

vrienden van heverleebos en meerdaalwoud vzw

regionale milieu - en natuurvereniging



Waversebaan 66
3001 Heverlee
Tel: 016 23 05 58
E-mail: infocentrum@vhm.be
Website: www.vhm.be

Provincie Vlaams-Brabant
Directie ruimte - Dienst ruimtelijke planning
Provincieplein 1
3010 Leuven

Leuven, 11 februari 2020

Betreft: Openbaar onderzoek Conceptnota Beleidsplan ruimte Vlaamse-Brabant (PL260);

Als regionale natuur- en milieuvereniging lezen wij zowel het beleidsplan en de bijhorende verkenningnota van het plan-MER. In het algemeen kunnen we het beleidsplan op dit abstractieniveau beamen, maar vinden we het veel te weinig houvast biedend om tijdens verdere detaillering de realisatie van de geformuleerde doelstelling(en) te garanderen, zowel in de concretisering van visie als in de beoordeling van de impact. Het verleden leert helaas dat initieel goede visie en basisprincipes niet automatisch leiden tot goede uitvoering op het terrein.

Het eerste deel van deze opmerkingen betreft de vraag in het plan in te bouwen dat er meer rekening gehouden wordt met de maatschappij zoals die onder druk van enerzijds nieuwe technologieën anderzijds publieke en private ambities ten goede of ten kwade kan veranderen in 2040. Nieuwe technologie is zelden waardeloos (vrij van waarden). Alle voorstellen moeten de toets doorstaan van de meest ambitieuze natuur- en klimaat verbeterende plannen.

Aanpak

Geleerde lessen

Graag hadden we in de conceptnota ook aan bod willen zien komen, hoe uit eerdere processen lessen kunnen getrokken worden. We moeten vaststellen dat vooral voor de zwakke onderdelen (open ruimte, zacht mobiliteit, natuur, water) in (zeer) beperkte mate de ruimtelijke doelstellingen -geformuleerd in 2004- gehaald zijn en dat voor harde onderdelen (bewoning, industrie, extra wegen) er meer dan verwachte doelstellingen gerealiseerd zijn. Ondermeer omdat er verschillend economische dynamieken achter schuilen, maar ook omdat de verdeling van de doelstellingen in ruimte en tijd niet eenduidig af te spreken waren (elke gemeente vraagt een bedrijventerrein en na een tijdje is er meer bedrijventerrein dan oorspronkelijk bedoeld). We bepleiten dan ook sterk dat er voor elke discipline / basis principe als mitigerende maatregelen een set monitoringstools ontwikkeld worden om "checks&balances" gedurende de hele planperiode objectief en transparant op te volgen.

Monitoringstools

We bepleiten sterk dat monitoringstools ontwikkeld worden om "checks&balances" gedurende de hele planperiode objectief en transparant op te volgen. Bovendien dienen vervolgens ook principes rond verdeling (first in – first out ?) doorheen ruimte en tijd opgesteld te worden. Wat als bepaalde doelstellingen te snel of op andere plaatsen gerealiseerd worden, is daarna dan geen evolutie meer mogelijk ? Zo wordt er

vrienden van heverleebos en meerdaalwoud vzw

regionale milieu - en natuurvereniging

bijvoorbeeld gemeld dat centra zullen verdichten en de decentrale gebieden zullen ontzien worden. Wat als er geen 1 op 1 koppeling (in ruimte / tijd) gebeurt? Dan dreigen centra verdicht te zijn, zonder dat verlichting van de decentrale gebieden gerealiseerd wordt. Een loose-loose situatie. Ook wat betreft 'cherry-picking', zodat de markt snel de processen met de grootste meerwaarde opneemt en daarna de overheid achter blijft met de lastig te realiseren projecten. Ook inzake meerwaarde generatie dient er een "check&balance" voor zien te worden.

Ook dient er meer rekening gehouden wordt met de maatschappij die onder druk van enerzijds nieuwe technologieën anderzijds publieke en private ambities ten goede of ten kwade kan veranderen in 2040.

Nieuwe technologie is zelden waardeloos (vrij van waarden). Alle voorstellen moeten de toets doorstaan van de meest ambitieuze natuur- en klimaat verbeterende plannen.

Referentiejaar 2040?

Verder stellen we ons de vraag of het voorliggende plan, met 2040 als referentiejaar, de toekomst voldoende doordacht heeft. We denken immers dat de auteurs de wijzigingen die de wereld in de planperiode zal ondergaan onvoldoende ambitieus / impactgericht bekeken hebben. Concreet: de woorden 'drone', '5G' of 3D-ruimtelijke planning ontbreken volledig in het document. De vraag is dan ook of er voldoende ruim gedacht is om een goede, robuuste en toekomst-verzekerde visie te maken over de ruimtelijk processen in Vlaams-Brabant. Deze drie woorden zijn alvast illustratief voor hoe de drie sporen, waarop het structuurplan gebaseerd is, uitgedaagd zullen worden door technologische veranderingen dan wel de ruimtelijke impact ervan.

- Als in het onderdeel mobiliteit / logistiek het woord 'drone' niet voorkomt (spoor 1), dan moet toch de vraag gesteld worden of mobiliteit / logistiek niet te eng is bekeken en er wel voldoende is gedacht (en dus al dan niet ruimte voorzien wordt, sturend opgetreden wordt) over de wijzigingen die het mobiliteitssysteem ten gevolg van nieuwe technologieën en business modellen zal ondergaan.
 - o Doorgedreven elektrificatie van de wagens heeft een zeer groot ruimtelijk effect, voor de provincie Vlaams-Brabant zouden er bvb. zo'n 700 -1600 tankstations¹ 'vrij komen', een zeer grote oppervlakte om te herbestemmen, een netwerk op provinciaal niveau.²
 - o Minder wagens (meer deelwagens) hebben letterlijk een lagere ruimtelijke impact / nood? Er dringt zich een herbestemming van het wegennet op. De afgelopen 50 jaar bouwde elk structuurplan het wegennet verder uit. Is het actueel geen tijd om een afbouw te plannen?
 - o Wat indien de drempels van verplaatsingen door de lucht verlaagd worden?
- Als in het uitwerken van een ruimtelijk-economische agenda er geen sprake is van 5G (spoor 2), de bijhorende digitalisatie van alle onderdelen van het economische weefsel, en de daardoor nog verdere doorgedreven decentralisatie van beslissingen, moet ook hier vastgesteld worden dat een toekomst economisch beleid (nog) niet vervat zit in het plan (het woord: decentraal staat twee keer in de nota, twee maal betreffende het energiesysteem). 5G zal een nog grotere impact hebben dan bvb E-commerce (leegstand in de binnensteden), waardoor zich de ruimtelijke vraag zal opdringen: wat doen we in de binnensteden? (met 5G kunnen we misschien net terug in de binnenstad gaan produceren). Verweven van functies staat er wel in, maar de vraag dient gesteld worden of dat geen actief speerpunt zou kunnen / mogen / moeten zijn of worden?
- Vlaanderen is vol. De geesten zijn intussen gerijpt dat er ook in de hoogte zal moeten gebouwd worden, "vertical farming" is helemaal geen raar woord meer (maar ontbreekt ook in de visie). Het is dan ook bijzonder raar om vast te stellen dat het beleidsplan Ruimte zich nog in de 2-D wereld bevindt. Wat met de bovengrond (hoogbouw, vertical farming, drone-fly-zones?) maar zeker ook wat

¹ In Vlaanderen zijn er ca 8000 (oude) tankstations, à rato van 1/5 voor Vlaams Brabant en daarvan 1/2 nog actief <https://www.ovam.be/laatste-kans-voor-financiele-tussenkomst-bij-sanering-tankstation>

² <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/in> 2040 zal 60% van de verkoop van nieuwe wagens EV zijn, 30% van het totale volume wagens op de weg. Een voorspelling die jaar op jaar naar boven moet bijgesteld worden

vrienden van heverleebos en meerdaalwoud vzw

regionale milieu - en natuurvereniging

de ondergrond (extra infrastructuur, geothermie, H₂/perslucht/CO₂ opslag, waterwinning, grondstof extractie, ..., hyperloop ?). Ook deze 'ruimtelijke' vraag moet gepland worden om een efficiënt en doeltreffend gebruik van deze grondstof te kunnen (blijven) realiseren.³

Klimaatneutraal

Ons inziens is de ambitie om in 2040 klimaatneutraal te zijn het centrale referentiepunt. Alle acties, alle discipline dienen dit als referentie te hanteren. Het is relatief onmogelijk dat bvb er nog ruimte zou voorzien worden voor CO₂ uitstotende activiteiten zonder direct ook mitigerende maatregelen te nemen. Aangezien net ruimtelijke ordening sturend zal zijn voor het (kunnen) behalen van de doelstellingen rond klimaat, is dit een basisprincipe en absoluut referentiekader.

Concreet is er de EU luluaf richtlijn, die een netto nul uitstoot van CO₂ vooropstelt, door België & Vlaanderen onderschreven. Het doel is dan om geen netto CO₂ emissie te veroorzaken meer door verlies van natuurlijke capaciteit om in bodems CO₂ op te slaan. Wanneer de capaciteit om CO₂ in de bodem op te slaan vermindert, draagt een bepaald gebied immers meer aan de toename van de CO₂ uitstoot bij. Concreet houdt dit een betonstop in, omdat elke extra verdichting deze mogelijkheid om CO₂ op te slaan verhindert. Of er dienen in andere openruimte zones actieve ingrepen te gebeuren die aldaar de natuurlijke capaciteit verhogen (bebossen, vervenen, ...).

Adaptatie versus mitigatie

Het halen van de klimaatdoelen zal heel wat acties vergen onder de noemer 'mitigatie'. Maar actueel is het klimaat al aan het veranderen en zal er, wat er ook aan mitigatie zal gebeuren, toch een adaptatiestrategie noodzakelijk zijn. Er wordt verwacht dat een ruimtelijke visie deze inzichtelijk maakt. Onze indruk is dat het actuele plan dit vooral in de open ruimte / natuur opneemt.

OPMERKINGEN INZAKE STRATEGIEËN

Daarnaast stellen we ons de vraag of de fysische structuur en de mobiliteitsstructuur de twee hoofdstructuren zijn en niet bv het nederzettingspatroon met wonen, werken? Mobiliteit is wat ons betreft een 'afgeleide' structuur.

'Robuust openruimtenetwerk, zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen.' Is de fysische structuur een 'zachte' ruggengraat? Wat ons betreft, en weerom in het kader van klimaatwijzigingen een harde ruggengraat

Meer woningen in 'levendige kernen' (Pg 66): gaat dit niet in tegen 'stedelijke inbreiding'? Er wordt tegelijk koud en warm geblazen: zie ontwikkelingen in verschillende kernen binnen en buiten corridors.

Op Pg 73 wordt "een ambitieus ruimtelijk verhaal" gesteld: wat met grondbeleid? Verhandeling ontwikkelingsrechten?

NATUUR

³³ <https://omgeving.vlaanderen.be/structuurvisie-diepe-ondergrond> voor Vlaams-Brabant concreet maken

vrienden van heverleebos en meerdaalwoud vzw

regionale milieu - en natuurvereniging

We onderschrijven de principes en uitwerking van de conceptnota. We zouden ook, zowel tekstueel als cartografisch het Nationaal Park 'Brabantse Wouden in onderzoek' vermelden en aan te duiden als een lopend proces dat in de planperiode vorm zal krijgen.

Het zou ook nuttig zijn de voorstellen in het nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant af te toetsen met de selecties inzake natuurlijke, agrarische en landschappelijke structuur vervat in het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant van 2004. Heel wat toen geselecteerde natuurverbindingsgebieden (o.a. terug te vinden op kaart 32) en gave landschappen (zie kaart 35) van toen zijn niet meer terug te vinden in de conceptnota 2019. Voor de Groene Vallei en omstreken gaat het bv. om volgende natuurverbindingsgebieden: de boskernen tussen Zenne en Demer (o.a. de boscomplexen 8b. Barebeek-Weesbeek-Molenbeek-Weissetterbeek en 8c. de verbinding Kastanjebos-Hambos-Moesbroek via de Lipsebeek), het Brabants plateau (9d verbinding bosgebieden Diestiaanheuvel: Kesselberg-Chartreuzenbos-Eikenbos-Bertembos). Ook volgende gave landschappen zijn niet terug te vinden in de conceptnota: 19. de bossen op het plateau tussen Brussel en Leuven: Moorselbos, Hagenbos, Eikenbos, Bertembos en Bosdelle-Hoogbos; 21. de broekbossen van de Weesbeek- en Leibeekvallei; 22. de bossencomplexen Barebeek-Weesbeek met o.a. het complex Silsombos-Kareelbos-Langenbos-Kastanjebos-Warande; 33. het holle wegencomplex driehoek Brussel-Leuven-Wavre en 20. het centraal koutergebied Steenokkerzeel, Nederokkerzeel, Nossegem en Erps-Kwerps. Ten zuiden hiervan, op het Brabants plateau en in de zoekzone van het Nationaal park betreft het de verbinding van de Voer tussen Dijle en Park van Tervuren, de onderlinge natuurverbinding tussen versnipperde bossen (Hoogbos en Moorselbos met Kinderenbos, 5b), de onderlinge verbinding tussen complex van Zoniënbos en bossen Ijse (Koningsberg) en Laan (Tempeliersbos-Bilandebo) en Voerhoek-Weeberg (verbinding naar Voer, 5c). De natuurverbinding met en naar Dijle van versnipperde bossen (Weeberg en Tersaertbos naar Zoet Water (Dijle); Ganspoel naar Margijsbos (Dijle); Vogelzang-Bos van Laurensart naar Dijle; Sint-Agatha (5e) en het Rodebos (Laan) naar Vetsaart en Lange Heide (5h) en de verbinding tussen Heverleebos en Meerdaalwoud Verbinding Molenbeek-Parkbeek met Dijle en bossen Diestiaanheuveld (Bruulbos-Langenbos) en bossen van Meerdalbos-Mollendaalbos, Grootbos en Butselbos (5f)

Al deze gebieden zouden moeten opgenomen worden in de selecties van aaneengesloten landbouwgebieden (het koutergebied) en robuuste natuurgebieden (de bossen- en holle wegencomplexen) en gevisualiseerd op de kaart van het Open Ruimtenetwerk.

Ook willen we de Voer als structuur gevende waterloop. Tegen 2027 hebben we de verplichting deze zijrivier in lijn te brengen met de criteria van de Europese gemeenschap.

Een klein detail: we denken dat met de in de tekst gebruikte term 'walembos' het 'walenbos' (zie ook kaartmateriaal) bedoeld wordt.

MOBILITEIT

Zoals eerder in deze nota beschreven denken we dat de logistiek en mobiliteits aspect van de open ruimte in de nabije toekomst sterk zal wijzigen. We onderschrijven de voorgestelde principes en uitwerking en ze komen deels te gemoed aan onze opmerkingen, maar we denken dat er te weinig doorgedacht is in functie van de volledige rijkdom / vrijheid die toekomstige ontwikkeling zal bieden. Soms is er te sterk op de actuele technologie geënt, waar de toekomst net deze zal uitdagen. Waar in het onderdeel economie erg de vrijheid en flexibiliteit bepleit wordt, is in dit onderdeel toch wat voorbestemd te werk gegaan. Het feit dat er een HOV komt en dat dit extra / toegewezen infrastructuur nodig heeft is niet de twijfel, wel of dit dan echt relatief centraal aangestuurd wordt dan wel van onder uit zal groeien (Uber gewijs) is wat ons betreft een nog niet uitgemaakte zaak. Ook bvb. het concept 'parking' zou kunnen uitgedaagd worden. Gaan deelwagens nog veel parkeren? Actueel is minder dan 90% van de tijd een wagen gebruikt, waar net deelsystemen dit gebruik willen verhogen en dus minder parking nodig hebben (of op andere lokaties dan niet gedeelde wagens).

vrienden van heverleebos en meerdaalwoud vzw

regionale milieu - en natuurvereniging

Een detailopmerking bij het kaartmateriaal: naar het zuiden van Leuven is er een fietsverbinding ingekleurd. Het is niet duidelijk of deze langs de spoorweg dan wel langs de Waversebaan loopt. We willen hier al aangeven dat een fietssnelweg langs de spoorweg geen duurzaam voorstel is en best vervangen wordt door een route langs de Waversebaan.

WONEN

We onderschrijven de gehanteerde voorstellen, maar uit de vrees dat dit verhaal én aansnijding van nieuwe ruimte én verdichten van het stedelijk milieu wordt (= dubbele groei). Daar waar stedelijke ontwikkelingsprincipes beide koppelen, want door centra te verdichten de aansnijding willen minimaliseren (= gebalanceerde ontwikkeling). Dit moet explicieter in het plan naar voor komen en moeten monitoringsinstrumenten geformuleerd worden en de juiste processen beschreven worden om dit af te dwingen. Ook ontstaat het gevaar dat 'cherry picking' ontstaat, dat de gemakkelijkste zones eerst ontwikkeld worden en dat daarna met veel overheidssteun de lastige ontwikkelingen moeten doorgaan. Beiden zouden gekoppeld, ook planmatig, moeten worden. Enkel zo wordt een afwenteling op de publieke overheid voorkomen tijdens het realiseren van de doelstellingen van herbestemming en uitdoving van bebouwing in het buitengebied.

Bij de selecties van woonkernen en dorpskernen is het belangrijk rekening te houden met eerdere prioriteringen door gemeenten (zoals de gemeente Herent die geopteerd heeft voor een concentratie van de bijkomende bebouwing in de deelgemeente Herent) of in het kader van de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Leuven. Binnen een gemeente moet het - met het oog op het behoud van de open ruimte en natuurwaarden - mogelijk zijn te differentiëren tussen de verschillende deelgemeenten op het vlak van selectie als hoogdynamische woonkern of landelijke dorpskern ook al zijn deze gelegen langs een bestaande spoorverbinding.

Hetzelfde geldt voor bvb. Huldenberg, dat beperkte groeiambities heeft. In het algemeen stellen we voor dat in het geval van conflicten er enkele leidende principes geformuleerd worden om elke actor in Vlaams-Brabant houvast te geven. Ons inziens primeren altijd de klimaatambities en biodiversiteit-robuuste en verbonden natuurgebieden. Andere -harde- doelstellingen krijgen sowieso de voorrang en moeten niet actief gepromoot worden.

Verder willen we vragen het hoofdstuk klimaat ook in dit onderdeel verder uit te werken, zowel inzake mitigatie als in adaptatie. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen hiermee rekening te houden, ook zij hebben een (actieve, eigen en specifieke) rol in hitte-eiland bestrijding, regenwater afvoer vermindering (o.a. hergebruik) en warmtenetvoorbereidingen.

'Vastgoedprijzen en grote delen van Vlaams-Brabant stijgen sterk (Pg 107). Als antwoord hierop zijn er meer betaalbare en sociale woningen nodig': hoe kan dit zonder grondbeleid waar men ook weer in deze context niet over spreekt en nochtans essentieel is.

Pg 121 worden een aantal eigenaardige stellingen geponeerd: "zonder extra open ruimte in te nemen...Een grotere dichtheid dan de huidige... is echt niet aan te raden. Ook nieuwe....wijzen we af". Wat dan wel?

ECONOMIE

We hebben grote vragen betreffende de selectie van Kampenhout-Sas als economisch knooppunt. Enerzijds is het in het lijst van andere knooppunten enigszins een uitzondering en anderzijds is dit 'knooppunt' nu reeds een verkeersknoop dat alleen te bereiken is met de auto. Hierdoor zorgt het voor filevorming op belangrijke verbindingswegen waar de doorstroming primeert (Brussel-Haacht en Leuven-Mechelen); de open ruimte in de omgeving aantast en de economische leefbaarheid van de omliggende kernen ondergraaft doordat het geen deel uitmaakt van een stedelijke kern of hoogdynamische woonkern.

vrienden van heverleebos en meerdaalwoud vzw

regionale milieu - en natuurvereniging

Anderzijds komen we uit een periode waarin elke gemeente een industriepark wilde. Op basis van de basisprincipes (incl. klimaat) moet dit evolueren naar een situatie waarin rationele factoren waaronder een mobiliteits-audit de verdere localisatie van industrieparken structureert. Er is o.a. een recent decreet i.v.m. de criteria voor inplanting van werkgelegenheid. We verwachten dat de conceptnota dit sterker onder de arm neemt.

Om het pleidooi klimaatneutrale ambitie als principe op te nemen, missen we in dit onderdeel sterk hoe deze ambitie opgenomen kan worden, in het bijzonder wat betreft de infrastructuur om dit te realiseren (ondergrondse netwerken) of centralisatie van diensten, bvb regionale pakjescentra.

Ook hier zien we nog maar een begin van de evolutie. Het organiseren van deze nieuwe distributieconcepten is één element, maar biedt dit de mogelijkheid om tenminste een deel van de rommelige steenwegen terug te structureren en dat er naar de resterende, veel verticaler geconcipeerde centra, een aangepast openbaar vervoer komt. Het netto resultaat zou een significante afname van het aantal kilometers, een significante ontharding en een sterk visuele opwaardering kunnen zijn.

Op Pg 131 - Voorzieningen- worden geen streefcijfers of planologische kengetallen geformuleerd. Kan alles? Wordt er een minimum (maximum?) nagestreefd. Wat en hoe wil men dat dan bereiken?

In het RSV wordt gestreefd naar het open houden van het gebied tussen Brussel en Leuven ("openruimte schicht"). Hoe draagt het provinciaal ruimtelijk beleid hiertoe bij?

ENERGIE

Er wordt ons inziens te veel op de bovengrond en te veel op elektriciteit in dit onderdeel gefocused. Enerzijds zal de ondergrond betreffende de energieuitdaging ook infrastructuur moeten hebben (diverse netwerken, H2, warmte, ...), maar dient ook het gebruik van de ondergrond gepland te worden ((on)diepe geothermie, opslag ruimte, ...).

Verder dient ook hier nog ruimte gemaakt te worden voor nieuwe technologieën die zich ontwikkelen, bvb grootschalige condensed solar power als onderdeel van een energielandschap.

Potentiële zones voor windturbines worden alleen voorzien langs E314 en niet langs E40: waarom niet elders?

Potentiële houtverbranders: langs Boudewijnlaan, enz...wat zijn de criteria voor vestiging?

OPEN RUIMTE

Wij onderschrijven de stelling dat de ontwikkeling en inrichting van de open ruimte altijd dient afgestemd te zijn op de karakteristieken van het landschap, het behoud en de versterking van biodiversiteit en ecosystemen en van de ruimte die hen ondersteunt. De huidige tendensen gaan echter in de verkeerde richting; de druk op de ecosystemen en hun diensten neemt toe, parallel met de druk op de open ruimte, in termen van kwantiteit zowel als van kwaliteit. Het ruimtelijk beleid dat uiteengezet wordt in het Beleidsplan Ruimte moet deze negatieve tendens keren.

Alle visuele aantastingen van de open ruimte inclusief in landbouwgebouwen dienen afgeremd.

Groenblauwe dooradering van het grondgebied! Deze beleidslijn zet in op een fijnmazige ecologische dooradering van de provincie. Dit netwerk geeft functionele en ecologische continuïteit aan de grote natuurgehelen en vergroot de robuustheid van en tussen ecosystemen. De groenblauwe dooradering loopt zowel door de bebouwde als onbebouwde structuur. De omkeerbaarheid van het ruimtegebruik maakt ons wel ongerust. Het ruimtegebruik mag niet omgekeerd in het nadeel van open ruimte en natuur. Het herstructureren van de ruimte via grondruil mag dan ook nooit ten nadele van de natuur gaan maar moet een instrument vormen om de groenblauwe dooradering te versterken. De strategische waarde en de

vrienden van heverleebos en meerdaalwoud vzw

regionale milieu - en natuurvereniging

biodiversiteitstroef van kleinere natuurgebieden dient absoluut behouden en uitgebreid worden. Wij hopen hier te kunnen toe bijdragen en rekenen op samenwerking en ondersteuning om dit mee te mogen realiseren.

Egenhoven (Pg 164) is een gehucht met een zeer beperkte uitrusting , niet vergelijkbaar met Heverlee (waarvan het trouwens een gehucht is), Kessel-Lo, Putkapel,...

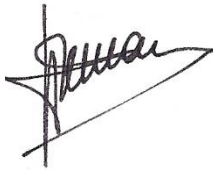
Op Pg 196: wordt een lijst van landelijke dorpskernen:" aangehaald. Deze zijn nog te bespreken met de gemeenten". Wat is de visie van de provincie?

LANDBOUW

We willen het belang van lokale voedselproductie onderschrijven en bepleiten dan ook een inclusieve landbouw. Dit wil zeggen dat het over feitelijke landbouw gaat (en dus geen wildgroei aan maneges en paardenstallen in open ruimte) én die rekening houdt met grotere maatschappelijke doelstellingen. Erosiebestrijding, drinkwaterbescherming, landschapsherstel zijn ook functies die in een landbouw landschap thuishoren. Ook klimaat adaptatie-maatregelen (o.a. overstromingen) horen thuis in het landbouwlandschap.

Verder gaan we ervan uit dat nieuwe ontwikkelingen (CSA, vertical farming) naar hun waarde geschat en gesteund kunnen worden, maar dat een ruimtelijke planning ook oppast voor voorbijgaan van de (eventuele) hype en de achtergebleven structuren (vertuining / versnippering) nadien. Het kan niet zijn dat een CSA verhaal open ruimte inneemt, akkers omvormt naar tuinbouw en dan bij afloop een tuin wordt.

Hoogachtend,



Jan Horemans

Voorzitter