

3 december 2008

**Aan de Vlaamse Commissie  
voor Ruimtelijke Ordening  
Koning Albert II-laan 19 bus 13  
1210 Brussel**

Betreft: bezwaarschrift ontwerp Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen'

Geachte commissie,

Natuurpunt Antwerpen Noord vzw maakt met dit schrijven bezwaar tegen het ontwerp Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen', door de Vlaamse Regering op 5 september 2008 voorlopig en waarover het openbaar onderzoek loopt van 6 oktober 2008 tot en met 4 december 2008, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 42 § 4 van het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

**1. Verenigbaarheid met het RSV en de taakstelling voor afbakening stedelijke gebieden**

In het richtinggevend deel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, p. 332 wordt het volgende gesteld m.b.t. stedelijke gebieden: *"Er is nood aan een beleid dat in het stedelijke conglomeraat die gebieden bepaalt waar een intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen de verschillende menselijke activiteiten (wonen, werken, recreëren, ...), waar de dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Deze gebieden worden als stedelijk gebied gedefinieerd. Het stedelijk gebied is aldus een beleidsmatig begrip.*

*In deze gebieden wordt een stedelijk-gebiedbeleid gevoerd waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapvoorzieningen, stedelijke voorzieningen, ....) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Dit "aanbodbeleid" in het stedelijk gebied is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden." (eigen onderlijning).*

Dit principe wordt op de volgende pagina's van het RSV verder uitgewerkt. Onder de titel "2.1 Het stimuleren en concentreren van activiteiten" vinden we de volgende tekst: op p. 334.: *"Vanuit het principe van de gedeconcentreerde bundeling moeten de*

stedelijke gebieden zo worden versterkt dat die een ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde oplevert. Deze meerwaarden uiten zich o.m. in een zuiniger ruimtegebruik en dus in lagere maatschappelijke kosten, een verhoogde efficiëntie voor het functioneren van de voorzieningen (o.m. collectief vervoer), een breder draagvlak voor hoogwaardige economische voorzieningen en het vrijwaren van het buitengebied.

Daarom is het nodig in de stedelijke gebieden de ontwikkeling van activiteiten waaronder het wonen, te stimuleren steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Uitgangspunten hierbij zijn een gericht en doordacht verweven en bundelen van functies en activiteiten en een goed gebruik en beheer van de bestaande stedelijke voorzieningen en infrastructuur. Hierbij wordt gestreefd naar complementariteit en afstemming tussen het ruimtelijk beleid en alle vormen van beleid voor de stedelijke gebieden (het leefmilieubeleid, het regionaal-economisch beleid en het sociaal stedelijk beleid, ....)." (eigen onderlijning).

Onder de titel "2.2 Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten" vinden we de volgende tekst: op p. 334.: "Het is noodzakelijk de stedelijke gebieden te vernieuwen door het doorvoeren van o.a. een meer dynamische stadsvernieuwing. [...] Strategische stedelijke projecten zijn van belang voor stedelijke vernieuwing.

Tevens zijn de strategische stedelijke projecten een instrument om de kwaliteit van het wonen op het terrein aan te tonen. Kwaliteit naar woonomgeving, aantrekkelijk stedelijk wonen en bereikbaarheid staan in deze strategische projecten voorop. Daarnaast stimuleren zij de andere actoren, waaronder huisvesting, om projecten op te zetten die de aantrekkelijkheid van het stedelijk wonen aantonen." (eigen onderlijning).

Het voorliggend ontwerp GRUP vervult slechts een beperkte invulling van de opdracht die vanuit het RSV wordt voorzien bij het stedelijk gebiedbeleid en de afbakening van de stedelijke gebieden. Opvallend is dat in de kernstad (zowel binnen de Leien als de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel), ondanks het groot aantal knelpunten en potenties om een strategische projecten als essentieel onderdeel van dit stedelijk gebiedbeleid uit te werken, geen enkel project voorzien is. De Natuurpunt Antwerpen Noord vzw is van mening dat de volgende (niet limitatieve) opsomming van projecten of stadsdelen nood hebben aan strategische stedelijke projecten, waarvan de vertaling, overeenkomst het subsidiariteitsbeginsel, dient gebeuren met een gewestelijk RUP:

- **Vernieuwing van de Scheldekaaien:** er wordt door de stad in overleg met diverse Vlaamse administraties intensief werk gemaakt van de ontwikkeling van een Masterplan voor de Scheldekaaien, waarin zowel het Sigmaplan, het herwaarderen van het openbaar domein, nieuwe stedelijke functies (horeca, cultuur, ontspanning, ...), openbaar vervoer en parkeren op een verantwoorde manier verweven worden. Om de visie die ontwikkeld wordt in het Masterplan van de Scheldekaaien ruimtelijk te verankeren zijn de nodige herbestemmingen noodzakelijk.
- **Nood aan groene ruimte in de kernstad en de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel:** Het selectief ontpitten van te dicht bebouwde stadsdelen en het creëren van private, semi-publieke en publieke groene ruimten is in de kernstad en de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel een absolute voorwaarde voor de verbetering van het stedelijk woonklimaat. De woondichtheden lopen in sommige wijken van de kernstad en de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel op tot 125 WE/ha. Het is daarom aangewezen om een gebiedsdekkende overdruk te voorzien voor alle woongebieden in de kernstad waarin minimale oppervlakten groene en publieke ruimte per inwoner voorzien wordt (bv. 50 m<sup>2</sup> groene ruimte/inwoner op een maximale afstand van 500 m). Het is gekend dat de stadsvlucht in eerste instantie wordt veroorzaakt door het gebrek aan groene ruimte in de nabije woonomgeving. Het ontpitten en creëren van (publieke) groene ruimte, zoals op zeer beperkte schaal nu al gebeurt door het bouwblokkenteam van de

stad Antwerpen, verhoogt de leefkwaliteit van de woonomgeving en zal nieuwe jonge (ook kapitaalkrachtige) gezinnen aantrekken.

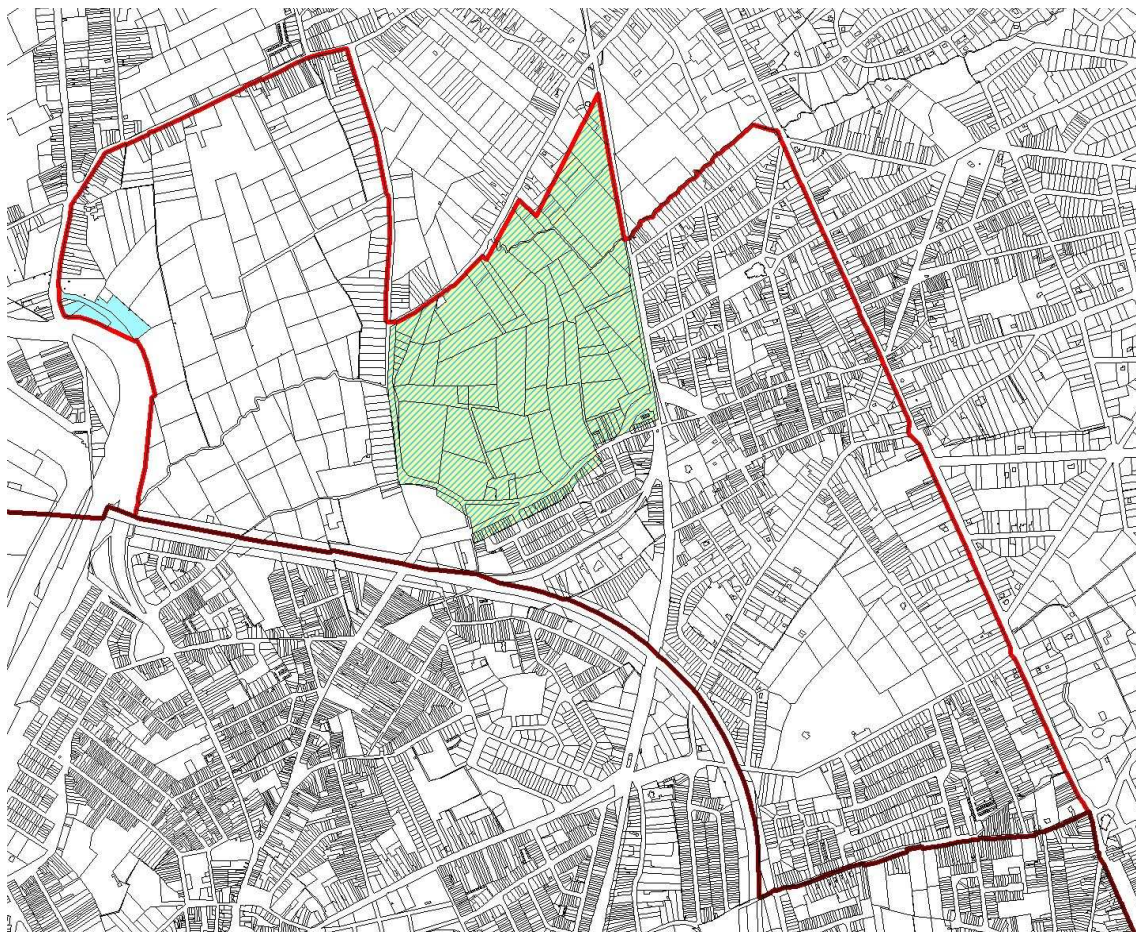
- **Nieuwe stedelijke groeipool het Eilandje:** dit is een gebied op de overgang van de kernstad naar de oude haven die binnen het grootstedelijk gebied valt. Er is nood aan bijkomende normen en bestemmingsverfijningen om de gunstige ontwikkeling van nieuwe woonfuncties en stedelijke functies (zoals het MAS (Museum Aan de Stroom), de jachthaven, de nieuwe Kattendijksluis, voorzieningen zoals kinderdagverblijven, scholen, wijk- en dienstencentra, kantoren) beter te ordenen en wildgroei van bepaalde en tekort aan andere functies te voorkomen.
- **Groene singel:** het recent met de Vlaamse Ruimtelijke Planningsprijs bekroonde Masterplan Groene Singel geeft een goed uitgebouwde visie voor de heraanleg van de ring en de singel als onderdeel van het Masterplan Antwerpen. Dit concept is één van de belangrijke onderdelen van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen Ontwerpen en wordt essentieel om de rand van de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel te verbeteren in functie van openbaar vervoer, lokaal verkeer, kantoorontwikkeling, het versterken van het woonweefsel aan de rand van de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel. Het is essentieel dat de visie van de Groene Singel (en de daarbij horende opsplitsing van de kleine ring in een hoofdweg voor doorgaand verkeer en een stadssnelweg in de zate van de kleine ring) ook ruimtelijk vertaald wordt in een GRUP.
- **Tramlijnen en bijhorende park-and-rides tot buiten de stad:** hoewel het Pegasusplan van De Lijn duidelijk kiest voor een verlenging van de bestaande tramlijnen en de aanleg van nieuwe tramlijnen tot buiten de stad en de aanleg van bijhorende park-and-rides, wordt in het ontwerp GRUP geen enkele herbestemming in functie van deze tramlijnen voorzien. In tegendeel de grenslijn van het stedelijk gebied in Ekeren wordt te dicht bij de stad gelegd waardoor de tram niet tot voorbij het centrum van Ekeren geraakt, terwijl de grenslijn aan de zuid- en oostrand van de stad veel verder ligt dan het bereik van de (nog te verlengen) tramlijnen.
- **Herbestemmingen in functie van het voorkomen van wateroverlast:** in het plangebied zijn geen herbestemmingen opgenomen om de aanleg van overstromingsgebieden ter vrijwaring van nu reeds bedreigde woongebieden tegen overstromingen mogelijk te maken of de verdere bebouwing van watergevoelige gebieden tegen te gaan. Voorbeelden zijn o.m. het huidige woonreservegebied Puihoek te Ekeren (net buiten de grenslijn gelegen) en de vallei van de Laarse Beek in Ekeren (tussen de E19/HST en de bebouwing aan het Laar).
- **De Schijn door de stad naar de Schelde:** de stad Antwerpen en de Vlaamse Milieumaatschappij (Afdeling Operationeel Waterbeheer) zijn al lang vragende partij om de Schijn vanaf Schijnpoort terug als een open waterloop doorheen het stadscentrum naar de Schelde te laten lopen. In het Bekkenbeheerplan van de Benedenschelde dat normaal voor 16 december 2008 (de start van het openbaar onderzoek van de Stroomgebiedbeheerplannen) door de Vlaamse Regering definitief zal vastgelegd worden (Mededeling van Minister Crevits aan de Vlaamse Regering op 18 juli 2008) is het opnieuw aanleggen van de Schijn door de stad als een strategisch integraal project van hoogste prioriteit opgenomen. Ook in het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen Ontwerpen wordt dit als een prioritair strategisch project opgenomen. Nochtans vinden we in het GRUP geen enkele verwijzing naar dit project. Er wordt geen enkele herbestemming doorgevoerd of zelfs maar een reservatiestrook voor de heraanleg voorzien.
- **Stadsbos Ertbrugge:** hoewel het GRUP wel in een stadsrandbos ten zuiden van Antwerpen voorziet, wordt het gebied Ertbrugge, dat uit de studie naar geschikte locaties voor stadsbossen (niet stadsrandbossen) als geschikt aangegeven. De site is gerangschikt als beschermd landschap, maar heeft grotendeels de bestemming agrarisch gebied. Het Agentschap voor Natuur en Bos poogt in dit gebied percelen

aan te kopen om ze te bebossen. Een herbestemming naar natuur- of bosgebied, kan de realisatie van dit stadsbos versterken en is tevens in overeenstemming met het concept van de 5 parken uit het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen Ontwerpen.

Opvallend is dat alle herbestemmingen naar woongebieden, bedrijventerreinen of gebieden voor stedelijke activiteiten zich situeren aan de rand van de stad (Petroleum Zuid, Post X, Satenrozen-Keizershoek, Schaarbeek-Hogen Akkerbroek, Regionale luchthaven Antwerpen, alle woongebieden) tot ver buiten de stad. Op die manier wordt de stadsvlucht, de laatste 4 jaar werd omgekeerd, ondanks de opname in het stedelijk gebied, opnieuw gestimuleerd in plaats van verder ze terug te dringen.

## 2. De grenslijn van het stedelijk gebied

Natuurpunt Antwerpen Noord vzw wil dat de grenslijn van het stedelijk gebied aan de noordzijde naar het noorden wordt opgeschoven. De grenslijn moet vanaf de A12 de Leugenberg volgen tot aan het Klein Heiken en van daar af de gemeentegrens tussen Antwerpen en Kapellen (via Leugenberg, Puihoek en Vloeiende) tot aan de Kaartse Beek, dan verder lopen door Kapellen tot aan de spoorlijn 12 (Antwerpen – Essen) opnieuw tot aan de Kaartse Beek en verder de loop van de Kaartse Beek volgen tot aan de Antwerpsesteenweg (N11) en verder de gemeentegrens tussen Brasschaat en Antwerpen. In figuur 1 wordt dit grafisch weergegeven. Op die manier wordt het openruimte gebied tussen Ekeren en Kapellen enerzijds en de volledige wijk Sint-Mariaburg opgenomen in het stedelijk gebied.



Figuur 1: bruin: grenslijn ontwerp RUP, rood: voorstel gewijzigde grenslijn, lichtblauw: mogelijke locatie voor een park-and-ride parking aan de nieuwe tramlijn, geel met blauwe arcering: woonreservegebied te herbestemmen als stedelijk agrarisch gebied.

Het opnemen van het open-ruimte gebied tussen Ekeren en Kapellen is nodig om het woonreservegebied Puihoek, begrenst door de straat Puihoek, Vloeiende, de spoorlijn en Driehoek, dat watergevoelig is, te kunnen herbestemmen naar stedelijk agrarisch gebied waarin landbouw, waterberging, landschapsontwikkeling nevensgeschikte functies zijn. Het agrarisch gebied naast de afrit van de A12 aan de Leugenberg kan dan deels herbested worden in functie van de aanleg van een park-and-ride zone om de overstap van pendelaars op de nieuw aan te leggen tram die door Ekeren tot daar zal komen (en die later eventueel kan verlengd worden tot Hoevenen of Kapellen).

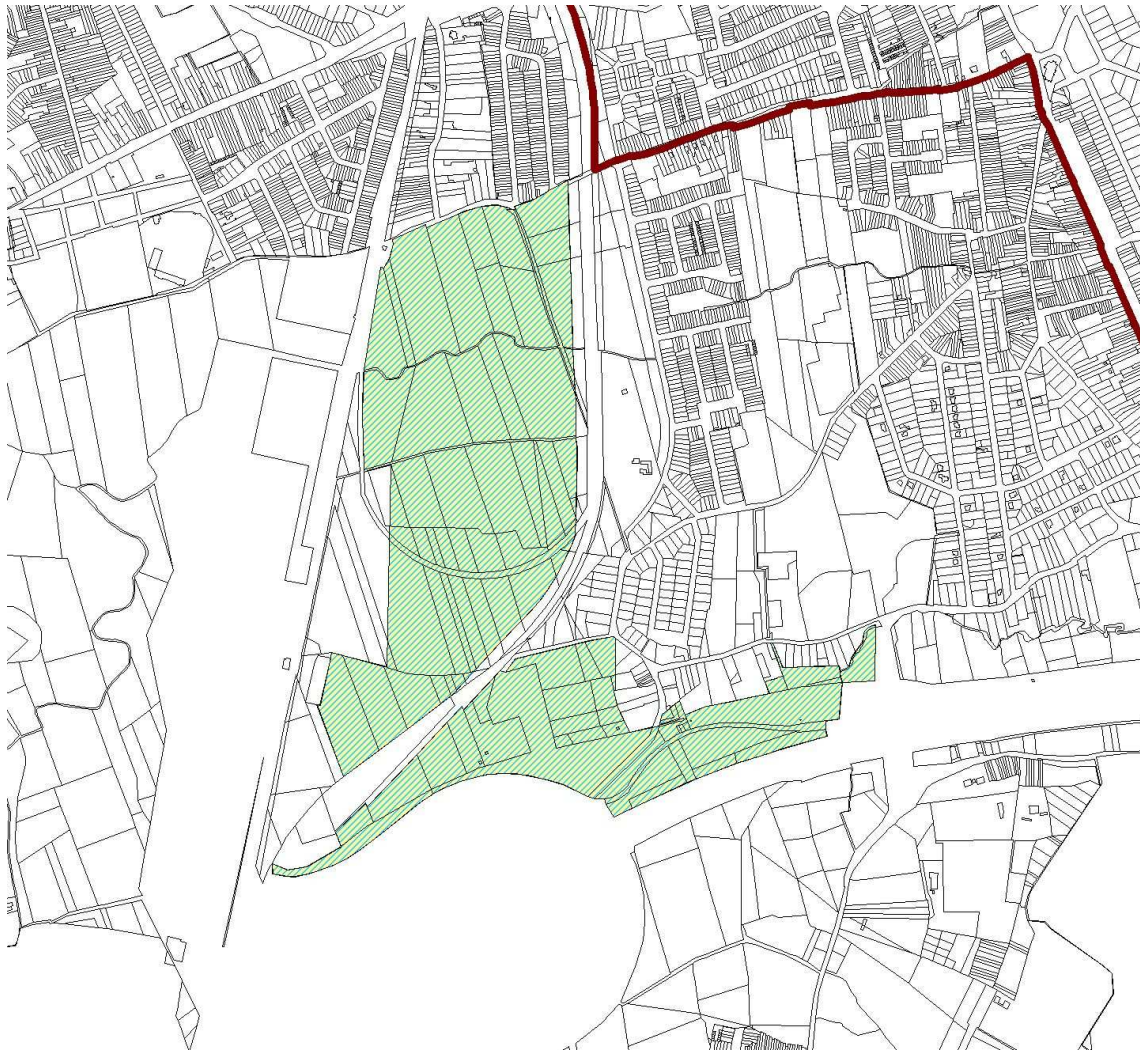
Het opnemen van de wijk Sint-Mariaburg is noodzakelijk omdat het integraal deel uitmaakt van het stedelijk gebied. Het noordelijk deel van Sint-Mariaburg (ten noorden heeft een bouwdichtheid die 25 WE/ha benadert, net zoals het deel van Ekeren-Donk tussen de Veltwijcklaan en de Prinshoeveweg. Het centrale deel van Sint-Mariaburg (met uitzondering van het park Hof de Bist en de aansluitende sportvelden) heeft een veel lagere woondichtheid maar biedt juist daarom potenties om te verdichten en zonder bijkomende open ruimte op te offeren een deel van de taakstelling voor wonen

### **3. Reservegebied voor wonen Hoekakker (plan 01 – Antwerpen)**

Natuurpunt Antwerpen Noord vzw heeft geen bezwaar tegen het herbestemmen van de reeds bebouwde percelen tot woongebied. Het probleem zit hem in het nog niet bebouwde deel van het woonuitbreidingsgebied. De plan-MER en de watertoets geven duidelijk aan dat het gebied enerzijds zeer gevoelig is voor overstromingen (waardoor het niet wenselijk is er nieuwe woningen te voorzien) en bovendien dat het gebied op dit moment fungeert als waterbuffer. Als het gebied bebouwd wordt, wordt het nu reeds aanwezige overstromingsrisico in de rest van Ekeren-Donk gevoelig groter. Om die reden is het beter het niet bebouwde gebied te herbestemmen van woonuitbreidingsgebied naar een open-ruimte bestemming. Bij voorkeur wordt een aanzienlijk deel (aan weerszijden van de Oudelandsebeek) bestemd als gebied voor waterberging waarin landschapsontwikkeling, natuurontwikkeling en passieve recreatie nevensgeschikte functies zijn. De rest van het gebied kan een bestemming krijgen als gebied voor passieve recreatie en natuurontwikkeling.

### **4. Vallei van de Laarse Beek - Ekeren**

De vallei van de Laarse beek tussen Het Laar, de Eduard Waghemansbrug, de HST, de spoorlijn 12, de goederenspoorlijn 27A en de achterkant van de bebouwde percelen langs het Laar en de Salaadweg, en de valleien van de Oudelandse beek en van de Donkse beek tussen de Prinshoeveweg, de goederenspoorlijn 27A, de spoorlijn 12 en de HST, moeten herbested worden naar stedelijk parkgebied met waterberging, natuur, landschapsontwikkeling en zacht recreatief medegebruik als nevenfuncties. In figuur 2 wordt dit grafisch weergegeven. Daarbij moeten voldoende garanties in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen worden dat de reeds lang beloofde bufferbeplanting tussen de HST en de woonwijken versneld worden uitgevoerd en dat de maatregelen voor waterberging waaronder de verlegging van de Laarse beek tot samenvloeiing met de Oudelandsebeek en Donkse beek mogelijk worden.



Figuur 2: bruine lijn: grenslijn grootstedelijk gebied in ontwerp RUP, geel met blauwe arcering: te herbestemmen naar stedelijk parkgebied met waterberging.

## 5. Gebied voor stedelijke activiteiten Mexico eiland (plan 02 – Antwerpen)

Dit gebied wordt voorzien als één van de locaties voor het nieuwe voetbalstadion. De ADOMA is van mening dat deze locatie niet geschikt is vanwege de slechte ontsluiting van de site met openbaar vervoer. Essentieel bij een voetbalstadion van die omvang is dat het voor de verschillende supportersgroepen bereikbaar is via hetzij een nabije aansluiting op de snelweg of een op wandelafstand gelegen spoorwegstation. Om overlast door rivaliserende supportersgroepen naar de woonwijken en de omgeving te beperken, moet er over gewaakt worden dat deze groepen niet doorheen de stad (te voet of met tram en bus) moeten komen omdat ze dan niet kunnen gescheiden worden door de ordediensten. Het dichtsbijzijnde NMBS-station is het station Groenendaal. Vermits dat aan de andere kant van het Albertkanaal gelegen is, is de wandelafstand meer dan 2 km. Het plangebied sluit bovendien aan bij het nieuwe stedelijke groeipool Het Eilandje. Om die reden moet zoals vermeld in de toelichtingsnota, indien de herbestemming als gebied voor stedelijke activiteiten in functie van het voetbalstadion niet gekozen wordt, het gebied niet de huidige bestemming van het gewestplan behouden maar, eventueel met een nabestemming, bestemd worden als stedelijk woongebied om een bijkomend deel van de taakstelling wonen te kunnen realiseren. Na de beëindiging van de havengerelateerde activiteiten (Mexiconatie) wat op termijn de normale evolutie is kunnen de bestaande loodsen snel afgebroken worden

waardoor een volledig nieuwe woonwijk (met inbegrip van alle aan wonen gerelateerde voorzieningen zoals, wijk- en dienstencentra, onderwijsinstellingen, kinderdagverblijven, kleinhandelszaken, horeca, ...) gelegen binnen de oude dokken. In Rotterdam, Londen en Amsterdam zijn goede voorbeelden te vinden van de ontwikkeling van nieuwe stedelijke woonwijken aan de oude dokken.

## **6. Regionale luchthaven Antwerpen (plan 07 – Antwerpen, Borsbeek en Mortsel)**

Natuurpunt Antwerpen Noord vzw stelt vast dat voorzien wordt de luchthaven van Deurne te herbevestigen (weliswaar opnieuw met de nabestemming parkgebied). Hoewel de luchthaven niet rendabel werkt, vlakbij woongebieden gelegen is en de aanvliegroutes de voor stedelijke ontwikkeling zo noodzakelijke hoogbouw hypothekeert. Nu de NMBS en het Vlaams gewest met het Diabolo-project investering in de realisatie van een rechtstreekse hogesnelheidstrein en sneltrein verbinding tussen Antwerpen en de nationale luchthaven in Zaventem wordt de reisafstand tussen Antwerpen Centrum en de nationale luchthaven binnen 2 jaar verkort tot 25 minuten. Dat is korter dan de verbinding tussen Antwerpen-centrum en de luchthaven van Deurne. Om de luchthaven te laten functioneren moeten daarnaast veel extra infrastructuurinvesteringen gebeuren om de R11 om te leiden en/of deels te ondertunnelen. Het voorzien van een gebied voor stedelijke activiteiten dat vooral gericht wordt op bedrijventerreinen naast de R11 om de het private aandeel van de investeringen in de omleiding van de R11 rendabel te maken. De R11 is nu al oververzadigd door een combinatie van doorgaand verkeer (de R11 fungeert in feite als een sluikegweg tussen de E19 in Kontich en het knooppunt Wommelgem en de bedrijventerreinen langs het Albertkanaal), het woon-winkel verkeer naar de diverse shoppingcentra en grootwinkelbedrijven langs de R11: Makro, Wijnegem-shoppingcentrum, Carrefour Borsbeek, ....) die door hun ligging op locaties zonder degelijk openbaar vervoer, volledig gericht zijn op autoverkeer. Het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen die ontsluiten op de R11 is niet mogelijk zonder de nu al ernstige fileproblemen op de R11 te vergroten.

Het terrein van de luchthaven van Deurne biedt nochtans veel potenties voor andere, veel dringendere grootstedelijke functies zoals: woningbouw (aan de randen), recreatieterreinen (het herbestemmen van de bestaande recreatieterreinen op het grondgebied van Mortsel zal tot gevolg hebben dat elders open ruimte nodig zal zijn om het nu al krappe aanbod op te vangen) en vooral een groot parkstadsbos waar deze sterk verstedelijkte regio nood aan heeft.

**Natuurpunt Antwerpen Noord vzw vraagt daarom het gebied voor stedelijke ontwikkeling niet te herbestemmen maar recreatieve bestemming te behouden. De randen van het luchthaven terrein kunnen herbested worden naar (deels) woongebied, gebied voor stedelijke ontwikkeling (enkel voor niet mobiliteitsgenererende activiteiten), bijkomende sport- en recreatieterreinen (vooral in functie van amateursporten, niet in functie van topsport). Het centrale deel moet een bestemming parkstadsbos krijgen.** Belangrijk bij de herbestedding van de randen is dat het parkstadsbos niet ingesloten wordt door harde grenzen met de omliggende functies, maar dooradert naar de woonwijken die er op aansluiten zodat fiets- en wandelwegen functionele verbindingen kunnen vormen om die wijken onderling te verbinden. De realisatie van een stadsparkbos op de terreinen van de luchthaven Deurne komt bovendien tegemoet aan de visie die zowel in het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen, als dat van de stad (Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen Ontwerpen) wordt ontwikkeld om de bestaande groene vingers verder te laten doordringen in het stadswefsel. Op die manier wordt de groene vinger vanuit Vremde en Borsbeek verder doorgetrokken tot diep in het stadswefsel, niet alleen als onbebouwde ruimte (wat het nu ook is) maar tevens als maatschappelijk

nuttig bruikbare groene, recreatieve ruimte waarin ook plaats is voor werkgelegenheid en wonen (aan de randen).

## 7. Regionaal bedrijventerrein Petroleum Zuid (plan 05 – Antwerpen)

Natuurpunt Antwerpen Noord gaat niet akkoord met het voorstel voor herbestemming van het Regionaal bedrijventerrein Petroleum Zuid. In twee belangrijke documenten die de basis vormen van goed beleid wordt de noodzaak onderstreept om enerzijds leefgebieden van planten en dieren niet te versnipperen noch te laten verdwijnen (Natuurrapport 2007), anderzijds bijkomend 48.000 hectare bos en natuurgebied te voorzien (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen). Deze intenties zijn noodzakelijk om de soortenrijkdom van planten en dieren (biodiversiteit) op het huidige peil te houden en om nabij grote woonkernen de leefbaarheid van de stad blijvend te verzekeren. Het **huidige bestemmingsplan** (gewestplan Antwerpen) van Petroleum Zuid voorziet de realisatie van **64 hectare park**, waarvan een deel al spontaan tot stand gekomen is. **Behoud van de bovenvermelde beleidsopties te verkiezen boven de invulling als 'bedrijventerrein'**. De huidige gewestplannen voorzien in Vlaanderen vooral de bestemmingen 'wonen', 'werken' en 'landbouw'. Groene en recreatieve bestemmingen, belangrijk voor de leefbaarheid (zeker in steden) zijn ondervertegenwoordigd. In Antwerpen beslaan deze zachte bestemmingen 15% van de oppervlakte; de industrie beneemt er 26% van de oppervlakte. Met het verdwijnen van 64 hectare potentiële zachte bestemming wordt **een unieke kans op een inhaalbeweging gemist**.

Natuurpunt Antwerpen Noord vzw ondersteunt het uitgebreide bezwaarschrift van Natuurpunt Hobokense Polder vzw en gaat akkoord met het alternatief voorstel van herbestemming dat in hun bezwaarschrift wordt voorgesteld.

Hoogachtend,

Stefan Versweyveld  
voorzitter