

ONTWERP VAN RICHTPLAN VAN AANLEG (RPA) HEYVAERT

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

16 april 2020

Gelet op het adviesverzoek van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over het **ontwerp van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het ontwerp van het richtplan van aanleg Heyvaert**;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Na de vertegenwoordiger van het kabinet van minister-president Rudi Vervoort te hebben gehoord;

Heeft de Commissie het volgende unanieme advies uitgebracht:

0. CONTEXT

De samenstelling van de nieuwe Commissie

In overeenstemming met het BWRO werd de nieuwe Gewestelijke Ontwikkelingscommissie aangewezen bij decreet van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 december 2019, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 8 januari 2020.

De nieuwe Commissie, die net is ingesteld, werd dus onmiddellijk belast met het uitbrengen van een advies over twee RPA's en het ontwerp van de GSV, die in eerste lezing door de vorige regering is goedgekeurd, alsmede over het ontwerp van een ontheffingsbesluit dat er nauw mee samenhangt.

De nieuwe Commissie kon uiteraard niet vooraf door de regering worden geraadpleegd, maar zij heeft het verzoek van de vorige Commissies om zo spoedig mogelijk op de hoogte te worden gesteld van de projecten (met name van de herziening van het GBP) wel doorgegeven.

De gezondheidscrisis in verband met Covid-19

De termijn voor de indiening van het advies, 30 maart 2020, kon niet worden gehaald omdat het na de nationale inperking niet mogelijk was om vanaf medio maart fysieke bijeenkomsten te organiseren.

De BHR zelf heeft een decreet van 2 april 2020 aangenomen, dat op 9 april 2020 in het Belgisch Staatsblad is gepubliceerd en dat de BWRO-termijnen sinds 16 maart voor een hernieuwbare maand opschort. Daarom heeft de Commissie, met de technische bijstand van Perspective, alles in het werk gesteld om een virtuele vergadering te houden, waardoor het mogelijk is geworden dit advies uit te brengen ondanks de beperking en opschorting van de termijnen.

0.1 HERHALING VAN DE STEDELIJKE CONTEXT ZOALS GEDEFINIEERD IN HET GPDO EN WAARIN OOK HET RPA HEYVAERT KADERT

Het GPDO beoogt de mobilisering van het gebied om:

1. **het kader voor territoriale ontwikkeling op te bouwen** en nieuwe wijken te ontwikkelen. Dit dient te gebeuren in het kader van een polycentrische structuur en op verschillende schaalniveaus, door het

mobiliseren van het vastgoedpatrimonium en het beheersen en verdelen van de bevolkingsgroei binnen het grondgebied, waarbij voorrang wordt gegeven aan openbare huisvesting;

2. *een aantrekkelijke, duurzame en aangename leefomgeving te ontwikkelen, met behoud van het evenwicht tussen de wijken en door middel van nieuwe voorzieningen, hoogwaardige openbare ruimten en groene ruimten, en terzelfder tijd het erfgoed te promoten, het natuurlijke landschap en het groene en blauwe netwerk te versterken, te beschermen en te verbeteren;*
3. *de stedelijke economie te ontwikkelen, door het versterken van de economische assen, (concurrentiepolen met internationale uitstraling), en tegelijk de lokale economie te ondersteunen;*
4. *het multimodale vervoer te bevorderen door de toegangspoorten tot het gewest te verbeteren (internationale en nationale schaal) en door de infrastructuur van het openbaar vervoer en de mobiliteitsdoorgangen te versterken (grootstedelijk, gewestelijk en lokaal niveau, met de nadruk op multimodale knooppunten (spoor, openbaar vervoer, weg, actieve vervoerswijzen)), inclusief voor de intraregionale logistiek door het verminderen van de mobiliteitsbehoeften (zie Gewestelijk Mobiliteitsplan);*
5. *met de verschillende actoren op verschillende niveaus te overleggen. Gewestelijke instrumenten die een dynamische en samenhangende planning mogelijk maken voor een gewestelijke ontwikkeling die de burgers verbindt, zijn belangrijke elementen voor het welslagen van het GPDO.*

Het GPDO heeft tot doel het regionale grondgebied in verschillende schalen te organiseren volgens een polycentrisch kader en de demografische groei op harmonieuze wijze te verdelen.

Deze territoriale structuur is verdeeld in 4 niveaus: het hyperstadscentrum, de stedelijke centra, de interwijkcentra en de wijkcentra.

Daarbij moet worden benadrukt dat het RPA een 'nieuw stuk van de stad' omvat, waar het gewestelijke overheidsoptreden een bevoorrechte en beslissende bijdrage kan leveren, binnen het kader van de multipolaire stad die in het GPDO wordt beschreven. Aangezien het Gewest het grondbeheer over de site heeft, is de Commissie bovendien van mening dat de ontwikkeling ervan een voorbeeld van een duurzame wijk moet zijn. De integratie ervan in het stedelijke weefsel kan op de directe omgeving of een ruimer kader slaan. Over het algemeen moet de directe omgeving per geval worden gedefinieerd, in functie van mogelijke projecten en de noodzaak om de wegen- en groene netwerken te voltooien.

De site van Heyvaert bevindt zich in het hypercentrum van Brussel en wordt in zijn huidige staat (zie noot over de perimeter) begrensd door de binnenring, de Ninoofsesteenweg, de Edingenstraat, de Delacroixstraat, de Ropsy Chaudronstraat, de Bergensesteenweg en de Scheikundigestraat. Sinds het einde van de jaren zeventig is er onder andere een zeer intensieve activiteit van bedrijven die verbonden zijn met de automobiellindustrie en vandaag de dag is het een internationale referentie in deze sector.

Volgens het GPDO wil de overheid een begin maken met een reconversie van de Heyvaertwijk die voldoet aan de milieu- en stadsdoelstellingen en die de levenskwaliteit in deze wijk versterkt.

De Heyvaertwijk maakt deel uit van een stedelijk revitaliseringsprogramma met de opstelling van een stadsvernieuwingscontract (SVC). Het ligt ook in het verlengde van het Plan Kanaal 2013 en het Masterplan Kanaal Molenbeek.

Zijn grondgebied wordt omkaderd door twee andere RPA's (Weststation en Ninoofsepoort). De renovatie van de Heyvaertwijk zal worden uitgevoerd in samenhang met de aangrenzende projecten.

0.2 HERINNERING VAN HET ADVIES VAN DE GOC OVER DE RPA'S

In het algemeen moeten alle gewestelijke doelstellingen en voorschriften zoals gedefinieerd in de verschillende plannen (GPCE, Natuurplan, Energie- en klimaatplan, Geluidsplan, Good Move enz.) transversaal worden geïntegreerd in alle strategische en operationele overwegingen en hun modaliteiten (aanbestedingen, wedstrijden enz.) en dus ook in de RPA's.

De Commissie stelt voor een gemeenschappelijke verklarende woordenlijst voor alle RPA's op te stellen om alle gebruikte begrippen te verduidelijken.

De Commissie neemt het grootste deel van het algemene advies van de vorige Commissie van 24 oktober 2019 over het RPA over, maar past het aan naargelang de noden van dit RPA.

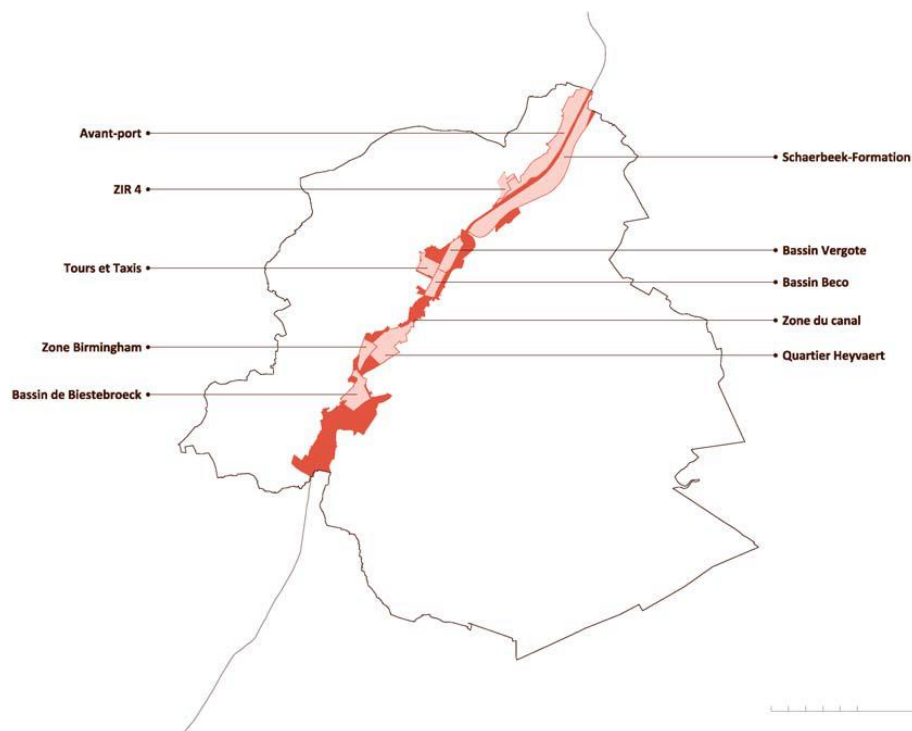
Ze herinnert aan de grote lijnen:

- *Perimeter: het is belangrijk er twee te onderscheiden, een strategische en een reglementaire. De strategische perimeter moet rekening houden met de stedelijke context en met de projecten in de omgeving en hun banden met het RPA.*
- *Operationeel luik : ontbreekt te vaak in het project. Aspecten zoals bestuur en burgerparticipatie in alle fasen van het proces, uitvoering en fasering moeten worden aangekaart, net als een (betere) eerste benadering van de kosten voor het bouwrijp maken en de mogelijke financiële constructies (PPS enz.).*
- *Openbare huisvesting: het openbare karakter van de grond (erfpacht, oppervlakte enz.) behouden om speculatie te vermijden en een hoge productie van sociale woningen en gemiddelde woningen te realiseren.*
- *Tijdelijke invulling: moet een integraal onderdeel zijn van het project en kan betrekking hebben op zowel bebouwde als onbebouwde ruimten.*
- *Groene ruimten: de bescherming van de natuur en de biodiversiteit, zoals gevraagd door het GPDO, moet een prioriteit zijn van de RPA's, net als de implementatie van groene en blauwe netwerken, wat met name een voorafgaande grondige diagnose van de bestaande situatie en maatregelen voor het behoud en de ontwikkeling van de natuur (zoals de biotooppoppervlaktefactor die niet duidelijk wordt aangegeven) impliceert.*
- *Duurzaamheid: zwakte van de aspecten met betrekking tot duurzame ontwikkeling van de doelstellingen en ontwikkelingen die door de RPA's worden voorgesteld, net als de veerkracht ten aanzien van de klimaatverandering. De Commissie beveelt aan het door Perspective, Leefmilieu Brussel en URBAN ontwikkelde referentiekader voor 'duurzame wijken' (Be sustainable) duidelijk te integreren, zowel voor de RPA's als voor toekomstige projecten in hun perimeters.*
- *Mobiliteit: in een polycentrisch en multipolair gebied moet de bereikbaarheid ook multipolair en multimodaal zijn. De Commissie dringt erop aan dat in de RPA's principes worden opgenomen die rekening houden met veranderingen in de mobiliteitspraktijken (delen van parkeerplaatsen, autodelen, toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, voorrang voor actieve vervoerswijzen enz.)*

- *verordenend luik: wat niet essentieel is, moet worden opgenomen in het strategische luik, dat bindend blijft voor de afgevende instanties. Dit gezien de rigiditeit van de regelgeving, waarvan niet kan worden afgeweken bij het onderzoek van specifieke projecten.*

0.3 BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

HEYVAERTWIJK



Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels
www.crd-goc.brussels

[hier](#)
[hier](#)



T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels
www.crd-goc.brussels

hier
hier

P 7 / 19

stadsontwikkeling gepaard gaan. Daarbij worden de expliciete doelen om ongecontroleerde verdichting en speculatie tegen te gaan, alsook om zowel residentiële als industriële verplaatsingseffecten binnen de perken te houden, door de Commissie zeer gewaardeerd.

De positieve houding van de Commissie over de uitgangspunten van dit RPA, die gedeeld worden door een groot aantal van de adviserende overheidsinstanties, commissies en non-profitorganisaties, gaat gepaard met een collectieve bezorgdheid over een aantal van de strategieën die in het RPA Heyvaert worden voorgesteld om een evenwichtige mix te waarborgen en om de potentiële gevaren te counteren.

De bezorgdheden van het merendeel van de reclamanten concentreren zich rond drie hoofdaspecten: (1) de aard van de productieactiviteiten en de manier waarop men deze wil beschermen en stimuleren, (2) de mobiliteit, en (3) de residentiële verdichting. Verschillende reclamanten vrezen immers dat de huidige voorgestelde strategieën de economische en residentiële gentrificatie zullen versterken, dat ze de speculatie zullen versterken, en dat de spanningen zullen toenemen door de residentiële verdichting, en dit zowel in de publieke als in de private ruimte.

1. METHODOLOGIE VAN DE RPA'S

Termijnen voor de openbare raadpleging

Zowel de overheidsinstanties als de commissies en non-profitorganisaties geven aan dat de huidige methodologie voor het openbaar onderzoek van het RPA Heyvaert, alsook van de andere RPA's, de participatie aan het Brusselse planningsproces in gevaar brengt. Een reeks van reclamanten vindt het onaanvaardbaar om in zo'n omstandigheden te werken en men vraagt uitdrukkelijk om de termijnen en de toegang tot de RPA-dossiers te wijzigen en te verlengen om het participatieproces mogelijk te maken.

De Commissie hoort de reclamanten en benadrukt met hen dat het moeilijk is om binnen de gestelde termijnen kwaliteitsadviezen op te stellen. De vraag naar een dergelijke kwaliteit is des te noodzakelijker omdat het hier gaat om instrumenten die regulerend van aard zijn en voorrang hebben op andere juridische planningsinstrumenten. De moeilijkheid voor de Commissie is hier dat de instanties wordt gevraagd om binnen hetzelfde beperkte tijdsbestek hun mening te geven over meerdere RPA's tegelijkertijd.

Toegang tot de inhoud

Wat de toegang tot de inhoud betreft, wijst de Commissie op de moeilijkheid om zeer technische dossiers en zeer grote bestanden in zo'n korte tijd te behandelen en hier een gedegen en gedragen advies over te formuleren. Bovendien is er voldoende tijd nodig om deze techniciteit uit te leggen en toegankelijk te maken voor mensen die geen expert zijn en die niet dagelijks met deze materie bezig zijn. Er wordt op gewezen dat omwille van deze redenen de gehanteerde methodologie van participatie grote groepen van de Brusselse bevolking uitsluit van het participatieproces.

Materiële toegang tot het dossier/informatie/participatie

De Commissie merkt ook op dat de dossiers bijna uitsluitend beschikbaar zijn via het internet. Ze vraagt uitdrukkelijk om via allerlei buurtinstanties meer papieren exemplaren in kleurdruk van het RPA Heyvaert ter beschikking te stellen.

De Commissie vestigt ook de aandacht op de beperkte perimeter waarbinnen mensen worden geïnformeerd over informatievergaderingen en participatiemomenten.

De Commissie vraagt zich samen met de verschillende overheidsinstanties, de Brusselse Hoofdstedelijke Commissies en de non-profitorganisaties af wat de negatieve gevolgen zijn van het feit dat verschillende RPA's tegelijkertijd worden onderzocht en welke termijnen de adviesorganen moeten hanteren om hun werk te doen. Zij merkt op dat de methodologie voor het openbaar onderzoek van het RPA Heyvaert is teruggebracht tot het strikte minimum dat door het BWRO is voorzien en concludeert dat deze methodologie het participatieproces van het planningsproces in Brussel in gevaar brengt wat betreft de termijnen, de toegang tot de technische inhoud en de fysieke toegankelijkheid van het dossier. Dit is des te verontrustender gezien het belang en de impact van het planningsinstrument van het RPA, dat hiërarchisch gezien verder gaat dan de wettelijke instrumenten voor gewestelijke planning in Brussel.

De Commissie benadrukt dan ook de noodzaak van een kwalitatief hoogwaardige raadpleging.

Daarom dringt de Commissie erop aan dat de termijnen worden verlengd, dat de toegankelijkheid van het planningsproces van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt verbeterd, dat de belanghebbenden bij de voorbereiding van de RPA's worden betrokken en dat zij niet pas worden geraadpleegd nadat het ontwerp door de regering is goedgekeurd, om te zorgen voor een echt participatief proces voor de planning van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Commissie erkent echter dat voor dit dossier nuttige participatieve workshops werden georganiseerd.

Om de verwerking van de antwoorden te vergemakkelijken en geen elementen van klachten/observaties te verliezen, vraagt de Commissie zich af of het niet beter zou zijn om de antwoordmogelijkheden van het openbaar onderzoek beter te organiseren, waarbij zij met name adviseert een onderscheid te maken tussen algemene thematische opmerkingen (mobiliteit, milieu, enz.) en gedetailleerde opmerkingen met betrekking tot specifieke punten van het project.

Deze opmerkingen gelden voor alle RPA's.

2. PERIMETER

De Commissie volgt het advies van de KCML en vraagt om de stedelijke eenheid van 'de straat' overal in de perimeter te waarborgen: zij stelt daarom voor om de perimeter uit te breiden daar waar beide zijden van de straat niet zijn opgenomen (vb. Ninoofsesteenweg, Bergensesteenweg, Ropsy Chaudron, Hertogin van Brabantplaats).

Zij is ook van mening, net als Leefmilieu Brussel en vele andere reclamanten, dat de site van de slachthuizen in het RPA had moeten worden opgenomen: het project om de site te herstructureren en te herontwikkelen (masterplan) zal een aanzienlijke impact hebben op de zone Heyvaert. Niet alleen vindt daar elk weekend

de grootste markt van Brussel plaats (80.000 personen), maar de nieuw te bouwen gebouwen op de site van het slachthuis zullen zeer grote oppervlakten voor 'productieve activiteiten' bevatten die in synergie met Heyvaert zouden kunnen zijn.

De Commissie verzoekt om de relaties tussen verschillende aan het RPA Heyvaert (Ninoofsepoort) verwante RPA's te bestuderen en om een coherentie tussen deze planningsinstrumenten op grotere schaal te bewerkstellingen.

3. OVERGANG VAN DE ECONOMISCHE ACTIVITEIT IN DE AUTOHANDEL

Zoals in het RPA wordt gesteld, is een van de belangrijkste economische uitdagingen "het mogelijk maken om productieve bedrijven in de buurt te vestigen door een gediversifieerde economische structuur te ontwikkelen die lokale werkgelegenheid genereert".

Het RPA Heyvaert veronderstelt echter een door de overheid geleide economische verplaatsing van de autohandel en doet overgangsvoorstellen om de daarbij vrijgekomen ruimten op een gecontroleerde manier te ontwikkelen om wilde speculatie en ongecontroleerde verdichting te voorkomen. Ondertussen is echter een belangrijke basisvoorwaarde voor de geleide verplaatsing van de autohandel weggevallen. Het project van de RORO-terminal in Schaarbeek-Vorming, waar de autohandel naartoe zou verhuizen, gaat niet door. Bovendien is deze sector sterk in verval.

Hoewel het duidelijk is dat de verplaatsing niet zal plaatsvinden, stelt het RPA dus maatregelen voor (zie hieronder) die het onmogelijk maken dat de huidige autohandelsactiviteit zich verder ontwikkelt of zelfs maar blijft bestaan.

Samen met de drie betrokken gemeenten, Anderlecht, Brussel-stad en Sint-Jans-Molenbeek, met Urban.brussels, de KCML, IEB en het MER, stelt de Commissie daarom de scenario's voor de overgang van de Heyvaertwijk, zoals die worden voorgesteld door het RPA Heyvaert, in vraag. Er wordt in het RPA Heyvaert geen rekening gehouden met een vertraagde overgang en verplaatsing van de autohandel en wat daarvan mogelijks de positieve en/of negatieve effecten kunnen zijn, noch wordt er een alternatief verplaatsingsscenario voorgesteld.

De Commissie verzoekt daarom om een studie en een scenario waarin rekening wordt gehouden met een vertraagde overgang van de huidige economische activiteiten die verband houden met het ecosysteem van de automobielsector, met activiteiten die een aanvulling vormen op de verkoop van tweedehandsvoertuigen en met de mogelijke gevolgen daarvan voor de omgeving.

Zij is ook van mening dat deze activiteitensector een kans kan bieden voor de toekomst, bij de ontmanteling en recycling van onderdelen, zoals in het geval van het RecyPark dat aan de overkant van de Ropsy Chaudronstraat is gelegen. Deze activiteiten worden aangemoedigd in het Gewestelijke Programma voor Circulaire Economie (GPCE).

4. PRODUCTIEVE ACTIVITEITEN

Samen met het overgrote deel van de reclamanten staat de Commissie bijzonder positief tegenover het behoud van de productieve activiteiten in het RPA Heyvaert en tegenover de gecombineerde zoektocht naar een nieuw evenwicht tussen huisvesting, een leefbare omgeving en de natuur.

Omschrijving en stimulering van bepaalde types productieve activiteiten

Het RPA Heyvaert kan echter geen adequate antwoorden bieden op de vraag welke productieve activiteiten de autohandel kunnen vervangen.

Samen met de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, de ESR, BRAL en IEB, vraagt de Commissie om een meer precieze omschrijving te geven van de types productieve activiteiten die er in het RPA Heyvaert kunnen komen en hoe men die kan aantrekken.

De Commissie deelt daarbij de grote bezorgdheid dat ook de immateriële productieactiviteiten (zoals deze in het GBP worden gedefinieerd) en kantooractiviteiten de materiële productieactiviteiten zullen verdringen. De Commissie staat positief tegenover de introductie van logistiek en stedelijke distributie als extra activiteiten die toegevoegd worden aan de huidige reglementering voor 'sterk gemengde gebieden' in het GBP, maar wijst er tevens op dat dit voor een extra uitdaging zorgt omdat logistiek vaak gaat over administratief beheer. De Commissie volgt daarom de uitdrukkelijke vraag van de ESR om enkel de materiële activiteiten te behouden en de immateriële activiteiten uit te sluiten, zoals bijv. in de definitie die werd opgesteld door de ESR i.v.m. het industrieplan (zie: <https://esr.irisnet.be/adviezen/adviezen-van-de-raad/par-matiere/economie/a-2018-091-esr/view>).

Bovendien wijst de Commissie op het grondige werk dat in Brussel reeds op regionale schaal werd verricht en dat zijn weerslag vindt in Be Circular – het Gewestelijk Plan voor Circulaire Economie (GPCE) (<http://www.circulareconomy.brussels/>) en in het industrieplan voor Brussel. In deze plannen wordt een reeks van productieve sectoren naar voor geschoven die grondgebonden economische activiteiten herbergen en die het Brussels gewest wil stimuleren, zoals bijv. de bouwsector en de voedingssector. Sommige van deze sectoren, zoals de bouwsector en recyclageactiviteiten in de circulaire economie, voorzien bovendien in een aanzienlijk aandeel jobs voor mensen met kortgeschoolde profielen. De perimeter en de morfologie van het RPA Heyvaert vormen een opportuniteit om deze plannen te realiseren. Sommige van deze activiteiten vragen immers om grote ruimten die momenteel in de wijk aanwezig zijn en die door het MER als een kans worden erkend. De Commissie vraagt daarom uitdrukkelijk om de doelstellingen en de productieve sectoren uit deze strategische Brusselse gewestelijke plannen te vertalen naar en te integreren in het RPA Heyvaert. Ze vraagt tevens om de in de wijk aanwezige ambachtelijke beroepen te versterken en een relatie uit te bouwen met het Institut des Arts et Métiers (alternerende opleiding).

De Commissie deelt de bezorgdheid van de reclamanten dat men vanuit de huidige visie van het RPA Heyvaert om de minder gediversifieerde autohandel te verplaatsen, uit het oog lijkt te verliezen dat er verschillende vormen van economische diversifiëring mogelijk zijn en dat economische activiteiten deel uitmaken van complexe ecosystemen die men niet zomaar door iets anders kan vervangen. De huidige autohandel is sterk afhankelijk van de aanwezigheid van het Zuidstation, de markt van het slachthuis, de garages, de verkopers van wisselstukken, en de vele hotels en drank- en eetgelegenheden die in de wijk en op de Ropsy Chaudronstraat gelegen zijn.

De Commissie is van mening dat de bestaande autohandel niet eenvoudigweg moet worden vervangen, maar is eerder voorstander van het idee om de negatieve impact ervan op de leefbaarheid van de wijk, die onder andere wordt veroorzaakt door het grote aantal bedrijven in de sector, de illegale handel op straat en de logistieke problemen die daaruit voortvloeien, te verminderen. Ze pleit daarom voor een geleidelijke overgang waarbij de nadruk wordt gelegd op het begeleiden van de huidige bedrijven naar productieactiviteiten die aansluiting kunnen hebben bij de activiteiten die er al aanwezig zijn, maar ook in relatie met andere competenties die reeds in de wijk aanwezig zijn. De Commissie benadrukt de rol die in dit verband kan worden gespeeld door de technische en beroepsopleidingen van het Institut des Arts et Métiers

(aan de buitenrand van de perimeter), en met name de toekomstige technische scholen rond het Weststation (de NMBS en ook de 'Emile Van Broekhovenschool').

Productieve linten, diepte van percelen, oppervlakte van productieactiviteiten

Het 'productieve lint' uit het RPA Heyvaert is een gebouwentypologie waarbij productieactiviteiten en huisvesting op een verticale of gestapelde manier gemengd worden. Deze typologie is analoog aan de typologie die in de OGSO's voorkomt en wordt door vele Brusselse actoren gecontesteerd. Er is een vrees dat de spanningen en conflicten tussen de functies zullen toenemen, zowel in de private ruimte en de binnenkant van bouwblokken als in de publieke ruimte. Bij deze potentiële conflicten gaat het om allerlei vormen van hinder zoals geluiden, geuren, en hinder op de stoepen en de weg waarbij de vele in- en uitgangen van de percelen een groot aantal conflictpunten vormen die de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers in het gedrang brengen.

De Commissie apprecieert dat het RPA Heyvaert zoekt naar strategieën om die potentiële spanningen te mediëren. De Commissie begrijpt ook de bezorgdheden van vele reclamanten dat deze strategieën de leefbaarheid voor zowel de bewoners als voor de bedrijven onder druk zetten.

Een van de mediërende strategieën in het RPA Heyvaert is om de diepte van de productieactiviteiten te beperken tot 30 meter vanaf de rooilijn. Dit beperkt de handelingsruimte van productieactiviteiten wel, maar geeft geen garanties voor de rust binnen in het bouwblok.

Een andere strategie om de potentiële spanningen tussen wonen en werken te mediëren is het laden en lossen te beperken tot de percelen. Deze verplichting geldt reeds voor alle bedrijven binnen de perimeter die een milieuvergunning hebben. Volgens de Commissie lost deze strategie maar ten dele de conflicten op de weg op, en enkel voor de doorstroming van de auto's. De vele in- en uitritten voor vrachtwagens en bestelwagens vergroten de verkeersonveiligheid voor voetgangers en fietsers.

Bovendien benadrukt de Commissie dat deze strategie deels in conflict is met de reglementering die stelt dat de handels- en productieruimten beperkt worden tot 500 m² (en per uitzondering tot 1.500 m²), omdat er veel ruimte wordt ingenomen voor het laden en lossen en de bedrijfsruimte daardoor wordt verkleind. Ze begrijpt bijgevolg de bekommernissen van de gemeente Anderlecht die wijst op de moeilijkheden voor vrachtwagens om te manoeuvreren en daarom meer aandacht vraagt voor de draaicirkels van vrachtwagens enz. Volgens de Commissie vragen verschillende reclamanten terecht om gedeelde in- en uitritten om de conflicten tussen vracht- en ander werkgerelateerd verkeer enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds te verminderen.

De Commissie is van mening dat deze verticale vorm van menging een heleboel mogelijkheden voor productieve activiteiten uitsluit en de nicheproductieactiviteiten zoals bierbrouwerijen, kleinere voedingsproductie-eenheden enz. De Commissie vraagt, net zoals de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, ook om collectieve voorzieningen en buurtwinkels in de productieve linten toe te laten die beantwoorden aan de noden van bewoners, en vrezen tegelijkertijd dat dit voor 'industriële gentrificatie' zal zorgen.

Principe van productieve linten

De Commissie geeft een tweeledig advies over het 'productieve lint'. Enerzijds staat de Commissie positief tegenover het productieve lint en adviseert ze om er de mogelijkheid voor collectieve voorzieningen en buurtwinkels in op te nemen om aan de behoeften van nabijheid te voldoen. Anderzijds staat de Commissie negatief tegenover de implementatie van het productieve lint in de volledige perimeter van het RPA Heyvaert en vraagt ze een aanvulling van het productieve lint met alternatieve typologieën van functiemenging, zoals het horizontaal organiseren van functies om de potentiële conflicten tussen wonen en productie te mediëren. De Commissie vraagt om een aanvulling op de studie om dit per bouwblok te onderzoeken en om de bouwblokken met grote percelen voorkeur te geven voor horizontale typologieën van functiemenging. In de tussentijd beveelt de Commissie een moratorium aan op de toekomst van deze grote percelen om de ontwikkeling van productieve activiteiten op percelen van meer dan 1500 m² mogelijk te maken en de grote percelen voor dit soort activiteiten, die in het Brussels Gewest zeldzaam zijn, niet op te splitsen. Voorts dringt de Commissie erop aan dat de in- en uitgangen van transportvoertuigen zoveel mogelijk worden gebundeld of dat wordt voorzien in één enkel blok van in- en uitgangen (een soort lus).

Grootte en diepte van percelen

Het ontwerp van het RPA Heyvaert lijkt voor te stellen om de omvang van sommige percelen te verminderen. De vertegenwoordiger van de regering heeft tijdens de hoorzitting op de GOC aangegeven dat dit niet de wil van de regering was en dat de kaart geen regulerende waarde heeft. De Commissie beveelt aan de kaart op bladzijde 21 van de bijlage, die in dit opzicht dubbelzinnig is, te schrappen. In ieder geval zou de Commissie slechts in een beperkt aantal gevallen voorstander kunnen zijn van een herverdeling van de percelen (zie hierboven). Daarbij deelt de Commissie het economische standpunt van de huidige exporteurs van auto's, alsmede van de brancheorganisaties en het ESR dat het verkleinen van de omvang van de percelen de ontwikkeling en/of de economische ontwikkeling/omschakeling van hun activiteiten beperkt. De Commissie roept op tot meer overleg met de huidige economische, sociale en politieke actoren.

Aan de andere kant staat in de regelgeving dat productieve activiteiten alleen zijn toegestaan op de begane grond, op een diepte van 30 meter. De Commissie is het met het ESR eens dat deze beperking moet worden afgeschaft. Het steunt ook het ESR en andere reclamanten die zelfs vragen om het voorschrift te wijzigen zodat een minimumdiepte van 30 meter wordt opgenomen om ervoor te zorgen dat de productieve activiteiten effectief worden gehandhaafd en ontwikkeld. De Commissie is echter van mening dat dit voorstel een diepgaander onderzoek vereist naar de bestaande feitelijke situatie en de mogelijke gevolgen ervan.

De Commissie volgt ook het standpunt van de KCML en de gemeenten Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek met betrekking tot het erfgoed, dat tegemoetkomt aan de bovenvermelde bezwaren om de omvang van de percelen te behouden en ze niet te versnipperen. Aan de andere kant is het nuttig om de historische routes zichtbaar te houden en het industriële erfgoed te waarderen.

5. MOBILITEIT

De Commissie volgt de grote twijfel bij het merendeel van de reclamanten over de verenigbaarheid van recreatie en logistiek op de kades langs het kanaal zoals wordt voorgesteld in het RPA Heyvaert. Het

argument over de rechtvaardiging van het gebruik tijdens bepaalde tijden wordt terecht in vraag gesteld door de ESR en het MER. Men gaat er in het RPA Heyvaert van uit dat recreatieve en logistieke activiteiten zich op verschillende tijden afspelen, maar de Commissie benadrukt dat de productieve activiteiten en actieve verplaatsingen elkaar bij meerdere gelegenheden kruisen. Enerzijds worden de perioden waarin de bedrijven en de algemene bevolking actief zijn almaar meer flexibel. Vooral tijdens de schoolvakanties komen deze groepen onvermijdelijk met elkaar in contact. Anderzijds evolueren ook de bedrijfsgebonden verplaatsingen en daarbij zien we dat vooral de 'actieve' vervoersmodi aan belang winnen (leveringen per fiets enz.). In tegenstelling tot het RPA Heyvaert zijn de Commissie en tal van reclamanten (KCML, ESR, gemeente Anderlecht, gemeente Sint-Jans-Molenbeek, Raad voor het Leefmilieu) er het globaal genomen over eens dat het belangrijk is om vrachtverkeer van fietsverkeer te scheiden omwille van de verkeersveiligheid en omwille van het comfort van de gebruikers van de openbare weg.

Logistieke lussen

Het RPA Heyvaert stelt de strategie van logistieke lussen voor om de distributie van het vrachtverkeer beter te reguleren. De Commissie is zeer gevoelig voor de argumenten van Leefmilieu Brussel en de gemeente Sint-Jans-Molenbeek die zich verzetten tegen de logistieke lussen in het algemeen, en meer specifiek tegen het in eenrichting leggen van de Mariemontkaai. Deze en meerdere reclamanten stellen terecht vast dat dit extra zwaar verkeer in de (dichtbebouwde) wijken zal trekken, waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang komt en de luchtvervuiling zal versterken in de weinig geventileerde wijken. Bovendien wijst de Commissie er net als de Brusselse Huisvestingsmaatschappij op dat een aantal geplande sociale nieuwbouwprojecten niet in het RPA Heyvaert zijn opgenomen en dat de logistieke lus ter hoogte van de Birminghamstraat geen rekening houdt met de toekomstige verdichting.

Daarnaast steunt de Commissie de vaststelling van het MER die wijst op het hoge aantal verkeersongelukken dat vandaag voorkomt op het kruispunt van de Birminghamstraat en het Hertogin van Brabantplein, en benadrukt ze dat dit nog zal toenemen als men extra vrachtwagens langs dit punt leidt. Het Hertogin van Brabantplein is vandaag een zeer intensief gebruikte publieke ruimte, en dat in een omgeving waar slechts weinig publieke ruimte aanwezig is.

Het GPDO voorziet het kanaal als een as van economische uitbouw en Brussel Mobiel voorziet de Mariemontkaai als een logistieke as voor vrachtwagens.

De Commissie geeft een negatief advies over de mobiliteitsvoorstellen van het RPA Heyvaert, zoals de verenigbaarheid van recreatie en logistiek op de kades langs het kanaal en de omvorming van de Mariemontkaai tot eenrichtingsverkeer. In het licht van het grote aantal reclamanten en de analyse van het MER is de Commissie van mening dat een zeer grondige regionale en lokale (micro-economische) reflectie nodig is, in samenwerking met de GMB en de BKP, om zowel de levensvatbaarheid van de dichtbevolkte districten als de logistieke spreiding in het hele Brusselse Gewest te garanderen. Zij vraagt uitdrukkelijk dat een diepgaande studie over mobiliteit wordt uitgevoerd om de impact van veranderingen op verschillende schalen en voor verschillende scenario's die kunnen worden vergeleken, te onderzoeken.

De Commissie begrijpt niet waarom de fietsroute aan de Nijverheidskaai geschrapt moet worden en volgt het negatieve advies van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek. Er is vandaag een fietsroute aanwezig die deels over de Mariemontkaai en deels over de Nijverheidskaai loopt en die goed verbonden is met de Ninoofsepoort, de kleine ring en de Henegouwenkaai.

Zoals voorgesteld in het RPA Heyvaert staat de Commissie positief tegenover het creëren van een extra fietsroute aan de Mariemontkaai vanaf de brug (ter hoogte van de Manchesterstraat) en om hiervoor de huidige parkeerplaatsen te schrappen.

De Commissie vraagt uitdrukkelijk om dit niet als vervanging van de bestaande fietstoestand te beschouwen, zoals voorgesteld in het RPA Heyvaert, maar om dit als extra toevoeging te zien, en dit op de cruciale voorwaarde dat de logistieke distributie op schaal van het gewest niet in het gedrang komt.

6. VERDICHTING EN SOCIALE HUISVESTING

Hoewel de Commissie verheugd is over het feit dat de regelgeving voorschrijft dat alle projecten met een oppervlakte van meer dan 2 000 m² een sociale woning of iets dergelijks moeten omvatten om tegemoet te komen aan de zeer grote onbeantwoorde vraag in de wijk, is zij het met een aantal van de reclamanten, en met instanties en administraties zoals het ESR en URBAN eens dat het systeem moet worden aangevuld en dat de volgende vragen moeten worden beantwoord:

- *Wordt sociale huisvesting gratis weggegeven of verkocht aan een overheidsinstantie? In het laatste geval is de Commissie het eens met Perspective dat in het verordenend luik van het RPA de voorwaarden voor de aankoop door openbare exploitanten van onroerend goed of SVK's moeten worden gespecificeerd, d.w.z. een maximumprijs die moet overeenkomen met de gebruikelijke prijs van sociale huisvesting. (Perspective stelt een prijs voor die 20% onder de marktprijs ligt).*
- *Zoals URBAN en het ESR hebben opgemerkt, is er nog steeds een probleem van overlapping met stedenbouwkundige heffingen. Tijdens de hoorzitting zei de regeringsvertegenwoordiger dat deze belasting geen substituut is voor heffingen. Dit lijkt problematisch, aangezien een dergelijke doublure zou kunnen leiden tot een risico op een discriminerende behandeling.*
- *Hoe zit het met 'conventionele huisvesting' (Citydev-type)?*
- *Tot slot is de vrijstelling van dit voorschrift voor publieke actoren die betrokken zijn bij het sociale huisvestingsbeleid (AV 3) begrijpelijk, aangezien zij in principe meer zullen doen, maar de uitdrukking ervan zou ook problematisch kunnen zijn onder de noemer van discriminerende behandeling.*
- *Het algemene voorschrift 3 van het plan zou erbij gebaat zijn om uitdrukkelijk op te schuiven naar de definities van de Huisvestingscode (dat is immers de bedoeling) zodat kan worden gepreciseerd waaruit de "met sociale woningen gelijkgestelde woningen" precies bestaan;*
- *De vrijstelling van "publieke actoren die betrokken zijn bij het sociale huisvestingsbeleid" heeft tijdens het openbare onderzoek tot grote bezwaren geleid. Als de Commissie begrijpt dat deze vrijstelling tegemoetkomt aan vereisten die hoofdzakelijk zijn afgeleid van de bijzondere opdracht van bepaalde van deze actoren, dan houdt ze niet geringe nadelen voor de maatregel als geheel in. Als de vrijstelling moest worden beschouwd als tegenstrijdig met de vereisten van gelijkheid en non-discriminatie bestaat het risico immers dat ze tot de ongeldigheid van elke betrokken bepaling (en niet enkel die over de vrijstelling) en bijgevolg van de verplichting op zich leidt.*
- *Voor zover de hoofdzakelijk praktische vereisten die aan de Commissie zijn voorgelegd, deze vrijstelling schijnbaar lijken toe te laten, hetgeen nog moet worden geverifieerd, lijkt het aangewezen om deze vrijstelling af te schaffen door op praktisch vlak de zaken te herorganiseren.*

Het is op zijn minst noodzakelijk om, indien nodig door middel van een verwijzing, te verduidelijken wie deze vrijgestelde “publieke actoren” zijn.

De gemeente Sint-Jans-Molenbeek vraagt om 50% sociale woningen in alle openbare woonwijken: de Commissie is van mening dat deze kwestie het onderwerp moet zijn van een gewestelijke reflectie om een zeker evenwicht te bereiken in de sociale huisvestingslasten in alle gemeenten en dat dit uiteraard afhangt van de beschikbare middelen.

7. ERFGOED

De Commissie is het eens met de KCML, Anderlecht en Molenbeek wat het erfgoed betreft: “Wat het bebouwde erfgoed betreft, wordt in de niet-technische samenvatting van het MER geconcludeerd dat een classificatie van de te beschermen gebouwen als een prioriteit relevant kan zijn om de percelen beter te richten of om in te grijpen (of niet) (blz. 40). De KCML is van mening dat deze aanpak een minimum is om de talrijke erfgoedgebouwen van de wijk Heyvaert te kunnen herwaarderen, herbestemmen en om te bouwen, of het nu gaat om industriële of residentiële constructies, maar ook om technische constructies/technische voorzieningen die verbonden zijn met het kanaal en die een sterke (vernieuwde) erkenning verdienen. Onder de 3 alternatieven die door het RIE zijn onderzocht (productief, residentieel en open), vraagt het KCML de voorkeur te geven aan het productieve alternatief, dat meer respect heeft voor het erfgoed. Het belang van het residentiële erfgoed mag echter niet worden onderschat in vergelijking met het sterke industriële erfgoed dat in de wijk aanwezig is. Dit industriële erfgoed is een kans en een mooie opportuniteit voor de vernieuwing van de Heyvaertwijk. De uitgestrekte ruimten die het biedt, zowel in oppervlakte als in hoogte, maken het onder andere mogelijk om siloparkeerplaatsen te creëren om de openbare ruimte te bevrijden van de vele auto's waardoor ze wordt overspoeld.”

8. GROEN EN OPENBARE RUIMTE

Over het geheel genomen staan zowel de Commissie als de meeste reclamanten zeer positief tegenover het Park van de Kleine Zenne en het idee van een parksysteem, enerzijds als een historische route op de rivier, anderzijds als een verbinding tussen bestaande parken, en als een extra groene ruimte die toegankelijk is voor het publiek. Dit is ook in lijn met de duurzame wijkcontracten van Zinneke en Compas. Toch ontstaan er ook een aantal onduidelijkheden. Verschillende reclamanten wijzen op het gebrek aan duidelijkheid en de onmogelijkheid om sommige huizen en andere gebouwen langs het park te bereiken. De gemeente Sint-Jans-Molenbeek betreurt het dat er geen op het park georiënteerde functies zijn en dat deze dus kunnen leiden tot problemen op het vlak van veiligheid, sociale controle, enz. De Commissie hamert op de kwaliteit van de openbare ruimte, die niet mag worden aangetast. De toegang tot de eigendommen en de eventuele voorzieningen (brandweer, ambulance, verhuizing, enz.) mogen echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van het park. In die zin moet de gemotoriseerde toegang tot de gebouwen absoluut via de bestaande wegen verlopen.

Elke toename van de oppervlakte aan groen met een recreatieve functie is gunstig voor het gebied.

9. BOUWPROFIELEN VOOR GEBOUWEN

De Commissie beoordeelt de methode voor de vaststelling van de bouwprofielen voor gebouwen langs een kruispunt (maximumhoogte van $\frac{3}{4}$ van de gemiddelde breedte van het kruispunt, en maximaal 18 m). Ze besteedt echter aandacht aan de vraag van de gemeente Molenbeek en vraagt om de kwaliteit van de interieurs van de bouwblokken te garanderen.

De Commissie is er voorstander van dat in het geval van percelen die omgeven zijn door gebouwen binnen het blok, de binnenplaatsen en tuinen zich in het midden van het perceel kunnen bevinden en voor 25% van het perceel uit openlucht bestaan. Voor constructies langs het kanaal is het bouwprofiel ingesteld op 15 m (percelen < 12 m). Voor grotere percelen kan deze hoogte onder bepaalde voorwaarden worden overschreden. De Commissie is het eens met de gemeente Molenbeek en andere reclamanten die vragen dat het RPA een maximumhoogte vaststelt. Daarnaast blijft de vraag over de cumulatieve toepassing van de GSV-regels op het niveau van de bouwhoogte.

10. TOEPASSING VAN HET VERORDENEND LUIK

De Commissie neemt nota van de aanwijzingen van de kabinetsvertegenwoordigers dat het voorgestelde RPA niet bedoeld is om de toepassing van de algemene vereisten van het GBP in dit geval te beïnvloeden of te wijzigen.

Hieruit volgt dat de vrijwaringsclausules van de algemene voorschriften 0.9 tot en met 0.11 van toepassing zullen blijven en dus, binnen de grenzen die zij stellen en zonder afbreuk te doen aan nieuwe exploitatievoorwaarden die bedoeld zijn om de boekhouding van de functies in het kader van de nagestreefde overgang te waarborgen, het mogelijk zullen maken de bestaande economische activiteiten te handhaven, waarmee tegemoet wordt gekomen aan de bezorgdheid van een groot aantal reclamanten, waarmee de Commissie het eens is.

De Commissie vestigt echter de aandacht op het feit dat de handhaving van algemeen voorschrift 0.7 de installatie van openbare nutsvoorzieningen mogelijk maakt, onafhankelijk van (en dus buiten) de limieten die in het nieuwe productieve lint zijn vastgesteld. Aangezien dit een 'zwakke' functie is, is de vraag in de praktijk waarschijnlijk toch niet erg relevant.

Het algemene voorschrift 0.12 (continuïteit en versterking van de woonfunctie) is cumulatief van toepassing met de specifieke voorschriften, en zal daarom waarschijnlijk niet de strikte limieten omzeilen die binnen het productieve lint vereist zijn.

Niettemin verzoekt de Commissie de regering om de gevolgen van de algemene voorschriften van het GBP voor de ontwikkeling die via het RPA Heyvaert wordt nagestreefd, volledig te onderzoeken en te meten.

URBAN en de gemeente Molenbeek stellen veel vragen bij de noodzaak van een dergelijke gedetailleerde regelgeving (gelijkwaardig aan een BBP, maar zoals URBAN schrijft is dit een zwaar bebouwd gebied) en

over de mogelijke gevolgen, met name in termen van het regulariseren van onrechtmatige situaties of het handhaven van bestaande activiteiten.

De Commissie acht het noodzakelijk te voorzien in een zekere flexibiliteit, aangezien het onmogelijk is om af te wijken van de reglementaire voorschriften van de RPA's.

Na de hoorzitting met de vertegenwoordigers van de regering is gebleken dat het mechanisme voor de intrekking van de bestaande bepalingen van andere plannen en verordeningen (GBP, GSV enz.) die in strijd zijn met die van het RPA, grondig zal worden onderzocht door de Raad van State, die ongetwijfeld een principieel standpunt over dit onderwerp zal innemen.

Om een goed inzicht te krijgen in de gevolgen van het RPA verzoekt de Commissie de opsteller van het plan niettemin om in het strategische of informatieve luik van het RPA duidelijk aan te geven waar hij voornemens is af te wijken van de bestaande bepalingen van het GBP en de GSV, ook al zou deze inventarisatie een impliciete intrekking, die niet zou zijn opgemerkt, niet uitsluiten.

De Commissie is ook van mening dat het nuttig zou zijn om bepaalde regelgevingselementen te verduidelijken, namelijk:

Bijzondere voorschriften

- *Voorschrift A.1 (minimumgrootte van de werf- en tuinoppervlakten): de termen “meer dan 25%” of 50% zijn verwarrend, aangezien ofwel een werkelijk hoger percentage moet worden opgelegd, in welk geval het voorschrift onvoldoende nauwkeurig is, ofwel een oppervlakte van 25,1% (of 50,1%) mag worden aanvaard, in welk geval het de voorkeur verdient om “ten minste 25% (of 50%)” te schrijven (zoals in de voorgestelde GSV- en andere RPA-voorschriften).*
- *Voorschrift C.1 (programma - groenvoorzieningen): dit voorziet in een “oppervlakte toegewezen aan de voor het publiek toegankelijke groene ruimte” van ten minste 0,5 ha in een enkel blok, in een gebied dat meerdere percelen beslaat. Hoe wordt deze bepaling uitgevoerd in geval van gedeeltelijke realisatie (bijvoorbeeld beperkt tot één perceel)? Hoe wordt er in dit geval ook voor gezorgd dat het betrokken project bijdraagt aan de algemene ontwikkeling (en de billijke verdeling van deze openbare ruimte over de verschillende percelen), die afhangt van de bereidheid van de eigenaars van andere percelen die niet noodzakelijkerwijs van plan zijn om een vergunning aan te vragen? De ondergeschiktheid van elke vergunningsaanvraag aan “een totaalvisie op de geplande ontwikkeling in het gebied” leidt tot een vorm van gedwongen samenwerking tussen eigenaren die elk project in het gebied mogelijk afhankelijk maakt van de goodwill van anderen (en ook de eigendomsrechten van elke partij beïnvloedt, wat impliceert dat ze alleen kunnen beslissen over concurrerende of andere projecten).*
- *Voorschrift G.2 (plaatsen van constructies langs het kanaal): wat wordt bedoeld met de voorwaarde dat “de hoogte van de constructie niet hoger is dan de hoogte van de kroonlijst van een van de naburige gebouwen over een breedte van ten minste 4 m vanaf het gedeelde eigendom met dit gebouw” (verwijzing naar gedeeld eigendom moeilijk te begrijpen)?*
- *Voorschrift H.2 (plaatsen van constructies langs een kruispunt): het toestaan van een zijdelingse terugschot “naar de zijkant van de grond of op de hoek met een straat” kan (bij hoekpercelen) leiden*

tot een terugslag aan de voorzijde van de weg die het SCP niet noodzakelijkerwijs toelaat. Is dit het doel?

- *Voorschrift H.3 (grondinname langs een kruising):*
 - *Wat is de concrete draagwijdte van het voorschrift volgens hetwelk “het gelijkvloerse niveau van de constructie zijn recht van doorgang naar de grond beperkt om bij te dragen tot de verbetering van het interieur van het blok en tot de doorlaatbaarheid van de bodem”? De relatieve onnauwkeurigheid van deze bepaling doet vragen rijzen over de doeltreffendheid ervan en de vertaling ervan in de praktijk.*
 - *In deze zones is ook bepaald dat “de bouw minstens 25% van het perceel onbebouwd laat, inclusief de tegenslagzones buiten de parkzone”: waarom niet ook de laterale tegenslagzones (die ook deel lijken uit te maken van deze definitie in het schema in figuur 1) opnemen?*
 - *Ten slotte roept de tenuitvoerlegging van dit voorschrift de vraag op naar de percelen die door deze kruisingen worden afgesneden (hoe moet de verdeling van de 25% in dit geval worden beoordeeld)? Hetzelfde geldt voor de regels (die zouden blijven bestaan) van de GSV met betrekking tot het begrip ‘perceel’. Moet deze vraag niet verder worden opgehelderd?*