

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT

Directie infrastructuur
dienst ruimtelijke ordening

Vragen naar Koen Van Bouchout
Telefoon - fax 016-26 75 07
e-mail koen.vanbouchout@vlaamsbrabant.be
Dossiernummer PRJ-2009-04
datum juli 2011

versie : ontwerp



ADDENDUM BIJ HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS-BRABANT

Inhoudstafel

INHOUDSTAFEL	2
INLEIDING	4
0.1. LEESWIJZER.....	5
0.2. OPBOUW ADDENDUM	5
1 EVALUATIE EN ACTUALISATIE GEVOERDE BELEID 2005-2010.....	6
1.1. OPEN RUIMTE	6
1.2. BEBOUWDE RUIMTE	8
1.2.1. <i>Nederzettingsstructuur</i>	8
1.2.2. <i>Ruimtelijk-economische structuur</i>	9
2 ACTUALISATIE: VERANTWOORDING AANVULLINGEN EN BEPERKTE WIJZIGINGEN.....	10
2.1. OPEN RUIMTE	10
2.2. BEBOUWDE RUIMTE	10
2.2.1. <i>Nederzettingsstructuur</i>	10
2.2.2. <i>Ruimtelijk-economische structuur</i>	12
2.3. MOBILITEIT	14
2.3.1. <i>selectie bovenlokale knooppunten</i>	14
2.3.2. <i>selectie secundaire wegen</i>	14
2.4. TOERISME EN RECREATIE	20
3 ACTUALISATIE EN BEPERKTE HERZIENING VAN HET RICHTINGGEVEND GEDEELTE.....	21
3.1. OPEN RUIMTE	21
3.2. BEBOUWDE RUIMTE	21
3.2.1. <i>Nederzettingsstructuur</i>	21
3.2.2. <i>Ruimtelijk-economische structuur</i>	24
3.3. MOBILITEIT	31
3.3.1. <i>selectie bovenlokale knooppunten</i>	31
3.3.2. <i>selectie secundaire wegen</i>	31
3.4. TOERISME EN RECREATIE	36
4 WIJZIGINGEN IN HET BINDEND GEDEELTE	37
4.1. SELECTIES.....	37
4.2. ACTIES EN PRIORITEITEN	39
5 BIJLAGE	40

Inleiding

Op 7 oktober 2004 keurde de Vlaamse regering het provinciaal ruimtelijk structuurplan goed. Het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant schept een kader voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de provincie.

Het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant geeft de richting aan hoe we van Vlaams-Brabant een aangename, aantrekkelijke en duurzame provincie kunnen maken, waar inwoners, bedrijven en bezoekers de ruimte hebben om zich thuis te voelen, de ruimte om creatief bezig te zijn, om zichzelf te ontplooiën

Het structuurplan Vlaams-Brabant bevat een hele reeks krachtlijnen over hoe wij in de toekomst samen de ruimte in onze provincie zo goed mogelijk kunnen gebruiken. De provincie kiest voor een ontwikkeling die zuinig omspringt met de schaarse ruimte en wilt duidelijke afspraken over het gebruik ervan. Zo blijft er ook voor de volgende generaties kwalitatieve ruimte om te wonen, te werken, zich te ontspannen, van de natuur te genieten...

Het structuurplan Vlaams-Brabant verfijnt daarmee de principes van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en vormt tegelijk het kader voor de beoordeling van de gemeentelijke structuurplannen.

De actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen in 2010 heeft ertoe geleid dat het ruimtelijk structuurplan van de provincie op sommige punten niet langer actueel is en soms zelf in tegenspraak is met het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Tegelijkertijd hebben de gemeenten tussen 2004 en nu vanuit hun structuurplannen suggesties gedaan het provinciaal structuurplan op sommige punten aan te passen zonder de ruimtelijk principes fundamenteel in vraag te stellen.

0.1. Leeswijzer

Het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant is sinds 2004 een belangrijk beleidsdocument in het ruimtelijk beleid van onze provincie.

De beperkte herziening beoogt in de eerste plaats een afstemming van het structuurplan Vlaams-Brabant op het hogere en lagere beleidsniveau zonder de uitgangspunten en kernprincipes van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant te willen in vraag stellen.

De aanvullingen en wijzigingen worden gebundeld in dit 'addendum'. Het addendum is geen op zich staande tekst maar moet gelezen worden samen met het ruimtelijk structuurplan Vlaams Brabant zoals goedgekeurd op 7 oktober 2004. De volledige tekst van het structuurplan is beschikbaar in boekvorm en kan besteld en gedownload worden op de website van de provincie (www.vlaamsbrabant.be).

0.2. Opbouw addendum

De opbouw van het addendum is als volgt:

Informatief gedeelte:

Het hoofdstuk 'Evaluatie van het gevoerde beleid 2005-2010' vormt een aanvulling op het informatief deel. De tekst wordt integraal toegevoegd aan het Informatief deel 'VI'.

Richtinggevend gedeelte:

In het hoofdstuk 'Actualisatie en beperkte herziening van het richtinggevend gedeelte' wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen en aanvullingen. Na een korte beschrijving van de beleidsoptie, wordt een concreet overzicht gegeven van de daaruit voortvloeiende tekstwijzigingen, telkens met verwijzing naar het onderdeel en de paginanummer in de gecoördineerde versie van het RSVB (2004)

Bindend gedeelte:

Het hoofdstuk 'wijzigingen in het bindend gedeelte' omvat een oplistings van de wijzigingen in de bindende bepalingen van het RSVB als gevolg van de beperkte herziening.

1 Evaluatie en actualisatie gevoerde beleid 2005-2010

De afgelopen 5 jaar is hard gewerkt aan de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant.

Vanuit zuinig ruimtegebruik is de afgelopen jaren vooral ingezet op de herontwikkeling van de onderbenutte ruimten op goed bereikbare locaties binnen de provincie: stationsomgevingen en oude bedrijvensites gelegen aan openbare vervoersknooppunten.

Er zijn projecten in uitvoering voor de stationsomgevingen van Aarschot, Diest, Tienen en Haacht. In de luchthavenregio zijn er concrete plannen opgemaakt voor de reconversie en ontsluiting van de bedrijvenszone onder het viaduct van Vilvoorde.

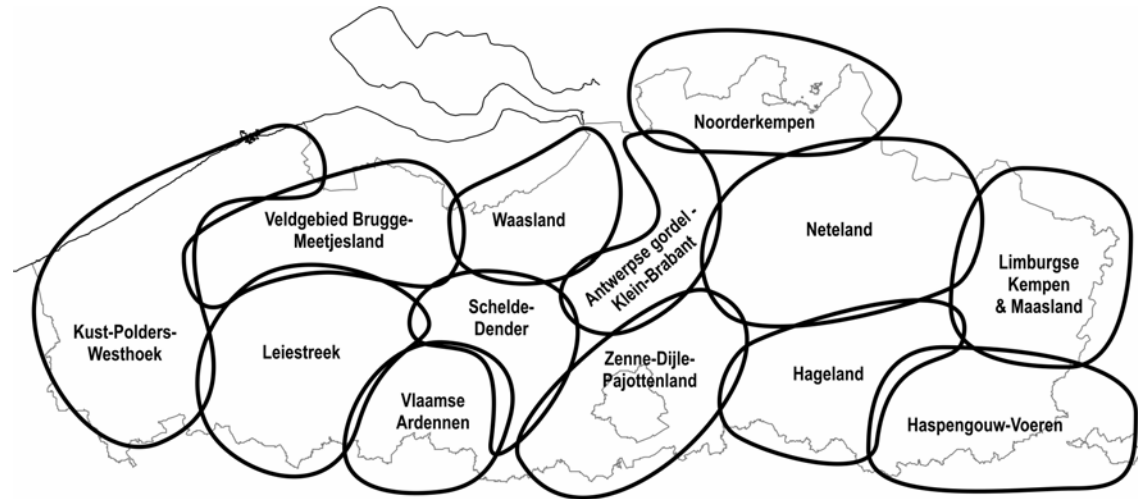
Voor de stedelijke gebieden van Diest, Aarschot en Tienen zijn concrete voorstellen uitgewerkt met bijkomende ruimte voor woningbouw, economische en andere activiteiten.

1.1. Open ruimte

De provincie stelde een afbakening van de natuurverbindingsgebieden en een differentiatie van de agrarische structuur voorop afgestemd op de timing van het Vlaams Gewest voor de afbakening van de agrarische en natuurlijke macrostructuur.

Van 2004 tot 2009 werkte de Vlaamse overheid in overleg met gemeenten, provincies en middenveldorganisaties een ruimtelijke visie uit op landbouw, natuur en bos in dertien buitengebiedregio's. De visie geeft op hoofdlijnen aan welke gebieden behouden blijven voor landbouw en waar er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding. Ze vormt de basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, die de bestemmingen op perceelsniveau vastleggen.

Voor elke regio heeft de Vlaamse Regering dat visievormingsproces afgerond met een beslissing over een actieprogramma voor de op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voor de landbouwgebieden waar de bestemming van het gewestplan zeker behouden kan blijven, besliste de regering om de bestaande agrarische bestemmingen te herbevestigen.



In Vlaams-Brabant zijn er ruimtelijke visies opgemaakt voor volgende 4 regio's: Hageland, Zenne-Dijle-Pajottenland, Schelde-Dender (grotendeels gelegen buiten de provincie) en Haspengouw-Voeren (grotendeels gelegen buiten de provincie).

Op 7 mei 2010 besliste de Vlaamse Regering over de verdere voortgang van het afbakeningsproces van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS). Er is een coördinatieplatform opgericht met vertegenwoordigers van de betrokken Vlaamse ministers en administraties en de natuur- en landbouworganisaties dat de verdere uitvoering van de afbakening opvolgt. Het bekijkt o.a. voor welke gebieden de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen kan starten en bundelt deze acties jaarlijks in een gebiedsgericht programma.

In Vlaams-Brabant worden er 132 gewestelijke ruimtelijk uitvoeringplannen vooropgesteld in de operationele uitvoeringprogramma's zoals geodkekerud door de Vlaamse regering: 43 in de regio het Hageland, 82 in de regio Zenne-Dijle-Pajottenland en 7 in de regio Schelde-Dender (enkel deel Vlaams-Brabant).

De provincie zal deze gewestelijke planprocessen de komende jaren verder opvolgen. Gezien de complexiteit en de omvang van deze opgave op gewestelijk niveau wordt de komende jaren geen initiatief van de provincie op korte termijn vooropgesteld voor de afbakening van de natuurverbindingsgebieden en differentiatie van de agrarische structuur.

De provincie zal een complementaire rol blijven opnemen in ondersteuning van de Vlaamse planprocessen . De focus vanuit de provincie blijft dan ook de komende jaren liggen op een doorwerking van de gewenste open ruimtestructuur uit het RSVB via het goedkeuringtoezicht op gemeentelijke planprocessen, de adviserende rol van de provincie naar gewestelijk

planprocessen en de integratie ervan in de eigen planprocessen (kleinstedelijke gebieden, economische knooppunten, etc).

De provincie zal indien er zich in het kader van andere planprocessen kansen aanbieden om de ontwikkelingsopties voor de open ruimte structuur te realiseren, niet nalaten hierop in te gaan.

1.2. Bebouwde ruimte

1.2.1. Nederzettingsstructuur

Het RSV koos voor een kernversterkend beleid. Met de 60/40-taakstelling streefde het RSV de bundeling van het wonen in de stedelijke gebieden na. Voor de provincie Vlaams-Brabant werd deze 60/40 verhouding vanuit het RSV verfijnt naar een 50/50 verhouding. Minstens 50% van de nieuw te bouwen woningen diende in stedelijk gebied te worden gebouwd, maximum 50% in gemeenten gelegen in het buitengebied.

Onderstaande tabel geeft de evolutie weer tussen 1992 (referentiejaar voor de beoogde trendbreuk) en 2007 (planhorizon RSV) en tussen 1997 (goedkeuring RSV) en 2007.

Bevolkingsevolutie 1992-2007	1992	1992	2007	2007	Evolutie 92-07	%	Evolutie 97-07	%
Stedelijk gebied	498.669	51%	534.873	51%	36.204	7	25.834	5
VSG Brussel	226.458	23%	243.777	23%	17.319	8	13.585	6
RS Leuven	132.472	14%	143.705	14%	11.233	8	6.565	5
Kleinstedelijke gebieden	139.739	14%	147.391	14%	7.652	5	5.684	4
Buitengebied	478.287	49%	517.594	49%	39.307	8	21.941	4

De tabel geeft aan dat er een omslag is gebeurd in de provincie sinds de beleidsvisie van het RSV ingang heeft gevonden. Sinds 1997 is de bevolkingsgroei sterker in de gemeenten die horen tot het stedelijk gebied ten opzichte van het buitengebied. De verhouding (51/49) is gelijk gebleven tussen 1992 en 2007.

Onderstaande tabel geeft aan dat in de periode 1997-2007 er 49% van de nieuwbouwwoningen gerealiseerd is in de stedelijke kernen en 51% in de gemeenten van het buitengebied. De verhouding 50/50 die in het RSV werd vooropgesteld is dus net niet gehaald.

Aantal bouwvergunningen nieuwbouw	1997-2007	%
Stedelijk gebied	18.718	49%
VSG Brussel	7.891	20%
RS Leuven	5.323	14%
Kleinstedelijke gebieden	5.504	14%
Buitengebied	19.834	51%

Op gewestelijk en provinciaal niveau werd naast de advisering en kwaliteitsbewaking vooral ingezet op het aanbodbeleid in de steden door de afbakening van de groot-, regionaal- en kleinstedelijke gebieden.

De afbakening voor de kleinstedelijke gebieden is reeds ver gevorderd. Voor de stedelijke gebieden Aarschot, Diest en Tienen worden de ruimtelijke uitvoeringsplannen voorlopig vastgesteld in 2011 waarmee de juridische randvoorwaarden voor een kwalitatief aanbodbeleid zullen worden vastgelegd. Voor afbakeningproces voor het kleinstedelijk gebied Halle loopt de milieueffectenrapportage. De voorlopige vaststelling van de ruimtelijk uitvoeringsplannen is voorzien in 2012. In 2011 wordt ook het planproces voor het kleinstedelijk gebied Asse opgestart.

Het planningsproces van de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, ondertussen herbenoemd tot Vlaams strategisch gebied rond Brussel, is afgerond. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringplan is voorlopig vastgesteld.

Het gewestelijk planningsproces voor het regionaal stedelijk gebied Leuven is lopende.

In het buitengebied wordt het aanbodbeleid gestuurd door de procedure voor het principiële akkoord. Op die manier wordt de nodige flexibiliteit aan de gemeenten gegeven om een aanbodbeleid te voeren, rekening houdend met het ruimtelijk kader van het RSV, het RSVB en de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Relevant in verband met de aansnijding van woonuitbreidingsgebieden is de toepassing van de bepalingen van het decreet grond- en pandenbeleid in 2010, waarbij voor initiatieven van een sociale woonorganisatie een specifieke regeling geldt.

1.2.2. Ruimtelijk-economische structuur

De provincie heeft de afgelopen jaren vooral ingezet op de optimalisatie van bestaande onderbenutte en/of verlaten bedrijvzones door middel van herontwikkelingsplannen. Zo werden er plannen opgemaakt voor de stationsomgevingen in Aarschot, Diest en Tienen en werd een plan opgemaakt voor de reconversie van de bedrijvzone op de grens tussen Machelen en Vilvoorde.

Daarnaast liggen er momenteel plannen op tafel voor 255 ha regionale bedrijvzones, oftewel 77% van de beoogde taakstelling (streefcijfer) waarvoor de provincie verantwoordelijk is¹ Het gaat hier met name om voorstellen in het kader van de afbakeningprocessen voor de kleinstedelijke gebieden Aarschot (45 ha), Diest (45 ha) en Tienen (75 ha) en de economische knooppunten Londerzeel (70 ha) en Ternat (20 ha).

	minimale opp. (ha)	streefcijfer (ha)
--	--------------------	-------------------

¹ Door de inlijving van het netwerk van de zuidelijk Zennevallei bij het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel is de beoogde taakstelling voor dit netwerk onttrokken aan de bevoegdheid van de provincie.

Kleinstedelijk gebied Aarschot	25	45
Kleinstedelijk gebied Asse	15	45
Kleinstedelijk gebied Diest	25	45
Kleinstedelijk gebied Halle	15	30
Kleinstedelijk gebied Tienen	35	75
Specifiek economisch knooppunt Londerzeel	40	70
Specifiek economisch knooppunt Ternat	10	20
TOTAAL	165	330

Het afbakeningproces voor het kleinstedelijk gebied Halle is recent opgestart. In 2011 wordt het planproces voor het kleinstedelijk gebied Asse aangepakt.

Op kwantitatief vlak is het verder vooral afwachten welk aandeel van de beoogde taakstelling uiteindelijk in de planprocessen voor de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en het Regionaal Stedelijk gebied Leuven (475 ha) kan opgenomen worden.

Voor de bijkomende selectie van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt in het RSV wordt door de provincie een streefcijfer van 25 ha vooropgesteld. Hiermee wordt ook de bijkomende taakstelling (20 ha) voor de periode 2007-2012 vanuit het RSV ruimtelijk geacommodeerd.

2 Actualisatie: verantwoording aanvullingen en beperkte wijzigingen

2.1. Open ruimte

Geen wijzigingen

2.2. Bebouwde ruimte

2.2.1. Nederzettingsstructuur

2.2.1.1. Ontwikkelingsperspectieven van de kernen

De ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende niveaus in de kernenhiërarchie zijn bijgestuurd vanuit het nieuwe kader dat in het grond- en pandenbeleid is uitgewerkt. Om het provinciale doelgroepenbeleid in overeenstemming te brengen met het grond- en pandenbeleid worden een aantal wijzigingen aangebracht.

2.2.1.2. Selectie van de kernen

Vanuit de gemeentelijk ruimtelijke structuurplannen en de gebiedgerichte planprocessen zijn er een aantal voorstellen tot wijziging geformuleerd naar de selectie van de kernen zoals opgenomen in het RSVB.

De gemeente Tremelo suggereert in haar voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de selectie van de kern Baal als woonkern. De kern heeft immers een vergelijkbaar voorzieningenniveau als het hoofddorp. De selectie van Baal als kern-in-het-buitengebied verhindert onder meer het aanduiden van zoeklocaties voor een lokaal bedrijventerrein. De selectie als kern-in-het-buitengebied wordt vervangen door een selectie als woonkern.

In het planproces voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Diest werd de selectie van Kagevinne als stedelijke kern niet ondersteund vanuit het Vlaams niveau. De ruimtelijke visie op het stedelijk gebied Diest neemt Kagevinne niet op binnen het stedelijk gebied. De selectie wordt daarom vervangen door een selectie als woonkern.

De gemeente Zemst suggereerde de selectie van Laar als woonkern. Laar heeft een belangrijk voorzieningenniveau in de kern (basisschool, cultuurhal, voetbalclub, jeugvoorzieningen, handelszaken,...). Er bevinden zich twee woonuitbreidingsgebieden die volgens het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan deel aangesneden kunnen worden. De kern van Laar zal dus instaan voor de opvang van een deel van de plaatselijke woonbehoeften. Vanuit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is het dus niet de bedoeling op het woonaanbod te beperken. Het gemeentelijk ontwikkelingsperspectief voor Laar, zoals vastgelegd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, komt dus meer overeen met dat voor de 'woonkernen' dan dat voor de 'kernen-in-het-buitengebied'.

2.2.1.3. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen

Dit deel diende te worden afgestemd op het nieuwe grond- en pandenbeleid. Met name de ontwikkelingsperspectieven met betrekking tot het doelgroepenbeleid zijn geherformuleerd uitgaande van het nieuwe beleidskader.

In het kader van de actualisatie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd per provincie een bijkomende taakstelling voor wonen berekend. In uitvoering van de bindende bepalingen van het RSV is het noodzakelijk dat op provinciaal niveau een doorrekening gebeurt van deze bijkomende taakstelling voor de kleistedelijke gebieden en de gemeenten die tot het buitengebied behoren.

2.2.2. Ruimtelijk-economische structuur

De ruimtelijk principes en ontwikkelingsopties kunnen als basis blijven fungeren voor het ruimtelijk beleid. Vanuit de herziening van het RSV dringen zich enkele beperkte aanpassingen op om het RSVB in overeenstemming te brengen met het hogere planniveau.

2.2.2.1. Londerzeel

Het ontwikkelingperspectief voor het specifiek economisch knooppunt Londerzeel is momenteel niet eenduidig verwoord. De opties op p 256 zijn in tegenspraak met het ontwikkelingperspectief zoals verwoord op p 307 wat betreft de gedifferentieerde economische ontwikkeling van het economisch knooppunt. Ook vanuit het lopende gebiedgericht planproces voor het economisch knooppunt komt naar voor dat een bundeling van de taakstelling op één locatie niet haalbaar is. Deze tegenspraak wordt weggewerkt. Het ontwikkelingsperspectief zoals verwoord op p 307 van het bestaande RSVB wordt behouden.

2.2.2.2. Kampenhout-Sas

De provincie ijverde in het ruimtelijks structuurplan Vlaams-Brabant voor de selectie van Kampenhout-Sas als volwaardige economisch knooppunt. Ondertussen is het planproces voor de herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen afgerond (cf. actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, zoals door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd op 17 december 2010). Kampenhout-Sas is hierin geselecteerd als 'bijzonder economisch knooppunt'. Binnen deze knooppunten is een uitbreiding van de bestaande bedrijvzones voor regionale bedrijvigheid mogelijk. De provincie wordt aangeduid als bevoegd bestuursniveau.

In het besluit van de Vlaamse Regering tot de definitieve vaststelling van de actualisatie en gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt voor Kampenhout-Sas gesteld dat afvalverwerkingactiviteiten worden uitgesloten in het bijzonder economisch knooppunt.

De selectie van Kampenhout-Sas als bijzonder economisch knooppunt in het RSV noopt tot een aantal aanpassingen waarbij het ontwikkelingsperspectief voor de 'economisch entiteit Kampenhout-Sas' (bundeling lokale bedrijvzones) wordt vervangen door het ontwikkelingsperspectief voor het bijzonder economisch knooppunt (uitbreiding regionale bedrijvzone). Hierin zal worden opgenomen dat afvalverwerkingactiviteiten zijn uitgesloten.

2.2.2.3. Asse-Ternat-Zellik

De activiteitenpool Zellik wordt in samenhang bekeken met het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel. Het Vlaamse niveau heeft hierbij de samenhang met de economische ontwikkeling van Asse en Ternat niet onder beschouwing genomen. Deze aanpak is dat ook

achterhaald. De passages waarin wordt gesteld dat Asse, Ternat en Zellik in samenhang dienen beschouwd komen daarom te vervallen.

2.2.2.4. Lokale bedrijvigheid

Het addendum bij het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen heeft de ontwikkelingsopties voor lokale bedrijvenzones bijgesteld. Dit heeft geleid tot een tegenstrijdigheid tussen het RSV en het RSVB. Het RSVB laat immers slechts voor een bepaald aantal gemeenten een ruimtelijke heroriëntatie van de taakstelling inzake werken toe van het hoofddorp naar een woonkern. In het aangepaste RSV is deze heroriëntatie voor alle gemeenten mogelijk. Om deze tegenstrijdigheid weg te werken dienen een aantal tekstdelen gewijzigd.

2.2.2.5. Zuidelijke Zennevallei

Vanuit het afbakeningproces voor het Vlaams Strategisch (voorheen Stedelijk) Gebied rond Brussel is gebleken dat het economisch netwerk Zuidelijke Zennevallei in zijn geheel wordt meegenomen binnen het VSGB. De ambities van de provincie zijn in dit verband dus achterhaald en komen daarom te vervallen.

2.2.2.6. Concentraties grootschalig kleinhandel

Het ontwikkelingsperspectief voor de grootschalige kleinhandel zoals verwoord in het RSVB is niet éénduidig verwoord. Met name het uitdoofbeleid voor de niet geselecteerde concentraties is onduidelijk in de praktijk. In het RSVB worden immers deze niet geselecteerde concentraties niet opgelijst en is er ook geen definitie gegeven van wat een concentratie is. In de praktijk dienen alle bestaande grootschalige kleinhandelsvestigingen buiten de geselecteerde concentraties dan ook beschouwd als solitaire inplantingen die volgens het RSV (p 364) geval per geval dienen afgewogen te worden.

De provincie had de bedoeling om, tegelijk met de opmaak van dit PRUP, in uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (bindende bepaling 3.2.3 inzake het beleidinstrumentarium voor grootschalige kleinhandel) zelf een ruimtelijk afwegingskader op te maken om de ongebreidelde ontwikkelingen van kleinhandel langsheen de invalswegen tegen te gaan. De Vlaamse Regering besliste in de loop van 2010 tot de opmaak van een omzendbrief 'ruimtelijk afwegingskader voor de inplanting van grootschalige detailhandel' in het kader van de 'startnota Winkelen in Vlaanderen'.

De opmaak van een kader op Vlaams niveau maakt een provinciaal initiatief moeilijk aangezien er tegenspraak tussen beide kaders kan ontstaan.

Het ontwikkelingperspectief voor de niet geselecteerde grootschalige kleinhandel dient daarom bijgesteld.

Een ongerijmdheid in het ontwikkelingsperspectief voor de grootschalige kleinhandel zoals

verwoord in het RSVB is de selectie van een aantal concentraties in de kleinstedelijke gebieden hoewel er ook wordt uitgegaan van een aanbodbeleid in de stedelijk gebieden (creëren van ruimte voor grootschalige kleinhandel in de stedelijke gebieden). Het is onduidelijk of deze selectie een limitatieve of minimale selectie betreft. De afweging voor de inplanting van grootschalige kleinhandel wordt beter gemaakt als onderdeel van de afbakeningprocessen voor de kleinstedelijke gebieden. De selecties binnen de kleinstedelijke gebieden worden daarom geschrapt.

2.3. Mobiliteit

2.3.1. selectie bovenlokale knooppunten

In de MOBILITEITSVISIE DE LIJN 2020 (april 2009) wordt de verbinding Tienen-Aarschot niet weerhouden. De Lijn heeft aangegeven dat ze blijft opteren voor een verbindende streeklijn tussen Tienen en Aarschot via de kernen GlabEEK en TielT-Winge. Ter hoogte van de stelplaats Kraasbeek wordt door De Lijn een bovenlokale stopplaats voorzien. De uitbouw van een bovenlokaal openbaar vervoersknooppunt ter hoogte van het Gouden-Kruispunt is daarom niet langer haalbaar op korte termijn. Voor de provincie primeert de uitbouw van een performant openbaar vervoersnetwerk op een ruimtelijke optimale inplanting van de bovenlokale knooppunten. Overwegingen vanuit haalbaarheid en lijnvoering moeten toelaten de selectie bij te sturen. De nodige flexibiliteit wordt daarom ingebouwd in het ontwikkelingsperspectief voor de bovenlokale knooppunten.

2.3.2. selectie secundaire wegen

De aangepaste selectie van de primaire wegen in het addendum bij het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen kan gevolgen hebben voor de selectie van de secundaire wegen. Daarnaast hebben heel wat gemeenten in hun gemeentelijk ruimtelijke structuurplannen voorstellen van wijziging gedaan wat betreft de selectie van delen van secundaire wegen.

De suggesties in het RSVB naar de selectie van de primaire wegen is achterhaald. In het addendum bij het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen werden de voorstellen geëvalueerd en deels geïntegreerd in het addendum. Een verdere suggestie naar het Vlaams niveau is dan ook niet meer nodig.

Om in de toekomst een wijziging aan de selectie van de secundaire wegen vanuit gebiedgerichte planprocessen mogelijk te maken, wordt er een algemeen principe ingeschreven dat dit mogelijk moet maken (cf. bepalingen addendum RSV voor primaire wegen).

De selectie van de secundaire wegen is door de dienst mobiliteit geëvalueerd vanuit de suggesties uit gemeentelijke en gebiedsgerichte planprocessen. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen. Ook een aantal materiële fouten werden gecorrigeerd.

Ter info - functie van secundaire wegen

- *Secundaire wegen type 1: de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op bovenlokaal niveau voor het autoverkeer op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint moeten filters of weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofd- of primaire wegen, waardoor de weg als primaire as gaat functioneren, vermeden worden. Bijkomend kan de weg ook een belangrijke functie hebben voor het openbaar vervoer en/of fietsverkeer op bovenlokaal of provinciaal niveau.*
 - *Secundaire wegen type 2: de hoofdfunctie van deze wegen is verzamelen op bovenlokaal niveau voor het autoverkeer. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan in de categorie secundair van het type 1. Bijkomend kan de weg ook een belangrijke functie hebben voor het openbaar vervoer en/of fietsverkeer op bovenlokaal of provinciaal niveau.*
 - *Secundaire wegen type 3: de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden voor het openbaar vervoer en/of het fietsverkeer op bovenlokaal en provinciaal niveau. De weg heeft daarbij voor het autoverkeer slechts een aanvullende verbindende en/of verzamelende functie op (boven)lokaal niveau*
- *Wezembeek-Oppem N226 Wezembeeklaan tussen grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest en rotonde Jan Baptist De Keyzerstraat.: selectie als secundaire weg type 3*

Motivatie:

Principe van selectie N226 als secundaire weg type 3 is reeds goedgekeurd door deputatie op 12 november 2009 (besluit met afschrift naar gemeenten en Vlaams gewest)

Bij de opmaak van de mobiliteitsplannen van Kraainem en Wezembeek-Oppem is bij de leden van de gemeentelijke begeleidingscommissie een consensus ontstaan over de selectie van de N226 (tussen de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rotonde Jan Baptist De Keyzerstraat) als een secundaire weg type 3 vanwege de volgende argumentatie:

- *De aansluiting met het op- en afrittencomplex van de R0: een lokale weg sluit in principe niet aan op een hoofdweg.*
- *De aansluiting op het vervoltraject over de gewestgrens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar de weg een selectie heeft als 'hoofdweg' (volgens de terminologie die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruikt voor haar wegcategorisering, dit komt dus niet overeen met een hoofdweg in Vlaanderen, maar zeker niet met een lokale weg).*
- *De noodzaak aan een regionale toegankelijkheid en bereikbaarheid op een duurzame manier in functie van een regionale attractiepool, namelijk het ziekenhuis en de campus UCL – Cliniques St.-Luc.*
- *De belangrijke openbaar vervoer corridor naar het intergewestelijk knooppunt Metro Kraainem.*
- *De bovenlokale functionele fietsverbinding van Wezembeek-Oppem over Kraainem naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*
- *De geplande ontwikkelingen rond Pikdoornveld in Kraainem. In het GRS stelt de gemeente als randvoorwaarde voor deze bovenlokale ontwikkeling dat (onder andere) eerst de plannen voor de herinrichting van de Wezembeeklaan moeten uitgewerkt zijn door de betrokken overheid. De herinrichting van de Wezembeeklaan en aanpalende straten in functie van doorstroming, veiligheid, verkeersleefbaarheid en openbaar vervoer is noodzakelijk. De N226 Wezembeeklaan moet worden heraangelegd in functie van de rol die hij krijgt. Het is aangewezen om in te zetten op alternatieven voor de auto. Fietsers en het openbaar vervoer dienen een plaats te krijgen.*
- *Voortbouwend op deze argumentatie werd door het Agentschap Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest een studie opgestart rond de herinrichting van de N226 Wezembeeklaan als een secundaire weg type 3.*

- *Zemst N227 Tervuursesteenweg: selectie als secundaire weg type 3*

Motivatie:

Voor de doortocht van Elewijt wordt in het nieuwe mobiliteitsplan van Zemst aangegeven dat deze best geselecteerd wordt als secundaire 3. Uit het mobiliteitsplan Zemst, goedgekeurd op PAC januari 2011: "De Tervuursesteenweg (N227) is voor de gemeente Zemst een weg die zowel in huidige toestand als naar de toekomst toe een hogere wegcategorisering vervult dan slechts "lokale verbindingsweg".

Uit de startnota "Doortocht Tervuursesteenweg (N227) te Elewijt", goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie Vlaams-Brabant dd. 12-01-2010, en uit de omkaderende gesprekken met alle partners is gebleken dat de huidige categorisering van de Tervuursesteenweg (N227) te Elewijt niet voldoet gezien de parallelle ligging aan de A1/E19 en het huidige type en gebruik van deze weg. De gemeente verzoekt de provincie Vlaams-Brabant dan ook om de Tervuursesteenweg (N227) op te waarderen tot een secundaire weg type 3."

N227 is nu al secundaire 3 tussen de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en N21 (Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Nossegem en Steenokkerzeel). Ter hoogte van Steenokkerzeel volgt de secundaire 3 het traject van de omleidingsweg. Deze selectie van de N227 wordt met de herziening dan verder doorgetrokken door Perk (gemeente Steenokkerzeel) en Elewijt (gemeente Zemst).

- **Zemst N267 Damstraat: selectie als secundaire weg type 3**

Motivatie:

Bij de opmaak van het mobiliteitsplan van Zemst, goedgekeurd op PAC januari 2011, is bij de leden van de gemeentelijke begeleidingscommissie consensus ontstaan over de selectie van de N267 Damstraat tussen N1 Brusselsesteenweg en E19 als een secundaire weg type 3. Dit is nu een lokale weg en een ontbrekende schakel tussen een andere secundaire weg type 3 (N1) en een hoofdweg (E19).

- **Grimbergen-Wemmel N202 Brusselsesteenweg - Sint-Annalaan - Romeinsesteenweg: selectie als secundaire weg type 3**

Motivatie:

Momenteel werkt de gemeente Grimbergen aan de vernieuwing van haar mobiliteitsplan met onder andere een herziening van de wegcategorisering.

Op de kaart van het oude mobiliteitsplan was de N202 ingetekend als een secundaire weg type 2. Op de kaart van het GRS met de gewenste verkeers- en vervoersstructuur was de N202 echter als een secundaire 3 ingetekend. In de tekst van het voorontwerp van het GRS werd voorgesteld "om de N202 tussen N211 en R0 te selecteren als secundaire 2. Voor het deel van N202 tussen R0 en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt secundaire 3 voorgesteld". Het GRS werd uiteindelijk goedgekeurd mits afstemming tussen tekst en kaart, waarbij de kaart zou worden afgestemd op de tekst.

De vernieuwing van het mobiliteitsplan van Grimbergen biedt een opportuniteit om extra duidelijkheid te scheppen in de gewenste categorisering voor de N202. Dit vernieuwingsproces is nog niet afgerond, maar gelet op de ligging van de weg, deels parallel aan de A12, deels parallel aan de R0 en op de functie van de weg wordt vanuit het RSVB nu voorgesteld om het hele tracé tussen de N211 in Grimbergen en de Dikke Beuklaan in Wemmel te selecteren als een secundaire weg type 3.

Dit past ook binnen de visie van gemeente Wemmel: De Romeinsesteenweg vormt er de gewestgrens met Brussel. De wegbeheerders zijn de gemeenten Wemmel en Grimbergen aan Vlaamse kant en stad Brussel op grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Dikke-Beuklaan is in het BHG gecategoriseerd als 'hoofdweg' (op 2 na hoogste categorie van het primair net) en de Romeinsesteenweg is gecategoriseerd als 'interwijkenweg'. De gemeente Wemmel suggereert om de Romeinsesteenweg en de Dikke Beuklaan (de Vlaamse weghelft) een categorisering te geven die aansluit bij de Brusselse: namelijk een secundaire weg 2 of 3. Gelet op de functie van deze weg, de ligging parallel met de R0 en de selectie van de N202 Sint-Annalaan als secundaire 3 wordt voorgesteld ook de Romeinsesteenweg te selecteren als een secundaire 3.

- *Haacht N21: selectie als van secundaire 3 binnen de zogenaamde ring van Haacht*

Motivatie:

De gemeente Haacht stelt bij de vernieuwing van haar mobiliteitsplan een wijziging voor aan de selectie van het RSVB. De gemeente is voorstander om de N21-Stationstraat en N21-Werchtersesteenweg binnen de ring van Haacht te categoriseren als een lokale weg type II in plaats van een secundaire weg type II respectievelijk type III. Buiten de ring van Haacht ondersteunt de gemeente bovenstaande selectie. De selectie van de secundaire wegen volgens de visie van de gemeente ziet er uit als volgt:

- *Secundaire weg type II: N21 van N221 (Luchthavenlaan te Steenokkerzeel) tot Zoellaan-Jennekensstraat (te Haacht)*
- *Secundaire weg type III: N21 van Kloosterstraat-Lombaardenlaan (te Haacht) tot Provinciebaan (te Rotselaar)*
- *Het tussenliggende stuk van de N21 - binnen de zogenaamde ring van Haacht - wordt een lokale ontsluitingsweg.*

Op de provinciale auditcommissie op 14 juni 2011 - waar het nieuwe beleidsplan van Haacht werd goedgekeurd - werd de bekommernis geuit dat dit voorstel tot de-categorisering van de secundaire wegen in het centrum van Haacht niet mag leiden tot een weginrichting in het centrum ten nadele van het openbaar vervoer. Ook betekent het voorstel van de gemeente dat het gedeelte secundaire 2 niet meer aansluit op het gedeelte secundaire 3, met dus een soort hiaat. Dit is niet logisch in de netwerkopbouw van de secundaire wegen. Gelet op de definitie van een secundaire weg type 3 - en op de functie van de N21 stelt de provincie voor om met de herziening van het RSVB de N21 binnen de zogenaamde ring van Haacht net volledig te selecteren als een secundaire weg type 3.

Dit betekent:

- *N21 Stationstraat-Markt tussen Zoellaan-Jennekensstraat en Keerbergsesteenweg wijzigt van een secundaire 2 naar een secundaire 3*
- *N21 Werchtersesteenweg tussen Keerbergsesteenweg en Lombaardenlaan blijft een secundaire 3.*

Vergeleken met het voorstel uit het mobiliteitsplan van de gemeente Haacht (lokale ontsluitingsweg) betekent een selectie als secundaire 3 geenszins dat de autofunctie binnen de zogenaamde ring van Haacht belangrijker wordt. Immers, de hoofdfunctie van secundaire wegen type 3 is verbinden voor het openbaar vervoer en/of het fietsverkeer op bovenlokaal en provinciaal niveau. De weg heeft daarbij voor het autoverkeer slechts een aanvullende verbindende en/of verzamelende functie op (boven)lokaal niveau. Een secundaire 3 kan in vergelijking met een lokale ontsluitingsweg dus dezelfde autofunctie hebben maar geeft wel alle belang aan fiets en openbaar vervoer. Zeker in een centrum zijn dit twee kaarten die best getrokken kunnen worden.

- *Tremelobaan-Veldonkstraat-Tremelosteenvweg-Scharpélaan-Aarschotsesteenweg: verplaatsing van secundaire 3 (van Veldonkstraat naar Baalsebaan)*

Motivatie:

Deze as is destijds geselecteerd om een duidelijke openbaar-vervoersas aan te duiden tussen de stedelijke gebieden Aarschot en Mechelen. De gemeente Tremelo stelt in haar GRS voor om het tracé voor de secundaire weg type 3 aan te passen. De selectie van deze secundaire as is vooral gebeurd in functie van het openbaar vervoer en niet zozeer als bovenlokale autoverbinding. In dat opzicht is het begrijpelijk dat de as verlegd wordt naar de Baalsebaan. Langs deze weg is veel meer bebouwing aanwezig (lees potentiële busgebruikers) dan langs de Veldonkstraat. Er zijn ook veel meer bebouwde zijstraten. De Zuidlaan in het centrum van Baal is iets minder geschikt gezien de eenzijdige wegversmallingen (maar de beste optie in Baal). In het centrum van Tremelo wordt een nieuwe route voor de bussen uitgewerkt. (zie structuurplan van de gemeente)

- *Halle N28 Nijvelsesteenweg en Kerckhove D'Exaerdestraat- Vandenpeereboomstraat "deselectie" van secundaire 3*

Motivatie:

In het kader van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle wordt een tracé van A8 tot N6 (Brusselsesteenweg) via de Landingsbaan onderzocht. Deze weg zou een nieuwe secundaire weg worden in plaats van de Kerckhove D'Exaerdestraat- Vandenpeereboomstraat tussen station Halle en Alsebergsesteenweg (oost-west) en de N 28

tussen station van Halle en A8. Halle wil de Suikerkaai ook wijzigen van een secundaire weg type III naar een lokale weg, het probleem is dat in het geval de Landingsbaan geupgraded wordt er in dit geval geen secundaire wegen meer langs het station van Halle lopen.

- **Sint-Genesius-Rode Sint Michielsdreef "deselectie" van secundaire 3**

Motivatie:

In het RSVB staat de Sint-Michielsdreef geselecteerd als secundaire weg type 3. Deze weg in het Zoniënwoud is reeds sinds de jaren 1980 niet meer toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. In het Iris2-plan is de Sint- Hubertusstraat reeds geselecteerd als 'Hoofdweg'.

- **Sint-Genesius-Rode Duboislaan "deselectie" van secundaire 3**

Motivatie:

In het RSVB is de Duboislaan in het Zoniënwoud geselecteerd als secundaire weg type 3.. De Duboislaan is wel toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Maar de gemeente Sint-Genesius-Rode wenst deze weg niet te weerhouden als een secundaire weg type III. De Lijn heeft ook geen plannen om van de Duboislaan een openbaar vervoersas te maken. De deselectie van de as door het Zoniënwoud onderbreekt ook de secundaire as tussen westzijde en oostzijde van de Ring rond Brussel.

- **Lennik: N282 tussen N285 en aansluiting metro Erasmus "deselectie" van secundaire 3**

Motivatie:

In het IRIS-plan 2 staat de Lenniksebaan aangeduid als 'weg tussen wijken'. De gemeente Lennik geeft deze wijziging ook aan in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Er rijdt vandaag één buslijn langs deze as. Eveneens rijdt er langs de parallelle as via Vlezenbeek ook één buslijn. In de visie 2020 van De Lijn zijn er geen uitspraken over de N282 terug te vinden.

- **Hoeilaart N275 tussen Ring rond Brussel en grens BHG selectie als secundaire 3**

Motivatie:

De N275 is op het grondgebied van het BHG geselecteerd in het IRIS-2plan als 'hoofdweg'. De grens met het Vlaams Gewest loopt halverwege tussen Watermaal-Bosvoorde en de Ring rond Brussel dwars over de weg. In het RSVB is dit gedeelte niet geselecteerd.

- **R27 (Tienen) vanaf Grijpenveld tot N3 West: selectie als secundaire weg 2**

Motivatie:

Als er geen vraag meer is om dit weggedeelte op te nemen als primaire weg type 2 is het alternatief een secundaire 2. Dit stond ook reeds zo vermeld in de vorige versie van het RSVB maar het was niet opgenomen in de lijst van secundaire wegen type 2.

- **R27 (Tienen) te ontwerpen noordelijke rondweg tussen N3 Oost en N3 West: selectie als secundaire weg 2. N223 en N29 tussen nieuwe rondweg en vesten: selectie als secundaire weg 3. Noordelijke vesten tussen N3 Oost en N3 West selectie als secundaire weg 3.**

Motivatie:

Bij de opmaak voor de herinrichting van de noordelijke vesten van Tienen is gebleken dat deze gewestweg na herinrichting (met fietspaden, extra oversteekplaatsen, aangepaste lichtenregeling en busstroken) de autoverkeersstromen niet zal kunnen verwerken. Het planningsproces voor de aanleg van een noordelijke rondweg is

lopende. De regionale bedrijvzone Soldatenveld zou uitbreiden. De nieuwe rondweg zal als ontsluiting voor deze bedrijvzone kunnen dienen. Ook aansluiting met secundaire weg type I naar Diest en naar Aarschot. De nieuwe rondweg staat ook vermeld in het mobiliteitsplan van de stad Tienen, in het afbakeningsproces van kleinstedelijk gebied Tienen alsook in apart studiewerk.

De noordelijke Vesten (N3) blijven behouden als secundaire weg 3 bij selectie rondweg als secundaire 2, omdat deze vesten een zeer belangrijke functie hebben voor het openbaar vervoer en de zachte weggebruiker.

N223 en N29 (Tienen) tussen nieuw te ontwerpen noordelijke rondweg en aansluiting met N3 Noordelijke Vesten: aanpassing van selectie van secundaire weg 1 naar secundaire weg 3

Motivatie

De gedeelten van N223 en N29 die binnen deze nieuwe rondweg komen te liggen moeten dan secundaire III worden. Voor het openbaar vervoer blijven ze immers een bovenlokale functie hebben. Voor autoverkeer wordt dit eerder lokaal.

- **Aarschot R25: Vanaf N10 (Aarschot-Noord) tot Langdorpsesteenweg: aanpassing van selectie van secundaire weg 3 naar secundaire weg 2**

Motivatie:

In het huidige RSVB geselecteerd als secundaire III. Na de afbakening van het kleinstedelijk gebied werd gedacht aan primaire 2 of secundaire 2. De dienst mobiliteit is eerder voorstander van een selectie als secundaire weg type 2. De R25 sluit aan op secundaire wegen type 1 (N10 en N19). Een selectie als secundaire 3 rondom een stadscentrum is ook eerder vreemd, maar in de uitwerkingsnota van het mobiliteitsplan van de stad Aarschot staat het als secundaire III weergegeven, alsook in ons eigen structuurplan nu. De rondweg wordt geen belangrijke openbaar vervoerverbinding. De meeste bussen die uit het noorden komen zullen de N19 volgen naar het centrum zelf. OV-lijnen uit het oosten zullen het stadscentrum inrijden via het kruispunt met de Langdorpsesteenweg). De rondweg heeft als hoofd functie het verzamelen en ontsluiten van mobiliteitsgenererende elementen op provinciaal niveau (kleinstedelijk gebied) naar het hoofd- en primair wegennet.

- **Dilbeek N8 schrappen van voetnoot 32**

Motivatie:

Deze nota geeft een standpunt van de provincie over de herinrichting van de N8. Ondertussen is dit standpunt bijgesteld. De voetnoot is niet langer actueel en wordt daarom geschrapt.

- **Aanpassing aantal materiële fouten in tabel RSVB**
 - N26 (moet N267 zijn) tussen N26 Boortmeerbeek en aansluiting 11 E19.
 - N1 vanaf Diegemlaan: moet Diegemstraat zijn.
 - N1 vanaf grens Antwerpen tot Diegemlaan (moet Diegemstraat zijn)
 - Alsebergsesteenweg tussen BHG en Waals-Brabant: grenst aan Eigenbrakel, in de tabellen staat s'Gravenbrakel fout.
- **Aanpassing aantal materiële fouten op kaart**
 - N9 Pontbeek is primaire II en staat op onze kaart als primaire I.
 - Diest: N174 is geen secundaire weg volgens de lijst (dit is correct). Op de kaarten staat deze echter wel aangeduid, zowel op de overzichtskaart als op de deelruimtekaarten.
 - Diest: R26 Oost vanaf N29 tot N2 (naar Diest) is wel een secundaire weg type III. Deze staat wel in de tabellen maar niet op de kaarten weergegeven.

2.4. Toerisme en recreatie

Geen wijzigingen

3 Actualisatie en beperkte herziening van het richtinggevend gedeelte

3.1. Open ruimte

Geen wijzigingen

3.2. Bebouwde ruimte

3.2.1. Nederzettingsstructuur

3.2.1.1. Ontwikkelingsperspectieven van de kernen

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekstdelen worden geschrapt en vervangen in Deel III, 2.3 Ontwikkelingsperspectieven en selectie van de kernen (p226-230):

2.3.1 Ontwikkelingsperspectieven

>> Hoofddorp

Het wonen dient in het hoofddorp prioritair te worden gestimuleerd met aandacht voor de differentiatie van het woningaanbod. De woonkwaliteit dient maximaal te worden ondersteund.

- Leegstaande woningen en gebouwen en onbebouwde percelen aan een uitgeruste weg dienen prioritair benut.
- Niet-uitgeruste woongebieden kunnen aangesneden worden, indien dit gebeurt ten behoeve van het doelgroepenbeleid., **met inachtnaam van de decretale bepalingen uit het grond- en pandenbeleid.**
- Woonuitbreidings- en reservegebieden en dergelijke kunnen binnen de omschrijving van het hoofddorp aangesneden worden indien dit gebeurt ten behoeve het doelgroepenbeleid, , **met inachtnaam van de decretale bepalingen uit het grond- en pandenbeleid.**
- Bijkomende nieuwe zoneringen zijn niet wenselijk. Binnen de ruimtebalans kunnen verschuivingen die passen binnen het kader van het gemeentelijk structuurplan toegelaten worden.
- Nieuwe bijkomende zoneringen voor woonwagenterreinen zijn mogelijk.

>> Woonkern

Het wonen is prioritair ten opzichte van andere functies.

- Leegstaande woningen en gebouwen en percelen gelegen aan een uitgeruste weg worden prioritair benut.

- Niet-uitgeruste woongebieden kunnen aangesneden worden indien dit gebeurt ten behoeve van het doelgroepenbeleid, **met inachtnaam van de decretale bepalingen uit het grond- en pandenbeleid**. én indien het gaat om kleinschalige projecten die bijdragen tot de kwaliteitsverbetering van de kern.
- Woonuitbreidings-, reservegebieden en dergelijke kunnen binnen de omschrijving van de woonkern aangesneden worden indien dit gebeurt ten behoeve het doelgroepenbeleid, **met inachtnaam van de decretale bepalingen uit het grond- en pandenbeleid** ~~indien de mogelijkheden in het hoofddorp uitgeput zijn, of indien het gemeentelijk structuurplan voldoende verantwoordt dat de aansnijding van het desbetreffende woonuitbreidingsgebied prioritair is ten opzichte van dit in het hoofddorp. Deze gebieden kunnen slechts benut worden indien er voldoende oppervlakte aangewend wordt voor realisatie van sociale huur en koopwoningen én indien het gaat om kleinschalige projecten in uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.~~
- Bijkomende nieuwe zoneringen zijn niet wenselijk. Binnen de ruimtebalans kunnen verschuivingen die passen binnen het kader van het gemeentelijk structuurplan toegelaten worden. Nieuwe woonontwikkelingen zullen steeds afgestemd worden op de schaal van de kern waarbij het te ontwikkelen gebied behoort.

>> Kern-in-het-buitengebied

Nieuwe woonontwikkelingen zullen steeds kleinschalig zijn en op schaal van de kern waartoe ze behoren.

- Leegstaande woningen dienen prioritair benut. Andere leegstaande gebouwen kunnen benut worden, indien dit bijdraagt tot de kwaliteitsverbetering van de kern.
- Onbebouwde percelen aan een uitgeruste weg kunnen benut worden indien geen verdere verlinting optreedt.
- Het aansnijden van niet-uitgeruste woongebieden is niet wenselijk, tenzij ~~dit gebeurt ten behoeve van de realisatie van sociale huur en koopwoningen én~~ indien het gaat om kleinschalige projecten die bijdragen tot de kwaliteitsverbetering van de kern **in uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan**.
- Aansnijden van woonuitbreidings-, reservegebieden enz. is niet wenselijk tenzij dit gebeurt ten behoeve van het doelgroepenbeleid, **met inachtnaam van de decretale bepalingen uit het grond- en pandenbeleid**.én indien het gaat om kleinschalige projecten die bijdragen tot de kwaliteitsverbetering van de kern **in uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan**.
- Bijkomende nieuwe zoneringen zijn niet mogelijk. Binnen de ruimtebalans kunnen verschuivingen die passen binnen het kader van het gemeentelijk structuurplan toegelaten worden.

3.2.1.2. Selectie van de kernen

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekst wordt vervangen in Deel III, 2.3 Ontwikkelingsperspectieven en selectie van de kernen (p232-242):

In Tabel 31: Selectie van de kernen

	kern-in-het buitengebied	woonkern	hoofddorp	stedelijke kern	potentieel stedelijke kern	kern in het bebouwd perifeer landschap
Tremelo						
Baal	*	x				
Diest						
Kagevinne		x		*		
Zemst						
Laar	*	x				

GEWIJZIGDE KAARTEN:

Kaart 39, 40 en 41 worden geschrapt. De selectie van de kernen is aangepast en duidelijk weergegeven in de tekst.

Kaarten 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 en 56 worden vervangen door de gelijkgenummerde kaarten als bijlage bij dit addendum.

3.2.1.3. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekstdelen worden aangevuld, geschrapt en vervangen in Deel III, 2.4 Verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen (p 243-245)

2.4 Verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen

De provincie zal op korte termijn een verdere kwantitatieve doorrekening doen van de bijkomende taakstelling 2007-2012 die is berekend in het kader van de actualisatie en de gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (zoals in werking getreden op 2 mei 2011).

2.4.1 De taakstelling voor de stedelijke gebieden

~~Om het aanbod aan sociale huurwoningen in de stedelijke gebieden ook naar de toekomst op een voldoende peil te houden wordt een streefcijfer voor de realisatie van sociale huurwoningen vooropgesteld van 5% op het totaal aantal gezinnen en van 5% van de taakstelling aan bijkomende woningen. Dit streefcijfer zal een vertaling krijgen in een effectieve ruimtebehoefte die hiervoor te dient vrijgehouden te worden.~~

- Om het sociaal woonaanbod in de stedelijke gebieden naar de toekomst op een voldoende peil te houden zijn de sociale objectieven en normen vanuit het decreet grond- en pandenbeleid van 27 maart 2009 (en latere wijzigingen) richtinggevend.

2.4.2 Buitengebiedgemeenten

- ~~• dat in buitengebiedgemeenten gestreefd wordt dat min. 5% van de bijkomende woningen een sociale huurwoning is. Het aantal sociale huurwoningen in de buitengebiedgemeenten mag echter niet meer dan 8% (arrondissement Leuven) à 10% (arrondissement Halle-Vilvoorde) van het totaal aantal gezinnen bedragen. Dit streefcijfer zal een vertaling krijgen in een effectieve ruimtobehoefte die hiervoor te dient vrijgehouden te worden.~~
- dat de provincie pleit voor gemengde projecten waar sociale huur- en koopwoningen gezamenlijk met andere woningen worden ontwikkeld.
- ~~• dat voor de kwantificering van het doelgroepenbeleid ten hoogste vanuit de verwachte eigen bevolkings- en gezinsgroei vertrokken mag worden (geen inwijking)~~
- ~~• dat voorraden t.b.v. van het doelgroepenbeleid enkel kunnen vrijgegeven worden indien de effectieve realisatie wordt gegarandeerd. De gemeente geeft aan welke maatregelen hiertoe genomen zullen worden.~~
- dat de sociale objectieven en normen vanuit het decreet grond- en pandenbeleid van 27 maart 2009 (en latere wijzigingen) richtinggevend zijn voor de kwantificering van het doelgroepenbeleid.

3.2.2. Ruimtelijk-economische structuur

3.2.2.1. Londerzeel

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekstdelen worden geschrapt en aangevuld in Deel III, 3.5.1 Londerzeel (p 256)

3.5.1 Londerzeel

Bij de ontwikkeling van het specifiek economisch knooppunt Londerzeel wordt vooral rekening gehouden met de bestaande ontwikkelingen van op logistiek en distributie gerichte activiteiten en een eerder beperkt aandeel van productieactiviteiten.

De provincie stelt voor het specifiek economisch knooppunt Londerzeel dat minimaal 40 ha dient gerealiseerd te worden en 70 ha als streefcijfer wordt vooropgesteld. De provincie zal het knooppunt uitbouwen door deze oppervlakte te verdelen over een aantal specifieke locaties die elk een specifieke invulling krijgen.

~~De provincie kiest er voor om de logistiek activiteiten uit te bouwen op één nieuw en goed multimodaal ontsloten terrein (weg en openbaar vervoer) langsheen de A12.~~

De A12 zal hiertoe ook als openbaar vervoersas worden ingericht. Ontwikkeling van kantoorlocaties is hier niet wenselijk.

3.2.2.2. Kampenhout-Sas

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekst vervangt Deel III, 3.2.6 De economische entiteit Kampenhout-Sas (p 252):

3.2.6 Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas

De provincie Vlaams-Brabant wenst de uitbreiding van het bedrijventerreinen in het bijzonder economisch knooppunt te onderzoeken. Er wordt gestreefd naar uitbreiding van de bedrijvenszone met circa 25 ha (streefcijfer). Loutere afvalverwerkingactiviteiten² worden uitgesloten binnen de bedrijvenszones in het bijzonder economisch knooppunt. Voor bestaande bedrijfsactiviteiten (en hun eventuele uitbreidingen) kan een uitzonderingmaatregel worden uitgewerkt. Voor afvalverbranding is echter geen uitzonderingsmaatregel mogelijk.

De onderstaande tekst vervangt Deel III, 3.6 De economische entiteit Kampenhout-Sas (p 256):

3.6 Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas

De provincie Vlaams-Brabant wenst de uitbreiding van het bedrijventerreinen in het bijzonder economisch knooppunt te onderzoeken. Er wordt gestreefd naar uitbreiding van de bedrijvenszone met circa 25 ha (streefcijfer, minimaal 15 ha).

Bij de uitbreiding zal rekening gehouden moeten worden met de belangrijke natuurwaarden ten zuiden van het kanaal. Uitbreiding in deze richting wordt uitgesloten. Loutere afvalverwerkingactiviteiten worden uitgesloten binnen de bedrijvenszones in het bijzonder economisch knooppunt. Voor bestaande bedrijfsactiviteiten (en hun eventuele uitbreidingen) kan een uitzonderingmaatregel worden uitgewerkt. Voor afvalverbranding is echter geen uitzonderingsmaatregel mogelijk.

De onderstaande tekst wordt aangevuld in Deel III, 3.11 Verdeling over de economische knooppunten (p265):

3.11 Verdeling over de economische knooppunten

In Tabel 38: economische taakstelling

	minimale oppervlakte (ha)	streefcijfer (ha)
Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas	15	25

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel IV, 4.1 Het subgebied Mechelen-Leuven-Brussel (p 305):

² Verbrandinginrichtingen en installaties zijn uitgesloten. Ook de loutere recyclage en verwerking van grondstoffen uit afvalstoffen zonder verdere verwerking binnen een productieproces binnen hetzelfde bedrijf is uitgesloten. teruggewinnen (recyclage of verwerking) van grondstoffen uit afvalstoffen en het inzetten ervan in een productieproces binnen hetzelfde bedrijf als gehele of gedeeltelijke vervanging van primaire grondstoffen blijft wel mogelijk (i.e. verwerking tot secundaire grondstoffen).

>> Het sturen van de economische druk

~~De provincie beschouwt Kampenhout-Sas als een specifieke economische entiteit en wenst de lokale behoeften van de gemeenten Kampenhout, Boortmeerbeek en Haacht te bundelen. De provincie zal een coördinerende rol opnemen om samen met de betrokken gemeentebesturen de verschillend ruimtelijke economische activiteiten te bundelen.~~

3.2.2.3. Asse-Ternat-Zellik

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 3.4.1 Asse (p 254):

3.4.1 Asse

~~De economische ontwikkeling van **Asse** dient in samenhang met de activiteitenpolen Ternat en het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel beschouwd te worden.~~

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 3.5.2 Ternat (p 256):

3.5.2 Ternat

~~Zoals eerder gesteld dient de ontwikkeling van het specifiek economisch knooppunt Ternat in samenhang met Asse en de activiteitenpool Zellik te gebeuren.~~

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel IV, 4.3 Het subgebied Aals-Ninove-Brussel (p 309):

>> Wonen, werken en recreëren in een verstedelijkte open ruimte

~~De economische ontwikkelingsperspectieven van Ternat en deze van Asse kunnen echter niet los van elkaar beschouwd worden. De gewenste economische ontwikkeling van Asse dient op zijn beurt in samenhang met de ontwikkelingsperspectieven van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel bekeken te worden (Zellik in het bijzonder).~~

~~Bij de uitbouw van de bedrijvzone dient specifieke aandacht besteed aan de landschappelijke inkleiding.~~

~~Verdere economische ontwikkelingen dienen samen met de ontwikkeling van het economisch knooppunt van Ternat te worden onderzocht.~~

3.2.2.4. Lokale bedrijvigheid

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekst vervangt in Deel III, 3.2.7 Lokale bedrijvigheid in de hoofddorpen (p253):

3.2.7 Lokale bedrijvigheid

Bij voorkeur worden terreinen voor lokale bedrijvigheid gebundeld aansluitend bij een hoofddorp. Indien geen ruimtelijk verantwoorde locatie aan het hoofddorp wordt gevonden, kan een lokale bedrijvzone ook aansluiten bij een woonkern, zo mogelijk bij een bestaande kmo-zone of bij een bestaande grote harde ontsluitingsinfrastructuur in de mate dat dit verzoenbaar is met de zorg voor het behoud van de open ruimte en de kernhiërarchie.

Om ruimtelijke spreiding tegen te gaan, wordt intergemeentelijke samenwerking gestimuleerd om meerdere lokale bedrijventerreinen samen te voegen op één locatie die voldoet aan de lokalisatieprincipes.

De onderstaande tekst en tabel wordt geschrapt in Deel III, 3.8.1 Ruimtelijk heroriëntatie van de taakstelling (p261):

3.8.1 Ruimtelijk heroriëntatie van de taakstelling

~~Volgende hoofddorpen komen in aanmerking voor de ruimtelijk heroriëntatie van de taakstelling:~~

~~Tabel 36: Hoofddorpen die in aanmerking komen voor ruimtelijk heroriëntatie van de lokale bedrijvigheid~~

GEWIJZIGDE KAARTEN:

Kaart 42 wordt geschrapt. De kaart bevat elementen die in tegenspraak zijn met de tekstwijzigingen. De teksten zijn voldoende duidelijk.

3.2.2.5. Zuidelijke Zennevallei

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 3.2.5 Het economische netwerk 'de zuidelijke Zennevallei' (p253):

~~3.2.5. Het economisch netwerk "de zuidelijke Zennevallei"~~

~~Aansluitend bij het stedelijk gebied Halle, selecteert de provincie een economisch netwerk. De provincie beoogt in dit netwerk in de eerste plaats de optimalisatie van de bestaande bedrijventerreinen en de uitbouw van nieuwe, gekoppeld aan een verbeterde en/of vernieuwde ontsluitingsstructuur. De zuidelijke~~

~~Zennevallei zal zowel behoren tot het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel en het kleinstedelijk gebied Halle. Hoewel het op die manier het in twee afbakeningsprocessen wordt opgenomen, beschouwt de provincie het netwerk als één geheel. Opdat een coherente visie kan uitgewerkt worden, wenst de provincie voor dit gebied een coördinerende taak op zich te nemen.~~

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 3.3 Economisch netwerk (p253):

3.3. Economisch netwerk

~~Binnen de ruimtelijk-economische structuur van Vlaams-Brabant duidt de provincie een economisch netwerk aan. Een economisch netwerk bestaat uit verschillende clusters van bedrijven in een eerder beperkte regio die door de aanwezige infrastructuurbundels (spoor, water, weg) een sterke samenhang vertonen. De provincie stelt zich tot doel de economische potenties van het economisch netwerk te versterken door de multimodale ontsluiting van dit soort netwerken te verhogen en op deze wijze de samenhang tussen de bedrijven nog te versterken. De multimodale infrastructuurbundels (spoor, water, weg) fungeren als ruggengraat~~

voor nieuwe ontwikkelingen. Dit betekent m.a.w. dat nieuwe bedrijventerreinen aansluitend bij deze infrastructuurbundels ontwikkeld moeten kunnen worden. Complementariteit van de verschillende bedrijven wordt nagestreefd. Door clustering wordt de verankering met de omgeving versterkt. De provincie zal een coördinerende rol innemen bij de uitwerking van het economisch netwerk. De provincie duidt “de Zuidelijke Zennevallei” als economisch netwerk aan: Binnen het economisch netwerk “**de Zuidelijke Zennevallei**”, fungeren de E19/A7, Kanaal naar Charleroi, spoorlijn Brussel-Halle en de N6 als drager van de het economisch netwerk. De provincie wenst de verschillende bestaande clusters van bedrijvigheid te versterken onder meer door het verbeteren van de ontsluitingsmogelijkheden. Daarnaast zal er aandacht besteed moeten worden aan de relatie met de omliggende woonclusters, de natuurlijke en landschappelijke fragmenten en de potentiële recreatieve uitbouw van het kanaal. De provincie voorziet in de Zuidelijke Zennevallei ruimte voor logistieke activiteiten, voor ruimte-extensieve bedrijven (afvalverwerking, bouw- en sloopmaterialen...), voor handelsactiviteiten met nood aan ruime verkoopsoppervlakten en voor activiteiten die omwille van de aard van de te verhandelen producten bij voorkeur niet in de kernen worden ondergebracht (bijvoorbeeld brandbare, explosieve en/of chemische producten). Hierbij wordt gestreefd naar water- en spoorgebonden bedrijvigheid. Daarnaast kunnen aansluitend bij de verschillende stations personeelsintensieve activiteiten uitgebouwd worden.

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 3.4.4 Halle (p255):

3.4.4 Halle

De ontwikkeling van **Halle** dient te gebeuren in samenhang met het Vlaams gebied ten zuidwesten van Brussel en de uitwerking van het economisch netwerk “de Zuidelijke Zennevallei”.

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 3.11 Verdeling over de economische knooppunten (p265):

3.11 Verdeling over de economische knooppunten

In Tabel 38: economische taakstelling

	minimale oppervlakte (ha)	streefcijfer (ha)
Netwerk van de Zuidelijk Zennevallei	50	100

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 5 Acties met betrekking tot de bebouwde ruimte (p266):

5 Acties met betrekking tot de bebouwde ruimte

De provincie zal een coördinerende rol innemen bij de uitwerking van het economisch netwerk “Zuidelijke Zennevallei”.

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel IV, 4.4 Het subgebied Halle-Brussel (p310):

>> Uitbouwen van Halle als scharnierpunt tussen het verstedelijkt gebied en het open ruimtegebied

In het kader van de afbakening van Halle en de uitwerking van het economisch netwerk "Verstedelijke Zennevallei" zal gekeken worden hoe dit aanbod buiten het stedelijk gebied Halle een aanvulling betekent voor het voorzieningenniveau te Halle.

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel IV, 4.4 Het subgebied Halle-Brussel (p310):

>> Economische revitalisering

Ter ondersteuning van de economische potenties van het gebied worden bijkomende bedrijventerreinen (50 ha te realiseren en het dubbele als streefcijfer) voorzien voor het economisch netwerk, de "zuidelijke Zennevallei". Bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle en de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel dienen volgende gebieden onderzocht als locatie voor bedrijvigheid:

- de zone tussen het kanaal naar Charleroi en de N6 ter hoogte van Klein-Bijgaarden De betekenis van het kanaal voor het gebied kan worden opgewaardeerd. De groeiende mobiliteitsproblemen in de regio kunnen een regionaal overslagcentrum haalbaar maken. Verder onderzoek is aangewezen. De zone langsheen de N6 is vooral bedoeld voor handelsactiviteiten waar ruime verkoopsoppervlakten nodig zijn en voor activiteiten die, omwille van de aard van de te verhandelen producten, bij voorkeur niet in de kernen wordt ondergebracht (bijvoorbeeld brandbare, ontplofbare of chemische producten). Onderzocht kan worden of deze de ketens van de concentratie van grootschalige kleinhandel zou kunnen bevoorraden via de waterweg.

- de zone tussen Ruisbroek en Lot

De bestaande concentratie tussen de Zennevallei en de spoorweg kan nog worden opgevuld, langsheen de spoorweg. Een verdere aantasting van de Zennevallei kan niet. Tussen de N6 en de E19 kan een nieuw regionaal bedrijventerrein tot ontwikkeling worden gebracht indien de ontsluiting naar het hoofdwegennet kan worden herzien. Dit is essentieel om de kern van Lot verkeersleefbaar te houden.

- de zone ten zuiden van Lot

In deze zone verspreidt de economische bedrijvigheid zich langsheen het kanaal naar Charleroi; tussen het Breedveld (Lot) en Neerdorp (Huizingen), tussen spoor en kanaal gaande van Lot tot Halle, tussen kanaal en N6 (ter hoogte van de wijk Brukom, langs Bilkensveld). De terreinen kunnen langs de Alsembergesteenweg en de nieuwe ontsluiting ter hoogte van Lot worden afgewikkeld naar het hoofdwegennet.

- de zone te Lembeek

Ter hoogte van het kanaal te Lembeek wordt de mogelijkheid tot watergebonden bedrijvigheid op de bestaande bedrijventerreinen onderzocht. Een nieuw regionaal bedrijventerrein kan ontwikkeld worden ten zuiden van E 429 en ten westen van het kanaal.

De verschillende concentraties van grootschalige kleinhandel te Drogenbos - Sint-Pieters-Leeuw - Halle dienen in samenhang geanalyseerd en geherstructureerd te worden.

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel IV, Gebiedgerichte acties (p333):

Gebiedsgerichte acties

Zuidelijke Zennevallei wordt verder uitgewerkt in functie van de verdere economische ontwikkeling van de regio.

3.2.2.6. Concentraties grootschalig kleinhandel

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 3.7.1 Ontwikkelingsperspectieven (p258):

3.7.1. Ontwikkelingsperspectieven

~~Voor de overige concentraties wordt een uitdoofbeleid vooropgesteld. (zie niet geselecteerde concentraties van grootschalige kleinhandel.~~

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 3.7.1 Ontwikkelingsperspectieven (p258):

3.7.1. Ontwikkelingsperspectieven

> Niet geselecteerde concentraties van grootschalige kleinhandel

~~Voor concentraties van grootschalige kleinhandel die niet geselecteerd worden door de provincie, wordt een uitdoofbeleid vooropgesteld. De provincie wenst deze concentraties af te bouwen door aan te sturen op herlokalisatie van de kleinhandel en via verordeningen of vergunningenbeleid.~~

~~En vervangen door:~~

3.7.1. Ontwikkelingsperspectieven

> Niet geselecteerde grootschalige kleinhandel

Buiten de stedelijke gebieden, de kernen van het buitengebied en de geselecteerde kleinhandelsconcentraties zijn nieuwe grootschalige kleinhandelsvestigingen uitgesloten. De bestaande, verspreide inplantingen moeten geval per geval afgewogen te worden (cf. RSV p 364).

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 3.7.2 Selectie (p259):

3.7.2 Selectie

In Tabel 38: Concentraties van grootschalige kleinhandel

Kleinstedelijke gebieden	
Aarschot	nieuwe locatie langsheen nieuw aan te leggen ring Noord
Asse	bestaande concentratie langsheen Brusselsesteenweg
Diest	bestaande concentratie langsheen N2, aansluitend bij de kern
Halle	bestaande concentratie langsheen Bergensesteenweg
Tienen	nieuwe locatie ter hoogte van kruising N3 en zuidelijke ringweg

3.3. Mobiliteit

3.3.1. *selectie bovenlokale knooppunten*

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekst wordt toegevoegd in Deel III, 3.3 Selectie (p 275):

3.3 Selectie

Na Tabel 39: Openbaar vervoersknooppunten

De selectie voor de bovenlokale knooppunten kan nog aangepast en/of aangevuld worden, voor zover de volgende voorwaarden in samenhang van toepassing zijn:

- de aanpassing vloeit voort uit een gebiedsgericht ruimtelijk planningsproces ter voorbereiding van een gemeentelijk, provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan of uit de opmaak van een mobiliteitsplan, een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan of een verkeersplanologische studie;
- de aanpassing wordt aangewezen geacht op basis van gestructureerd overleg met de betrokken administraties, vb. in kader van een mobiliteitsplan, een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan of een verkeersplanologische studie;
- het voorstel voor aanpassing en/of aanvulling van de selectie voor de bovenlokale knooppunten wordt goedgekeurd door de deputatie.

3.3.2. *selectie secundaire wegen*

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 5 Selectie van de secundaire wegen (p 278):

5. Selectie van de secundaire wegen

Daarnaast suggereert zij volgende wegen als primaire II te selecteren:

- ~~A201, van R0 tot aan de grens met het Brussels hoofdstedelijk Gewest omwille van het statuut van de weg op het grondgebied van het Brussels hoofdstedelijk gewest en de verzamel functie die zij vervult voor de ontwikkelingen langsheen de A201 tussen de R0 en het Brussels hoofdstedelijk gewest (onder meer de NAVO) naar het hoofdwegenet.~~
- ~~De R22, van de aansluiting 20 R0 (Kraainem), tot de grens met het Brussels hoofdstedelijk Gewest, omwille van het statuut van de weg op het grondgebied van het Brussels hoofdstedelijk gewest en de ontsluiting die zij verzorgt naar het hoger wegenet.~~
- ~~De R22, nieuw aan te leggen brug over kanaal, van kruising R22 — Cokeriestraat tot Westvaardijk (Grimbergen) omwille van de bijkomende activiteiten langs het kanaal te Grimbergen en de ontsluitingsproblemen die ze zich momenteel voordoen. Hiardoor kan een oplossing geboden worden op het verkeersleefbaarheidsprobleem dat zich momenteel stelt.~~
- ~~De R27, van Tienen west (N3), tot Grijpenveld omwille van de aanleg van de nieuwe weg en de nieuwe ontwikkelingen op het bedrijventerrein "Grijpenveld". Een selectie van het wegdeel is een vervollediging van de ring van het kleinstedelijk gebied Tienen, die de verzamel functie van het kleinstedelijk gebied op zich neemt.~~

- De R25, nieuw aangelegde weg, van de N10 tot de N19, gezien de vervollediging van de ringinfrastructuur van Aarschot tot de N10. Indien Vlaanderen niet ingaat op de provinciale selectie of zolang zij dat niet doet, selecteert de provincie deze wegen als secundaire wegen type 2.

De onderstaande tekst wordt geschrapt en aangevuld in Deel III, 5.3 Selectie (p 280-283):

In Tabel 40: Wegenselectie

Tot de secundaire wegen type I worden gerekend:

SECUNDAIRE WEGEN TYPE I

<i>Beschrijving</i>	<i>Van ...</i>	<i>Tot...</i>
N3	R27 (Tienen)	grens Limburg (Sint-Truiden)
N29	nieuwe noordelijke rondweg (Tienen)	aansluiting 24 A2/E314 (Bekkevoort)
N223	aansluiting 22 A2/E314 (Aarschot)	nieuwe noordelijke rondweg (Tienen)
N10	R25 (Aarschot)	grens Antwerpen (Lier)
N19	R25 (Aarschot)	grens Antwerpen (Geel)
N25	grens Waals-Brabant (Hamme-Mille)	aansluiting 23 A3/E40 (Haasrode)
N28	N6 (Halle)	grens Oost-Vlaanderen (Ninove)
N285	grens Waals-Brabant (Enghien)	aansluiting 20 A10/E40 (Ternat)
N255	grens Waals-Brabant (Enghien)	grens Oost-Vlaanderen (Ninove)
N47	grens Oost-Vlaanderen (Dendermonde)	N9 (Asse)
N26	aansluiting 18 A2/E314 (Leuven)	N267 (Boortmeerbeek)
N267	N26 (Boortmeerbeek)	aansluiting 11 A1/E19 (Weerde)
N29	grens Waals-Brabant (Jodoigne)	aansluiting 23 A3/E40 (Tienen)
N9	N47 (Asse)	ring Asse (aan te leggen)

Tot de secundaire wegen type II worden gerekend:

SECUNDAIRE WEGEN TYPE II

<i>Beschrijving</i>	<i>Van ...</i>	<i>Tot...</i>
N1	Diegemlaanstraat (Vilvoorde)	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest
N2	aansluiting 24 A2/E40 (Bekkevoort)	R26 (Diest)

N21	N211(Steenokkerzeel)	centrum Haacht Zoellaan-Jennekensstraat (Haacht)
N285	ring Asse (aan te leggen)	aansluiting 20 A10/E40 (Ternat)
ring Asse (aan te leggen)	N285 (Asse)	N9 (Asse)
R26 (Diest) west	N2 (richting Leuven)	N29 (richting Beringen)
R22b	aansluiting 3 R0 (Zaventem)	R22 (Machelen)
N208	aansluiting 19a A10/E40 (Affligem)	grens Oost-Vlaanderen (Denderleeuw)
N80	aansluiting 28 A3/E40 (Walshoutem)	N283 (Landen)
N283	N80 (Landen)	centrum Landen
N6	aansluiting 3 E429/N203a	N7 (Halle)
N7	aansluiting 22 A8/E429 (Halle)	N6 (Halle)
Steenweg op Holsbeek	aansluiting 21 A2/E314 (Holsbeek)	N19 (Rotselaar)
Budasteenweg-Diegem straat	N1 (Vilvoorde)	R22 (Machelen)
N 231 Alsebergesteenvweg (oost-west)	N6 (Halle)	aansluiting 20 A7/E19 (Huizingen)
N266	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	N261 (Sint-Pieters-Leeuw)
te onderzoeken tracé	A7/E19 (Beersel)	N6 (ter hoogte van Lot)
R25 (Aarschot) Oost	N10 (Aarschot-Noord)	Langdorpsesteenweg
R27 (Tienen)	Grijpenveld	N3 West
R27 (Tienen) te ontwerpen noordelijke rondweg	N3 Oost	N3 West

Tot de secundaire wegen type III worden gerekend:

SECUNDAIRE WEGEN TYPE III

Beschrijving	Van...	Tot...
N1	grens Antwerpen (Mechelen)	Diegemlaanstraat (Vilvoorde)
N2	R26 (Diest)	Webbekom (primaire weg type II)
N2	R23 (Leuven)	aansluiting 24 A2/E314 (Diest)
N2	R23 (Leuven)	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest
N2b	N2 (Leuven)	Artoisplein
N3	R23 (Leuven)	Withuisstraat (Tienen)
N3	R23 (Leuven)	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest
N3	Leuvenselaan (Tienen)	Aandorenstraat (Tienen)
N3	Bergevest (Tienen)	R27 (Tienen)
N4	A4/E411 (Jezus-Eik)	grens Waals-Brabant (Waver)
N5	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest	grens Waals-Brabant (Waterloo)
N6	aansluiting 3 E423/N203a	grens Waals-Brabant (Tubize)
N6	N7 (Halle)	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest
N7	aansluiting 22 A8/E429 (Halle)	grens Waals-Brabant (Tubize)
N8	grens Oost-Vlaanderen (Ninove)	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest
N9	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest	ring Asse (aan te leggen)
N9	N47 (Asse)	grens Oost-Vlaanderen (Aalst)
N10	R25 (Aarschot)	R26 (Diest)
N19	R23 (Leuven)	Kapitein Gilsonplein (Aarschot)
N21	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest	N211 (Steenokkerzeel)
N21	Haacht centrum Zoellaan-Jennekensstraat (Haacht)	Provinciebaan (Rotselaar)
Provinciebaan-Stationsstraat (N229)	N21 (Rotselaar)	N19 (Rotselaar)
N29	R26 (Diest)	grens Limburg (Lummen)
Alsebergsesteenweg-steenweg naar Halle (oost-west)	aansluiting 15 A7/E19 (Halle)	N5 (Sint-Genesius-Rode) Alsebergsesteenweg (noord-zuid)
N28	grens Waals-Brabant	Stationsplein (Halle)
N211	N47 (Opwijk)	R22 (Vilvoorde)
N227	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest	grens provincie Antwerpen
N253	grens Waals-Brabant	N3 (Leuven)

N261	N266 (Sint-Pieters-Leeuw)	grens Brussels Hoofdstedelijke Gewest
Alsembergsesteenweg (noord-zuid)	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest	grens Waals-Brabant (Eigenbrakel)
Brusselsesteenweg-Windberg-Kaasmarkt-Steenweg op Brussel -Diepestraat-Isidoor Meyskensstraat	centrum Merchtem	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest
R26 (Diest) Oost	N2 (richting Leuven)	N29 (richting Lummen)
N282	N285 (Lennik)	aanluiting metro Erasmus
Suikerkaai Deboecklaan	N6 (Halle)	station Halle
R23	N2 (richting Diest)	N264 (Leuven)
Stationsstr.-Stationsplein-Verbeekstraat-Overijsesteenweg-Biesmanslaan-Charlierlaan-Groenendaalsestnweg	Groenendaal (station)	Overijse (centrum)
De Kerkhove - D'Exaerdestraat - Vandenpeereboomstraat	Station Halle	Alsembergsesteenweg (oost-west)
Mechelsebaan-Haachtsebaan-Tremelobaan-Veldenkstraat - Baalsebaan-Zuidlaan Tremelosteenvweg-Scharpélaan-Aarschotsesteenweg	grens Antwerpen	R25 (Aarschot)
R25 (Aarschot) Oost	Langdorpssteenweg	N10 (oost)
Terhulpssteenweg-Duboislaan-Sint-Michiëlsdreef	Groenendaal (station)	N5
N223	nieuwe noordelijke rondweg (Tienen)	N3 (Tienen)
N29	nieuwe noordelijke rondweg (Tienen)	N3 (Tienen)
N226 Wezembeeklaan	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Jan Baptist De Keyzerstraat (Wezembeek-Oppem)
Grimbergen - Wemmel, N202-Sint Annalaan - Romeinsesteenweg	N211(Grimbergen)	Dikke Beuklaan (Wemmel)
N275	R0	grens Brussels Hoofdstedelijk Gewest
N267 Damstraat	N1 Brusselsesteenweg (Zemst)	E19 (Weerde-Zemst)

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel III, 5.3 Selectie (p 280-283):

In Tabel 40: Wegenselectie

Voetnoot 32

De onderstaande tekst wordt toegevoegd in Deel III, 5.3 Selectie (p 280-283) na tabel 40:

De selectie voor de secundaire wegen kan nog aangepast en/of aangevuld worden, voor zover de volgende voorwaarden in **samenhang** van toepassing zijn:

- de aanpassing vloeit voort uit een gebiedsgericht ruimtelijk planningsproces ter voorbereiding van een gemeentelijk, provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan of uit de opmaak van een mobiliteitsplan, een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, een verkeersplanologische studie;
- de aanpassing wordt aangewezen geacht op basis van gestructureerd overleg met de betrokken administraties;
- het voorstel voor aanpassing en/of aanvulling van de selectie voor de secundaire wegen wordt goedgekeurd door de deputatie.

GEWIJZIGDE KAARTEN:

Kaart 45 en 46 worden geschrapt. De selectie kan immers aangepast en aangevuld worden (cf. aanvulling Deel III, 5.3 Selectie (p 280-283) na tabel 40.

Op kaart 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 en 56 wordt het onderscheidt tussen de verschillende categorieën van secundaire wegen geschrapt. De selectie kan immers aangepast en aangevuld worden (cf. aanvulling Deel III, 5.3 Selectie (p 280-283) na tabel 40.

Kaarten 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 en 56 worden vervangen door de gelijkgenummerde kaarten als bijlage bij dit addendum.

3.4. Toerisme en recreatie

Geen wijzigingen

4 Wijzigingen in het bindend gedeelte

Limitatieve lijst van bindende bepalingen van gemeentelijk ruimtelijke structuurplannen die strijdig zijn met de bindende bepalingen van het nieuwe vastgesteld provinciaal ruimtelijk structuurplan conform art 2.1.12 van de Vlaamse Codex Ruimtelijk Ordening.

De bindende bepalingen van de bestaande gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen van de gemeenten binnen de provincie Vlaams-Brabant werden getoetst aan het ontwerp van addendum. Er werden geen bindende bepalingen van gemeentelijk ruimtelijke structuurplannen gedetecteerd die in tegenstrijd zijn met het addendum.

4.1. Selecties

De wijzigingen in de selecties inzake de hoofddorpen, woonkernen en kernen-in-het buitengebied en inzake de bovenlokale knooppunten en secundaire wegen die worden aangepast in het richtinggevend deel dienen ook hier doorgevoerd.

GEWIJZIGDE TEKSTDELEN:

De onderstaande tekst wordt geschrapt en aangevuld in Deel 2 Selecties, 2.2 Bebouwde ruimte (p 353-355):

2.2.1. Stedelijke kernen

Met het oog op de ontwikkelingsperspectieven geschetst in het richtinggevend gedeelte - III. Deelstructuren - thema bebouwde ruimte - hoofdstuk 2.3.1.2. selecteert de provincie bindend volgende kernen als stedelijke kernen: Aarschot (Aarschot); Ourodenberg (Aarschot); Asse (Asse); Diest (Diest); Kagevinne (Diest); Webbekom (Diest); Buizingen (Halle); Halle (Halle); St-Rochus (Halle); Bost (Tienen); Tienen (Tienen).

2.2.3 Woonkernen

Met het oog op de ontwikkelingsperspectieven geschetst in het richtinggevend gedeelte - III. Deelstructuren - thema bebouwde ruimte - hoofdstuk 2.3.1.4. selecteert de provincie bindend volgende kernen als woonkernen:
Gelrode (Aarschot); Rillaar (Aarschot); Hekelgem (Affligem); Asse-Terheide (Asse); Mollem (Asse); Beersel (Beersel); Dworp (Beersel); Huizingen (Beersel); Lot (Beersel); Betekom (Begijnendijk); Assent (Bekkevoort); Leefdaal (Berterem); Lovenjoel (Bierbeek); Haacht-station (Boormeerbeek); Hever (Boormeerbeek); Schiplaken (Boormeerbeek); Roosbeek (Boutersem); Molenstede (Diest); Schaffen (Diest); Bettendries (Dilbeek); Itterbeek (Dilbeek); Schepdaal (Dilbeek); St-Martens-Bodegem (Dilbeek); St-Ulriks-Kapelle (Dilbeek); Tollembeek (Galmaarden); Vollezele (Galmaarden); Rummen (Geetbets); Bunsbeek + Boeslinter (Glabbeek); Leerbeek (Gooik); Wespelaar (Haacht); Essenbeek (Halle); Lembeek (Halle); Veltem-Beisem (Herent); Winksele (Herent); Herfelingen (Herne); Kortrijk-Dutsel (Holsbeek); Nieuwrode (Holsbeek); Kampenhout-Berg (Kampenhout); Relst (Kampenhout); Waanrode (Kortenaken); Erps-Kwerps (Kortenberg); Attenhoven (Landen); Neerwinden (Landen); Walshoutem (Landen); Eizeringen (Lennik); Neerlinter+Drieslinter (Linter); Wommersom (Linter); Malderen (Londerzeel); St-Bernard (Lubbeek); Meise (Meise); Westrode (Meise); Oud-Heverlee (Oud-Heverlee); Sint-Joris-

Weert (Oud-Heverlee); Werchter (Rotselaar); Wezemaal (Rotselaar); Averbode (Scherpenheuvel-Zichem); Testelt (Scherpenheuvel-Zichem); Zichem (Scherpenheuvel-Zichem); Melsbroek (Steenokkerzeel); Essenehoek (Ternat); St-Katherina-Lombeek (Ternat); Vossem (Tervuren); Sint-Joris-Winge (Tielt-Winge); Kumtich (Tienen); Peutie (Vilvoorde); Elewijt (Zemst); Epegem (Zemst); Hofstade (Zemst); Weerde (Zemst); Halle-Booienhoven (Zoutleeuw); **Laar (Zemst), Baal (Tremelo).**

2.2.4 Kernen-in-het-buitengebied

Met het oog op de ontwikkelingsperspectieven geschetst het richtinggevend gedeelte - III. Deelstructuren - thema bebouwde ruimte - hoofdstuk 2.3.1.5. selecteert de provincie bindend volgende kernen als kern-in-het-buitengebied:

Gijmel (Aarschot); Langdorp (Aarschot); Wolfsdonk (Aarschot); Essene (Affligem); Asbeek (Asse); Bekkerzeel (Asse); Kobbegem (Asse); Relegem (Asse); Steijgerbossen (Begijnendijk); Molenbeek (Bekkevoort); Rijnrode (Bekkevoort); Struik (Bekkevoort); Wersbeek (Bekkevoort); Korbeek-Dijle (Bertem); Brent (Bierbeek); Opvelp (Bierbeek); Butsel (Boutersem); Kerkom (Boutersem); Neervelp (Boutersem); Willebringen (Boutersem); Verrijck (Boutersem); Deurne (Diest); Eiland (Diest); Vleugt (Diest); St-Gertrudis-Pede (Dilbeek); Sint-Paulus (Galmaarden); Bergeneinde (Geetbets); Grazen (Geetbets); Hogen (Geetbets); Hulsbeek (Geetbets); Attenrode (Glabbeek); Kapellen (Glabbeek); Wever (Glabbeek); Zuurbemde (Glabbeek); Kester (Gooik); Oetingen (Gooik); Oude Plaats (Gooik); Strijland (Gooik); Beigem (Grimbergen); Humbeek (Grimbergen); Tildonk (Haacht); Wakkerzeel (Haacht); Breedhout (Halle); Hondzocht (Halle); Kesterbeekbos (Halle); Wolvendries (Halle); Schoonzicht (Herent); Winksele-Delle (Herent); Hernepoort (Herne); Kokejane (Herne); St-Pieters- Kapelle (Herne); Hoksem (Hoegaarden); Meldert (Hoegaarden); Outgaarden (Hoegaarden); St-Katharina-Houtem (Hoegaarden); Het Rot (Holsbeek); Sint-Pieters-Rode (Holsbeek); Loonbeek (Huldenberg); Neerijse (Huldenberg); Otterburg (Huldenberg); Sint-Agatha-Rode (Huldenberg); Buken (Kampenhout); Nederokkerzeel (Kampenhout); Ramsdonk (Kapelle-op-den-Bos); Nieuwenrode (Kapelle-op-den-Bos); Hoeleden (Kortenaken); Kersbeek (Kortenaken); Miskom (Kortenaken); Ransberg (Kortenaken); Stok (Kortenaken); Everberg (Kortenaken); Meerbeek (Kortenaken); Schoonaarde (Kortenaken); Eliksem (Landen); Ezemaal (Landen); Laar (Landen); Neerlanden (Landen); Overwinden (Landen); Rumsdorp (Landen); Waasmont (Landen); Walsbets (Landen); Wange (Landen); Wezeren (Landen); Gaasbeek (Lennik); 't Nelleken (Lennik); Gravenbos (Liedekerke); Impegem (Liedekerke); Melkwezer (Linter); Neerhespen (Linter); Neerlinter-Heide (Linter); Overhespen (Linter); Sint-Jozef (Londerzeel); Steenhuffel (Londerzeel); Binkom (Lubbeek); Lubbeek-Heide (Lubbeek); Pellenberg (Lubbeek); Impde (Meise); Oppem (Meise); Sint-Brixius-Rode (Meise); Bollebeek (Merchtem); Brussegem (Merchtem); Dries (Merchtem); Hamme (Merchtem); Ossel (Merchtem); Peisegem (Merchtem); Droeshout (Opwijk); Mazenzele (Opwijk); Nijverseel (Opwijk); Vaalbeek (Oud-Heverlee); Eizer (Overijse); Terlanen (Overijse); Tombeek (Overijse); Beert (Pepingen); Bellingen (Pepingen); Bogaarden (Pepingen); Elingen (Pepingen); Heikruis (Pepingen); Borchtlombeek (Roosdaal); Onze-Lieve-Vrouw-Lombeek (Roosdaal); Strijtem (Roosdaal); Groene Hoeve (Scherpenheuvel-Zichem); Keiberg (Scherpenheuvel-Zichem); Messelbroek (Scherpenheuvel-Zichem); Nieuwland (Scherpenheuvel-Zichem); Okselaar (Scherpenheuvel-Zichem); Schoonderbuken (Scherpenheuvel-Zichem); Oudenaken (Sint-Pieters-Leeuw); Rattendaal (Sint-Pieters-Leeuw); Sint-Laureins-Berchem (Sint-Pieters-Leeuw); Vlezenbeek (Sint-Pieters-Leeuw); Perk (Steenokkerzeel); Wambeek (Ternat); Duisburg (Tervuren); Moorsel (Tervuren); Houwaart (Tielt-Winge); Kiezegem (Tielt-Winge); Kraasbeek (Tielt-Winge); Meensel (Tielt-Winge); Roeselberg (Tielt-Winge); Goetsenhoven (Tienen); Hakendover (Tienen); Oorbeek (Tienen); Oplinter (Tienen); Sint-Margriete-Houtem (Tienen); Vissenaken (Tienen); ~~Baal (Tremelo)~~; Houtem (Vilvoorde); ~~Laar (Zemst)~~; Budingen (Zoutleeuw); Dormaal (Zoutleeuw).

De onderstaande tekst wordt geschrapt in Deel 2 Selecties, 2.3 Mobiliteit (p 355-359):

2.3.1 Openbare vervoerknooppunten
De volledige tekst onder deze titel wordt geschrapt.

2.3.2 Secundaire wegen type I
De volledige tekst onder deze titel wordt geschrapt met inbegrip van tabel 42.

2.3.3 Secundaire wegen type II
De volledige tekst onder deze titel wordt geschrapt met inbegrip van tabel 43.

2.3.4 Secundaire wegen type III
De volledige tekst onder deze titel wordt geschrapt met inbegrip van tabel 44.

4.2. Acties en prioriteiten

Geen wijzigingen

5 Bijlage

Gewijzigde kaarten



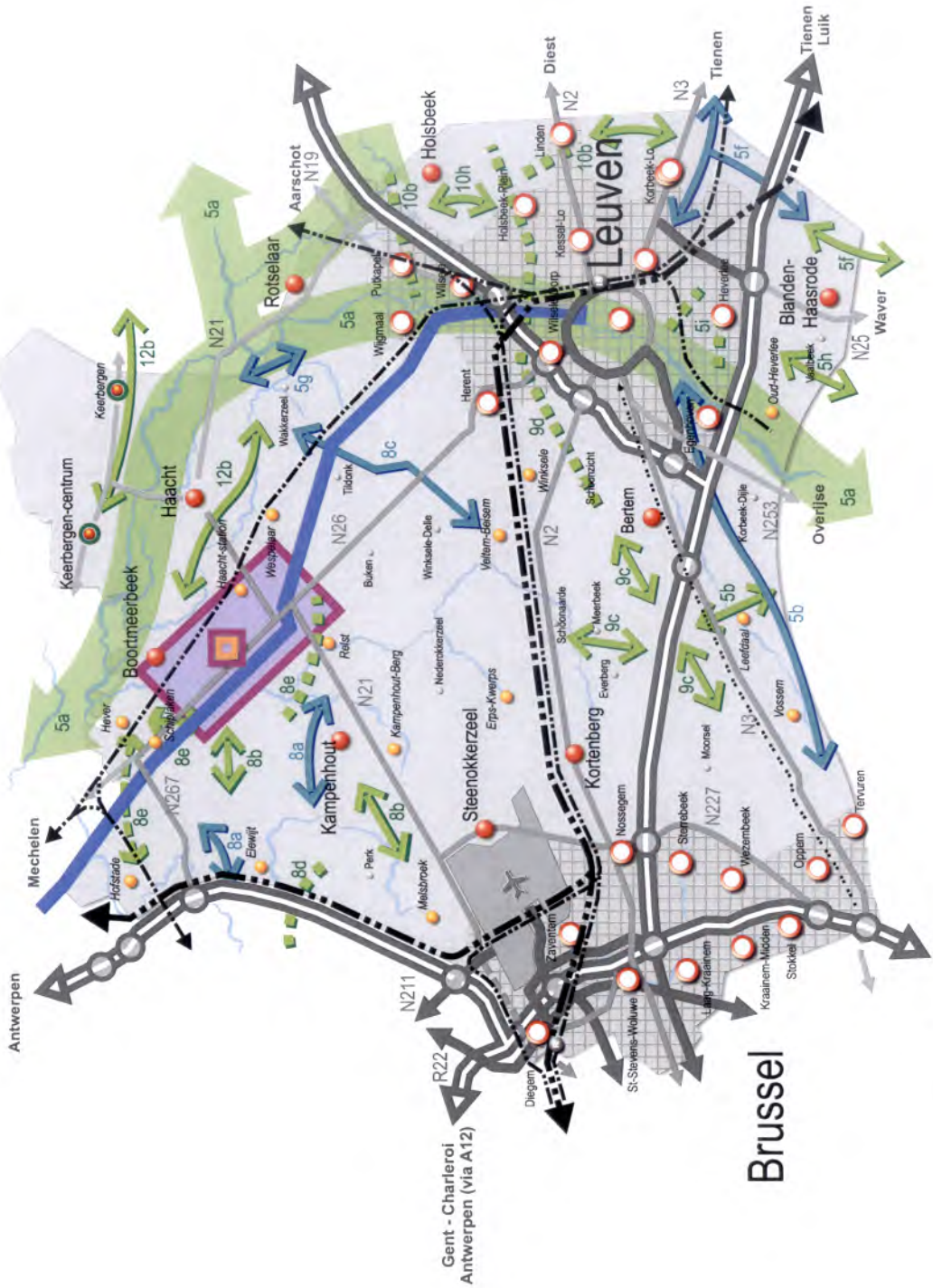
REGIO
VLAAMS-BRABANT

Deelruimte

kaart 48 verdicht netwerk - subgebied Mechelen - Leuven - Brussel

legende

- Open ruimte
- NVBG natte sfeer
- NVBG droge sfeer
- ecologische infrastructuur
- natuurlijke structuurdragers
- rivier of beek
- Bebouwde ruimte
- potentieel stedelijke kern
- hoofddorp
- woonkern
- kern in het bebouwd
- perifer landschap
- kern-in-het-buitengebied
- zoekzone regionaal
- bedrijventerrein
- concentratie van grootschalige kleinhandel
- economisch knooppunt
- hypothesische afbakening
- Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel en Regionaal Stedelijk Gebied Leuven
- Mobiliteit
- hoofdweg
- primaire weg
- secundaire weg
- kanaal
- luchthaven
- spoorlijn
- HST-lijn
- Light-Rail



Namen / Luxemburg

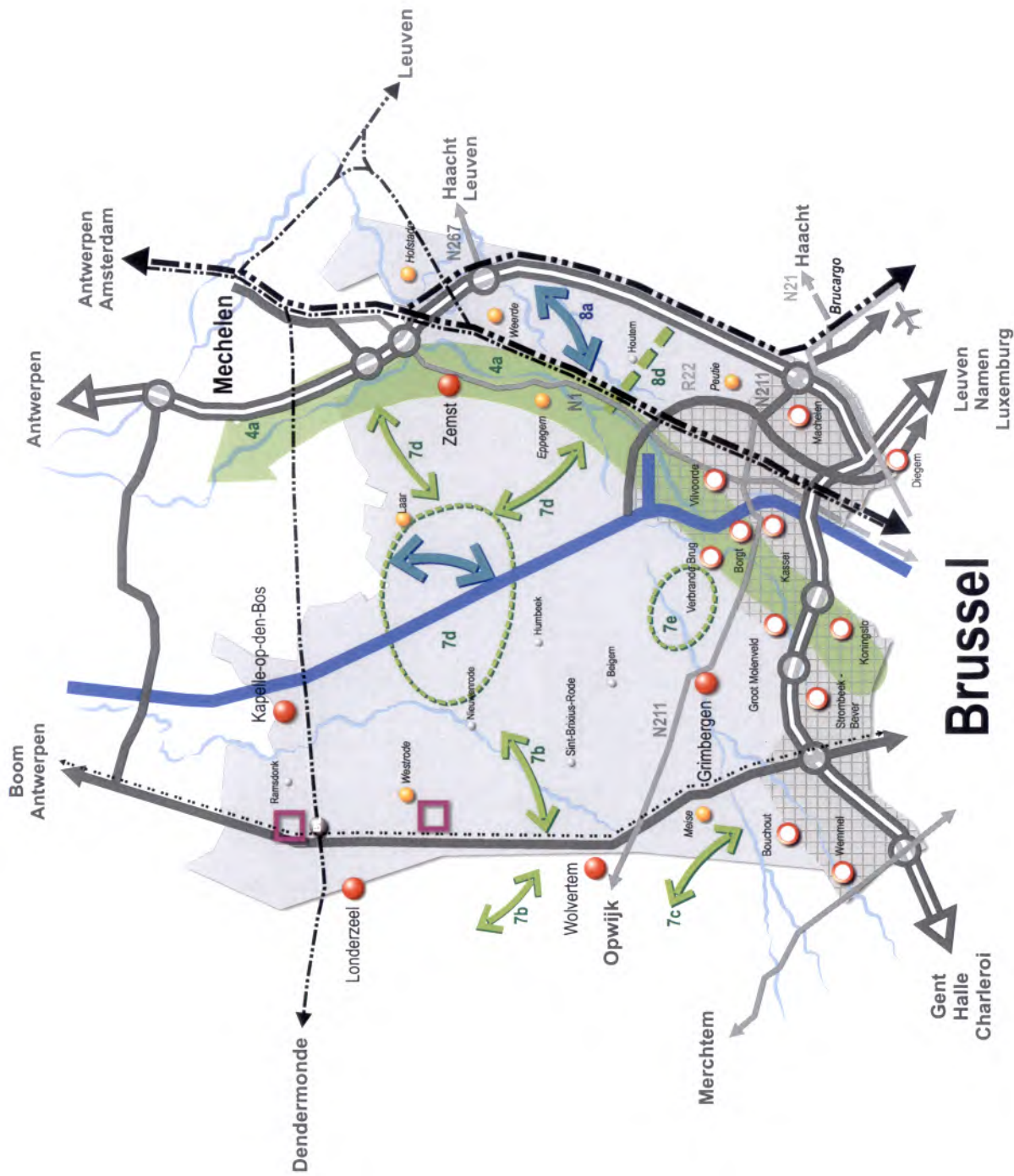


PROVINCIE
VLAAMS-BRABANT

Deelruimte kaart 49 verdicht netwerk - subgebied Brussel - Mechelen - Antwerpen

legende

- Open ruimte
- NVVG natte steer
- NVVG droge steer
- ecologische infrastructuur
- natuurlijke structuurdragers
- versterkingsgebied
- verspreide boskernen
- rivier of beek
- Bebouwde ruimte
- stedelijk gebied
- potentieel stedelijke kern
- hoofddorp
- woonkern
- kern-in-het-buitengebied
- zoekzone regionaal
- bedrijventerrein
- hypothese afbakening Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel
- Mobiliteit
- hoofdweg
- primaire weg
- secundaire weg
- kanaal
- spoorlijn
- HST-lijn
- Light-Rail

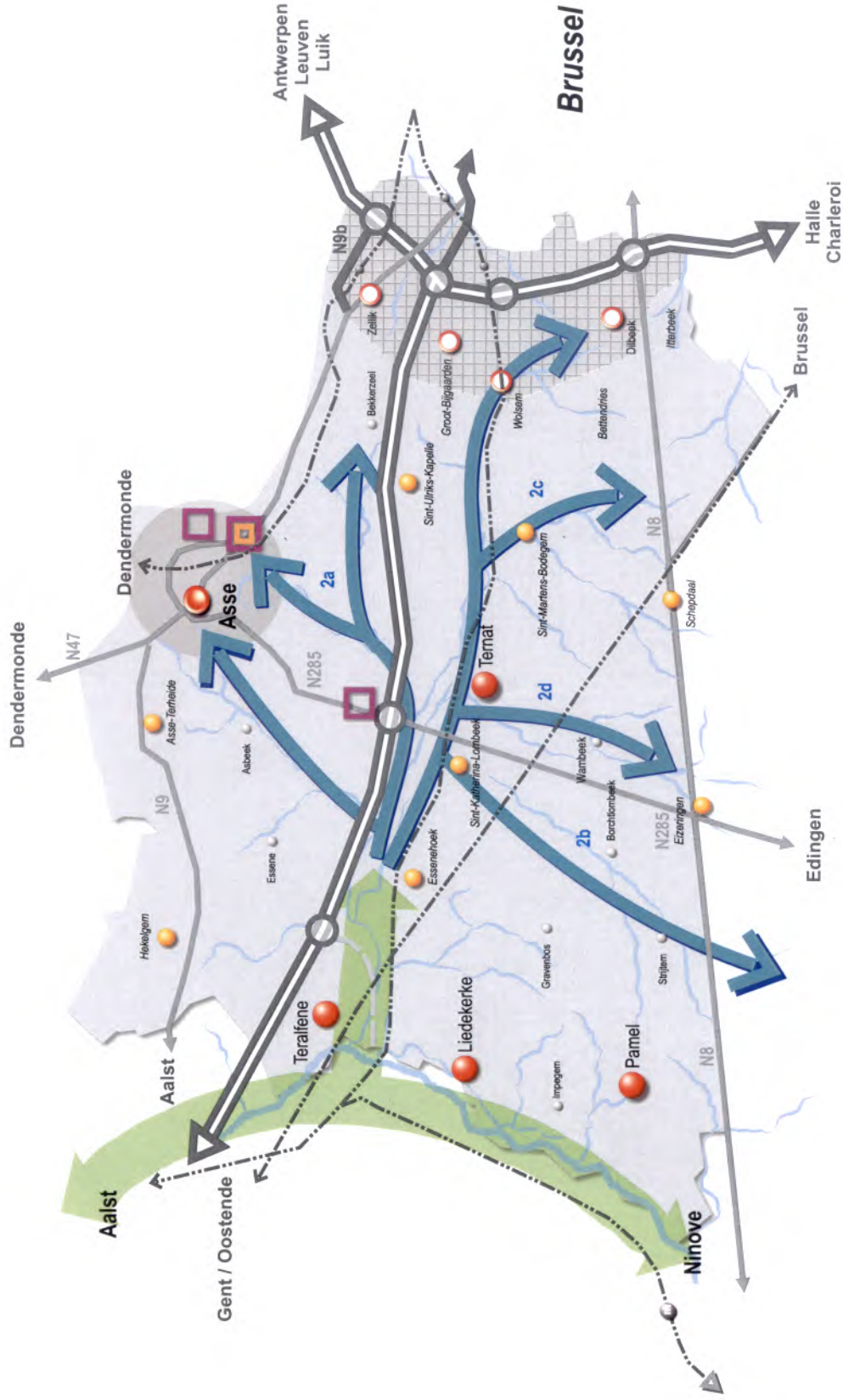


Deelruimte

kaart 50
verdicht netwerk -
subgebied Aalst -
Ninove - Brussel

legende

- Open ruimte
- NVBG natte sfeer
- natuurlijke structuurdragers
- rivier of beek
- Bebouwde ruimte
- kleinstedelijk gebied
- stedelijke kern
- potentieel stedelijke kern
- hoofddorp
- woonkern
- kern-in-het-buitengebied
- zoekzone regionaal bedrijventerrein
- concentratie van grootschalige kleinhandel
- hypothese afbakening Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel
- Mobiliteit
- hoofdweg
- primaire weg
- secundaire weg
- spoorlijn

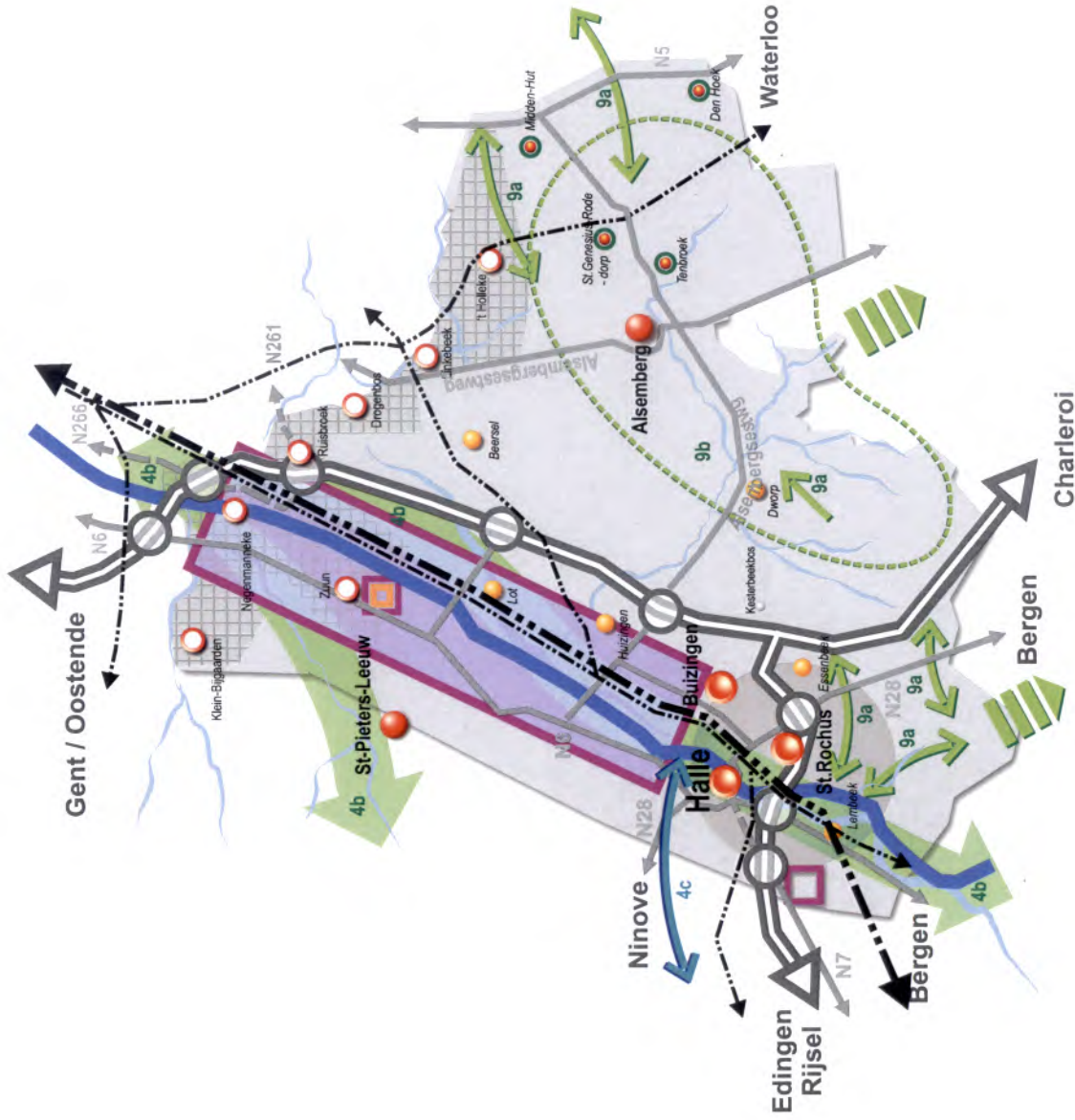


Deelruimte

kaart 51 verdicht netwerk - subgebied Halle - Waterloo - Brussel

legende

- Open ruimte
- NVBG natte sfeer
- NVBG droge sfeer
- natuurlijke structuurdragers
- versterkingsgebied verspreide boskernen
- NVBG provincie overschrijdend
- rivier of beek
- Bebouwde ruimte
- kleinstedelijk gebied
- potentieel stedelijke kern
- stedelijke kern
- hoofddorp
- woonkern
- kern in het bebouwd perifeer landschap
- kern-in-het-buitengebied
- zoekzone regionaal bedrijventerrein
- concentratie van grootschalige kleinhandel
- economisch netwerk
- hypothese afbakening Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel
- Mobiliteit
 - hoofdweg
 - primaire weg I of II
 - secundaire weg I
- spoorlijn / station
- HST-lijn

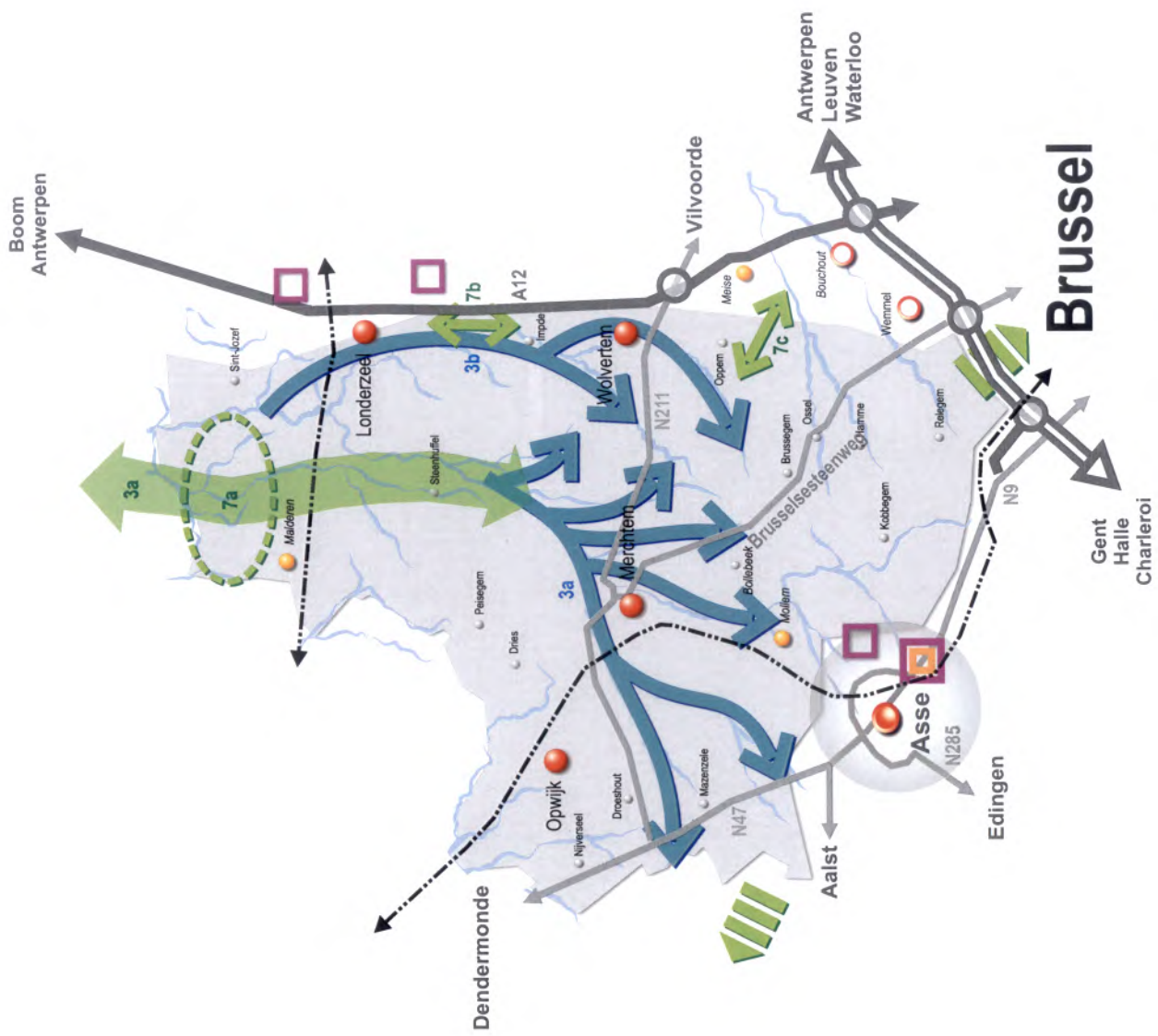


Deelruimte

kaart 52 verdicht netwerk - luwe vlek

legende

- Open ruimte
- NVBG natte sfeer
- NVBG droge sfeer
- natuurlijke structuurdragers
- versterkingsgebied verspreide boskernen
- NVBG provincie overschrijdend rivier of beek
- Bebouwde ruimte
- kleinstedelijk gebied
- stedelijke kern
- potentieel stedelijke kern
- hoofddorp
- woonkern
- kern-in-het-buitengebied
- zoekzone regionaal bedrijventerrein
- concentratie van grootschalige kleinhandel
- Mobiliteit
- hoofdweg
- primaire weg
- secundaire weg
- spoorlijn / station





PROVINCIE
VLAAMS-BRABANT

Deelruimte

kaart 53 verdicht netwerk - open schicht

legende

Open ruimte

NVVG natte sfeer

NVVG droge sfeer

ecologische infrastructuur

natuurlijke structuurdragers

NVVG provincie overschrijdend

rivier of beek

Bebouwde ruimte

potentieel stedelijke kern

hoofddorp

woonkern

kern-in-het-buitengebied

kern bebouwd perifeer landschap

Economisch knooppunt

zoekzone regionaal
bedrijventerrein

Mobiliteit

hoofdweg

primaire weg

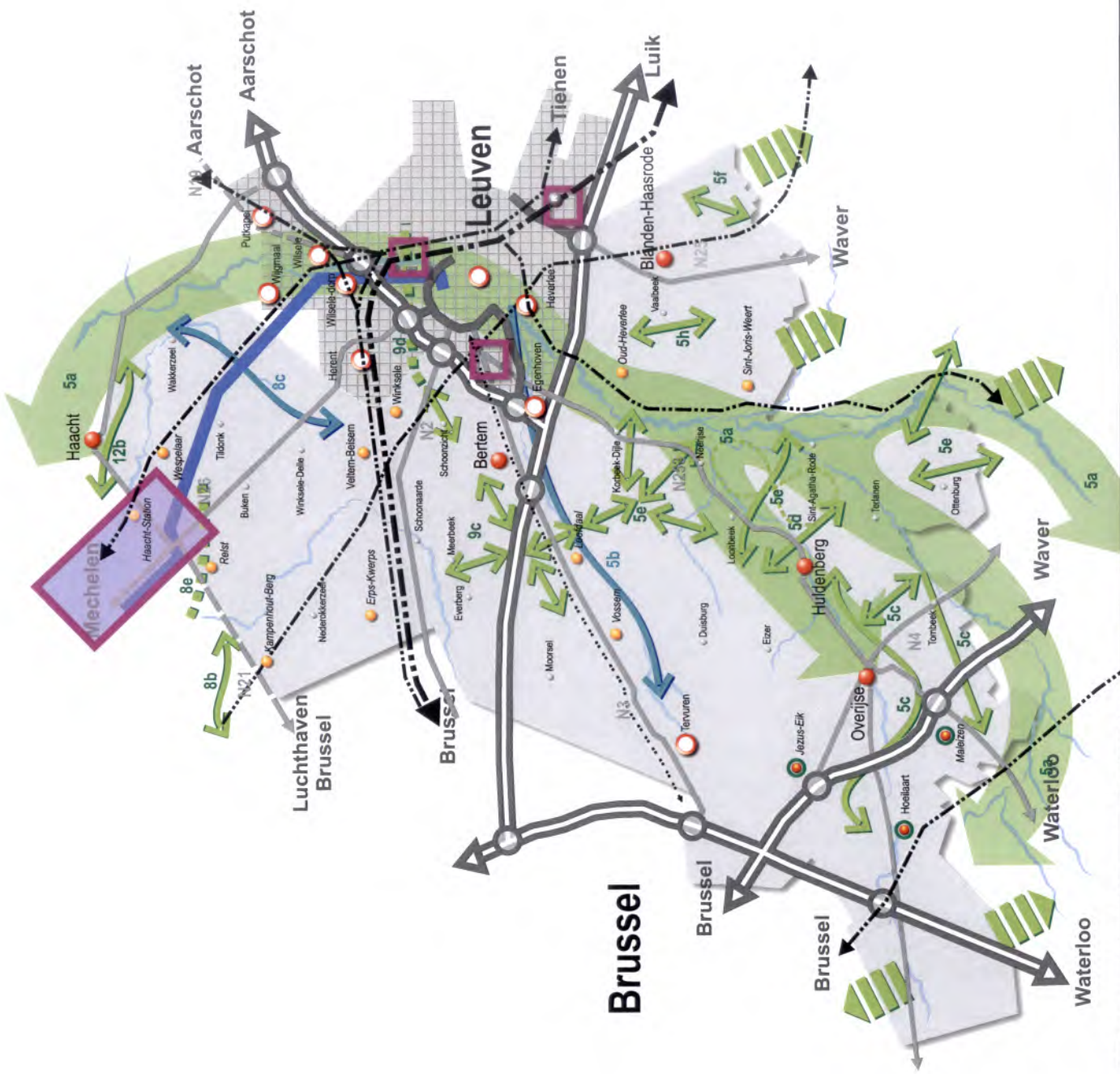
secundaire weg

spoorlijn / station


















HST-lijn

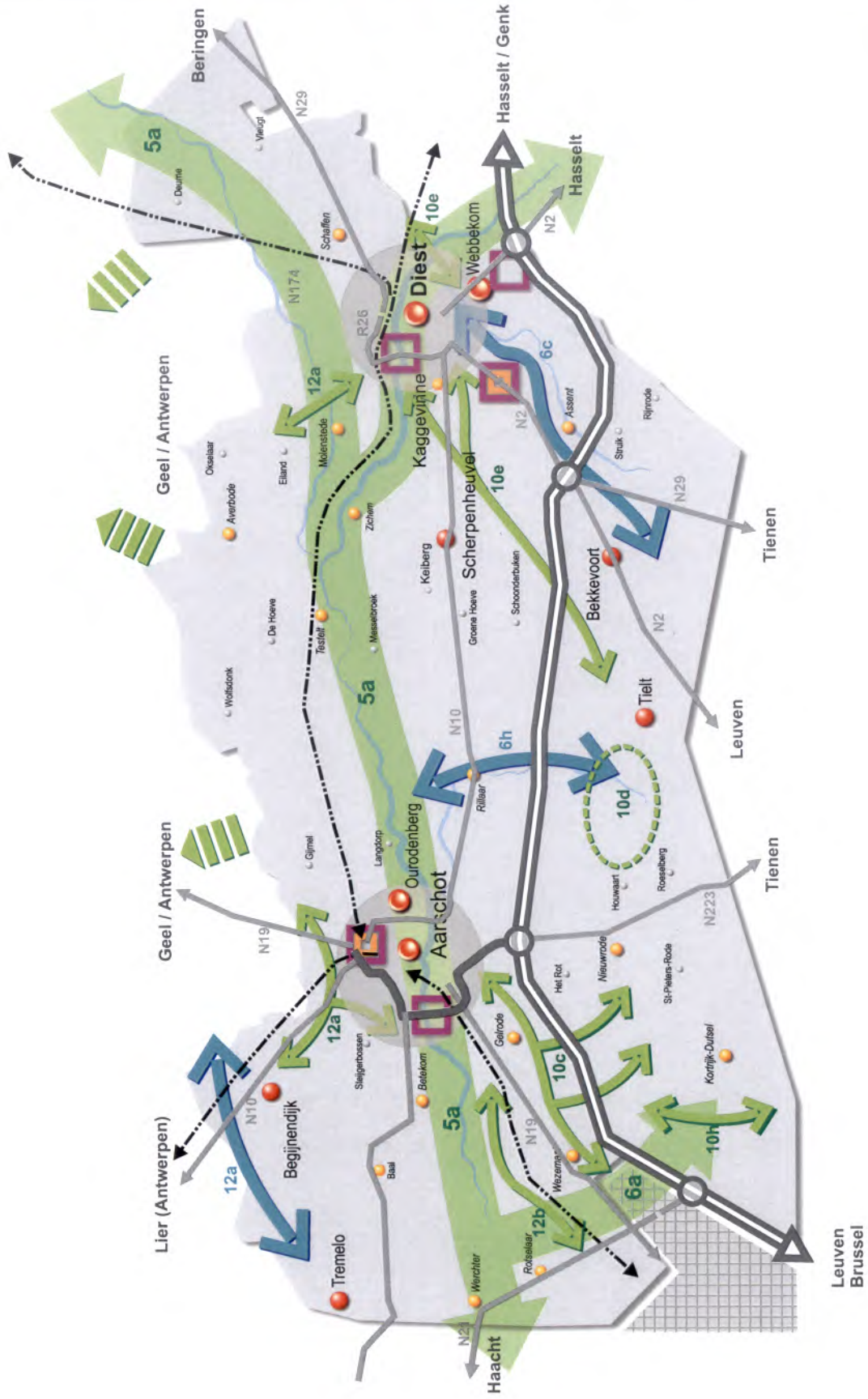
Light-Rail

kanaal



Deelruimte kaart 54 Demernetwerk legende

- Open ruimte
-  NVBG natte sfeer
 -  NVBG droge sfeer
 -  natuurlijke structuurdragers
 -  versterkingsgebied verspreide boskernen
 -  NVBG provincie overschrijdend
 -  rivier of beek
- Bebouwde ruimte
-  kleinstedelijk gebied
 -  stedelijke kern
 -  hoofddorp
 -  woonkern
 -  kern-in-het-buitengebied
 -  zoekzone regionaal bedrijventerrein
 -  concentratie van grootschalige kleinhandel
- Mobiliteit
-  hoofdweg
 -  primaire weg
 -  secundaire weg
 -  spoorlijn / station

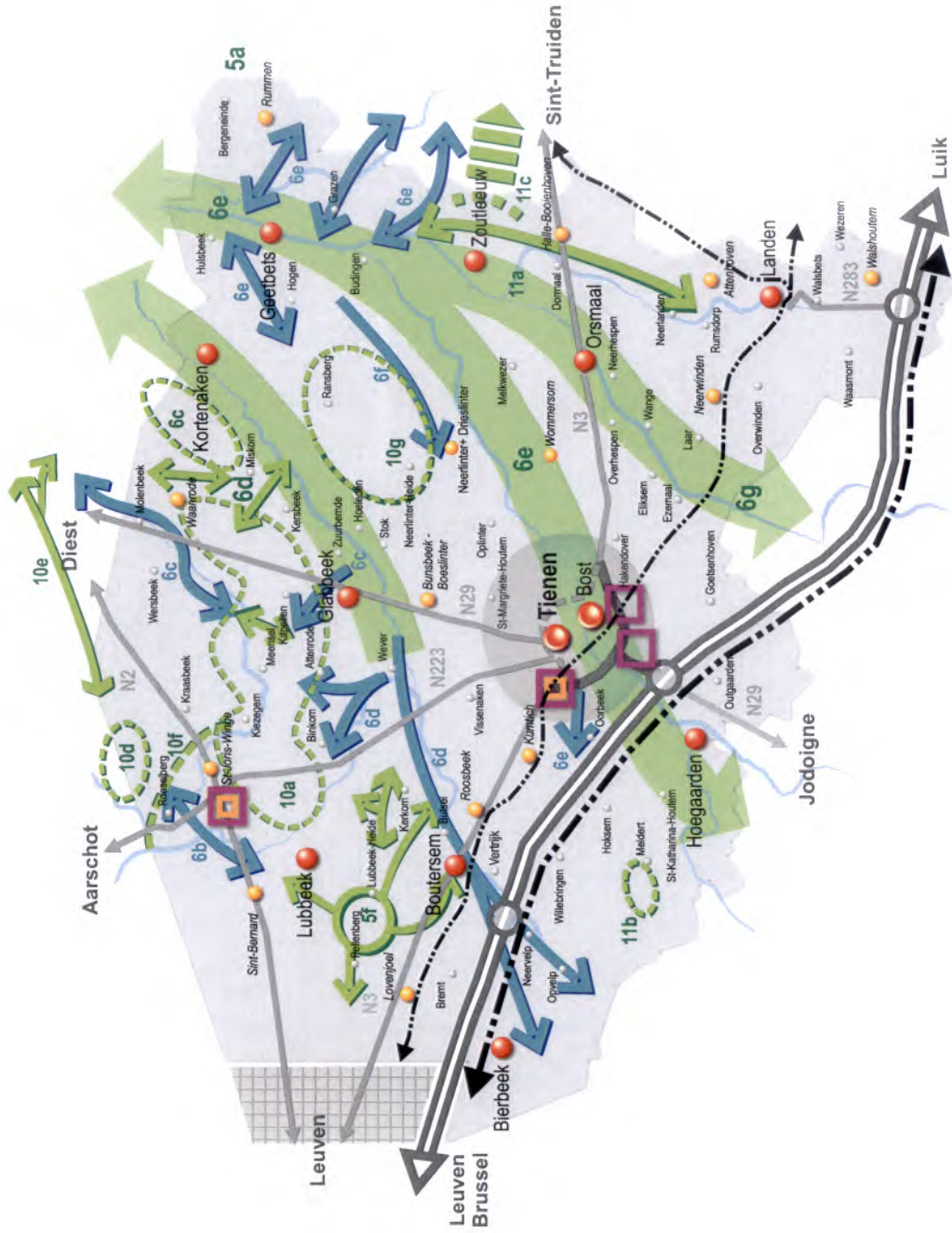


Deelruimte

kaart 55 landelijke kamer oost

legende

- Open ruimte
- NVBG natte sfeer
- NVBG droge sfeer
- ecologische infrastructuur
- natuurlijke structuurdragers
- versterkingsgebied verspreide boskernen
- NVBG provincie overschrijdend
- rivier of beek
- Bebouwde ruimte
- kleinstedelijk gebied
- stedelijke kern
- hoofddorp
- woonkern
- kern-in-het-buitengebied
- zoekzone regionaal bedrijventerrein
- concentratie van grootschalige kleinhandel
- Mobiliteit
- hoofdweg
- primaire weg
- secundaire weg
- HST-lijn
- spoorlijn / station





PROVINCIE
VLAAMS-BRABANT

Deelruimte

kaart 56 landelijke kamer west

legende

Open ruimte

NVVBG natte sfeer

natuurlijke structuurdragers

versterkingsgebied verspreide boskernen

NVVBG provincie overschrijdend

rivier of beek

Bebouwde ruimte

kleinstedelijk gebied

stedelijke kern

hoofddorp

woonkern

kern-in-het-buitengebied

Mobiliteit

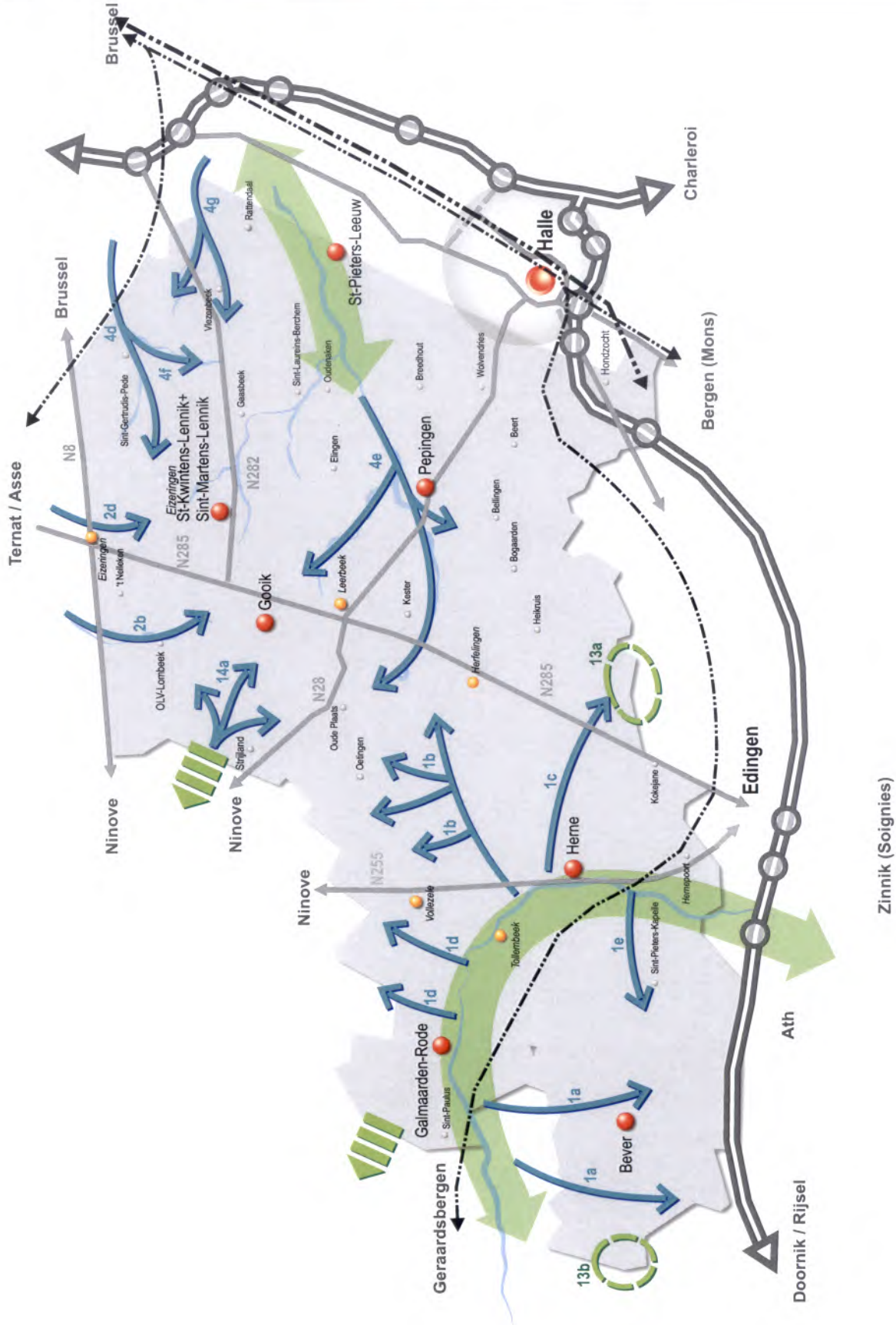
hoofdweg

primaire weg

secundaire weg

HST-lijn

spoorlijn / station



Zinnik (Soignies)