

Vergadering raadscommissie Ruimtelijke planning, verkeer en mobiliteit

NOTULEN



**VLAAMS-
BRABANT**

Plaats Raadzaal Datum 20/02/2018
Voorzit(s)ter Roel Anciaux Aanvangsuur 16:00 uur

Aanwezig Tom DEHAENE, Ann SCHEVENELS, Roel ANCIAUX, Manu CLAES, Jo DE CLERCQ, Kris POELAERT, Elke ZELDERLOO, Steven ELPERS, Eddy POFFÉ, Julien DEKEYSER, Sarah SNEYERS, Leen VAN AKEN, Hilde KASPERS, Sonia VAN LAERE, Erik RENNEN, Diederik DUNON, Mireille BUYSE, Nicole GEERSEAU-DESMET, Chris TAES, Marleen VAN DE WIELE, Jan LAEREMANS, Linda VAN DEN EEDE, Chris KINDEKENS, Katrien PUTZEYS en Annelies JANSSENS (secretarissen), Sofie PUES (techn. raadgever dienst mobiliteit), Stephan RENIERS en Matthijs van Ginneken (techn. raadgever dienst ruimtelijke planning)

Verontschuldigd Monique SWINNEN, Walter ZELDERLOO, Katleen BURY

Agendapunten

1 Goedkeuring van het verslag van de vorige vergadering

Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd.

2 Overheidsopdracht voor de opmaak van een bewegwijzerings- en markeringsplan voor fietssnelwegen op grondgebied van de provincie Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- goedkeuring van voorwaarden en wijze van gunnen;
- goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst.

Sofie Pues licht het dossier toe aan de hand van een presentatie.

Leen Van Aken stelt een vraag over de gunningscriteria en vraagt zich af of de prijs wel meeweegt in de wijze van gunnen?

Sofie Pues antwoordt dat de prijs wel degelijk een gunningscriterium is dat voor vijftig van de honderd punten meetelt.

Jan Laeremans vraagt welk gedeelte in het Brussels Gewest nu juist mee in de studieopdracht zit. Als tweede vraagt hij welke garanties er zijn dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelijktijdig uitvoering geeft aan zijn deel van de fietssnelweg?

Sofie Pues antwoordt dat het gaat om de route langs het Kanaal Brussel-Charlerloi. Een spijkerharde garantie is niet te geven, maar deze route langs het kanaal is wel een prioritaire route. Na de gunning zal deze route als eerste aan bod komen. Dit engagement is ook opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincie Vlaams-Brabant.

Leen Van Aken vraagt waarom de Leirekensroute nog als voorwaardelijk opgenomen is in het dossier, aangezien dit project toch al is opgestart?

Sofie Pues antwoordt dat het belangrijk is voor ons om ook eerst zicht te hebben op de timing van de uitvoering (vb. herasfaltering, andere werken...). Die hebben we momenteel niet. Het zou beter zijn dat de noodzakelijke infrastructuurwerken eerst zijn uitgevoerd alvorens de signalisatie wordt aangebracht. Omdat de timing van de infrastructuurwerken nog niet gekend is, is het dus niet zeker dat de signalisatieplannen al kunnen opgemaakt worden binnen de timing van deze opdracht. Daarom is voor het voorwaardelijk gedeelte geopteerd. Er is dan geen verplichting tot afname van de diensten binnen het raamcontract.

Sarah Sneyers vraagt zich af of er ook nog een bewegwijzerings- en markeringsplan gemaakt kan worden binnen dit raamcontract voor de OMA-route, in het geval er toch schot in de zaak komt op korte termijn.

Sofie Pues antwoordt dat dit niet kan. De OMA-route (Opwijk, Merchtem en Asse) is niet opgenomen in het voorliggende raamcontract, omdat er niet verwacht wordt dat binnen een termijn van vier jaar behoefte is aan een plan voor deze route. Als het later toch sneller vooruit blijkt te gaan dan gedacht, dan kan nog geopteerd worden om een nieuw bestek op te maken en naar de markt te gaan met een extra opdracht. Het kan niet binnen dit bestek, ook niet als uitbreiding van de route F212 Asse-Brussel.

Marleen Van de Wiele vraagt wat nu precies het voorwerp is van de overheidsopdracht. Wat gaat het geselecteerde bureau nu feitelijk doen?

Sofie Pues legt uit dat het gaat over de opmaak signalisatieplannen waar telkens wordt aangeduid waar exact welke paal, bord of markering moet komen over heel de fietssnelweg. Ook de inventarisatie van de bestaande toestand op het terrein hoort daarbij zodat zoveel mogelijk opstellingen kunnen hergebruikt worden (bv. nieuw bordje bij ophangen aan bestaande paal). Ook overleg en afstemming met alle betrokken partners is inbegrepen in de opdracht van de gekozen firma (gemeenten, Waterwegen en Zeekanaal, Infrabel,...). Alle informatie die verzameld wordt en uitwerkt wordt, wordt verwerkt in een GIS-database. De firma maakt na goedkeuring van de plannen meetstaten op die dienst Mobiliteit in staat stellen om de markt op te gaan voor aanbesteding van de productie en plaatsing van borden en markeringen. Tot slot maakt de firma ook alle printbestanden op voor de nieuw te produceren borden.

Marleen Van de Wiele vraagt of dit enkel gemaakt wordt voor fietssnelwegen?

Sofie Pues antwoordt dat dit klopt.

Marleen Van de Wiele vraagt of het om alle fietssnelwegen gaat.

Sofie Pues zegt dat het enkel gaat om de negen vermelde fietssnelwegen. Dit zijn de routes waarvan verwacht wordt dat de uitvoering verzekerd is of hoogstwaarschijnlijk is binnen de looptijd van het raamcontract (vier jaar).

Diederik Dunon stelt vast dat de opdracht deels gegeven wordt door de provincie Vlaams-Brabant en deel voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De provincieraad keurt dan het deel voor onze provincie goed. Moet er dan ook nog een goedkeuring volgen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Sofie Pues bevestigt dit.

Diederik Dunon vraagt of er dan ook aparte facturen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en naar de provincie Vlaams-Brabant gaan.

Sofie Pues bevestigt dit.

Roel Anciaux concludeert dat het dossier met een gunstig advies kan worden voorgelegd aan de provincieraad.

Advies: Gunstig

3 Visienota Ruimte - Goedkeuring kernnota

Roel Anciaux deelt mee dat er een materiele vergissing staat in het raadsvoorstel. De datum van behandeling in deze raadscommissie moet uiteraard de datum van vandaag zijn: 20 februari 2018. Dit zal gecorrigeerd worden.

Ann Schevenels leidt het dossier in. Er zijn heel wat maatschappelijke uitdagingen waar het huidige ruimtelijk structuurplan onvoldoende antwoord op biedt. Daarom wordt gewerkt aan een herziening van het ruimtelijk beleid. Nu wordt de kernnota voorgesteld. Het provinciebestuur gaat actief aan de slag met de vernieuwing van het ruimtelijk beleid en wacht niet het voorstel van Beleidsplan Ruimte Vlaanderen af. De kernnota is nog geen definitief document, maar vormt de opstap naar een volwaardige vervanging van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant door een provinciaal beleidsplan Ruimte. Er volgt nog een uitgebreide communicatie over de kernnota.

Katrien Putzeys en Stephan Reniers geven een toelichting bij het dossier aan de hand van een presentatie. De kernnota is te beschouwen als de strategische visie zoals beschreven in het nieuwe decretale kader voor ruimtelijke beleidsplannen. Het is belangrijk om uit te dragen waar we als provincie voor staan. De kernnota is opgebouwd uit vier grote delen: uitdagingen, missie & basisprincipes voor het ruimtelijk beleid, strategieën en een thematische vertaling.

Jan Laeremans heeft drie vragen. De gehanteerde terminologie is soms toch vreemd. Er worden drie economische groeipolen aangewezen: Leuven, de Vlaamse Rand en de luchthaven. Voor Leuven is het te begrijpen, maar voor de andere twee niet. Die moeten niet als groeipolen worden aangeduid. De raad heeft net aangestuurd op het tegenhouden van de verlenging van de start- en landingsbaan. De Vlaamse Rand zit al vol. Dit soort formuleringen spelen in de kaart van Brussels Airport Company en de Franstalige lobby in de Vlaamse Rand. We moeten heel voorzichtig zijn met dit soort formuleringen als groeipool.

Ten tweede komen er volgens hem rare zinnen voor als de ontwikkeling van perifere locaties niet aangewezen is. Dit impliceert dat er vooral gebouwd gaat worden waar er al te veel is. Er moeten toch mogelijkheden zijn om ook in het Pajottenland en het Hageland te bouwen. De provincie is toch ook de streekmotor van deze gebieden.

Ten derde zegt hij dat er te lezen valt dat verdringing van kansengroepen vermeden moet worden. Wat betekent dat?

Stephan Reniers reageert op het laatste punt. Er zijn veel geslaagde herontwikkelingsprojecten van bijvoorbeeld industrie naar stedelijk wonen. Het aanbod blijkt vooral te bestaan uit dure appartementen. Stadsvernieuwing is een goede zaak, maar er moet ook plek zijn voor minder kapitaalkrachtigen.

Diederik Dunon geeft het project langs het kanaal in Vilvoorde als voorbeeld. Die projecten zorgen juist voor een beter evenwicht in een stad als Vilvoorde. Daar zijn toch al heel veel sociale woningen. Dit project was voor een deel ook bedoeld om het imago van de stad op te krikken. Is dit een pleidooi om meer sociale woningen te realiseren?

Stephan Reniers geeft aan dat er voor iedere Vlaamse gemeente doelstellingen vastgelegd zijn voor de uitbouw van een sociaal woonaanbod. Voor veel gemeenten is het moeilijk om hun bindend sociaal objectief te halen. Al in het begin van het planproces moet bekeken worden in welke mate herontwikkelingsprojecten kunnen bijdragen aan het bindend sociaal objectief.

Diederik Dunon merkt op dat de last dan verschuift naar de ontwikkelaars van deze projecten.

Stephan Reniers zegt dat de grondposities van overheden een belangrijke rol kunnen spelen om dit doel te realiseren.

Diederik Dunon stelt dat de kosten dan voor de overheid zijn.

Ann Schevenels reageert door te wijzen op praktijkgevallen waarin er een goede samenwerking is tussen de overheid en privéspelers. Er zijn goede voorbeelden waar er een mix tot stand komt van verschillende woningtypen. Het gaat niet alleen om de steden. Juist in de dorpskernen komen mooie projecten tot ontwikkeling. Het gaat niet om een opdeling in gebieden voor gegoeden en gebieden met sociale woningen, maar om een goede mix te krijgen en dat lukt ook in de praktijk.

Jo De Clercq benadrukt dat het in deze kwestie ook gaat om een maatschappijvisie. Hij deelt de mening van Jan Laeremans niet. Welke bijkomende ontwikkeling worden er nog gepland? Wat doen we met de ruimte die ons rest? Als voorbeeld wordt Herent aangehaald. Dat is voor een stuk stedelijk en voor een stuk landelijk. Het is belangrijk om hierover goed na te denken en niet alle ruimte zo maar te laten vollopen. De luchthaven is en blijft zeer belangrijk. Die moeten we niet laten versmachten. Die moeten we behouden als belangrijke pool van economische activiteit. Wel moeten we kritisch kijken hoe we de ontwikkelingen rond de luchthaven organiseren, met name met betrekking tot mobiliteit. Het bouwen van sociale woningen is een moeilijke opgave. In Herent is er al veel gelukt. Het is niet gemakkelijk, maar dit is wel een belangrijke taak. Het beste is om te gaan voor een verweving in herontwikkelingsprojecten en geen gescheiden werelden te creëren. We moeten aandacht hebben voor eenoudergezinnen, voor betaalbaar wonen. Het stimuleren van een mix van diverse woningtypen voor verschillende doelgroepen is dus een goed zaak. De kernnota is een goede richtlijn voor het toekomstige ruimtelijk beleid. Alleen is niet helemaal duidelijk wat precies wordt bedoeld met voorzieningen, wat valt daar allemaal onder?

Marleen Van de Wiele zegt dat het heel goed is om een visienota ruimtelijke ordening te maken, maar het is wel jammer dat het vijftig jaar geleden niet is gebeurd. In de werkelijkheid is het toch allemaal wat anders dan wordt voorgesteld in de visienota. We zitten met al die bebouwde straten tussen de dorpen, waar nog altijd wordt bijgebouwd. Wat doen we daarmee? Het is nobel om de dorpskernen te verdichten in functie van het openbaar vervoer, maar de bus komt al niet meer tot in de dorpskern. Die gaan naar de gewestweg en daar mag dan niet gebouwd worden.

Katrien Putzeys zegt dat de provincie de uitvoering van het ruimtelijk beleid niet alleen kan doen. We hebben andere partners nodig. Er is een samenwerking nodig, vooral met gemeentebesturen. Het provinciebestuur wil de hand reiken, bijvoorbeeld met de oproep voor lokale-ruimtetrajecten. Vanuit de provincie willen we de richting aangeven: wat zijn de belangrijkste opgaven op het vlak van wonen? Waar moet worden afgeremd? Waar moet worden gestimuleerd? Gemeenten moeten dit zelf concreet gaan vormgeven op lokaal niveau, waarbij de provincie wil ondersteunen. Hoe we exact uitvoering gaan geven aan dit beleid en welke instrumenten waar precies moeten ingezet worden, is op dit moment nog niet duidelijk. Dat moet ook verder uitgewerkt worden in de beleidskaders.

Wat betreft het openbaar vervoer geeft zij het belang aan van goede verbindingen naar de halte aan de hoofdas voor openbaar vervoer. Hier moeten verschillende vervoersmiddelen voor worden ingezet. Wat betreft de economische groeipool rond de luchthaven verduidelijkt zij dat het niet gaat om groei van het luchthaventerrein zelf en ook niet zozeer om extra ruimtebeslag in deze regio. Het gaat om de economische waarde van de luchthaven en de belangrijke plek in de economische structuur van de provincie. Het ruimtelijk beleid moet inspelen op deze economische waarde.

Jan Laeremans zegt dat de terminologie dan aangepast moet worden om dit te verduidelijken. Ja, de luchthaven is een economische pool, maar laat die 'groei' dan achterwege. Aanvullend merkt hij op dat de zin 'fysiek en mentaal ruimte maken voor hernieuwbare energie' opmerkelijk is. Er mag toch geen pleidooi zijn voor het zo maar volbouwen van het Pajottenland met windmolens. Dit maakt de weg vrij voor landschappen zoals in Duitsland.

Sarah Sneyers wil reageren, maar zegt dat ze dit op een later moment wil doen.

Ann Schevenels wil geen verhalen over de luchthaven de wereld in laten gaan die niet kloppen. Wat betreft de hernieuwbare energie maakt zij duidelijk dat het niet gaat om lukraak windmolens

neerzetten, maar we gaan wel de ruimte vinden om te voldoen aan onze klimaatdoelstellingen. Er is een goede afweging noodzakelijk met het oog op landschappelijke kwaliteiten. Net daarom start de provincie met het strategisch project en de landschapsstudie voor hernieuwbare energie in het Pajottenland.

Chris Taes is het eens met betrekking tot de luchthaven. Het is niet de bedoeling om elke groei te beknotten. Het idee van de economische groeipolen wordt ondersteund, maar de woorden mogen geen verkeerde indruk geven. We zijn voorstander van economische groei, maar dit binnen ruimtelijk aanvaardbare grenzen. Het moet gaan om een duurzame ontwikkeling van de luchthaven en dit kan beter worden toegevoegd aan de kernnota.

Stephan Reniers geeft aan dat die toevoeging kan gebeuren. Het gaat vooral ook om de ruimte rond de luchthaven. Daar staat veel leeg en hoe kan die ruimte beter ingezet worden.

Chris Taes geeft aan dat de bedoeling helder is, maar dat de huidige formulering verkeerd geïnterpreteerd kan worden.

Roel Anciaux vult aan dat hierrond een amendement kan geformuleerd worden vanuit de raadscommissie.

Sonia Van Laere vraagt zich af wat Ann Schevenels bedoelde met advies voor het Vlaams Gewest?

Ann Schevenels antwoordt dat ze alleen maar wilde aangeven dat het provinciebestuur geen afwachtende houding aanneemt en dat we voor onszelf moeten nadenken, zodat we kunnen anticiperen op nieuw beleid van het Vlaams Gewest.

Sonia Van Laere wil dan weten wat de hiërarchie is tussen de plannen. Wat als er zaken nu niet overeenkomen?

Katrien Putzeys schetst de verhoudingen tussen ruimtelijk beleidsplannen volgens het nieuwe decretale kader. Er is niet langer een strikt hiërarchische verhouding zoals bij de ruimtelijk structuurplannen. Het decreet geeft aan dat ieder ruimtelijk beleidsplan moet aangeven hoe het zich verhoudt tot een beleidsplan van een ander niveau. Daarnaast kan een voorbehoud worden gemaakt bij een bepaling in een lager ruimtelijk beleidsplan. Dat is geen schrapping, maar heeft wel gevolgen voor de doorwerking van het ruimtelijk beleid. Ruimtelijk uitvoeringsplannen kunnen eventueel geschorst worden als eerder een voorbehoud is gemaakt bij de beleidsoptie waarop dit plan gebaseerd is.

Sonia Van Laere vraagt wat dit nu concreet betekent als de provincie zegt dat het natuur moet zijn en Vlaanderen zegt bouwgrond.

Katrien Putzeys antwoordt dat een ruimtelijk beleidsplan dat soort uitspraken niet doet. De kernnota geeft de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid. Het legt de principes vast. Over dit soort concrete gevallen wordt beslist met een ruimtelijk uitvoeringsplan en in dat proces moet het uitgeklaard worden. Maar er is veelvuldig overleg geweest met het departement Omgeving en de kernnota past wel in het Vlaamse beleid in voorbereiding.

Diederik Dunon zegt dat de nota goed is opgebouwd, maar vindt het voorwoord toch een beetje raar. Hij verwijst naar het voorwoord met de pro-formatekst.

Katrien Putzeys merkt op dat het voorwoord nog moet aangevuld worden. Dat is geen essentieel onderdeel voor de behandeling nu.

Diederik Dunon laat merken dat het om een grapje ging. De kernnota zelf bestaat voor een deel toch uit holle frasen volgens hem. Wat is eigenlijk de planhorizon? Worden de lopende strategische projecten aangepast of stopgezet? Het ruimtelijk structuurplan heeft deels dezelfde ambities als deze kernnota. In de afgelopen jaren heeft de verlating zich toch doorgezet en is het mobiliteitsprobleem verergerd. Er wordt al meer dan vijf jaar gewerkt aan de vernieuwing van het ruimtelijk beleid. In de tussentijd worden vergunningen afgeleverd die tegen de visie ingaan.

Ten slotte vindt hij de strategie voor het productief landschap niet erg uitgewerkt. Wat betekent productief landschap? Dat slaat toch in de eerste plaats op de landbouw. De problematiek in die sector is al tientallen jaren dezelfde. Elke dag verdwijnt er nog landbouwgrond. Er moet goed nagedacht worden hoe dit moet worden aangepakt.

Stephan Reniers antwoordt dat de term productief landschap moet aangeven dat de open ruimte meer is dan beschikbare ruimte die nog niet bebouwd is. De open ruimte levert ons belangrijke diensten, waaronder voedselproductie, maar ook ecosysteemdiensten, bescherming tegen overstroming en oververhitting. Deze positieve effecten worden vandaag de dag te weinig erkend en dit moet nadrukkelijker benoemd worden, zodat de open ruimte sterker staat tegenover de druk om te bebouwen. Daarnaast wordt ook ingezet op het samengaan van verschillende functies in de open ruimte en het bevorderen van samenwerking tussen de sector die actief zijn in de open ruimte. Het is een pleidooi om slimmere coalities te smeden tussen landbouw, water en natuur.

Diederik Dunon vraagt wat nu de toekomst is voor de boeren. Dit geeft nog aanleiding om te blijven knabbelen aan de ruimte voor landbouw.

Katrien Putzeys geeft aan dat er wel degelijk kapstokken zijn in de kernnota die het belang van de landbouw benadrukken, zoals het vrijwaren van de grote landbouwgehelen. Ook de relatie van de landbouw met de bebouwde omgeving wordt uitgewerkt. De toekomst van de landbouw staat dus in de tekst.

Kris Poelaert zegt het eens te zijn met Jan Laeremans dat geen carte blanche gegeven mag worden voor de windmolens. De landschapsstudie moet vermeld worden.

Katrien Putzeys benadrukt het belang van de landschapsstudie, maar het is al iets te specifiek om in de kernnota op te nemen. De kernnota gaat echt over de strategische hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid. De afwegingselementen komen in het operationele beleidskader.

Ann Schevenels zegt dat het strategisch project en de landschapsstudie voor het Pajottenland worden opgestart. Er zal zeker voldoende duiding worden gegeven bij de kernnota.

Marleen Van de Wiele zegt dat het woord kernversterking ook gebruikt wordt als onderbouwing voor allerlei bouwprojecten, die zeker niet altijd en overal gewenst zijn. Die projecten zijn vaak niet tegen te houden.

Ann Schevenels beaamt dat er vandaag de dag al diverse bouwprojecten aangevraagd worden, maar er worden nu ook al vergunningen geweigerd. De instrumenten daarvoor zijn er wel. Als een aanvraag niet past, wordt de aanvraag geweigerd. Ook gemeentebesturen beschikken over die instrumenten.

Katrien Putzeys wijst nogmaals op de lokale-ruimtetrajecten. Het provinciebestuur wil gemeenten ondersteunen bij het uitdenken van een visie en het opzetten van proefprojecten om op lokaal niveau te werken aan kernversterking. De provincie zet dus middelen in om samen met lokale besturen actief vernieuwende strategieën uit te werken, die een antwoord bieden op de vraag wat wel of niet gebouwd kan worden.

Roel Anciaux concludeert dat er een amendement dient te komen over de formulering van de beleidsopties voor de luchthaven. Hij benadrukt dat het document een mooi resultaat is en een goed instrument voor de toekomst. Het dossier kan dus, mits het amendement wordt toegevoegd, met een gunstig advies voorgelegd worden aan de provincieraad.

Advies: Amendement

4 Rondvraag

Marleen Van de Wiele merkt op dat de gemeente Kampenhout nu al drie jaar bezig is om haar tragewegenplan af te ronden. Maar het loopt toch wel erg stroef met de provinciale diensten. Er worden afspraken gemaakt, maar die worden niet nagekomen. De opvolging van dossiers is niet

optimaal. Er moeten overeenkomsten ondertekend worden, maar dat lukt niet. Het schepencollege weet het niet goed meer. Het is vooral spijtig dat het zo lang moet duren.

Katrien Putzeys antwoordt dat de vraag niet concreet genoeg is om direct op te antwoorden of het antwoord in het verslag te noteren. Ze stelt voor dat Marleen apart een schriftelijke of mondelinge vraag indient.

Roel Anciaux bevestigt dit.

Datum volgende vergadering **20 maart om 16.00 uur**
Einduur van de vergadering 17:50 uur

De secretaris,

De voorzitter,

Katrien Putzeys

Roel Anciaux