

Vergadering raadscommissie Ruimte **NOTULEN**



**VLAAMS-
BRABANT**

Plaats Digitaal via Teams met livestream Datum 20/04/2021
Voorzit(s)ter Geertrui Windels Aanvangsuur 15:00 uur

Aanwezig **Geertrui Windels (voorzitter), Luka Augustijns, Stephan Boogaerts, Manu Claes, Jan Comhair, Gunther Coppens, Jo Decoster, Tom Dehaene, Bertrand Demiddeleer, Ella De Neve, Lucia Dewolfs (plaatsvervanger Koen Moeyersons), Karen Dirickx, Diederik Dunon, Tine Eerlingen, Steven Elpers, Annelies Janssens, Nicolas Kuczynski, Bart Nevens, Kris Peeters, Kris Poelaert, Katrien Putzeys, Tom Raes, Stephan Reniers, Tie Roefs, Ann Schevenels, Joris Van den Cruyce, Linda Van den Eede, Hanne Van Eyken, Walter Zelderloo en Tania Gilson (notulist)**

Verontschuldigd **Koen Moeyersons**

Agendapunten

De voorzitter Geertrui Windels heet iedereen welkom op deze raadscommissie die opnieuw digitaal doorgaat. Er wordt een livestream gemaakt, het is een openbare vergadering en ook externen kunnen meevolgen.

1 Goedkeuring van het verslag van de vorige vergadering

Het verslag van de commissie van 30 maart 2021 wordt goedgekeurd. Er zijn geen opmerkingen.

2 Verkoop aandelen in de Vlaamse Maatschappij Sociaal Wonen aan het Vlaamse Gewest

De voorzitter verduidelijkt dat de nota van de dienst Wonen met als kenmerk 'MNS/WON/verkoop aandelen VMSW', waarnaar verwezen wordt in het voorstel aan de provincieraad, werd toegevoegd.

Tom Raes, diensthoofd Wonen, schetst kort het dossier. Er is een evolutie op het niveau van de administratie binnen Vlaanderen aan de gang. VMSW en het agentschap Wonen Vlaanderen worden samengevoegd. Daardoor wordt de structuur van VMSW opgeheven. De vraag vanuit VMSW is om de verkoop van de aandelen te aanvaarden voor het bedrag zoals vermeld in het dossier.

Geertrui Windels bedankt Tom Raes en vraagt dat de bevoegde gedeputeerde nog iets wenst toe te voegen.

Gunther Coppens licht toe dat dit overduidelijk is aangezien VMSW ophoudt te bestaan. Het is een vraag vanuit Vlaanderen. Vandaar lijkt het evident om hier op in te gaan net zoals de andere provincies.

Linda Van den Eede vraagt bijkomende informatie over de nota waarnaar verwezen wordt.

Er zijn geen verdere vragen meer.

De voorzitter concludeert dat het agendapunt besproken werd door de raadscommissie en kan worden voorgelegd aan de provincieraad.

Advies: het dossier mag voorgelegd worden aan de provincieraad.

3 Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) 'Afbakening Kleinstedelijk Gebied Tienen - Eerste herziening' - voorlopige vaststelling

Ann Schevenels deelt mee dat dit dossier reeds lange tijd loopt. De bezorgdheden en opmerkingen werden opgenomen. Karen Dirickx, planoloog, heeft dit dossier overgenomen van Matthijs Van Ginneken, die de organisatie heeft verlaten. Karen Dirickx zal de lopende procedures, zowel in het plan-MER als in het opstellen van het PRUP, toelichten aan de hand van een presentatie.

Geertrui Windels bedankt Karen Dirickx voor de verhelderende toelichting en gaat na of er nog vragen zijn of aanvullingen door de bevoegde gedeputeerde.

Ann Schevenels bedankt eveneens Karen Dirickx voor de snelle inwerking in het dossier. Het was een mooie en duidelijke presentatie.

Linda Van den Eede vraagt waarom er via een nieuwe procedure en niet via de herstelprocedure wordt gewerkt?

Karen Dirickx licht toe dat in de herstelprocedure het plan-MER terug ter inzage wordt voorgelegd aan het publiek. Indien er geen opmerkingen volgen uit deze publieke raadpleging, wordt van rechtswege geacht dat het ruimtelijk uitvoeringsplan vastgesteld is volgens het generieke spoor. In Tienen zijn er echter 5 opmerkingen geformuleerd die effectief geleid hebben tot wijzigingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Daarom werd een herziening voorgesteld namelijk een algemene actualisatie van het plan. Dat is niet mogelijk via het hersteldecreet en dient te verlopen volgens de wettelijke procedures die daarvoor voorzien zijn.

Luka Augustijns wil weten dat de herstelprocedure een uitzonderlijk procedure is of zijn er nog dergelijke lopende dossiers?

Katrien Putzeys deelt mee dat in het verleden een aantal trajecten volgens de herstelprocedure effectief zijn doorlopen. Dit dateert al van de vorige legislatuur. Bijna alle ruimtelijke uitvoeringsplannen die we hadden goedgekeurd in de periode 2010-2013 (6 à 7) waren allemaal opgemaakt volgens het integratiespoor. Deze dossiers hebben we allemaal moeten hernemen. Gelukkig heeft dat bij al de andere plannen tot veel minder grote processen geleid. Bij de meeste dossiers is het goedgekeurde plan-MER ter inzage voorgelegd en zijn er geen bemerkingen binnengekomen. Bijgevolg was het ruimtelijk uitvoeringsplan van rechtswege terug geldig. Voor één dossier hebben we uiteindelijk nog het plan-MER moeten aanvullen, maar dit heeft niet geleid tot aanpassingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Tienen is eigenlijk het enige dossier waar de nieuwe aanpassingen aan het plan-MER ook aanpassingen aan het ruimtelijk uitvoeringsplan tot gevolg heeft. Dit is het enige dossier dat we via een volledig nieuwe procedure moeten verankeren.

Lucia Dewolfs heeft een aantal vragen. Het plan Leuvensesteenweg behelst twee paarse zones; een lichtpaarse en een donkerpaarse zone. Bestaat de oorspronkelijke zone uit beide paarse zones met een oppervlakte van 32.000 m² en wordt deze nu herleid tot de lichtpaarse zone van 18.000 m². De donkerpaarse zone omsluit dan het overige deel van die 32.000 m²?

Karen Dirickx verduidelijkt dat een ontwikkelaar bij de stad Tienen voor ongeveer de huidige lichtpaarse zone een project had voorgelegd en dat project alleen bedroeg 32.000 m².

Lucia Dewolfs vraagt wat er wordt toegelaten in de donkerpaarse zone?

Karen Dirickx legt uit dat deze zone fungeert als gemengd lokaal bedrijventerrein.

Lucia Dewolfs vraagt welke bedrijven hier worden toegelaten?

Jan Comhair antwoordt dat het gemengd lokaal bedrijventerrein is bestemd voor lokale bedrijven met een hoofdactiviteit in de productie, opslag, verwerking en bewerking van goederen; op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en logistiek, groothandel; of onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten. Daarnaast, als nevenbestemming, zijn er eveneens dienstverlenende activiteiten en installaties voor het opwekken van hernieuwbare energie of energierecuperatie. Zelfstandige zonne-energieparken zijn echter wel uitgesloten.

Lucia Dewolfs wil weten dat er minimum oppervlakten opgelegd worden aan een bedrijf dat zich daar vestigt?

Karen Dirickx geeft aan dat er een maximale perceelsgrootte van 5.000 m² is opgelegd.

Katrien Putzeys vult aan dat het gaat over een gemengd lokaal bedrijventerrein. Door de perceelsgrootte te limiteren, wordt er getracht meer te mikken op de eerder kleinschalige lokale bedrijven.

Lucia Dewolfs vraagt hoe groot de totale donkerpaarse zone is?

Karen Dirickx heeft na de raadscommissie meegedeeld aan de secretaris dat de totale oppervlakte voor gemengd lokaal bedrijventerrein (GLB) in totaal 40.203 m² groot is en de zone voor kleinhandel (KH) 52.639 m².

Lucia Dewolfs wenst te weten dat er een eis is opgelegd binnen die 5.000 m² van een maximaal bebouwde zone en groenzone in m² of procentueel?

Karen Dirickx geeft mee dat er een vloerterreinindex van minimaal 0,65 is.

Katrien Putzeys vult aan en maximaal 90% verharding.

Ann Schevenels deelt mee dat voor de volledigheid in het verslag integraal het voorschrift (zie bijlage) wordt opgenomen zodat iedereen hier een duidelijk zicht op heeft.

Lucia Dewolfs stelt vast dat voor de lichtpaarse zone een beperking van maximum 3.000 m² is ingevoerd voor voeding en voor personenuitrusting en dergelijke, een maximum tot 4.000 m². Met welk type activiteiten mag de resterende oppervlakte ingevuld worden?

Karen Dirickx ligt toe dat de resterende oppervlakte besteed wordt aan grootschalige kleinhandel volgens de overige categorieën van het integraal handelsvestigingsbeleid.

Lucia Dewolfs vraagt dat er bijvoorbeeld horeca toegestaan wordt? Is hier eveneens een maximale oppervlakte aan gekoppeld?

Karen Dirickx deelt mee dat horeca daar ook deel van uitmaakt, maar dat er in het totaal slechts één horecazaak toegestaan is.

Ann Schevenels verduidelijkt dat het overzicht mogelijks een antwoord biedt op de vraag van Lucia Dewolfs. Er wordt gewerkt met een 4-tal categorieën. Voor elke categorie werd het aantal vestigingen en m² bepaald. Daar bovenop geldt nog een minimale bruto vloer- en winkelvloeroppervlakte en een maximale bruto winkelvloeroppervlakte per vestiging. Het overzicht geeft verduidelijking over de 18.000 m².

Karen Dirickx legt uit dat in het overzicht (zie bijlage) de vergelijking wordt gemaakt met de waardes van eind 2020. Deze werden recent gewijzigd omdat we nog maar recent tot een consensus zijn gekomen over de aanpassingen. Aanvankelijk was het 1.000 m² en 600 m² voor de bruto vloeroppervlakte en de winkelvloeroppervlakte. Die hebben we verhoogd naar 1.200 m² en 800 m².

Dan hebben we categorie A, de voeding, die was aanvankelijk gesteld op 2.500 m². Die hebben we verhoogd naar maximaal 3.000 m². Er kan dus één grote supermarkt op de site komen.

Categorie B is persoonsuitrusting met een maximum van 4.000 m². Dit is zo gebeven, maar er kunnen minder winkels komen omwille van de verhoging van de bruto vloeroppervlakte en de winkelvloeroppervlakte per vestiging.

Categorie C gaat over planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw en categorie D over het verkoop van andere producten. Die laatste categorie is redelijk ruim, maar door de verhoging van de minimale oppervlaktes kunnen er maximaal negen winkels in verhouding tot de 11 winkels die aanvankelijk mogelijk waren.

MAXIMALE BRUTOVLOEROPPERVLAKTE = 18.000 m ² NOODZAKELIJK OM NEGATIEVE VERKEERSEFFECTEN TE BEPERKEN EN COMPLEMENTARITEIT MET STADSCENTRUM TE WAARBORGEN				
VERSIE EIND 2020		VERSIE 2021		
	OPPERVLAKTE	AANTAL WINKELS (max)	OPPERVLAKTE	AANTAL WINKELS (max)
MINIMALE BRUTOVLOEROPPERVLAKTE PER VESTIGING	1000 m ²	18	1200 m ²	15
MINIMALE WINKELVLOEROPPERVLAKTE PER VESTIGING	600 m ²		800 m ²	
CATEGORIE A VOEDING	max. 2500 m ²	1	max. 3000 m ²	1
CATEGORIE B PERSOONSUITRUSTING	max. 4000 m ²	4	max. 4000 m ²	3
CATEGORIE C PLANTEN, BLOEMEN, GOEDEREN VOOR LAND- EN TUINBOUW	11 500 m ²	11	11 000 m ²	9
CATEGORIE D VERKOOP VAN ANDERE PRODUCTEN				

• DOOR VERHOOGING VAN DE MINIMALE VLOEROPPERVLAKTEN
 • MAXIMAAL AANTAL WINKELS MOGELIJK OP DE SITE DAALT
 • VOORAL RUIJTEBEHOEVENDE HANDEL WORDT AANGETROKKEN, WANT HEEFT NOOD AAN GROTE VLOEROPPERVLAKTEN. MINDER INTERESSANT VOOR DE KLEINERE WINKELS.
 • POSITIEF EFFECT
 • NEGATIEVE VERKEERSEFFECTEN WORDEN VERDER BEPERKT
 • COMPLEMENTARITEIT MET STADSCENTRUM WORDT NOG MEER GEWAARBORGD

DE BEPERKING VAN 1 WINKEL BLIJFT BEHOUDEN, MET DE VERHOOGING VAN DE OPPERVLAKTE KAN OP DE SITE 'EEN GROTE SUPERMARKT' KOMEN

DOOR DE VERHOOGING VAN DE MINIMALE OPPERVLAKTE KUNNEN MAXIMAAL 3 WINKELS, MET BOVENSTAANDE POSITIEVE EFFECTEN TOT GEVOLG
 BV. 3 WINKELS MET GROOTTE VAN 1300 m², 1600 m², 1200 m² OF 2 WINKELS VAN 2000 m²

DOOR DE VERHOOGING VAN DE MINIMALE OPPERVLAKTE KUNNEN MAXIMAAL 9 WINKELS, MET BOVENSTAANDE POSITIEVE EFFECTEN TOT GEVOLG.
 OMDAT VOORAL CATEGORIE D HEEL RUIM GEDEFINEERD WORDT (= AL DE REST) IS HET POSITIEF TAV DE COMPLEMENTARITEIT MET HET STADSCENTRUM DAT HET MAXIMAAL AANTAL WINKELS DAALT.

Lucia Dewolfs wenst te weten dat in categorie D de horeca vervat zit?

Karen Dirickx heeft na de raadscommissie meegedeeld aan de secretaris dat dienstverlenende bedrijven, zoals horeca, niet onder de toepassing van het integraal handelsvestigingsbeleid vallen. De stedenbouwkundige voorschriften van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan laten wel 1 horecazaak toe.

Ann Schevenels licht toe dat, zoals Karen reeds heeft aangehaald, de problematieken rond mobiliteit maar zeker ook de bezorgdheid van de stad over de leegloop in het centrum, wordt meegenomen. Er was, een paar jaar geleden, een gelijkaardig project in Diest. Daar was de minimale winkelvloeroppervlakte 600 m². We hebben dit voor Tienen opgetrokken naar 800 m² om duidelijk te maken dat winkels, met een maximum vloer- en winkeloppervlakte van 800 m², zich moeten vestigen in de stad. Dit was één van de bezorgdheden. Daarom werden de bruto vloer- en winkelvloeroppervlaktes opgetrokken.

Lucia Dewolfs hoopt dat het zeker geen tweede gouden kruispunt wordt.

Ann Schevenels verduidelijkt dat dit een bezorgdheid was die door beide partijen werd gedeeld. Maar de grootste bekommernis voor Tienen was haar centrum en dat siert Tienen uiteraard. Daarom dat we de oppervlaktes verhoogd hebben met respectievelijk 200 m².

Joris Van den Cruyce vraagt naar de betekenis van een terreinindex van 0,50 of 0,65. Wordt hiermee bedoeld dat het gebouw een bepaalde oppervlakte moet hebben? Is er dan ook parkeerruimte voorzien? Wat is de invulling van het gedeelte dat niet vervat zit in die index?

Karen Dirickx legt uit dat het de bedoeling is om te parkeren op het terrein zelf. Bij voorkeur wordt door het ruimtelijk uitvoeringsplan voorgesteld om het parkeren geclusterd te laten gebeuren.

Daarnaast is er ook nog de circulatie naar uw winkel, het leveren van goederen en dergelijke. Daarvoor zal deze ruimte ook worden gebruikt.

Joris Van den Cruyce concludeert dat het de bedoeling is om het parkeren geclusterd te organiseren. Hoe vrijblijvend is dat dan?

Jan Comhair verwijst naar de voorschriften: *'In het gebied is gegroepeerd parkeren voor werknemers en bezoekers verplicht. Hiertoe worden groene parkeerterreinen aangelegd in waterdoorlatende materialen met voldoende hoogstammig groen'*. Het is dus niet vrijblijvend opgenomen, in essentie is dit dus niet perceeloverschrijdend geregeld, maar geldt dit wel per individueel perceel. Binnen het perceel moeten dus duidelijke parkeerclusters worden gevormd en niet her en der worden gelokaliseerd.

Joris Van den Cruyce reageert dat eigenaars onderlinge afspraken moeten maken aangezien de terreinindex geregeld is per perceel. Maar het is mogelijk dat er parkeergelegenheid wordt voorzien op een naburig perceel en meer groen op het eigen perceel. Is dit een kwestie van onderlinge overeenkomst tussen eigenaars?

Karen Dirickx vult aan dat het sowieso de bedoeling is om een inrichtingsschets in te dienen bij elke vergunningaanvraag waarbij deze principes aangetoond moeten worden.

Bart Nevens stelt vast dat het dossier al een gans traject heeft doorlopen. Ondertussen is er ook al wat voortschrijdend inzicht hoe een toekomstige industriezone er moet uitzien. Wij zijn zelf als eerste en best geplaatst rond bijvoorbeeld warmtenetten, waar mijn collega Ann Schevenels ook al op inzet, om bij bestaande industriezones die duurzaamheidstoets mee te geven of te integreren. Er zijn nog geen bouwvergunningen afgeleverd en er kan nog veel worden vastgelegd in de bouwvoorschriften. Toch is het belangrijk om in deze fase al mee te geven dat er moet worden vooruitgedacht. Zo iets organiseren binnen 100 jaar, als we vertrekken van een aantal voorbeelden zoals de Broeklinsite, zijn historisch gegroeide zaken. Ooit wordt dit ook historisch en dan moeten we er nu voor zorgen dat de best beschikbare en duurzame technieken rond circulair worden meegenomen. Als provincie zijn we met veel dingen bezig zoals Smartloops en dergelijke. In hoeverre is daar al aandacht voor of komt dat nog in een latere fase?

Karen Dirickx legt uit dat er daarrond geen verplichtingen worden opgelegd in de voorschriften. Dit had er misschien nog in mogen staan, maar ze sluiten deze ook niet uit. Als er bijvoorbeeld een ontwikkelaar als de POM zijn schouders zet onder de ontwikkeling van een dergelijk bedrijventerrein, zullen zij dit automatisch meenemen om een antwoord te bieden op de huidige vraagstukken en problematieken. Dus in die zin is dit iets dat bekeken moet worden zodra een bedrijventerrein effectief wordt ontwikkeld.

Ann Schevenels vult aan dat de bedrijvenzone Soldatenveld in handen is van de POM en zal deze verder ontwikkelen. Het laatste voorbeeld m.b.t. de inrichting van een bedrijventerrein waarmee de POM zich bezighoudt, beantwoordt reeds aan de verwachtingen.

In deze stand van zaken is dit misschien te voorbarig om dat allemaal mee op te nemen, maar ik ben er van overtuigd dat wij samen met de stad Tienen inzetten op de modernste technieken zoals laadinfrastructuur. De inrichting van parkings werd recent nog besproken. In die zin verandert de wetgeving en de geldende verplichting ook al eens. Ik denk dus dat er moet nagekeken worden of alles wel conform is zodra zo'n bedrijventerrein wordt ingericht. Een terechte opmerking.

Bart Nevens haalt aan dat energieneutraal bouwen wel belangrijk is. Enkele jaren geleden hoorde je het in Keulen donderen, maar vandaag is dat de norm. Vandaag bouwt iedereen duurzaam en energiezuinig dus ik denk dat we dit stilaan in de industriegebouwen moeten inbedden en integreren, in zoverre de wetgeving en de stedenbouwkundige voorschriften daar al niet op toeziet. Toch merk je dat er soms nog iets meer nodig is. Het is goed dat die mogelijkheden er zijn zodat dit steeds kan bijgestuurd worden.

Ik vind het terecht dat er veel belang wordt gehecht aan mobiliteit. Dit verloopt soms ook hand in hand bv. de laadinfrastructuur. Als je dit niet voorziet, is het onmogelijk om deelwagens en elektrische wagens te voorzien. Zo kan er niet worden tegemoet gekomen aan die mobiliteitsvraagstukken en de modal shift.

Ann Schevenels reageert dat ook de bedrijven mee zijn in dit verhaal. Bijvoorbeeld in Zaventem-Zuid wordt mee, onder impuls van de bedrijven, aan die kar getrokken samen met de gemeente Zaventem op vlak van warmtenetten en dergelijke. We gaan dat ook proberen te realiseren in Aarschot. Dus ik denk dat er een hele positieve evolutie aan de gang is waar zowel de provincie, gemeente of stad als de bedrijven in participeren.

Bart Nevens zegt dat hier ook een mooie rol voor de POM is weggelegd, om dit te trekken en de verschillende partners en geïnteresseerden in het bedrijventerrein mee aan tafel te zetten. Zo kan er nagegaan worden waar er win-winsituaties kunnen gecreëerd worden.

Geertrui Windels heeft ook nog een vraag. Er werd gezegd maximaal 90% verharding. Er is zo veel sprake van waterinsijpeling enzovoort. Is dan 90% verharding niet heel veel?

Katrien Putzeys deelt mee dat dit redelijk typische voorschriften zijn voor de inrichting van bedrijvzones. Daarnaast moet er rekening gehouden worden dat het over zones gaat voor bedrijvigheid en dat er daardoor grotere risico's zijn op vervuiling die kan insijpelen. Vandaar dat er ook, in functie van die bedrijfsactiviteiten, zwaarder verkeer zoals vrachtwagens moeten kunnen circuleren over de site. Waardoor er andere vereisten zijn over de toegankelijkheid van die percelen. Het is inderdaad een hoog cijfer, maar of dat lager kan, is nog de vraag. Het is ook maximaal 90%, dat betekent daarom niet dat er zo veel verharding moet komen.

Karen Dirickx vult aan dat de verharding ook maximaal dient uitgevoerd te worden in waterdoorlatende materialen behalve als het echt niet anders zou kunnen om de redenen die Katrien zojuist aanhaalde. Om circulatie, laad- en loszones, draaizones, ... voor vrachtwagens mogelijk te maken en waardoor de materialen wel ondoordringbaar moeten zijn. Er moet wel steeds een vergunning worden aangevraagd.

Bart Nevens merkt op dat het de watertoets en de provinciale en gewestelijke verordeningen moet doorstaan. Daarom moet dit voldoen aan infiltratie, waterbuffering, wadi's en dergelijke. Deze oefening moet wel worden gemaakt wanneer er een concreet plan op tafel ligt. Dit is een aandachtspunt dat terecht aangehaald wordt door de voorzitter.

Geertrui Windels vraagt dat de watertoets bindend is?

Ann Schevenels antwoordt inderdaad, en zoals collega Bart Nevens aanhaalt hebben we een gewestelijke, maar ook specifiek een provinciale verordening. Iets waar we indertijd koploper in waren.

Bart Nevens vult aan dat deze zelfs strenger is in vergelijking met andere provincies.

Joris Van den Cruyce reageert dat het de kunst is van voorloper te blijven en daardoor ver vooruit te denken en dit zelf te realiseren, om te voorkomen dat je conservatief aan het worden bent zonder het zelf te beseffen. Als je al die elementen hoort, kan het wel bijna niet anders dat een dergelijk bedrijventerrein door een organisatie als de POM wordt ontwikkeld. Als ieder op zijn eigen perceel een wadi enzovoort moet organiseren, dan lijkt het me wel het beste dat dit in een groot perspectief en in één keer aangepakt wordt.

Dat hangt ook samen met die 10%. Als dat 10 versnipperde procenten zijn, is dat een verloren oppervlakte. Indien dit als een globaal pakket aangepakt wordt, kan er een picknickruimte voor personeel voorzien worden die aangenaam is en afgescheiden wordt. Voor oudere industrieterreinen, is dit wel een probleem. Oudere industrieterreinen bestaan meestal uit verkavelingen waarbij elke eigenaar op zijn eigen kavel alle voorschriften zelf probeert in te vullen. Ik denk dat we hiervoor een organisatie zoals de POM moeten hebben die dat kan regisseren. Anders gaan we nooit een mooi project hebben.

Ann Schevenels beaamt dit. Ik denk daarbij niet enkel aan de POM, maar ook aan InterLeuven, een intercommunale die zelf ook bedrijventerreinen kan ontwikkelen, en zelfs ontwikkelaars. De principes blijven in ieder geval wel hetzelfde.

Joris Van den Cruyce geeft nog mee dat dit zelfs een uitdaging is om oudere bedrijventerreinen te gaan herdenken zodanig dat die principes van vandaag daarin geïntegreerd kunnen worden. Dat is

natuurlijk niet zo gemakkelijk bij bestaande bedrijventerrein, maar ik zie toch wel heel veel kansen liggen her en der om dat beter aan te pakken en te integreren.

Ann Schevenels vervolledigt dat de dienst hiermee bezig is. We kunnen natuurlijk niet als provincie al die oude bedrijventerreinen gaan aanpakken, maar zoals ik meedeelde is het bedrijventerrein Zaventem-Zuid een heel mooi voorbeeld en gaat dit een heel mooi voorbeeld worden. De oefening gebeurt ook voor het strategisch project Zennevallei. Hier zijn ook verouderde bedrijventerreinen. De andere strategische projecten zoals Buda+ en T.OP Noordrand, waar de oudste bedrijvenzones staan, worden ook onder de loep genomen. Dit zijn een paar voorbeelden waar we als provincie trekker zijn of mee aan boord zitten. Elk bedrijventerrein onder handen nemen kunnen we niet, maar we kunnen wel aan de hand van enkele voorbeelden principes vastleggen die vervolgens geïntegreerd kunnen worden door anderen.

Er zijn geen verdere vragen.

De voorzitter concludeert dat het agendapunt besproken werd door de raadscommissie en kan worden voorgelegd aan de provincieraad.

Advies: het dossier mag voorgelegd worden aan de provincieraad.

4 Toelichting strategisch project Regionet

Stephan Reniers, planoloog bij de dienst Ruimtelijke Planning, geeft een toelichting aan de hand van een presentatie.

De voorzitter deelt mee dat het een zeer complexe puzzel is waar alle puzzelstukjes zo goed mogelijk gelegd moeten worden. Hier is de dienst zeer goed mee bezig. Ze bedankt Stephan Reniers voor de inzet en de uiteenzetting en gaat na of er vragen zijn.

Tie Roefs bedankt Stephan Reniers voor de duidelijke update. Betekent de ondertekening van het ambitiekader ook dat die besturen dan niet langer achter autogerichte infrastructuurwerken staan, zoals de verbinding tussen Diestsesteenweg en Tiensesteenweg?

Stephan Reniers verduidelijkt dat die koppeling niet zomaar kan gemaakt worden. De ondertekening heeft enkel betrekking op de ambities van het strategisch project zelf. Zoals in de toelichting ook benadrukt, is Regionet Leuven ook geen project tegen de auto, maar gaat het over meer ruimte creëren voor duurzame modi. Het is niet omdat bijvoorbeeld een gemeente zoals Lubbeek, zich wel verbonden heeft aan dit project, niet meer achter het gevraagde onderzoek staan.

Bart Nevens vindt de toelichting zeer interessant en eveneens de manier waarop deze werd voorgesteld. Het is planmatig en een leidraad waarmee je aan de slag moet gaan. Welke impact heeft corona op het project? Sinds corona werken we vaker van thuis uit. Jongeren zijn afhankelijk van het openbaar vervoer of gebruiken hun eigen wagen. Moeten we stimuleren dat iedereen met de wagen naar school gaat? In hoeverre kunnen we hier al mee aan de slag? De scholen zijn toch ook belangrijke aandachtspunten waar men veel verplaatsingsgedrag vertoont. En dit zal in de toekomst blijven bestaan. Het welzijn van kinderen is afhankelijk van de fysieke aanwezigheid op de school. Zijn de uitgangspunten van dit verhaal dan nog wel relevant? Kunnen we hierop anticiperen of is dit nog te vroeg?

Stephan Reniers beaamt dat het een terechte bekommernis is. Uiteraard is het voorbarig om uitspraken te doen over de post-corona samenleving. Maar we maken ons sterk dat heel wat uitgangspunten zeker overeind blijven of zelfs nog meer aan belang zullen winnen in de toekomst. Het belang dat bijvoorbeeld wordt gehecht aan nabijheid van voorzieningen en toegankelijk groen dicht bij huis. En aan ruimte om veilig te recreëren. Het inzetten op compacte ontwikkelingen blijft belangrijk om dit te bereiken. Ongetwijfeld heeft het openbaar vervoer het nu en wellicht ook de volgende jaren moeilijk door deze corona-crisis, maar ook in de toekomst zal een sterk openbaar vervoer een drager blijven van een duurzaam regionaal vervoerssysteem. Het gaat niet alleen over de werkverplaatsingen. Er zijn heel wat verplaatsingen die niet werk gerelateerd zijn o.a. schoolverplaatsingen, vrijetijdsverplaatsingen enz. Hier moeten we zorgen dat we een goed locatiebeleid gaan voeren, de juiste activiteit op de juiste locatie voorzien. Het bestaande omkeren lukt

uiteraard niet. Mensen die verspreid wonen, kunnen we niet verplichten van terug naar de stad te gaan. Maar we kunnen wel vermijden dat in de toekomst bijvoorbeeld jonge mensen ver van de scholen gaan wonen zodat de schoolverplaatsing met de wagen beperkt blijft. Hiervoor zal deze visie relevant zijn.

Katrien Putzeys wenst hierop aan te vullen. Het is natuurlijk niet alleen omwille van de mobiliteitsredenen dat we dit ruimtelijk beleid op een andere manier willen vormgeven. In dit project maken we uitdrukkelijk de koppeling tussen ruimte en mobiliteit maar ook de druk op open ruimte op zich en het belang van robuuste open ruimte. Het behoud van open ruimte ligt evenzeer aan de basis van het locatiebeleid. De principes zijn we aan het verankeren in het ruimtelijk beleidsplan. Dus dit project probeert heel expliciet die nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan een duurzame ontsluiting. Dit is zeker niet het enige argument dat aan de basis ligt om de ruimtelijke ontwikkelingen op een andere manier vorm te geven.

Stephan Reniers beaamt dit. Tijdens de sessie met deelruimte stadsregio werd het sturend beleid buiten de kernen besproken. Voor de gemeenten rond Leuven gaat het inderdaad minder over het al dan niet lukken van de kernversterking maar meer over het behoud van het landelijk karakter van een aantal kernen rond de stad. Het is dan echt wel belangrijk dat dit soort ruimtebeleid wordt gevoerd.

Bertrand Demiddeleer gaat volledig akkoord met dit soort oefeningen aangezien dit ontzettend belangrijk is. Maar in deze regio lijkt de mobiliteit een zeer belangrijke factor. Dit verhaal is toch enkel realiseerbaar indien Vlaanderen hier mee instapt. We kunnen dit als provincie immers niet alleen realiseren.

Stephan Reniers bevestigt dit. Het klopt dat we dit niet alleen gerealiseerd krijgen. Daarom zet het strategisch project ook sterk in op het rond tafel brengen van alle betrokken stakeholders. Ook de consequenties van bepaalde keuzes proberen we in beeld te brengen. De mogelijke impact op vlak van mobiliteit werd vrij omstandig uitgewerkt ingeval Vlaanderen niet investeert in dit netwerk. We moeten daarom met de ganse regio zoveel mogelijk druk op Vlaanderen uitoefenen om effectief te investeren in de regio. Het draagvlak in de regio is ondertussen vrij groot voor dit project. We hadden gehoopt in de vervoerregio, door het feit dat we bijna een kant-en-klaar plan hadden uitgewerkt, dit als basis te kunnen indienen voor een regionaal mobiliteitsplan, zodat we een vliegende start konden nemen. Een garantie op deze realisatie is er inderdaad niet. Maar er zijn wel een aantal troeven die in ons voordeel spelen zoals het draagvlak bij de gemeenten. Voor de Vlaamse regering is het immers belangrijk dat een investeringsbeslissing ook snel kan geïmplementeerd worden. Het is dan ook belangrijk dat we hier nu als regio een duidelijk signaal geven dat er moet geïnvesteerd worden (zoals nu in bv. Halle-Vilvoorde ook al met Brabantnet en Werken aan de Ring gebeurt). De ondertekening van het ambitiekader toont aan dat dat draagvlak er is in de regio.

Bertrand Demiddeleer deelt mee dat elke vervoersregio het beste wenst. In het Pajottenland is de vervoersregio nog steeds, als enige, niet goedgekeurd. Is het dan wel een realistisch plan?

Stephan Reniers legt uit dat de regio rond Leuven één van de sterkst groeiende regio's is in Vlaanderen en dat er concrete plannen zijn waar de corridors vrij gedetailleerd en onderzocht in beeld worden gebracht. Indien de beslissing op beleidsniveau wordt genomen, kan er vrij snel gestart worden met de implementatie. Dit zijn troeven die t.o.v. een aantal andere regio's meespelen. Het klopt natuurlijk dat we hier inderdaad geen jaren moeten mee talmen.

Tie Roefs stelt vast uit de toelichting dat er knelpunten en spanningen bestaan over de relatie met de Vervoerregio Leuven. Kan je dat iets meer duiden?

Stephan Reniers licht toe dat dit enerzijds te maken heeft met het gevoel dat er een soort van parallelproces bestaat omwille dat Regionet op het mobiliteitsthema werkt. De diensten van de Vlaamse overheid wensten dat Regionet zich zou beperken tot een ruimtelijk verhaal. Wij willen de koppeling maken en beleidsvoorbereidend fungeren. Regionet Leuven neemt zelf geen beslissingen, maar bereidt deze voor. Voor mobiliteit worden die beslissingen door de Vervoerregio genomen, en daarom werken we ook samen. Het is een spanningsveld dat te maken heeft met de veelheid aan lopende processen en de onduidelijkheid over bevoegdheden. Maar dat geraakt stilaan wel uitgeklaard en we geloven ook dat we daar wel uitkomen. Het kernnet, dat ondertussen werd goedgekeurd, ligt in lijn met wat er door Regionet Leuven werd uitgewerkt.

Er was ook een discussie over mobipunten. Dit gaat ook in dezelfde lijn verder. Het is meer een strijd over de bevoegdheden dan een echt inhoudelijk conflict. Anderzijds is er ook een spanningsveld omwille van de budgetneutraliteit waar de vervoerregio's moeten binnen werken, waardoor minder ambitieuze voorstellen naar voor komen. Vanuit Regionet Leuven pleiten we er al langer voor dat er hogere investeringen in duurzame modi nodig zijn en dat de huidige middelen niet volstaan om de beoogde modal shift te realiseren, hetgeen het draagvlak voor een duurzamer ruimtelijke ordening ondermijnt.

De voorzitter dankt iedereen voor de interessante insteek en vragen.

5 Rondvraag

Kris Poulaert heeft een vraag gekregen van een architect die een bouwaanvraag had ingediend bij de gemeente Tremelo. Hiervoor hebben ze een stilzwijgende weigering ontvangen. Is de provincie hiervan op de hoogte? Zorgt dit binnen de provincie niet voor een verhoogde werklast? Gaat de provincie hierover contact opnemen met de gemeente Tremelo om na te gaan hoe ze hier in de toekomst verder mee omspringen?

Er werd nu een bouwberoep ingediend. Anders moest dezelfde vraag opnieuw ingediend worden bij de gemeente Tremelo. Is dat opportuun? Welke garantie heeft men voor een tijdige behandeling?

Ann Schevenels deelt mij dat ze hiervan op de hoogte is. Tremelo is een buurgemeente van Keerbergen, waar ik woonachtig ben. Ik heb hierover zelf verontrustende telefoons ontvangen. De aanvragers hadden blijkbaar een e-mail ontvangen waarin werd vermeld dat er een stilzwijgende weigering wordt afgeleverd en dat men beroep kan aantekenen bij de provincie. Natuurlijk is dit geen manier van werken en men verliest een rechtsgang. De gemeente Tremelo doet hierover geen uitspraak. Men heeft vervolgens gevraagd om een nieuwe vraag in te dienen zowel in eerste aanleg als in beroep. Dit werd negatief geadviseerd door de gemeente Tremelo omwille van werkoverlast en ziekte binnen de administratie. Het gaat hier over een 21-tal dossiers. Indien alle aanvragers beroep aantekenen, moet dit behandeld worden door de provincie.

Kris Poulaert vult aan dat de beroepsprocedure de juiste procedure is die de aanvragers kunnen hanteren.

Ann Schevenels reageert dat er bezorgdheid is bij de aanvragers. Sommigen konden hierdoor de notariële akten niet ondertekenen. Sommigen hadden hierdoor problemen met hun lening. Deze dossiers zullen, net zoals andere dossiers, behandeld worden.

Kris Poulaert vraagt dat binnen de provincie de dossiers tijdig behandeld worden.

Ann Schevenels reageert dat de provincie bij de verschillende omgevingsvergunningaanvragen tijdsgebonden is. Tot nu toe slaagt de dienst erin, met een beperkte capaciteit aan medewerkers, om alle beslissingen tijdig te nemen. Dit is een pluim naar de dienst toe.

Bart Nevens vernam dat het probleem zich stelt bij de langdurige afwezigheid van de stedenbouwkundige ambtenaar. Indien men geen stedenbouwkundig ambtenaar heeft, kan men geen dossiers behandelen. Men moet zijn of haar handtekening hebben. De dossierbehandelaar kan het dossier behandelen maar het dossier moet uiteindelijk ondertekend worden door de stedenbouwkundig ambtenaar. Ze zoeken hiervoor een oplossing. In veel gemeenten beschikken verschillende ambtenaren over deze bevoegdheid. In Tremelo is dit niet van toepassing.

Kris Poulaert zegt dat in de gemeente Herne, die ook kwetsbaar is voor dergelijke zaken als klein bestuur, dit opgelost heeft door een stedenbouwkundige ambtenaar van een andere gemeente aan te stellen.

Zijn er nog bemerkingsen of vragen?

Geertrui Windels deelt mee dat de volgende raadscommissie doorgaat op dinsdag 4 mei om 11 uur.

Datum volgende vergadering **4 mei 2021 om 11 uur**
Einduur van de vergadering 16:52 uur

De secretaris,

De voorzitter,

Tania Gilson/Katrien Putzeys

Geertrui Windels