



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 592

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

datum: 21 april 2017

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**

VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) - Beperking ruimtebeslag

Het Witboek BRV heeft als belangrijke strategische doelstellingen o.a. het bijkomend ruimtebeslag beperken en in woningen te voorzien in de nabijheid van collectieve vervoersknooppunten en voorzieningen. Op blz. 76 van het Witboek staat te lezen dat bestaande bebouwing waar nodig wordt weggenomen.

Tijdens de parlementaire hoorzitting in de commissie RO van 28 maart jl hebben Ruimte Vlaanderen evenals VITO toegelicht dat er een "kaart" is opgemaakt voor ontwikkelingskansen.

De studie van VITO van 2016 stelt hierover het volgende :

"De syntheseskaart geeft dus de totale score op basis van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau van iedere locatie in verschillende categorieën. Zo kunnen er locaties worden afgebakend die goed voorzien zijn van collectief vervoer en op het vlak van hun voorzieningenniveau (in paars tinten, kwadrant A), locaties die onder de verwachtingen scoren wat betreft hun voorzieningenniveau (in rood tinten, kwadrant B), locaties waar het collectief vervoer in gebreke blijft (in blauw tinten, kwadrant C) en locaties die beperkt scoren op beide kenmerken (in geelbruin tinten, kwadrant D). In totaal behoort 15% van de oppervlakte van Vlaanderen en het BHG tot kwadrant A, 2,2% behoort tot kwadrant B, 17,8% tot kwadrant C en 65% tot kwadrant D." (https://emis.vito.be/sites/emis.vito.be/files/articles/3331/2016/Studie_knooppuntwaard_e_Syntheserapport.pdf , blz. 23)

Hieruit blijkt dat 65 % van Vlaanderen behoort tot de categorie D.

Het BRV zal naast een strategische visie ook bestaan uit beleidskaders. Zo wordt er naar verluidt een beleidskader "ruimtebeslag" uitgewerkt door Ruimte Vlaanderen. In het beknopte verslag van de eerste begeleidingswerkgroep wordt hierbij uitdrukkelijk gesteld: "In een D-gebied (zoals Steenhuyse) moet uitbreiding (of andere open ruimte aantasting zoals vertuining) actief worden vermeden door juridisch aanbod weg te nemen. (...) Geen taboe over afbreken/uitdoven van geïsoleerde woningen of lintbebouwing."

Het advies van SARO-MINARAAD van 22 februari 2017 stelt uitdrukkelijk dat een volwaardig financieel kader moet worden uitgewerkt alvorens het BRV operationeel kan worden. Bovendien wordt gesteld dat er ook duidelijkheid moet komen over wat precies de Vlaamse overheid en de lokale besturen moeten doen.

1. Is het mogelijk te verduidelijken hoe de 65 % van Vlaanderen, die in D-categorie is opgenomen, verdeeld is over de provincies en desgevallend over de 308 gemeenten?
2. Is het mogelijk een raming te geven van het aantal woningen/gezinnen die binnen die 65 % van Vlaanderen wonen, met name in de categorie D?
3. Zal het de Vlaamse overheid zijn die desgevallend tot onteigening en afbraak zal overgaan of is dit de taak van de betrokken gemeenten waar de mensen gehuisvest zijn?
4. Naar verluidt zouden er op heden enkel ruwe ramingen zijn voor de vergoeding van het eventueel schrappen van onbebouwde bouwgrond (juridisch aanbod).

Wat is de geraamde financiële kostprijs voor dit alles?

ANTWOORD

op vraag nr. 592 van 21 april 2017

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1-2. De studie van VITO levert een generieke potentieel inschatting van de bereikbaarheid met collectief vervoer en de nabijheid van voorzieningen op niveau Vlaanderen. Het studiemateriaal is niet geschikt om deze op perceelsniveau te bekijken. Voor de gestelde vragen kunnen vanuit de studie geen betekenisvolle data gegeven worden.

Het studiemateriaal heeft ook geen beleidsmatige waarde. Deze 'D-zones' uit een studie van VITO zijn op zich geen beleid. Het departement Omgeving hanteert het onderzoek wel als input bij het uitwerken van afwegingskaders voor het operationaliseren van een locatiebeleid voor ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij worden echter, naast knooppunt- en voorzieningenwaarde, ook nog heel wat andere ruimtelijke criteria in overweging genomen. De opmaak van deze 'kansenkaarten' is nog volop aan de gang.

Bovendien zal ook een verdere concretisering van de studie op maat van een provincie, regio of gemeente noodzakelijk zijn.

3. De bewoordingen in de vraagstelling verwijzen naar uitspraken in het werkverslag van een begeleidingswerkgroep rond een beleidskader ten behoeve van het ontwerp BRV. Een werkverslag bestaat uit meningen van de deelnemers.
4. De Vlaamse Regering heeft naar aanleiding van de beslissing over het witboek BRV op 30 november 2016 beslist om de budgettaire impact van het transitietraject te analyseren.
De resultaten uit de eerste fase van deze studie zullen gebruikt worden in functie van de vaststelling van het ontwerp-BRV. Deze resultaten zijn heden nog niet beschikbaar.

In het advies van SARO & MINA raad wordt inderdaad gewezen op het belang van een volwaardig vergoedings- en/of ruilsysteem en op de uitwerking van een compensatiemechanisme, dat toelaat om de ontwikkeling van minder goed gelegen ruimtebeslag te vermijden, ten gunste van een verhoging van het ruimtelijk rendement binnen het bestaande ruimtebeslag. Ik werk, in de voorbereiding van het Instrumentendecreet, aan de stedenbouwkundige middelen die bovenstaande mechanismen en de uitwerking van de principes uit het Witboek BRV op het terrein mogelijk moeten maken.