

## STRATEGISCHE MILIEUBEOORDELING (WITBOEK) BRV



**Opdrachtgever:** Ruimte Vlaanderen

**Datum:** 31 januari 2017



Titel	Tussentijds analyserapport strategische milieubeoordeling BRV
Opdrachtgever	Ruimte Vlaanderen
Contactpersoon opdrachtgever	Katrien Debeuckelaere
Indiener	Tractebel (Tractebel Engineering n.v.) Van Immerseelstraat 66 - 2018 Antwerpen T +32 3 270 92 92 - info@technum-tractebel.be
Contactpersoon indiener	Ewald Wauters
Datum	03/02/2017
Versienummer	1
Projectnummer	P.008810



## KWALITEIT



### DOCUMENTGESCHIEDENIS

Versie	Datum	Opmerkingen
05	03/02/2017	

### DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Kristin Bluekens / Ewald Wauters	Datum 03/02/2016
Document screener(s)	Ewald Wauters	Datum 03/02/2016

### BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	8810-51-008-05 Analyserapport Witboek
Laatst opgeslagen	12/06/2017



# INHOUD

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Situering van deze milieubeoordeling</b>	<b>4</b>
<b>3. Plaats in het proces</b>	<b>6</b>
<b>4. Opvolging van de aanbevelingen uit de eerste fase van de milieubeoordeling</b>	<b>7</b>
<b>5. Milieubeoordeling van de strategische visie</b>	<b>11</b>
5.1 Strategische doelstellingen	11
5.2 Ruimtelijke ontwikkelingsprincipes	13
<b>6. Aanbevelingen voor de beleidsoperationalisering</b>	<b>18</b>
6.1 Selectie van de beleidskaders	18
6.2 Ruimtelijk rendement en ruimtebeslag	18
6.3 Ruimtelijke ruggengraat voor een internationaal concurrentiële economie	20
6.4 Logistiek netwerk	21
6.5 Ruimte voor energie	22
6.6 Robuuste en samenhangende open ruimte	24
6.7 Provinciale en (boven)lokale programmering	25
<b>7. Relatie tot andere beleidsdomeinen- en niveaus</b>	<b>27</b>
7.1 Relatie met de megatrends	27
7.2 Relatie met het milieubeleid	29
7.3 Relatie met de aanbevelingen	31
<b>8. Aanbevelingen voor het vervolgproces</b>	<b>33</b>
<b>9. Conclusies</b>	<b>34</b>





## 1. INLEIDING

Dit tussentijds analyserapport vormt de tweede stap in de milieubeoordeling van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Het betreft geen formeel milieueffectenrapport, maar een vrijwillige milieubeoordeling die integraal deel uitmaakt van het proces dat moet leiden tot een goedgekeurd BRV teneinde milieueffecten zo vroeg mogelijk is te schatten en mee te nemen in het beleidsontwikkelingsproces.

De Vlaamse Regering heeft op 30/11/2016 het Witboek BRV goedgekeurd en benoemt hiermee de strategische krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia.

In deze nota komen volgende aspecten aan bod:

- Situering van de tweede stap in het geheel van de milieubeoordeling
- Opvolging van de aanbevelingen uit de eerste fase van de milieubeoordeling in relatie tot de geformuleerde ontwikkelingsprincipes en de ruimtelijke werven
- Aandachtspunten vanuit milieuoogpunt voor het operationaliseringsprogramma (6 werkpakketten)
- Aanbevelingen voor het vervolgproces.

Het goedgekeurde Witboek BRV geeft een beter zicht op de mogelijke milieu-effecten van het voorgestelde beleid. Gezien de proactieve procesmatige benadering van de strategische milieubeoordeling ligt de nadruk op het formuleren van aandachtspunten voor de 6 werkpakketten die de Vlaamse Regering in het Witboek BRV naar voor schuift.

Naarmate het BRV meer duidelijk vorm krijgt zullen in de milieubeoordeling meer specifieke beoordelingen en aanbevelingen worden ontwikkeld.

## 2. SITUERING VAN DEZE MILIEUBEOORDELING

De opmaak van het BRV verloopt conform de startbeslissing van de Vlaamse Regering van 28 januari 2011 via de mijlpalen Groenboek, Witboek en (ontwerp-)BRV.

Het BRV zal bestaan uit een strategische visie en een aantal gebiedsgerichte en thematische beleidskaders die hiervan de uitwerking vormen. Het Witboek BRV is een beleidsverklaring van de Vlaamse Regering dat de strategische krachtlijnen schetst voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia. Het is de basis voor operationele beleidsmaatregelen en de opmaat naar een volwaardig uitgewerkt beleidsplan.

Het proces van de milieubeoordeling loopt parallel met dit proces en streeft naar een **continue verfijning en verdieping** van de beoordeling zoals het proces van het BRV zelf vordert. Dit houdt o.m. in dat de verschillende milieuthema's die op het op strategisch niveau worden gedetecteerd meer in detail zullen worden uitgewerkt naarmate het proces vordert en naarmate meer concrete thematische en beleidskaders worden uitgewerkt.

Het beoordelen van een beleidsplan in opmaak valt qua methodologie buiten het methodisch kader dat traditioneel door m.e.r.-experts wordt toegepast. Daarom is het van belang te vertrekken vanuit de basisdoelstellingen van de milieueffectrapportage zoals geformuleerd in artikel 4.1.4. §2 van het decreet algemene bepalingen milieubeleid. Bijkomend stellen we ons tot doel om niet enkel gevolgen in beeld te brengen, maar ook daadwerkelijk **aanbevelingen te formuleren voor het beleidsplan**. Essentieel daarbij is dat de beoordeling van de milieueffecten niet extern aan de opmaak van het BRV gebeurt –als een beoordeling van het geleverde werk- maar **integraal deel uitmaakt van de ontwikkeling van het BRV**. Daarbij richten we ons op het fundamentele doel van milieueffectrapportage namelijk er voor zorgen dat de negatieve impact op milieu geminimaliseerd wordt en de positieve impacten geoptimaliseerd worden.

Het voorgestelde proces is er op gericht om de 'ontwerpers' van het BRV en procespartners bewust te maken van de (mogelijke) milieu-impacten en hen –door het aanleveren van de juiste analyses en het stellen van gerichte vragen- op weg te zetten om de milieu-impacten mee te nemen in het verdere ontwerproces.

Het beleidsplan Ruimte moet er voor zorgen dat Vlaanderen op de meest optimale wijze inspeelt op de megatrends die werden gedetecteerd<sup>1</sup>. De milieubeoordeling moet er voor zorgen dat dit zo gebeurt dat het mee ondersteuning biedt aan de uitdagingen die zich voor het milieu stellen. De milieubeoordeling kijkt zowel naar de wijze waarop het BRV de verwachte milieueffecten van de megatrends beïnvloed als de naar de impact van de voorgestelde strategie en de uitgewerkte beleidskaders op het milieu. Deze

---

<sup>1</sup> In toekomstverkenning 'Megatrends: ingrijpend, maar ook ongrijpbaar' heeft de Vlaamse Milieumaatschappij mondiale ontwikkelingen onderzocht die ook in Vlaanderen een grote impact hebben op de samenleving én het milieu in het bijzonder. Deze megatrends werken vooral door op ons milieu via vier maatschappelijke systemen: ruimtelijke ordening, mobiliteit, energie, en productie en consumptie. De megatrends zijn:

- veranderende demografische evenwichten;
- versnelde technologische ontwikkelingen;
- toenemende tekorten aan grondstoffen en hulpbronnen;
- stijgende multipolariteit in de samenleving;
- klimaatverandering;
- toenemende kwetsbaarheid van maatschappelijke en ecologische systemen

milieubeoordeling bouwt verder op de nota 'Strategische Milieubeoordeling van het Beleidsplan Ruimte'<sup>2</sup> die in 2013 werd opgemaakt.

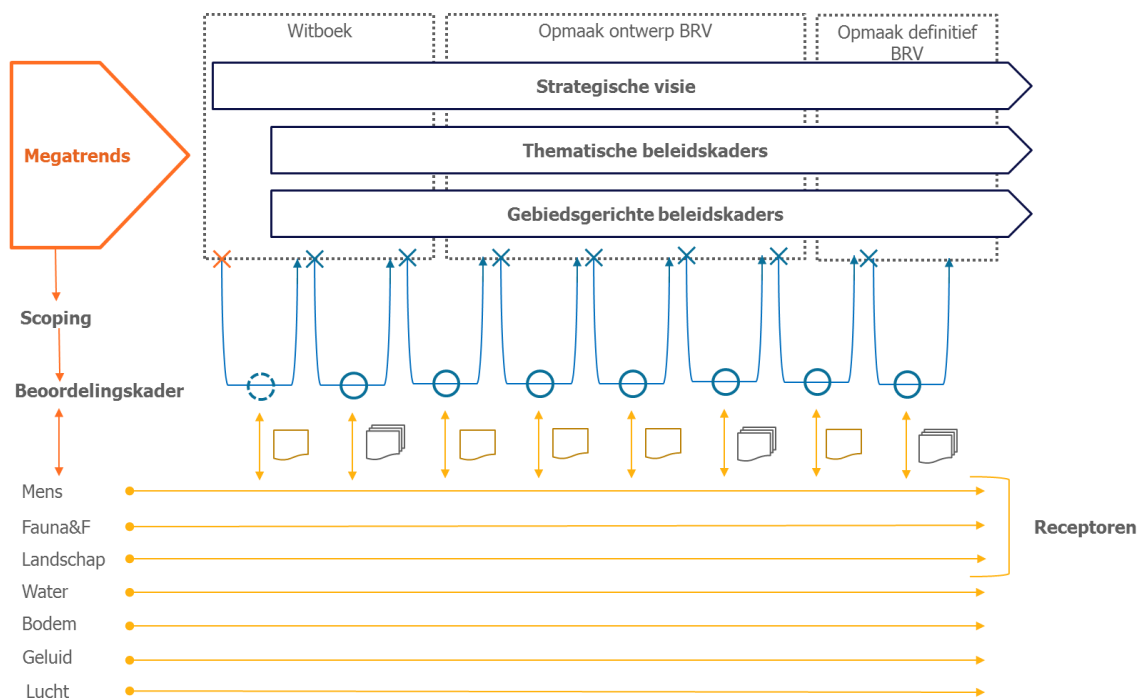
---

<sup>2</sup> Nota Strategische Milieubeoordeling Beleidsplan Ruimte (15/10/2013) Ruimte Vlaanderen

### 3. PLAATS IN HET PROCES

Het globale proces voor het opstellen van de strategische milieubeoordeling voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt in onderstaande schema's weergegeven. Centraal daarbij staat het ontwikkelingsproces van het BRV. Daarop wordt een iteratief proces van milieubeoordeling geënt. De iteratieve benadering maakt het mogelijk om nauw aan te sluiten bij de opmaak van het BRV en de milieubeoordeling mee in te schuiven in het actief proces m.b.t. openbaarheid.

Er wordt niet enkel uitgegaan van een beoordeling van het afgewerkt beleidsplan, wel van een continue begeleiding waarbij een wisselwerking ontstaat tussen de opmaak van het beleidsplan en de milieubeoordeling. Dit houdt o.m. in dat de verschillende milieuthema's die op het op strategisch niveau (niveau Witboek) worden gedetecteerd meer in detail zullen worden uitgewerkt naarmate het proces vordert en naarmate meer concrete thematische en gebiedsgerichte beleidskaders worden uitgewerkt (niveau BRV). De methodiek gaat ervan uit dat de milieubeoordeling trapsgewijze gebeurt en de verschillende stappen in de uitwerking van het BRV op de voet volgt. In elke stap wordt een beoordeling uitgevoerd tot op het detailniveau dat op dat moment haalbaar/wenselijk is.



Het proces voorziet in 3 formele rapportages. Onderhavige nota geeft het resultaat weer van de tweede iteratiestap. Het is het analyserapport m.b.t. milieueffecten, op basis van de tekst van het door de Vlaamse regering goedgekeurde Witboek.

## 4. OPVOLGING VAN DE AANBEVELINGEN UIT DE EERSTE FASE VAN DE MILIEUBEORDELING

In wat volgt wordt nagegaan op welke wijze is omgegaan met de aanbevelingen die in de eerste fase van de milieubeoordeling (op basis van het Ontwerp Witboek BRV) werden geformuleerd.

### Aanbevelingen voor het Witboek als geheel

Onderwerp	Verwerking	Beoordeling	Aanbeveling
Formulering van principes / operationalisering  Formulering is soms vaag en kan daarom moeilijk beoordeeld worden	De formulering van de ruimtelijke principes en de operationalisering werd op vele punten aangepast. Hierdoor zijn de principes helder, ook voor het grote publiek. Het toevoegen van infografieken is een belangrijke meerwaarde. De verdere operationalisering dient te gebeuren binnen de te ontwikkelen beleidskaders	✓✓✓	Geen
Aandacht voor transitie in mobiliteit	Er wordt aandacht besteed aan een aantal aspecten die te maken hebben met de transities in mobiliteit (bv. elektrische fietsen, energienetwerken). Bij de verdere uitwerking van de beleidskader en aansluitend bij de keuzes die gemaakt worden in het Mobiliteitsplan Vlaanderen (in opmaak) dient bijkomende aandacht besteed te worden aan de effecten van o.m. het opschalen van het elektrisch rijden, ontwikkelingen in het vrachtvervoer e.d.m.	✓✓	Verdere uitwerking in beleidskader
Aandacht voor transitie van afval naar grondstoffen	Doorheen het Witboek komt circulaire economie op verschillende plaatsen naar voor. Meer bepaald binnen de ontwikkeling van het logistiek netwerk en het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag wordt hier aandacht aan besteed. De verdere operationalisering dient te gebeuren binnen de te ontwikkelen beleidskaders	✓✓✓	Verdere uitwerking in beleidskader
Aandacht voor grensoverschrijdende ruimtelijke ordening	Zowel bij de uitwerking van de ruimtelijke principes rond samenhangende steden en dorpen en rond logistiek komt het grensoverschrijdende aspect aan bod. Ook de relatie met het Brussels gewest komt expliciet aan bod. De ontwikkelinge op zee worden eveneens aangehaald. De verdere ontwikkeling maakt deel uit van de 'ruimtelijke werf: Stedelijk-economische ruimte en energie in Europese samenhang'	✓✓✓	Ruimtelijke werf: Stedelijk-economische ruimte en energie in Europese samenhang'
Aandacht voor samenhang	Er is in het Witboek veel aandacht voor de relaties tussen de verschillende ruimtelijke principes en de strategische doelstellingen.	✓✓✓	Geen
Opdeling in gewestdelen  De opdeling in gewestdelen heeft weinig meerwaarde.	De opdeling in gewestdelen is niet langer opgenomen in het Witboek BRV	✓✓✓	Geen



Komt nog onvoldoende aan bod



Komt aan bod



Is volledig verwerkt

## Aanbevelingen voor de beleidskaders

Onderwerp	Verwerking	Beoordeling	Aanbeveling
Ontwikkelingen aansluiten op abiotisch systeem	Het respect voor het abiotisch systeem als drager voor ontwikkeling komt aan bod in de hoofdstukken rond samenhangende veerkrachtige open ruimte en groen-blauwe dooradering.	✓✓✓	Geen
Aandacht voor de derde dimensie	De noodzaak aan een 3-dimensionale benadering wordt vermeld onder de hoofding 'het huidig ruimtebeslag beter gebruiken'. Er worden echter geen concrete acties of uitwerkingen voorzien.	✓	Benadering integreren in ontwikkeling beleidskaders
Proactief beleid rond netwerken om verhoging ruimtelijk rendement mogelijk te maken	Doorheen het Witboek komen zowel energienetwerken als mobiliteitsnetwerken naar voor als voorwaardestellend voor het realiseren van een hoger ruimtelijk rendement. Andere netwerken (bv. aan- en afvoer van drink- en afvalwater) worden niet vermeld als voorwaardestellend. De impact van verdere verdichting op bv. rioleringsnetwerk mag niet worden onderschat (cfr. overstromingsproblematiek)	✓✓	Als aandachtspunt meenemen in beleidskader, zeker voor de grootschalige of ontwikkelingen met metropolitaan karakter
Luchthavenregio Brussel-Nationaal	De aandacht voor de leefbaarheid rond de luchthaven en de rol die ruimtelijk beleid daarin speelt komt onvoldoende aan bod. De groei wordt gekoppeld aan de leefbaarheid. Er wordt echter geen beleid voorzien om de huidige situatie te verbeteren	✓	Ontwikkelen proactief beleid in kader Ruimtelijke ruggengraat voor een internationaal concurrentiële economie
Aandacht voor samenhang	Er is in het Witboek veel aandacht voor de relaties tussen de verschillende ruimtelijke principes en de verschillende beleidskaders die moeten worden ontwikkeld.	✓✓✓	Geen
Metropolitane ontwikkeling	De aandacht voor milieuaspecten van metropolitane ontwikkeling wordt vooral bekeken vanuit het garanderen van de leefbaarheid. Daarbij komen aspecten rond hitte-eilanden, mobiliteit, luchtkwaliteit aan bod. Bij de verdere uitwerking van de beleidskader dienen de mogelijke milieu-effecten verder verfijnd te worden en moeten maatregelen worden genomen om negatieve effecten terug te dringen.	✓✓	Verdere uitwerking in beleidskader
Multifunctioneel open-ruimtegebied	In het witboek wordt de problematiek rond verweving en multifunctioneel ruimtegebruik uitgebreid behandeld in het beleidskader 'Robuuste en samenhangende open ruimte'. Het ruimtelijk beleid voor de open ruimte gaat uit van een geïntegreerde benadering waarin de verschillende structuurbepalende functies gelijktijdig ten opzichte van elkaar worden afgewogen. De risico's op verstoring van fauna, flora en landschap dienen bij de uitwerking van de beleidskaders van nabij te worden opgevolgd.	✓✓	Verdere uitwerking in beleidskaders
Herbestemmen van hoeves	Herbestemming van hoeves komt ruim aan bod. Er worden echter te weinig concrete voorwaarden bv. met betrekking tot ligging, ontsluiting e.d.m. opgelegd voor herbestemming. Ook de relatie met erfgoedwaarde komt niet aan bod. Een aantal aspecten (bv. de relatie met erfgoed of het	✓✓	Verdere uitwerking in beleidskader

	schrappen van slecht-gelegen bedrijven i.p.v. herbestemming komen nog niet aan bod. Dit dient zeker te gebeuren bij de uitwerking van de beleidskaders.		
Tijdelijk en omkeerbaar ruimtegebruik	Tijdelijk ruimtegebruik komt zowel aan bod in het beleidskader rond het verhogen van ruimtelijk rendement als bij het creëren van een robuuste en samenhangende open ruimte.	✓✓✓	Wordt verder onderzocht in lopende studie

- ✓ Komt nog onvoldoende aan bod
- ✓✓ Komt aan bod
- ✓✓✓ Is volledig verwerkt

### Aanbevelingen voor het ruimtelijk beleid als geheel

Monitoring effectief ruimtegebruik	Er is een uitgebreid hoofdstuk gewijd aan het monitoren van de belangrijkste indicatoren van ruimtegebruik	✓✓✓	Geen
Aandacht voor handhaving	Handhaving komt niet aan bod in het Witboek BRV	✓	Is onderdeel van Ruimtelijk beleid als geheel. Afstemming met BRV is noodzakelijk
Evaluatie van het instrumentarium	Er lopen verschillende trajecten die aanbevelingen moeten ressorteren m.b.t. het huidige instrumentarium. Recent werden reeds belangrijke stappen gezet in de uitbouw van een meer performant en geïntegreerd instrumentarium (bv. omgevingsvergunning). Bij de verdere ontwikkeling van het instrumentarium moet steeds rekening gehouden worden met de impact op het milieu en de leefbaarheid (bv. verhandelen ontwikkelingsrechten).	✓✓	Geen

- ✓ Komt nog onvoldoende aan bod
- ✓✓ Komt aan bod
- ✓✓✓ Is volledig verwerkt

### Aanbevelingen voor andere beleidsdomeinen

Werken aan gebiedsdekkende milieu-informatie	In het witboek wordt geen melding gemaakt van initiatieven in dit kader. Correcte milieudata zijn noodzakelijk om een te komen tot een correcte relatie tussen ruimtelijke ordening en milieu. Bv. Geluidskaarten bestaan enkel voor grote infrastructures en agglomeraties. Dit wekt de indruk dat elders geen problemen bestaan	✓	Afstemming met milieubeleid
Bedrijvigheid mogelijk maken in stedelijke context / landelijk gebied	Het is niet duidelijk in hoeverre reeds initiatieven genomen zijn om de regelgeving in andere beleidsdomeinen af te stemmen.	✓	Afstemming met o.m. milieubeleid.




Verweving mogelijk maken	Het is niet duidelijk in hoeverre reeds initiatieven genomen zijn om de regelgeving in andere beleidsdomeinen af te stemmen.	✓	Afstemming met o.m. milieubeleid
Tijdelijk ruimtegebruik mogelijk maken	Het is niet duidelijk in hoeverre reeds initiatieven genomen zijn om de regelgeving in andere beleidsdomeinen af te stemmen.	✓	Afstemming met o.m. milieubeleid

- ✓ Komt nog onvoldoende aan bod
- ✓✓ Komt aan bod
- ✓✓✓ Is volledig verwerkt



## 5. MILIEUBEOORDELING VAN DE STRATEGISCHE VISIE

In wat volgt wordt een milieubeoordeling gemaakt van het Witboek BRV. In deze eerste stap komt het de strategische visie aan bod. Daarbij worden achtereenvolgens de strategische doelstellingen de ruimtelijke principes besproken. De beoordeling legt de nadruk op het formuleren van aanbevelingen en aandachtspunten voor het vervolgproces. In de kolom aan de rechterzijde wordt aangegeven voor welke van de drie receptoren (mens, fauna & flora, landschap, bouwkundig erfgoed & archeologie) deze aanbeveling van belang is.

	Mens
	Fauna en Flora
	Landschap

### 5.1 Strategische doelstellingen

#### Strategische doelstelling 1: Verminderen van bijkomend ruimtebeslag

1. Deze doelstelling beoogt het terugdringen van het gemiddeld dagelijks ruimtebeslag tot 0ha tegen 2040. Deze maatregel is een belangrijk keerpunt in het kijken naar (open) ruimte in Vlaanderen. Een dergelijke doelstelling is enkel zinvol indien ze ook de mogelijkheid biedt om de ingenomen ruimte te reorganiseren. Gezien de talrijke problemen die de grote ruimtelijke versnippering met zich mee brengt (bv. impact van infrastructuur op leefomgeving, gebrek aan aaneengesloten natuur, gebrek aan ruimte voor water) zal het noodzakelijk zijn om het **ruimtebeslag niet enkel een halt toe te roepen, maar tevens grondig te reorganiseren**. Meer in het bijzonder dient (actief) ingezet te worden op het verwijderen / uitdoven van slecht gelegen activiteiten. Net zoals dit in het verleden gebeurt is in het open ruimte gebied (ruilverkaveling, landinrichting) is **het actief ondersteunen van de ruimtelijke reorganisatie wenselijk**.

2. De strategische doelstelling gaat uit van een aangroei van de bevolking en een bijkomende vraag naar wonen, werken e.d.m.. Er zijn echter gebieden in Vlaanderen waar de komende jaren een **krimp** (van de bevolking) of sterke vergrijzing wordt verwacht. Voor deze gebieden dient een **specifiek beleid** ontwikkeld te worden. Meer in het bijzonder zijn dit de gebieden waar men in eerste instantie geen bijkomende ruimte wil innemen en op termijn ruimtebeslag wil terugdringen. Omdat het hier vaak over landelijke kernen gaat (geen knooppunten) dient zich de mogelijkheid aan om de aaneengesloten openruimtegebieden te versterken en het ruimtebeslag te laten dalen.



## Strategische Doelstelling 2: Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken

Om deze doelstelling te realiseren wordt gesteld dat *'de dichtheid van woongelegenheden binnen de 1000 meter<sup>3</sup> van al deze knooppunten samen, zal tegen 2050 gestegen zijn met minstens 50%. Het aandeel bijkomend bedrijfsvloeroppervlak op een afstand van 1000 meter van een vervoersknooppunt met een hoge knooppuntwaarde zal jaarlijks stijgen.*

3. Het werken met meetbare doelstellingen is op zich een positieve evolutie. **Het is echter niet duidelijk hoe deze cijfers geïnterpreteerd moeten worden.**



De 50% doelstelling en de 1000 meter lijken arbitrair en houdt geen rekening met aanwezige dichtheden (die soms zeer hoog zijn). Ook de doelstelling m.b.t. bedrijfsoppervlakte is onduidelijk. Wat wordt bedoeld met aandeel bijkomend bedrijfsvloeroppervlak? Hoe wordt dit gemeten? Er moet in eerste instantie voor gezorgd worden dat de juiste activiteiten op de juiste plaats terechtkomen (cfr. problematiek watergebonden bedrijventerreinen).

4. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is dat de **loutere aanwezigheid van activiteiten aan knooppunten niet automatisch met zich meebrengt dat de werknemers/bewoners gebruik maken van bv. openbaar vervoer.** Het volstaat m.a.w. niet dat het ruimtelijk beleid voorwaarden schept. Afstemming met andere beleidsdomeinen is noodzakelijk (zie verder)



## Strategische Doelstelling 3: Palet van leefomgevingen

5. Uit de ruimtelijke ontwikkeling spreekt de waardering van de karakteristieken van het landschap. Het verdient aanbeveling om deze aanbeveling verder open te trekken naar de **historische bebouwde omgeving**. De aanwezigheid van historische bebouwing en structuren kan binnen de bestaande steden een belangrijke meerwaarde betekenen en de ambitie naar een hoger ruimtelijk rendement ondersteunen. **Daarbij dienen ruimtelijke ontwikkelingen niet enkel respect te hebben voor de erfgoedwaarden, ze moeten er ook mee aan de slag als deel van de ontwikkeling, als uitgangspunt...**



6. De omgeving beperkt zo veel mogelijk de schadelijkheid voor de gezondheid. Er is **minimale milieuhinder in verhouding tot de omgevingsfuncties**. Dit aspect vraagt wellicht een verdere verduidelijking en operationalisering. Wat is minimaal? Hoe is dit te verenigen met (juridische) milieunormen?



## Strategische doelstelling 4: Wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen

7. *'De dichtheid van woongelegenheden en werkplekken binnen de 1000 meter van alle collectieve vervoersknooppunten in heel Vlaanderen samen, met hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau, zal in 2050 gestegen zijn met minstens*



---

<sup>3</sup> 1000 meter is geen strikte omschrijving en kan ook een asymmetrische vorm aannemen in functie van bv. de aanwezige infrastructuur.

30%' Het is erg belangrijk om duidelijk te definiëren wat bedoeld wordt met dichtheid aan woongelegenheden. **Er dient terdege rekening gehouden te worden met het (potentieel) aantal inwoners, naast het aantal woongelegenheden.** De typologie van de woningen is immers een belangrijke succesfactor (zie SD3).

**8.** *Er wordt naar gestreefd om tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijk rendementsoverwegingen aangewezen is.* Het is niet duidelijk hoe 'substantieel' geïnterpreteerd moet worden. **Omdat het over een doelstelling gaat lijkt de toevoeging van een 'uitzondering op de regel' geen goed idee.** De uitzonderingen maken immers geen deel uit van de doelstelling.



### **Strategische doelstelling 5: Robuuste open ruimte**

**9.** Deze doelstelling is erg belangrijk voor het realiseren van een aantal milieudoelstellingen, zoals ook verwoord in de tekst. Vanuit milieuoogpunt is het niet relevant wie die open ruimte beheert. Op sommige plekken zal het immers voor professionele landbouwers niet langer rendabel zijn om aan landbouw te doen. Op plekken waar kleinschalige (bio)landbouw aangewezen is kan het wenselijk zijn om net met niet professionele landbouwers te werken (bv. omgeving van natuurgebieden,...). De vraag kan gesteld worden of het toewijzen van een gebied aan een bepaalde professionele groep (in casu de landbouwers) een taak is van ruimtelijk beleid.



### **Strategische doelstelling 6: Netwerk van groenblauwe aders**

**10.** Is er een reden waarom de verhardingsgraad (in %?) nog mag toenemen tot 2050?. Dit lijkt in tegenspraak met de doelstelling om groen-blauwe dooradering te realiseren. Bv. de problematiek van snelle afstroming van regenwater en het onvoldoende aanvullen van grondwater kan op deze wijze nog blijven toenemen. Rekening houdend met de voorspelde frequentie van hevige neerslag is een afname ook op korte termijn noodzakelijk. Indien dit niet kan binnen het ruimtebeslag zal (tot 2050) bijkomend ruimte moeten worden gezocht in 'open ruimte', zoals dat nu vaak het geval is.



## **5.2 Ruimtelijke ontwikkelingsprincipes**

### **Meer doen met minder ruimte**

*Multifunctionele inrichting van de open ruimte zorgt voor de realisatie van de doelstellingen van het integraal waterbeheer, het behoud van landschappelijke kwaliteiten, het versterken van ecologische infrastructuur en een toeristisch-recreatief medegebruik op maat van de draagkracht van de ruimte.*

**11.** Het is belangrijk om te benadrukken dat toerisme en recreatie vormen van medegebruik zijn. Bij de inrichting van landschappen en natuurgebieden is het faciliteren van toerisme en recreatie vaak nog te dominant aanwezig. Dit leidt tot ruimtelijke inrichting die vanuit het perspectief van de natuur of het landschap niet wenselijk is. Nog te vaak is dit aspect maatgevend voor de evolutie van open ruimte



*Landbouwbedrijfszetels die vrijkomen, krijgen bij voorkeur een nieuwe agrarische functie door herstructurering of herontwikkeling. Pas in tweede orde kan een niet-agrarisch hergebruik op voorwaarde dat de functiewijziging (1) de draagkracht van de open ruimte niet overschrijdt, (2) geen onaanvaardbare mobiliteitsdruk genereert en (3) geen noemenswaardige bijkomende verharding of ruimtebeslag tot gevolg heeft.*

**12.** De keuze voor herbestemming van agrarisch patrimonium wordt onder de huidige wetgeving mede bepaald door het erfgoeddecreet. Dit voorziet met name de mogelijkheid tot herbestemming van erfgoed uit de vastgestelde inventaris. Anderzijds is voor het slopen van dergelijk erfgoed bijkomend advies van erfgoed Vlaanderen vereist.



**13.** Er wordt te veel van uit gegaan dat bestaande bedrijfszetels behouden dienen te worden. Nochtans zijn heel wat van dergelijke zetels de voorbije decennia ingeplant op plekken waar ze landschappelijk een belangrijke negatieve impact hebben. Met het oog op het herstel van een robuust en aaneengesloten openruimtegebied dient overwogen te worden om slecht gelegen landbouwbedrijven te slopen.



*Ruimtelijk principe: Waterwegennet als drager voor ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen*

**14.** De voorbije jaren zijn veel watergebonden bedrijventerreinen omgevormd tot woon- of kantooromgevingen, al dan niet in het kader van brownfieldontwikkelingen. Ook heel wat steden streven ernaar om de bestaande industrie rondom vaartkommen en kanalen uit het centrum weg te halen. Deze tendens leidt er toe dat bedrijven langs waterwegen steeds meer in conflict komen met andere gebruikers. Dit heeft tot gevolg dat elders nieuwe bedrijventerreinen moeten worden gerealiseerd die vaak niet watergebonden zijn. Bij de operationalisering dient ingezet te worden op het behoud van de bestaande terreinen en de context waarbinnen een dergelijk terrein kan functioneren. Er moet tevens verduidelijkt worden wat verstaan wordt onder 'de voorname delen van het waterwegennet.



*Ontwikkelen vanuit samenhang*

**15.** Het Witboek BRV legt de nadruk op de ontwikkeling van wonen en bedrijvigheid in relatie tot collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen. Omgekeerd dient nagedacht te worden over de ontwikkeling van multimodale ontsluiting van kernen die wel een hoog voorzieningsniveau hebben, maar nu onvoldoende bereikbaar zijn via fiets, tram e.d.m..



**16.** Het railnetwerk is vandaag het collectief vervoerssysteem (zie begrippenlijst) met de hoogste capaciteit om op stedelijk-regionaal niveau grote aantallen personen te verplaatsen met een minimale impact op gezondheid en ruimte-inname. De impact van collectieve vervoerssystemen op de omgeving mag niet worden onderschat. Ze vormt nu vaak één van de knelpunten voor de realisatie van bijkomende infrastructuur of bijkomende dienstverlening. Een grote zorg voor het terugdringen van de milieuimpact van met name het railnetwerk is noodzakelijk, zowel voor bestaande als voor te ontwikkelen lijnen.



### *Internationale knooppunten*

**17.** De indeling in types van knooppunten voor personenvervoer gebeurt mede op basis van de knooppuntwaarde. De internationale knooppunten kunnen het best bij naam worden genoemd. Er zijn er maar 2 (Brussels Airport en Antwerpen Centraal). Het is wel niet duidelijk in hoeverre voor het HST-station van Antwerpen nog kan voldoen aan de ambities en niet eerder onder de metropolitane knooppunten valt.

*Ruimtelijk principe: Waterwegennet als drager voor ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen*

**18.** *Nieuwe ontwikkelingen op wandel- en fietsafstand van basisvoorzieningen.* Het volstaat niet om nieuwe inplantingen te voorzien op wandel- of fietsafstand. De ontwikkeling van kwalitatieve fietsverbindingen en wandelverbindingen moet integraal deel uitmaken van het ontwikkelen van voorzieningen. Naast fiets-ostrades ontstaat zo een net van 'secundaire' fietspaden.



*Beperk het energieverbruik door verspilling tegen te gaan*

**19.** De omschrijving van de Trias Energetica kan beter niet teveel de nadruk leggen op verspilling. In essentie is de eerste stap: beperkt de vraag. De uitdaging m.b.t. energie is immers groter dan het tegengaan van verspilling. Indien we de doelstellingen van de klimaatconferentie van Parijs willen halen zullen we actief moeten inzetten op minder verbruik. Het ruimtelijk beleid speelt hierin een belangrijke rol.<sup>4</sup>



*De lokalisatie van de productie, opslag en transport van hernieuwbare energie kan binnen elke bestemmingscategorie worden ingepast*

**20.** Dit betekent een belangrijke breuk met het verleden. Dit houdt in dat het mogelijk wordt om in natuurgebieden initiatieven te ontwikkelen. Er dient een goede afweging te gebeuren met natuur- en landschappelijke waarden.



*Energie-uitwisseling ruimtelijk stimuleren*

**21.** Warmtenetten zijn pas rendabel wanneer er effectief lange termijn overschotten beschikbaar zijn en wanneer de woondichtheid voldoende hoog is. Warmtenetten rendabel organiseren kan enkel wanneer aan deze twee voorwaarden is voldaan en wanneer de alternatieven (zoals gas) niet langer beschikbaar zijn. De winst die uit warmtenetten kan worden gehaald mag niet worden overschat<sup>5</sup>.

**22.** De transitie van sterk geconcentreerde naar gedecentraliseerde energieproductie heeft een zeer grote impact op de netwerken. Het vraagt immers

---

<sup>4</sup> Zie ook 'Rol van Ruimtelijke Ordening in klimaat- en energietransitie' (Tractebel-Climact 2017)

<sup>5</sup> Zie ook 'Rol van Ruimtelijke Ordening in klimaat- en energietransitie' (Tractebel-Climact 2017)

om netwerken die alles met alles verbinden. De ruimtelijke impact kan aanzienlijk zijn. Energieproductie gebeurde in het verleden op een beperkt aantal locaties. Ook grootschalige ontwikkelingen zullen niet langer op deze locaties gebeuren (cfr. Windmolenparken, Simon Stevinlijn).



#### *Samenhangende veerkrachtige (open) ruimte*

**23.** Het louter 'vormelijk' verbinden van groene ruimten volstaat niet om een positieve impact te hebben op de fauna en flora. Bij de creatie van groen-blauwe dooradering dient rekening gehouden te worden met de ecotoop die nodig is om bepaalde types natuur te realiseren. Het aansluiten bij de natuurlijke kenmerken van het gebied is noodzakelijk.



**24.** *De speciale beschermingszones worden planologisch bestemd en gerealiseerd, rekening houdend met socio-economische factoren.* Er dient een afweging te gebeuren met landschappelijke en erfgoedwaarden. Het verdient aanbeveling om landschap en natuur niet los te koppelen van elkaar. Er dient maximaal ingezet te worden op het samen ontwikkelen van zowel natuur- als erfgoedwaarden. Dit kan enkel door ze niet langer tegen elkaar af te wegen.



**25.** Er dient niet enkel gekeken te worden naar het 'vormelijk' realiseren van de rivier- en beeksystemen. Het is minstens even belangrijk dat de dynamiek die eigen is aan beken en rivieren in de mate van het mogelijke wordt behouden/hersteld. Het voorzien van voldoende ruimte is cruciaal voor een goed functionerend systeem.



**26.** Kwalitatieve bodems en cultuurgrond beschikbaar houden. Een groot deel van de Vlaamse landbouw is niet grondgebonden (bv. veeteelt) en komt voor in gebieden met minder goede bodems (bv. Kempen). Deze landbouw (bv. varkensteelt) wordt eerder gestuurd vanuit de aanwezigheid van goede transportverbindingen (havens) dan vanuit bodem. Het ruimtelijk beleid moet ook hieraan de nodige aandacht besteden.



**27.** Vanuit ecologisch standpunt is het toegankelijk houden en multifunctioneel ontwikkelen van groen-blauwe adres geen positieve punt. Meer kwetsbare en/of zeldzame soorten zullen geen gebruik maken van de groenblauwe adres. De ecologische impact van deze maatregel is positief maar mag niet worden overschat.



**28.** De ruimtelijke principes doen geen uitspraak over de schaalvergroting in de landbouw en hoe daarmee dient te worden omgegaan. Er wordt evenmin ingegaan op de bestaande onevenwichten (bv. overbemesting).



**29.** Schade aan bestaande bebouwing in overstromingsgevoelige gebieden wordt vermeden. Hoe wordt dit bedoeld? Tot wanneer worden slecht gelegen woonwijken beschermd? Er kan –vanuit het realiseren van een samenhangende en veerkrachtige open ruimte- naar gestreefd worden om net deze gebieden –die een hoge ecologische potentie hebben- prioritair te herbestemmen naar open ruimte.



Het beschermen van groepen slecht gelegen woningen is duur en ruimteverslindend.



**30.** Ook in de bebouwde ruimte wordt - op kleine schaal – een bijdrage geleverd door infiltratie en occasionele buffering. Stroomopwaarts bufferen is essentieel in een goed waterbeheer. Voor de meeste ontwikkelingen geldt reeds een wettelijke verplichting inzake bufferen en infiltratie. Vraag is vooral hoe de bestaande situatie kan worden verbeterd.



*De leefkwaliteit bevorderen: welzijn, woonkwaliteit en gezondheid*

**31.** De voorgestelde ruimtelijke principes zullen een belangrijke positieve impact hebben op de leefomgeving. Er dient echter voldoende aandacht te gaan naar het remediëren van bestaande situaties. Daarbij moet er naar worden gestreefd dat nieuwe ontwikkelingen niet enkel op zichzelf goed presteren, maar ook een verbetering betekenen voor bestaande bewoners/gebruikers (bv. nieuwe woningen als geluidswal voor de buurt).<sup>6</sup>



---

<sup>6</sup> Zie hiervoor o.m. Analyse van omgevingslawaai en luchtverontreiniging in functie van ruimtelijk beleid (Tractebel-VITO 2016)

## 6. AANBEVELINGEN VOOR DE BELEIDSOPERATIONALISERING

### 6.1 Selectie van de beleidskaders

De geselecteerde beleidskaders geven een vertaling aan de belangrijkste ruimtelijke principes van het Witboek. Ze vormen echter geen volledig ruimtelijk beleid. Een aantal transformaties die eveneens aan bod komen in het Witboek dreigen daarmee onder te sneeuwen. Anderzijds zijn de beleidskaders zeer ruim te interpreteren.

**32.** Het huidige Witboek BRV voorziet **onvoldoende duidelijkheid over de operationalisering van de principe m.b.t. knooppunten**. Indien Vlaanderen van de knooppuntwaarde een leidend principe wil maken in de ruimtelijke ordening, dan zal het noodzakelijk zijn om de knooppuntwaarde verder te verfijnen en daadwerkelijk toe te passen. De beleidskaders, zoals ze nu worden beschreven, hebben vooral de intentie om een kader te bieden voor individuele projecten.

**33.** De **noodzakelijke afweging tussen gebieden en regio's en plekken wordt niet geoperationaliseerd**. Het beschrijven van de principes ervan volstaat niet om te vermijden dat lokale besturen blijven ontwikkelen op plaatsen waar dit niet gewenst is. Het is bijgevolg noodzakelijk om een bovenbouw te voorzien die toelaat om het uitruilen van ontwikkelingsrechten niet enkel op lokaal gebied te voorzien, maar ook op Vlaams gebied. Daarbij dient o.m. ingezet te worden in het creëren van alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen voor krimpgemeenten (zie aanbeveling 2).

**34.** De benadering van personenmobiliteit gebeurt eenzijdig vanuit de alternatieven voor autoverkeer. Men moet er zich van bewustzijn dat het overgrote deel van de verplaatsingen (ook in de toekomst) zullen gebeuren met individueel vervoer. Het louter ontwikkelen van alternatieven op knooppuntniveau volstaat niet om de ruimtelijke problematiek rond autoverkeer op te lossen. Daarom is het van het grootste belang dat er **afstemming komt met het Mobiliteitsplan Vlaanderen** en dat de daar ontwikkelde ambities mee worden genomen in de verdere operationalisering van het ruimtelijk beleid.

**35.** Globaal kan gesteld worden dat bij de ontwikkeling van de beleidskaders **te weinig aandacht gaat naar het herstellen van fouten uit het verleden**. Nochtans is er dit noodzakelijk om de ambities m.b.t. samenhangende open ruimte, logistieke netwerken en samenhangende dorpen en steden te realiseren. Het is bovendien een randvoorwaarde om de bijkomende inname van de open ruimte te realiseren.

### 6.2 Ruimtelijk rendement en ruimtebeslag

**Beleidslijn 1: Het transitiepad bepalen om het bijkomend ruimtebeslag af te remmen**

**36.** Het verhogen van het ruimtelijk rendement en het verminderen van het ruimtebeslag kan niet gezien worden als een stand-still van de afbakening van gebieden met ruimtebeslag. Een dergelijk beleid zal enkel succesvol zijn indien het totale ruimtebeslag constant blijft. Dit wil zeggen dat voor specifieke ontwikkelingen die nieuw ruimtebeslag meebrengen (bv. infrastructuur) compensatie moet worden gezocht in het terugdringen van ruimtebeslag elders. Omdat dergelijke compensatie bij voorkeur niet op projectbasis wordt georganiseerd (cfr. natuurcompensatie) moet een actief beleid worden gevoerd om



slecht gelegen ruimtebeslag terug te dringen. Dit past in het realiseren van aaneengesloten veerkrachtige open-ruimtegebieden.

### **Beleidslijn 2: Zorgvuldig ruimtegebruik stimuleren**

**37.** Dit is bij uitstek een domein waarin vooral lokale besturen een belangrijke rol spelen. Het ondersteunen van lokale overheden is cruciaal.

**38.** Er bestaan te weinig fiscale en financiële stimuli om te komen tot zorgvuldig ruimtegebruik. Tot op heden wordt onzorgvuldig ruimtegebruik (bv. bij de inrichting van verkavelingen) zelden afgestraft.

**39.** Het creëren van een level playing field zal op termijn onvoldoende zijn. Er van uitgaande dat er op termijn een stop komt op bijkomend ruimtebeslag wil dit zeggen dat het innemen van open ruimte moeilijker zal moeten worden (lees: grondig onderbouwd).

**40.** Een belangrijk aandachtspunt zijn de grote prijsverschillen tussen regio's, waardoor nog heel wat mensen worden aangetrokken door lagere prijzen in meer perifere gebieden. Los van knooppuntwaarde moet nagegaan worden hoe men kan vermijden dat er een overloopeffect ontstaat van dure knopen naar goedkope knopen. Het creëren van aanbod moet m.a.w. gerelateerd worden aan de vraag (vaak weerspiegeld in de prijs). De hoge prijzen maken het bovendien eenvoudiger om 'goedkope' ontwikkelingsrechten af te kopen.

### **Beleidslijn 3: ruimtelijk rendement in onze bouwcultuur inpassen**

**41.** De gebruikte omschrijving legt te zeer de nadruk op compact bouwen van woongelegenheden, wat de indruk wekt dat ruimtelijk rendement en compact wonen het zelfde zijn. Ook op het niveau van andere ruimtelijke functies (werken, recreatie, gemeenschapsvoorzieningen, infrastructuur) moet een zelfde reflex ontstaan.

### **Beleidslijn 4: Ruimtelijk rendement locatie-specifiek toepassen**

Zie 18.

**42.** *De ontwikkeling van dorpen in landelijke gebieden vraagt kleinschalige rendementsverhoging die erop gericht is om ruimtelijke uitbreiding te vermijden.* Afhankelijk van de context zou dit ook vanuit kernversterking moeten gebeuren. Het opnieuw dichtter bij elkaar brengen van bewoners en diensten is een belangrijke opgave. Dit opent tevens mogelijkheden om slecht gelegen gebieden te herbestemmen.

**43.** Er moet een evenwicht gezocht worden tussen het verhogen van het ruimtelijk rendement in de knooppunten en het 'ongemoeid' laten van ruim bemeten en slecht gelegen woningen. Aan het verhogen van ruimtelijk rendement moeten duidelijke (financiële en andere) voordelen worden gekoppeld.

## 6.3 Ruimtelijke ruggengraat voor een internationaal concurrentiële economie

### Beleidslijn 1: Luchthaven ontwikkelen als hefboomplek

**44.** De groei van de nationale luchthaven en de regio eromheen wordt ondersteund in het Witboek. Daarbij wordt echter veel te weinig aandacht besteed aan de impact op het milieu. Er wordt voornamelijk naar gestreefd om de problemen niet te laten toenemen. Daarbij wordt voorbijgegaan aan de problemen die er nu zijn en het gebrek aan afgestemd ruimtelijk beleid. Er zijn verschillende onderzoeken voorhanden die duidelijk aangeven op welke wijze ruimtelijke ordening de leefbaarheid in de omgeving van luchthavens kan bevorderen en welke maatregelen noodzakelijk zijn. In het kader van de ontwikkeling van dergelijk beleid voor de luchthaven in 2003 werd door LNE volgend internationaal overzicht gemaakt:

Noise Exposure L <sub>aeq</sub>	Denmark	Austria	Netherlands	France	Spain	Sweden	Switzerland	Germany	UK
> 70			No housing	No new housing		No new housing; insulation of existing housing	No housing (71)	No new housing(75) insulation of existing housing subsidized + on owner expense (67)	No new housing
65 - 70	Housing not recommended insulation of existing housing subsidized	subsidied after new RWY in operation if within 66 contour;	No new housing; insulation of existing housing	Limited new housing (68-71)	55N-65D no new housing insulation existing housing	No new housing; insulation of existing housing	Insulation new housing on owner expense	insulation of existing housing (75) + new housing (67) on owner expense	No new housing (66D-57N) insulation (69)
60 - 65	Housing not recommended	advise against new housing;	No new housing; insulation of existing housing	Limited new housing (57-63 insulation owner expense except construction date 03/09/75)	55N-65D no new housing insulation existing housing	No new housing; insulation of existing housing	No restrictions	Restrictions in some States	No new housing (66D-57N) insulation 69
55 - 60	Housing not recommended	No restrictions	No new housing; insulation of existing housing (26 on pillow)	Limited new housing (57-63)	55N-65D no new housing insulation existing housing	No new housing; insulation of existing housing	No restrictions	Restrictions in some States	No new housing (66D-57N) insulation 69
< 55	No restrictions	No restrictions	No restrictions	No restrictions	No restrictions	No restrictions	No restrictions	No restrictions	No restrictions

De meest gehinderde zones bevinden zich in de directe omgeving van de luchthaven. De keuze van vliegroutes heeft hier weinig impact (verlengde van de banen). De andere zones worden gedefinieerd op basis van prognoses. Daarom werd in het verleden aanbevolen om de meest gehinderde zones (>65 dB L<sub>aeq</sub>) te verankeren in het ruimtelijk beleid (bv. RUP). Voor de andere zones kunnen ook maatregelen worden voorzien, maar de zones dienen op een andere manier verankerd te worden.

### Beleidslijn 2: Metropolitane hefboomplekken ontwikkelen met een metropolitaan vervoerssysteem als drager

**45.** De operationalisering bevat geen criteria voor de selectie van de knooppunten waarop deze beleidslijn van toepassing is. Het risico bestaat dat bij de selectie een regionale verdeling wordt gevolgd die niet overeenkomt met de reële behoeften of opportuniteiten. Het begrip 'grote steden' krijgt geen verdere invulling.

**46.** Vlaanderen heeft weinig ervaring met het ontwikkelen van metropolitane plekken en de hieraan gekoppelde milieueffecten. De impact van bv. schaduw en windeffecten wordt nog zelden onderzocht. Het verdient aanbeveling om bij grootschalige ontwikkelingen dit als vast

aandachtspunt mee te nemen, zowel bij de ontwikkeling zelf als bij de eventuele milieuevaluatie.<sup>7</sup>

## 6.4 Logistiek netwerk

De beleidslijnen hebben slechts beperkt aandacht voor de ontwikkeling van het netwerk zelf. De krachtlijnen komt aan bod komen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen (Actielijn 6, 7, 8). De wijze waarop, de randvoorwaarden en de samenhang met het BRV dienen verder uitgewerkt te worden.

**47.** Gekoppeld aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen dient een duidelijke visie ontwikkeld te worden voor de ruimtelijke evolutie langs deze netwerken. Gezien hun prioritaire ontwikkeling als logistieke corridors dient voldoende ruimte vrij gehouden/gemaakt te worden voor het realiseren van veiligheidskorridors, het nemen van milieumaatregelen en het uitbouwen van ondersteunende infrastructuur.

**48.** Bij de uitbouw van het logistiek netwerk moet voldoende ruimte voorzien te worden voor specifieke noden van het vrachtverkeer. Door evoluties in de organisatie van de logistiek en de geldende regelgeving is er een zeer grote behoefte ontstaan aan plaatsen waar vrachtwagens (tijdelijk) kunnen stilstaan (korte pauzes, nacht, weekend). Het huidige netwerk van dienstenzones heeft een veel te beperkte capaciteit. Hierdoor ontstaat overlast langs de belangrijkste transportassen. Om de impact op de omgeving te verminderen is het noodzakelijk om hierover een globale (ruimtelijke) visie te ontwikkelen.<sup>8</sup>

### Beleidslijn 1: De groei van internationale knooppunten ondersteunen

*Elk internationaal logistiek knooppunt heeft tegen 2025 een geactualiseerde ruimtelijke ontwikkelingsvisie geformuleerd*

**49.** Om de ruimtelijke impact te beperken is samenwerking tussen de havens en specialisatie noodzakelijk. Het parallel investeren in de zelfde infrastructuur in verschillende havens leidt tot overmatige ruimte-inname. Voor de kusthavens dient nagedacht te worden over een nieuwe rol o.m. in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen op zee.

**50.** Bij de afbakening van de havengebieden (sinds 2001) is de ontsluitingsinfrastructuur niet mee opgenomen binnen het havengebied. Hierdoor is de ruimtelijke impact van de havens veel groter dan werd verondersteld (en geëvalueerd) bij de opmaak van de afbakening. Het verdient aanbeveling om de ruimtelijke impact (en de daarmee verbonden milieugevolgen) voldoende ruim in te schatten, bv. door het integreren van logistieke parken, ontsluitingsinfrastructuur e.d.m..

---

<sup>7</sup> Zie bv. [https://www.nytimes.com/interactive/2016/12/21/upshot/Mapping-the-Shadows-of-New-York-City.html?\\_r=0](https://www.nytimes.com/interactive/2016/12/21/upshot/Mapping-the-Shadows-of-New-York-City.html?_r=0)

<sup>8</sup> Momenteel lopen twee studieopdrachten die dit thema behandelen (Herziening Vlaams Netplan Dienstenzones (Tracetebeel) en het onderzoek naar logistieke knooppunten (n.n.)

## **Beleidslijn 2: Regionale logistieke knooppunten ontwikkelen<sup>9</sup>**

**51.** Bij de ontwikkeling van logistieke knooppunten is het terugdringen van versplintering van logistieke terreinen een belangrijke doelstelling. Vanuit milieuoogpunt is het belangrijk dat slecht gelegen logistieke terreinen ook verdwijnen en een nieuwe bestemming krijgen.

**52.** Regionale logistieke knooppunten moeten een belangrijke rol spelen in het terugdringen van de overlast van doorgaand vrachtverkeer langs de hoofdassen. Het voorzien van voldoende ruimte voor het doorbrengen van rij- en rusttijden kan deels opgelost worden op grootschalige logistieke terreinen.

## **Beleidslijn 3: Territoriale performantie van logistieke knooppunten verhogen**

**53.** *Een ruimtelijke visie en actieplan opmaken over de regionale luchthavens:* Het is inderdaad aangewezen om een visie te ontwikkelen voor de regionale luchthavens. Hoewel geen van de regionale luchthavens een logistieke rol van betekenis heeft, is het noodzakelijk om de toekomstige ontwikkeling van de luchthavens te koppelen aan een ruimtelijke visie. Daarbij zijn het beter ontsluiten van de luchthavens (bv. via openbaar vervoer) en het reduceren van de milieu-impact de belangrijkste aandachtspunten. Voor beide luchthavens werd in het verleden een (plan)MER opgemaakt dat een aantal aanzetten bevat.

## **Beleidslijn 4: Leefkwaliteit in de omgeving van logistieke activiteiten versterken**

**54.** Vlaanderen moet ervoor zorgen dat rond hinderlijke installaties, infrastructures of gebieden het ontwikkelen van woongebieden of kwetsbare functies onmogelijk wordt, tenzij de initiatiefnemer garanties op een goede leefkwaliteit biedt. Dit is zowel noodzakelijk voor het garanderen van een goede leefkwaliteit als voor de rechtszekerheid van de hinderlijke activiteiten.

## **6.5 Ruimte voor energie**

### **Beleidslijn 1: Minimaliseren energievraag**

**55.** Uit het onderzoek 'Rol van ruimtelijke ordening in Energie- en klimaattransitie (Tractebel 2016) is duidelijk naar voren gekomen dat maatregelen op gebouwniveau, hoewel noodzakelijk, slechts een beperkte impact hebben op het globale energieverbruik op Vlaams niveau. De verspreide (open) bebouwing, de verspreiding van bedrijventerreinen en de daaraan gekoppelde mobiliteit zijn dominant in het globale huishoudelijk energieverbruik. Het terugdringen van energievraag is dus in eerste instantie gediend met het beleid van ruimtelijk rendement dat in het Witboek wordt voorgesteld. Zoals eerder aangegeven is het –vanuit energieoogpunt- noodzakelijk om niet enkel de toekomstige ontwikkelingen goed te organiseren, er is een duidelijk beleid nodig dat activiteiten en bewoning in slecht gelegen gebieden afbouwt.

**56.** Daarnaast wordt aanbevolen om steden 'groter' te denken dan het geval is bij de afbakening van stedelijke gebieden. Het voeren van een (groot)stedelijk beleid (o.m. qua mobiliteit) kan bijdragen tot het vergroenen van de mobiliteit (OV en fiets) en zo de impact van de urban sprawl terugdringen.

---

<sup>9</sup> Cfr. Lopende studie logistieke knooppunten

**57.** Het beleidsplan dient duidelijk aan te geven dat het realiseren van passiefwoningen of bijna energie-neutrale woningen nooit een argument kan zijn om te ontwikkelen op slecht gelegen locaties.

**58.** Voor renovatie van woningen dient aandacht uit te gaan naar woningen met erfgoedwaarde. Momenteel is men vanuit monumentenzorg erg terughoudend om aanpassingen toe te laten aan het historisch gebouwenbestand. De studies naar mogelijke maatregelen getuigen van weinig zin voor innovatie en zijn niet afgestemd op de reële vraag van bewoners-eigenaars. Recent werd –in de schoot van het WTCB- een erfgoedenergieloket opgericht in samenwerking met erfgoed Vlaanderen en LNE. Dit project is er op gericht dat eigenaars/bewoners van onroerend erfgoed in de toekomst beroep kunnen doen op gespecialiseerde energieconsulenten. Deze consulenten zouden naast een evaluatie van de energiezuinigheid ook op maat gemaakte realistische en haalbare maatregelen moeten kunnen formuleren om de energiezuinigheid van het erfgoed te optimaliseren, zonder aantasting van de erfgoedwaarden of risico op nevenschade.

**59.** Het verdient aanbeveling om de volgorde in de tekst om te keren. Er dient dus eerst de nadruk gelegd te worden op de organisatie, vervolgens op het bouwblok en pas in derde instantie op de woning. Dit komt ook overeen met de tijd die nodig is om de transformatie door te voeren.

**60.** Energiezuinig wonen vergt energiebewust wonen: Het is van belang dat in het algemeen beleid rond energie voldoende nadruk gelegd wordt op het gedrag. De impact van gedrag blijkt immers groter dan de winst die te halen is uit het verhogen van de energie-efficiëntie van gebouwen. Op het terrein blijken veel energie-efficiënte gebouwen minder goed te presteren dan begroot door onaangepast gedrag van gebruikers. Het inzetten op bewustwording is primordiaal.

## **Beleidslijn 2: Maximaliseren van de energie-efficiëntie**

**61.** Terecht wordt gewezen op de rol die de geïntegreerde warmtenetwerken kunnen spelen. Warmtenetwerken moeten gezien worden als het samenbrengen van aanbieders en afnemers, waardoor het aanbod op lange termijn is gegarandeerd. Het cascadeprincipe is hierbij van groot belang: het gaat ervan uit dat de meest hoogwaardige energie (hoogste temperaturen, geconcentreerde energie dus) daar moet gebruikt worden waar ze nodig is, en de reststromen ervan (per definitie minder hoogwaardig, lagere temperaturen) worden dan uitgewisseld naar waar deze temperaturen volstaan.

## **Beleidslijn 3: een performant energiesysteem**

**62.** Er moet rekening gehouden worden met de transitie die zich voordoet in de energieconsumptie voor transport. Het overschakelen naar alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen zal een grote verschuiving meebrengen in de wijze waarop energie wordt verdeeld en de milieu-effecten die transport met zich meebrengt. Een performant energiesysteem zal terdege rekening houden met de noodzaak om zeer grote vermogens te voorzien voor het opladen van voertuigen en de noodzakelijke ruimtelijke transformaties die het gevolg zijn van de transitie naar elektrische voertuigen.

**63.** De vergroening van transport kan er toe leiden dat de milieu-impact van infrastructuur en de verhoudingen van de milieu-impact tussen modi wijzigt. Bij de inplanting en de milieu-evaluatie dient voldoende aandacht besteed te worden aan deze evoluties.

## **Beleidslijn 4: verhogen aandeel hernieuwbare energie**

**64.** Uit onderzoek van VITO (energiekansenkaarten) is gebleken dat de potentie voor bepaalde vormen van hernieuwbare energie, met name diepe geothermie en wind, het grootst zijn op de plekken waar de knooppuntwaarde laag is (bv. in de Kempen) of de energievraag beperkt. Er moet over gewaakt worden dat de aanwezigheid van goedkope groene energie geen argument wordt om slecht gelegen locaties verder te ontwikkelen, tenzij de energievraag het bepalend kenmerk is van de ontwikkeling (bv. datacenters);

**65.** Ruimtelijke potentieelanalyses wind, zon, diepe geothermie en biomassa: Energiepotentiekaarten voor Vlaanderen zijn reeds beschikbaar (opgemaakt door VITO). Een verdere verfijning bestaat op het niveau van de provincie Vlaams-Brabant. Het is van belang potentiekaarten ook op het niveau van stadsdelen die men wenst te ontwikkelen op te maken. (Cfr. Rotterdam en Genève).

**66.** Een aantal vormen van hernieuwbare energie hebben een belangrijke impact op de ondergrond (geothermie, warmtenetten,...). Het verdient aanbeveling om de mogelijke impact op archeologische waarden vroeg in het proces mee te nemen om zo schade aan het patrimonium te beperken.

## **6.6 Robuuste en samenhangende open ruimte**

### **Beleidslijn 1: Geïntegreerde gebiedsontwikkeling voor landbouw, natuur en water**

**67.** Landschap als integrerend principe: Het artificiële onderscheid tussen natuur, bos, landbouw en water heeft geleid tot een conflictmodel waarbij het realiseren van het een automatisch het verlies van het ander meebracht. Omdat volop ingezet wordt op verweving en multifunctionaliteit is er nood aan een nieuwe benadering. Landschap kan daarbij als integrerend principe fungeren. Landschap wordt daarbij niet verstaan als het visueel waarneembare landschap, maar als de resultante van natuurlijke condities en menselijk handelen. Omdat landschap per definitie holistisch is, kan deze benadering een belangrijke meerwaarde betekenen. Bovendien wordt de samenhang met de erfgoedwaarden die het landschap vertegenwoordigt gegarandeerd. Landschappen zijn daarbij geen statische objecten, maar dynamische, gebalanceerde ruimtes die een vertaling vormen van de actuele noden en activiteiten van de mens, rekening houdend met de natuurlijke condities die kenmerkend zijn voor elke regio.

**68.** De benadering zoals beschreven in het Witboek BRV gaat terecht uit van geïntegreerde gebiedsontwikkeling van de open ruimte. Men dient er wel rekening mee te houden dat voldoende ruimte moet worden vrijwaard voor beroepslandbouw. In deze gebieden moet men de drukfactoren verminderen en ervoor zorgen dat de druk vanuit landbouw op kwetsbare gebieden die voor natuurontwikkeling, waterberging etc. belangrijk zijn kan verminderen. Door de sterke versnippering en residentialisering van het landbouwgebied gaat goede landbouwgrond verloren en raakt de beoogde natuurontwikkeling en bosuitbreiding niet gerealiseerd oww grondschaarste voor de essentiële functies.

### **Beleidslijn 2. Het realiseren van een fijnmazige groenblauwe dooradering op lokaal niveau**

Zie 24 en 26.

**69.** Op bedrijventerreinen wordt nog te vaak gezocht naar oplossingen op perceelsniveau (eigen waterbuffer, parking,...). Er zit mogelijk ruimtewinst in het gemeenschappelijk organiseren van een aantal diensten.

### **Beleidslijn 3. Het benutten van individuele ontwikkelingen voor het versterken van duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit**

**70.** Er mag niet van uitgegaan worden dat de afbakening van een project steeds de juiste schaal is om deze doelstelling te realiseren. Er moet steeds voldoende aandacht gaan naar de context om bv. bijkomend groen/buffering te voorzien voor bestaande gebieden of net hogere dichtheden te halen op plekken waar reeds voldoende groen voorhanden is.

## **6.7 Provinciale en (boven)lokale programmering**

**71.** De huidige afbakening van de stedelijke gebieden strookt niet met de intentie om bovenlokaal te programmeren. Veel stedelijke gebieden zijn erg krap bemeten waardoor de ontwikkeling teveel binnen de afbakening gebeuren en niet op de meest wenselijke locatie. Bovenlokale programmering is enkel mogelijk indien voldoende ondersteunend instrumentarium wordt ontwikkeld (bv. in relatie tot financiering van gemeenten).

**72.** Het voorgestelde beleid gaat uit van een grote mate van vrijwilligheid, waardoor het niet duidelijk is hoe Vlaanderen er zal over waken dat de doelstellingen ook effectief worden gehaald of dat het huidige beleid gewoon wordt voortgezet. Vlaanderen zal bijgevolg sterk moeten inzetten op het creëren van een kader dat de gemeenten stimuleert en in de ondersteuning van (groepen van) gemeenten, die vaak onvoldoende knowhow hebben om een dergelijk beleid vorm te geven.

### **Beleidslijn 1: Het woningbestand geschikt maken en het voorzieningenniveau op peil houden en optimaliseren**

**73.** De titel van deze beleidslijn dekt onvoldoende de lading. Deze beleidslijn is één van de belangrijkste van het hele witboek, omdat het een differentiërend kader uitwerkt (voor het woonbeleid) en een visie rond lijninfrastructuur. Het verdient aanbeveling om beide beleidslijnen een meer prominente rol te geven. Voor de relatie met de lokale besturen worden zij immers een zeer belangrijk instrument.

**74.** Het is niet duidelijk of het tussenniveau van streefwaarden op provinciaal niveau een meerwaarde heeft. De provinciegrenzen hebben immers geen impact op de knooppuntwaarde of de netwerken. Het is m.a.w. niet duidelijk hoe een verdeling op provinciaal niveau kan gebeuren, zonder eerst de knooppunten zelf te analyseren. De provincies kunnen wel een belangrijke rol spelen in het ondersteunen van gemeenten, het organiseren van intergemeentelijke samenwerking e.d.m..

**75.** Het lopende onderzoek naar vereveningsinstrumenten gaat onvoldoende in op verevening die niet gebaseerd is op gewestplanbestemmingen. Het uitruilen van ontwikkelingsrechten is een piste die verder onderzocht moet worden om ruimte vrij te maken en om een metropolitane ontwikkeling verder te ondersteunen. Daarbij is de schaal waarop dit gebeurt (binnen een project / bouwblok / stad / regio / Vlaanderen een belangrijk aandachtspunt.

### **Beleidslijn 2. Een gamma van werklocaties aanbieden en benutten**

**76.** De keuze om terug in te zetten op het verweven van bedrijvigheid is een duidelijke breuk met het beleid uit het verleden. Vanuit milieuoogpunt is het belangrijk dat de randvoorwaarden waarbinnen activiteiten kunnen worden ontwikkeld duidelijk zijn. Aandachtspunt daarbij is de vigerende milieuwetgeving (VLAREM) die gedacht is vanuit het scheiden van 'hinderlijke inrichtingen' en bv. woongebieden. Een aanpassing dringt zich op.

**77.** *Bedrijfslocaties die vrijkomen of juridisch aanbod dat vrij ligt en het samenhangend functioneren van de open ruimte schaden, worden waar mogelijk geneutraliseerd.* Er moet binnen het te ontwikkelen beleidskader onderscheid gemaakt worden tussen juridisch bestemde bedrijventerreinen en andere slecht gelokaliseerde bedrijven (bv. bedrijven in landbouwgebied). Naast het planologisch ruilen dienen ook andere instrumenten ontwikkeld worden om andere vormen van slecht gelokaliseerde bedrijven terug te dringen.

**78.** *Dit beleidskader werkt ook een ruimtelijk kader uit voor starters in kernen.* Een goed voorbeeld voor een beleid dat gericht is op starters werd ontwikkeld in Mechelen. <http://www.mest.be>

**79.** *Het gebiedsgericht en kwalitatief aanbodbeheer in Limburg vergt een specifieke strategie.* In deze strategie moet veel aandacht worden besteed aan de impact op de mobiliteit, meer bepaald de relatie met Antwerpen en de haven van Antwerpen.

**80.** Bij het invullen van bedrijfsterreinen dient niet zozeer de activiteit zelf als de impact op de omgeving als criterium te worden gebruikt. Het toewijzen van bedrijventerreinen aan specifieke activiteiten leidt tot onderbenutting of tot een ongewenste invulling (bv. baanwinkels op luchthavengebonden bedrijventerrein in Oostende).

Zie ook 13, 70.

### **Beleidslijn 3. Kwalitatieve open ruimte in relatie tot de bebouwde kernen ontwikkelen**

**81.** *De dynamiek in de open ruimte gaat uit van fysische, ecologische en landschappelijke logica's. De samenhang tussen de bodemstructuur (samenstelling en reliëf), het watersysteem en de grotere landschappelijke structuren vormen structurende dragers voor verdere ontwikkeling van bebouwde kernen.* Deze beleidslijn is zeer belangrijk vanuit zowel landschappelijk als ecologisch oogpunt. Bovendien is een basis tot differentiatie en herkenbaarheid van dorpen en steden. Het is van belang dat deze logica's niet enkel gerespecteerd worden bij het ontwikkelen van bebouwde kernen, maar ook bij het uitvoeren van natuurinrichtingsprojecten of de inplanting van bebouwing in het algemeen (bv. grootschalige glastuinbouw).

### **Beleidslijn 4. Ruimtelijke kernkwaliteiten bevorderen als basis voor ontwikkeling**

**82.** Deze laatste beleidslijn vormt een samenvatting van de criteria waaraan elke ruimtelijke ontwikkeling zou moeten worden afgetoetst. In dat opzicht is het wat bevreedend dat de doelstelling slechts spreekt over de helft van alle ruimtelijke ontwikkelingsprocessen. Om tot een kwaliteitsverbetering te komen moet voldoende ingezet worden op voortrajecten, het inbrengen van expertise e.d.m.. Het toekennen van ontwerp opdrachten enkel op basis van prijs of het inschakelen van ontwerpers zonder de nodige competenties moet worden vermeden.

**83.** *Een methodiek uitwerken waarmee men aan de slag kan om landschappelijke kwaliteit te genereren door 'landschappelijke ruis' weg te werken.* In Vlaanderen bestaat geen beleid rond het verwijderen van overbodig geworden infrastructuur of gebouwen. Vaak blijven nutteloze infrastructuren, verhardingen en bebouwing decennia het landschap ontsieren. Het wegwerken van dit soort verstoringen ('grote kuis') kan een belangrijke en vooral tastbare bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Een grootschalige actie zou ook kunnen leiden tot een grotere betrokkenheid van de bevolking.



## 7. RELATIE TOT ANDERE BELEIDSDOMEINEN- EN NIVEAUS

### 7.1 Relatie met de megatrends

In het rapport *'Megatrends: ingrijpend, maar ook ongrijpbaar? Hoe beïnvloeden ze het milieu in Vlaanderen?'* gaat het Milieurapport Vlaanderen (MIRA) ervan uit dat we de maatschappelijke ontwikkelingen en de impact op het milieu in Vlaanderen niet kunnen begrijpen als we niet kijken naar zulke autonome ontwikkelingen op wereldschaal.

In deze toekomstverkenning identificeert MIRA de zes volgende globale megatrends:

- Veranderende demografische evenwichten;
- Versnelde technologische ontwikkelingen;
- Toenemende tekorten aan grondstoffen en hulpbronnen;
- Toenemende multi-polariteit in de samenleving;
- Klimaatverandering, en
- Toenemende kwetsbaarheid van systemen.

De megatrends werken vooral door via vier maatschappelijke systemen: ruimtelijke ordening, mobiliteit, energie en productie & consumptie. De onderstaande figuur geeft deze doorwerking weer.

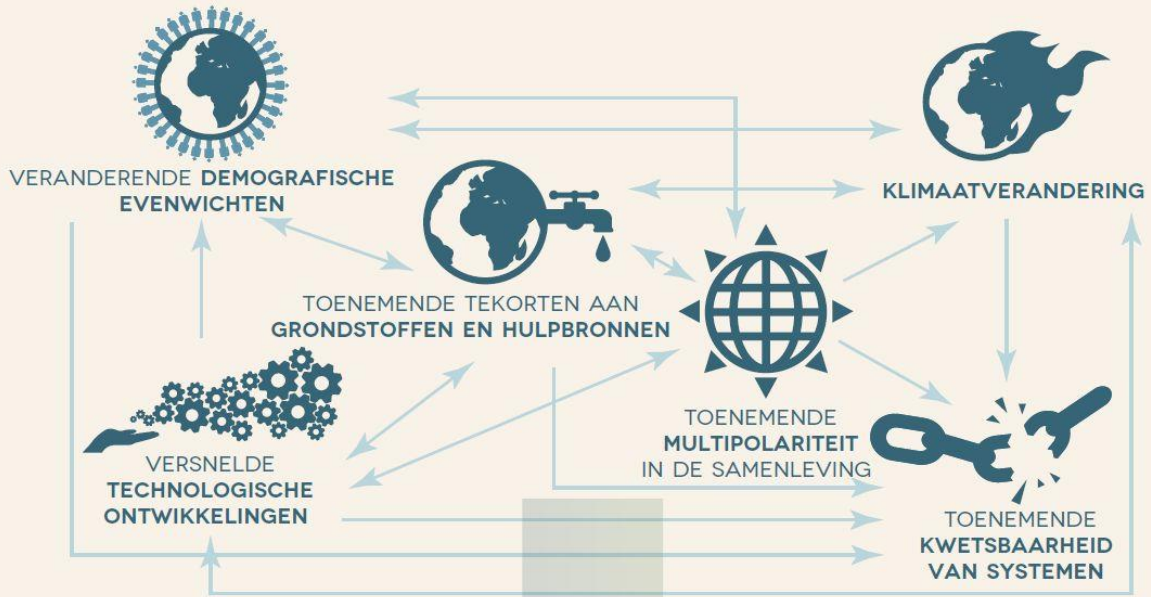
De relatie met ruimtelijke ordening komt hier duidelijk naar voor. Bovendien wordt in deze analyse bijkomend en relatie gelegd met de drie andere maatschappelijke systemen (mobiliteit, energie, productie-consumptie).

De verschillende megatrends komen –hoewel niet steeds expliciet- aan bod als drivers van verandering. Technologische ontwikkelingen vormen daarbij ook een onderdeel van de oplossing.

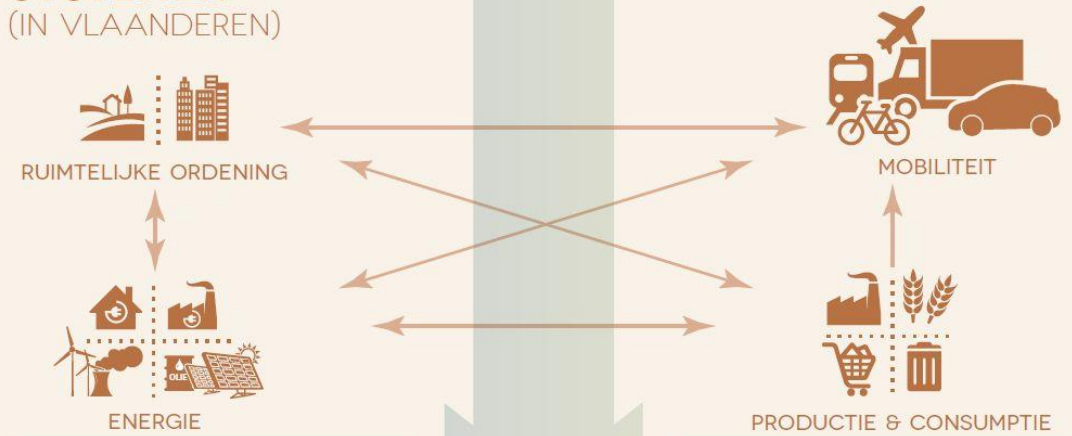
Hoewel de megatrends als drivers voor verandering fungeren, is het positief dat het ontwikkelde beleid –zowel wat betreft de doelstellingen als de beleidskaders- niet afhankelijk wordt gemaakt van de evolutie van deze trends. Het voorgestelde beleid is –vanuit milieustandpunt- even zinvol wanneer geen rekening wordt gehouden met deze megatrends. De megatrends verhogen wel het belang van het voorgestelde beleid waarvan de effecten in de tijd dienen samen te sporen met de vastgestelde ontwikkelingen.

**84.** Het van belang dat de ontwikkeling van de megatrends worden opgevolgd en het beleid hieraan wordt afgetoetst. Versnellingen in de evolutie van bepaalde trends moeten een vertaling krijgen in de beleidskaders en de beleidsuitvoering.

# MEGATRENDS (CONTEXTUEEL/AUTONOOM)



## MAATSCHAPPELIJKE SYSTEMEN (IN VLAANDEREN)



## MILIEU (IN VLAANDEREN)



## 7.2 Relatie met het milieubeleid

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de relatie tussen de verschillende Beleidsthema's van het Vlaamse milieubeleid<sup>10</sup> en het Witboek. Daarbij wordt nagegaan in hoeverre bij de beschrijving van de verschillende doelstellingen, expliciet een verband wordt gelegd.

Beleidsthema	Strategische Doelstellingen						Beleidskaders					
	1. Verminderen ruimtebeslag	2. Europees netwerk	3. Pallet van leefomgevingen	4. Wonen nabij knopen	5. Robuuste open ruimte	6. Groenblauw netwerk	Ruimtelijk rendement en ruimtebeslag	Ruimtelijke ruggeraam voor internationaal concurrentiële ruimtebeslag	Logistiek netwerk	Ruimte voor energie	Robuuste en samenhangende open ruimte	Provinciale en bovenlokale programmering
Bodem	■						■				■	
Water			■		■	■					■	■
Geluidshinder			■					■				■
Geurhinder			■					■				■
Lichthinder			■									■
Lokale leefkwaliteit			■				■	■	■			■
Luchtverontreiniging			■		■	■		■				■
Milieu en infra	■	■	■				■	■	■	■		■
Milieu en mobiliteit		■	■	■				■	■	■		■
Groene economie		■	■						■			■
Milieu en landbouw		■	■		■	■	■				■	■
Milieuverantw. consumptie			■			■				■		■
Delfstoffen en ondergrond					■		■					
Klimaat			■		■	■				■	■	■
Verdunning Ozonlaag												

In bovenstaande tabel wordt geen rekening gehouden met de receptoren (mens, natuur landschap). Die komen aan bod in hoofdstuk 5.

<sup>10</sup> Zoals geformuleerd door LNE en aangevuld met de thema's van VMM.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de relatie tussen de strategische doelstellingen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid vooral gelegd worden via het aanbieden van een pallet aan leefomgevingen. Het milieubeleid streeft immers naar de basiscondities die kwalitatieve leefomgevingen mogelijk maken. De wisselwerking tussen beiden is essentieel. Zowel het creëren van de basiscondities vanuit het milieubeleid (schone lucht, proper water, minder geluid), als het creëren van een ruimtelijke context die dit mogelijk maakt zijn essentieel. Beiden dienen dus samen ontwikkeld te worden.

De relatie tussen ruimtelijk beleid en infrastructuur/mobiliteitsbeleid springen eveneens in het oog. In het Ruimtelijk Structuurplan werden de eerste stappen gezet om ruimte mee sturend te maken voor het mobiliteits- en het daaraan gekoppeld infrastructuurbeleid. Het Witboek zet terecht in op een volwaardige wisselwerking tussen beide domeinen.

Een aantal doelstellingen van het milieubeleid komen minder aan bod op strategisch niveau, maar worden wel geëxpliciteerd in de beleidskaders die ermee verbonden zijn. Zo komen de hinderaspecten van het Europees netwerk wel aan bod zodra deze netwerken geconcretiseerd worden. Het gaat hier dan ook eerder om de impact van de ruimtelijke ingreep op het milieu (ingreep-effectrelatie).

De noodzaak om rond zo goed als alle thema's een nauwe samenwerking op te zetten met lokale besturen komt duidelijk naar voor uit de laatste kolom van de tabel.

**85.** Uit bovenstaande tabel kan ook worden afgeleid dat bij de opmaak van het beleidskader rond energie nog onvoldoende aandacht wordt besteed aan de milieu-impact –in het bijzonder hinderaspecten- die de energietransitie met zich mee zal brengen.

**86.** Het verdient aanbeveling om een aantal impliciete relaties (bv. tussen het terugdringen van ruimtebeslag en klimaat of water) voldoende te expliciteren bij de verdere uitwerking van de beleidskaders, om zo de belangrijke impact van het ontwikkelde beleid te benadrukken.

### 7.3 Relatie met de aanbevelingen

Verschillende aanbevelingen / aandachtspunten geven aan dat het Vlaams ruimtelijk beleid alleen niet in staat is om de ambitieuze doelstellingen te realiseren. Het is van het grootste belang dat alle beleidsdomeinen en niveaus overtuigd zijn van de noodzaak van een dergelijk beleid en hun eigen beleid hierop afstemmen. In onderstaande tabel worden de belangrijkste relaties weergegeven

	<i>Selectie van beleidskaders</i>	<i>Ruimtelijk rendement en ruimtebeslag</i>	<i>Ruimtelijke ruggengraat voor internationaal concurrentiële economie</i>	<i>Logistiek netwerk</i>	<i>Ruimte voor energie</i>	<i>Robuuste en samenhangende open ruimte</i>	<i>Provinciale en bovenlokale programmering</i>
Milieubeleid		36	46	54	85 86		76 80
Energiebeleid					60 61 64 65		
Erfgoedbeleid					58 66	67	83
Economisch beleid						69	78 79
Landbouwbeleid						68	81 83
Natuurbeleid						67 68 69	81 83
Mobiliteitsbeleid (incl. infrastructuur)	34	44 46	47 48 49 50 52 53	56 62 63			73 76
Stedenbeleid			45		56		71
Fiscaliteit		38 39 40					72 74 75
Andere beleidsniveaus	33	37	45 82				71 72 74 75 78 79

Uit bovenstaande tabel blijkt duidelijk de zeer nauwe relatie met de ontwikkelen beleidskaders en de relaties die dienen gelegd te worden met het mobiliteitsbeleid. Deze relatie heeft zowel te maken met de impact die ruimtelijke ontwikkelingen op de mobiliteit als op de effecten van mobiliteit op leefbaarheid etc.

Daarnaast is duidelijk dat een samenhangend beleid met de andere bestuursniveaus noodzakelijk zal zijn om de beleidsdoelstellingen te realiseren.

## 8. AANBEVELINGEN VOOR HET VERVOLGPCES

Om van de strategieën te komen tot de realisatie op het terrein volstaat het niet om enkel in te zetten op het uitwerken van beleidskaders. De beleidskaders bieden een antwoord op een aantal specifieke aandachtspunten, maar hebben weinig of geen impact op het dagelijks ruimtelijk beleid met zijn verkavelingen, vergunningen e.d.m.. Bovendien is een groot deel van het ruimtelijk beleid niet in handen van Vlaanderen, maar van de lokale besturen.

Er dient een grote inspanning te gebeuren om lokale besturen mee te nemen in het denkproces en hen te overtuigen van de noodzaak van het beleid dat Vlaanderen voor ogen heeft. Dit houdt ook in dat Vlaanderen niet langer compenseert voor foute beslissingen die op lokaal niveau worden genomen (bv. openbaar vervoer organiseren voor slecht gelegen wijken, overstromingsbescherming voor nieuwe, slecht gelegen verkavelingen,...). Door het aanreiken van knowhow en het ondersteunen van de lokale besturen dient een reële omslag te gebeuren.

Momenteel worden veel beslissingen genomen op het niveau van de vergunningen. De aandacht moet worden verschoven naar het voortraject. Hoe vroeger men aanwezig is in het traject, hoe meer impact het beleid heeft. Het is dus noodzakelijk dat men bij de verdere uitwerking van de beleidskaders voldoende aandacht heeft voor wijze waarop plannen tot stand komen.

Vlaanderen dient zich bovendien als 'voorbeeldinitiatiefnemer' te gedragen. Momenteel is Vlaanderen (bv. bij de aanleg van infrastructuur) vaak geen voorbeeld voor andere besturen. Dit houdt in dat alle Vlaamse administraties zich dienen te confirmeren aan het BRV.

## 9. CONCLUSIES

Uit de analyse komen een aantal krachtlijnen naar voor:

- Het Witboek BRV geeft duidelijk de richting aan die Vlaanderen wil volgen om te komen tot een meer duurzaam ruimtelijk beleid. Vanuit milieuoogpunt worden de gemaakte keuzes positief geëvalueerd.
- Er wordt aanbevolen om t.o.v. het geformuleerde beleid, dat gericht is op het verhogen van het ruimtelijk rendement, het creëren van een samenhangende open ruimte en het ontwikkelen van knooppunten, een actief beleid uit te werken dat erop gericht is om slecht gelegen of overbodig geworden infrastructuur en ruimtebeslag teniet te doen. Dit is niet enkel nodig om samenhang te verhogen, maar noodzakelijk om op termijn een stop op de inname van open ruimte mogelijk te maken.
- Het corrigeren van fouten uit het verleden is onvoldoende prominent aanwezig in het Witboek BRV. Er wordt een zachte aanpak nagestreefd (bv. bij het vrijkomen van terreinen). Er dient overwogen te worden of voor bepaalde gebieden geen actief beleid moet worden ontwikkeld (cfr. ruilverkaveling) om de scheef gegroeide situatie recht te zetten.
- Daarnaast ligt de nadruk op de 'projectmodus', waarbij de bovenbouw, bv. voor het creëren van hiërarchie tussen de knopen onderling of binnen het buitengebied, onvoldoende wordt benadrukt.
- Het is noodzakelijk om het Witboek BRV verder af te stemmen met het in opmaak zijnde 'Instrumentendecreet', het mobiliteitsplan Vlaanderen en het milieubeleid.
- Om het beleid te realiseren is een afstemming nodig met andere Vlaamse en Federale bevoegdheden. In het bijzonder zal het noodzakelijk zijn om voldoende incentives in te bouwen die een gedifferentieerd ruimtelijk beleid mogelijk maken, zowel op het niveau van de individuele initiatiefnemer als op het niveau van de gemeenten. Daarnaast moet er vanuit het milieubeleid een betere ondersteuning komen van het ruimtelijke beleid, waarbij milieunormen een correcte ruimtelijke vertaling krijgen en opportuniteiten om de leefomgeving te verbeteren gegrepen worden.
- Het is onduidelijk hoe Vlaanderen er voor zal zorgen dat de doelstellingen inzake ruimtelijk rendement, het terugdringen van ruimtebeslag en verharding hard gaat maken. Het Witboek blijft wat dat betreft teveel uitgaan van vrijwilligheid, waarbij onvoldoende stimulansen worden ingebouwd om daadwerkelijk tot de actie over te gaan. Er zijn ook geen negatieve gevolgen voor lokale besturen die besluiten niet mee te stappen in de 'ruimtelijke werven' die Vlaanderen in het Witboek BRV definieert.