



SWECO 



---

**MILIEUEFFECTBEOORDELING BELEIDSPLAN RUIMTE VLAAMS-BRABANT**  
NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING VAN HET ONTWERP-MILIEUEFFECTRAPPORT



SEPTEMBER 2022

AUTEUR: TEAM VAN DESKUNDIGEN

OPDRACHTGEVER: PROVINCIE VLAAMS-BRABANT



<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Regelgeving en procedure</b>	<b>5</b>
2.1	Ruimtelijk beleidsplan	5
2.2	Milieueffectrapportage	6
2.3	Doorwerking van het plan-MER in de verdere besluitvorming	8
<b>3</b>	<b>Samenstelling van het team van deskundigen</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Omschrijving van het Beleidsplan Ruimte</b>	<b>10</b>
4.1	Uitdagingen	10
4.2	Strategische visie	11
4.3	Beleidskaders	11
<b>5</b>	<b>Algemene methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling</b>	<b>13</b>
5.1	Doel en kenmerken van de strategische milieubeoordeling	13
5.2	Beoordelingskader	14
5.3	Beoordelingssystematiek	16
5.4	Aandachtspunten en aanbevelingen	16
5.5	Alternatieven	17
<b>6</b>	<b>Effecten van het beleidsplan ruimte</b>	<b>17</b>
6.1	Impact van de strategische visie	17
6.2	Impact van de beleidskaders	20
6.2.1	Impact van het beleidskader mobiliteit	20
6.2.2	Impact van het beleidskader Wonen	24
6.2.3	Impact van het beleidskader Voorzieningen	27
6.2.4	Impact van het beleidskader Economie	30
6.2.5	Impact van het beleidskader Open Ruimte	33
6.2.6	Impact van het beleidskader Energie	36
6.2.7	Synthese van de impact van de beleidskaders	38
6.3	Overzicht van de voornaamste aanbevelingen	42
6.4	Synthese van de grensoverschrijdende effecten	44

Sweco Belgium bv/srl

Maatschappelijke zetel  
Arenbergstraat 13/1, 1000 Brussel  
info@swecobelgium.be  
T +32 2 383 06 40

KENTER bv

Maatschappelijke zetel  
Muizenheuvelstraat 87, 2520 Ranst  
info@kenteradvies.be  
T +32 497 47 48 01

# 1 Inleiding

De beleidsplanning werd door Vlaanderen uitgetekend als een plansysteem voor het ruimtelijk beleid waarbij de verschillende bestuursniveaus vanuit een toekomstvisie en elk vanuit een eigen rol samenwerken om de ruimte te ontwikkelen in functie van steeds wijzigende maatschappelijke noden.

De beleidsplanning wil het dynamisch karakter van het ruimtelijk beleid verhogen door meer ruimte te laten voor gelijkwaardige samenwerking. Het systeem van beleidsplanning vertrekt vanuit de gedachte dat de overheid zoekt naar coalities en partnerschappen om vanuit een ondersteunende rol maatschappelijke doelstellingen te verwezenlijken. Beleidsplanning zet daarom in op de ontwikkeling van een gemeenschappelijke ruimtelijk-maatschappelijke toekomstvisie die geoperationaliseerd wordt via onderhandelde ontwikkelingsprogramma's.

Het Beleidsplan Ruimte van de provincie Vlaams-Brabant is tot stand gekomen via een uitgebreid participatie- en reflectieproces.

In 2013 bevroeg de dienst ruimtelijke ordening van de provincie experts en stakeholders over de uitdagingen van het provinciale ruimtelijke beleid. Dat resulteerde in een **focusnota**. Begin 2014 gaf de deputatie op basis van deze nota de dienst ruimtelijke ordening de opdracht om drie prioritaire vraagstukken verder te onderzoeken.

- Hoe kunnen we ruimtelijke ontwikkelingen beter koppelen aan een duurzaam mobiliteitsnetwerk?
- Hoe kunnen we onze ruimtelijke visie op economie en de wijze waarop de economische actoren deze realiseren, beter op elkaar afstemmen?
- En wat betekent de ambitie om als provincie klimaatneutraal te zijn voor onze ruimtelijke organisatie en inrichting?

In juni 2015 werd een voorlopige visie over deze vraagstukken voorgelegd aan gemeentelijke, provinciale en gewestelijk ambtenaren en bestuurders. Ook het brede middenveld werd betrokken. Deze visie werd samen met relevante stakeholders verder uitgediept in de tweede helft van 2015 en de eerste helft van 2016. Via diverse mediakanalen werden de inwoners regelmatig geïnformeerd over de voortgang en de krachtlijnen. Het uiteindelijke resultaat werd eind 2016 voorgesteld aan de deputatie.

Begin 2017 keurde de deputatie de krachtlijnen van het toekomstige beleidsplan ruimte goed. De burgemeesters van de gemeenten in de provincie werden geconsulteerd en de krachtlijnen werden aan het brede middenveld en diverse administraties toegelicht. De provincie ging ook het debat aan met het departement Ruimte Vlaanderen (nu: departement Omgeving) om het provinciale beleidsplan af te stemmen op het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat ook in opmaak is.

Begin 2018 keurde de provincieraad een '**kernnota**' goed als belangrijke bouwsteen van wat het provinciaal beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant moet worden. Deze kernnota werd aangevuld met de operationele ontwikkelingsperspectieven en selecties om te komen tot een **conceptnota**.

Van 2 december 2019 tot 14 februari 2020 lag de conceptnota ter inzage van het publiek, samen met de kennisgeving van het plan-MER. Parallel hiermee werd een adviesronde georganiseerd.

Na de adviesronde en de inspraak van het publiek werd de conceptnota verder uitgewerkt tot een *voorontwerp* van beleidsplan, dat voor advies werd voorgelegd aan de Provinciale Commissie Ruimtelijke Ordening (PROCORO), het Departement Omgeving en de gemeenten. Op basis hiervan werd vervolgens, in wisselwerking met de opmaak van voorliggend milieueffectrapport, een Ontwerp Beleidsplan Ruimte opgemaakt, dat samen met het ontwerpplan-MER het voorwerp uitmaakt van een openbaar onderzoek.

## 2 Regelgeving en procedure

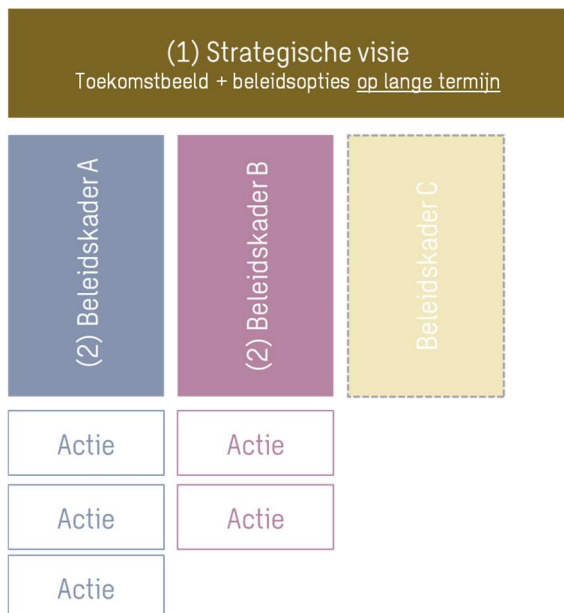
### 2.1 Ruimtelijk beleidsplan

Een ruimtelijk beleidsplan (of beleidsplan ruimte<sup>1</sup>) is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen in de ruimtelijke ordening. Het is realisatiegericht. Geen van de onderdelen van een ruimtelijk beleidsplan heeft verordenende kracht.

Artikel 2.1.1 en verder van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) beschrijven op hoofdlijnen de inhoud en doelstelling van een ruimtelijk beleidsplan. Een dergelijk plan bestaat uit een strategische visie en één of meer beleidskaders, die samen het kader aangeven voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling (zie Figuur 2-1).

De *strategische visie* omvat een visie op de ruimtelijke ontwikkeling voor de lange termijn en beschrijft de daarvoor te volgen beleidsstrategieën. Deze visie bevindt zich bijgevolg op een hoog abstractieniveau.

De *beleidskaders* bevatten in functie van de visie operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn en bijhorende actieprogramma's voor hetzij een thema hetzij een gebiedsdeel. Beleidskaders beschrijven onder meer hoe en met wie de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd.

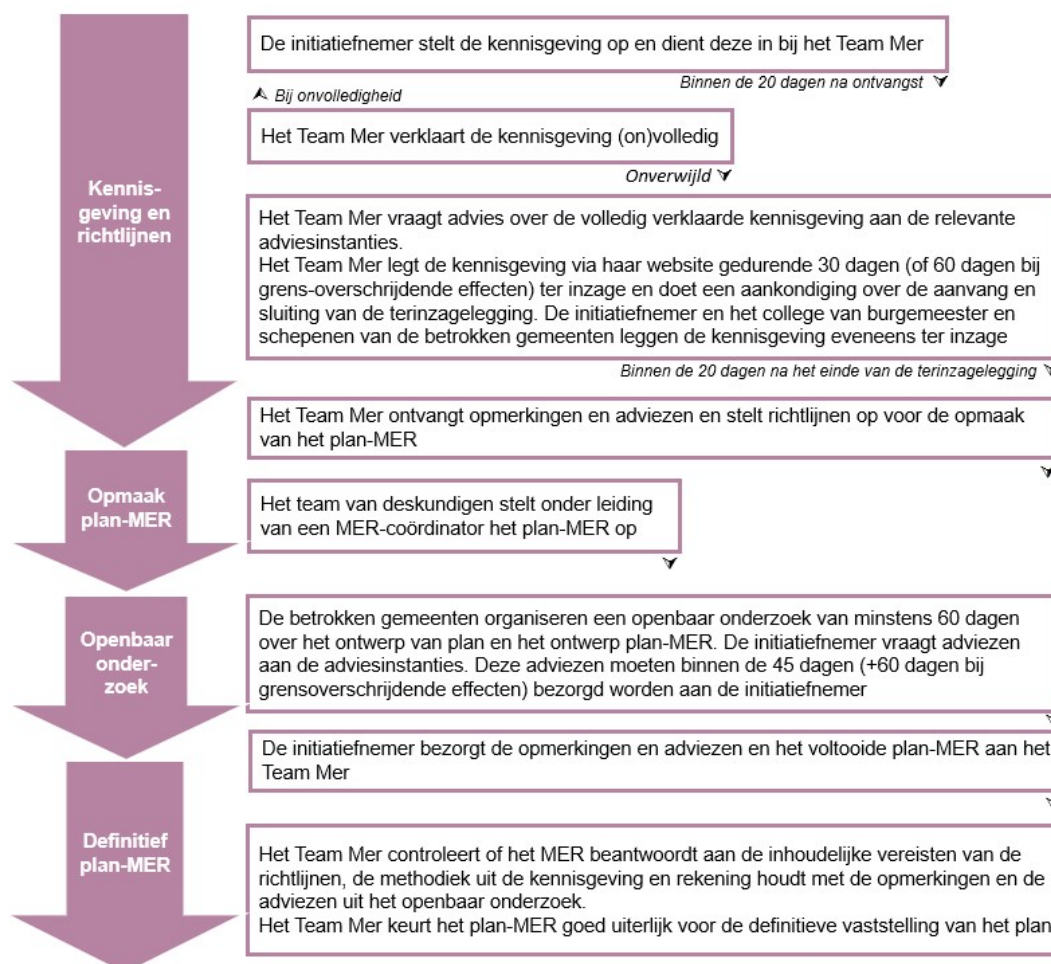


Figuur 2-1 Elementen van een ruimtelijk Beleidsplan

<sup>1</sup> Beide termen worden in dit rapport inwisselbaar gebruikt

## 2.2 Milieueffectrapportage

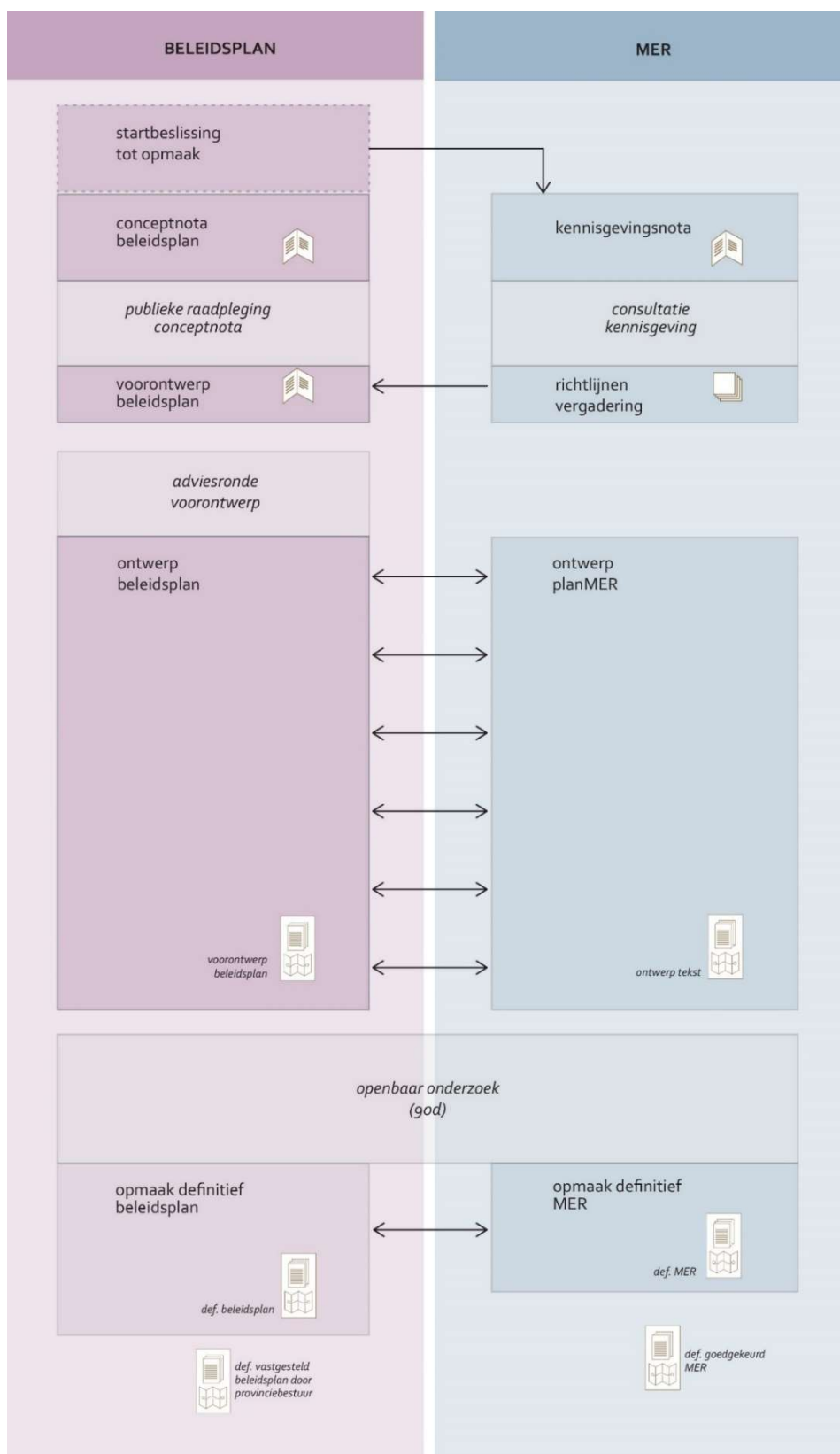
De procedure voor de opmaak van voorliggend plan-MER (milieueffectrapport op planniveau) is parallel verlopen met de opmaak van het provinciale beleidsplan Ruimte. Figuur 2-2 geeft een overzicht van de plan-m.e.r procedure.



Figuur 2-2 Schema procedure m.e.r voor plannen en programma's (plan-MER)

Het plan-MER werd zo optimaal mogelijk ingepast in de procedure voor het ruimtelijk beleidsplan. In Figuur 2-3 is de koppeling tussen de plan-m.e.r.-procedure en de procedure voor de opmaak van het beleidsplan schematisch aangeduid. De wisselwerking houdt onder andere in dat:

- de adviesronde en publieke raadpleging voor de conceptnota van het ruimtelijk beleidsplan en de consultatie voor de kennisgeving van het plan-MER parallel georganiseerd en inhoudelijk op elkaar afgestemd werden;
- de input uit de adviesronde over het voorontwerp provinciaal beleidsplan ruimte meegenomen wordt in de opmaak van het ontwerp plan-MER;
- het openbaar onderzoek betrekking heeft op zowel het ontwerp beleidsplan als het ontwerp plan-MER



Figuur 2-3 Schema procedure m.e.r geïntegreerd in procedure ruimtelijk beleidsplan



Dit betekent dat er niet eerst een ontwerp van provinciaal ruimtelijk beleidsplan wordt gemaakt dat daarna pas aan een milieueffectbeoordeling wordt onderworpen, maar dat de milieueffectbeoordeling parallel verloopt aan het totstandkomingsproces van het provinciaal ruimtelijk beleidsplan en het planningsproces informeert, vanaf de conceptnota voor het provinciaal beleidsplan tot aan de definitieve vaststelling van dat beleidsplan.

De goedkeuring van het definitief plan-MER gebeurt na afloop van het openbaar onderzoek en vóór de definitieve vaststelling van het provinciaal beleidsplan ruimte.

### **2.3 Doorwerking van het plan-MER in de verdere besluitvorming**

Het plan-MER ondersteunt de besluitvorming met betrekking tot het Beleidsplan Ruimte.

In de eerste plaats is dit gebeurd door een ondersteuning en samenwerking tijdens de periode waarin het Beleidsplan, vertrekkende van de conceptnota, vorm kreeg. Ondersteuning vanuit de milieueffectrapportage gebeurde aan de hand van een parallel proces, waarbij de MER-deskundigen een eerste (niet-formele) milieubeoordeling uitvoerden (onder vorm van een zogenaamde “quickscan”) op basis van de conceptnota.

Het beleidsplan dat op die manier tot stand is gekomen heeft dus al een (interactieve) vorm van milieueffectrapportage ondergaan. Het resultaat is een beleidsplan dat al een aantal van de bezorgdheden die kunnen bestaan met betrekking tot de impact van het plan op het milieu in rekening brengt. Het gaat daarbij overigens zeker niet alleen om negatieve effecten: de wisselwerking tussen planvorming en milieueffectrapportage kan er ook toe bijdragen de positieve effecten die het plan heeft te maximaliseren en de synergie tussen deze effecten zo groot mogelijk te maken.

Naast deze collaboratieve fase, waarbij de besluitvorming met betrekking tot de inhoud van het plan vorm heeft gekregen, mede onder invloed van de milieueffectrapportage, volgt een formele fase, waarbij het ontwerp-Beleidsplan en voorliggend ontwerp-MER samen in openbaar onderzoek gaan. Op basis van adviezen en inspraakreacties tijdens dit openbaar onderzoek kunnen zowel het MER als het Beleidsplan eventueel nog worden aangepast.


Bij de definitieve goedkeuring van het Beleidsplan Ruimte door de provincieraad zal worden aangegeven hoe en op welke punten het Beleidsplan rekening heeft gehouden met de bevindingen van de milieueffectrapportage, en wat dus de rol is geweest van de milieueffectrapportage in de besluitvorming van het plan.

In het finale plan-MER zal worden aangegeven welke stappen werden doorlopen en op welke manier en op welke punten het Beleidsplan werd aangepast op basis van de inzichten die aangeleverd werden door de MER-deskundigen.

### 3 Samenstelling van het team van deskundigen

Het plan-MER voor het Beleidsplan Ruimte wordt in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant opgemaakt door een MER-coördinator en een team van (erkende) MER-deskundigen. Koen Couderé, erkend MER-deskundige voor de disciplines Water, Bodem en Klimaat was MER-coördinator voor dit plan-MER. In Tabel 3-1 wordt het team voorgesteld.

Tabel 3-1 Team van erkende MER-deskundigen

Deskundige	Rol, discipline	Erkenningsbesluit	Handtekening
Koen Couderé (KENTER)	MER-coördinator	MB/MER/EDA/222 AMV/LNE/ERK/MER/EDA-222	
	MER-deskundige Water		
	MER-deskundige Klimaat		
Stijn Van Pee	MER-deskundige mobiliteit	AMV/ERK/MER/EDA-813	
Guy Geudens	MER-deskundige biodiversiteit	AMV/ERK/MER/EDA/709	
Soetkin Verryt	MER-deskundige landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	AMV/ERK/MER/EDA-812	
	MER-deskundige Mens-ruimte		
Kristof Wijns	MER-deskundige geluid, lucht en gezondheid (in aanvraag)	AMV/ERK/MER/EDA/739	

Daarnaast werkten Jeroen Bastiaens (discipline mens mobiliteit en ruimte), Jonas De Temmerman (discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, discipline mens ruimte en mobiliteit), Oscar Vercleyen (discipline klimaat en algemene ondersteuning), Stephanie Verbeek (discipline mens), Toon Coenen (discipline mens), Jos Van Winckel (discipline biodiversiteit), Frederic Schobben (tekenwerk en illustraties), Kris Van de Walle (projectadministratie) en Katelijne Verhaegen van KENTER (discipline water en MER-methodiek) mee aan de opmaak van dit MER.

## 4 Omschrijving van het Beleidsplan Ruimte

### 4.1 Uitdagingen

In het voorontwerp van Beleidsplan Ruimte, dat de basis vormt voor deze milieueffectbeoordeling, wordt aangegeven op welke maatschappelijke uitdagingen het Beleidsplan een antwoord wil helpen geven, aan de hand van de Strategische Visie en de Beleidskaders die samen het beleidsplan uitmaken. Voor een volledig uitgewerkte beschrijving hiervan verwijzen we naar het Beleidsplan zelf. De uitdagingen zijn de volgende:

#### 1. Klimaatverandering en energiebehoefte

De aarde warmt snel op als gevolg van de uitstoot van broeikasgassen. De negatieve gevolgen van die opwarming kunnen aanzienlijk zijn; daarom is het van fundamenteel belang om enerzijds een te grote opwarming tegen te gaan (door het verminderen van de emissies van broeikasgassen), maar ons anderzijds ook aan te passen aan de onvermijdelijke klimaatverandering waar we mee te maken krijgen (adaptatie).

#### 2. Demografie

In 2030 zal de provincie 76.000 inwoners meer huisvesten dan in 2015. Tegelijk doet zich een fenomeen van 'vergrijzing' voor, waarbij het aandeel ouderen in de bevolking toeneemt. Parallel hiermee worden de gezinnen ook gemiddeld kleiner. Deze demografische trends hebben gevolgen voor de nood aan geschikte woningen. De vraag naar woningen zal toenemen, met een focus op kleinere woningen gerelateerd aan (zorg)voorzieningen.

#### 3. Ecosystemen en hun diensten onder druk

Ecosystemen (of delen ervan) produceren zuiver water, ondersteunen voedselproductie, bestuiven planten en gewassen, helpen bij de beheersing van plagen, reguleren de luchtkwaliteit en het globale klimaat, beschermen ons tegen overstromingen, staan in voor het behoud van de bodemkwaliteit en scheppen de ruimte en de omstandigheden voor recreatie, sport en ontspanning.

#### 4. Mobiliteit

In Vlaams-Brabant maken steeds meer mensen steeds meer verplaatsingen. Demografische groei, een groeiend aantal pendelaars, een hoger activiteitsniveau, een hogere welvaart, en (te) grote afstanden tussen activiteiten en voorzieningen liggen aan de basis hiervan. Voor deze verplaatsingen wordt in twee of drie gevallen gekozen voor de auto.

#### 5. Economische ontwikkeling

Ruimte voor bedrijvigheid en handel is één van de belangrijke ingrediënten voor economische welvaart. Daarbij staat het optimaliseren van de bestaande economische infrastructuur hoger op de agenda dan het realiseren van bijkomende ruimte voor bedrijven. Veel van de bestaande terreinen zijn immers verouderd, kennen een inefficiënt ruimtegebruik en hebben nood aan een grondige opwaardering of zelfs reconversie. Meer dan 20 % van de oppervlakte aan bestemde bedrijvzones in de provincie wordt niet gebruikt omwille van onder meer leegstand, lopende herontwikkelingsprocessen, het statuut van reservegrond, speculatie en ontbrekende infrastructuur.

## 4.2 Strategische visie

### Basisprincipes

De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte voor Vlaams-Brabant bouwt voort op een aantal fundamentele basisprincipes, die de link vormen tussen enerzijds de uitdagingen waarvan hierboven sprake en anderzijds de specifieke strategieën. Het gaat hierbij om volgende principes:

1. Efficiënt ruimtegebruik
2. Nabijheid en bereikbaarheid
3. Fysisch systeem als basis voor een geïntegreerde benadering van de ruimte

### Strategieën

Vanuit de hoger beschreven ruimtelijke uitdagingen enerzijds en de basisprincipes anderzijds worden in de conceptnota van het Beleidsplan Ruimte zes ruimtelijke strategieën gedefinieerd. De zes strategieën zijn de volgende:

1. Hoogdynamische corridors, harde ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen
2. Robuust openruimtenetwerk, zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen
3. Productief landschap
4. Netwerk van levendige kernen
5. Internationale groeipolen en optimalisatie van economische knooppunten
6. Ruimte voor energie

## 4.3 Beleidskaders

De hierboven beschreven strategieën worden in het Beleidsplan Ruimte concreter gemaakt door het uitwerken van een aantal thematische beleidskaders, opgebouwd uit enerzijds uitgangspunten en anderzijds beleidslijnen. De uitgangspunten beschrijven ambities die men met het ruimtelijk beleid wil realiseren. De beleidslijnen geven op hoofdlijnen aan wat, binnen de contouren van het ruimtelijk beleid, nodig is om dit te realiseren.

De beleidskaders hebben betrekking op zes thema's: mobiliteit, wonen, voorzieningen, economie, open ruimte en energie.

### Mobiliteit

Onderstaande (ruimtelijke) beleidslijnen moeten de ambities van het beleidskader mobiliteit helpen waarmaken.

1. Minder verplaatsingen door een doorgedreven ruimtelijk locatiebeleid
2. Infrastructuur voor fietsers en voetgangers
3. Performant openbaar vervoer
4. Verkeersluwe stads- en dorpskernen
5. Optimalisatie van het wegennet
6. Multimodale knopen
7. Ruimte voor innovatieve mobiliteitsoplossingen
8. Multimodale logistieke transportmogelijkheden

### Wonen

Onderstaande beleidslijnen spelen in op de uitgangspunten van het beleidskader wonen:

1. Demografische groei in de steden
2. Groei in de kernen met een hoog voorzieningenniveau binnen de multimodale corridors.

3. Groei buiten de corridors
4. Kwalitatieve kernversterking
5. Selectieve verdichting en vernieuwing
6. Goedkope en sociale woningen in steden en kernen
7. Tegengaan van de versnippering van de open ruimte

### **Voorzieningen**

Volgende beleidslijnen maken deel uit van het beleidskader voorzieningen:

1. Clustering van voorzieningen in steden
2. Complementair voorzieningenaanbod in hoogdynamische corridors
3. Gedeelde voorzieningen binnen een dorpennetwerk
4. Duurzame detailhandelsclusters
5. Ontsloten openruimte- vrijetijds- en plattelandsvoorzieningen

### **Economie**

Het beleidskader Economie vertrekt van volgende beleidslijnen:

1. Drie internationale groeipolen
2. Economische activiteiten in de steden
3. Overige regionale economische knooppunten
4. Benutting van bestaande bedrijfsruimte volgens lokale draagkracht

### **Open ruimte**

De beleidslijnen van het beleidskader Open Ruimte zijn de volgende:

1. Grote natuurgehelen beschermen en versterken
2. Groenblauwe dooradering van het grondgebied
3. Vrijwaren van het landbouwgebied

### **Energie**

De provincie vertrekt voor haar ruimtelijk beleid rond energie van de volgende beleidslijnen:

1. Minder energiebehoefte door nabijheid en bereikbaarheid
2. Ruimte voor hernieuwbare energieproductie
3. Buffering en uitwisseling van energie

## 5 Algemene methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling

### 5.1 Doel en kenmerken van de strategische milieubeoordeling

De bedoeling van het plan-MER is de positieve en negatieve gevolgen van het Beleidsplan Ruimte op hoofdlijnen in beeld te brengen, door de principiële beleidskeuzes uit dit plan te beoordelen op hun effecten op het milieu (in de brede zin van het woord). Het conceptuele niveau waarop de beleidskaders zijn beschreven, de schaal van het studiegebied, de ruimtelijke spreiding van de acties die zullen voortvloeien uit de beleidskaders, de onduidelijkheid over de precieze aard en omvang van veel van die acties, de veelheid aan potentiële acties en de tijdshorizon die voor ogen wordt gehouden zorgen ervoor dat de omvang van de effecten niet in kwantitatieve eenheden en met een groot ruimtelijk detailniveau kan uitgedrukt worden.

De nadruk van de beoordeling ligt op effecten die relevant zijn in de strategische fase van de besluitvorming over het ruimtelijk beleidsplan. De milieueffecten worden beschreven binnen de grenzen van de beschikbare informatie. De milieubeoordeling is beschrijvend en gaat met name na in welke mate het beleidsplan ruimte bijdraagt aan het bereiken van de beleidsdoelstellingen binnen de verschillende bestudeerde thema's.

Hierbij moet er rekening mee gehouden worden dat de mate waarin het toepassen van het beleidskader de vooropgestelde doelstellingen helpt halen niet steeds eenduidig te bepalen is, gezien het strategisch niveau waarop de ambities gedefinieerd zijn en gezien een concrete doorvertaling van de doelstellingen naar acties vaak (nog) niet beschikbaar is.

Ook de feitelijke doorwerking van het plan is in veel gevallen onzeker als gevolg van beperkingen in de provinciale bevoegdheden. In veel gevallen zal samenwerking met andere beleidsniveaus nodig zijn om de ambities van het provinciale beleidsplan ruimte ook op het terrein te kunnen waarmaken. Uiteraard heeft de provincie daar een belangrijke rol in te spelen, als brug tussen het Vlaamse en lokale niveau.

De provincie kan via het beleidsplan ruimte naar de Vlaamse overheid toe haar beleidsprioriteiten- en voorkeuren duidelijk maken en op de agenda zetten; anderzijds kan ze ook bijdragen aan het ontwikkelen van het nodige instrumentarium om de Vlaamse doelstellingen op het grondgebied van de provincie te helpen realiseren.

Naar de lokale besturen kan ze een katalyserende, coördinerende en inspirerende rol opnemen, die ervoor zorgt dat de ambities van het beleidsplan ruimte doorwerken in het gemeentelijk beleid en leiden tot acties en realisaties op het terrein. Uiteraard is dit des te belangrijker als het gaat om plannen en projecten met een gemeentegrensoverschrijdende dimensie. De provincie kan in die context haar rol als motor voor regionale samenwerking doelgericht inzetten. Ze kan ook afwegingskaders en instrumenten uitwerken die de gemeenten helpen bij de ontwikkeling en implementatie van hun eigen ruimtelijke beleidslijnen.

## 5.2 Beoordelingskader







Gezien het milieueffectenonderzoek een onderzoek op strategisch niveau is zijn in deze fase van het onderzoek niet alle milieudisciplines/effectengroepen relevant. De relevantie werd bepaald op basis van onder meer volgende overwegingen:

- Kan het **ruimtelijk beleid** een wezenlijke impact hebben op het thema/milieuaspect?
- Kan een beleid **op provinciaal niveau** een wezenlijke impact hebben op het thema/milieuaspect?
- Is het thema **relevant** gelet op de aard en detailleringsniveau van het plan? Enkel de aspecten die op niveau van een beleidsplan (strategische visie en beleidskaders) en de eruit voortkomende acties relevant en onderscheidend zijn, worden meegenomen.

Vanuit de ambitie om via het ruimtelijk beleidsplan een duurzame ontwikkeling te faciliteren wordt bij opmaak van het beoordelingskader de link gelegd met de agenda voor duurzame ontwikkeling die de VN in het najaar van 2015 in een resolutie uittekende.

*Figuur 5-1* geeft een overzicht van de verschillende thema's en subthema's die in het MER de basis van de beoordeling vormen, en van hun relatie met de SDG's. Deze thema's laten een geïntegreerde benadering toe en omvatten impliciet de disciplines en effectengroepen die in de milieubeoordeling op strategisch niveau aan bod moeten komen.

Binnen deze thema's en subthema's wordt enerzijds een beschrijving wordt gegeven van de meest relevante effecten van de verschillende beleidskaders, en gebeurt anderzijds een beoordeling van de mate waarin het Beleidsplan bijdraagt aan het bereiken van de doelstellingen van de verschillende thema's.

THEMA	SUBTHEMA	LINK MET SDG'S
<b>Klimaat</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het bestendig zijn tegen klimaatveranderingen: hittestress, droogte, wateroverlast (adaptatie)</li> <li>- Wijzigingen in broeikasgasemissies of in het potentieel voor het vastleggen van emissies (mitigatie)</li> <li>- Robuustheid van het plan in het licht van klimaatverandering</li> </ul>	 Neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden
<b>Water</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereiken van een goede waterkwaliteit</li> <li>- Voorkomen van droogte en watertekort</li> <li>- Vermijden van wateroverlast en overstromingen</li> </ul>	 Verzeker toegang en duurzaam beheer van water en sanitatie voor iedereen
<b>Biodiversiteit</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ecotoop- en habitatverlies/-creatie/-wijziging</li> <li>- Ver- en ontsnippering, barrièrewerking van natuurlijke structuren</li> <li>- Soortenrijkdom en beschermde gebieden (i.f.v. passende beoordeling)</li> </ul>	 Bescherm, herstel en bevorder het duurzaam gebruik van ecosystemen op het vasteland, beheer bossen en wouden duurzaam, bestrijd woestijnvorming, stop landdegradatie en draai het terug en roep het verlies aan biodiversiteit een halt toe

THEMA	SUBTHEMA	LINK MET SDG'S
<b>Mobiliteit en bereikbaarheid</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Multimodale bereikbaarheid economische gebieden en poorten, en woonomgeving</li> <li>- Nabijheid en multimodale bereikbaarheid voorzieningen</li> <li>- Kwaliteit en toekomst-bestendigheid van het mobiliteitssysteem</li> </ul>	 Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie  Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam
<b>Ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving en erfgoed</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zorgvuldig ruimtegebruik</li> <li>- Ruimtelijke kwaliteit, samenhang en (contextwaarde) van de functionele en ruimtelijke structuren</li> <li>- Toegankelijke landschappelijk waardevolle omgeving, recreatie en natuur(receptor mens)</li> </ul>	 Beëindig honger, bereik voedselzekerheid en verbeterde voeding en promoot duurzame Landbouw  Verzeker toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen  Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie  Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam  Verzeker duurzame consumptie- en productiepatronen  Behoud en maak duurzaam gebruik van oceanen, zeeën en maritieme hulpbronnen
<b>Gezonde en veilige leefomgeving</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Milieukwaliteit: lucht, geluid</li> <li>- Ruimtelijke leefkwaliteit en veiligheid</li> </ul>	 Verzeker een goede gezondheid en promoot welzijn voor alle leeftijden

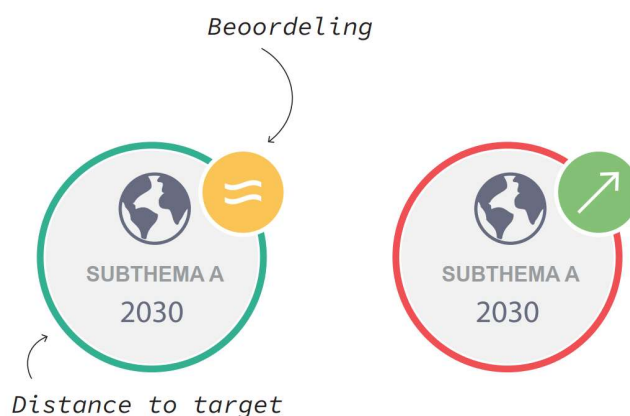
Figuur 5-1 Overzicht van de in het MER gebruikte thema's en subthema's en hun relatie met de SDG's



### 5.3 Beoordelingssystematiek





Het beleidsdoelstellingen voor 2050 en 2030 (op Europees, federaal, Vlaams of provinciaal niveau) vormen het ijkpunt voor de beoordeling van de effecten voor respectievelijk de strategische visie en de beleidskaders. De mate waarin deze doelstellingen mee door toedoen van het Beleidsplan Ruimte worden behaald wordt beoordeeld.

De beoordeling wordt voor elk van de combinaties beleidskader/(sub)thema samengevat met een icoon, zoals weergegeven in onderstaande figuur. De kleur van de grote ring geeft daarbij de nog af te leggen weg ("distance to target") voor de beleidsdoelstellingen van het subthema weer. Het gaat hierbij om de nog af te leggen weg zonder rekening te houden met de impact van het provinciale ruimtelijke beleidsplan. De kleur en het symbool van de kleine bol geven een indicatie van het belang van het effect van het beleidskader op het thema. Deze combinatie laat toe enerzijds aan te geven op welke punten het beleidsplan goed scoort, maar zet tegelijk deze score af tegen de nog af te leggen weg (via acties op de verschillende bestuursniveaus) vooraleer de doelstellingen bereikt zijn.







Hierbij wordt onderstaande legende gehanteerd:

#### *Distance to target*

-  De doelstelling wordt gehaald
-  De doelstelling is in zicht
-  De doelstelling ligt nog veraf
-  De doelstelling ligt nog zeer veraf

#### *Beoordeling*

-  Sterk positieve bijdrage
-  Positieve bijdrage
-  Beperkte tot geen bijdrage
-  Negatieve bijdrage

### 5.4 Aandachtspunten en aanbevelingen

Bij de beoordeling van de beleidskaders in dit MER worden in een aantal gevallen aandachtspunten vermeld en aanbevelingen geformuleerd, die erop gericht zijn de potentieel positieve effecten van de beleidskaders op een thema of subthema te versterken, en de potentieel negatieve effecten ervan te beperken of te voorkomen.

De aandachtspunten en aanbevelingen die we formuleren moeten gezien worden als een bijdrage aan de wisselwerking tussen milieueffectrapport en beleidsplan. Ze reiken elementen aan die door de opstellers van het beleidsplan kunnen gebruikt worden om op bepaalde aspecten aanpassingen of nuanceringen door te voeren.

## 5.5 Alternatieven

In dit MER worden geen alternatieven voor het Beleidsplan Ruimte bestudeerd. Het Beleidsplan is immers het resultaat van een lang en grondig gevoerd interactief proces, waarbij meerdere pistes werden verkend, maar de voorliggende opties uiteindelijk werden verkozen. In die zin vormt het ontwerp-Beleidsplan Ruimte een 'geoptimaliseerd' antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van het plan. Door de wisselwerking tussen het plan-m.e.r.-proces en de opmaak van het Beleidsplan Ruimte werden vanuit de milieubeoordeling nog wel suggesties voor verfijning van het Beleidsplan geformuleerd, die hebben doorgewerkt in het beleidsplan zoals het vandaag voorligt.

# 6 Effecten van het beleidsplan ruimte

## 6.1 Impact van de strategische visie

In het voorontwerp van Beleidsplan Ruimte wordt aangegeven op welke maatschappelijke uitdagingen het Beleidsplan een antwoord wil helpen geven. De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte bouwt voort op een aantal fundamentele basisprincipes, die de link vormen tussen de uitdagingen en de voorgestelde strategieën.

### Effecten van de basisprincipes

Het principe van *efficiënt ruimtegebruik* stoelt op het streven naar een optimaal ruimtelijk rendement, waarbij eventueel meerdere activiteiten op eenzelfde oppervlakte kunnen gerealiseerd worden, zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit. Compact bouwen en verweving van functies laten toe efficiënter met energie om te gaan en dus de emissie van pollutanten en broeikasgassen te reduceren. Verhoging van het ruimtelijk rendement kan zich ook vertalen in een hoger potentieel voor collectief aansluitbare vuilvrachten op de riolering, met positieve gevolgen voor de waterkwaliteit.

De afbouw van bijkomend ruimtebeslag helpt de open ruimte te vrijwaren, wat kan bijdragen aan een verhogen van de weerbaarheid van de natuurlijke omgeving en van het watersysteem aan externe invloeden als klimaatverandering. Vrijwaren van de open ruimte verhoogt ook de mogelijkheden voor de opslag van koolstof in vegetatie en bodem, en voor de productie en eventueel het bufferen van hernieuwbare energie. Wel kan hierbij opgemerkt worden dat het principe betrekking heeft op een vermindering van de *groei* van het ruimtebeslag, niet op de afbouw van het ruimtebeslag zelf.

Als het principe van *nabijheid en bereikbaarheid* ingezet wordt als sturend voor de ruimtelijke ontwikkelingen zal de verplaatsingsbehoefte afnemen, en zal een groter deel van deze verplaatsing te voet of met de fiets kunnen gebeuren. Toepassing van dit principe kan dus bijdragen tot een reductie van de verkeersgerelateerde emissies van pollutanten en broeikasgassen. De strategische visie van het beleidsplan focust echter sterk op nieuwe ontwikkelingen, en gaat weinig in op de manier waarop de bestaande ruimtelijke structuur en de hiermee gepaard gaande verplaatsingsbehoeften kunnen worden aangepakt.

Het principe dat het *fysisch systeem de basis vormt voor een geïntegreerde benadering van de ruimte* heeft niet in het minst ook betrekking op het watersysteem. Toepassing van dit principe kan ertoe leiden dat kansen gecreëerd worden voor het oplossen van problemen op het vlak

van waterkwaliteit, wateroverlast of droogte. Het kan er ook voor zorgen dat groen en natuur bereikbaarder en meer aanwezig worden.

### **Effecten van de strategieën**

De strategie om de *goed ontsloten kernen langs de openbaar vervoersassen zich verder te laten ontwikkelen als knooppunten* (met een kwaliteitsvol aanbod op het vlak van woningen, voorzieningen en werkgelegenheid) en er de demografische groei op te vangen draagt bij tot het verminderen van de (gemotoriseerde) verplaatsingen en dus tot een reductie van broeikasgasemissies en, op het niveau van de provincie, ook van luchtvervuiling en geluidshinder.

Ook de vlotte en veilige bereikbaarheid (bij voorkeur per fiets of te voet) van de lokale of dagelijkse voorzieningen in deze kernen, die vanuit de strategische visie wordt nagestreefd, draagt hiertoe bij. Naast een vermindering van de verplaatsingsbehoeften dringt zich inderdaad ook een verschuiving op van autogebruik naar openbaar vervoer of 'actieve' manieren om zich te verplaatsen. Het ruimtelijk beleid kan hier toe bijdragen, al wordt de modal shift ook in sterke mate bepaald door niet-ruimtelijke aspecten, zoals de kwaliteit van het aanbod aan openbaar vervoer, parkeerbeleid, fiscale maatregelen....

Een element van deze strategie is dat in kernen meer ruimte voor verschillende functies wordt gecreëerd door middel van onder meer verweving en multifunctioneel ruimtegebruik. Een belangrijk aandachtspunt om deze doelstellingen te halen is het voorzien van een voldoende groenaanbod in de kernen. Op die manier worden kwaliteitsvolle leef- en woonomgevingen gecreëerd. Ook het lokale geluids- en luchtklimaat in de kernen en het effect ervan op de gezondheid van de bewoners blijft een belangrijk aandachtspunt bij het concentreren van de demografische groei in steden en hoogdynamische woonkernen.

De strategie om het *robuust openruimtenetwerk* de zachte ruggengraat te laten vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen biedt kansen om zowel de open ruimte als de bebouwde omgeving weerbaarder te maken tegen de effecten van klimaatverandering; het is immers de bedoeling de zachte ruggengraat zowel uit te bouwen in de open ruimte als in de bebouwde omgeving. Ongetwijfeld leidt dit ook tot een vergroting van de robuustheid van het watersysteem, en biedt het de mogelijkheid om in het buitengebied meer in te zetten op ruimte voor water.

Het versterken van de samenhang tussen rivier- en beekvalleien, boscomplexen, landbouwgebieden en ecologische verbindingen biedt bijkomende kansen voor het versterken van het watersysteem in het openruimtegebied, niet alleen in termen van oppervlakte, maar ook op het vlak van kwaliteit. Deze strategie versterkt bovendien de samenhang tussen de verschillende gebieden en garandeert de continuïteit van het netwerk, zowel in de open ruimte als in de bebouwde omgeving. Ook hier ligt de focus echter op een vertraging van het bijkomende ruimtebeslag, eerder dan op een actieve reductie van het bestaande ruimtebeslag. Er moet hoe dan ook voldoende aandacht uitgaan naar de interactie tussen het open ruimtenetwerk en het parelsnoer van hoogdynamische kernen. Deze interactie is noodzakelijk om beide netwerken optimaal te laten functioneren

Door de open ruimte te benaderen als *productieve landschappen* streeft de provincie naar een geheel van open ruimtes— groot en klein, stedelijk en landelijk – die zo beheerd worden dat ze ecologisch en economisch productief worden en maatschappelijke meerwaarde opleveren. Binnen deze ruimtes is ook plaats voor ontwikkeling van hernieuwbare energie, wat ook zal bijdragen aan een reductie van de broeikasgasemissies die op het grondgebied van de provincie worden uitgestoten. Bij het benaderen van de open ruimte als productief landschap (ecologisch en economisch) moet wel aandacht geschonken worden aan de mogelijke negatieve impact van een toename of intensivering van de (economische) 'productie' omdat die zou kunnen leiden tot een verhoogde (diffuse) druk op de waterkwaliteit (via landbouw, recreatie, overstortwerking, ...) en op de omgevingskwaliteit in het algemeen.

Langs de vervoerscorridors en erbuiten wordt een *netwerk aan levendige kernen* uitgebouwd. De nadruk ligt op het verbinden van de kernen van verschillende orde via een netwerk van openbaar vervoer, fietsroutenetwerken en trage wegen. Tegelijk wordt gewaakt over de bundeling en concentratie van lokale of dagelijkse voorzieningen in deze kernen, over de diversiteit van het aanbod en over de vlotte en veilige bereikbaarheid (bij voorkeur per fiets of te voet) van de voorzieningen.

Het beklemtonen van de centrumrol voor dorpen die niet gelegen zijn langs vervoerscorridors vormt potentieel een knelpunt ten aanzien van de vooropgestelde doelstelling om het bijkomend ruimtebeslag te doen dalen en te herleiden tot 0 ha. Hoewel er sprake is van bundeling van voorzieningen in de kernen, impliceert deze strategie toch ook een sterke verplaatsingsafhankelijkheid om bepaalde voorzieningen in verschillende kernen te bereiken, wat – als de duurzame alternatieven onvoldoende aan belang winnen – de autoafhankelijkheid en het autogebruik zouden kunnen vergroten. Uitbouw van een performant openbaar vervoer is dus een belangrijke succesfactor voor het bereiken van de beoogde positieve effecten van deze strategie.

Voor zover kernversterking in de steden en dorpen ook gepaard gaat met voldoende aandacht voor de watercyclus (opvang, hergebruik van water, infiltratie, vasthouden, bufferen) kan het effect ervan op het watersysteem positief zijn. De aanwezigheid van zichtbaar en onzichtbaar schoon water kan een belangrijke rol spelen voor de beoogde verhoging van de leefbaarheid van alle soorten kernen.

De verdere uitbouw van een aantal *internationale groeipolen* kan als gevolg hebben dat de emissies van broeikasgassen en pollutanten toenemen en dat de weerbaarheid van de open ruimte aan de gevolgen van klimaatverandering wordt aangetast of alleszins niet toeneemt. De groei van de Vlaamse rand rond Brussel wakkert de uitdrijving van het wonen en werken aan, met waarschijnlijk een toename van de verplaatsingsbehoeften als gevolg. De strategie om de groei selectief te ondersteunen en in te zetten op plekken die goed bereikbaar zijn met alternatieven voor de auto is goed, maar zal, zelfs indien een modal split van 50 % duurzame modi wordt gehaald, toch ook leiden tot een toename van het wegverkeer door een sterke toename van de verplaatsingsbehoeften. Dit is niet in lijn met de Vlaamse ambitie om het aantal gereden kilometers over de weg voor personenvervoer met 15 % te reduceren-, en heeft evident ook gevolgen voor de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat, en dus voor hinder en gezondheid.

Ondersteuning van de uitbouw van de groeipolen kan ook resulteren in een bijkomende druk op het watersysteem, enerzijds door resterende open ruimte in te nemen en verharding toe te voegen, en anderzijds door bijkomende (rest)lozingen te creëren. Gezien in de hoogdynamische omgevingen meestal al riolering en waterzuiveringscapaciteit aanwezig is zal de impact op de kwaliteit van de ontvangende waterlopen waarschijnlijk beperkt zijn.

De provincie wil ook werk maken van het *optimaliseren en opwaarderen van de bestaande en al bestemde bedrijventerreinen*. Verduurzaming van deze bedrijventerreinen zou onder meer moeten inhouden dat hierbij aandacht is voor biodiversiteit, onder vorm van geschikte ecotopen en van blauwgroene netwerken. Ook ruimte voor water is in het perifere economisch weefsel van groot belang, en noodzakelijk voor de verdere verduurzaming. Er moet ook aandacht zijn voor de multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Het beleidsplan spreekt zich niet uit over het al dan niet uitdoven van de bestaande en al bestemde bedrijventerreinen die op slecht gelegen locaties liggen; nochtans kan dit een belangrijke voorwaarde vormen wil de provincie de beleidsdoelstellingen op Vlaams niveau mee ondersteunen.

De provincie hanteert in haar strategische visie ook het uitgangpunt dat economische activiteiten die verweefbaar zijn binnen de woonomgeving in de eerste plaats daar een plek moeten krijgen, en dat niet- verweefbare economische activiteiten worden geconcentreerd binnen de hoogdynamische corridors. Dit uitgangpunt kan bijdragen aan een reductie van de (transportgerelateerde) emissies van pollutanten, broeikasgassen en geluid. Het is echter niet duidelijk of het ook de bedoeling is om bestaande verweefbare economische activiteiten die op

bestaande bedrijventerreinen gevestigd zijn (zoals bijvoorbeeld kantoren of onderzoekscentra) naar stedelijke gebieden te herlocaliseren en zo ja, wat hiervoor (in de beleidskaders) de incentives zijn. Aanbevolen wordt om dit concreter uit te werken in een (later) beleidskader. Het is ook belangrijk vast te leggen welke economische activiteiten als complementair aan wonen kunnen worden beschouwd, zodat de leefbaarheid van de woongebieden niet in het gedrang komt.

De strategische visie besteedt slechts weinig aandacht aan wijzigingen in de bundeling en consolidatie van goederenstromen en ontsluitingsmogelijkheden via spoor en binnenvaart, en gaat evenmin diep in op de beschikbaarheid van efficiënte overslagmogelijkheden voor goederen. Aandacht hiervoor is nochtans onontbeerlijk om de beoogde beheersing van het goederenvervoer op de weg en bijhorende modal shift in het goederenvervoer te realiseren.

De strategische visie streeft ook naar een beter *op elkaar afstemmen van energieproductie en -consumptie* door het realiseren van ruimtelijke nabijheid en het verzekeren van een mix van verschillende functies, die op verschillende momenten energie produceren en consumeren. Daarnaast wil het ruimtelijk beleid ook voldoende *ruimte voorzien voor hernieuwbare energiebronnen* zoals windenergie, zonne-energie en biomassa. Van deze acties kan een (relatieve) daling in de emissies van broeikasgasemissies verwacht worden. De beleidsvisie op potenties voor energie-uitwisseling zou verder versterkt en aangevuld kunnen worden door eveneens de mogelijkheden naar uitwisseling van grondstoffen, materialen en water in beschouwing te nemen.

De insteek van het beleidsplan vertrekt hoofdzakelijk vanuit ruimtelijke impact en mobiliteitskundige problematiek, maar er wordt weinig direct ingezet op een gezonde leefomgeving. Door functies zoals wonen, werken en voorzieningen te verweven en nieuwe woon- en werkplekken zo optimaal mogelijk in te planten, worden het aantal afgelegde voertuigkilometers en zo de NOx-emissies (en geluidsemissies) van het verkeer wel beperkt, wat positief is op het vlak van gezondheid. Ook de vrijwaring van sommige gebieden van bebouwing is goed voor de lokale lucht- en geluidskwaliteit. Fietsers en voetgangers die gebruik maken van groenblauwe netwerken in plaats van drukke verkeerswegen, worden minder blootgesteld aan luchtverontreiniging.

De versterking van ontsluitingen van multimodale kernen heeft echter ook implicaties op de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat en dus ook op de gezondheid langsheen de corridors. In de kernen is er een verbetering van luchtkwaliteit en geluidsklimaat en een vermindering van blootstelling en hinder te verwachten, terwijl langsheen de corridors en in perifere gebieden met hoofdfunctie wonen hinder en blootstelling juist kan toenemen. Het ontsluiten van deze gebieden met hoogwaardig openbaar vervoer en vlotte verbindingen met actieve modi kan dit effect wel helpen milderen. Knelpunten blijven de grote kernontsluitingswegen en corridors tussen grote kernen; vooral deze laatste hebben een sterke invloed op de blootstelling en hinder van de omwonenden.

## **6.2 Impact van de beleidskaders**

### **6.2.1 Impact van het beleidskader mobiliteit**

Impact op het thema Klimaat

Het beleidskader mobiliteit draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen van het klimaatbeleid (reductie van broeikasgasemissies) via een locatiebeleid dat gericht is op minder verplaatsingen en via een ondersteuning van de modal shift. Die ondersteuning krijgt vorm door o.a. het voorzien van de nodige infrastructuur voor fietsers en voetgangers en door het ijveren voor een performant openbaar vervoer. Ook op het vlak van goederenvervoer wordt een modal shift ondersteund, hoewel de doelstellingen hier niet gekwantificeerd worden. Het algemeen positief effect van het beleidskader kan nog versterkt worden in combinatie met een evolutie

naar technologieën met lage emissies per afgelegde ton- of persoonskilometer, wat echter buiten de scope van het beleidsplan ruimte valt.

Het beleidskader mobiliteit heeft geen relevante bijdrage, in positieve of negatieve zin, op het verhogen van de weerbaarheid van de provincie aan de gevolgen van klimaatverandering.

De effectiviteit van het beleidskader mobiliteit wordt niet significant beïnvloed door de gevolgen van de klimaatverandering. In algemene termen zijn de hittebestendigheid van de transportinfrastructuur (wegen, spoorwegen, bruggen en andere kunstwerken) en de invloed van droogte op de bevaarbaarheid van de waterlopen een aandachtspunt. De maatregelen uit het beleidsplan ruimte die bijdragen aan de verhoging van de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van de klimaatverandering kunnen helpen de gevolgen voor de effectiviteit van het beleidskader mobiliteit te ondervangen.

#### Impact op het thema Water

Als de beleidskeuzes uit het beleidskader mobiliteit resulteren in meer verharding en ruimtebeslag kan dit leiden tot onder meer verminderde infiltratie en een versnelde afvoer, wat op zijn beurt gevolgen kan hebben voor het bereiken van de goede toestand van de oppervlakte- en grondwaterlichamen in de provincie, en ook aanleiding kan geven tot meer overstromingen. Dit is in ieder geval een aandachtspunt bij bijvoorbeeld kernversterking of verdichting bij multimodale knopen. Als de genoemde maatregelen echter leiden tot een beter georganiseerde (open) ruimte, en als daarbij aandacht is voor de bescherming en versterking van de rivier- en beekvalleien en het grondwatersysteem, dan is het duidelijk dat er ook kansen ontstaan om een aantal bestaande knelpunten op te lossen en zelfs meerwaarden voor het watersysteem te creëren.

Maatregelen om (fossiele) verplaatsingen te reduceren (door ruimtelijk locatiebeleid) zullen een positieve impact hebben op luchtmissies (broeikasgassen, NO<sub>x</sub>, ...) en kunnen daarbij ook een positieve impact hebben op de waterkwaliteit, bijvoorbeeld doordat er minder diffuse verontreiniging via stikstofdepositie plaatsvindt. Een modal shift van transport van de weg naar de waterweg met een sterk toegenomen watergebonden trafiek verhoogt in theorie de kans op ongevallen met een impact op de waterkwaliteit, of kan ertoe leiden dat de natuurlijke kenmerken van bevaarbare waterlopen nog verder bedreigd worden.

In de praktijk zullen de hierboven potentiële effecten van het beleidskader mobiliteit, in positieve of negatieve zin, vermoedelijk erg beperkt zijn op de schaal van de provincie. Lokale effecten zijn bovendien vermijdbaar door aangepast ontwerp en preventieve maatregelen op projectniveau.

Implementatie van het beleidskader Mobiliteit zal, op het niveau van de provincie, meer dan waarschijnlijk geen aanleiding zal geven tot een achteruitgang van de kwaliteitskenmerken van de waterlichamen, en zal het bereiken van de goede toestand of het ecologisch potentieel van de waterlichamen niet hypothekeren.

#### Impact op het thema biodiversiteit

Het beleidskader Mobiliteit heeft geen bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen op het vlak van ecotoop- en habitatcreatie. Toepassing van het beleidskader resulteert immers niet in een betekenisvolle wijziging in de oppervlakte ecotopen of habitats in de open ruimte.

Het beleidskader mobiliteit draagt beperkt bij aan het bereiken van de doelstellingen op het vlak van ontsnippering en vermindering van de barrièrewerking, via een locatiebeleid dat gericht is op minder (verre auto)verplaatsingen, en door voor het goedertransport te streven naar een modal shift ten voordele van trein en binnenvaart. Vermindering van de mobiliteitsvraag kan de vraag naar meer infrastructuur verminderen en zou zelfs kunnen leiden tot een afbouw van overbodige infrastructuur. De daling van de mobiliteitsvraag die het gevolg kan zijn van toepassing van het beleidskader zal echter niet dermate groot zijn dat ze de dichtheid van de

infrastructuren in die mate kan verminderen dat er zich een betekenisvol ontsnipperend effect zou voordoen.

Het beleidskader mobiliteit verwijst expliciet naar de doelstelling om de uitstoot van (transportgerelateerde) broeikasgassen drastisch te verminderen. Ook de verzurende en eutrofiërende atmosferische deposities in natuurgebieden zullen als gevolg hiervan dalen, zodat het beleidskader mobiliteit in de praktijk een (beperkte) bijdrage levert aan het bereiken van de doelstellingen op het vlak van soortenrijkdom en beschermde gebieden.

#### Impact op het thema Mobiliteit en bereikbaarheid

Het beleidskader Mobiliteit draagt bij aan de multimodale bereikbaarheid van economische gebieden en poorten door principes voorop te stellen die de verplaatsingsbehoeften beheersen (minder verplaatsingen en kortere verplaatsingsafstanden) en een modal shift mee helpen bewerkstelligen. Het concentreren van verplaatsingsgenererende functies ter hoogte van multimodale knooppunten faciliteert de uitbouw van hoogwaardig openbaar vervoer. Unimodaal ontsloten logistieke ontwikkelingen (al dan niet luchtvaartgebonden) zorgen echter voor een bijkomende druk op het wegennet en kunnen deze positieve bijdrage afzwakken. Het lokaliseren van nieuwe grootschalige logistieke activiteiten die zich richten op wegtransport nabij het hoofdwegennet kan voor verlichting zorgen op de secundaire wegen, maar zorgt anderzijds ook voor een toename van de filedruk op hoofd- en primair wegennet.

De principes van het beleidskader Mobiliteit, gericht op het zoveel mogelijk concentreren en verweven van demografische groei, voorzieningen en economische activiteiten in de steden en in de hoogdynamische kernen, dragen sterk bij aan de nabijheid en multimodale bereikbaarheid van voorzieningen ten opzichte van de woonomgeving. Deze keuze vermindert de verplaatsingsbehoeften en -afstanden, maakt fietsen en stappen aantrekkelijker, en vergemakkelijkt de uitbouw en exploitatie van een robuust openbaar vervoerssysteem en andere mobiliteitsdiensten. De mate waarin het beleidskader doorwerkt op het terrein is moeilijk in te schatten vermits het hoofdzakelijk om gemeentelijke bevoegdheden gaat en een concrete doorvertaling naar acties op dit moment ontbreekt.

Het beleidskader Mobiliteit draagt bij aan de kwaliteit, veiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem door onder meer het voorzien van een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur, een performant hoogwaardig openbaar vervoer, verkeersluwe stads- en dorpskernen en het aanbieden van innovatieve mobiliteitsoplossingen.

Globaal genomen is de impact van het beleidskader mobiliteit op het beleid op het vlak van mobiliteit en bereikbaarheid positief.

#### Impact op het thema “Ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en erfgoedwaarden”

Het binnen het beleidskader Mobiliteit voorgestelde locatiebeleid kan bijdragen aan een zorgvuldig ruimtegebruik en het verhogen van het ruimtelijk rendement, door het versterken van kernen en het clusteren en verweven van functies. Doordat de verplaatsingsbehoeften worden verminderd is netto ook minder ruimte nodig voor transportinfrastructuur en wordt de verdere versnippering van de open ruimte tegengegaan. Uitgangspunt daarbij is dat een eventuele toename in ruimte-inname voor bijvoorbeeld fietsnetwerken en in infrastructuur voor openbaar vervoer kleiner is dan de afname in ruimte voor gemotoriseerd privévervoer, of dat de toename waarvan sprake deels kan gebeuren binnen de ruimte ingenomen door overbodig geworden infrastructuur. Het beleidskader belemmert de vooropgestelde afbouw van bijkomend ruimtebeslag niet.

Door in te zetten op verkeersluwe dorps- en stadskernen wordt een positieve maar eerder beperkte impact verwacht op de ruimtelijke kwaliteit van de woonstructuur. Minder verkeer in de kernen leidt tot een hogere belevingswaarde, en de publieke ruimte wordt beter afgestemd op de verblijfsfunctie van de kernen en op ruimtelijke kwaliteit. Verkeersluwe kernen zorgen ook

voor een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid van de kernen en van de lokale voorzieningen.

Het realiseren van een duurzame modal shift resulteert in een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid van de open ruimte voor zachte weggebruikers en voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Het beleidskader mobiliteit gaat wel niet concreet in op de manier waarop een vlotte bereikbaarheid van de waardevolle open ruimte op een duurzame manier kan worden gerealiseerd, zodat het onduidelijk is of het beleidskader daadwerkelijk kan bijdragen aan het bereiken van die doelstelling.

#### Impact op het thema gezonde en veilige leefomgeving

Het verminderen van de verplaatsingsbehoeften, de omslag naar een groene mobiliteit en het bewerkstelligen van een ambitieuze modal shift op lange termijn zal de nadelen van wegverkeer (in eerste instantie filevorming en luchtverontreiniging) tegengaan, en zal ongetwijfeld ook het omgevingslawaai terugdringen. Anderzijds kan de gewenste toename van het spoorverkeer lokaal aanleiding geven tot een toename in de geluidsoverlast. Per saldo kan een positief effect op de vooropgestelde doelstellingen inzake geluidklimaat en luchtkwaliteit verwacht worden.

Het beleidskader draagt bij aan de ruimtelijke leefkwaliteit door bevordering van een actieve levensstijl, uitnodiging tot sociale cohesie en verbetering van veiligheid. Baten en hinder van dit beleidskader voor kwetsbare zones en groepen zijn locatie- en implementatie-afhankelijk. Concrete manieren voor een vlotte bereikbaarheid van open ruimte worden niet voorgesteld.

Het nagestreefde locatiebeleid vergroot de kans op besmetting met overdraagbare ziekten binnen kernen, maar verkleint de kans op verspreiding tussen kernen. Het locatiebeleid versterkt ook de zelfvoorzienendheid tijdens perioden van isolement.

#### Synthese van de effecten voor het beleidskader Mobiliteit

De effecten van het beleidskader Mobiliteit zijn overwegend (beperkt) positief tot neutraal. Er werden geen aanzienlijk negatieve effecten gedetecteerd.

De impact van het beleidskader op de *nabijheid en bereikbaarheid van de voorzieningen* is **sterk positief**. Dit volgt uit de beleidskeuze om demografische groei, voorzieningen en economische activiteiten zoveel mogelijk te concentreren en verweven in de steden en in de hoogdynamische kernen.

Het beleidskader heeft een **positieve bijdrage** aan het bereiken van de doelstellingen van het *klimaatbeleid*. Het voorgestelde toegepaste locatiebeleid is immers gericht op minder verplaatsingen en op een ondersteuning van de modal shift naar emissiearm transport; beide evoluties kunnen resulteren in een reductie van transportgerelateerde broeikasgasemissies. Ook andere emissies toe te schrijven aan transport en vervoer zullen daardoor gereduceerd worden. Verzurende en eutrofiërende deposities op natuurgebieden kunnen als gevolg hiervan afnemen, wat een positieve impact kan hebben op de *soortenrijkdom in de beschermde gebieden*.

Positieve effecten worden eveneens verwacht op de *multimodale bereikbaarheid van de economische gebieden* en poorten; onder meer het concentreren van functies ter hoogte van multimodaal bereikbare knooppunten en het uitbouwen van multimodale logistieke platforms dragen hiertoe bij. De *kwaliteit, veiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem* worden ook positief beïnvloed, onder meer door het voorzien van een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur, de uitbouw van performant openbaar vervoer en het streven naar verkeersluw stads- en dorpskernen. Die laatste evolutie heeft ook een positief effect op de *ruimtelijke kwaliteit en samenhang*. Tenslotte zal het beleidskader ook een positieve bijdrage leveren aan een *gezonde en veilige leefomgeving*; er kan immers verwacht worden dat de verkeersgerelateerde luchtmissies en geluidsoverlast zullen verminderen, terwijl de reductie van de



verplaatsingsafstanden en de uitbouw van fietsroutenetwerken en trage wegen een actieve levensstijl zullen helpen bevorderen.

De effecten van het beleidskader op het *watersysteem*, op het areaal *natuurlijke habitats* en op *versnippering van natuurgebieden* zijn verwaarloosbaar klein tot afwezig. Het beleidskader heeft evenmin een betekenisvolle impact op *zorgvuldig ruimtegebruik* of op de *toegankelijkheid van de waardevolle open ruimte*.

Zoals gezegd heeft het beleidskader mobiliteit per saldo geen uitgesproken negatieve effecten op de omgeving. Er zijn wel enkele **aandachtspunten** te vermelden: Zo kunnen unimodaal ontsloten logistieke ontwikkelingen zorgen voor een bijkomende druk op het wegennet, en kan de keuze om grootschalige logistieke activiteiten die zich richten op wegtransport te lokaliseren nabij het hoofdwegennet zorgen voor een toename van de filedruk op hoofd- en primair wegennet.

## 6.2.2 Impact van het beleidskader Wonen

### Impact op het thema Klimaat

Het beleidskader wonen heeft geen relevante invloed op de reductie van broeikasgasemissies bijkomend aan de effecten van de reductie van de verplaatsingsbehoeften die het gevolg is van de keuze om de demografische groei te concentreren in de steden en in hoogdynamische woonkernen, zoals reeds beschreven onder het beleidskader mobiliteit. Het beleidskader wonen heeft geen betekenisvolle invloed op de broeikasgasemissies van het gebouwenpatrimonium. Het beleidskader wonen kan, via zijn bijdrage aan het behouden van de open ruimte, een bescheiden bijdrage leveren aan de vastlegging van koolstof in bodem en vegetatie.

Het beleidskader wonen draagt via het afbouwen van de aangroei van het perifeer ruimtebeslag en (op langere termijn) de afbouw van dat ruimtebeslag zelf tot een versterking van de open ruimte, met positieve gevolgen voor de weerbaarheid van de omgeving aan de gevolgen van klimaatverandering. Grotere bouwdichtheden binnen de bebouwde gebieden kunnen bij een onoordeelkundige inrichting echter het omgekeerde effect hebben. Ze kunnen onder meer aanleiding geven tot een versterking van het stedelijk hitte-eiland-effect en kunnen ook wateroverlast veroorzaken bij hevige piekneerslag.

Aandacht voor groenblauwe dooradering en voor het beperken van de verharding in de bebouwde zones kunnen dit potentieel negatief effect helpen verhinderen. Het beleidskader vermeldt die noodzaak inderdaad in de context van de publieke ruimte, maar ook in het privédomein mag verdichting niet leiden tot een netto toename van verharding of tot een afname van groen en water. De beleidslijn “Hoogdynamische woonkernen” binnen het beleidskader “Selecties en ontwikkelingsperspectieven” beschrijft verschillende mogelijkheden om de woondichtheid te vergroten zonder de bodembedekking/verharding te verhogen.

De effectiviteit van het beleidskader wonen wordt niet significant beïnvloed door de gevolgen van de klimaatverandering. In algemene termen zijn hittestress en wateroverlast in de bebouwde omgeving een aandachtspunt. De maatregelen uit het beleidsplan ruimte die bijdragen aan de verhoging van de weerbaarheid van de omgeving kunnen helpen de gevolgen voor de effectiviteit van het beleidskader wonen te ondervangen.

### Impact op het thema Water

De keuze om de demografische groei in de steden en goed ontsloten en uitgeruste kernen te concentreren, en bouwen in gehuchten en het buitengebied af te bouwen, zal tot een efficiëntere waterzuivering leiden, zorgen voor minder lozingspunten en overstortingen en tot een daling van de diffuse waterverontreiniging in het niet aangesloten buitengebied.

Verdichting in kernen zorgt voor een verlichting van de druk op de open ruimte. In het open ruimte-gebied blijft daardoor meer ruimte over voor onder andere kwaliteitsvolle groenblauwe netwerken en duurzaam waterbeheer.

Als verdichting echter ook betekent dat de verhardingsgraad in de steden, goed uitgeruste kernen en multimodale knooppunten toeneemt dan kan wateroverlast tijdens hevige regenbuien of droogte in de zomer toenemen. De beoogde verdichting zal dus zeker in het licht van deze effecten in balans moeten gebracht worden met de nodige ontharding en het voorzien of versterken van groene ruimte en groenblauwe dooradering in de genoemde gebieden.

Globaal genomen kan gesteld worden dat het beleidskader wonen, mits inachtnaam van bovenstaande punten, een beperkte positieve bijdrage kan leveren draagt aan het bereiken van de doelstellingen van het waterbeleid, in termen van waterkwaliteit en van het beperken van de effecten van droogte en wateroverlast.

Implementatie van het beleidskader Wonen zal, op het niveau van de provincie, meer dan waarschijnlijk geen aanleiding zal geven tot een achteruitgang van de kwaliteitskenmerken van de waterlichamen, en zal het bereiken van de goede toestand of het ecologisch potentieel van de waterlichamen niet hypothekeren. Een positieve impact van het beleidskader op deze elementen is aannemelijk.

#### Impact op het thema biodiversiteit

Afbouwen van perifeer wonen kan het bijkomend ruimtebeslag verminderen, maar dit leidt tot een vertraging van bijkomend ruimtebeslag eerder dan tot een actieve reductie ervan. Het beleidskader zet inderdaad niet in op een toename van de onverharde ruimte, wat zou kunnen leiden tot ecotoop- en habitatcreatie. Kernversterking biedt wel mogelijkheden voor habitat- en ecotoopcreatie, maar ook hier is een actieve inzet nodig. Een belangrijk aandachtspunt is dat verdichting van woondichtheid bij kernversterking niet gepaard mag gaan met een afname van de onverharde open ruimte.

Het beleidskader zal dus niet leiden tot een actieve toename van ecotopen en habitats, maar bevat wel elementen die toelaten ecotoop- en habitatinname te voorkomen en in te zetten op ecotoopcreatie. Opdat het beleidskader een wezenlijke impact zou hebben op het behalen van de biodiversiteitsdoelstellingen zou het explicieter moeten inzetten actieve ontharding en ecotoopcreatie, zowel in de kernen als in de open ruimte.

De ambities om het perifeer wonen af te bouwen en om groen-blauwe netwerken te versterken kunnen helpen een verdere versnippering van de open ruimte tegen te gaan. Als echter niet ook actief wordt ingezet op ontsnippering en op een toename van de onverharde ruimte zal het effect op de biodiversiteitsdoelstellingen waarschijnlijk beperkt zijn.

De keuze om demografische groei te concentreren in zones met hoge knooppuntenwaarde heeft niet alleen de potentie om de mobiliteitsgebonden emissies (en de bijhorende verzurende en eutrofiërende deposities) sterk te reduceren, ze helpt ook de resterende open ruimte te vrijwaren en perspectieven op ontharding en ontsnippering te bieden.

#### Impact op het thema Mobiliteit en bereikbaarheid

Het beleidskader Wonen is niet relevant voor het al dan niet bereiken van de beleidsdoelstellingen gerelateerd aan het subthema “multimodale bereikbaarheid van economische gebieden en poorten”.

Het beleidskader Wonen draagt wel bij aan de nabijheid en multimodale bereikbaarheid van voorzieningen ten opzichte van de woonomgeving, door demografische groei zoveel mogelijk in de steden en hoogdynamische kernen en in mindere mate de dorpskernen te concentreren en verweven. Deze keuze vermindert de verplaatsingsbehoeften en -afstanden, maakt fietsen en

stappen aantrekkelijker, en vergemakkelijkt de uitbouw van een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem.

Wel is niet geheel duidelijk op welke manier en hoe snel de aangroei van ruimtebeslag door perifeer wonen een halt kan worden toegeroepen, of hoe bestaande slecht gelegen woningen met een inherente grote verplaatsingsbehoefte en autoafhankelijkheid worden aangepakt. Bovendien worden nieuwe ontwikkelingen in sterke mate opgehangen aan vervoerscorridors met hoogwaardig openbaar vervoer. Bij het uitblijven van investeringen of een voldoende kwaliteitsvol aanbod in termen van openbaar vervoer zou dit ook kunnen leiden tot een toename van het autoverkeer. De concentratie van bijkomende woningen in dorpskernen buiten de multimodale corridors kan ook leiden tot meer verplaatsingsbehoeften en autoafhankelijkheid, als deze kernen onvoldoende aangetakt zijn op een sterk openbaar vervoersnetwerk.

De verwachting is dat het beleidskader nauwelijks bijdraagt aan een veiliger en robuuster multimodaal mobiliteitssysteem.

Impact op het thema “Ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en erfgoedwaarden”

Door het toepassen van dit beleidskader, in combinatie met normen inzake verdichting, wordt actief ingezet op verminderen van bijkomend ruimtebeslag. Het beleidskader heeft de potentie om ruimtelijk rendement te verhogen en de open ruimte beter te vrijwaren, onder meer door (bijkomend) perifeer wonen af te bouwen en in te zetten op selectieve verdichting. Bijkomend ruimtebeslag wordt op die manier vertraagd, maar niet gereduceerd. De impact van het beleidskader zou kunnen vergroot worden door een meer concrete vertaling onder de vorm van acties, binnen de mogelijkheden en bevoegdheden van de provincie.

Door het toepassen van dit beleidskader kunnen zowel de woonstructuur binnen de kernen als de open ruimtestructuren worden versterkt.

Het verdichten van de kernen, het realiseren van een hogere woondichtheid in de kernen en het afbouwen van bijkomend ruimtebeslag in de open ruimte kan onrechtstreeks resulteren in meer ruimte voor kwaliteitsvolle en toegankelijke open ruimte. Ook hier ontbreken concrete acties die zouden toelaten de impact van het beleidskader preciezer in te schatten.

Impact op het thema gezonde en veilige leefomgeving

Het beleidskader draagt bij aan de doelstellingen van dit thema door demografische groei zoveel mogelijk in de steden en hoogdynamische kernen en in mindere mate de dorpskernen te concentreren. Deze keuze vermindert de verplaatsingsbehoeften en -afstanden. In de kernen worden de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat daardoor potentieel verbeterd; een te hoge concentratie aan activiteiten kan dit effect echter omkeren, zeker in kernen waar de omgevingskwaliteit nu al onder druk staat.

Rekening houdend met de demografische evoluties is het aannemelijk dat het aantal gehinderden binnen de invloedscontouren voor lucht en geluid van ondermeer drukke verkeersaders, economische knooppunten en internationale groeipolen zal toenemen, ook bij gelijkblijvende immissies. Bovendien worden nieuwe ontwikkelingen in sterke mate opgehangen aan vervoerscorridors met hoogwaardig openbaar vervoer, waarbij weinig aandacht geschonken wordt aan de mogelijke gezondheidsproblematiek in deze zones.

Het beleidskader draagt bij aan de ruimtelijke leefkwaliteit door bevordering van een actieve levensstijl, uitnodiging tot sociale cohesie en verbetering van veiligheid. Baten en hinder van dit beleidskader voor kwetsbare zones en groepen zijn locatie- en implementatie-afhankelijk. Er is een tekort aan aanpak om gentrificatie te voorkomen.

## Synthese van de effecten voor het beleidskader Wonen

De milieueffecten van het beleidskader Wonen zijn overwegend positief; in een aantal gevallen is er geen of een verwaarloosbaar effect. Aanzienlijk negatieve milieueffecten werden niet vastgesteld.

Het beleidskader draagt via het afbouwen van de aangroei van het perifeer ruimtebeslag en (op termijn) de afbouw van dat ruimtebeslag tot een versterking van de open ruimte, wat een **positief effect** heeft op de *weerbaarheid van de omgeving* aan de gevolgen van klimaatverandering. De keuze om de demografische groei in de steden en goed ontsloten en uitgeruste kernen te concentreren kan tot een efficiëntere waterzuivering leiden, met positieve gevolgen voor de *waterkwaliteit*. Het verlichten van de druk op de open ruimte laat toe de watercyclus beter te beheren, met ruimte voor buffering van water en voor voeding van het grondwater; dit zal een positief effect hebben op het bereiken van de beleidsdoelstellingen op het vlak van zowel *droogte* als *wateroverlast*. Het vrijwaren van de open ruimte is ook positief voor het behoud van de *beschermde gebieden* en van de er mee samenhangende *soortenrijkdom*.

Het concentreren van de demografische groei in steden en hoogdynamische kernen heeft uiteraard ook een positieve impact op de *nabijheid en de multimodale bereikbaarheid van voorzieningen* ten opzichte van de woonomgeving. Doordat het beleidskader kan bijdragen aan een vertraging van het bijkomend ruimtebeslag, de open ruimte helpt vrijwaren en selectieve verdichting van woonomgevingen bevordert wordt het effect op het aspect “*zorgvuldig ruimtegebruik*” ook positief beoordeeld. Het beleidskader draagt bij aan de *ruimtelijke leefkwaliteit* door bevordering van een actieve levensstijl, uitnodiging tot sociale cohesie en verbetering van veiligheid.

De effecten van het beleidskader Wonen op de *emissie of vastlegging van broeikasgassen* zijn **verwaarloosbaar**. Ook voor de effecten op het *areaal waardevolle habitats* of op de *versnippering* van de natuurwaarden wordt uitgegaan van een verwaarloosbaar klein effect. Deze beoordeling is ook van toepassing op de *kwaliteit, veiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem*, op *ruimtelijke kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie* en op de *toegankelijkheid van de open ruimte*. Ook de bijdrage van het beleidskader aan de doelstellingen op het vlak van *milieukwaliteit* worden als (zeer) beperkt beoordeeld.

Zoals gezegd brengt het beleidskader Wonen geen aanzienlijk negatieve effecten met zich mee, maar er zijn wel enkele **aandachtspunten**. Het gaat daarbij in de eerste plaats om het vermijden van potentieel negatieve effecten van een te sterke verdichting van de woonomgeving; dit kan negatief zijn voor de weerbaarheid tegen klimaatverandering (in termen van hitte, wateroverlast en droogte), voor de waterkwaliteit en waterbeheer in het algemeen, voor de ecologisch waarden, en voor de milieukwaliteit in termen van lucht en geluid. Een ander aandachtspunt heeft betrekking op een mogelijke toename van het autoverkeer als niet voldoende sterk zou worden ingezet op openbaar vervoer.

### 6.2.3 Impact van het beleidskader Voorzieningen

#### Impact op het thema Klimaat

Het beleidskader voorzieningen draagt bij aan de reductie van de verplaatsingsbehoeften en de bijhorende broeikasgasemissies, die al beschreven werd onder het beleidskader mobiliteit. Het behoud van uitzonderlijke voorzieningen en van clusters van grootschalige detailhandel in het buitengebied kunnen echter bijdragen tot een toename van de verkeersemissies. Het beleidskader voorziet weliswaar een verduurzaming van de te behouden clusters, maar een positief klimaateffect van deze verduurzaming veronderstelt een drastische reductie van de verkeersgerelateerde broeikasgasemissies ervan, wat in tegenspraak lijkt met de ligging van deze clusters in het buitengebied. Het beleidskader bevat dus zowel elementen die bijdragen aan een toename als aan een afname van de broeikasgasemissies. Het netto-effect zal vermoedelijk beperkt zijn.

Het beleidskader voorzieningen biedt slechts ten dele een oplossing voor de problematiek van de perifere clusters van grootschalige detailhandel en hun (negatief) effect op de weerbaarheid van de open ruimte. De verwachting is dat de ambitie om deze clusters te verduurzamen maar ten dele zal kunnen tegemoetkomen aan de problematiek van de versnippering en verharding van de open ruimte die ermee gepaard gaat. Het behoud van het aan de open ruimte gerelateerde (groene) voorzieningenaanbod (in combinatie met het verbeteren van de toegankelijkheid ervan, zoals voorzien in het beleidskader mobiliteit) kan wel een belangrijke rol spelen in het milderen van de negatieve effecten van de klimaatverandering op het welzijn en de gezondheid van de (stedelijke) bevolking.

De effectiviteit van het beleidskader voorzieningen wordt niet significant negatief beïnvloed door de gevolgen van de klimaatverandering. Maatregelen die gericht zijn op het behoud (en eventueel de versterking) van de 'groene' voorzieningen in de open ruimte zullen zelfs aan belang en effectiviteit winnen naarmate de klimaatverandering zich sterker doorzet.

#### Impact op het thema Water

Beter gelegen voorzieningen kunnen resulteren in een afname aan verkeersemisssies door minder verplaatsingskilometers, en in minder verharding. Diffuse verontreiniging zal hierdoor verminderen en infiltratie kan toenemen. Dit laatste effect zal enkel relevant zijn als het beoogde duurzamer locatiebeleid gepaard gaat met verdichting in combinatie met ontharding. Enkel op deze manier kan ook meer ruimte vrijkomen voor effectieve groenblauwe dooradering.

Het beleidskader voorzieningen draagt dus in de praktijk bij aan het bereiken van de doelstellingen van het waterbeleid in termen van waterkwaliteit, droogte en overstromingen, maar de bijdrage kan als (zeer) beperkt beschouwd worden.

Implementatie van het beleidskader Voorzieningen zal, op het niveau van de provincie, meer dan waarschijnlijk geen aanleiding zal geven tot een achteruitgang van de kwaliteitskenmerken van de waterlichamen, en zal het bereiken van de goede toestand of het ecologisch potentieel van de waterlichamen niet hypothekeren.

#### Impact op het thema biodiversiteit

Het beleidskader voorzieningen bevat elementen die mogelijk beperkt kunnen bijdragen tot het behalen van de doelstellingen op het vlak van ecotoop- en habitatcreatie. Voorbeelden hiervan zijn het afbouwen van het voorzieningenaanbod in de open ruimte en het verduurzamen van een aantal perifere clusters van grootschalige detailhandel. Anderzijds kan het beter bereikbaar maken van het voorzieningenaanbod dat gerelateerd is aan de open ruimte resulteren in habitatinname als hiervoor nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd. Een grotere toegankelijkheid van natuurgebieden kan ook voor meer verstoring zorgen, zodat populaties van organismen grotere aaneengesloten leefgebieden nodig hebben om deze bijkomende druk op te vangen. Het beleidskader zal in elk geval niet leiden tot een actieve toename van ecotopen en habitats. Aanbevolen wordt om in het beleidskader concretere elementen op te nemen om ecotoopcreatie te faciliteren en te voorkomen dat infrastructuur resulteert in ecotoopinname.

De mate waarin het beleidsplan bijdraagt tot de vooropgestelde doelstellingen inzake ontsnippering is niet eenduidig te bepalen. Enerzijds kan de infrastructuur die nodig is om het (groene) voorzieningenaanbod in de open ruimte beter bereikbaar te maken aanleiding geven tot versnippering; anderzijds kan de verduurzaming van perifere clusters van grootschalige detailhandel lokaal resulteren in een versterking van het blauwgroen netwerk. In zijn globaliteit is het effect waarschijnlijk beperkt.

Het beleidskader bevat enkele positieve elementen die kunnen leiden tot een vermindering van verkeersemisssies, wat een positief effect kan hebben op verzuring en eutrofiëring van ecotopen. Voorbeelden hiervan zijn de ambitie om de negatieve neveneffecten van grootschalige

detailhandel buiten de steden af te bouwen, het afbouwen van het voorzieningenaanbod in de open ruimte, en het inzetten op de duurzame bereikbaarheid van natuurgebieden.

#### Impact op het thema Mobiliteit en bereikbaarheid

Het beleidskader Voorzieningen is niet relevant voor het al dan niet bereiken van de beleidsdoelstellingen voor het subthema “multimodale bereikbaarheid van economische gebieden en poorten”.

Het beleidskader draagt wel bij aan de nabijheid en multimodale bereikbaarheid van voorzieningen t.o.v. de woonomgeving door voorzieningen zoveel mogelijk in de steden en hoogdynamische kernen en in mindere mate de dorpskernen te concentreren en verweven. Deze keuze vermindert de verplaatsingsbehoeften en -afstanden, maakt fietsen en stappen aantrekkelijker, en vergemakkelijkt de uitbouw van een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem.

Het is bovendien niet meteen duidelijk hoe bestaande slecht gelegen bovenlokale voorzieningen (ziekenhuizen, evenementlocaties, ...) en kleinhandelslinten worden aangepakt. Daarenboven gaat het beleidskader niet duidelijk in op de mobiliteitsproblematiek (grote verplaatsingsbehoeften, -afstanden en autoafhankelijkheid) die gepaard gaat met het behoud van perifere clusters van grootschalige detailhandel. Minstens zou in het beleidskader een vertaling in mobiliteitstermen van het nu eerder vage concept ‘verduurzaming’ opgenomen moeten worden, en zouden hieraan duidelijke voorwaarden inzake multimodale bereikbaarheid moeten worden gekoppeld.

Het beleidskader draagt bij aan de veiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem

#### Impact op het thema “Ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en erfgoedwaarden”

Het beleidskader Voorzieningen sluit nauw aan bij de beleidskaders Mobiliteit en Wonen op het vlak van zorgvuldig ruimtegebruik. Er wordt voornamelijk ingezet op het vermijden van de groei van het voorzieningenniveau van het buitengebied. Het beleidskader stelt echter geen uitdoofbeleid of afbouw van voorzieningen (clusters) in de periferie of in buitengebied voor. Meer voorzieningen in de kernen zonder actieve afbouw van voorzieningen buiten de kernen kan resulteren in een (beperkte) toename van het ruimtebeslag.

Toepassen van dit beleidskader kan resulteren in een rijkere stedelijke omgeving met meer voorzieningsmogelijkheden op kortere afstand, te bereiken met meer duurzame verkeersmodi. De periferie en gebieden buiten de steden en kernen zullen wel nog steeds geconfronteerd worden met in wezen misplaatste detailhandel. De wens om dergelijke clusters van detailhandel landschappelijk te integreren wordt te weinig concreet gemaakt om correct mee te nemen in de beoordeling.

Het beleidskader blijft eerder op de vlakte over het bereikbaar maken van openruimtevoorzieningen. Mogelijke locaties worden niet vermeld en ontsluitingsmogelijkheden worden slechts in algemene termen besproken. Het vermijden van de aangroei van voorzieningen buiten de steden en kernen bestendigt de huidige open ruimte, maar ‘vergroot’ ze niet.

#### Impact op het thema gezonde en veilige leefomgeving

Het beleidskader draagt in zekere mate bij aan de doelstellingen van een gezonde leefomgeving door de voorzieningen t.o.v. de woonomgeving zoveel mogelijk in de steden en hoogdynamische kernen en in mindere mate de dorpskernen te concentreren en te verweven. Aandachtspunten blijven echter de potentiële geluidsimpact van de voorzieningen zelf en het behoud van perifere clusters van grootschalige detailhandel.

Het beleidskader draagt bij aan de ruimtelijke leefkwaliteit door bevordering van een actieve levensstijl, uitnodiging tot sociale cohesie en verbetering van veiligheid. Baten en hinder van dit

beleidskader voor kwetsbare zones en groepen zijn locatie- en implementatie-afhankelijk. Concrete manieren voor een vlotte en duurzame bereikbaarheid van voorzieningen in de open ruimte worden niet voorgesteld.

#### Synthese van de effecten voor het beleidskader Voorzieningen

De effecten van het beleidskader Voorzieningen zijn neutraal tot positief.

De keuze voor het behoud van de (groene) voorzieningen in de open ruimte kan wel een belangrijke rol spelen in het milderen van de negatieve effecten van de klimaatverandering op het welzijn en de gezondheid van de (stedelijke) bevolking; er is dus sprake van een **positief effect** op het thema *klimaatadaptatie*. Het afbouwen van voorzieningen in de open ruimte en het inzetten op duurzame bereikbaarheid van natuurgebieden kunnen leiden tot een vermindering van verkeersgerelateerde emissies, en dus van de potentiële verzurende en eutrofiërende deposities op natuurgebieden; dit kan een positief effect hebben op de *soortenrijkdom* in die gebieden.

Het beleidskader voorzieningen heeft ook positieve gevolgen voor de *nabijheid en bereikbaarheid* van die voorzieningen ten opzichte van de woonomgeving, en voor de *kwaliteit, veiligheid en robuustheid van het verkeerssysteem*. Het beleidskader draagt ook bij aan een *gezonde en veilige leefomgeving*. Het resulteert immers in lagere verplaatsingsbehoeften en kortere verplaatsingsafstanden, en dus tot minder vervuilende verkeersemissies en geluidsoverlast; de nabijheid bevordert ook een actieve levensstijl doordat de voorzieningen te voet of met de fiets bereikbaar worden.

De effecten van het beleidskader op het watersysteem zijn **verwaarloosbaar**; dat geldt ook voor de effecten op het areaal natuurlijke habitats en op de versnippering van de natuur. Ook de effecten op de ruimtelijke kwaliteit en de erfgoedwaarden worden als verwaarloosbaar beoordeeld.

Het voornaamste **aandachtspunt** heeft te maken met het reeds aangehaalde behoud van perifere clusters van grootschalige detailhandel. Dit kan potentieel negatieve effecten hebben op het vlak van mobiliteit, emissies van broeikasgassen en polluenten, natuur en open ruimte. Het beleidskader vermeldt een “verduurzaming” van deze clusters, maar het is niet volledig duidelijk hoe dit concept in de praktijk zal vertaald worden en in welke mate het kan bijdragen aan het beperken of voorkomen van de genoemde effecten. Een ander aandachtspunt heeft betrekking op de verstoring die kan optreden in natuurgebieden als de toegankelijkheid ervan wordt vergroot.

#### 6.2.4 Impact van het beleidskader Economie

##### Impact op het thema Klimaat

Het principe van de integratie van economische activiteiten in of nabij het stedelijk weefsel biedt kansen om de aan deze activiteiten verbonden broeikasgasemissies (toe te schrijven aan onder meer transport en energiegebruik) te verminderen. Anderzijds heeft het beleidskader economie een potentieel negatieve invloed op het bereiken van de doelstellingen van het klimaatbeleid (reductie van broeikasgasemissies) door het behoud en de versterking van clusters van bedrijventerreinen in de open ruimte, en door de ondersteuning van de verdere uitbouw van drie grote economische groeipolen. In de mate dat deze ontwikkeling leidt tot een reductie in het aantal versnipperd gelegen gemeentelijke bedrijventerreinen en tot een grotere multimodale bereikbaarheid van de groeipolen kunnen deze negatieve effecten wel deels gecompenseerd en mogelijk ook beter beheerd worden.

Het behoud en de versterking van clusters van bedrijventerreinen in de open ruimte en de verdere uitbouw van drie grote economische groeipolen kunnen een negatieve impact hebben op de klimaatrobuustheid van de omgeving. Veel zal afhangen van de manier waarop de bedrijventerreinen ingericht en ontsloten zullen worden. Het beleidskader economie gaat echter

nauwelijks in op de potenties voor een klimaatadaptieve inrichting van deze grootschalige clusters van bedrijventerreinen.

De effectiviteit van het beleidskader economie wordt niet significant beïnvloed door de gevolgen van de klimaatverandering. De maatregelen uit het beleidsplan ruimte die bijdragen aan de verhoging van de weerbaarheid van de omgeving kunnen helpen de gevolgen voor de effectiviteit van het beleidskader economie te ondervangen.

#### Impact op het thema Water

Het vermijden van afgelegen economische bedrijvigheid is een goede zaak voor het behoud en herstel van de plaatselijke oppervlaktewaterkwaliteit door het wegvallen van restlozingen, en is gunstig voor de zuiveringsefficiëntie van de openbare afvalwaterzuivering. Er kan aangenomen worden dat ook de verharding erdoor zal verminderen, wat positief is zowel in termen van droogte als van wateroverlast. Daar tegenover staat dat in de gebieden die wel geselecteerd zijn voor economische ontwikkeling de druk op het watersysteem net kan toenemen. Er kan aangenomen worden dat door concentratie de impact op de kwaliteit van het watersysteem beter te beheersen is, maar in termen van wateroverlast kan concentratie tot een grotere impact en meer schade leiden. Veel zal afhangen van de de vraag hoe sterk de beoogde economische ontwikkeling is, en om wat voor activiteiten het gaat.

De vraag wat de impact is van het beleidskader Economie op de doelstellingen van het beleidsthema Water is dus niet eenduidig te beantwoorden, en de manier waarop een en ander in de praktijk wordt gebracht zal veel uitmaken. Als de beoogde ontwikkeling gebeurt met kennis van en respect voor het watersysteem zal het effect waarschijnlijk beperkt zijn.

Implementatie van het beleidskader Economie zal, op het niveau van de provincie, meer dan waarschijnlijk geen aanleiding zal geven tot een achteruitgang van de kwaliteitskenmerken van de waterlichamen, en zal het bereiken van de goede toestand of het ecologisch potentieel van de waterlichamen niet hypothekeren. Lokaal zijn impacten echter niet uit te sluiten, en bij verdere planvorming en realisatie van projecten vormt dit een aandachtspunt.

#### Impact op het thema biodiversiteit

Het beleidskader economie bevat elementen die mogelijk beperkt kunnen bijdragen tot het behalen van de doelstellingen op het vlak van ecotoop/habitatcreatie, zoals de keuze om economische activiteiten maximaal te concentreren in steden. De potenties om hierbij positieve effecten te creëren op het vlak van habitatcreatie sluiten aan bij het beleidskader mobiliteit, wonen en voorzieningen. Het beleidskader zal echter niet leiden tot een actieve toename van ecotopen en habitats. Buiten de steden blijven een aantal terreinen en economische clusters behouden, en wordt zelfs de mogelijkheid opengelaten ze verder te ontwikkelen tot regionale economische knooppunten. Veel zal afhangen van de manier waarop de bedrijventerreinen ingericht en ontsloten zullen worden.

Het beleidskader bevat elementen die mogelijk beperkt kunnen bijdragen tot het behalen van de doelstellingen inzake ontsnippering, als bijvoorbeeld consolidatie van bedrijventerreinen leidt tot een vermindering van het aantal (kleinere) bedrijventerreinen in de open ruimte. Het beleidskader zal echter niet leiden tot een actieve ontsnippering. Anderzijds kan de verdere uitbouw van economische clusters en knooppunten tot bijkomende versnippering en barrièrewerking leiden. Het netto-effect op ver- of ontsnippering zal meer dan waarschijnlijk beperkt zijn.

Het beleidskader zal niet leiden tot een actieve vermindering van verzurende en eutrofiërende emissies: de verdere uitbouw van economische clusters en knooppunten buiten de steden kan negatieve effecten op het vlak van emissies met zich meebrengen.



## Impact op het thema Mobiliteit en bereikbaarheid

Het beleidskader Economie zet sterk in op geclusterde groei in groeipolen, steden en in mindere mate in regionale knooppunten waardoor de basis voor de uitbouw van hoogwaardig openbaar vervoer en synchromodaal vervoer wordt versterkt. Deze bijkomende ontwikkelingen leiden, zelfs indien hier een gunstige modal split wordt gehaald, tot bijkomend auto- en vrachtverkeer. Indien deze nieuwe ontwikkelingen niet gelijktijdig gepaard gaan met een modal shift en verbetering van de multimodale ontsluiting voor zowel personen- als goederen, dan kan dit tot een gevoelige achteruitgang van de bereikbaarheid van (zowel bestaande als nieuwe) economische gebieden en poorten leiden. Daarmee zouden de Vlaamse en provinciale ambities om een reductie te realiseren van het aantal voertuigkilometer afgelegd door autoverkeer (-15% tegen 2030) en beïnvloedbaar vrachtverkeer (-25% tegen 2040), kunnen gehypothekeerd worden.

Het beleidskader Economie is niet relevant voor het al dan niet bereiken van de beleidsdoelstellingen gerelateerd aan de subthema's "nabijheid en multimodale bereikbaarheid van voorzieningen en "kwaliteit, veiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem.

## Impact op het thema "Ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en erfgoedwaarden"

Door het toepassen van het beleidskader Economie wordt verdere verspreiding van economische ruimte in het landschap grotendeels tegengegaan. Bijkomend ruimtebeslag wordt geminimaliseerd, maar niet volledig gestopt. Zo worden een aantal clusters van bedrijventerreinen in het buitengebied behouden. Er wordt ook specifiek uitgegaan van de uitbouw van drie specifieke groeipolen, zonder concrete verwijzing naar verweving of meervoudig ruimtegebruik. Meer concrete doelstellingen en acties dienen geformuleerd te worden om de grootte van de impact beter te kunnen bepalen.

Door het toepassen van dit beleidskader wordt het voorzieningenniveau in de leefomgeving versterkt door werkomgevingen te concentreren rond steden en kernen. Ook de ruimtelijke samenhang wordt selectief versterkt met daarvoor aangewezen economische functies.

Het toepassen van dit beleidskader heeft weinig tot geen effect op de toegankelijkheid van landschappelijk waardevolle omgevingen. De ambitie en focus naar ruimtelijke inpassing zijn afwezig in dit beleidskader. Inschatten in welke mate dit beleidskader bijdraagt aan de doelstellingen kan dus niet op eenduidige wijze gebeuren.

## Thema gezonde en veilige leefomgeving

Het beleidskader draagt in zekere mate bij aan de doelstellingen voor het thema gezonde leefomgeving door de verweving van economische activiteiten, voor zover ze geen onaanvaardbare hinder voor hun omgeving veroorzaken.

Het beleidskader draagt bij aan de ruimtelijke leefkwaliteit door bevordering van uitnodiging tot sociale cohesie. Baten en hinder van dit beleidskader voor kwetsbare zones en groepen zijn locatie- en implementatie-afhankelijk.

## Synthese van de effecten voor het beleidskader Economie

Kenmerkend voor het beleidskader Economie is dat er geen positieve milieueffecten mee gepaard gaan. Voor een groot deel van de thema's en subthema's is het effect verwaarloosbaar of niet relevant, maar er zijn ook een aantal negatieve milieueffecten.

De **negatieve effecten** situeren zich onder meer op het vlak van het *klimaatbeleid*. Het behoud en de versterking van clusters van bedrijventerreinen in de open ruimte en de ondersteuning voor de verdere uitbouw van drie grote economische groeipolen kunnen leiden tot een toename in broeikasgasemissies, die vermoedelijk niet opweegt tegen de reducties die elders kunnen gerealiseerd worden door een betere integratie van de economische activiteiten in of nabij het stedelijk weefsel. Ook op de weerbaarheid van de open ruimte aan de gevolgen van

klimaatverandering wordt per saldo een negatief effect verwacht. Veel zal afhangen van de manier waarop de bedrijventerreinen ingericht en ontsloten zullen worden. De vermelde bijkomende ontwikkelingen leiden ook onvermijdelijk tot bijkomend auto- en vrachtverkeer, zelfs als een gunstige modal split zou worden gehaald. Dit kan leiden tot een gevoelige achteruitgang van de *bereikbaarheid* van (zowel bestaande als nieuwe) economische gebieden en poorten.

**Verwaarloosbare effecten** op het niveau van de provincie worden verwacht op het watersysteem, op de biodiversiteit, op de ruimtelijke kwaliteit en erfgoedwaarden en op de mate waarin de leefomgeving gezond en veilig is. Op te merken valt dat voor meerdere van deze thema's de beoordeling zowel positieve als negatieve elementen bevat. Veel zal daarbij afhangen van de aard en de schaal van de beoogde economische ontwikkeling.

### 6.2.5 Impact van het beleidskader Open Ruimte

#### Impact op het thema Klimaat

Het beleidskader open ruimte kan een (bescheiden) bijdrage hebben aan de reductie van broeikasgasemissies via het versterken van de mogelijkheden op koolstof op te slagen in bodem en vegetatie en via de optie om landbouw in te zetten voor de productie van hernieuwbare energie. Hierbij moet wel de kanttekening gemaakt worden dat bij de intensieve productie van biobrandstof vragen kunnen gesteld worden op het vlak van duurzaamheid en effectiviteit.

Het beleidskader open ruimte draagt bij tot de klimaatrobustheid van de omgeving, onder meer door het behouden en versterken van grote natuurgehelen en de keuze voor een fijnmazige ecologische (groenblauwe) dooradering van het grondgebied, zowel in de bebouwde als de onbebouwde ruimte. Het beleidskader zou best concreter aangeven hoe de grote aaneengesloten gebieden voor grondgebonden landbouw moeten worden ingericht om ze voldoende klimaatadaptief te maken.

De effectiviteit van het beleidskader open ruimte wordt niet significant beïnvloed door de gevolgen van de klimaatverandering, aangezien dit beleidskader er juist voor een groot deel op gericht is die gevolgen op te vangen en te milderen.

#### Impact op het thema Water

Van het versterken van de bestaande grotere natuurgebieden en het robuuster maken van de groene dooradering kan een positief effect verwacht worden op de waterkwaliteit, de beschikbare watervoorraad en het beheersen van wateroverlast en overstromingen, zeker als dit beleid ook een ruimtelijke uitbreiding en verbinding van de natuurgebieden inhoudt. Natuurherstel zal ook de buffercapaciteit en het zelfreinigend vermogen van de waterlopen herstellen, direct waar het gaat om uitbreiding in waterrijke gebieden maar ook indirect via de grondwatervoeding. Het verdient aanbeveling om de maatregelen die gericht zijn op het voorzien van ruimte voor water en natuur niet te beperken tot de natuurgebieden die zijn aangeduid onder het thema "selecties en ontwikkelingsperspectieven" in het beleidsplan ruimte, maar universeel van toepassing te laten zijn in het open ruimte-gebied

Waar landbouwgebied ingenomen wordt door natuur (bv. door de versterking van de groenblauwe dooradering) zal de druk op de waterkwaliteit afnemen (verminderde erosie, af- en uitspoeling van nutriënten, verminderde stikstofdepositie, ...) en ontstaan kansen voor waterberging en voeding van het grondwater, met positieve effecten op droogte en wateroverlast.

Principes als groenblauwe dooradering met effectief behoud van oeverzones moeten met name ook van toepassing zijn in de aaneengesloten landbouwgebieden, hoewel in deze gebieden vooral de intensiviteit van de (industriële) landbouw en de impact hiervan op het watersysteem een aandachtspunt vormen. Binnen de beleidslijn 'vrijwaren van het landbouwgebied' kan

vooral het herstructureren via grondruil een positieve impact hebben op het watersysteem, zeker wanneer die grondruil gepaard gaat met een landgebruik dat beter aangepast is aan de natuurlijke drainagetoestand van de gronden en de aanwezigheid van waterlopen.

In globo kan gesteld worden dat het beleidskader open ruimte een positieve bijdrage heeft tot het bereiken van de doelstellingen van het waterbeleid, in termen van kwaliteit, droogte en wateroverlast.

Implementatie van het beleidskader Open Ruimte zal, op het niveau van de provincie, meer dan waarschijnlijk geen aanleiding zal geven tot een achteruitgang van de kwaliteitskenmerken van de waterlichamen, en zal het bereiken van de goede toestand of het ecologisch potentieel van de waterlichamen niet hypothekeren. Een positieve impact van het beleidskader op deze aspecten is aannemelijk.

#### Impact op het thema biodiversiteit

Het beleidskader Open Ruimte bevat verschillende elementen bevat die een positief effect kunnen hebben op het behalen van de doelstellingen op het vlak van ecotoopcreatie, ontsnippering en soortenrijkdom.

Het beleidskader kiest voor een beleid gericht op het beschermen en versterken van de grote natuurgehelen in de provincie. Het geeft aan dat uitbreiding van deze natuurgehelen wenselijk is en dat er moet gestreefd worden naar een maximale kwaliteit; het specificeert echter niet wat nodige richtwaarden zijn voor natuuruitbreiding en wat deze 'maximale kwaliteit' precies inhoudt.

De Provincie wil het aaneengesloten karakter van landbouwgebied behouden, en het ruimtelijk kader scheppen waarbinnen de transformatie van het platteland kan plaatsvinden. Als de invulling van de open ruimte gebeurt onder vorm van landbouw moet er aandacht voor zijn dat een positieve bijdrage aan het ondersteunen van de biodiversiteit inderdaad kan gegarandeerd worden. Verweving en multifunctionaliteit zijn daarbij onontbeerlijk.

Het beleidsplan zet ook in op een fijnmazige ecologische (groenblauwe) dooradering van het grondgebied van de provincie en specificeert daarbij dat die dooradering zowel door de bebouwde als de onbebouwde ruimte loopt. Dit is uiteraard positief.

#### Impact op het thema Mobiliteit en bereikbaarheid

Het beleidskader Open Ruimte is niet relevant voor het al dan niet bereiken van de beleidsdoelstellingen voor het thema Mobiliteit en bereikbaarheid.

#### Impact op het thema "Ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en erfgoedwaarden"

Door toepassing van het beleidskader Open Ruimte wordt de huidige open ruimte bestendigd, en verdere versnippering wordt vermeden. Het uitbreiden van de natuurgehelen (en dus ook de open ruimte) wordt echter slechts als 'wenselijk' omschreven en niet als een noodzaak, die vorm kan krijgen via ondersteuning van het Vlaams beleid terzake. Groen-blauwe dooradering en ruimtelijke verweving van open ruimte met bestaande bebouwde ruimte wordt gezien als richting, maar over de ontharding die hier onvermijdelijk mee samen gaat wordt niet gesproken. Meer concrete doelstellingen en acties dienen geformuleerd te worden om de beschreven wensbeelden tastbaar (en dus haalbaar) te maken enerzijds, en om hiaten in het openruimtebeleid op te vullen anderzijds.

Het beleidskader Open Ruimte kan een positief effect hebben op de ruimtelijke samenhang van bebouwde en onbebouwde ruimte, op de wisselwerking tussen functionele en ruimtelijke structuren, op sociale samenhang, duurzame voedselproductie en het aanbod aan voorzieningen in de leefomgeving. Er worden verschillende actiemogelijkheden benoemd met het potentieel om bij te dragen aan het realiseren van deze effecten, echter zonder dat deze

uitgediept worden. Dit maakt dat de bijdrage van dit beleidskader aan de doelstellingen moeilijk eenduidig te beoordelen is.

Toepassen van dit beleidskader zal een meer toegankelijke groene en landschappelijk waardevolle omgeving betekenen. De mate waarin de toegankelijkheid zal stijgen is echter moeilijk te bepalen omwille van de afwezigheid van concrete acties. De bijdrage van dit beleidskader aan de doelstellingen is dan ook moeilijk eenduidig te bepalen.

#### Thema gezonde en veilige leefomgeving

Het beleidskader Open Ruimte kan in het buitengebied bijdragen aan de doelstellingen op het vlak van een gezonde leefomgeving. Gezien onvoldoende duidelijk is op welke manier de emissies van verzurende stoffen en stikstof worden teruggedrongen door het ruimtelijk beleid gaan we uit van een eerder beperkte bijdrage aan het behalen van de doelstellingen.

Het beleidskader draagt bij aan de ruimtelijke leefkwaliteit door bevordering van een actieve levensstijl, uitnodiging tot sociale cohesie en verbetering van veiligheid. Baten en hinder van dit beleidskader voor kwetsbare zones en groepen zijn locatie- en implementatie-afhankelijk. Er worden geen concrete manieren voor vlotte bereikbaarheid van de open ruimte worden voorgesteld.

#### Synthese van de effecten voor het beleidskader Open Ruimte

Het beleidskader Open Ruimte heeft overwegend positieve en zelfs sterk positieve effecten; voor enkele deelaspecten is het effect neutraal of verwaarloosbaar.

De bijdrage van het beleidskader Open Ruimte tot het *klimaatadaptatiebeleid* is **sterk positief**. Het beleidskader draagt immers bij tot de klimaatrobuustheid van de omgeving, onder meer door het behouden en versterken van grote natuurgehelen en door de keuze voor een fijnmazige ecologische (groenblauwe) dooradering van het grondgebied.

In termen van de reductie van *broeikasgasemissies* kan gesproken worden van een **positief effect**. Het beleidskader versterkt immers de mogelijkheid om koolstof op te slaan in bodem en vegetatie, en kiest voor de inzet van landbouwgebied voor de productie van hernieuwbare energie.

Ook voor het beleidsthema *water* zijn de effecten eenduidig positief. Zeker als het versterken van de bestaande natuurgebieden en het robuuster maken van de groene dooradering gepaard gaan met een ruimtelijke uitbreiding en verbinding van die gebieden kan uitgegaan worden van een positief effect op zowel de waterkwaliteit als op het milderen van droogte en op het omgaan met wateroverlast en overstromingen. Doordat het beleidskader inzet op het beschermen en versterken van de grote natuurgehelen in de provincie en op een fijnmazige ecologische (groenblauwe) dooradering van het grondgebied zijn ook de effecten voor het thema *biodiversiteit* zonder meer positief. Het beleidskader draagt bij aan het behalen van de doelstellingen op het vlak van ecotoopcreatie, ontsnippering en soortenrijkdom.

Het beleidskader kan ook een positief effect hebben op de ruimtelijke samenhang van bebouwde en onbebouwde ruimte, op de wisselwerking tussen functionele en ruimtelijke structuren, op sociale samenhang, duurzame voedselproductie en het aanbod aan voorzieningen in de leefomgeving; het verhoogt ook de toegankelijkheid tot de (groene) open ruimte. Het heeft ook de potentie een actieve levensstijl te bevorderen en de sociale cohesie en algemene gezondheid van de bevolking te vergroten.

Het effect op de *omgevingskwaliteit* in termen van lucht en geluid is vermoedelijk beperkt tot **verwaarloosbaar**, omdat hier niet actief wordt op ingezet. Ook op de kwaliteit van de open ruimte wordt slechts een beperkt positief tot verwaarloosbaar effect verwacht, onder meer omdat het beleidskader niet actief inzet op ontharding van de open ruimte.

De gebieden die voorbehouden worden voor intensieve (grondgebonden) landbouw vormen een **aandachtspunt**. Als hier niet voldoende wordt ingezet op verweving, multifunctionaliteit, behoud van kleine landschapselementen en groenblauwe dooradering kan een negatieve impact op het watersysteem en de biodiversiteit niet uitgesloten worden. Ook de inzet van landbouwgrond voor de productie van biobrandstoffen moet met de nodige omzichtigheid bekeken worden, gezien de potentieel negatieve elementen die hiermee kunnen gepaard gaan. Intensieve landbouw kan ook een belangrijke emissiebron vormen van verzurende stoffen en stikstof.

#### 6.2.6 Impact van het beleidskader Energie

##### Impact op het thema Klimaat

Het beleidskader energie draagt bij aan een reductie van de broeikasgasemissies via de organisatie van de ruimte (nabijheid van functies en activiteiten), het vrijwaren van ruimte voor de productie van hernieuwbare energie (onder meer ook op basis van biomassa), het voorzien van ruimte voor buffering van energie en aandacht voor lokale uitwisseling van reststromen van warmte en energie en voor lokaal gebruik van decentraal geproduceerde energie. Bij de keuze voor lokale energieproductie op basis van biomassa kan de kanttekening gemaakt worden dat energieproductie uit biomassa negatieve neveneffecten kan hebben en ook niet steeds als volledig klimaatneutraal kan beschouwd worden, zeker niet op korte termijn.

Het beleidskader energie heeft geen significant effect op verhogen van de weerbaarheid van de provincie aan de gevolgen van klimaatverandering.

De effectiviteit van het beleidskader energie wordt niet significant beïnvloed door de gevolgen van de klimaatverandering. De maatregelen uit het beleidsplan ruimte die bijdragen aan de verhoging van de weerbaarheid van de omgeving kunnen helpen de gevolgen voor de effectiviteit van het beleidskader energie te ondervangen.

##### Impact op het thema Water

Een doorgedreven locatiebeleid met een verweven en geconcentreerde ruimte waar functies en activiteiten die energie verbruiken en produceren in elkaars nabijheid liggen en gecombineerd kunnen worden zal, net zoals bij de beleidskaders Wonen, Voorzieningen en Mobiliteit, via een verminderde uitstoot een onrechtstreekse positieve invloed hebben op (diffuse) waterverontreiniging. Ook creëert deze benadering kansen om vrijkomende of niet ingenomen ruimte voor waterberging te reserveren zodat droogte en wateroverlast verminderd of vermeden kunnen worden. (Lokale) biomassacentrales kunnen wel een bijkomend lozingspunt op oppervlaktewater (restverontreiniging) betekenen, en ook ondiepe geothermie kan een impact hebben op het grondwatersysteem.

Het beleidskader energie draagt in de praktijk bij aan het bereiken van de doelstellingen van het waterbeleid, maar de bijdrage is zeer beperkt.

Implementatie van het beleidskader Energie zal, op het niveau van de provincie, meer dan waarschijnlijk geen aanleiding zal geven tot een achteruitgang van de kwaliteitskenmerken van de waterlichamen, en zal het bereiken van de goede toestand of het ecologisch potentieel van de waterlichamen niet hypothekeren.

##### Impact op het thema biodiversiteit

Het beleidskader energie heeft aandacht voor kleinschalige (lokale) energieproductie op basis van biomassa, met een focus op onder meer lokaal hergebruik van biomassa-restproducten. Hierin schuilt een belangrijk aanknopingspunt voor natuurbeheer, waarbij producten van maai- en kapbeheer als biomassa voor energieproductie kunnen dienen. Op die manier kan het beleidskader een (beperkt) positieve bijdrage leveren aan het behalen van de doelstellingen op het vlak van ecotoopcreatie.

Als de ruimte zo wordt georganiseerd dat, omwille van een efficiënte uitwisseling van energiestromen, functies en activiteiten in elkaars nabijheid liggen, vermindert ook de behoefte aan nieuwe infrastructuur, zodat verdere versnippering vermeden wordt. Het beleidskader kan, op die manier een (beperkt) positieve bijdrage leveren aan het behalen van de doelstellingen op het vlak van ontsnippering.

Door in te zetten op een vermindering van het energiegebruik en op vormen van hernieuwbare energieproductie draagt het beleidskader Energie bij aan het verminderen van de emissies van verzurende en eutrofiërende stoffen, wat de soortenrijkdom in de beschermde gebieden ten goede kan komen. Aandacht is wel nodig voor de potentieel negatieve effecten van grote energieparken voor de opwekking van wind- of zonne-energie.

#### Impact op het thema Mobiliteit en bereikbaarheid

Het beleidskader draagt in zekere mate bij aan de multimodale bereikbaarheid van economische functies, gebieden en poorten door strategieën voorop te stellen die gericht zijn op nabijheid van functies en daardoor een effect kunnen hebben op het beheersen van de verplaatsingsbehoeften en het bewerkstelligen van een modal shift.

Het principe van de nabijheid vermindert ook voor de woonomgeving de verplaatsingsbehoeften en -afstanden, maakt fietsen en stappen aantrekkelijker, en vergemakkelijkt de uitbouw en exploitatie van een robuust openbaar vervoerssysteem en andere mobiliteitsdiensten.

Dit beleidskader draagt ook bij aan de kwaliteit en robuustheid van een meer geëlektrificeerd, klimaatneutraal mobiliteitssysteem.

#### Impact op het thema “Ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en erfgoedwaarden”

De effecten van het toepassen van het beleidskader Energie op het subthema “zorgvuldig ruimtegebruik” liggen in lijn met de effecten van de beleidskaders mobiliteit, wonen, voorzieningen en economie. Omwille van de aard van dit beleidskader zal de impact van de bijdrage echter gering zijn.

Toepassen van dit beleidskader kan negatieve effecten hebben op de ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld bij onoordeelkundige installatie van grootschalige wind- of zonneparken. De mate waarin dit beleidskader de doelstellingen op het vlak van kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie zal helpen halen of juist tegenwerken is moeilijk eenduidig te bepalen, maar zal waarschijnlijk gering zijn.

#### Thema gezonde en veilige leefomgeving

Er is een sterke relatie tussen energiegebruik en de emissies van verontreinigende componenten. Elke beleidslijn die bijdraagt aan lagere energiebehoeften, efficiënter energiegebruik en hernieuwbare energiebronnen resulteert in een reductie van de emissies.

Het beleidskader draagt bij aan de ruimtelijke leefkwaliteit door bevordering van een actieve levensstijl, uitnodiging tot sociale cohesie en verbetering van veiligheid. Baten en hinder van dit beleidskader voor kwetsbare zones en groepen zijn locatie- en implementatieafhankelijk.

#### Synthese van de effecten voor het beleidskader Energie

De effecten van het beleidskader energie zijn voor een aanzienlijk deel positief tot zelfs zeer positief. Anderzijds zijn er ook heel wat thema's waarvoor de effecten zeer beperkt, verwaarloosbaar of neutraal zijn. Uitgesproken negatieve effecten worden niet verwacht.

Het effect van het beleidskader is **sterk positief** op het vlak van *klimaatmitigatie*. Het kader draagt immers actief bij aan een reductie van de broeikasgasemissies via de organisatie van de ruimte, via het vrijwaren van ruimte voor de productie en buffering van hernieuwbare energie, en via aandacht voor lokale uitwisseling van reststromen van warmte en energie.

**Positieve effecten** worden verwacht voor het beleidsthema *biodiversiteit*. Het gebruik van biomassa-restproducten voor energieproductie biedt een aanknopingspunt met natuurbeheer. Het organiseren van de ruimte in functie van de efficiënte uitwisseling van energiestromen kan een positieve bijdrage leveren aan de doelstellingen op het vlak van ontsnippering. Door in te zetten op een vermindering van het energiegebruik en op hernieuwbare energieproductie draagt het beleidskader Energie bij aan het verminderen van de emissies van verzurende en eutrofiërende stoffen, wat de soortenrijkdom in natuurgebieden ten goede kan komen.

Ook op het vlak van *mobiliteit en bereikbaarheid* wordt verwacht dat de effecten van het beleidskader energie positief zullen zijn, in de eerste plaats omdat de ruimtelijke inrichting die de uitwisseling van energiestromen moet bevorderen ook bijdraagt aan een vermindering van de verplaatsingsbehoeften en -afstanden, waardoor ook een modal shift bevordert wordt. Bovendien draagt het beleidskader bij aan de kwaliteit en robuustheid van een meer geëlektrificeerd, klimaatneutraal mobiliteitssysteem.

Van de effecten op het *watersysteem*, op de *ruimtelijke kwaliteit*, op *erfgoed*, en op de mate waarin de *leefomgeving gezond en veilig* is wordt verwacht dat ze per saldo (zeer) beperkt tot **verwaarloosbaar** zullen zijn.

Lokale energieproductie op basis van biomassa vormt wel een **aandachtspunt** omwille van de negatieve neveneffecten die dit met zich kan meebrengen. Toepassen van dit beleidskader kan potentieel ook negatieve effecten hebben op de ruimtelijke kwaliteit en op de biodiversiteit, bijvoorbeeld bij onoordeelkundige installatie van grootschalige wind- of zonneparken.

#### 6.2.7 Synthese van de impact van de beleidskaders

De verschillende beoordelingen zoals hierboven geformuleerd werden grafisch samengevat in een overkoepelende impactmatrix (zie verder). Uit dat overzicht en uit de effectbeoordeling die er de basis van vormt kan afgeleid worden dat het Beleidsplan Ruimte van de provincie Vlaams-Brabant bijdraagt aan het bereiken van de Vlaamse en provinciale beleidsdoelstellingen op het vlak van onder meer klimaat, biodiversiteit, water, ruimtelijke kwaliteit, mobiliteit, luchtkwaliteit en geluid.

Dit positief effect volgt in essentie uit een aantal beleidsopties die doorheen het beleidsplan op verschillende plaatsen en in verschillende contexten aan bod komen. Het feit dat doorheen de verschillende beleidskaders grotendeels vertrokken wordt van dezelfde doelstellingen en ambities maakt ook dat de verschillende beleidskaders elkaar in hoge mate versterken. De voornaamste beleidskeuzes met een positief milieueffect zijn de volgende:

1. Een doorgedreven ruimtelijk locatiebeleid dat erop gericht is economische activiteit, voorzieningen en demografische groei zoveel mogelijk in de steden en (in iets mindere mate) in de hoogdynamische kernen te concentreren, en er functies te verweven. Deze keuze verhoogt het ruimtelijk rendement in de stads- en dorpskernen, vergroot het gebruikerspotentieel voor voorzieningen in deze kernen, vrijwaart de open ruimte, en draagt bij tot een betere samenhang en ontsnippering van die open ruimte. Ze vermindert ook de verplaatsingsbehoeften en -afstanden, maakt fietsen en stappen aantrekkelijker, en vergemakkelijkt de uitbouw en exploitatie van een robuust openbaar vervoerssysteem en andere mobiliteitsdiensten, wat op zijn beurt in belangrijke mate kan bijdragen aan de reductie van transportgerelateerde emissies. Integratie van functies in of nabij het stedelijk weefsel vergroot bovendien het potentieel voor de uitwisseling van energetische reststromen (onder vorm van bv. warmtenetten), wat ertoe kan bijdragen de emissies van de bebouwing te reduceren. Reductie van de transport- en gebouwenemissies heeft een positief effect op onder meer volksgezondheid en biodiversiteit. Integratie van functies vergroot ook het potentieel voor de uitwisseling van water-, grondstoffen- en materialenstromen, wat circulariteit in de hand werkt.

2. Het realiseren van verkeersluwe stads- en dorpskernen, wat een positieve bijdrage heeft op de doelstellingen op het vlak van luchtkwaliteit en geluid.
3. Het voorzien van kwaliteitsvolle infrastructuur voor fietsers en voetgangers, de uitbouw van een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem, het verkeersluw maken van stads- en dorpskernen, het efficiënter benutten van beschikbare wegeninfrastructuur, de inplanting van verplaatsingsgenererende functies rond multimodale knooppunten en het voorzien van multimodaal bereikbaar logistieke platforms langs waterwegen en spoorwegen.
4. Een beleid dat gericht is op het vrijwaren van de open ruimte, wat logischerwijze aansluit bij de keuze om activiteiten en functies te concentreren in de stedelijke gebieden. Op korte termijn is het de bedoeling de aangroei van het ruimtebeslag te vertragen, op langere termijn wordt gestreefd naar een afbouw van het ruimtebeslag in het buitengebied. Deze ontwikkelingen hebben als potentie om de klimaatrobustheid van de provincie te verhogen door ruimte te creëren voor natuur, waterbuffering, koolstofopslag, productie van hernieuwbare energie, landschapsontwikkeling recreatieve en ontspanningsmogelijkheden, ... Ze laten ook toe om een betere ecologische, functionele en ruimtelijke samenhang in de open ruimte te bekomen, om de open ruimte beter af te stemmen op de karakteristieken van het landschap, en om verweving, multifunctionaliteit en meervoudig gebruik tussen verschillende openruimtefuncties te bewerkstelligen.
5. Het creëren dan wel versterken van een netwerk van groenblauwe dooradering doorheen het volledige grondgebied, zowel in de open ruimte als in de bebouwde ruimte, met een belangrijke rol voor de publieke én de private ruimte, dat continuïteit geeft aan de grote natuurgehelen, ecosystemen groter maakt en op die manier de robuustheid van het hele systeem vergroot.

We zijn van mening dat dit positief effect nog kan **versterkt** worden door rekening te houden met een aantal aandachtspunten, waarvan de belangrijkste onder vorm van aanbevelingen wordt samengevat in § 6.3.

Verder moet ook aandacht zijn voor een beperkt aantal potentieel negatieve neveneffecten, die als gevolg kunnen hebben dat mogelijk niet alle hierboven beschreven positieve effecten zich ook ten volle zullen realiseren. Het bestaan van deze neveneffecten betekent in feite dat de beleidsopties van bepaalde beleidskaders een effect kunnen hebben dat tegengesteld is aan de effecten die in de andere beleidskaders nagestreefd worden. Dit is voornamelijk het geval voor enkele keuzes die in het beleidskader Economie gemaakt worden:

1. Het beleidskader Economie kan een potentieel negatieve invloed hebben op het bereiken van de doelstellingen van het klimaatbeleid (reductie van broeikasgasemissies) door het behoud en de versterking van clusters van bedrijventerreinen in de open ruimte, en door de ondersteuning van de verdere uitbouw van drie grote economische groeipolen.
2. De (geclusterde) ontwikkeling waarvan wordt uitgegaan in het beleidskader Economie zal zelfs bij een gunstige modal split aanleiding geven tot bijkomend auto- en vrachtverkeer. Als nieuwe ontwikkelingen niet gelijktijdig gepaard gaan met een modal shift en verbetering van de multimodale ontsluiting voor zowel personen- als goederen, dan kan dit tot een gevoelige achteruitgang van de bereikbaarheid van (zowel bestaande als nieuwe) economische gebieden en poorten leiden.

Een bijkomend aandachtspunt is de verdichting van woonomgevingen waarnaar in het beleidsplan (terecht) wordt gestreefd. Zoals eerder al aangegeven moet dit met de nodige omzichtigheid benaderd worden, om te vermijden dat deze keuze aanleiding zou geven tot toename van verharding, een verlies aan groene ruimte en een versnippering van de open ruimte, wat tegengesteld zou zijn aan de doelstellingen die met het beleidsplan ruimte worden nagestreefd. Ook als de gewenste verdichting zou plaatsvinden op locaties waar de



luchtverontreinigende concentraties of de geluidsbelasting te hoog zijn (door bv drukke verkeersaders) kunnen de doelstellingen negatief beïnvloed worden.

Bovenstaande bedenkingen invalideren de overwegend (sterk) positieve impact van het beleidsplan ruimte niet; het zijn wel aandachtspunten waarmee bij de operationalisering van het plan terdege rekening moet gehouden worden.

	Beleidskader Mobiliteit	Beleidskader Wonen	Beleidskader voorzieningen	Beleidskader Economie	Beleidskader Open Ruimte	Beleidskader energie
<b>Klimaat</b>	 Klimaatmitigatie  Klimaatadaptatie	 Klimaatmitigatie  Klimaatadaptatie	 Klimaatmitigatie  Klimaatadaptatie	 Klimaatmitigatie  Klimaatadaptatie	 Klimaatmitigatie  Klimaatadaptatie	 Klimaatmitigatie  Klimaatadaptatie
<b>Water</b>	 Waterkwaliteit  Droogte  Wateroverlast	 Waterkwaliteit  Droogte  Wateroverlast	 Waterkwaliteit  Droogte  Wateroverlast	 Waterkwaliteit  Droogte  Wateroverlast	 Waterkwaliteit  Droogte  Wateroverlast	 Waterkwaliteit  Droogte  Wateroverlast
<b>Biodiversiteit</b>	 Toename/afname natuur  Ver- en ontspanning  Soortenrijkdom	 Toename/afname natuur  Ver- en ontspanning  Soortenrijkdom	 Toename/afname natuur  Ver- en ontspanning  Soortenrijkdom	 Toename/afname natuur  Ver- en ontspanning  Soortenrijkdom	 Toename/afname natuur  Ver- en ontspanning  Soortenrijkdom	 Toename/afname natuur  Ver- en ontspanning  Soortenrijkdom
<b>Mobiliteit en bereikbaarheid</b>	 Economische bereikbaarheid  Nabijheid + bereikbaarheid voorzieningen  Kwaliteit, veiligheid en robuustheid	Niet relevant	Niet relevant	 Economische bereikbaarheid Niet relevant Niet relevant	Niet relevant Niet relevant Niet relevant	 Economische bereikbaarheid  Nabijheid + bereikbaarheid voorzieningen  Kwaliteit, veiligheid en robuustheid
<b>Ruimtelijke kwaliteit en erfgoedwaarden</b>	 Zorgvuldig ruimtegebruik  Kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie  Toegankelijke open ruimte	 Zorgvuldig ruimtegebruik  Kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie  Toegankelijke open ruimte	 Zorgvuldig ruimtegebruik  Kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie  Toegankelijke open ruimte	 Zorgvuldig ruimtegebruik  Kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie  Toegankelijke open ruimte	 Zorgvuldig ruimtegebruik  Kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie  Toegankelijke open ruimte	 Zorgvuldig ruimtegebruik  Kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie  Toegankelijke open ruimte
<b>Gezonde en veilige leefomgeving</b>	 Milieukwaliteit  Ruimtelijke leefkwaliteit en veiligheid	 Milieukwaliteit  Ruimtelijke leefkwaliteit en veiligheid	 Milieukwaliteit  Ruimtelijke leefkwaliteit en veiligheid	 Milieukwaliteit  Ruimtelijke leefkwaliteit en veiligheid	 Milieukwaliteit  Ruimtelijke leefkwaliteit en veiligheid	 Milieukwaliteit  Ruimtelijke leefkwaliteit en veiligheid

### 6.3 Overzicht van de voornaamste aanbevelingen

Hieronder worden de voornaamste aanbevelingen vanuit de milieueffectrapportage ten behoeve van de verdere uitwerking en implementatie van het beleidsplan ruimte van de provincie Vlaams-Brabant samengevat. De focus ligt hierbij op aanbevelingen die relevant zijn op strategisch beleidsniveau. Voor aanbevelingen met relevantie op een meer uitvoeringsgericht niveau, of aanbevelingen zonder een duidelijke ruimtelijke beleidsdimensie, verwijzen we naar de themaspecifieke hoofdstukken in het MER. Voor zover deze aanbevelingen niet worden verwerkt in het definitieve beleidsplan ruimte wordt er best rekening mee gehouden bij het uitwerken van toekomstige actieplannen (gericht op het operationaliseren van het beleidsplan).

1. Binnen het beleidskader mobiliteit zou meer aandacht kunnen gaan naar het beheersen van de effecten (emissies) van het goederentransport. Vanuit de provincie zou in het beleidskader bijvoorbeeld sterker kunnen gepleit worden voor het vastleggen van een ambitieuze modal shift binnen de Vervoersregio's.
2. Het verdient aanbeveling in het beleidskader wonen ook aandacht te besteden aan maatregelen die kunnen bijdragen aan het verminderen van de broeikasgasemissies van de bebouwde omgeving (bewoning en tertiair). Principes van ruimtelijke inrichting (om bv. de aanleg van warmtenetwerken te faciliteren) kunnen hiertoe bijdragen
3. Verdichting (in termen van aantal wooneenheden per oppervlakte-eenheid) gaat bij voorkeur steeds gepaard met ontharding, met het creëren van groene ruimte, en met behoud of herstel van groenblauwe corridors in het stedelijk weefsel. Het verdient aanbeveling hier in onder meer het beleidskader wonen expliciet aandacht aan te besteden.
4. Het beleidskader open ruimte definieert op hoofdlijnen de afbakening van aaneengesloten landbouwgebieden, grote bosgebieden en robuuste natuurgebieden en pleit voor medegebruik, maar concretiseert niet hoe of waar andere functies zoals waterbuffering of koolstofopslag binnen deze afbakening een plaats kunnen vinden. Het is aan te bevelen dat het beleidsplan op dit vlak duidelijke keuzes zou maken en de bijhorende principes zou vastleggen.
5. Het beleidsplan ruimte zou concreter kunnen zijn bij de definitie van de gewenste inrichting van de aaneengesloten landbouwgebieden in termen van bijvoorbeeld ruimte voor waterbeheer. Deze (en andere) deze principes worden nu wel kort vermeld, maar ze zouden meer uitgewerkt kunnen worden als duidelijke beleidslijnen.
6. De randvoorwaarden waaronder energie uit biomassa wenselijk is (lokaal hergebruik van biomassa-restproducten of lokaal verbruik van geproduceerde biomassa-producten) worden best als duidelijk beleidslijn mee opgenomen in het beleidsplan ruimte. Het verdient aanbeveling een beleidsvisie rond biomassa als lokale hernieuwbare energiebron uit te werken.
7. Maatregelen die gericht zijn op ruimte voor water en ruimte voor natuur worden bij voorkeur niet beperkt tot de in het beleidsplan hiervoor geselecteerde gebieden
8. In het beleidsplan wordt best een duidelijke keuze gemaakt voor het ontwikkelen en herstellen van natuurlijke overstromingsgebieden, voor inzetten op actieve ontharding en voor de uitbreiding van de groenzones.
9. Het beleidsplan zou best inzetten op het stoppen en actief terugdringen van verspreide bewoning en overige bebouwing in kwetsbare gebieden, en concrete richtlijnen formuleren om verduurzaming van slecht gelegen voorzieningen in de open ruimte te realiseren
10. Een duidelijkere beschrijving van hoe snel en op welke manier de aangroei van ruimtebeslag door perifeer wonen een halt kan worden toegeroepen met de inzet van concrete instrumenten, maatregelen en acties is wenselijk.
11. Meer aandacht is nodig voor de transformatie en afbouw van huidige slecht gelegen woningen in woonlinten en verspreide bebouwing, die inherent een grote verplaatsings-behoefte en autoafhankelijkheid inhouden

12. Meer aandacht is nodig voor de aanpak en herlocalisatie van bestaande slecht gelegen voorzieningen (ziekenhuizen, evenementlocaties, ...) met de inzet van concrete instrumenten, maatregelen en acties
13. Concretisering van het nu eerder vage concept 'verduurzaming' van perifere grootschalige detailhandelsclusters is wenselijk. Hieraan zouden voorwaarden moeten gekoppeld worden op het vlak van onder meer multimodale bereikbaarheid, ruimtegebruik, klimaatbestendigheid, ...
14. Er zou perspectief moeten kunnen geboden worden voor de stelselmatige afbouw (op langere termijn) van perifere grootschalige detailhandelsclusters
15. Randvoorwaarden over fiets- en openbaar vervoerverbindingen tussen dorpskernen zouden kunnen gekoppeld worden aan strategieën voor uitbouw van complementair voorzieningenaanbod in dorpskernen
16. Het verdient aanbeveling in te zetten op geclusterde groei in delen van de Vlaamse rand rond Brussel.
17. De verdere uitbouw van de economische groeipolen wordt best gekoppeld aan duidelijke voorwaarden inzake de bundeling en consolidatie van goederenstromen, ontsluitingsmogelijkheden via spoor en binnenvaart, en de beschikbaarheid van efficiënte overslagmogelijkheden.
18. Meer aandacht wordt aanbevolen voor ruimtelijke uitdagingen met betrekking tot energieopslag, laadinfrastructuur, transformatie van benzinstations, ...
19. Er is aandacht nodig voor de inrichting als open ruimte van vrijgekomen bebouwde ruimte, afbouw van bijkomend ruimtebeslag voor weginfrastructuur, voorkomen of beperken van bijkomend ruimtebeslag bij realisatie van fietsinfrastructuur en infrastructuur voor openbaar vervoer, ontwikkelen van multimodale knopen zonder bijkomend ruimtebeslag, ...
20. Er dient actief ingezet te worden op de verhoging van de toegankelijkheid van de open ruimte en open ruimte-voorzieningen en potentiële groeilocaties worden best ruimtelijk aangeduid.
21. Er kan concreter uitgewerkt worden hoe concentratie van economische activiteit in en rond steden kan gebeuren en hoe verweving binnen de stedelijke kernen kan worden gerealiseerd.
22. Het ruimtelijk kader voor de transformatie van het platteland wordt best concreter uitgewerkt, en de gewenste aard van de transformatie wordt best duidelijker gedefinieerd. Zo wordt best beter omschreven welke de speerpunten zijn van het beleid dat erop gericht is landbouw een belangrijke positie te laten opnemen binnen de open ruimte van Vlaams-Brabant
23. Het beleid moet erop gericht zijn de zwakheden op het vlak van de kwaliteit van de inrichting van de bebouwde omgeving, zoals blootgelegd door de COVID 19-pandemie, weg te werken. Het is zaak versneld werk te maken van een hogere leefomgevingskwaliteit (meer groen, meer publieke ruimte, bredere stoepen, meer gedeeld en tijdelijk gebruik van vervoersinfrastructuur, ...).
24. Het concentreren van de demografische groei moet gepaard gaan met inspanningen om de impact van luchtverontreiniging en lawaaioverlast op de gezondheid terug te dringen door ruimtelijke ingrepen. Een uitdaging schuilt in het behouden of verbeteren van de leefkwaliteit terwijl de beschikbare ruimte intensiever wordt gebruikt. Er moet in de verdichtingszones dan ook ingezet worden op een preventief ruimtelijk ordeningsbeleid met de invoering van beperkende maatregelen en voorwaarden voor de ontwikkeling van nieuwe gevoelige functies.
25. Om de geluidsimpact van de luchthaven en de negatieve gevolgen van overmatige geluidsblootstelling aan vliegtuiggeluid te beheersen, is een flankerend (preventief) beleid op het vlak van ruimtelijke ordening geval essentieel. De Geluids- en luchtkwaliteitsproblematiek dient volwaardig mee opgenomen te worden in een breed masterplan voor de luchthavenregio
26. Binnen het beleidskader voorzieningen moet voldoende aandacht zijn voor de toegankelijkheid van de lokale voorzieningen voor kwetsbare groepen, onder meer door

het voorzien van een goed multimodale bereikbaarheid en ontsluiting. Zorgfuncties en toegankelijk groen vereisen (zoals duidelijk geworden uit de COVID-crisis) bijzondere aandacht.

#### **6.4 Synthese van de grensoverschrijdende effecten**

Gezien de ligging van het plangebied nabij Brussel en Wallonië en het feit dat het effectgebied voor meerdere thema's de provinciegrenzen overschrijdt, zijn effecten op de andere gewesten en aanpalende provincies in theorie niet uit te sluiten. Gezien het beleidsplan ruimte vooral positieve effecten heeft zal de gewestgrensoverschrijdende impact echter ook in de eerste plaats positief zijn. Neutrale of verwaarloosbare effecten op het grondgebied van de provincie hebben uiteraard per definitie geen betekenisvolle grensoverschrijdende dimensie.

Maatregelen die ingrijpen op het watersysteem kunnen vooral stroomafwaarts een effect hebben. Gezien de ligging van Vlaams-Brabant betekent dit dat deze effecten kunnen doorwerken op het grondgebied van andere Vlaamse provincies. Adaptatiemaatregelen in het stroomgebied van de Zenne stroomopwaarts van Brussel kunnen ook effecten hebben op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er kan aangenomen worden dat watergerelateerde maatregelen leiden tot een beter beheer van het watersysteem, en dat de (eventuele) grensoverschrijdende effecten hiervan voornamelijk positief zullen zijn.

Met betrekking tot het thema biodiversiteit kunnen (gewest- of provinciegrens overschrijdende) effecten verwacht worden op het vlak van ver- en ontsnippering en soortenrijkdom.

Aangezien de verkeersinfrastructuur en dus het effectgebied voor mobiliteit de provinciegrenzen overschrijdt, zijn ook voor dit thema effecten op de andere gewesten en aanpalende provincies niet uit te sluiten. Deze effecten zullen vooral relevant zijn voor de aansluitende infrastructuren en de kernen en knooppunten in de grenszone; op grotere afstand wordt geen betekenisvolle grensoverschrijdende doorwerking verwacht.

De voornaamste potentieel negatieve effecten toe te schrijven aan het ruimtelijk beleidsplan van de provincie Vlaams-Brabant hebben een relatie met het beleidskader economie. Het gaat hierbij om een potentiële toename in broeikasgasemissies, een mogelijk negatief effect op de weerbaarheid aan klimaatverandering van de open ruimte, en een achteruitgang van de bereikbaarheid van (zowel bestaande als nieuwe) economische gebieden en poorten. Het eerste van deze effecten speelt mondiaal en is dus per definitie grensoverschrijdend; een relatie tussen enerzijds een toename in emissies op bepaalde locaties in de provincie en anderzijds klimaatgevolgen in aangrenzende gebieden valt niet te maken. Beide andere potentieel negatieve effecten zullen voornamelijk zo niet uitsluitend een effect hebben op het grondgebied van de provincie zelf, zonder betekenisvolle grensoverschrijdende component.