bijlage: cijfers leegstaande bedrijfsruimte minister-president Kris Peeters