

ONTWERP PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE ANTWERPEN

Enkele vragen en bedenkingen vanuit de regio Kempen

1 Vooraf

Deze nota kwam tot stand op vraag van verschillende gemeentebesturen uit de Kempen. De inhoud is de resultante van vele gesprekken met schepenen en omgevingsambtenaren, onder meer in de individuele adviesverlening van gemeenten naar aanleiding van schrappingen in GRS. Ook tijdens de raad van bestuur van IOK van 3 februari werden door bestuurders vragen gesteld bij de kerntypering en de gevolgen ervan voor de Kempense regio en haar gemeenten. Via een schrijven aan gemeenten werd ook nog gevraagd input aan te leveren voor deze samenstelling van deze nota.

Deze nota werd besproken op het Adviescomité Ruimtelijke Ordening (schepenen ruimtelijke ordening) van IOK van woensdag 15 februari. Omdat dit Adviescomité Ruimtelijke Ordening enkel adviseert aan de raad van bestuur IOK, werd de goedkeuring van de nota geagendeerd op de raad van bestuur van IOK van 17 februari.

IOK maakt de nota over aan het provinciebestuur om de verschillende aandachtspunten, vragen en bedenkingen vanuit het perspectief van de Kempense lokale besturen onder de aandacht te brengen. **De nota is echter niet te begrijpen als een gezamenlijk advies van alle Kempense besturen en moet bij tegenstellingen met de inhoud van gemeentelijke adviezen voor de betrokken adviespunten absoluut als ondergeschikt aan deze gemeentelijke adviezen beschouwd worden. De gemeentelijke adviezen prevaleren.**

Waar mogelijk en nuttig wil IOK mee werken aan een toekomstgericht, realistisch ruimtelijk beleid in de praktijk.

2 Algemeen

Gemeenten als partners in het provinciaal ruimtelijk beleid ...

We waarderen het dat de provincie Antwerpen de gemeenten benoemt als partners in het ruimtelijk beleid waarbij ze gemeenten erkent in hun vrijheid om hun rollen en prioriteiten te bepalen en aan te geven. (Strategische visie, p. 13). Men geeft aan dat men verder met de gemeenten in gesprek zal gaan zodat aansluiting gevonden kan worden op de lokale visies, noden en uitdagingen.

... stap voor stap ...

De provincie biedt met het provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen een referentiekader aan voor de ruimtelijke ontwikkeling binnen de provincie Antwerpen. Dit daagt de gemeentebesturen uit om samen in de vooropgestelde richting te stappen. De gemeentebesturen vragen echter begrip vanwege het provinciebestuur voor

- de tijd die nodig zal zijn om de doorvertaling van bepaalde principes en ambities naar het laagste niveau op het terrein, te doen slagen. Sommige beleidslijnen (zoals het bijsturen van de mogelijkheden op zonevreemde functiewijzigingen, het aansturen op meer verweving van bedrijvigheid in de kernen of het tegengaan van verdere bebouwing in woonlinten) zijn bedoeld om een ommekeer in te zetten. Dit vraagt een transitie op het terrein die tijd zal vergen en waar begrip voor gevraagd wordt. Vaak zijn het geschikte instrumentarium en de financiële middelen (nog) niet voorhanden om op korte termijn concrete resultaten neer te zetten.

- de impact van specifieke eigenheden, gebiedsgerichte kenmerken en lokale uitdagingen die een strakke doorvertaling van provinciale aanduidingen en ambities op lokaal niveau in de weg kunnen staan.

We zijn er van overtuigd dat we vaak meer zullen kunnen bereiken door in dialoog stap voor stap de provinciale visie te implementeren. Dat zal wellicht meer resultaten opleveren dan wanneer gemeentebesturen door een te strakke en dogmatische toepassing in adviesverlening in een positie tussen hamer en aambeel terecht komen die geen oplossingsmarge meer biedt.

Kunnen we het provinciaal beleidsplan ruimte hanteren als een kader, waarbinnen de lokale besturen mogelijkheden krijgen om op het eigen grondgebied en beleidsniveau, de eigen beleidslijnen verder uit te zetten en uit te werken tot acties?

... en wederkerig

Waar de gemeentebesturen wel klaar zijn om de ommekeer in te zetten en de in het beleidsplan beschreven beleidslijnen toe te passen in het gemeentelijk vergunningenbeleid verwachten we anderzijds wel dat de provincie Antwerpen ook de eigen beleidslijnen respecteert in vergunningendossiers.

3 Beleidskader Levendige kernen

Kerntypering (bijlage 1)

In het voorontwerp kondigde de provincie aan een kernentypering te gaan voorleggen die de basis zou moeten vormen voor een gedifferentieerde aanpak. Ten aanzien van het voorontwerp beleidsplan werd deze kerntypering nu uitgewerkt. Er rijzen nu echter vragen over het gewicht van de beleidskeuzes op provinciaal niveau en de doorwerking naar het gemeentelijk beleid.

Doorvertaling

De toepassing van de kerntypering gebeurt in bijlage 1 en maakt dus geen deel uit van de hoofdtekst van het beleidskader. In het beleidskader worden wel ontwikkelingsperspectieven en gewenste rollen gekoppeld aan de kerntypering. Op p. 27 wordt vermeld: "We willen een kerntypering naar voor schuiven die logisch is en nuanceert, maar toch voldoende vrijheden biedt voor gemeenten en andere partners om verder te differentiëren binnen de diverse kerntypes." Tegelijk wordt op p. 34 aan de gemeentebesturen gevraagd de voorgestelde kerntypering te implementeren in het eigen gemeentelijk beleid en de kerntypes binnen de eigen gemeenten te verfijnen (in het bijzonder het kerntype 'dorpskern met potenties' en 'dorpskern').

Het is daardoor niet duidelijk wat de precieze status is van de typering en de ontwikkelingsperspectieven die aan de kernen worden toegekend. **Hebben de gemeentebesturen nog voldoende vrijheden om hier in het eigen ruimtelijk beleid gemotiveerd op te gaan differentiëren?**

Het lijkt wenselijk om in toepassing van dit beleidskader steeds de leefbaarheid voorop te stellen. Het hoofddoel moet blijven dat mensen hier kwalitatief kunnen wonen en leven. Het mag niet de bedoeling zijn dat strakke beleidslijnen ongewild aanleiding geven tot leegloop van bepaalde kernen.

Onderbouwing: Ruimtekompassen en ruimtelijk multimodale knopen voor personen als basis voor de kerntypering

De kerntypering zoals deze uitgewerkt wordt in bijlage 1 steunt op de ruimtekompassen en ruimtelijk multimodale knopen voor personen. Enkele bedenkingen hierbij zijn:

De ruimtekompassen zijn een oefening om de eigenheid van de afzonderlijke stads- en dorpskernen te objectiveren en te kwantificeren. De ruimtekompassen maken zelf geen onderdeel uit van het openbaar onderzoek, maar ze zijn wel gebruikt om hierop ruimtelijk beleid te kunnen enten. Ze zijn bovendien gebaseerd op de bestaande toestand, maar het wijzigen van een parameter in de toekomst (door beleidsacties) kan een andere uitkomst genereren.

De kerntypering wordt mede bepaald op basis van het voldoen aan voorwaarden van een lokale multimodale knoop. Op p. 29 lezen we dat deze dienen te beschikken over een ruim aanbod aan hoogwaardige verbindingen op lokaal niveau. Om in te schatten welke ruimtelijk multimodale knopen in rekening gebracht worden, kunnen we ons enkel beroepen op de bijlage 1 van het beleidskader "Sterke netwerken: Ruimte en mobiliteit". Voor de Kempense regio lijken bijvoorbeeld busverbindingen met een hoge frequentie of het kernnet uit het openbaar vervoerplan (Vervoerregio Kempen) hierin niet voldoende gewaardeerd te worden voor personenvervoer.

Beide parameters zijn gebaseerd op de bestaande toestand én niet op de 'gewenste' toestand. **Zijn de uitkomsten van deze modellen voldoende getoetst aan het wensbeeld voor de kernen om doorgedreven ruimtelijk beleid op te enten?**

Conclusie

We dringen er op aan dat dit in de praktijk een dynamisch kader zal zijn waaraan in overleg met de gemeentebesturen wijzigingen aan de typering aangebracht kunnen worden. Het is wenselijk dat dit geduid wordt in de documenten. Bijgevolg is het ook raadzaam juridisch te onderzoeken of dit dynamisch karakter gerealiseerd kan worden zonder ingrijpende procedure.

Regionaal woonprogramma (bijlage 2)

De kerntypering wordt in ieder geval door de provincie wel doorvertaald in de uitwerking van het regionale woonprogramma in bijlage 2, die hier volledig op steunt.

Doorvertaling

Er worden duidelijke uitspraken gedaan over de (her)verdeling van de bijkomende woningen binnen en tussen de verschillende woningmarkten. Echter wordt in het document aangegeven dat dit niet bindend is én dat gemeenten zelf kunnen verfijnen. Op welke wijze moeten de gemeenten aan de slag gaan met het regionaal woonprogramma? Op welke wijze worden deze quota verdeeld binnen een woonmarkt? Hoe omgaan met bouwpotentieel dat dit overstijgt? In het ontwerp provinciaal beleidsplan ruimte worden daarvoor geen handvaten aangereikt.

In het vorige advies werd gevraagd om de gemeentelijke autonomie te respecteren. De mogelijkheid tot verdere verfijning geeft hier een antwoord op. Daarom stellen we vragen bij

- (p.34) de vraag vanuit het provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen aan de Vlaamse overheid om deze typering op te nemen in het Vlaams instrumentarium en regelgeving.
- (p.34) de vraag vanuit het provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen aan de gemeentebesturen om de kerntypes te verfijnen, waarbij de vraag beperkt lijkt te worden tot de afweging voor de aanduidingen 'dorpskern met potenties'.

Onderbouwing: Kerntypering als basis voor het regionaal woonprogramma

Bij de uitwerking zijn een aantal methodologische keuzes gemaakt, waarbij vragen te stellen zijn, maar die wel een vergaande impact hebben op de uitkomst.

De stedelijkheidsgraad van elke woningmarkt wordt bepaald om zo een herverdeling te doen tussen de woningmarkten.

- De score van woningmarkten waarvan de ‘stedelijkheid’ zich buiten de provinciegrenzen situeren wordt scheefgetrokken. Is dit correct?
- Om de stedelijkheidsgraad van elke woningmarkt te bepalen (op basis van de verdeling van de aanwezige kerntypes in elke woningmarkt) worden ook alle kleine kernen – vaak gehuchten zonder wezenlijke kern- mee in rekening gebracht. Hierdoor stijgt uiteraard de noemer om de gemiddelde score te bereiken. De woningmarkten met veel gehuchten (aangeduid als ‘kleine dorpskern’) zien hun scores sterk dalen. Trekt dit de gemiddelde score niet te zeer omlaag in bepaalde woningmarkten?

Ook hier wordt nauwelijks de vraag gesteld of het resultaat overeenstemt met het wensbeeld. Noch wordt de toets gedaan met de realiteit.

- Komen de vooropgestelde herverdelingen tussen woonmarkten overeen met bestaande sociologische patronen?
- Is er binnen de ontvangende woonmarkten nog voldoende resterend aanbod te realiseren?

Huishoudenstransitie, kerntypering en regionaal woonprogramma

Lezen we in het beleidskader op p. 47 correct dat het regionaal woonprogramma in de stedelijke kernen niet beperkend doorwerkt binnen het huidig verhard ruimtebeslag en de nog onbebouwde woongebieden, maar wel onderbouwend kan ingezet worden om nieuwe mogelijkheden te creëren indien het woonprogramma in de regio niet is opgevangen? Hoe verhoudt dit zich tot de ontwikkelingsperspectieven voor bijkomende woningen in niet-stedelijke kernen zoals deze meegegeven worden op p. 49-50? Daarin wordt voor de dorpskernen wel onderscheid gemaakt tussen bebouwde (binnen ruimtebeslag) en onbebouwde woongebieden (buiten ruimtebeslag) en krijgen de laatste enkel kansen op ontwikkeling indien dit kwalitatief én kwantitatief wordt onderbouwd.

Ondergeschikt stellen we vast dat er verwarring kan ontstaan. In de bijlage op p. 102 wordt er bijvoorbeeld gesteld: “Dorpskernen zijn geschikt om lokaal een beperkte huishoudenstoename op te vangen in verhouding tot hun profiel. Daarom kunnen ze de helft van de verwachte huishoudenstoename behouden; de andere helft van de toename wordt herverdeeld naar de stedelijke kernen en de strategische dorpskernen. -> beperkte toename huishoudens = 50% van de vooropgestelde prognoses”, terwijl op p. 49 voor deze kernen staat “De dorpskernen zijn geschikt om de lokale huishoudensgroei op te vangen, maar in verhouding tot hun profiel”. Het is onduidelijk of deze uitspraken betrekking hebben op dezelfde kencijfers en welke doorwerking deze kennelijk tegensprekende richtlijnen krijgen.

Bijdrage aan bouwshift

Een algemene tendens is dat het beleidsplan sterk inzet op kernversterking en ontwikkeling nabij ruimtelijke multimodale knopen. Een keerzijde hiervan is het ‘overaanbod’ aan juridische voorraad op “slechter” gelegen locaties. We vragen aan het provinciebestuur om deze uitdaging als evenwaardig aan ‘kernversterking’ te beschouwen en de schouders mee onder een werkbaar en financieel kader te zetten ten aanzien van deze bestemmingen (bv. onbebouwd woongebied buiten ruimtebeslag cf. hoger).

Verweving

De provincie zet sterk in op verweving in de kernen en vertaalt dit op p.24 ook in volgende stelling: "Monofunctionele (woon)ontwikkelingen zijn niet gewenst in een kern. Enkel indien blijkt dat bepaalde activiteiten of plekken niet verweefbaar zijn, zal hiervan afgeweken kunnen worden. De keuze om niet te verweven zal dan goed gemotiveerd moeten worden en kan pas wanneer de voordelen van verweving niet opwegen tegen de nadelen."

Ook hier vragen we meer begrip voor het feit dat niet alles overal en altijd verweefbaar is. Het gemeentelijk beleidsniveau blijft het niveau bij uitstek om een gebiedsgericht beleid uit te rollen. Functies moeten steeds grondig door lokale besturen overwogen en opgevolgd kunnen worden.

Het verplichten van verweving kan ongewenst een tegengesteld effect bereiken. Het dogma van verweving mag er bv. niet toe leiden dat op bepaalde plekken kansen gecreëerd moeten worden die als gevolg kunnen hebben dat het handelscentrum uitgehold wordt. Het moet in dergelijke gevallen toch mogelijk zijn monofunctionele woonontwikkelingen toe te staan indien in de kern reeds ruime kernvoorzieningen aanwezig zijn.

Waar binnen het bebouwde weefsel zijn kansrijke plaatsen voor verweving van wonen en bedrijvigheid? We vragen aan de provincie om hun kennis vanuit pilootprojecten met de lokale besturen te delen en samen met de lokale besturen verder de ingeslagen pad verder te zetten.

4 Beleidskader verdichten en ontlichten van de ruimte

Waarde toekennen aan de open ruimte via ecosysteemdiensten

De strategie van een samenhangend ecologisch netwerk wordt in de beleidskaders slechts beperkt vertaald en gereduceerd tot de boodschap dat men de ecosysteemdiensten op provinciaal niveau in kaart zal brengen om gebiedsgerichte afwegingen te kunnen maken. Hierdoor zal men louter een instrument naar voor schuiven om ad hoc afwegingen van functie en plek op te maken. Er lijkt hier een kans gemist te worden om een ruimtelijk wensbeeld voorop te stellen en hier effectieve acties aan te koppelen. Voor lokale toepassing zijn wensbeelden vaak dankbaarder dan een (voorlopig) onduidelijk instrument als ecosysteemdiensten.

Infiltreren in plaats van verharderen

De provincie maakt gebruik van watersysteemkaarten en bodemkaarten om te definiëren waar prioritair op infiltratie moet ingezet worden. Aan de gemeenten vraagt men om een gebiedsgerichte vertaling te maken van de provinciale droogtestrategie. Gezien de relevantie in het klimaatbeleid wordt in de regio Kempen ook bijzonder ingezet op de onthardings- en infiltratiethematiek. Kunnen de watersysteemkaarten daarom ook rechtstreeks ter beschikking gesteld worden van de gemeenten om hier lokaal mee aan de slag te gaan?

Op zoek naar systemen om slecht gelegen activiteiten te verplaatsen of te ruilen

- De provincie geeft aan dat een bijkomend aanbod aan harde bestemmingen geneutraliseerd moet worden met slecht gelegen of overbodig juridisch aanbod, voor zover aanwezig op het grondgebied van de plannende overheid. Deze laatste bepaling is daarin fundamenteel en dient ook in de toekomst gerespecteerd te worden. Strengere compensatievoorwaarden zijn niet wenselijk omdat men hierdoor het risico loopt dat bepaalde gemeenten die op het gewestplan onderbedeeld werden, geen handelingsmarge meer zouden hebben om gemotiveerd te werken aan ruimtelijke kwaliteit en specifieke problemen op te lossen. We vragen dat de provincie deze lijn ook mee zal

verdedigen naar Vlaanderen toe. Bovendien geven dergelijke compensatievereisten ook aanleiding tot hogere plan- en ongewenste financiële lasten. In welke mate kan het provinciebestuur de lokale besturen hierin ondersteunen?

- De provincie schuift een actief grondenbeleid naar voor als instrument om ontwikkelingsmogelijkheden te gaan herverdelen (voorkooprecht, verwerving in der minne,...) Het lijkt dat de provincie de financiële kracht van de lokale besturen om hier doorgedreven op in te zetten te hoog inschat. Men doet voorstellen om planbaten ook lokaal ten goede te laten komen, maar moet hier vanuit de hogere overheden niet sterker op ingezet worden om het ruimtelijk beleid op terrein krachtadiger te maken?

Agrarische herontwikkeling en zonevreemd ruimtegebruik

De provincie stelt hoge ambities om het ruimtebeslag in de open ruimte te bewaken en de impact van verspreide bebouwing in de open ruimte te reduceren. Daarvoor zet men prioritair in op agrarisch hergebruik van agrarische sites, sloop van verouderde infrastructuren en een strenger beleid rond zonevreemde functiewijzigingen.

Op p. 43 lezen we dat de provincie het engagement aangaat om uit te zoek hoe ze een geïntegreerde aanpak naar agrarische herontwikkeling, zonevreemd hergebruik en sloop kan realiseren in samenwerking met POM Antwerpen. Ervan uitgaande dat het aantal sites in de open ruimte groter zal zijn dan nodig voor agrarische herontwikkeling en zonevreemde functiewijzigingen niet overal toelaatbaar zijn, stelt de vraag zich hoe sterk ingezet zal moeten worden op sloop. Zullen in de aanpak middelen ter beschikking gesteld worden om afbraak van verouderd patrimonium te faciliteren? Het ontbreken van een financieel kader zal een consequente doorvertaling op het terrein in de weg staan en het vergunningenbeleid sterk onder druk zetten.

Bedrijvigheid

Verweefbaar versus niet verweefbaar

De provincie wil in de kernen inzetten op verweefbare bedrijvigheid waardoor bedrijventerreinen gevrijwaard kunnen worden voor niet-verweefbare bedrijvigheid. Daar gaat men (te) categoriek mee om.

- In de praktijk zijn er echter vele varianten van verweefbare bedrijvigheid en is een eenduidige definitie van een verweefbaar bedrijf niet mogelijk. Het zoeken naar verweving wordt als waardevol beschouwd, maar dit vergt een nieuwe ‘mentale houding’ ten opzichte van bedrijvigheid in de kernen en dit zowel bij de ondernemer, als bij de burger. Uit de studies segmentatie van Vlaanderen blijkt dat de financiële logica, de beperktere aanwezigheid van (milieu)restricties, ... bedrijven vaak drijft naar een locatie op een bedrijventerrein. We juichen het toe dat de provincie nog wil inzetten op verder onderzoek naar de mechanismen van verweefbaarheid van bedrijvigheid, en verwachten dat de resultaten hiervan afgewacht zullen worden vooraleer hier strakke toepassing van gemaakt wordt. Het lijkt ons daarom voorbarig om de opdeling categoriek te hanteren.
- Dit roept de vraag op hoe men wil omgaan met ‘verweefbare bedrijven’ die door hun groei, wijziging in de type van activiteiten, ... op een bepaald moment niet langer verweefbaar zijn. Het gebrek aan herlocalisatiemogelijkheden van niet-(langer)-verweefbare bedrijven (doordat geen alternatieve locatie geboden kan worden omdat herbestemmingen niet meer mogelijk zouden zijn) mag geen aanleiding geven tot verlies van dergelijke bedrijven. Dit zijn vaak historisch gegroeide bedrijven die een lokale binding hebben onder meer door tewerkstelling van werknemers uit de directe omgeving. Verweving mag geen keurslijf worden waardoor de lokale groei van dergelijke lokaal gegroeide bedrijven wordt beknot.

- De provincie lijkt met name de kernen te bekijken als de plekken waar ruimte voor bijkomende bedrijvigheid gevonden moet worden. Het is echter onrealistisch er van uit te gaan dat verweefbare bedrijven de bedrijventerreinen zullen verlaten om plaats te maken voor niet-verweefbare bedrijvigheid. Men kan de klok hier niet terug draaien.
- Dreigen kleine startende bedrijven bij een gebrek aan verweefbare sites niet tussen wal en schip te vallen? Is er in het beleidskader voldoende rekening gehouden met starters? Dergelijke bedrijven beantwoorden inderdaad vaak beter aan de milieurestricties die vestiging tussen wonen vereisen, maar is deze ruimte voor handen en zijn deze sites betaalbaar? Zijn er al voldoende instrumenten voor handen om de verweefbaarheid in de dorpskernen te realiseren? Zo niet blijven we het risico lopen dat deze een site in de open ruimte opzoeken. Gezien de versnipperende impact in de open ruimte is dit in strijd met een andere beleidslijn en ook niet wenselijk.

Tegelijkertijd stellen we vast dat het voorzien van een beperkt aantal units – al dan niet in de vorm van een doorgangsgedebouwen – een katalysator kan zijn voor de reconversie van verouderde bedrijventerreinen met een lager economisch rendement.

- De provincie steunt niet langer de herbestemming van ruimte voor bedrijvigheid die zich in de kernen situeert (paarse sproeten). Dit is inderdaad over het algemeen zeker na te streven om economische ruimte te behouden. Maar op maat van specifieke gevallen kunnen ook andere argumenten spelen om van deze lijn af te wijken. Zo kan bv. bij ligging van dergelijk gebied in vallei gebied een gedeeltelijke ontwikkeling een hefboom zijn om de rest van het gebied van ontwikkeling te vrijwaren. Het is dan vaak belangrijker voor de betrokken kern deze zone van zo veel mogelijk bebouwing te besparen dan dogmatisch vast te houden aan deze ene beleidslijn. Er zijn nog andere scenario's denkbaar waarbij (al dan niet gedeeltelijke) herbestemming wenselijk te verdedigen is in het kader van andere beleidslijnen uit hetzelfde beleidsplan.

Deze argumenten wijzen op het risico dat dogmatisch toepassen van deze principes in adviesverlening de economische ontwikkeling van de provincie zal verlammen. Er zijn vrijheden nodig om het provinciaal principe van behoud van ruimte, niet van plek in de praktijk te kunnen toepassen.

Herbestemmingen

De provincie geeft aan dat behoud en herstructurering van economische ruimte prioritair zijn, maar dat herbestemming van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid niet volledig uitgesloten wordt. De gemeenten vinden het waardevol dat op die manier de mogelijkheid voor het ontwikkelen van bijkomende ruimte voor bedrijvigheid behouden blijft. Hier worden in het ontwerp beleidskader evenwel randvoorwaarden aan gekoppeld, nl. dat herbestemmen van open ruimte naar bedrijvigheid maar kan wanneer:

- dit een wezenlijke bijdrage levert tot de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein of
- een nieuwe locatie een slecht gelegen ruimtebeslag compenseert, om zo de doelstelling te halen om bijkomend ruimtebeslag in te perken of
- bijkomende ruimte nodig is om zich conform te stellen naar de energie- en milieuwetgeving.

En deze randvoorwaarden roepen vragen op:

- De formulering van de randvoorwaarden is niet duidelijk. Wat is nog mogelijk en wat niet? Dit is niet eenduidig
- Is de formulering van randvoorwaarden niet te restrictief? Laat dit nog wel voldoende ruimte om op lokaal niveau een visie op economische ruimte te vormen en te realiseren. Hier lijken minstens uitzonderingsbepalingen op zijn plaats.

Gemeenten moeten voldoende vrijheid hebben om een kwalitatieve visie uit te bouwen voor de economische ruimte voor het gehele grondgebied, waarbij ook nog verspreid liggende zonevremde activiteiten en specifieke ruimtevragers in rekening kunnen worden gebracht. Indien de optimale oplossing hier ligt in het voorzien van herbestemmingen op een goed gelegen plek dan moet dit ook

in de toekomst nog steeds mogelijk zijn. Daar worden vaak hogere kwaliteitswinsten mee gehaald dan met een te strak verbod op bijkomende bestemmingen.

Nood aan oplossing voor specifieke ruimtevragede activiteiten

De provincie verwijst in het beleidskader p. 46 naar de noden van specifieke ruimtevragede activiteiten en stelt dat daarvoor aandacht moet zijn op de bedrijventerreinen. Er is echter reeds lange tijd vraag naar een oplossing om ruimte te kunnen bieden aan grootschalige ruimtevragede activiteiten zoals grondwerkers. Gezien hun schaal en activiteiten zijn hiervoor geen oplossingen op bedrijventerreinen te vinden. Ook is dit een probleem dat de gemeentegrenzen overstijgt. We vragen de provincie hiervoor op bovenlokale schaal oplossingen te formuleren en het beleidskader hierop aan te vullen.

5 Beleidskader Sterke netwerken: ruimte en mobiliteit

Uit de kaarten in bijlage blijkt dat onze regio sterk ondervertegenwoordigd is in multimodale bereikbaarheid. We herhalen de vraag om mee aan de kar te trekken om de multimodale bereikbaarheid van onze regio te versterken door:

- Door effectief mee acties op te zetten, o.a. door het geleverde werk van de fiets-o-strades verder te zetten, mee de schouders te zetten onder de sterke buslijnen en het uitrollen van de hoppinpunten, e.d..
- Door bestaande netwerken en initiatieven naar waarde te schatten. In de kaarten in bijlage worden de sterke buslijnen en de fiets-o-strades (en bovenlokaal functioneel fietsnetwerk) niet in rekening gebracht.

Ruimtelijke multimodale knopen

Er rijzen bij dit beleidskader vragen over het gewicht van de aanduidingen, de doorwerking naar het gemeentelijk beleid en bijgevolg de slagkracht ervan. Zowel de toepassing van de ruimtelijke multimodale knopen voor personenvervoer (bijlage 1), als de uitwerking van de ruimtelijke multimodale knopen voor goederenvervoer (bijlage 2) zijn onderdeel van bijlagen.

Doorvertaling

De (indicatieve) situering van de ruimtelijke multimodale knopen voor personenvervoer gebeurt in bijlage 1 en maakt dus geen deel uit van de hoofdtekst van het beleidskader, al worden daarin wel ontwikkelingsperspectieven gekoppeld aan deze ruimtelijk multimodale knopen. Het is daardoor niet duidelijk wat de precieze status is van deze indicatieve weergave. De legende wordt niet verduidelijkt in de bijlage, noch in de tekst. Het is dan ook niet duidelijk hoe deze selectie van multimodale knopen zich verhoudt ten opzichte van de parameters die in het beleidskader worden gehanteerd voor de selectie van 'locaties die hoogdynamische ontwikkeling kunnen ontvangen', meer bepaald het provinciaal ruimtemodel en het provinciaal ruimtekompas.

De (indicatieve) situering van de multimodale knopen voor goederenvervoer gebeurt in bijlage 2 en maakt dus geen deel uit van de hoofdtekst van het beleidskader. De legende wordt niet verduidelijkt in de bijlage, noch in de tekst. Vermoedelijk verwijst de terminologie naar de tabel gehanteerd op pagina 37.

Welke doorwerking zal deze indicatieve weergave hebben voor de ontwikkelingskansen van o.a. bedrijventerreinen? Welke doorwerking heeft deze afbakening op andere hoogdynamische activiteiten? Moet de selectie niet beter afgestemd worden op het wensbeeld? Nu zijn bijvoorbeeld knopen aangeduid buiten het bestaande ruimtebeslag, bv. aan de kruising van de N118 en het kanaal

Dessel-Turnhout-Schoten te Arendonk. Is dit een voorbeeld van locatie waar de provincie hoogdynamische ontwikkeling ziet?

We dringen er op aan dat dit effectief als indicatief gehanteerd wordt en in de praktijk een dynamisch kader zal zijn waaraan in overleg met de gemeentebesturen wijzigingen aangebracht kunnen worden. Het is wenselijk dat dit geduid wordt in de documenten. Bijgevolg is het ook raadzaam juridisch te onderzoeken of dit dynamisch karakter gerealiseerd kan worden zonder ingrijpende procedure. Onderbouwing: Onduidelijkheid van parameters voor afbakening van ruimtelijke multimodale knopen

Door gebrekkige informatie in de bijlagen is er onduidelijkheid over de verschillende parameters en het gewicht dat hieraan wordt toegekend voor de aanduiding van multimodale knopen.

Multimodale knopen voor personenvervoer:

Uit onderzoek blijkt dat de fiets voor onze regio het vervoersmiddel bij uitstek zal zijn om de modal shift te bewerkstelligen. Dit beleidskader legt hier geen nadruk op, ondanks de grote inspanningen van het provinciebestuur voor het verwezenlijken van fiets-o-strades. We vragen om deze vervoersmodi naar waarde de schatten, zowel naar gewicht in selectiecriteria, als in functie van acties op het terrein.

Op p. 30 wordt gesteld dat railinfrastructuur een hogere status heeft dan het busvervoer. Dit maakt dat onze regio sterk ondervetegenwoordigd is in multimodale vervoersknooppunten voor personenvervoer. We verzoeken de provincie om ook sterke busnetten mee te nemen in deze analyse.

Binnen de vervoerregio Kempen werden bovenlokale Hoppinpunten aangeduid. Hoe verhouden zij zich tot de aanduiding van multimodale ruimtelijke knopen voor personenvervoer?

Multimodale knopen voor goederenvervoer:

Het gebrek aan transparantie in criteria bevordert het inzichtelijk krijgen van bepaalde aanduidingen niet. Een voorbeeld hiervan is dat de E19, as tussen de haven van Antwerpen en Rotterdam, over de gehele lengte geselecteerd wordt als Ruimtelijke multimodale knoop van tweede orde B. De functie hiervan is continentaal transport en het hergroeperen van goederen, terwijl het ENA-gebied niet in zijn geheel geselecteerd wordt als ruimtelijke multimodale knoop. We vragen aan de provincie de nodige aandacht te hebben voor deze aanwezige sterke netwerken, zoals het Economisch netwerk Albertkanaal.

Invullen noodzaak aan infrastructuur

Er wordt de nadruk gelegd op watergebonden bedrijvigheid. Het lijkt erop dat alle kanalen even sterk worden gewaardeerd. In de huidige toestand is er omwille van de diepgang van de kanalen nog een groot verschil naar capaciteit en gebruikscomfort. Ook vervoer over het spoor wordt meegenomen, ongeacht de aanwezigheid van een afdoend netwerk.

Op p. 49 van het beleidskader 'Sterke Netwerken' lezen we dat deze ruimtelijke multimodale knopen voor goederenvervoer o.a. op andere transportnetwerken moeten kunnen aansluiten, zoals rangeerterreinen, zijsporen op- en afrittencomplexen, laad- en loskades. Betekent dit dat er binnen de vooropgestelde selecties kansen worden gecreëerd voor het verwezenlijken van dergelijke infrastructuur? Of is dit een bijkomende voorwaarde om in aanmerking te kunnen komen voor dergelijk knooppunt? Het lijkt aangewezen om het wensbeeld af te stemmen op een meer realistisch toekomstbeeld.

Modal split

De provincie bevestigt een modal split van 50/50 te ambiëren. Het is niet duidelijk op welke wijze de provincie deze norm zal hanteren. We onderschrijven deze duurzaamheidsdoelstellingen, maar

vragen in lopende en toekomstige planinitiatieven ruimte voor transitie te behouden. Dit vraagt een trendbreuk, een transitie op het terrein, die tijd zal vergen en waar begrip voor gevraagd wordt. Bovendien wordt gevraagd rekening te houden met de impact van specifieke eigenheden, lokale gebiedsgerichte kenmerken en dergelijke die een strakke doorvertaling op lokaal niveau in de weg kunnen staan.

Vervoerregio Kempen als sterke partner

In de beleidskader wordt o.a. verwezen naar het provinciaal mobiliteitsplan en de regionale vervoerregio's. We waarderen het erkennen en benoemen van de verschillende partnerschappen, zoals de vervoerregio's. Echter is het onvoldoende duidelijk hoe deze documenten en partnerschappen interageren op elkaar en welk gewicht elk van deze visies toebedeeld krijgt.

De vervoerregio Kempen leverde al sterk werk en zal dit de komende jaren verder zetten. Op dit niveau kan er sterk ingezet worden op de uitdagingen en potenties van onze regio. We waarderen dan ook de vraag van de provincie om verder in gesprek te gaan met de verschillende vervoerregio's. Op deze manier kan de regionale kennis nog beter doorstromen naar het provinciaal niveau en vice versa.

Toeristische ontsluiting

De Kempen scoort zeer goed op vlak van toerisme met een aantal bijzonder zwaartepunten, zoals de Kempense Meren, de Merode, én waardevolle provinciale domeinen, zoals De Lilse Bergen, het Zilvermeer, e.d. We stellen echter vast dat de ligging van deze locaties niet overeenstemt met de weergave van ruimtelijke multimodale knopen voor personenvervoer in bijlage 1. Verhindert dit het verder uitbouwen van de Kempen niet als toeristisch sterke regio? Hoe ziet de provincie de match tussen de ontsluiting van de grote toeristische zwaartepunten in de regio die als hoogdynamische functies te beschouwen zijn? Welke kansen krijgen gemeenten met een groot toeristisch kapitaal, maar een minder gunstige multimodale ontsluiting? Of is dit naast wonen en bedrijvigheid een volgende pijler waar de regio en de 'dorpen' op moeten inboeten?

Aanvullend: vraag naar beleidskader open ruimte

Bovenstaande vraag met betrekking tot toerisme en recreatie en het feit dat in het beleidskader "verdichten en ontlichten van de ruimte" open ruimte slechts fragmentarisch aan bod komt, leidt tot de vraag of een beleidskader voor de open ruimte niet nog een waardevolle aanvulling kan zijn voor het beleidsplan.