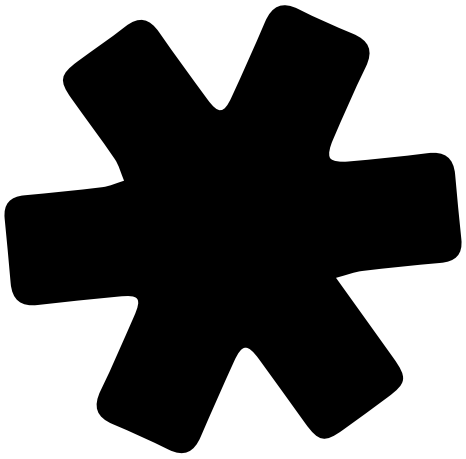


Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant

Provincie Vlaams-Brabant

VLAAMS-
BRABANT

kruispunt van vele werelden

VOORWOORD

Hoe gaan we om met onze ruimte op lange termijn? Welke strategie volgen we? Om hier een antwoord op te bieden voerde de overheid – gemeenten, provincies en Vlaanderen – begin deze eeuw de ruimtelijke structuurplannen in. Ook Vlaams-Brabant, ons provinciale ruimtelijk structuurplan dateert van 7 oktober 2004.

Intussen staan we negentien jaar verder en hebben we als provincie met het structuurplan als kader heel wat ruimtelijke planningsprocessen opgestart. Denk maar aan de stationsomgevingen van Aarschot, Tienen, Diest en Haacht. Of de oplossing voor de problematiek van de permanente bewoning in weekendverblijven. En vergeet de afbakening van de kleinstedelijke gebieden niet, waarbij we telkens niet alleen een visie ontwikkelden maar ook een masterplan met strategische acties en relevante actoren.

Nieuwe uitdagingen

Vandaag staan we voor andere uitdagingen dan in 2004. We denken anders over wonen, werken, mobiliteit, recreatie, klimaat en open ruimte dan eind jaren '90, toen het huidige ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant tot stand kwam. Daarom werkt de provincie sinds 2014 intensief aan een nieuwe ruimtelijke visie: met eigen analyses, gericht onderzoek door studiebureaus en overleg met de betrokken provinciale diensten. We gingen in debat met externe experten, middenveldorganisaties, Vlaamse overheidsadministraties en de gemeentebesturen.

Dit traject bracht ons waar we vandaag staan, met een vernieuwd en wervend ruimtelijk verhaal: het beleidsplan ruimte.

Vlaamse visie

Met het beleidsplan ruimte trekt de provincie als streekmotor aan de kar. Onze eigen kennis, expertise en ervaring met het ruimtelijk beleid in Vlaams-Brabant geeft input aan het Vlaamse ruimtelijk beleid.

Ons beleidsplan past ook inhoudelijk en formeel in de ruimtelijke beleidsplanning van de Vlaamse overheid: een beleidsplan is opgebouwd uit een strategische visie en een set van beleidskaders.

In dialoog

Bij de opmaak van ons beleidsplan is een open dialoog belangrijk. In 2019 en 2023 namen we ruim de tijd om inwoners, belanghebbenden en lokale besturen te informeren en consulteren.

Mijlpaal

We willen de vernieuwing van het ruimtelijk beleid grondig en doordacht aanpakken, waarbij we telkens de voor- en nadelen afwegen om ten slotte goed onderbouwde beslissingen te nemen.

Het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant is een mijlpaal waar we als provincie fier op zijn. De krachtlijnen en de ruimtelijke principes die erin beschreven zijn, geven ons ruimtelijke beleid de komende jaren een duidelijke richting. Op weg naar een aangename, aantrekkelijke en duurzame provincie, waar inwoners, bedrijven en bezoekers ruimte krijgen. Ruimte om zich thuis te voelen, om creatief bezig te zijn, om zichzelf te ontplooien. Ruimte om die dingen te doen waarmee onze provincie groot is geworden en zich in de toekomst nog verder op de wereldkaart kan plaatsen.

Samen maken we er iets moois van.

Ann Schevenels
Gedeputeerde ruimtelijke planning



OPBOUW PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE VLAAMS-BRABANT

STRATEGISCHE VISIE

1. Inleiding
2. Uitdagingen
3. Missie
4. DRIE basisprincipes voor het ruimtelijke beleid



5. ZES ruimtelijke strategieën



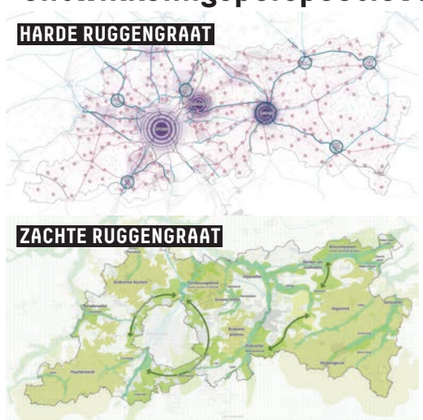
De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van belangrijke beleidsopties op lange termijn. De strategische visie bestaat uit een inleiding, de uitdagingen die de aanleiding vormen voor de opmaak van dit beleidsplan, de missie, 3 basisprincipes en 6 ruimtelijke strategieën.

BELEIDSKADERS

1. ZES thematische beleidskaders



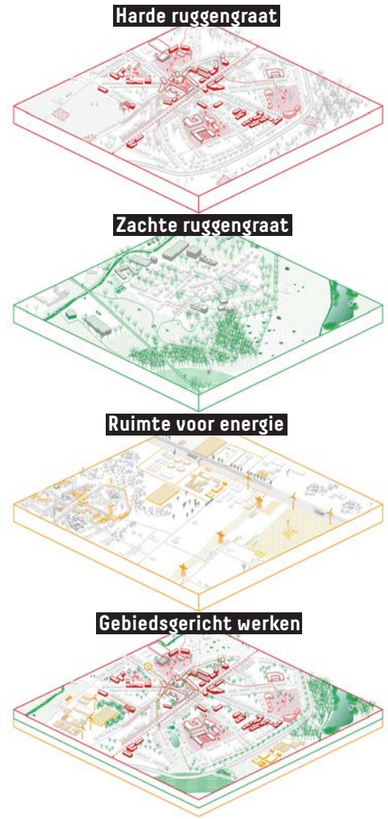
2. Beleidskader selecties en ontwikkelingsperspectieven



Naast de strategische visie werden zeven beleidskaders opgemaakt die het ruimtelijk beleid verder vormgeven. Zes thematische beleidskaders met verschillende beleidslijnen en ontwerpprincipes. Om een concrete doorwerking naar maatregelen, instrumenten en acties mogelijk te maken werd een bijkomend beleidskader 'Selecties en ontwikkelingsperspectieven' opgenomen. De vaststelling van een eerste beleidsplan met strategische visie en één of meer beleidskaders kan worden gevolgd door vaststelling van bijkomende beleidskaders.

ACTIE

4 Provinciale werven -
4 Krachtlijnen voor actie



Het laatste hoofdstuk '4 Provinciale werven - 4 Krachtlijnen voor actie' maakt de koppeling met het Actieprogramma Ruimte 2020-2025 en geeft de actiegerichtheid van het beleidsplan aan. Concreet maakt het hoofdstuk de vertaling van de verschillende beleidslijnen naar acties. Dit volgens vier krachtlijnen.

INHOUD

STRATEGISCHE VISIE

INLEIDING 13
Aanleiding van de vernieuwing van het ruimtelijk beleid
Van structuurplan naar beleidsplan
Doorlopen traject
Samen voor een sterk provinciaal ruimtelijk beleid

UITDAGINGEN 25
Klimaatverandering en energiebehoefte
Demografie
Ecosystemen en hun diensten onder druk
Mobiliteit
Economische ontwikkeling

MISSIE 39

BASISPRINCIPES VOOR HET RUIMTELIJK BELEID 43
Cultuurlandschap als nieuwe bril
Basisprincipes

STRATEGIEËN 61
Hoogdynamische corridors, harde ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen
Robuust openruimtenetwerk, zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen
Productief landschap
Netwerk van levendige kernen
Internationale groeipolen en optimalisatie economische knooppunten
Ruimte voor energie
Een ambitieus ruimtelijk verhaal

BELEIDSKADERS

THEMATISCHE BELEIDSKADERS 81
Mobiliteit
Voorzieningen
Wonen
Economie
Open ruimte
Energie

BELEIDSKADER SELECTIES & ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN 193
Knooppunten in het mobiliteitsnetwerk - harde ruggengraat voor ontwikkeling
Kernenselecties
Robuust open ruimtenetwerk - zachte ruggengraat voor ontwikkeling
Gewenste ruimtelijke structuur
Bijlage - voorzet op grond van informatieve kennisdeling van het provinciaal onderzoek naar kerntypering

ACTIE

4 PROVINCIALE WERVEN – 4 KRACHTLIJNEN VOOR ACTIE 241
Versterken van kernen en het hoogdynamisch netwerk
Kwalitatief ontwikkelen van een robuust open ruimte netwerk
Activeren van productieve landschappen met ruimte voor energie
Gebiedsgericht werken

BEGRIPPENKADER 262

STRATEGISCHE VISIE

VLAAMS-
BRABANT

kruispunt van vele werelden

INLEIDING

Waarom maken we dit beleidsplan? Wat is de aanleiding? Welk traject hebben we doorlopen om tot dit document te komen?

AANLEIDING VAN DE VERNIEUWING VAN HET RUIMTELIJK BELEID

Onze provincie wordt geconfronteerd met **nieuwe en evoluerende uitdagingen**: de mobiliteitsdruk is groter dan 15 jaar geleden, de steden doen het beter maar de toenemende bebouwing buiten de steden heeft een impact op het landschap, de open ruimte verdwijnt aan een hoog tempo, het klimaat verandert, de economie transformeert en kent een sterke wereldwijde concurrentie. Uitdagingen die aangepaste en nieuwe antwoorden vragen vanuit het ruimtelijke beleid.

De afgelopen jaren kregen we **waardevolle inzichten** in de manier waarop onze ruimte functioneert. We weten welke ingrediënten van het beleid effect hebben en welke niet. Daarom worden sommige uitdagingen vandaag op een andere manier benaderd en aangepakt dan enkele jaren geleden.

De provincie hanteert voor haar ruimtelijke beleid **al ruim tien jaar de methodiek van structuurplanning.** Dat is een dynamisch en continu proces van ruimtelijke visie- en beleidsvorming, gericht op de lange termijn (2030 en verder). Strategische projecten en andere instrumenten zetten deze langetermijnvisie om in de praktijk. Het eerste ruimtelijk structuurplan van de provincie Vlaams-Brabant is van kracht sinds 7 oktober 2004, in 2012 werd het beperkt herzien. Grote delen van het structuurplan, zoals de strategische principes, zijn nog steeds relevant.

Dit alles maakt dat de **invulling van het ruimtelijke beleid aan vernieuwing toe is.** Daarom dit ‘beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant’, de opvolger van het structuurplan Vlaams-Brabant. Met een aangepaste verhaallijn, heldere uitdagingen en duidelijke prioriteiten. Nieuwe basisprincipes en ruimtelijke strategieën versterken de bestaande ruimtelijke principes, en samen bieden ze een antwoord op de uitdagingen waar we voor staan.

VAN STRUCTUURPLAN NAAR BELEIDSPLAN

In de klassieke planningshiërarchie staat het provinciale beleidsniveau tussen het Vlaamse en het gemeentelijke niveau. **In de Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) maakt dit principe voor een stuk plaats voor partnerschappen over beleidsthema's en bestuursniveaus heen.**

Meer samenwerking, dus. Daarbij is een wervende provinciale visie en missie onontbeerlijk. Onze belangrijkste **inhoudelijke missie? Het creëren van (ruimtelijke) samenhang op regionaal niveau.** We trachten de bestuurlijke kloof tussen het gewestelijke en het gemeentelijke niveau te overbruggen met geslaagde en inspirerende samenwerkingsverbanden.

Het bestaande systeem van structuurplanning wordt geleidelijk vervangen door een systeem van beleidsplanning. Een ruimtelijk beleidsplan is opgebouwd uit een strategische visie en een set van beleidskaders. Partnerschappen tussen overheden en ruimtegebruikers zijn essentieel voor een realisatiegericht beleid: de visie is gemeenschappelijk en de beleidskaders zijn onderhandeld. Het beleidsplan moet voldoende robuust en omvattend zijn, met een visie en een consistente set beleidskaders die toelaten om het structuurplan achter zich te laten. Het werkt zo door op lange termijn en biedt ook in de toekomst nog mogelijkheden om nieuwe beleidskaders op te maken of bestaande beleidskaders bij te sturen.

Het systeem van beleidsplanning voorziet in een ruimtelijk beleidsplan op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau, en gemeenten kunnen als ze dat willen een intergemeentelijke visie of intergemeentelijke beleidskaders opmaken. Provincies en gemeenten krijgen hierbij voldoende vrijheidsgraden. Zo kan een gemeente de strategische visie beknopt houden en zich vooral wijden aan beleidskaders en acties die zich inpassen in het gewestelijk en provinciaal ruimtelijk beleidsplan.

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 primair ondersteunende rol maatschappelijke doelstellingen te verwezenlijken. Beleidsplanning zet daarom in op de ontwikkeling van een gemeenschappelijke ruimtelijk-maatschappelijke toekomstvisie waar vanuit onderhandelde ontwikkelingsprogramma's in operationeel beleid tot stand kunnen komen.

In het licht van het samenwerkingsmodel waarbinnen het beleidsplan wordt opgemaakt wordt geen strikte hiërarchie meer ingesteld tussen de beleidsplannen van de verschillende bestuursniveaus. De gemeentebesturen kunnen, in voorkomend geval, motiveren waarom hun beleidsplan of uitvoeringplan op bepaalde punten afwijkt van het Vlaamse en provinciale beleidsplan. Het kan in dat geval ook zijn dat het gemeentelijk niveau de visie van het provinciale beleidsplan op strategisch niveau wel onderschrijft maar dat ze andere manieren voorstelt om deze te bereiken dan vooropgesteld in de beleidskaders van het provinciaal beleidsplan.

Natuurlijk is de kijk over de grenzen van gemeenten heen nuttig en noodzakelijk om ruimtelijke keuzes te maken en afstemming te zoeken tussen bovenlokale en lokale ontwikkelingen. Zelf gebruikt de provincie de inhoud van het Beleidsplan Ruimte als basis bij het adviseren van gemeentelijke planningsprocessen. Het biedt ook een referentiekader voor gemeentebesturen. We vragen dat gemeenten mee hun schouders zetten onder de gemeenschappelijke ambitie en de inhoud van dit Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant, en de inhoudelijke lijnen doorvertalen in hun eigen (inter-) gemeentelijke beleidsplannen. Zo kunnen we samen naar oplossingen zoeken, op maat van elk gebied.

Artikel 2.1.1. Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt dat een ruimtelijk beleidsplan bestaat uit een strategische visie en één of meer beleidskaders die samen het kader aangeven voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De inleiding, uitdagingen, missie, basisprincipes voor het ruimtelijk beleid en strategieën vormen samen de strategische visie in dit beleidsplan. De 6 thematische vertalingen en de selecties en ontwikkelingsperspectieven vormen een set van 7 beleidskaders. Het hoofdstuk "4 provinciale werven/4 krachtlijnen voor actie" vormt ten slotte het meer actiegerichte luik van het beleidsplan.

DOORLOPEN TRAJECT

De provincie is niet over één nacht ijs gegaan bij de opmaak van dit Beleidsplan Ruimte. Dit document is het resultaat van een breed participatieproces.

Drie vraagstukken

In 2013 bevroeg de dienst ruimtelijke ordening experten 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?

Uitdieping visie

In juni 2015 werd een voorlopige visie 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 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.

Krachtlijnen

Begin 2017 keurde de deputatie de krachtlijnen van het toekomstige beleidsplan ruimte goed. De burgemeesters van onze gemeenten 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 is nu aangevuld met de operationele ontwikkelingsperspectieven en selecties om te komen tot de conceptnota. Meer informatie over het planproces is terug te vinden in de, procesnota‘ als bijlage.

SAMEN VOOR EEN STERK PROVINCIAAL RUIMTELIJK BELEID

De samenleving staat voor heel wat uitdagingen. De samenstelling van de bevolking wijzigt. De mensen vullen hun vrije tijd steeds anders in. Het klimaat verandert. De technologische ontwikkelingen volgen elkaar in snel tempo op. Waar je ook woont of werkt, de maatschappelijke uitdagingen zijn gelijklopend. Maar de ruimtelijke antwoorden zijn voor elk gebied anders en moeten op maat geformuleerd worden.

De 5 Vlaamse provincies dragen bij aan die gebiedsgerichte oplossingen én stemmen hun aanpak onderling af. Onze gemeenschappelijke ambitie is een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid voeren met een bovenlokale aanpak gericht op samenwerking om de uitdagingen op maat aan te pakken. Hiermee bepalen we waar we inhoudelijk voor staan en welke rol we opnemen in het toekomstig ruimtelijk beleid. We werken dit verder uit in onze provinciale beleidsplannen Ruimte.

Elke provincie is uniek en heeft haar specifiek karakter. Elke provincie maakt daarom haar eigen beleidsplan ruimte, volgt een eigen traject en legt haar eigen inhoudelijke accenten. Dit zorgt voor 5 verschillende, flexibel ingevulde, maar sterke beleidsplannen, afgestemd op de ruimtelijke situatie, kwaliteiten en identiteit van iedere provincie.

Een duurzaam kwaliteitsvol ruimtelijk beleid uitwerken en uitdragen

Het provinciaal ruimtelijk beleid moet een transitie naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling faciliteren. Duurzaam omgaan met de beschikbare ruimte is noodzakelijk zodat ook de toekomstige generaties hun ruimtelijke behoeften nog kunnen vervullen.

Via het ruimtelijk beleid werken we mee aan het welzijn en de welvaart van onze inwoners én aan een hoge omgevingskwaliteit. Zo verbeteren we de leefkwaliteit van mensen, bedrijven en organisaties in hun streek, nu en in de toekomst.

Die gemeenschappelijke ambitie vertaalt zich per provincie in een aantal principes, waarden, strategieën of krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid. Dit vormt de basis en het toetsingskader bij de ruimtelijke afwegingen die de provincies maken. Hierbij hanteren we een aantal overeenkomstige uitgangspunten: we streven naar een efficiënt ruimtegebruik, we maken een koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en duurzame mobiliteit, we houden rekening met de kwetsbaarheden van ons fysisch systeem, … Elke provincie vult deze gemeenschappelijke ambitie verder in haar beleidsplan ruimte.

Hiermee dragen we ook bij aan Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties (Sustainable Development Goals of SDG's). De verschillende provincies engageerden zich eerder al voor deze internationale ambitie.

Verder uitbouwen van een bovenlokale aanpak gericht op samenwerking

Het vernieuwd provinciaal ruimtelijk beleid plaatst een bovenlokale aanpak centraal. We moeten over de grenzen van gemeenten, beleidsdomeinen en bestuursniveaus heen beoordelen welke functies ruimtelijk het best passen op welke plaats. Een flexibele aanpak is nodig. Elk project of uitdaging heeft immers andere partnerschappen, rolverdelingen en doelstellingen.

Samenwerken wordt steeds belangrijker. We zijn een open, toegankelijk en bereikbaar openbaar bestuur op bovenlokaal schaalniveau. Bovendien zijn we een transparante en democratisch verkozen organisatie. Die legitimiteit is een goed uitgangspunt om de uitdagingen aan te pakken en hiervoor samenwerkingsverbanden en partnerschappen op maat op te starten. We verbinden en geven richting aan mensen, actoren, structuren en streken. De provincie biedt een platform en is een katalysator voor geïntegreerde, niet-hiërarchische samenwerking en brede participatie. Zo vervult de provincie haar rol als streekmotor.

… over grenzen heen

Ruimtelijke ontwikkelingen overstijgen vaak administratieve en bestuurlijke grenzen. Een gedeelde visie vanuit bovenlokaal perspectief is nuttig en noodzakelijk om ruimtelijke keuzes te maken en afstemming te zoeken tussen bovenlokale en lokale gebiedsontwikkelingen. Het biedt een referentiekader voor lokale besturen. De provincie pakt hierin zelf strategische gebieden en projecten aan die gemeentes en deelregio's ten goede komen. Ook is de afstand tussen het Vlaamse en het gemeentelijke schaalniveau vaak (te) groot. Sommige opportuniteiten vallen zo door de mazen van het net en worden noch door het Vlaamse, noch door het lokale niveau opgepikt. Dit leidt tot gemiste kansen of een onvoldoende bovenlokale samenhang in de ruimtelijke ontwikkeling. Het provinciale niveau kan die bovenlokale samenhang wel realiseren. Een provinciale visie faciliteert samenwerkingsplatformen over beleidsdomeinen en bestuursniveaus heen en geeft ze een relevant inhoudelijk kader. Hierbij respecteren we de Vlaamse krijtlijnen én de gemeentelijke autonomie. In de grensgebieden stemmen we de provinciale visies op elkaar af.

… over beleidsdomeinen heen

Alle beleidsdomeinen komen samen in de ruimte. De uitdagingen moeten dan ook geïntegreerd aangepakt worden. We beschikken over een multidisciplinair en deskundig team van medewerkers die het sectoraal belang kunnen en durven overstijgen. Het is een pluspunt dat de beleidsdomeinen in de provinciale administratie minder sterk verkokerd dan bij het Vlaamse niveau. Samenwerking over beleidsdomeinen heen is zowel een kans als een noodzaak. Het is belangrijk om raakvlakken, gemeenschappelijke doelstellingen en sectorale gevoeligheden te detecteren. De provincies kunnen dit in een breder en bovenlokaal perspectief plaatsen. Zo kunnen we oplossingen sturen naar een win-win situatie voor de ruimte én de verschillende partners.

… gebiedsgericht

Naast een generiek beleid zetten de provincies steeds meer in op een aanpak op maat van een gebied of een specifiek project. Zo'n gebiedsgerichte werking heeft in de voorbije jaren haar nut en succes bewezen voor de realisatie van een bovenlokale, gedragen visie. De provincies bezitten een kapitaal aan ervaring en expertise op dat vlak. We zoeken daarbij altijd naar geïntegreerde oplossingen voor de noden van een bepaald gebied en stemmen de aanpak en de instrumenten af op de doelstellingen. De provincies kunnen voor impulsen zorgen om de lokale en bovenlokale opportuniteiten van een gebied optimaal te benutten.

… realisatiegericht

Het is noodzakelijk om deze bovenlokale visie tastbaar te maken. Daarom werken we realisatiegericht. De plannen die we vandaag maken, moeten snel tot zichtbare veranderingen leiden op het terrein. We reiken de hand aan partners om visie en ambitie daadwerkelijk om te zetten in actie. Hiervoor zetten we de juiste instrumenten in en werken we samen met andere besturen, uitvoerende overheidsdiensten, burgers en relevante organisaties.

… waarbij we telkens een andere rol opnemen

Omdat elk project anders is, zal ook de rol die de provincie opneemt telkens verschillend zijn. We leveren maatwerk. Dit kan gaan van een coördinerende rol die de partners en hun verschillende visies samenbrengt tot een meer ondersteunende rol die onderbouwend ruimtelijk onderzoek aanreikt; van een sensibiliserende rol om partners te engageren om mee na te denken over een visie tot een trekkersrol om uitvoering te geven aan een gedragen ruimtelijke beleidsvisie.
Naast het werken aan onze eigen provinciale projecten, blijft het ondersteunen van gemeenten en andere actoren via advisering, ruimtelijk onderzoek, kennisuitwisseling, sensibilisering, … een belangrijke pijler voor de provincies.

Om uitdagingen op maat aan te pakken

Het zijn die uitdagingen waarop de provincies hun kennis en expertise willen inzetten. Uitdagingen die gemeentegrenzen overstijgen en/of die complex zijn waardoor de medewerking van heel wat betrokkenen vereist is. Door het opnemen van de gepaste rol(len), kan samen met alle actoren naar oplossingen gezocht worden op maat van het gebied. Zo wordt bijgedragen aan de identiteit en authenticiteit van elke streek en een aangename leefomgeving voor iedereen.

De provincie zal als intermediair bestuursniveau en vanuit de bevoegdheden haar toegewezen vanuit het Provinciedecreet vooral inzetten op het vorm geven van samenwerking. Dit maakt dat veel van de ambities niet door de provincie zelf maar door andere actoren en dan met name de gemeenten en het Vlaams Gewest zullen gerealiseerd worden. De provincie is niet het best geplaatste niveau om op alle, bijzonder grote, uitdagingen een antwoord te kunnen formuleren. De provincie hanteert het subsidiariteitsprincipe als leidraad in dit verband. De provincie wil wel actief meewerken aan oplossingen en niet aan de zijlijn blijven staan.

Met de provincies als streekmotor gaan de zaken vooruit in Vlaanderen!

UITDAGINGEN

Welke grote, inhoudelijke uitdagingen vormen de aanleiding voor de opmaak van dit beleidsplan ruimte?

UITDAGINGEN

- **KLIMAATVERANDERING EN ENERGIEBEHOEFTE**
- **DEMOGRAFIE**
- **ECOSYSTEMEN EN HUN DIENSTEN ONDER DRUK**
- **MOBILITEIT**
- **ECONOMISCHE ONTWIKKELING**

KLIMAATVERANDERING EN ENERGIEBEHOEFTE

In 2004, toen het provinciaal ruimtelijk structuurplan werd goedgekeurd, was er geen aandacht voor klimaatverandering. **Anno 2017 stellen we vast dat de aarde snel opwarmt en dat dit het gevolg is van de uitstoot van broeikasgassen door menselijke activiteiten. Het is van fundamenteel belang om de opwarming tegen te gaan om zo de negatieve gevolgen in te perken.**[1] Wetenschappers van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), de klimaatorganisatie van de Verenigde Naties (VN), berekenden dat de concentratie broeikasgassen (bijna) niet meer mag stijgen als we een ongecontroleerde, zelfversterkende opwarming van de aarde willen voorkomen. **Een drastische vermindering van onze uitstoot van broeikasgassen is dus noodzakelijk.** Dit heet klimaatmitigatie: de uitstoot van broeikasgassen op aarde moet zo snel mogelijk volledig uitgedoofd worden.

Klimaatneutraal 2040

De provincie Vlaams-Brabant heeft zich geëngageerd om samen met gemeenten, bedrijven, kennisinstellingen, middenveld en burgers te evolueren naar een klimaatneutraal en klimaatbestendig Vlaams-Brabant tegen 2040. Klimaatneutraliteit betekent dat we tegen 2040 niet meer willen bijdragen aan de toename van broeikasgassen in de atmosfeer. Om die doelstelling te bereiken, moeten de broeikasgassen die we uitstoten in evenwicht zijn met wat de natuur kan opnemen. Dit komt overeen met een vermindering van minstens 80% van de broeikasgassen tegen 2040 t.o.v. 2011.[2] **Het is een uitdaging om deze mitigatie-ambitie te vertalen in het ruimtelijke beleid.** Hiervoor hebben we nood aan ruimtelijke strategieën die de uitstoot van broeikasgassen in alle sectoren helpen afbouwen.

Klimaatadaptatie

De klimaatverandering maakt het weer extremer, met zowel perioden van droogte als wateroverlast. Het klimaat wordt gemiddeld ook warmer, met hittestress tot gevolg, vooral in de steden en andere dichtbebouwde gebieden. Dit zijn de directe gevolgen, maar de klimaatverandering heeft ook ingrijpende indirecte gevolgen. Hoe produceer je bijvoorbeeld voedsel bij droogte of wateroverlast?

Voedselzekerheid, waterschaarste, veiligheid, welvaart, de druk op onze ecosystemen, het zijn allemaal uitdagingen veroorzaakt door de klimaatverandering.[3] Daarom moeten we niet alleen inzetten op klimaatmitigatie - het uitdoven van de uitstoot aan broeikasgassen - , maar ook op klimaatadaptatie. Dit betekent het aanpassen aan een veranderend klimaat, het beschermen tegen de onomkeerbare risico's van klimaatopwarming. **Voor het ruimtelijke beleid bestaat de adaptatie-uitdaging er in om onze ruimte zo te organiseren dat de provincie en haar inwoners maximaal beschermd worden tegen deze risico's.**

Energiebehoefte verkleinen

Onze energiebehoefte is één van de belangrijkste bronnen van broeikasgassen. Dat komt omdat we onze energie vandaag vooral uit fossiele brandstoffen winnen. **De klimaatuitdaging bestaat er dus in om onze energiebehoefte te verkleinen én bovendien de omslag te maken van fossiele brandstof naar hernieuwbare energie.** Bijkomende uitdagingen daarbij zijn de geopolitieke afhankelijkheid die met fossiele brandstofconsumptie gepaard gaat, de nood aan energiezekerheid in tijden van mogelijke tekorten en afschakelplannen, en de (nog steeds) groeiende vraag naar energie.

In het ruimtelijke beleid staat de **beperking van de energiebehoefte** voorop. De organisatie van de ruimte zodat de energiebehoefte zo klein mogelijk is, is immers een grote uitdaging. Maar ook de omslag van fossiele naar een hernieuwbare energie heeft ruimtelijke gevolgen. Je stapt immers over van een gecentraliseerd en amper zichtbaar energiesysteem naar een decentraal energiesysteem met een duidelijke landschappelijke impact. Om energie te winnen uit hernieuwbare bronnen als wind, zon, biomassa en aardwarmte, heb je technische installaties nodig, verspreid over het landschap. Bovendien moet je de energie kunnen bufferen, omdat vraag en aanbod niet altijd op elkaar zijn afgestemd. Deze buffering kan betekenen dat je de energie opslaat voor later gebruik, de vraag dynamisch kan aanpassen, of de energie kan importeren en exporteren.[4] **Grote opgaven en veel ruimtelijke afwegingen** in een provincie waar de druk op de ruimte al groot is.

[1] Vroeger werd soms gesproken over een bepaalde drempelwaarde waaronder klimaatverandering 'veilig' blijft, het zogenaamde "guardrail concept" of vangrailconcept. Dit concept impliceert dat er een grens (marge) bestaat die totale bescherming biedt tegen gevaarlijke gevolgen van de opwarming van de aarde. Dit verouderde concept is inadequaat en niet langer aan de orde nu duidelijk is dat klimaatverandering reeds een impact en significante effecten heeft. Klimaatbeleid gaat daarom in de eerste plaats over het nastreven van een limiet waaronder de risico's van klimaatverandering sociaal of op een andere grondslag aanvaardbaar blijven. Bron: http://unfccc.int/resource/docs/2015/sb/eng/inf01.pdf

[2] Provincie Vlaams-Brabant (2015). Klimaatstudie: Vlaams-Brabant klimaatneutraal in 2040. Raadpleegbaar via http://www.vlaamsbrabant.be/binaries/vlaams-brabant-klimaatneutraal-klimaatstudie-finaal-rapport_tcm5-109570.pdf. Provincie Vlaams-Brabant (2016). Provinciaal klimaatbeleidsplan 2040. https://www.vlaamsbrabant.be/sites/default/files/media/files/2020-06/klimaatstudie-vlaams-brabant-klimaatneutraal-150630.pdf

[3] We gaan niet dieper in op de negatieve gevolgen (en de waarschijnlijkheid ervan) van klimaatverandering. Voor meer informatie over de gevolgen van klimaatverandering, zie https://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR_AR5_FINAL_full.pdf

[4] Posad, 3E, UGent en Resourcedesign (2015). Energielandschap Vlaanderen. Onderzoek in het kader van LABO RUIMTE en in opdracht van het Team Vlaams Bouwmeester, Ruimte Vlaanderen, VITO, VLM en het Vlaams Energieagentschap. Raadpleegbaar via http://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws/rapport-energielandschappen.

DEMOGRAFIE

De provincie Vlaams-Brabant groeit. **Cijfers duiden in de richting dat de provincie in 2030, 76.000 inwoners meer zou kunnen huisvesten dan 2015. Dat zou neerkomen op 44.000 huishoudens.** De evolutie kan niet losgezien worden van die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG). De cijfers van Statistiek Vlaanderen tonen een belangrijke bevolkingsinstroom vanuit het BHG naar het Vlaams Gewest. Het BHG draagt een grote verantwoordelijkheid om die stadsvlucht in eerste instantie tegen te gaan. Deze instroom kan immers niet los gezien worden van het gebrek aan toegankelijke en kwaliteitsvolle woningen in Brussel. Vlaams-Brabant wil en kan niet de enige buffer zijn die de stadsvlucht uit Brussel opvangt. De provincie pleit ervoor dat het Vlaamse Gewest binnen het planproces voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen in samenspraak en afstemming met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afspraken maakt rond de opvang van de woonbehoeften in Brussel en de Vlaamse Rand. De stijging van het aantal huishoudens is het sterkst in de Vlaamse Rand en in de steden, én in de leeftijdscategorie 65+. In de periode 2015-2030 komen er 66.000 extra 65-plussers bij, terwijl er ‚slechts' 9.000 -65 jarigen bij komen. Dit maakt de impact van **vergrijzing** erg tastbaar.

Ook de impact van gezinsverdunning wordt voelbaar: in de periode 2015-2030 neemt het aantal één- en tweepersoonshuishoudens sterker toe dan de huishoudens met drie of meer personen. Dit komt door de vergrijzing, maar ook door andere trends zoals minder kinderen per gezin, meer kinderloze gezinnen en een stijgend aantal alleenstaanden.[5]

Meer huishoudens betekent meer **nood aan geschikte woningen.** Gezinsverdunning en vergrijzing zijn belangrijke demografische trends. Dit betekent dat vooral de vraag naar kleinere woningen gerelateerd aan (zorg)voorzieningen sterk zal stijgen in de komende jaren.

Wonen op de juiste plek

De provincie Vlaams-Brabant heeft een duidelijk beeld van het aantal woningen dat de komende jaren kan gerealiseerd worden. Het aanbod aan bebouwbare percelen is groot genoeg om een antwoord te bieden op de vraag naar bijkomende woningen. Het overgrote deel van deze voorraad bevindt zich echter buiten de kernen, in watergevoelige gebieden, en/of is slechts beperkt ontsloten met openbaar vervoer. Dit gedeelte van het nog **beschikbare juridische woonaanbod is dus niet optimaal gelegen.** De demografische groei botst op deze plaatsen met andere uitdagingen, zoals het behoud van onze open ruimte en de bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen. Het is een belangrijke uitdaging voor het ruimtelijke beleid om de nood aan bijkomende woningen op te vangen op ruimtelijk geschikte locaties, rekening houdend met deze talrijke andere uitdagingen. De manier waarop we met de bestaande juridische bouwvoorraad omgaan, moeten we dus heel kritisch bekijken.

[5] Sum Research (2015), Kwantitatief onderzoek naar de evolutie van het woonaanbod en prognose van de woonbehoeften in de provincie Vlaams-Brabant. Onderzoeksrapport in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant. Alle cijfers werden in functie van de leesbaarheid afgerond naar duizendtallen. De prognoses zijn gebaseerd op de SVR prognose, observatiejaar 2008, bijgesteldop basis van de federale bevolkingsprojecties observatiejaar 2013. Voor de woningmarkt Leuven, met haar zeer afwijkend bevolkingsprofiel ten gevolge van de typische migratiepatronen, is de methode van het Federaal Planbureau niet betrouwbaar. De prognose werd daarom op dit vlak gecorrigeerd (5000 extra inwoners tegen 2030), uitgaande van de feitelijk vastgestelde migratiepatronen.

ECOSYSTEMEN EN HUN DIENSTEN ONDER DRUK

Ecosystemen voorzien ons van een hele reeks diensten en goederen van onschatbare waarde voor onze maatschappij.[6] Ze 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, enzovoort. Ook de open ruimte geeft plaats aan ecosystemen. Ze geeft ons ruimte voor buitenactiviteiten zoals recreatie, sport en ontspanning. Deze voordelen van ecosystemen, noemen we ecosysteemdiensten (ESD).

In Vlaanderen blijft de vraag naar ecosysteemdiensten toenemen. **Deze maatschappelijke vraag is nu al echter veel groter dan wat ecosystemen ons kunnen aanbieden.** Dit intensief gebruik eist een tol: het aanbod van de ecosysteemdiensten zoals bescherming tegen overstromingen en droogte, regulatie van het klimaat, plaagbeheersing, behoud bodemvruchtbaarheid en groene ruimte voor buitenactiviteiten neemt af.[7]

Biodiversiteit en open ruimte

Biodiversiteit en open ruimte zijn essentieel voor de levering van ecosysteemdiensten. De vermindering van ecosysteemdiensten heeft meerdere oorzaken. Voor deze levering van ecosysteemdiensten zijn bepaalde vormen van biodiversiteit essentieel[8], en de biodiversiteit heeft het soms moeilijk. Ecosystemen staan ook ruimtelijk onder druk. De open ruimte blijkt regelmatig niet opgewassen tegen ontwikkelingen zoals wonen, economie of mobiliteit. Het innemen van open ruimte gaat immers vaak sneller en gemakkelijker dan al bebouwde ruimte te hergebruiken. Bij de inrichting van de open ruimte gaan al te vaak kwaliteiten van het ecosysteem achteruit, bijvoorbeeld bij het rechttrekken van waterlopen en het verwijderen van kleine landschapselementen. Dit tast leefgebieden aan en veroorzaakt fragmentatie, wat net als klimaatverandering een belangrijke negatieve impact heeft op de biodiversiteit en kwaliteit van ecosystemen.[9] Druk op biodiversiteit en open ruimte zet dus de ecosystemen en hun diensten onder druk.

[6] Voor meer info, zie Wouter Van Reeth, Lieven De Smet, Rolinde Demeyer, Toon Spanhove, Peter Van Gossum (2014). Hoofdstuk 8 - Waardering. (INBO.R.2014.6000179). In Stevens, M. et al. (eds.), Natuurrapport - Toestand en trend van ecosystemen en ecosysteemdiensten in Vlaanderen. Technisch rapport. INBO, Brussel. Raadpleegbaar via https://www.vlaanderen.be/publicaties/natuurrapport-toestand-en-trend-van-ecosystemen-en-ecosysteemdiensten-in-vlaanderen-technisch-rapport-hoofdstuk-8-waardering

[7] Gebaseerd op gegevens voor Vlaanderen, maar er is geen reden om te veronderstellen dat het beeld er anders uitziet voor de provincie Vlaams-Brabant. Sander Jacobs, Toon Spanhove, Jeroen Panis (2014). Hoofdstuk 5 - Toestand en trend van ecosysteemdiensten in Vlaanderen (INBO.R.2014.6160407). In Stevens, M. et al. (eds.), Natuurrapport - Toestand en trend van ecosystemen en ecosysteemdiensten in Vlaanderen. Technisch rapport. INBO, Brussel. Raadpleegbaar via https://www.vlaanderen.be/publicaties/natuurrapport-toestand-en-trend-van-ecosystemen-en-ecosysteemdiensten-in-vlaanderen-technisch-rapport-hoofdstuk-5-toestand-en-trends-van-ecosysteemdiensten-in-vlaanderen

[8] Biodiversiteit kan op vier manieren in relatie staan met een ecosysteemdienst. Voor meer info, zie Meiresonne L., Turkelboom, F. (2014). Biodiversiteit als basis voor ecosysteemdiensten in Vlaanderen. Tweede editie. INBO, Brussel. Raadpleegbaar via http://www.vliz.be/imisdocs/publications/242740.pdf.

[9] Heidi Demolder, Anik Schneiders, Toon Spanhove, Dirk Maes, Wouter Van Landuyt & Tim Adriaens (2014). Hoofdstuk 4 - Toestand biodiversiteit. (INBO.R.2014.6194611). In Stevens, M. et al. (eds.), Natuurrapport - Toestand en trend van ecosystemen en ecosysteemdiensten in Vlaanderen. Technisch rapport. INBO, Brussel.

Voedselproductie onder druk

De druk op de ecosysteemdienst voedselproductie is een voorbeeld van hoe druk op open ruimte zijn weerslag heeft op de levering van ecosysteemdiensten. Het groot verschil tussen de bestemming en het effectieve gebruik van landbouwgronden, geeft aan dat de voedselproductie binnen onze provincie onder druk staat[10]. Vrijgekomen landbouwgebouwen worden zelden opnieuw gebruikt voor landbouwactiviteiten.[11] Enerzijds heeft dit te maken met schaalvergroting binnen de landbouw en het gebrek aan opvolging binnen bestaande landbouwbedrijven. Anderzijds blijkt dat landbouwgebouwen vaker gebruikt worden voor niet-agrarische activiteiten zoals wonen, economie of recreatie. **Voedselproductie staat bijgevolg onder druk, zelfs in landbouwgebied.**

De dalende evolutie van het aantal landbouwers, de prognoses rond pensionering[12] en het toenemende aantal stopzettingen doet vragen rijzen. De verwachtingen zijn dat in de komende 10 jaar op een groot aantal agrarische sites veranderingen zullen plaatsvinden. Hoe omgegaan wordt met deze sites nadat ze op de vastgoedmarkt komen, bepaalt grotendeels ook de verandering die het Vlaamse platteland zal ondergaan."[13] We moeten daarbij ook het huidige landbouwsysteem in vraag durven stellen.
Voedselproductie is niet alleen belangrijk om de toenemende bevolking te voeden maar heeft ook een structurele rol in het beheer van de open ruimte en de ondersteuning van andere ecosysteemdiensten. **De open ruimte in onze provincie moet in de toekomst grondig en goed beheerd worden. Zonder een sterk landbouwsysteem en natuurbeheer als drager van het robuust openruimtenetwerk is onduidelijk wie of wat daarvoor zal instaan.** Het beantwoorden van deze vraag is de essentie van deze uitdaging voor het ruimtelijke beleid.

[10] 28% van het voor landbouw bestemde gebied kent geen geregistreerd landbouwgebruik. Dat is een oppervlakte zo groot als 16% van onze provincie. Bron: Vlaams-Brabant (2016). Duurzaamheid van de Vlaams-Brabantse land- en tuinbouw. Rapport met economische, ecologische en sociale indicatoren van de land- en tuinbouw. Raadpleegbaar via: https://www.vlaamsbrabant.be/sites/default/files/2021-02/rapport-duurzaamheid-land-en-tuinbouw-2015.pdf

[11] Atelier Romain, ILVO & LDR (2017). Onderzoek naar de bruikbaarheid van het concept 'strategische landbouwgebieden' en naar een toolset om strategische landbouwgebieden te vrijwaren voor de beroepslandbouw. In opdracht van het departement Landbouw en Visserij.

[12] In Vlaams Brabant bedraagt de gemiddelde leeftijd van de bedrijfsleiders 56 jaar. Provincie Vlaams-Brabant, dienst landbouw (2017). Eigen verwerking gegevens perceelsregistratie 2016 voor Vlaams-Brabant.

[13] Atelier Romain, ILVO & LDR (2017). Onderzoek naar de bruikbaarheid van het concept 'strategische landbouwgebieden' en naar een toolset om strategische landbouwgebieden te vrijwaren voor de beroepslandbouw. In opdracht van het departement Landbouw en Visserij.

MOBILITEIT

In Vlaams-Brabant maken steeds meer mensen steeds meer verplaatsingen. De oorzaak? Demografische groei, de blijvende aantrekkingskracht van onze centraal gelegen provincie, een groeiend aantal pendelaars, een hoger activiteitenniveau, een hogere welvaart, en (te) grote afstanden tussen activiteiten en voorzieningen. **Voor deze verplaatsingen kiezen we in twee op drie gevallen voor de auto**. Voor woon-werkverkeer gaat het zelfs over vier op vijf verplaatsingen.[14] Meer verplaatsingen met de auto, betekenen meer files. Ook de alternatieve (sluip)routes raken overbelast. Structurele files komen hierdoor niet enkel op primaire, maar ook op secundaire wegen en lokale routes voor.

De te grote druk op de verkeersinfrastructuur leidt tot onveiligheid en een vermindering van de leefbaarheid, zowel voor omwonenden als voor gebruikers. Vooral de zachte weggebruiker lijdt onder de verkeersonveiligheid. Bovendien veroorzaakt verkeer 44% van de CO2-uitstoot op het grondgebied van de provincie Vlaams-Brabant. Personenwagens zijn verantwoordelijk voor 80% van de CO2-uitstoot gerelateerd aan verkeer.[15] Als de huidige tendens aanhoudt, dan neemt het wegverkeer tegen 2030 met nog eens 15 tot 30% toe.[16] De negatieve gevolgen voor onze bereikbaarheid, leefbaarheid van woongebieden en aantrekkelijkheid van handelskernen zouden nefast zijn. Ook voor onze economie en onze klimaatdoelstellingen trouwens.

Nabijheid is de beste mobiliteit

Meer weginfrastructuur biedt geen duurzame oplossing voor dit probleem. Een structurele oplossing voor het mobiliteitsprobleem moet in de eerste plaats **ingrijpen op de oorzaak van deze verplaatsingsbehoefte**. Met andere woorden, we moetende ruimte zo organiseren dat de verplaatsingsbehoefte minimaal wordt. Nabijheid is immers de beste mobiliteit.

[14] BUUR, eigen verwerking Herkomst-Bestemmingsmatrix Vlaams Verkeerscentrum, ochtendspits (8-9u), 2009

[15] Provincie Vlaams-Brabant (2015). Klimaatstudie: Vlaams-Brabant klimaatneutraal in 2040. Raadpleegbaar via https://www.vlaamsbrabant.be/sites/default/files/media/files/2020-06/klimaatstudie-vlaams-brabant-klimaatneutraal-150630.pdf

[16] BUUR, eigen extrapolatie cijfers Herkomst-Bestemmingsmatrix Vlaams Verkeerscentrum, ochtendspits (8-9u), 2009

Modal shift

De verplaatsingen die we dan toch nog moeten doen, moeten we optimaal invullen. Er dringt zich een modal shift op: van de wagen naar een mix van verschillende vervoersmodi. In de Klimaatstudie Vlaams-Brabant wordt een modal shift bepleit van personenwagen naar fiets en openbaar vervoer (50% auto, 25% fiets en 25% openbaar vervoer).[17] Om daartoe te komen, moeten we een versnelling hoger schakelen om het aanbod en de infrastructuur te verbeteren. Recent cijfermateriaal bewijst dat goed georganiseerd openbaar vervoer werkt als het voorhanden is.[18]

Opmars van de fiets

De fiets is aan een indrukwekkende opmars bezig. Naast een spectaculaire opkomst van de e-bike zien we een enorme diversifiëring in types en gebruik van de fiets: bakfietsen, fietskarren, cargo-bikes, tricyles... Hierdoor wordt de fiets voor steeds meer doeleinden ingezet, inclusief privaat of commercieel vervoer van kleine vrachten. Zo gaat hij de concurrentie aan met het gemotoriseerd verkeer. Het is een bijzonder grote uitdaging voor het ruimtelijke beleid om deze evolutie ook van de aangepaste infrastructuur te voorzien in functie van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Onderzoek van VITO toont aan dat investeringen in fietsinfrastructuur altijd lonen én zichzelf tot 14 keer terugbetalen op het vlak van gezondheid, leefmilieu en verkeersveiligheid.[19]

De mobiliteitsuitdaging heeft ten slotte ook een **fundamentele sociale component**. De mate waarin iemand zich kan verplaatsen, bepaalt immers ook de mate waarin die persoon kan participeren in de samenleving. Vooral buiten de stad, waar activiteiten en voorzieningen op grote afstand liggen en de uitbouw van een performant openbaar vervoer een bijzondere uitdaging vormt. Dit heeft vooral gevolgen voor specifieke doelgroepen zoals ouderen, schoolgaande jeugd, en personen met een beperkte mobiliteit. Maar ook in stedelijke gebieden blijft het aanpakken van mobiliteitsarmoede een belangrijke uitdaging.

[17] Provincie Vlaams-Brabant (2015). Klimaatstudie: Vlaams-Brabant klimaatneutraal in 2040. Raadpleegbaar via https://www.vlaamsbrabant.be/sites/default/files/media/files/2020-06/klimaatstudie-vlaams-brabant-klimaatneutraal-150630.pdf

[18] Zo noteerde de NMBS 50% meer treinreizigers sinds het treintraject Brussel-Leuven op vier sporen werd gebracht – zonder noemenswaardige promotionele acties. En waar in 2000 slechts 8 à 9% van alle passagiers en werknemers met het openbaar vervoer naar de luchthaven afzakten, is dat percentage intussen tot 20% opgeklommen.

[19] Buekers, J., et al. (2015). Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: application to two bicycle highways. Journal of Transport & Health.

ECONOMISCHE ONTWIKKELING

Vlaams-Brabant is een economisch welvarende regio. **Om deze welvaart te vrijwaren, moeten we de concurrentiepositie van onze provincie voortdurend versterken.** De Vlaams-Brabantse economie staat immers niet op zichzelf, maar is gekoppeld aan een veranderende wereldeconomie. Het is een uitdaging om die wereldwijde veranderingen op de juiste manier te weerstaan (robuustheid) of op te vangen (veerkracht). Dit vergt een grensoverschrijdende blik en een goede kennis van de sterktes, zwaktes en opportuniteiten van de Vlaams-Brabantse economie.

Ruimte voor bedrijvigheid en handel is één van de belangrijke ingrediënten voor economische welvaart. Het is bijzonder moeilijk om economische groei en de ruimte die daarvoor nodig is te becijferen. Belangrijk is wel om kwaliteit te bieden. Daarom staat het **optimaliseren van de bestaande economische infrastructuur hoger op de agenda dan het realiseren van bijkomende ruimte voor bedrijven.**

Onderbenutte bedrijventerreinen

Veel van de bestaande terreinen zijn verouderd, kennen een inefficiënt ruimtegebruik en hebben nood aan een grondige opwaardering. In sommige gevallen zelfs een volledige reconversie. Van de 5.939 ha bestemde bedrijvenzone (volgens de geldende bestemmingsplannen) binnen Vlaams-Brabant is slechts 4.615 ha in gebruik, maar niet altijd even ruimtelijk efficiënt. De infrastructuur zelf neemt hiervan 10% in.

Er is 1.325 ha niet in gebruik omwille van leegstand, lopende herontwikkelingsprocessen, het statuut van reservegrond, speculatie, ontbrekende infrastructuur, en dergelijke meer.[20] Deze on(der)benutting is relatief gezien groter in het arrondissement Leuven dan in Halle-Vilvoorde.

Veel van deze (onontwikkelde) terreinen stammen uit een periode waarin een verregaande zonering aan de orde was. Deze aanpak heeft verschillende nadelen: steden en dorpen verliezen hun economische relevantie, woon-werkverplaatsingen worden langer en gebeuren hoofdzakelijk met de auto, en het ruimtebeslag is veel groter dan nodig. Daarnaast is economische bedrijvigheid niet uitsluitend geconcentreerd in de bedrijvenparken: van de huidige economische activiteiten is 77% procent (nog) verweven met andere ruimtefuncties.[21] [22] Deze cijfers illustreren de **grote nood aan meer ruimtelijke efficiëntie** in het economisch systeem, zowel kwalitatief als kwantitatief.

[20] Agentschap Ondernemen (2017) bezettingstabel 01/2017

[21] Eigen verwerking van RSZ-gegevens

[22] Idea Consult (2014) 'Raming van de behoefte aan bedrijventerreinen in het Vlaams Gewest – deel 1 Analyserapport

Handel in de stad

Een gelijkaardige redenering geldt voor **handel**. Om onze stads- en dorpskernen aantrekkelijk te houden, moeten we de detailhandel hier ruimte geven. Dit betekent dat we de huidige trend waarbij veel van dergelijke detailhandelszaken een plek buiten de stad zoeken, moeten bijsturen. Want de gevolgen hiervan zijn gekend: niet alleen betekenen deze handelszaken een geduchte concurrentie voor de handelsactiviteiten in de nabije stadscentra, ze zorgen bovendien voor een extra verkeersbelasting op de steenwegen waar ze gevestigd zijn. De vele in- en uitvoegbewegingen zorgen ook voor potentieel gevaarlijke situaties. Bepaalde ruimtebehoevende winkels zijn omwille van hun grootte[23] of hun specifieke handelsaanbod niet of moeilijk in de stadskern onder te brengen. Zij vragen een specifiek beleid.

Kantoren

Onze provincie kent omwille van de internationale uitstraling van Brussel, de luchthaven en de aanwezigheid van de kenniseconomie, een grote aantrekkingskracht voor kantoren. Toch heeft de luchthavenregio af te rekenen met een aanzienlijke leegstand in de verouderde monofunctionele kantorenzones.[24] Het is een uitdaging om dergelijke personeelsintensieve activiteiten op de ruimtelijk meest geschikte locaties te stimuleren, en een nieuw toekomstperspectief uit te werken voor de leegstandszones. We moeten hierbij rekening houden met **sectorspecifieke uitdagingen en logica's.** Zo heeft de kenniseconomie in Leuven andere noden dan de bedrijvigheid rond de internationale luchthaven in Zaventem. Daarnaast heb je ook nog de meer traditionele sectoren met een belangrijke impact op de werkgelegenheid, zoals klein- en groothandel, consultancy en wetenschappelijke activiteiten, logistiek en de bouwsector.

[23] Ze hebben een beduidend grotere winkelvloeroppervlakte nodig per klant. Het betreft hier specifieke branches die door de omvang en aard van de gevoerde artikelen een grote oppervlakte nodig hebben voor de uitstalling: auto's, boten, caravans, tuincentra, bouwmarkten, grove bouwmaterialen, keukens en sanitair en meubels. Deze ruimte-extensieve branches richten zich naar consumenten met doelgerichte bezoekmotieven en worden gekenmerkt door laagfrequente aankopen.

[24] De Beule, Doornaert , Hanssens (2013) Overzicht van het kantorenpark Leegstand 2013.

MISSIE



MISSIE

Als provincie helpen we de uitdagingen van onze samenleving het hoofd te bieden. Dit beleidsplan doet dit vanuit het ruimtelijke beleid: het bevat inhoudelijke basisprincipes, strategieën en thematische vertalingen die ambitieuze antwoorden bieden op de ruimtelijke uitdagingen waarmee we geconfronteerd worden. **De missie is drieledig.**

Samenhang

Op vlak van ruimtelijk beleid is de afstand tussen het Vlaamse en het gemeentelijke bestuursniveau vaak groot. Sommige ruimtelijke uitdagingen of doelstellingen worden noch door het Vlaamse, noch door het lokale niveau behandeld. Het resultaat? Onvoldoende regionale samenhang in de manier waarop wonen, economie, mobiliteit, voorzieningen, enzovoort georganiseerd worden. **Het is de missie van onze provincie om die regionale samenhang wél te creëren.** Het is immers een fundamentele voorwaarde voor een kwalitatief, duurzaam en klimaatneutraal[25] Vlaams-Brabant.

Partnerschappen

De provincie neemt via een gebiedsgerichte werking een regisseursrol op zich. Zo zet ze op het terrein **partnerschappen** op, om met een geïntegreerde aanpak projecten vorm te geven.

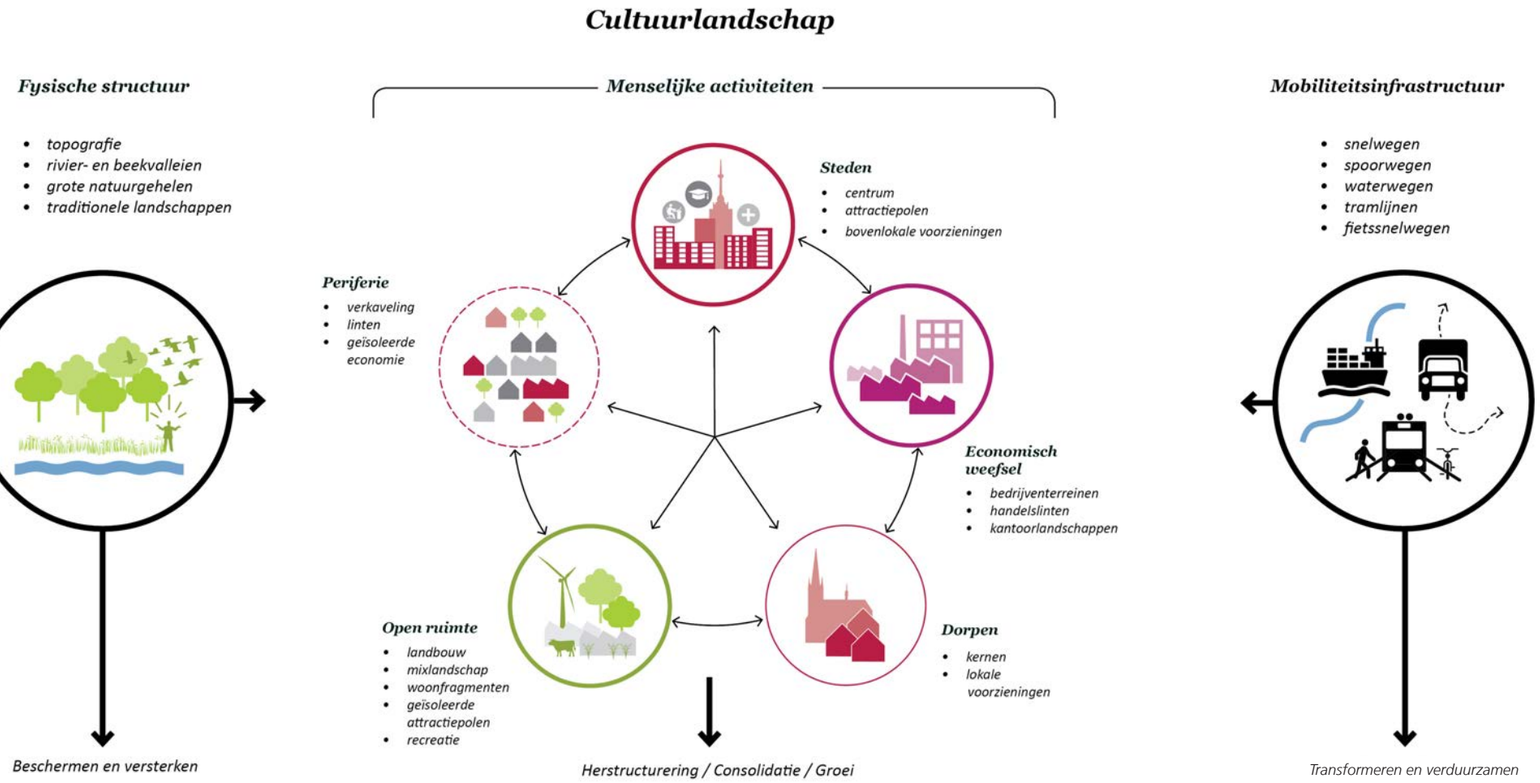
Samenwerkingsplatform

Deze bovenlokale ondersteuning hangt samen met de ambitie van de provincie om het **ruimtelijke beleid in te zetten als samenwerkingsplatform of brug tussen verschillende bestuursniveaus en beleidsdomeinen**. Alle beleidsdomeinen komen immers samen in de ruimte rondom ons. De uitdagingen die in het vorige hoofdstuk aan bod kwamen zijn geen exclusief ruimtelijke werkvelden. Samenwerking over bestuursniveaus en beleidsdomeinen heen is daardoor zowel een kans als een noodzaak.

[25] Provinciaal klimaatbeleidsplan 2040. https://www.vlaamsbrabant.be/sites/default/files/media/files/2020-06/klimaatbeleidsplan-2040.pdf

BASISPRINCIPES VOOR HET RUIMTELIJK BELEID

Wat zijn de basisprincipes van het ruimtelijke beleid? De opvattingen die de overgang van de maatschappelijke uitdagingen naar specifieke strategieën onderbouwen?



CULTUURLANDSCHAP ALS NIEUWE BRIL

Anno 2017 is er geen enkele plek op aarde waar de mens geen sporen heeft nagelaten. Uiteraard varieert die menselijke impact sterk, maar afwezig is hij nooit. Dat geldt ook voor de provincie Vlaams-Brabant. **Onze provincie is het resultaat van de eeuwenlange wisselwerking tussen het fysische systeem en menselijke activiteiten: een cultuurlandschap**. De ruimte in dit beleidsplan bekijken we dan ook door deze bril.

In het cultuurlandschap zien we twee dominante hoofdstructuren: de fysische structuur en de mobiliteitsinfrastructuur.

- De **fysische structuur** is natuurlijk ontstaan, en omvat de rivier- en beekvalleien en de samenhangende natuurcomplexen. Deze elementen vormen samen een grensoverschrijdend netwerk, een landschappelijke structuur die we moeten beschermen en versterken, en kan uitgroeien tot een robuust open ruimtenetwerk, als zachte ruggengraat van het cultuurlandschap.
- De **mobiliteitsinfrastructuur** omvat de auto-, spoor- en waterwegen, tramlijnen en fietssnelwegen. De mobiliteitsinfrastructuur moeten we transformeren en verduurzamen door ze te integreren met andere ruimtelijke ontwikkelingen, en kan zo de basis vormen van een hoogdynamische structuur, als harde ruggengraat van het cultuurlandschap.

Bouwstenen van het cultuurlandschap

De menselijke activiteiten doen zich voor in verschillende types van omgevingen, die we ‘bouwstenen’ noemen. We onderscheiden vijf bouwstenen:

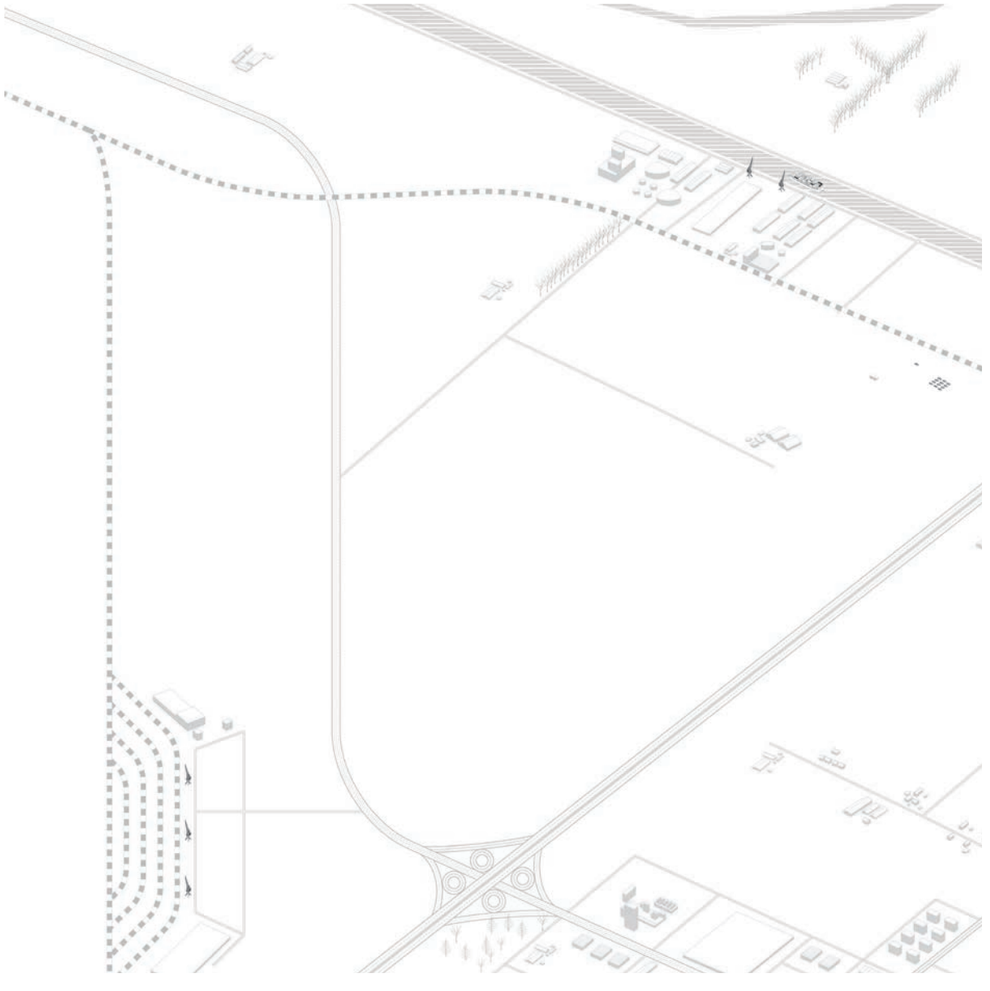
Fysische structuur

De **fysische structuur** is natuurlijk ontstaan, en omvat de rivier- en beekvalleien en de samenhangende natuurcomplexen. Deze elementen vormen samen een grensoverschrijdend netwerk, een landschappelijke structuur die we moeten beschermen en versterken, en kan uitgroeien tot een robuust open ruimtenetwerk, als zachte ruggengraat van het cultuurlandschap.



Mobiliteitsinfrastructuur

De **mobiliteitsinfrastructuur** omvat de auto-, spoor- en waterwegen, tramlijnen en fietssnelwegen. De mobiliteitsinfrastructuur moeten we transformeren en verduurzamen door ze te integreren met andere ruimtelijke ontwikkelingen, en kan zo de basis vormen van een hoogdynamische structuur, als harde ruggengraat van het cultuurlandschap.



Steden

Steden[26] worden gekenmerkt door hun historische centrumfunctie, een groot aanbod aan voorzieningen, een relatief hoge woondichtheid en een hoge tewerkstellingsgraad. Ze zijn multimodaal ontsloten, onderling verbonden en goed bereikbaar. Ze bieden de inwoners een kwaliteitsvol, lokaal en bovenlokaal aanbod van voorzieningen zoals cultuur, sport, onderwijs, detailhandel en recreatie. Daardoor hebben steden een regionale aantrekkingskracht en vormen ze grote attractiepolen binnen de provincie. Steden zijn plekken waar functies met elkaar verweven worden. Het gaat hier om de steden Leuven, Aarschot, Diest, Tienen, Halle, Vilvoorde en Asse. Hoewel niet in de provincie gelegen, valt ook Brussel onder deze beschrijving.



[26] Daarnaast zijn er in de provincie nog gemeenten die de titel stad dragen, maar daar heeft deze paragraaf geen betrekking op.

Dorpenstructuur

De **dorpenstructuur** is historisch gegroeid binnen onze provincie. Onze dorpen hebben een belangrijke woonfunctie en huisvesten diverse voorzieningen met een (veelal) lokale invloedssfeer. Je vindt er historisch patrimonium en plekken waar wonen en bedrijvigheid met elkaar verweven zijn.



Perifere structuur

De **perifere structuur** is een verzamelterm voor de grote diversiteit aan nederzettingsvormen aan de rand van kernen of langs (verbindings-) wegen. Vaak zijn het recent ontwikkelde structuren zoals woonlinten tussen dorpen en gehuchten, geplande woonwijken (vaak los van de kern en met een lagere dichtheid dan stad of dorp) en woonparken (vrijstaande woningen op ruime kavels in een uitgesproken beboste omgeving). Deze perifere structuur wordt gekenmerkt door een lage concentratie aan inwoners en activiteiten. Door de verspreiding van de bebouwing heeft deze structuur een sterke impact op de beleving van onze ruimte.



Economisch weefsel

De bouwsteen **economisch weefsel** omvat grote bedrijventerreinen, detailhandelslinten langs steenwegen en kantoorlandschappen. Deze functies vormen vaak afzonderlijke clusters in het cultuurlandschap, en de gebouwen zijn doorgaans groter dan die in steden, dorpen en de periferie.





Openruimtestructuur

De **openruimtestructuur** beslaat soms grote delen van het cultuurlandschap, zoals in de grote aaneengesloten landbouwgebieden, die structurerende componenten vormen van de open ruimte. Elders bestaat die openruimtestructuur ook uit kleinere delen naast, tussen en in een bebouwde omgeving. De openruimtestructuur bestaat daar uit agrarische gebieden, doorsneden door ecologische infrastructuur. Je vindt er waardevolle erfgoedelementen (hoeves, kastelen…), kleine bos- of natuurkernen, maar ook geïsoleerde bebouwing. Recreatie en toerisme maken ook gebruik van de openruimtestructuur.



De twee hoofdstructuren - de fysische structuur en de mobiliteitsinfrastructuur - werken sterk door op het niveau van de verschillende bouwstenen. Afhankelijk van hun ligging en van de voorgestelde ruimtelijke strategieën in dit beleidsplan (zie hoofdstuk 4), stellen we voor de vijf bouwstenen van de menselijke activiteiten een herstructurering, consolidatie of groei voorop.

Deze typologie is niet bedoeld om alle structuren in onze provincie af te bakenen. Wel helpt ze om de Vlaams-Brabantse ruimte te lezen en om structuren te herkennen. Bovendien zorgde de typologie er bij de uitwerking van dit beleidsplan voor dat alle types van ruimte steeds in beeld bleven.

Deze lezing van het cultuurlandschap houdt ook rekening met het specifieke ruimtelijk beleid voor de kernen van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel (VSGB). Vilvoorde krijgt een plaats binnen de bouwsteen ‘steden’ en de overige delen van het VSGB krijgen een plaats binnen de overige bouwstenen: ‘dorpenstructuur’, ‘perifere structuur’, economisch weefsel, als ‘openruimtestructuur’.
De bijzondere opgave voor het VSGB blijft van toepassing door de eigenheid van de woonregio’s te erkennen (zie thema wonen) en de economische roeping van bepaalde delen van de Vlaamse Rand te erkennen (zie thema economie).

Elk deel van de provincie is zeer divers. De uitdagingen zijn dus verschillend van plek tot plek en vragen een aanpak op maat.


Openruimtestructuur
Dorpenstructuur
Economisch weefsel
Mobiliteitsinfrastructuur
Fysische structuur
Perifere structuur
Steden

BASISPRINCIPES

Drie ruimtelijke principes overstijgen het niveau van de bouwstenen. Ze zijn **zo fundamenteel dat we ze niet zien als strategie, maar als basisprincipes** van dit beleidsplan ruimte. Met deze drie principes sluit de provincie zich aan bij de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Onder andere de doelstellingen: het bestaande ruimtebeslag beter benutten (terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag) en de open ruimte maximaal vrijwaren.

Efficiënt ruimtegebruik

De natuur, de landbouw, wonen, onze economie of mobiliteit, recreatie en toerisme, ze hebben allemaal ruimte nodig om zich te organiseren. In het verleden werd voor elke sector bestudeerd hoe groot de nood aan ruimte juist was. Het ruimtelijk beleid was in essentie een grote verdeeloperatie waarbij elke sector een deel van de beschikbare ruimte kreeg toegewezen. Dat is vandaag niet meer mogelijk omdat de vraag naar ruimte gewoon te groot is.

Daarom bekijken we het ruimtelijk beleid vandaag op een heel andere manier: de ruimte wordt niet langer verdeeld maar georganiseerd volgens een **"optimaal ruimtelijk rendement'**. In de 'Strategische Visie voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen', zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018 wordt ruimtelijk rendement gedefinieerd als de mate waarin een bepaald gebied gebruikt wordt voor maatschappelijke doeleinden. Ruimtelijk rendement ontstaat wanneer meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte gerealiseerd worden zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit. Het verhogen van het ruimtelijke rendement is noodzakelijk om het bijkomende ruimtebeslag stelselmatig te verminderen. Door het bestaande ruimtebeslag steeds beter en intensiever te gebruiken en de druk op de open ruimte te verminderen kan een belangrijk deel van de ruimte gevrijwaard worden van ruimtebeslag. Het streven is om uiteindelijk te komen tot een stabiel evenwicht tussen het aandeel bebouwde ruimte en onbebouwde ruimte. De bijkomende ruimte-inname zal stelselmatig moeten dalen naar 0 en ruimtelijk uitbreidingen vormen op middellange termijn een uitzondering in de ruimtelijk ontwikkelingspraktijk. Vlaanderen heeft het engagement opgenomen in haar 'Strategische Visie voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen' om op korte termijn een reeks doortastende maatregelen te nemen om het bijkomend ruimtebeslag op slecht gelegen locaties te stoppen. De provincie is en blijft een belangrijke partner in dit verband. We vertalen dit naar vier verschillende principes voor het ruimtelijk beleid: compact bouwen, verweving of meervoudig ruimtegebruik, tijdelijk ruimtegebruik en ruimtelijke transformatie.

Principes van ruimtelijk rendement

Compact bouwen. Ruimtelijk rendement betekent in eerste instantie compact bouwen. Door woningen te schakelen en te stapelen in plaats van ze te spreiden. Dus ook hoger bouwen, met respect voor de schaal en context van omgeving.

Verweving of meervoudig ruimtegebruik. Sommige functies kunnen perfect van dezelfde ruimte gebruik maken. Zo beantwoorden woningen met groendaken ook een ecologische vraag. Een turnzaal van een school kan buiten de schooluren ruimte bieden aan een sportclub of andere vereniging. Hoewel vandaag de eerste stappen gezet worden, blijft meervoudig ruimtegebruik nog grotendeels onontgonnen terrein, net zoals verdichting en de optimalisatie van de bestaande ruimte. Hier liggen nog veel onbenutte kansen die het ruimtelijke rendement kunnen verhogen.

Tijdelijk ruimtegebruik en ruimtelijke transformatie. We moeten de ruimte zo vormgeven dat ze kan blijven evolueren en transformeren. Ook na de huidige generatie. Ruimtelijk beleid mag geen mogelijkheden hypothekeren, maar moet mogelijkheden creëren. Door de toenemende ruimtevraag wordt de maatschappelijke behoefte aan tijdelijk ruimtegebruik steeds groter. Leegstaande gebouwen of onbenutte terreinen in afwachting van een concreet project kunnen deze behoefte mee invullen. Dat geldt vooral in stedelijke gebieden waar de druk op de ruimte het grootst is. Dit tijdelijke ruimtegebruik is vandaag nog niet evident door een gebrek aan kennis en ervaring. Als provincie willen we dit potentieel activeren. Daarbij zullen uiteenlopende spelers aan zet zijn, van initiërende overheden tot bottom-up initiatieven van burgers.[27]

De afbouw van bijkomend ruimtebeslag. Dit betekent dat we de kansen van het bestaande weefsel benutten om ruimte te creëren voor wonen, economie, voorzieningen en mobiliteit. Zo vrijwaren we de open ruimte en bieden we het hoofd aan maatschappelijke uitdagingen als voedselproductie, waterbuffering of natuurbehoud- en ontwikkeling. Bovendien beperken we de verdere versnippering van de ruimte en de ongewenste effecten die deze versnippering heeft op mobiliteit, landschappelijke beleving en maatschappelijke kosten (infrastructuur, nutsvoorzieningen…).

Ruimtelijk uitbreiden als uitzondering. Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. De uitbreiding gebeurt op een goed gelegen locatie en rekening houdend met het evenwicht binnen de bestemmingen. De kansenkaart 'ruimtelijk rendement verhogen' toont over heel het Vlaamse Gewest kansen om het rendement te verhogen binnen het bestaande ruimtebeslag en de kansenkaart 'ruimtelijk uitbreiden voor gemengde omgevingen' toont kansen voor uitbreiding buiten het bestaande ruimtebeslag.[28]

[27] Voor meer info zie D.EFAC.TO (2011). Tijdelijk anders bestemmen. In opdracht van Rijkswaterstaat, InnovatieNetwerk, Deltares en CURNET.

[28] Vlaanderen heeft dit principe reeds verder geconcretiseerd. Voor meer info zie Poelmans Lien, Tomas Crols, Willems Peter, Mertens Geert (2022), Kansenkaart ruimtelijk rendement verhogen & kansenkaart ruimtelijk uitbreiden voor gemengde omgevingen - actualisatie 2021 – Technische beschrijving. Studie uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving.

Vlaanderen heeft ook het engagement opgenomen om in dit verband de regelgeving te evalueren en waar nodig aan te passen alsook instrumenten te voorzien om partners op het terrein te ondersteunen.

Nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen

Aan de basis van ruimtelijke mobiliteit liggen twee grondbeginselen: nabijheid en bereikbaarheid. Deze twee zijn zodanig fundamenteel, dat ze gelden als ruimtelijk basisprincipe.

Nabijheid en bereikbaarheid zijn inhoudelijk en strategisch sterk aan elkaar gekoppeld. Bereikbaarheid staat voor het gemak waarmee mensen een reeks diensten kunnen bereiken binnen een bepaald tijdsbestek (het werk, de crèche, onderwijs, winkels, een plek om te ontspannen…). Bereikbaarheid bestaat uit twee belangrijke componenten: nabijheid en verplaatsingsmiddel (te voet, per fiets, collectief vervoer, privaat autoverkeer…). Nabijheid is de afstand die een persoon moet afleggen. Het gemak waarmee een persoon die afstand kan afleggen met een geschikt verplaatsingsmiddel, bepaalt dus de bereikbaarheid.

Sociale impact

Bereikbaarheid en nabijheid hebben ook een belangrijke sociale component. Ze bepalen immers ook de mate waarin iemand kan participeren in de samenleving. Net daarom geldt dit basisprincipe zowel in de bebouwde context als in perifere gebieden.

De provincie gaat ervan uit dat nabijheid en bereikbaarheid sturend moeten zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten gebundeld worden in goed bereikbare kernen. Dat geeft lokale voorzieningen het nodige draagvlak, doet onze verplaatsingsbehoeften afnemen en remt een verdere versnippering van de open ruimte af.

Fysische systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte

Het cultuurlandschap is het resultaat van de eeuwenlange wisselwerking tussen het fysische systeem en menselijke activiteiten.[29] Menselijke activiteiten hebben hun stempel op het landschap gedrukt, maar evengoed heeft het fysische systeem menselijke activiteiten begrensd en gestuurd. Denk maar aan overstromingen of het verschil in bodemvruchtbaarheid.

De uitdagingen waarmee we vandaag geconfronteerd worden, maken meer dan ooit duidelijk dat we de **natuurlijke logica en de werking van het fysische systeem moeten beschermen en te versterken.** Niet alleen in de open ruimte, ook in de stedelijke en de landelijke gebieden. Dit basisprincipe betekent niet dat ruimtelijke ontwikkelingen geen impact meer mogen hebben op het fysische systeem. Het betekent wel dat die impact gemiddeld gesproken een positieve bijdrage moet leveren aan de werking ervan.

Samenhang

Omdat de beschikbare ruimte beperkt is, moeten we de verschillende ruimtevragen in samenhang bekijken. Een geïntegreerde benadering, met samenwerking tussen verschillenden actoren en sectoren. De herwaardering van het fysische systeem moet de samenhang tussen natuurlijke processen en ruimtelijke ontwikkelingen opnieuw zichtbaar maken. Respect voor het fysische systeem geeft duidelijke structuur aan ruimtelijke ontwikkelingen en maakt het cultuurlandschap leesbaar en duurzaam.

[29] Het fysisch systeem is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water. In de ruimtelijke context zijn vooral de bodemeigenschappen, het watersysteem en het reliëf van belang omdat deze rechtstreeks in verband staan met het bodemgebruik.

STRATEGIEËN

De strategieën vormen de krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid dat de provincie zal voeren. Ze zijn ambitieus en raken de kern van de ruimtelijke uitdagingen.

STRATEGIEËN



HOOGDYNAMISCHE CORRIDORS



ROBUUST OPENRUIMTENETWERK



PRODUCTIEF LANDSCHAP



NETWERK VAN LEVENDIGE KERNEN



INTERNATIONALE GROEIPOLEN



RUIMTE VOOR ENERGIE

HOOGDYNAMISCHE CORRIDORS, HARDE RUGGENGRAAT VOOR RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Voor we allemaal een auto hadden, waren ruimtelijke ontwikkelingen sterk gekoppeld aan het openbaar vervoer. Wonen en werken werden georganiseerd in de buurt van trein- en tramhaltes, en omgekeerd werden belangrijke woon- en werklocaties aangesloten op dat vervoersnetwerk. Het succes van het openbaar vervoer kwam er niet alleen omdat er geen alternatieven waren, maar ook omdat het ruimtelijke beleid en mobiliteitsbeleid op elkaar waren afgestemd. Deze samenhang ging verloren bij de doorbraak van het privaat autobezit.[30] Maar nu de auto tegen grenzen aanbotst, komt het openbaar vervoer terug in beeld als oplossing.[31] Vanuit het ruimtelijke beleid kunnen we dit sturen, zodat de Vlaams-Brabanders overtuigd geraken van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd blijven we sterk inzetten op de fiets als vervoersmiddel, want daar zit veel groeipotentieel.[32] De combinatie fiets en openbaar vervoer kunnen we daarbij uitspelen als troef.

Parelsnoer van kernen

Onze steden zijn goed uitgerust en multimodaal met elkaar verbonden. Dit is de optimale conditie om de demografische en economische groei op te vangen. De strategie 'hoogdynamische corridors' wil dezelfde omstandigheden creëren in de corridors tussen de grote steden, dus in de kernen langs het bestaande netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Zo ontwikkelen deze kernen zich als knooppunten, met een kwalitatief woonaanbod, voorzieningen en werkgelegenheid. **Met hoogdynamische corridors bedoelen we dus een parelsnoer van multimodaal ontsloten kernen, tussen de grote steden en langs het hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer.**

Het is cruciaal dat deze corridors samenvallen met de bestaande verbindingen van hoogwaardig openbaar vervoer tussen de steden. Het parelsnoer van kernen volstaat niet voor de uitbouw van een sterk openbaarvervoersysteem. Daarvoor is ook de kritische massa van de grote stedelijke gebieden nodig.

In de steden én in deze multimodaal ontsloten kernen kan dan de **demografische en economische groei in onze provincie worden opgevangen**. Zo ontstaan er woon- en werkomgevingen met een hoge leefkwaliteit en een duurzame bereikbaarheid. Bovendien voorkomen we groei op plekken die worden gekenmerkt door een zwakke multimodale bereikbaarheid en een beperkt voorzieningenaanbod, zoals in de huidige trend wel gebeurt. Dit betekent niet dat er in de hoogdynamische corridors geen open ruimte meer zal zijn,[33] noch dat we de leefbaarheid van de kernen buiten de hoogdynamische corridors uit het oog verliezen.[34]





[30] Dit werd actief ondersteund door talrijke fiscale en andere overheidsmaatregelen en investeringen, zie Lauwers, H., Coppens, T. (Red.) (2012). 's Lands natuurschoon, een halve eeuw ruimtelijke ontwikkelingen. 29 maart 1962 - 2012. 50 jaar wet op de stedenbouw. Antwerpen: Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning vzw (VRP).

[31] Deze evolutie deed zich in heel Europa. Het historische gegroeide meer verspreide bebouwingpatroon in Vlaanderen maakt de realisatie van een performant openbaar vervoer echter een grotere uitdaging.

[32] Fietsberaad Vlaanderen (2017) eindrapport Fietstelweek 2016. De FietsTelweek toont aan dat het fietsverkeer in Vlaanderen jaarlijks stijgt met ongeveer 2 tot 6 %. De groei laat zich sterk zien in de kernen van steden en gemeenten en langs de fietssnelwegen. Ook valt op dat de fietsafstanden toenemen.

[33] zie de basisprincipes en de beleidslijnen in de thematische vertaling

[34] zie strategie netwerk van levendige kernen

ROBUUST OPENRUIMTENETWERK, ZACHTE RUGGENGRAAT VOOR RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Onze rivier- en beekvalleien, boscomplexen, landbouwgebieden en ecologische verbindingen vormen de zachte ruggengraat voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De samenhang tussen deze verschillende gebieden – zowel lokaal als bovenlokaal- is cruciaal voor de werking en de versterking van het openruimtenetwerk. Een duurzaam beheer en maximale bescherming staan hierbij voorop. Om de continuïteit van het netwerk te garanderen, wordt de zachte ruggengraat zowel uitgebouwd in de open ruimte als in de bebouwde omgeving. Door de groene gebieden te verweven, te verbinden en te herstructureren, krijgt deze zachte ruggengraat een betere samenhang en meer ecologische kwaliteit.

Sterkere ecosystemen

De bescherming en versterking van ecosystemen, ecosysteemdiensten en biodiversiteit vormen een belangrijke uitdaging binnen deze zachte ruggengraat. ‘Ruimte’ maken voor een robuust openruimtenetwerk gaat dus zowel over oppervlakte als over ruimtelijk-ecologische samenhang (kwaliteit). Er moet niet alleen gewerkt worden aan sterkere ecosysteemdiensten, maar het actief versterken van deze ecosysteemdiensten is ook nodig om een grotere vraag te kunnen dekken. Ecosysteemdiensten moeten overal een volwaardig onderdeel van de ruimtelijk afweging vormen en mogen niet monofunctioneel benaderd worden. Energiebesparing betekent minder energieproductie, minder uitstoot van broeikasgassen, en dus minder regulatie van het klimaat. Het benutten van dergelijke mechanismen vormt ook een belangrijke uitdaging voor het ruimtelijke beleid in de praktijk.





PRODUCTIEF LANDSCHAP

Elke inwoner van Vlaams-Brabant rekent op de open ruimte voor de productie van ons voedsel, voor de instandhouding van de biodiversiteit, de buffering van water, voor ontspanning, voor educatie, zelfs voor werkgelegenheid, enzovoort. In die zin is de open ruimte een productief landschap met een grote maatschappelijke meerwaarde. Landbouw en natuur zijn niet langer gescheiden werelden.

Om een productief landschap operationeel te krijgen en te houden, is er **nood aan slimme samenwerkingsverbanden of coalities** die deze verschillende vormen van maatschappelijke meerwaarde concreet maken. 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.



NETWERK VAN LEVENDIGE KERNEN

We willen de leefbaarheid van alle kernen in Vlaams-Brabant garanderen, zowel in kernen in de sterke vervoercorridors als daarbuiten. Dit vraagt een gedifferentieerde aanpak en de uitbouw van een netwerk dat kernen van verschillende orde met elkaar verbindt.

Langs de vervoerscorridors

In die kernen die dankzij hun ligging meeliften op de dynamiek van de vervoercorridors tussen sterke stedelijke gebieden, kan een aanzienlijk deel van de bevolkingsgroei opgevangen worden (strategie 1). De ambitie om deze kernen leefbaar te houden, koppelen we aan hun groeidynamiek door er naast woningen ook voorzieningen te bundelen en te concentreren. Meer woningen zorgt voor de nodige kritische massa om een kwalitatief voorzieningenaanbod te ontwikkelen en op peil te houden. Een zelfversterkend systeem: meer woningen zorgt voor meer kwaliteitsvolle voorzieningen en omgekeerd.[35] Dit vormt het fundament voor de leefbaarheid van multimodaal ontsloten kernen.

Uiteraard is leefbaarheid veel meer dan dat: we moeten ook waken over de omgevingskwaliteit van deze plekken. Te hoge dichtheden of een ondoordacht ontwerp kunnen bijvoorbeeld leiden tot te veel schaduw of een onaangenaam windtunneleffect. Of omgekeerd: als er gebouwd wordt in een te lage dichtheid, moet er meer open ruimte worden ingenomen en komt de veerkracht van de ruimte in het gedrang (gebrek aan waterbuffering, hittestress door verharding …). Daarnaast moeten de lokale of dagelijkse voorzieningen veilig, aangenaam en vlot te voet of met de fiets bereikbaar zijn voor een zo hoog mogelijk aantal inwoners. Ook de diversiteit van het woon- en voorzieningenaanbod is belangrijk. Daarvoor bouwen we in ons beleid voldoende garanties in.

Buiten de vervoerscorridors

In de kernen buiten de vervoercorridors is er geen vergelijkbare groeidynamiek, maar dat betekent niet dat ze geen levendige plekken kunnen zijn. In het beleid ontwikkelen we alternatieve manieren die de leefbaarheid van deze kernen garanderen en versterken zonder in te zetten op sterke groei. Denk bijvoorbeeld aan alternatieve vervoersysteem of aan geïntegreerde afhaalpunten van voorzieningen en diensten die elders gevestigd zijn. We beklemtonen de centrumrol die dorpen spelen voor hun omgeving. Door hun bereikbaarheid in de eerste plaats, maar ook met het oog op de bescherming van de open ruimte, het landschap en de identiteit. Dit is een unieke kwaliteit en een belangrijke alternatieve bouwsteen voor de leefbaarheid in deze kernen.

[35] Zie strategie 4.1 Hoogdynamische corridors

Verbonden met elkaar

Woonkernen moeten met elkaar verbonden zijn. Het is onmogelijk om alle kernen uit te rusten met alle basisvoorzieningen, maar het is wel mogelijk om de dorpen met elkaar te verbinden. De nadruk ligt daarbij op het openbaar vervoer, fietsroutenetwerken (ondermeer voor de e-bike) en trage wegen.

In de steden en de kernen langs de vervoerscorridors garandeert het hoogwaardig openbaar vervoer deze bereikbaarheid, maar ook daar zijn een uitgebreid fietsnetwerk, trage wegen, lokaal openbaar vervoer en duurzame automobiliteit onontbeerlijk. Dit multimodaal netwerkidee is cruciaal om de leefbaarheid in alle kernen te garanderen.



INTERNATIONALE GROEIPOLEN EN OPTIMALISATIE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN

De Vlaams-Brabantse economie profileert zich in verschillende sectoren op een internationaal niveau. Om de internationale concurrentiepositie verder te versterken, kiezen we voor de **verdere uitbouw van drie internationale groeipolen:** de Vlaamse Rand rond Brussel, de luchthavenregio en de Leuvense stadsregio. Het zijn belangrijke internationale centra voor zaken, diensten, toerisme en kennisontwikkeling. Je vindt er bovendien internationale instellingen en organisaties. Deze groeipolen kennen een relatief hoge bevolkingsdichtheid, dat biedt kansen voor de uitwerking van kwalitatieve woon- en leefomgevingen met een hoog voorzieningenniveau, snelle en hoogwaardige wandel- en fietsverbindingen, en een performant openbaar vervoerssysteem.

Groeipool 1: Vlaamse Rand
De eerste groeipool bestaat uit die delen van de **Vlaamse Rand rond Brussel**, die een sterke wederkerige relatie hebben met het economisch weefsel van Brussel. Je vindt zowel in de gemeenten van de Vlaamse Rand als in de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een sterk internationaal georiënteerde bedrijvigheid (waaronder vestigingszetels van multinationale ondernemingen). De aanwezigheid van een sterk uitgebouwd netwerk van maatschappelijke en logistieke functies heeft deze aantrekkingskracht in de hand gewerkt. Een goede samenwerking, uitwisseling en afstemming tussen Brussel en dit deel van de Vlaamse Rand is essentieel.

Groeipool 2: luchthavenregio
De luchthaven is een economische motor voor de hele provincie en ver daarbuiten. Hier concentreert zich internationaal georiënteerde bedrijvigheid die gebonden is aan luchthavenactiviteiten (personenverkeer en cargo). Als provincie staan we voor een duurzame ontwikkeling van de luchthaven, en willen deze ook groeikansen geven. Maar binnen ruimtelijk aanvaardbare grenzen. We zien daarom kansen in **het gebied tussen de luchthaven en Brussel** voor de verweving van stedelijke en internationale functies.
De focus ligt hierbij voornamelijk op een hoogwaardige, vaak tijdkritische, internationale logistiek, op stedelijke en internationale kantoren in de nabijheid van de luchthaven, op (innovatieve) maakindustrie en creatieve economische sectoren, maar ook op ondersteunende functies zoals MICE (Meetings, Incentives, Congresses, Events), horeca, verblijfs- en ontspanningsmogelijkheden. Het belang van de verschillende relaties tussen bedrijven kan niet onderschat worden.

Groeipool 3: Leuvense stadsregio
In de **Leuvense stadsregio** clustert bedrijvigheid zich rond de universiteit en de onderzoekscentra, gebonden aan kennisontwikkeling en –valorisatie. Dankzij deze setting speelt Leuven internationaal een erg belangrijke rol op het vlak van de kenniseconomie. Deze troeven moeten we uitbouwen en valoriseren. Maar daarvoor is ruimte nodig in de stad, niet enkel voor economische activiteiten, maar ook voor woongelegenheid, diensten, recreatie en zo meer. Een internationale werkomgeving kan namelijk enkel optimaal functioneren als ook de ondersteunende functies aanwezig zijn, met een aangename woon- en leefomgeving voor de mensen die het systeem draaiende houden. Ook de ruimere regio moet complementaire kennis en ondersteunende functies aanbieden, afgestemd met de ontwikkelingen in het stedelijk gebied Leuven.

Samen in de markt zetten
Het provinciale beleid ondersteunt het behoud en de verdere ontwikkeling van deze drie internationale groeipolen door ze als samenhangend geheel te ontwikkelen en in de markt te zetten. De strategie is om de vestigingsfactoren van deze internationale groeipolen te versterken, en voor een vlotte bereikbaarheid te zorgen met het openbaar vervoer. Daarbij moeten we de beschikbare ruimte heel selectief inzetten om tot het vooropgestelde economisch profiel te komen.

Bedrijventerreinen
De provincie wil samen met de economische actoren prioritair werk maken van het optimaliseren en opwaarderen van de bestaande en al bestemde bedrijventerreinen. Maar een belangrijk uitgangpunt blijft dat economische activiteiten die verweefbaar zijn binnen de woonomgeving in de eerste plaats daar een plek krijgen. Niet-verweefbare economische activiteiten moeten een plek krijgen binnen de hoogdynamische corridors.



RUIMTE VOOR ENERGIE

Als provincie willen we vanuit het ruimtelijke beleid een grote bijdrage leveren aan de energie-uitdaging. Dat doen we in de eerste plaats door de energiebehoefte te minimaliseren, en in de tweede plaats door de ruimte zo te organiseren dat de productie en consumptie van hernieuwbare energie haalbaar en betaalbaar wordt. Transport en huishoudens staan samen in voor ongeveer 1/3 van de totale energiebehoefte.[36] Deze energiebehoefte kan gedrukt worden door het gebruik van zuinige huishoudtoestellen en motoren, het organiseren van isolatieprogramma's, enzovoort.

Nabijheid bespaart energie

Een ruimtelijke strategie werkt echter op een fundamenteler niveau. Waarom is er bijvoorbeeld zoveel transport? Waarom is de nood aan verplaatsingen zo groot? Een deel van onze verplaatsingen is niet nodig wanneer verschillende activiteiten in elkaars nabijheid worden georganiseerd. Zodra wonen, werken en (basis-) voorzieningen in elkaars nabijheid liggen, is een verplaatsing te voet of per fiets al snel een waardig alternatief voor privaat autogebruik. De impact van dit eenvoudige principe op het energievraagstuk is van strategisch belang.

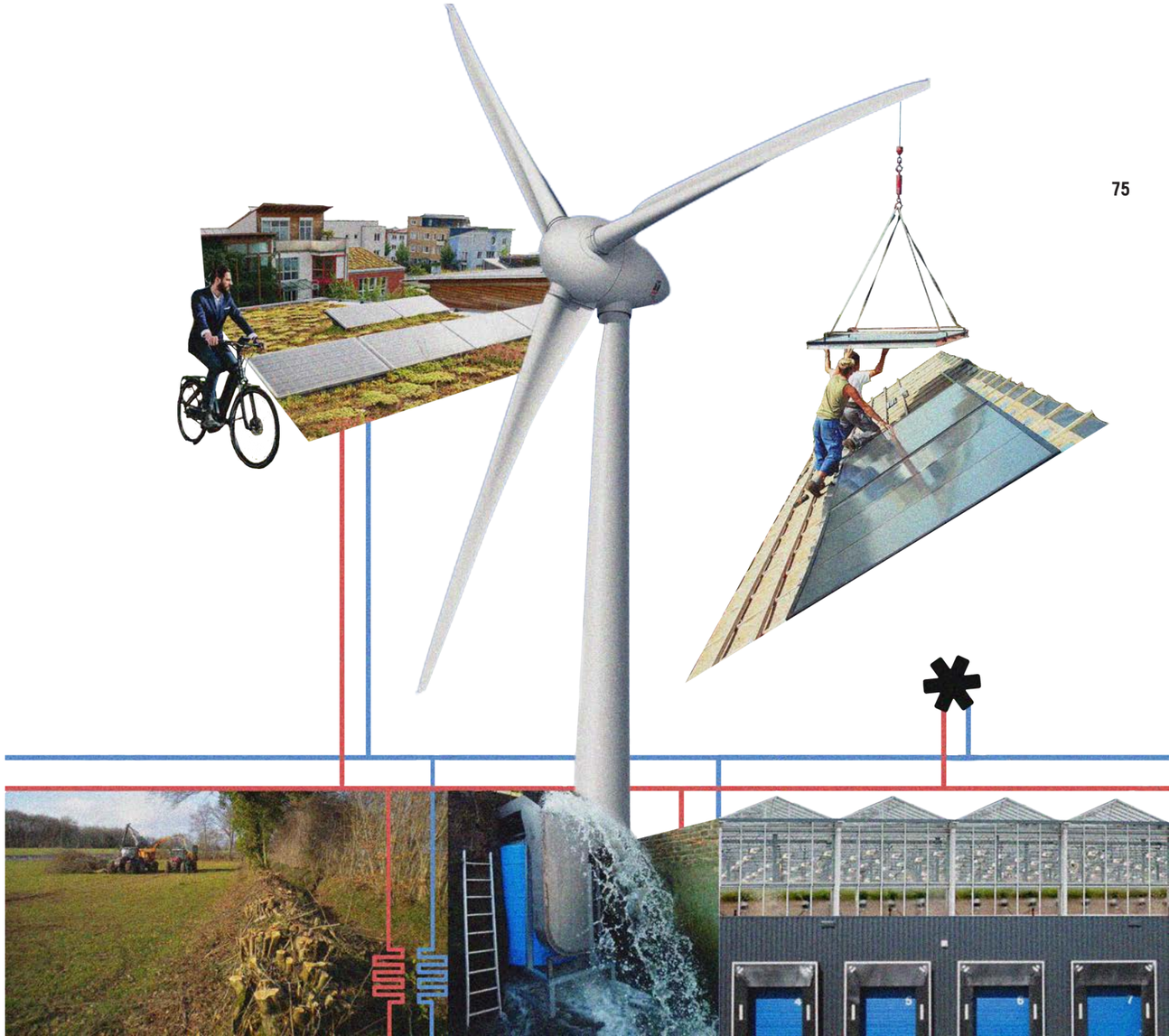
Wanneer de vraag naar energie (consumptie) en het aanbod van energie (productie) beter op elkaar afgesteld zouden zijn, dan is de totale energiebehoefte kleiner. Batterijen en andere opslagtechnologieën zijn onontbeerlijk, maar ook hier is de manier waarop we onze ruimte organiseren fundamenteel. Het afstemmen van energieproductie en –consumptie vergt immers ruimtelijke nabijheid, en een mix van verschillende functies die op verschillende momenten energie produceren en consumeren. Die nabijheid geeft ook aanleiding voor een gezamenlijke aanpak in de vorm van warmtenetten, wijkrenovaties en gedeelde energiesystemen. **Zo kunnen we dus vanuit het ruimtelijk beleid een strategische basis leggen voor de energietransitie.**

[36] Samen 27,5% volgens cijfers uit het milieurapport (MIRA) 2014 voor Vlaanderen. http://www.milieurapport.be/nl/feitencijfers/sectoren/energiesector/energiegebruik-in-vlaanderen/energiegebruik-per-sector/
De studie energielandschappen van de Vlaamse Bouwmeester spreekt van volgende sectorale uitsplitsing. industrie als dominante factor neemt 389 PJ (42,6%), huishoudens en gelijkgestelde sectoren (i.e. tertiaire sector, land- en tuinbouw en andere) nemen 334 PJ (36,4%) en mobiliteit neemt 191 PJ (21%) voor zijn rekening. http://www.vlaamsbouwmeester.be/sites/default/files/uploads/20160304_Rapport_energielandschappen_web_low_Deel1_0.pdf

[37] https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws/rapport-energielandschappen

Hernieuwbare energie

De energiebehoefte **zullen we meer en meer met hernieuwbare bronnen moeten opvangen**. De technische evolutie op dit terrein gaat bijzonder snel. Op dit moment weten we dat we in onze provincie vooral moeten inzetten op energieproductie uit wind, zon en aardwarmte, en daarnaast ook op biomassa.[37] De potenties inzake waterkracht zijn beperkt maar kunnen lokaal wel een bijdrage leveren. Bij concrete projecten dient minstens rekening gehouden te worden met de Ladder van Lansink. Om de resterende energievraag effectief uit hernieuwbare bronnen te kunnen winnen, is er een strategie nodig die daar de juiste ruimtelijke context voor schept. Hier is een synergie mogelijk met de gebiedsgerichte werking van de provincie, want hernieuwbare energieproductie is sterk afhankelijk van de lokale context.



EEN AMBITIEUS RUIMTELIJK VERHAAL

Deze strategieën vormen de basis voor een nieuw en ambitieus ruimtelijk verhaal.

Dit kan maar succesvol zijn indien het samengaat met parallelle strategieën in andere beleidsdomeinen en mits de nodige investeringen op verschillende beleidsniveaus (Europees, Vlaamse, provinciaal en lokaal). We beseffen allemaal dat investeren in een duurzame ontwikkeling ons op lange termijn veel geld zal uitsparen, maar op korte termijn zal het aanzienlijke inspanningen vragen.
Zonder **bijkomende investeringen in het openbaar vervoer** bijvoorbeeld zal de mobiliteit en leefkwaliteit in onze provincie worden gehypothekeerd. De provincie pleit daarom voor voldoende middelen en prioriteit bij de uitbouw van een performant openbaar vervoersnetwerk in dit centraal deel van het land. Daarvoor moeten we ook kunnen verwachten dat middelen van private investeerders gekoppeld worden aan de overheidsmiddelen voor infrastructuur en voorzieningen.

Naast de nodige investeringen (in bijvoorbeeld wonen en mobiliteit) kan ook het **financieel en fiscaal beleid** aangepast worden om deze visie te realiseren. Financiële stimuli kunnen ingezet worden om de betaalbaarheid van het wonen in steden en kernen te verbeteren.

Tenslotte komt het er op aan om de juiste instrumenten in te zetten om deze visie uit te voeren. Dat doen we door bestaande **realisatiegerichte instrumenten** toe te passen, maar ook open te staan voor nieuwe instrumenten of verbetering van bestaande instrumenten indien de bestaande ontoereikend zijn;

De realisatie van deze visie vergt dus een geïntegreerde inzet van overheidsmiddelen, fiscale maatregelen en instrumenten.

BELEIDSKADERS

VLAAMS-
BRABANT

kruispunt van vele werelden



THEMATISCHE BELEIDSKADERS

Dit tweede deel beschrijft wat de ruimtelijke principes en strategieën betekenen voor het beleid. We vertalen ze naar uitgangspunten en beleidslijnen. Die geven op hoofdlijnen aan hoe we rond verschillende thema's omgaan met onze ruimte. Uiteraard moeten deze nog verder op maat uitgewerkt worden, afhankelijk van de specifieke locatie en context.

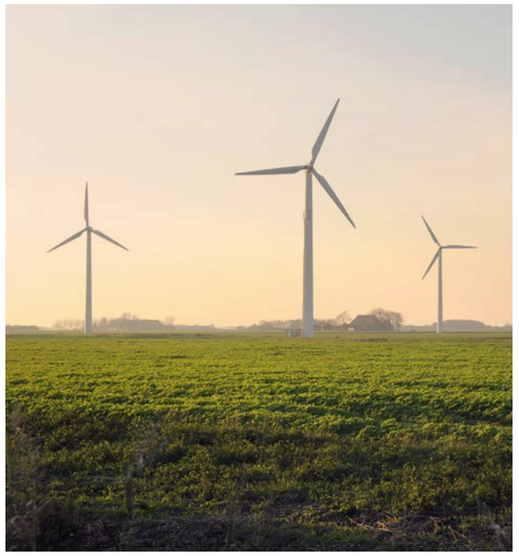












THEMATISCHE BELEIDSKADERS

- ✱ BELEIDSKADER MOBILITEIT
- ✱ BELEIDSKADER VOORZIENNINGEN
- ✱ BELEIDSKADER WONEN
- ✱ BELEIDSKADER ECONOMIE
- ✱ BELEIDSKADER OPEN RUIMTE
- ✱ BELEIDSKADER ENERGIE

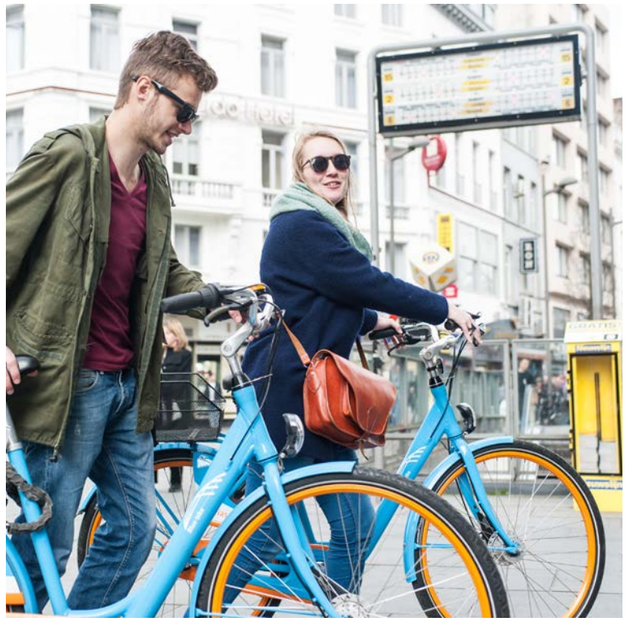


BELEIDSKADER MOBILITEIT

Mobiliteit is een beleidsdomein op zich. Toch verdient het bijzondere aandacht in het beleidsplan ruimte: mobiliteit is immers het resultaat van de ruimtelijke organisatie van onze activiteiten. En omgekeerd geldt ook: onze verkeersnetwerken hebben op lange termijn een grote invloed op de ruimtelijke ordening.

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves (Actieprogramma Ruimte) vallen binnen het beleidskader mobiliteit:

- Optimaliseren stationsomgevingen en andere openbaar vervoerknooppunten;
- Optimaliseren en versterken mobiliteitsassen binnen het hoogwaardig netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-netwerk);
- Regisseursrol opnemen bij realisatie van kwalitatieve fietsroutes en fietsinfrastructuur met focus op fietssnelwegen en strategisch belangrijke routes;
- Stimuleren van de uitbouw van een kwalitatief en samenhangend netwerk van trage wegen.







UITGANGSPUNTEN

Met de transitie naar een duurzame mobiliteit willen we deze ambities realiseren:

1. De **leefkwaliteit** van onze leefomgeving verbeteren door de verkeersdruk te verminderen.

2. De **bereikbaarheid** van Vlaams-Brabant multimodaal[38] veiligstellen en onze autoafhankelijkheid verminderen, gelet op de filegevoeligheid van onze provincie.

3. Onze **gezondheid** verbeteren door het fijn stof en de geluidshinder te verminderen, en door vaker te kiezen voor actieve modi (fietsen en stappen).

4. De uitstoot van broeikasgassen – onder meer door onze mobiliteit – drastisch te verminderen met als doel de **klimaatdoelstellingen** te halen.

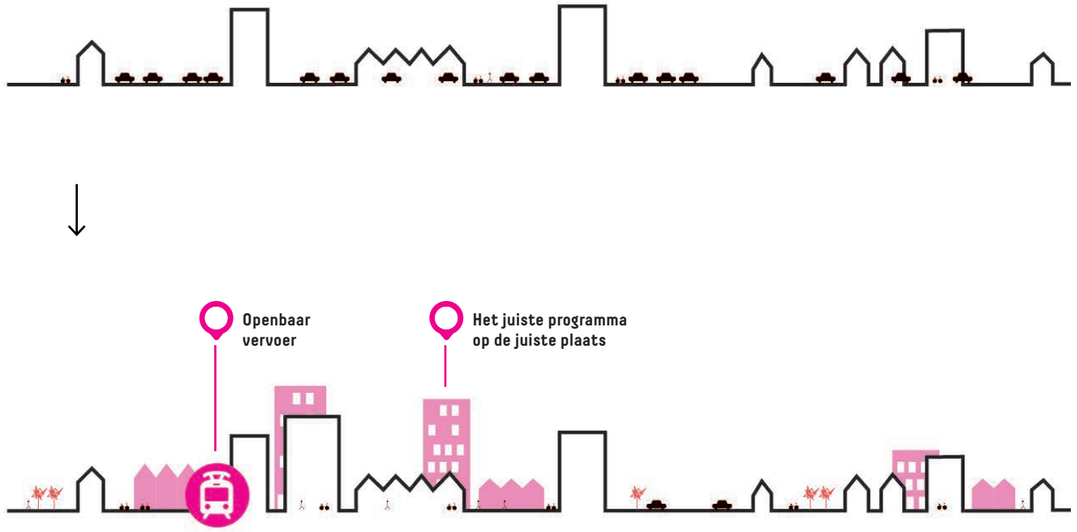
Deze transitie zal in belangrijke mate mee richting geven aan het ruimtelijke beleid van de provincie.

Het streefcijfer moet zijn dat het autogebruik daalt tot 50% van de verplaatsingen en het overige aandeel van de verplaatsingen met andere vervoersmiddelen wordt gedaan.

Om onze mobiliteit te verduurzamen, stellen we volgende beleidslijnen[39] voor het provinciaal ruimtelijk beleid voorop. Deze ruimtelijke aspecten vormen de basis voor een breder mobiliteitsbeleid dat buiten de reikwijdte van dit beleidsplan valt. Mobiliteitskeuzes zijn de facto niet de bevoegdheid van dit provinciaal beleidsplan. Er worden, conform het decreet Basisbereikbaarheid, regionale Mobiliteitsplannen voor de Vervoerregio Vlaamse Rand en Leuven opgemaakt. Mobiliteitskwesties worden in deze plannen uitgewerkt, en vormen de wettelijke hoeksteen van het mobiliteitsbeleid in de provincie Vlaams-Brabant.

[38] Multimodaal bereikbaar wil zeggen: bereikbaar met verschillende verplaatsingsmogelijkheden (te voet, per fiets, met het openbaar vervoer, met de auto).

[39] Deze principes zijn gebaseerd op de "Trias Mobilitae", naar analogie met de "trias energetica": eerst de behoefte verminderen, in tweede instantie overschakelen op duurzame alternatieven, in derde orde (en buiten het bereik van het ruimtelijk beleid) de efficiëntie van de voertuigen verbeteren.



BELEIDSLIJNEN

1

Minder verplaatsingen door een locatiebeleid

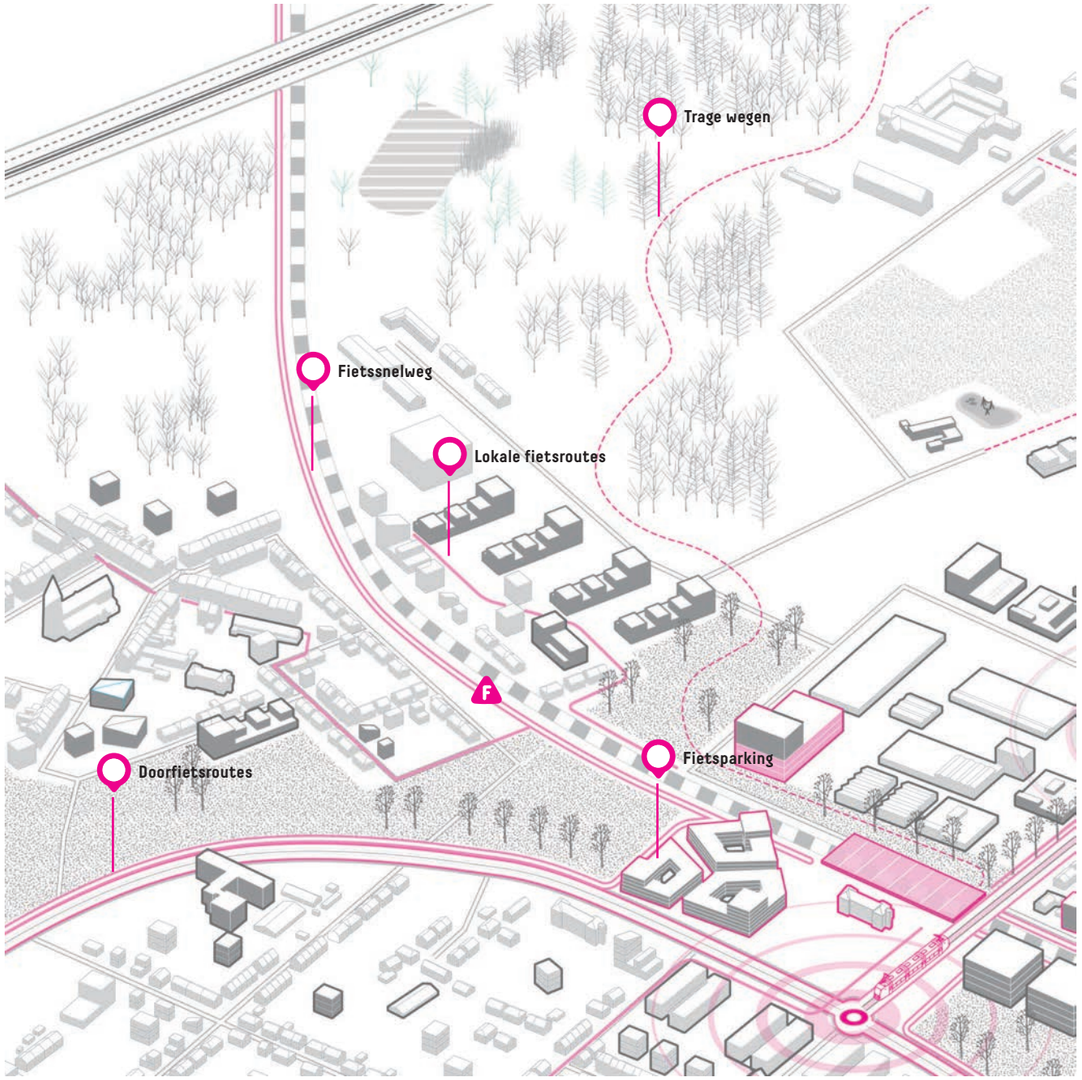
Een doorgedreven ruimtelijk locatiebeleid ("het juiste programma op de juiste plaats")[40] heeft op termijn een grote impact op onze verplaatsingsbehoefte.

Door functies te clusteren, verkleint de gemiddelde verplaatsingsafstand. Dat maakt stappen en fietsen aantrekkelijker. Verplaatsingen over langere afstand kunnen dan weer gebundeld worden, wat het potentieel voor openbaar vervoer vergroot.

Het locatiebeleid vormt de rode draad doorheen verschillende ruimtelijke thema's, in uiteenlopende vormen. Bijvoorbeeld, kernversterking concentreert wonen, voorzieningen en tewerkstelling in onze kernen. En de directe omgeving van knooppunten van openbaar vervoer komt in aanmerking voor verdichting. De verdere ontwikkeling van perifere locaties, die vooral met de wagen bereikbaar zijn, zijn dan weer niet aangewezen.

✱ MOBILITEIT: Minder verplaatsingen door een locatiebeleid

[40] Met locatiebeleid bedoelen we: een actief (ruimtelijk) beleid dat erop gericht is om een programma op een geschikte locatie te krijgen. In de context van mobiliteit betekent "geschikt" concreet: een locatie selecteren in functie van haar multimodale ontsluitingsmogelijkheden, zodat de verplaatsingsbehoefte die het programma genereert, zo duurzaam mogelijk kan worden opgevangen. Dergelijk locatiebeleid impliceert niet alleen het toeleiden van programma's naar een geschikte locaties, maar ook het reserveren van locaties met een bijzonder (multimodaal) bereikbaarheidsprofiel voor programma's die daar optimaal van gebruik kunnen maken.



✱ MOBILITEIT: Infrastructuur voor fietsers en voetgangers

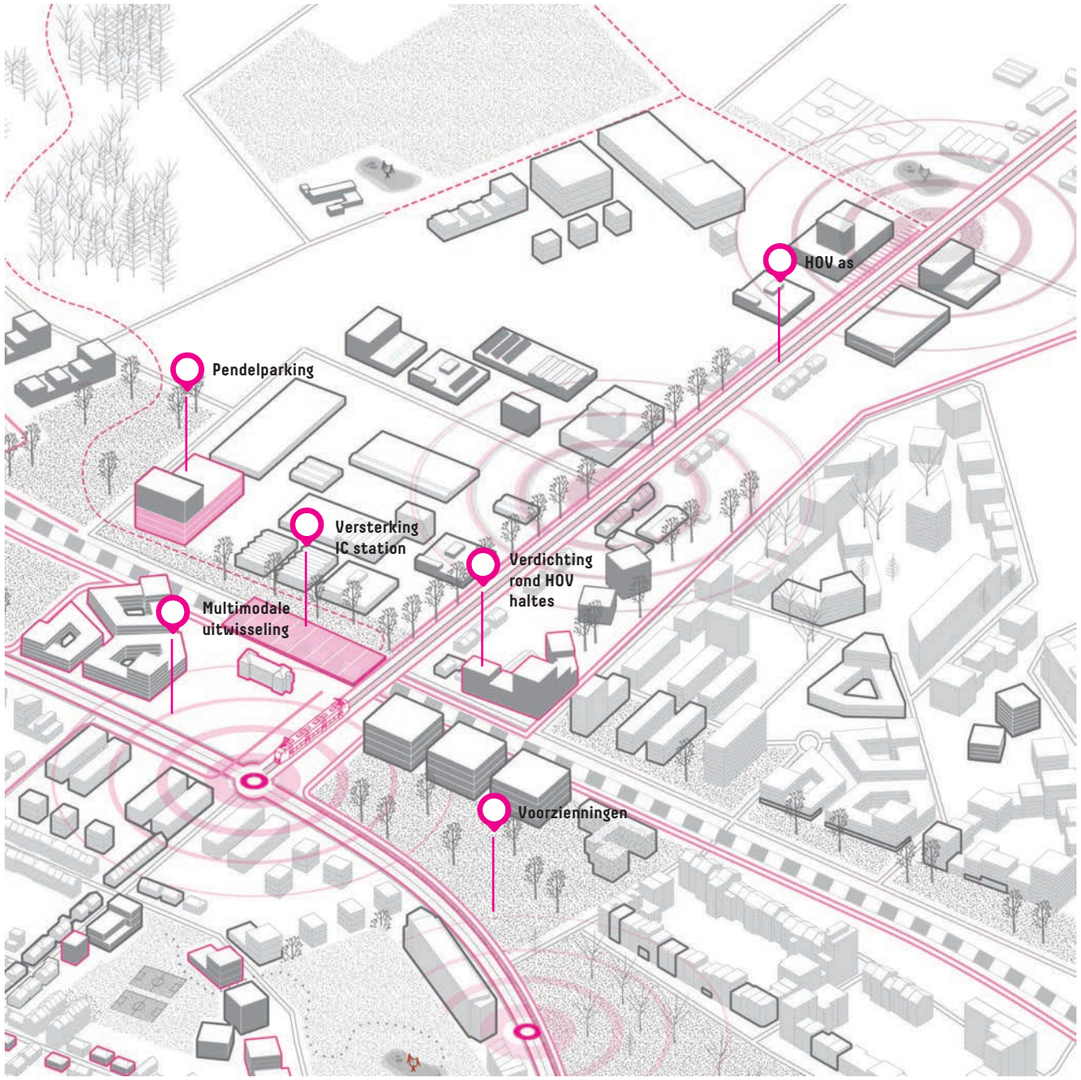
2

Infrastructuur voor fietsers en voetgangers

Voor een modal shift van de auto naar fietsen en stappen (de actieve modi), is er kwalitatieve infrastructuur voor voetgangers en fietsers nodig. Infrastructuur die aangepast is aan de diversiteit van gebruikers en rekening houdt met zowel functionele als recreatieve verplaatsingen, en met nieuwe types zoals bakfietsen, e-bikes ….

Het beleidsplan bepleit de uitbouw van een comfortabel, veilig en attractief fietsroutenetwerk bij de bevoegde Vlaamse overheid en de vervoerregio's. Met een gelaagd karakter en zo weinig mogelijk omrijfactoren. Fietssnelwegen tussen de steden maken verplaatsingen over een grotere afstand mogelijk. In stedelijke gebieden en rond knooppunten van openbaar vervoer verzekeren functionele fietsroutes vlotte verplaatsingen. En lokale fietsroutes bieden een veilige verbinding tussen de dorpskernen en de bestemmingslocaties.

Om verplaatsingen te voet opnieuw aantrekkelijker te maken, is het noodzakelijk om te blijven inzetten op een netwerk van trage wegen verbindingen.



✱ MOBILITEIT: Performant openbaar vervoer

3

Performant openbaar vervoer

De provincie Vlaams-Brabant ijvert bij bevoegde federale en Vlaamse overheden én de vervoerregio's voor de verdere uitbouw van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Dit is een belangrijke hefboom om de ruimtelijke ordening te kunnen aansturen. De noodzakelijke modal shift van de auto naar het openbaar vervoer zal pas op gang komen als het aanbod fundamenteel verbetert.

Knooppunten versterken

De IC-stations vormen de belangrijkste knooppunten van het HOV-netwerk. We kunnen deze stations verder versterken door hun multimodale bereikbaarheid te verbeteren met buslijnen, fietsroutes, pendelparkings …). Maar ook door voorzieningen uit te bouwen en de stationsomgeving te verdichten (door compacter en hoger te bouwen), en functies die veel bezoekers aantrekken, zoals kantoren en diensten, hier te bundelen.

Corridors

De corridors tussen de steden hebben een groot vervoerpotentieel en komen in aanmerking voor de uitbouw van regionale stamlijnen voor openbaar vervoer. Waar geen spoorlijn beschikbaar is, vormen tram, trambus of bus een goed alternatief. Een efficiënt openbaar vervoer is snel en stipt, daarvoor heb je een gegarandeerde doorstroming nodig. De directe omgeving van HOV-haltes komt in aanmerking voor verdichting.

GEN, Brabantnet en Regionet Leuven [41]

Rondom Brussel is de volledige realisatie van het Gewestelijk ExpresNet (kortweg GEN) en het Brabantnet aangewezen.

In de Leuvense stadsregio, en op kleinere schaal ook in de andere stedelijke gebieden, kan werk worden gemaakt van stedelijke HOV-netwerken.

In bepaalde gebieden kunnen ook waterwegen een rol spelen in het collectief personenvervoer.

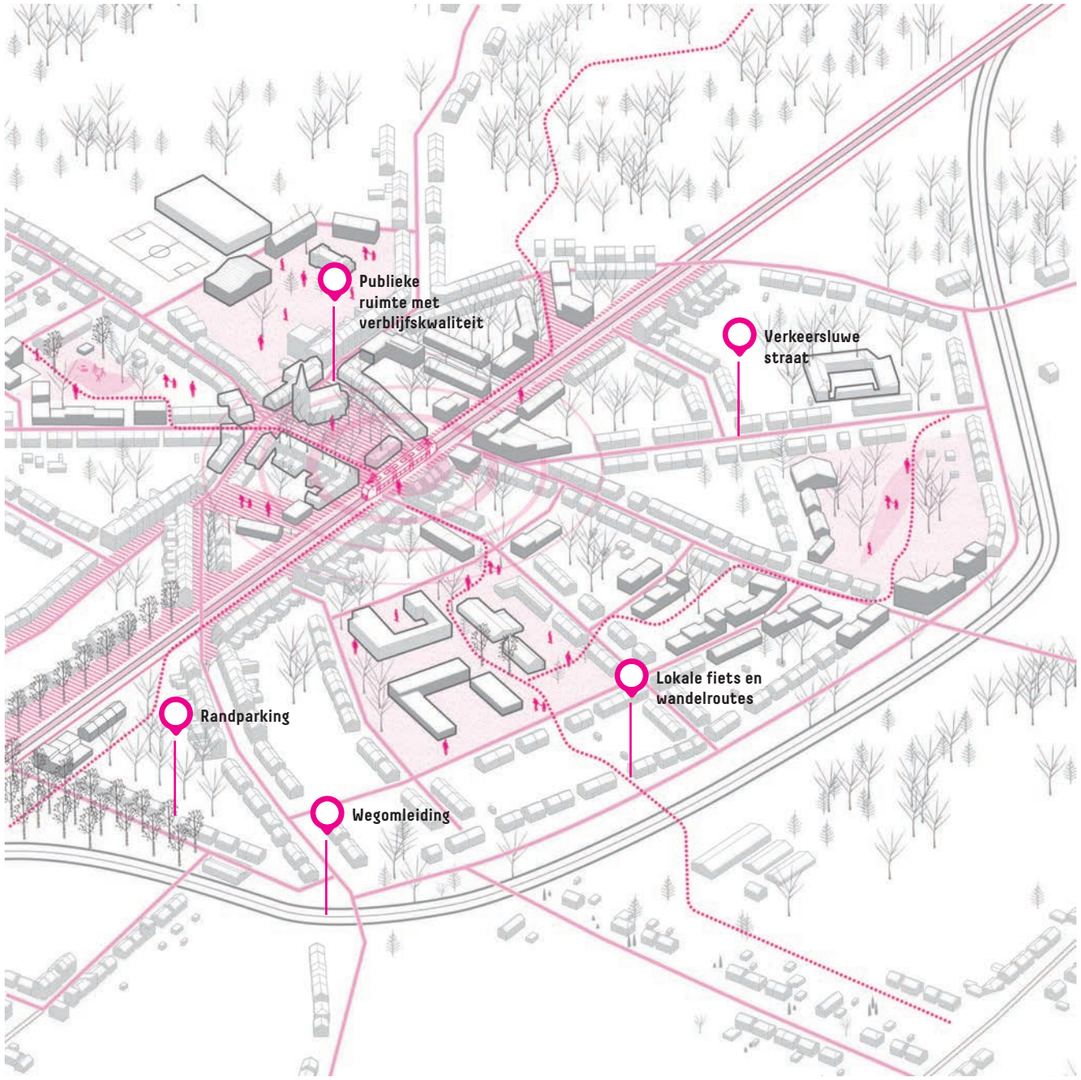
Onderliggend netwerk

Ook waar de vervoervraag minder groot is, is er behoefte aan collectief vervoer. In functie van de lokale context kan gekozen worden voor reguliere buslijnen of voor flexibel vervoer op maat.

Nieuwe trends inzake mobiliteit

De uitbouw van een performant openbaar vervoer zal ook rekening moeten houden met nieuwe technologische ontwikkelingen inzake elektrische en zelfsturende voertuigen, fiets- en autodeelsystemen. Deze kunnen in combinatie met een performant openbaar vervoer bijdragen aan de beoogde modal shift van een individuele georiënteerd vervoer via eigen wagen naar meer collectieve oplossingen.

[41] Het door de provincie beoogde netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer is weergegeven in de thematische kaart pg. 106-107. Dit netwerk is dus ruimer dat wat nu reeds in het kader van GEN, BrabantNet en Regionet is beslist en wordt voorbereid.



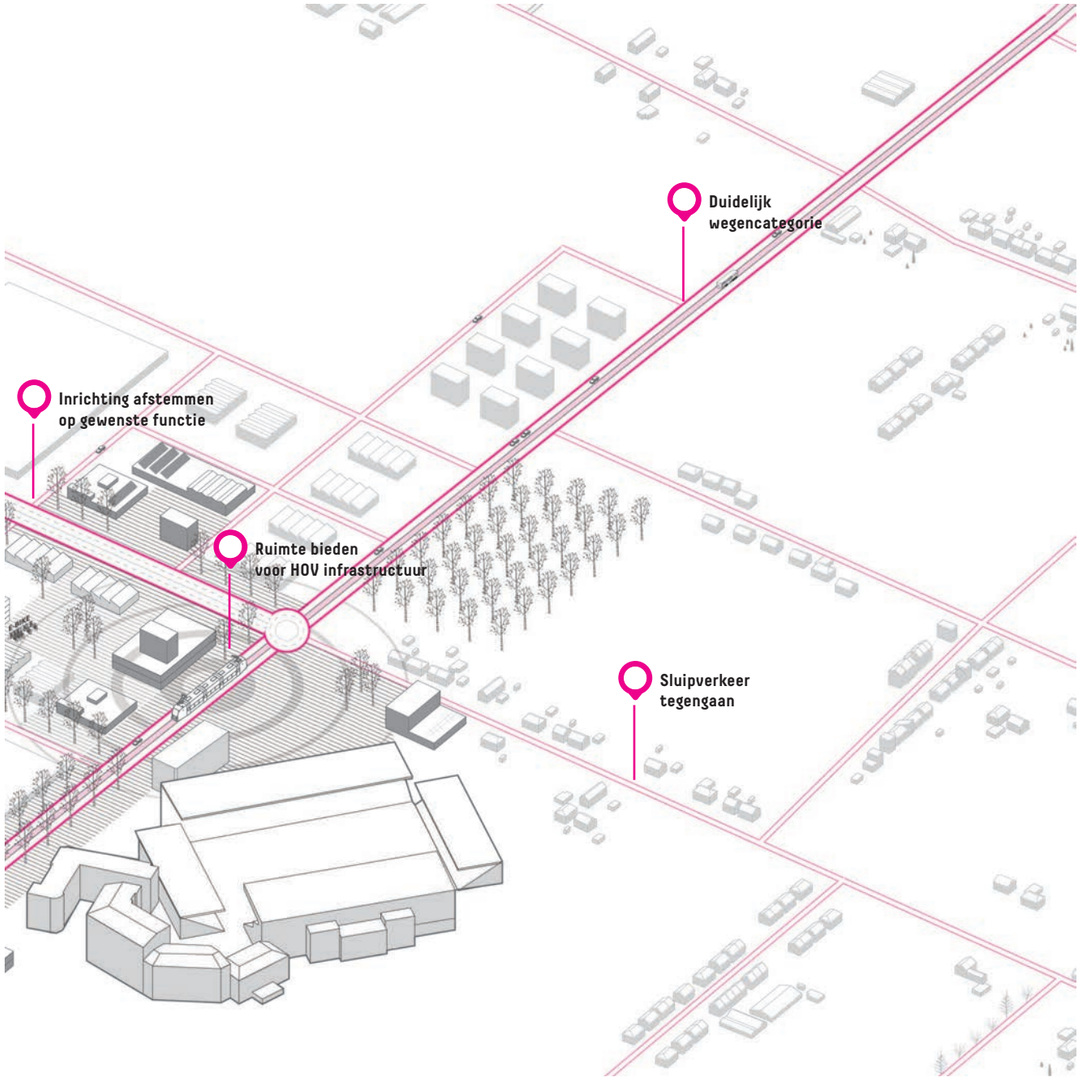
✱ MOBILITEIT: Verkeersluwe stads- en dorpskernen

4

Verkeersluwe stads- en dorpskernen

Een kwalitatieve fietsinfrastructuur en performant openbaar vervoer verbetert de multimodale bereikbaarheid van steden en dorpen. Dit schept kansen om te evolueren naar verkeersluwe stads- en dorpskernen, waardoor de leefkwaliteit er zal verbeteren.

Met minder verkeer in het centrum kan de publieke ruimte optimaal worden afgestemd op de verblijfsfunctie. Korte verplaatsingen te voet en per fiets krijgen dan alle ruimte, waardoor de bewandelbaarheid van de dorpskernen en de bereikbaarheid van de lokale voorzieningen verbetert. Een flankerend parkeerbeleid vangt de parkeerbehoefte op gepaste locaties op.



✱ MOBILITEIT: Het wegennet optimaliseren

5

Het wegennet optimaliseren

Vlaams-Brabant heeft een dicht wegennet dat echter niet altijd adequaat wordt benut. Daarom is er een optimalisatie nodig om de beschikbare infrastructuur efficiënter te benutten en de impact van het wegverkeer op de leefomgeving te verminderen. De verhoging van de capaciteit is geen doel op zich.

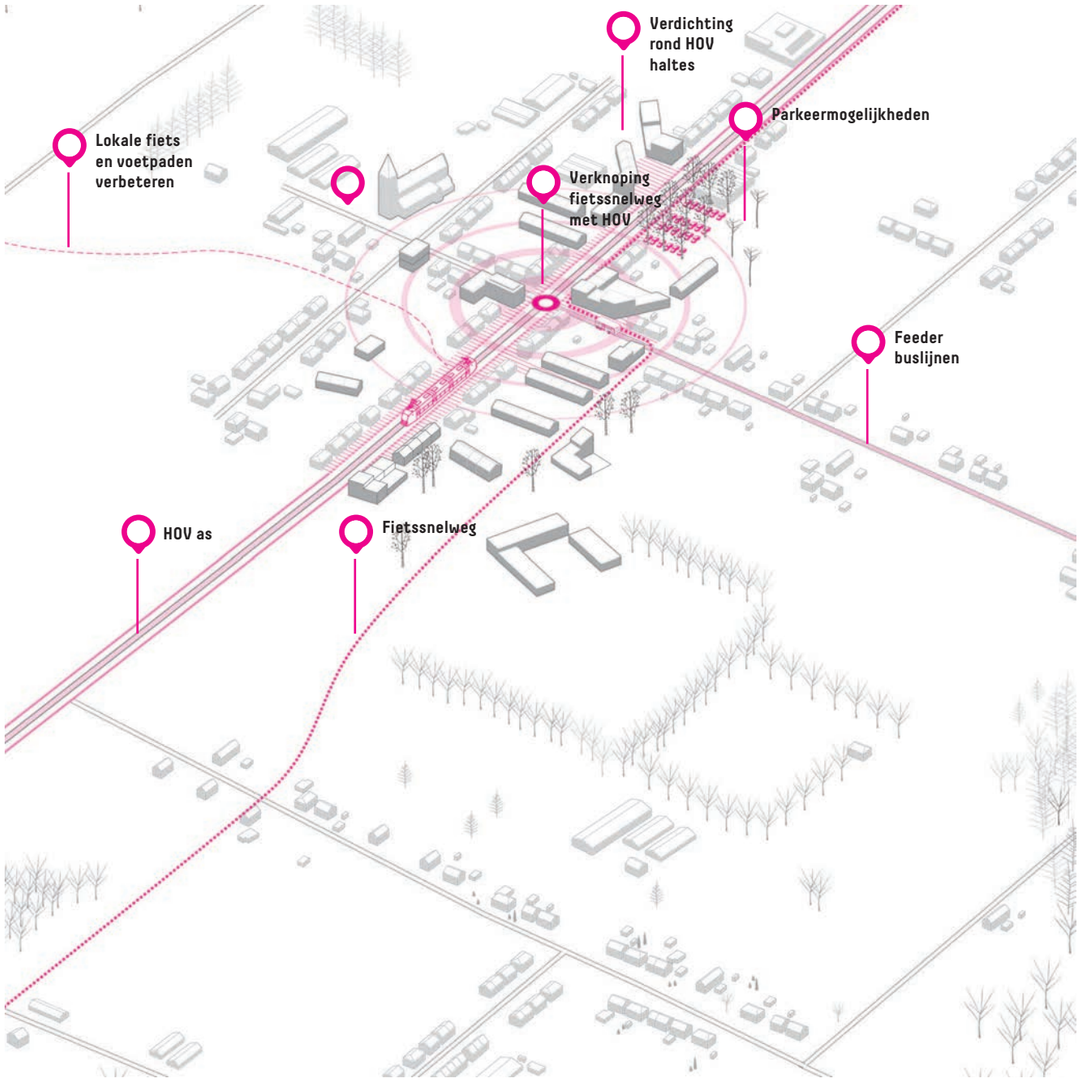
Categorisering

Door de wegen nog fijner te categoriseren, verzeker je de samenhang van het wegennet, kan je de inrichting van de wegen afstemmen op hun gewenste functies (verbinden, verzamelen, toegang geven) en ga je sluipverkeer tegen.

De **Europese hoofdwegen** (E19, E40, E314, R0, E411) verzekeren de internationale bereikbaarheid van Vlaams-Brabant en Brussel. De A12 en A8 vormen als **Vlaamse hoofdwegen** een aanvulling op de **Europese hoofdwegen**.

Een beperkt aantal **regionale wegen** zorgt voor een maasverkleining van het hoofdwegennet. **Interlokale wegen** verbinden de kernen binnen een regio. Alle andere wegen hebben geen bovenlokale verbindende functie.

Door het ruimtegebruik langs deze wegen consequent af te stemmen op de beoogde wegencategorie, vergroot je de efficiëntie en de verkeersveiligheid van het wegennet.



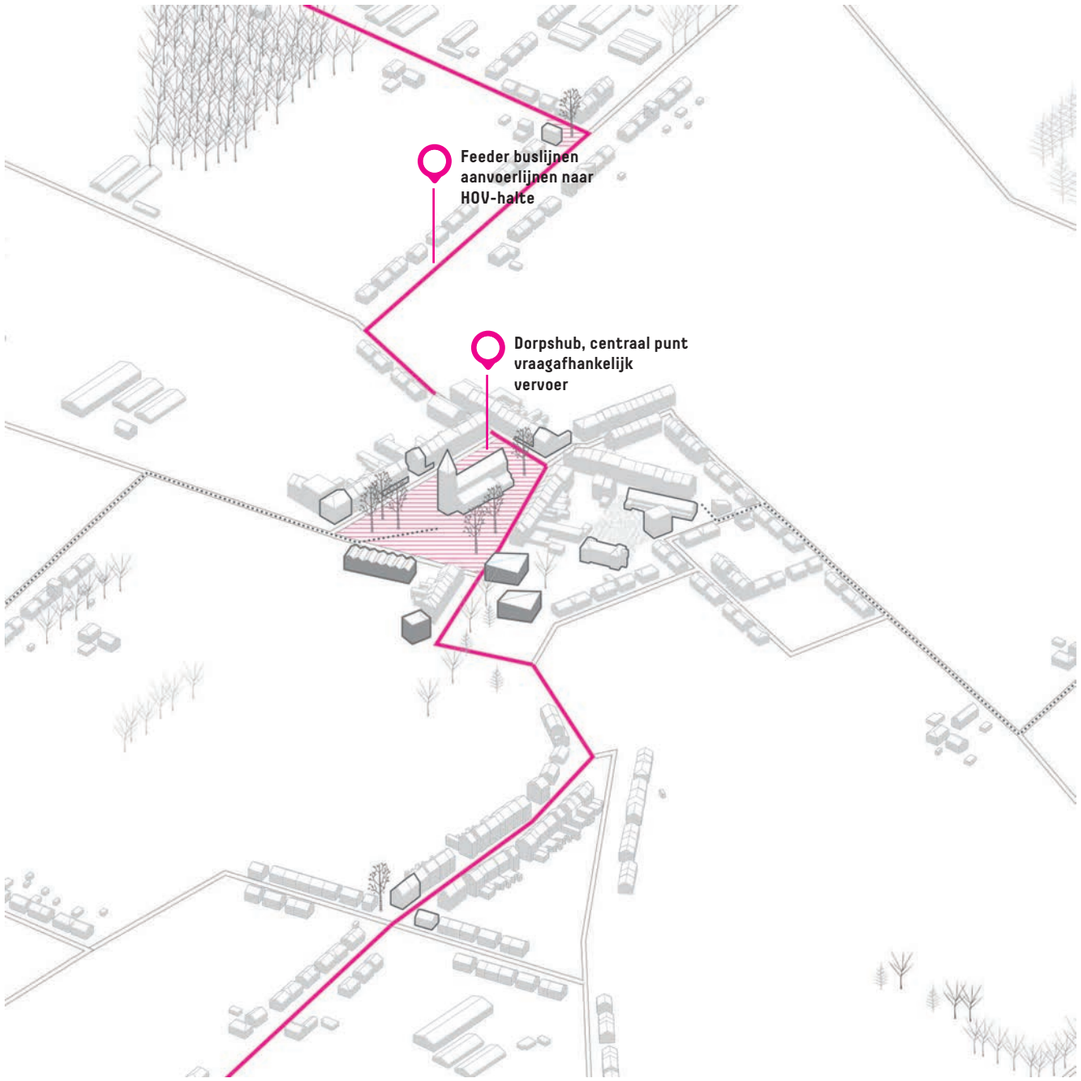
✱ MOBILITEIT: Multimodale knopen

6

Multimodale knopen

Een beperkt aantal locaties, zoals de IC-stations, zijn multimodaal goed bereikbaar. We kunnen hun bereikbaarheid optimaal benutten door in de omgeving functies te voorzien die veel volk aantrekken zoals kantoren, publieke diensten, of woningen...

Sommige locaties hebben het potentieel om uit te groeien tot multimodale knooppunten, bijvoorbeeld na het uitbouwen van een HOV-stamlijn. Het komt erop aan deze potentiële locaties te identificeren en de multimodale bereikbaarheid te verbeteren. In afwachting daarvan wordt er best de nodige ruimte gereserveerd voor de verdichting op termijn.



✱ MOBILITEIT: Ruimte bieden voor innovatieve mobiliteitsoplossingen

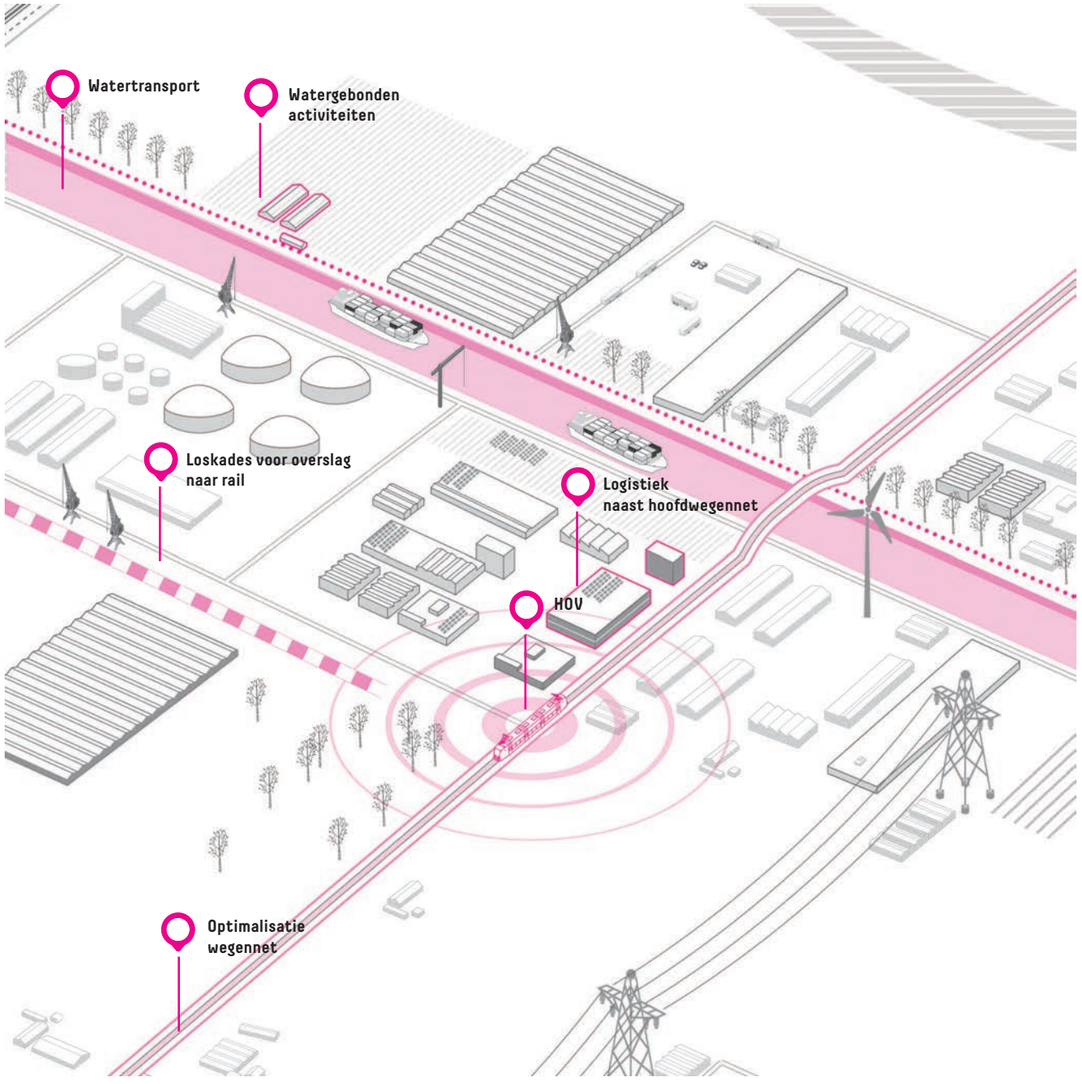
7

Ruimte bieden voor innovatieve mobiliteitsoplossingen

Het mobiliteitsaanbod is voortdurend in evolutie. Innovatieve oplossingen kunnen onze verplaatsingsmogelijkheden op een duurzame manier verbeteren. Het ruimtelijk beleid moet hier de juiste condities voor scheppen: stallingen voor deelwagens en deelfietsen (in steden, dorpskernen en nabij HOV-haltes), oplaadpunten voor elektrische voertuigen, aangepaste infrastructuur voor autonome shuttles.

Daarnaast zullen technologische en maatschappelijke innovaties - van verkeers- en mobiliteitsmanagementdiensten tot gedeelde mobiliteitsdiensten met apps - ons in staat stellen om heel flexibel en op maat in te spelen op de diverse vervoersbehoeften. De grootste winsten op vlak van duurzaamheid zullen ook na doorwerking van ICT en innovaties in ons mobiliteitssysteem komen door in te zetten op collectieve, gedeelde en actieve vervoersmodi.[42]

[42] VRP (2017) Kansen voor nieuw mobiliteit, achtergrondnota bij het manifest mobiliteit 2.0.



✱ MOBILITEIT: Multimodale logistieke infrastructuur

8

Multimodale logistieke transportmogelijkheden

Om de impact van het logistieke wegtransport op het verkeersnetwerk te verminderen, moeten we een modal shift realiseren in het goederentransport. Vandaag beschikken we daarvoor al over een (beperkt) aantal mogelijkheden. Door goederenstromen te bundelen in het hinterland, bijvoorbeeld bij vertrek in de bedrijvenzones, beperken we het aantal logistieke transporten. Het komt er op korte termijn op aan om een logistieke modal shift in de toekomst mogelijk te maken.

Watertransport

Watergebonden activiteiten vinden een plek langs de kanalen Brussel-Schelde, Brussel-Charleroi en Leuven – Dijle. Daarvoor worden gronden met een economische bestemming gevrijwaard. Extra loskades zorgen dat ook bedrijven en activiteiten die elders zijn gevestigd, hun transport via het water kunnen regelen. De locaties van deze loskades worden zo gekozen dat ze goed aansluiten op het wegverkeer.

Treintransport

Multifunctionele spoorplatforms zorgen op langere termijn dat goederen kunnen overgeslagen worden van en op cargotreinen. Ook kleinere volumes. In afwachting kunnen potentiële locaties alvast worden gereserveerd. De inplanting van deze spoorplatforms hangt af van de spoorcapaciteit en een goede aansluiting met het wegverkeer.

Wegtransport

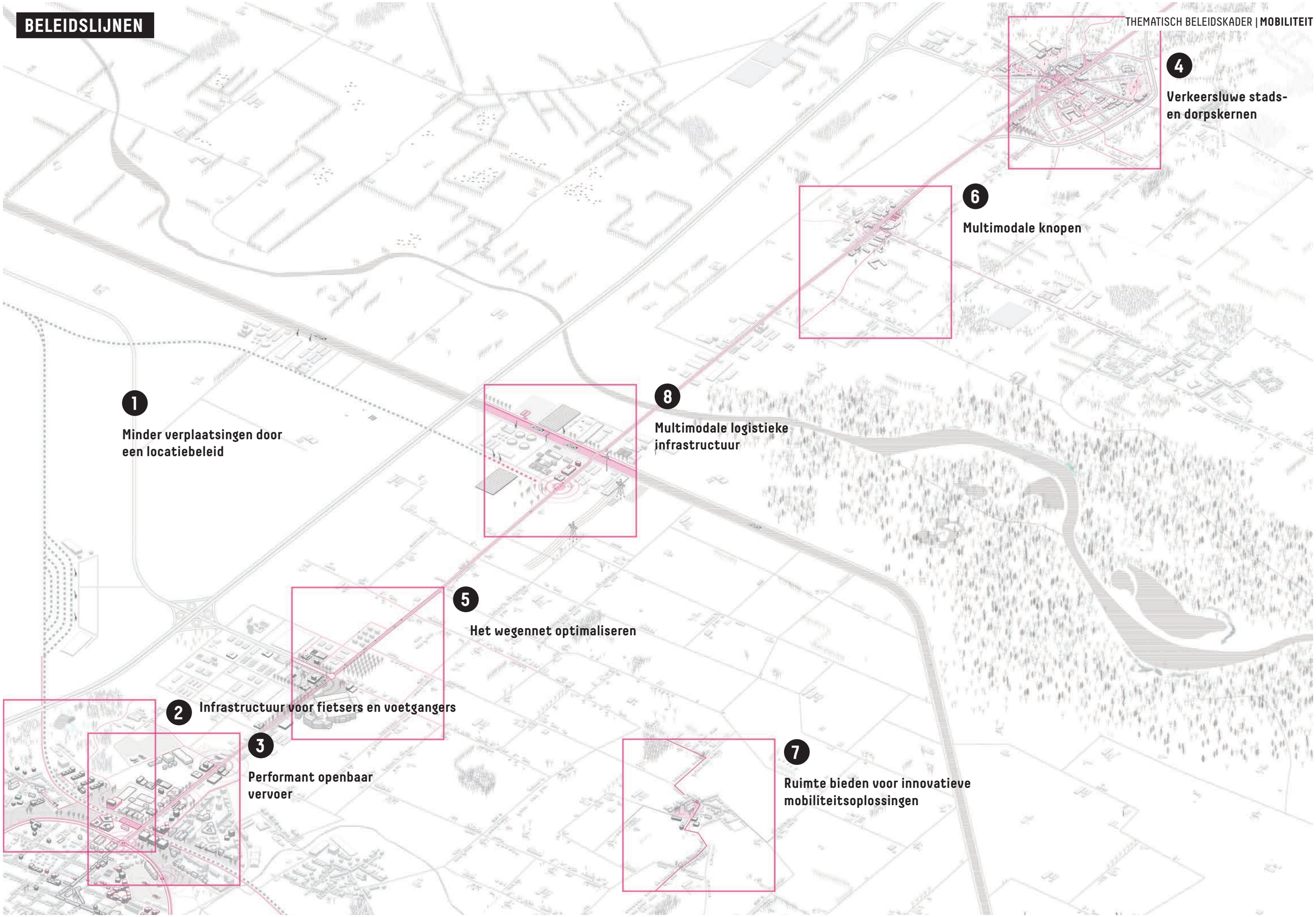
De capaciteit van onze hoofdwegen is beperkt. Daarom moeten we heel selectief omspringen met grootschalige wegtransportactiviteiten in Vlaams-Brabant. Nieuwe logistieke activiteiten zijn enkel aangewezen als ze voldoende toegevoegde waarde creëren en zich tot nichesectoren richten.

Grootschalige logistieke activiteiten die zich richten op wegtransport, worden gelokaliseerd nabij het hoofdwegennet en primaire wegen cat. 1. Wegen van een lagere categorie, (inter)regionale en bovenlokale verbindingswegen, zijn niet geschikt om grote volumes vrachtverkeer te verwerken.

Luchttransport

Nabij de luchthaven kan bijkomende ruimte worden gecreëerd voor hoogwaardige logistiek, mits deze activiteiten voor een hoge toegevoegde waarde (en lokale werkgelegenheid) zorgen.

BELEIDSLIJNEN



1
Minder verplaatsingen door een locatiebeleid

2
Infrastructuur voor fietsers en voetgangers

3
Performant openbaar vervoer

4
Verkeersluwe stads- en dorpskernen

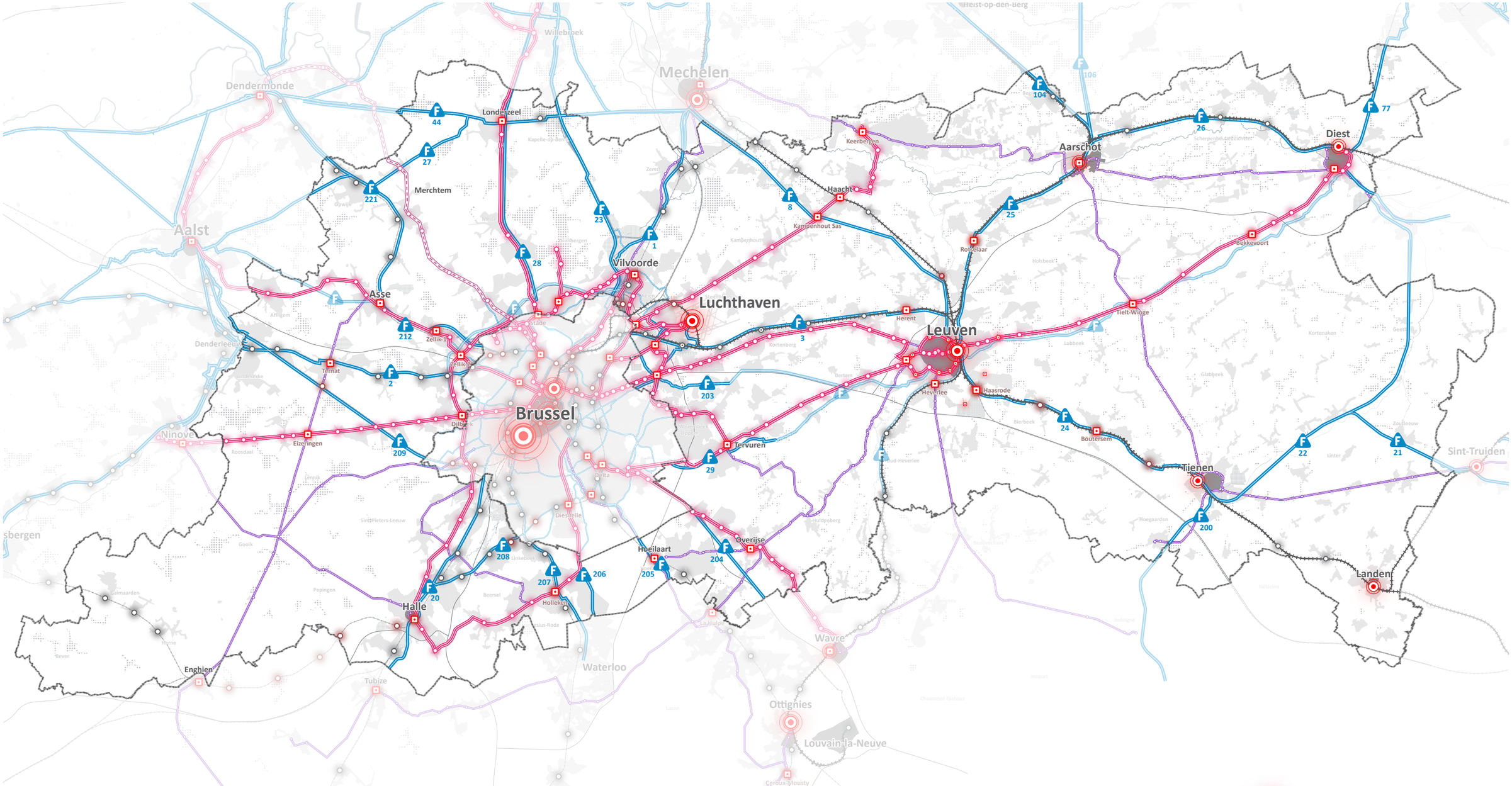
5
Het wegennet optimaliseren

6
Multimodale knopen

7
Ruimte bieden voor innovatieve mobiliteitsoplossingen

8
Multimodale logistieke infrastructuur

OPENBAAR VERVOER EN FIETSNETWERKEN



*** Deze kaart vormt slechts een illustratieve weergave van de voorgaande principes en kent slechts een indicatief karakter. De definitieve regionale mobiliteitsplannen zullen uitgewerkt worden door de bevoegde vervoerregio's.**

N

0 1 3 5 10 Km

Fietssnelwegen
FietsGEN Brussel
Built up area
Sprawl
Industrial area
Railways
Regionaal trambus
Regionaal bus
Trein - Internationaal
Trein - Nationaal
Trein - Inter regionaal
Trein - Regionaal
Trein - Lokaal
Trein - Lokaal nieuwe
Hubs



BELEIDSKADER VOORZIENINGEN[43]

Voorzieningen zoals scholen, winkels, ziekenhuizen en sportvelden vormen een belangrijk onderdeel van onze leefomgeving. Het beschikbaar stellen van een voldoende aanbod aan voorzieningen krijgt daarom bijzondere aandacht in dit beleidsplan ruimte. We willen een kader bieden om opnieuw de juiste functies op de juiste plaats te krijgen.

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves (Actieprogramma Ruimte) vallen binnen het beleidskader voorzieningen:

- Informeren en adviseren over duurzaam gebruik van materialen, energie en water;

[43] De bepalingen van dit beleidskader zijn niet in strijd met de toepassing van de Europese Dienstenrichtlijn, meer bepaald artikel 14, vijfde lid, aangezien ze gebaseerd zijn op ruimtelijke criteria en niet op economische criteria. Alle provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen die in uitvoering van de beleidslijnen binnen dit beleidskader worden opgemaakt en die betrekking hebben op de inplanting van detailhandel en/of kantoren zullen ook getoetst moeten worden aan artikel 15, derde lid van de Europese Dienstenrichtlijn (Europese Richtlijn 2006/123/EG van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt).







UITGANGSPUNTEN

Met ‚voorzieningen' bedoelen we zowel publieke (school, cultuur, openbare diensten, sport, zorg, speelruimte …) als commerciële voorzieningen (handel, commerciële dienstverlening, recreatie …).

Het provinciale ruimtelijke beleid rond voorzieningen baseren we op drie uitgangspunten.

1. *Nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen*

De beschikbaarheid van voorzieningen bepaalt mee de leefkwaliteit. We gaan ervan uit dat iedereen toegang moet hebben tot de nodige voorzieningen. Dagelijkse voorzieningen[44] liggen bij voorkeur op korte afstand zodat ze te voet en per fiets bereikbaar zijn. Periodieke en sporadische voorzieningen zouden bereikbaar moeten zijn met collectief vervoer. De bereikbaarheid stelt eisen aan de locatie.

2. *Een voldoende groot gebruikerspotentieel voor voorzieningen*

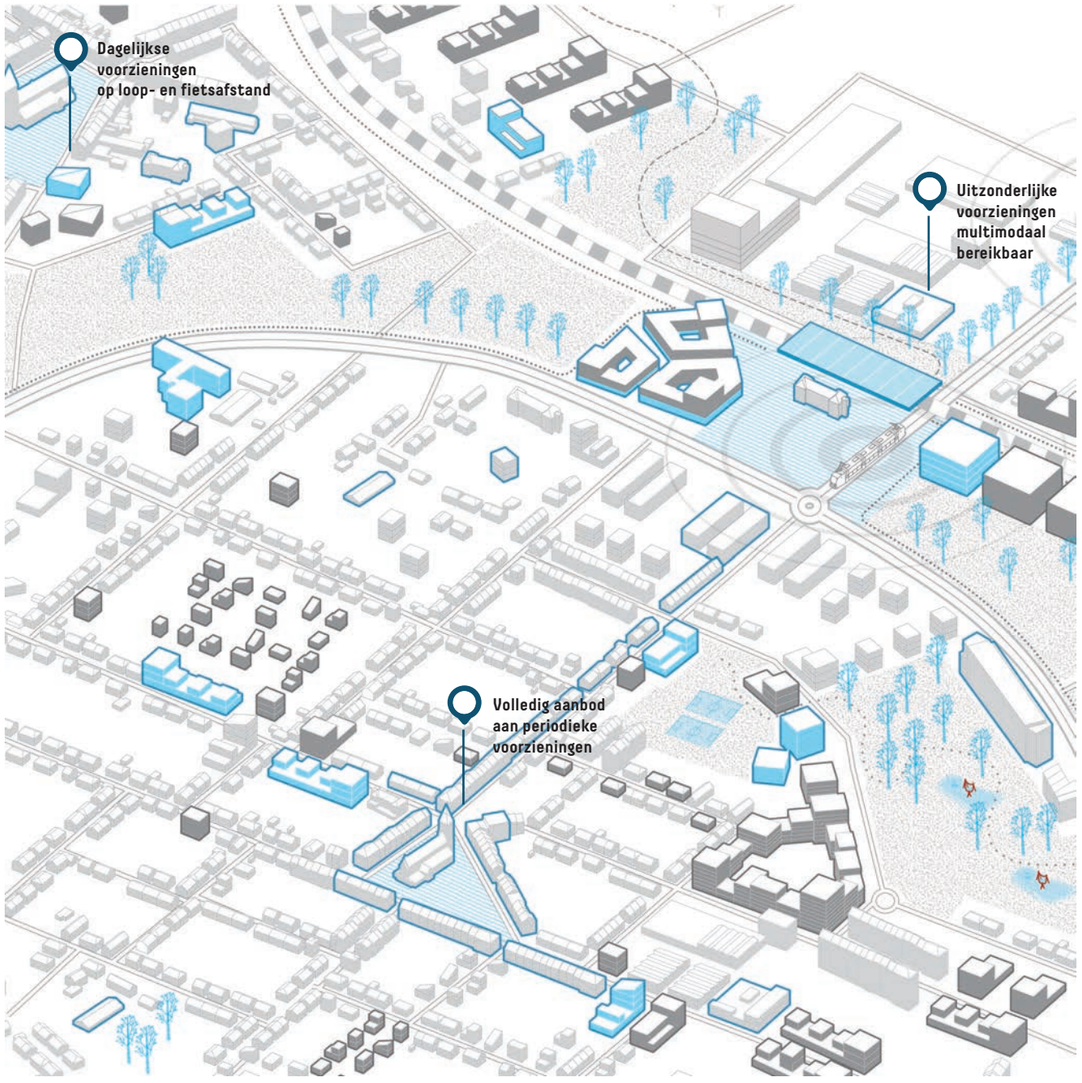
Voorzieningen hebben nood aan een voldoende groot gebruikerspotentieel. Met andere woorden, nabije voorzieningen zijn haalbaar als er voldoende gebruikers aanwezig zijn. Maar omgekeerd geldt ook: door het bundelen van woningen en activiteit op gewenste locaties, ondersteunen we er het draagvlak voor voorzieningen.

3. *De bestaande voorzieningenstructuur optimaliseren*

Schaalvergroting en de digitalisering van diensten en handel zetten veel kleinschalige voorzieningen onder druk. De publieke middelen om bestaande voorzieningen in stand te houden of te optimaliseren zijn schaars. Dit houdt in dat het ruimtelijk beleid zich in eerste instantie richt op de consolidatie van bestaande voorzieningen. De aanwezigheid van bestaande voorzieningen bepaalt mee de richting van het locatiebeleid.

Toch is er ook behoefte aan de (her)localisatie van nieuwe voorzieningen. Bij grote investeringen in de vernieuwing of de uitbreiding van bestaande voorzieningen is het aangewezen om de huidige locatie kritisch te evalueren.

[44] Dagelijkse voorzieningen heeft de gemiddelde inwoner elke dag nodig: voeding, school, crèche, basiszorg, spelen, … Periodieke voorzieningen heeft de gemiddelde inwoners regelmatig nodig: recreatie, cultuur, sport, gespecialiseerde zorg, … Uitzonderlijke voorzieningen worden sporadisch bezocht: speciaalzaken, specifieke cultuurvoorzieningen (b.v. concertzaal), …



✱ VOORZIENINGEN: Clustering van voorzienningen in steden

BELEIDSLIJNEN

1

Clustering van voorzienningen in steden

Steden hebben een groot gebruikspotentieel op loop- en fietsafstand. Daarom zouden dagelijkse voorzieningen in elke stadswijk moeten beschikbaar zijn. De stad zou ook over een volledig aanbod aan periodieke voorzieningen moeten beschikken. Uitzonderlijke voorzieningen, met een verzorgingsgebied dat de stad overstijgt, kunnen complementair met de omliggende steden worden uitgebouwd. Deze periodieke en uitzonderlijke voorzieningen moeten vanuit de regio multimodaal goed bereikbaar zijn.



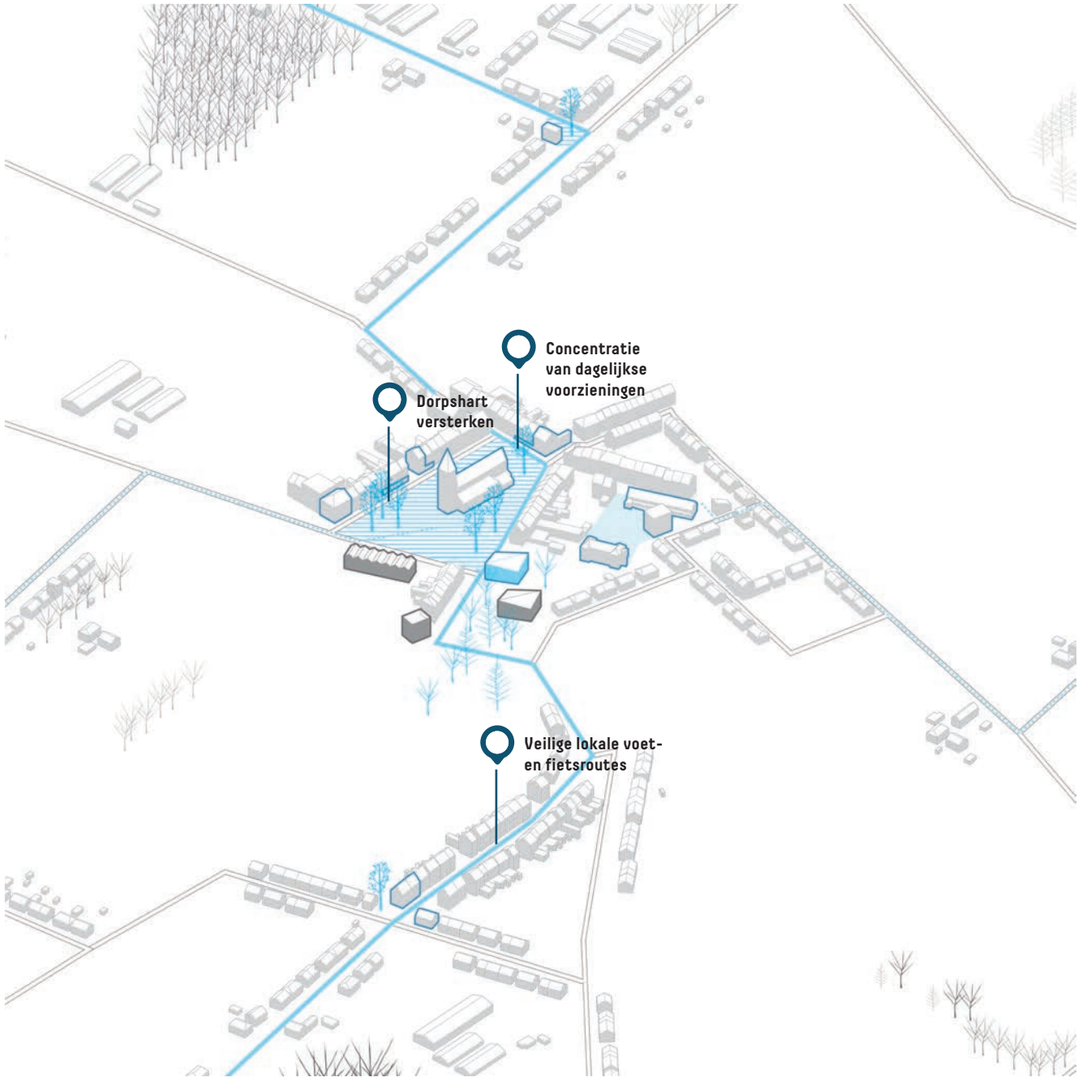
✱ VOORZIENINGEN: Complementaire voorzieningenaanbod in hoogdynamische corridors

2

Complementaire voorzieningenaanbod in hoogdynamische corridors

In de hoogdynamische corridors is voldoende gebruikspotentieel aanwezig om een hoogwaardig voorzieningenniveau uit te bouwen, complementair over de kernen heen. Elke hoogdynamische kern van de corridor beschikt over een volledig aanbod dagelijkse voorzieningen. De kernen beschikken samen over een complementair aanbod aan gedeelde, periodieke voorzieningen. De HOV-bediening en de fietsinfrastructuur maken deze gedeelde voorzieningen bereikbaar.

De periodieke voorzieningen worden bij voorkeur gelokaliseerd nabij de HOV-haltes. Daarom moet er de nodige ruimte worden gereserveerd rondom deze haltes.



✱ VOORZIENINGEN: Gedeelde voorzieningen binnen een dorpennetwerk

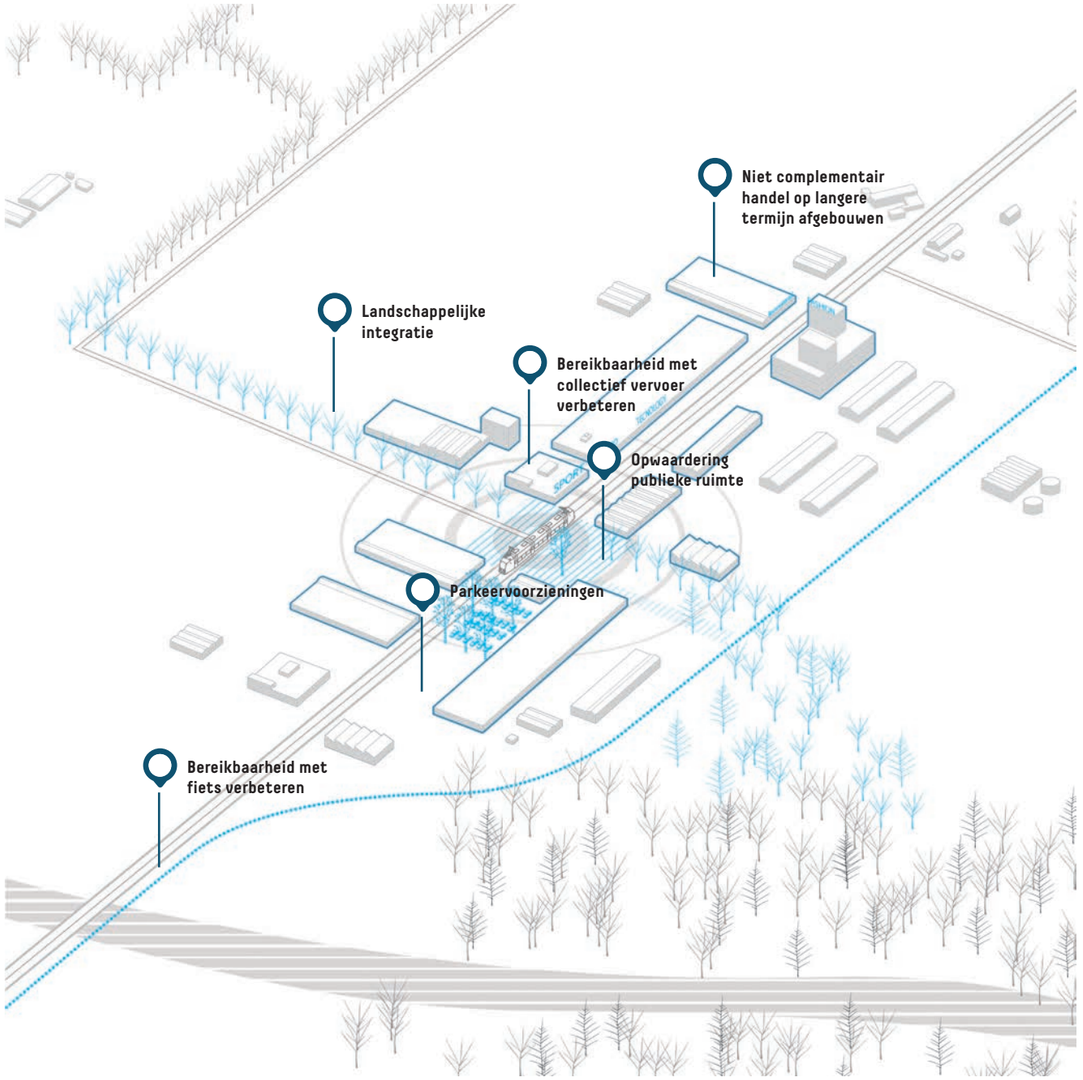
3

Gedeelde voorzieningen binnen een dorpennetwerk

De kernen met een hoog voorzieningenniveau buiten de hoogdynamische corridors beschikken over een volledig aanbod aan dagelijkse voorzieningen. Die liggen in de dorpskern en zijn te voet en per fiets bereikbaar.

Kleinere kernen met onvoldoende gebruikers om een volledig voorzieningenaanbod te onderhouden, beschikken samen met naburige kernen over een complementair aanbod. De ontbrekende voorzieningen zijn voorhanden in de kernen van de nabijgelegen hoogdynamische corridor en de kerndorpen.

In deze kernen kunnen de voorzieningen worden geclusterd in het ‘dorpshart’, zodat interessante synergiën ontstaan.



✱ VOORZIENINGEN: Duurzame detailhandelsclusters

4

Duurzame detailhandelsclusters

De provincie voert een beleid dat duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel creëert en de groei van ongewenste kleinhandelslinten vermijdt. Dat beleid waarborgt en versterkt de leefbaarheid in de steden en kernen, en zorgt voor een duurzame mobiliteit.

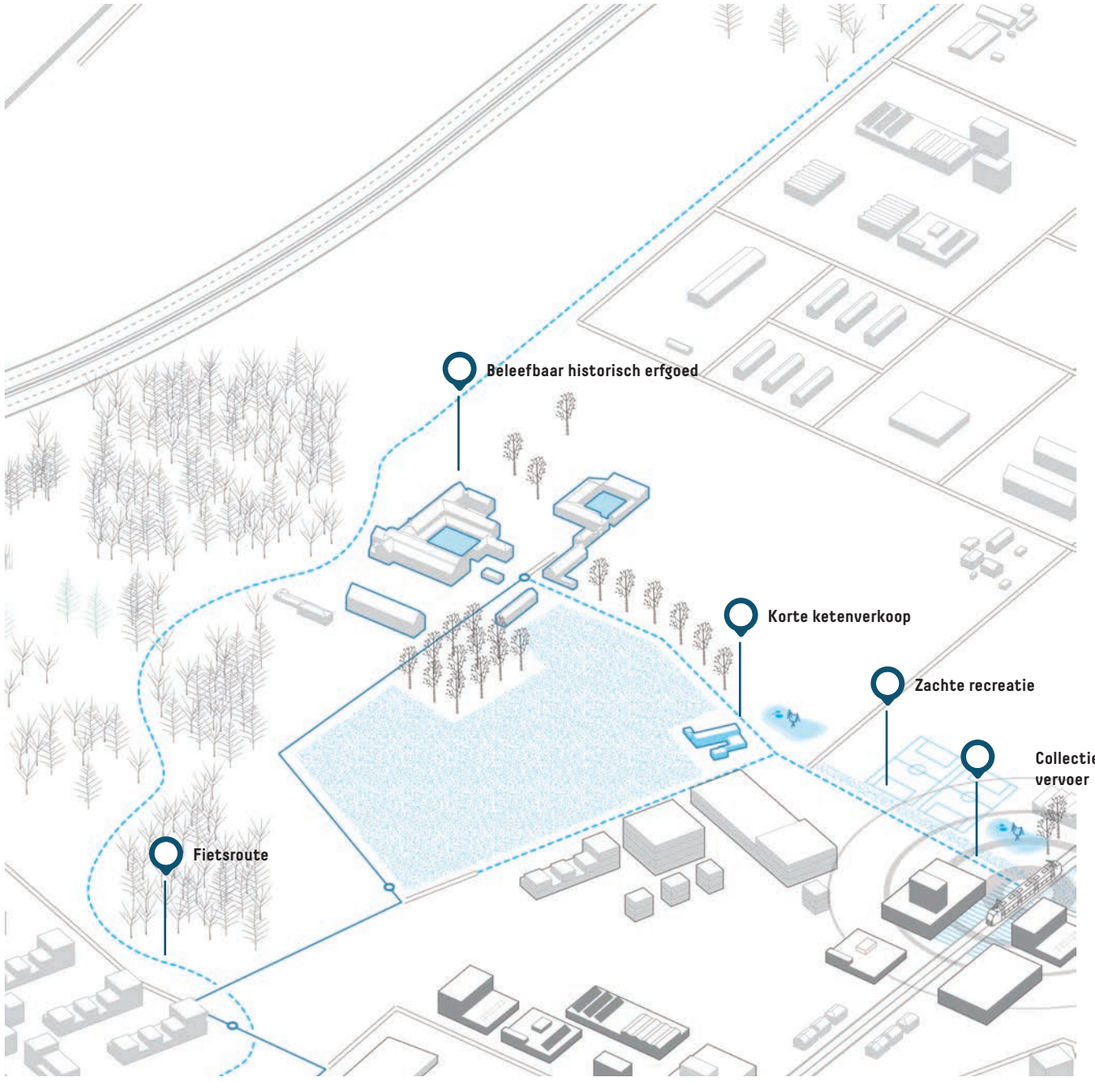
Neveneffecten van slecht gelegen grootschalige detailhandel

Grootschalige detailhandel heeft, indien deze geïsoleerd voorkomt (zoals kleinhandelslinten of perifere clusters) enkele jammerlijke neveneffecten: leegstand van handelspanden in de kernen, auto-afhankelijkheid, versnippering van de open ruimte… Om dit tegen te gaan moet de verdere aangroei ervan buiten de steden worden afgebouwd. Tenzij het gaat om detailhandel die veel ruimte nodig heeft, die complementair is en waarvoor in de kernwinkelgebieden geen plaats kan worden gevonden.

De provincie ondersteunt een aanbodbeleid in de steden en kernen, en kan een beperkt aantal perifere clusters van grootschalige detailhandel selecteren die moeten worden verduurzaamd. Dit betekent dat ze geen concurrentie vormen voor nabijgelegen kernen, geen dagelijkse goederen verhandelen, de bereikbaarheid met collectief vervoer en fiets verbeteren, de publieke ruimte opwaarderen (bv. met parkeervoorzieningen), en landschappelijke geïntegreerd zijn.
De grootschalige detailhandel buiten de steden en de clusters die niet complementair zijn, moeten op langere termijn worden afgebouwd en geherstructureerd of complementair gemaakt. Lokale voorzieningen blijven er mogelijk, mits ze niet ten koste gaan van voorzieningen in naburige woonkernen.

Deze perifere clusters kunnen enkel verder verdicht worden binnen de bestaande perimeter. Aansnijden van bijkomende open ruimte is niet mogelijk.

Nieuwe grootschalige kleinhandelsvestigingen worden bij voorkeur binnen de reeds via ruimtelijke uitvoeringsplannen vastgestelde afbakeningslijnen van de stedelijke gebieden gelokaliseerd. Hoewel hier dagelijkse goederen verhandeld kunnen worden (bijvoorbeeld supermarkten), is ook binnen deze stedelijke gebieden het winkelaanbod best complementair aan het winkelaanbod in de nabij gelegen stedelijke kernen.



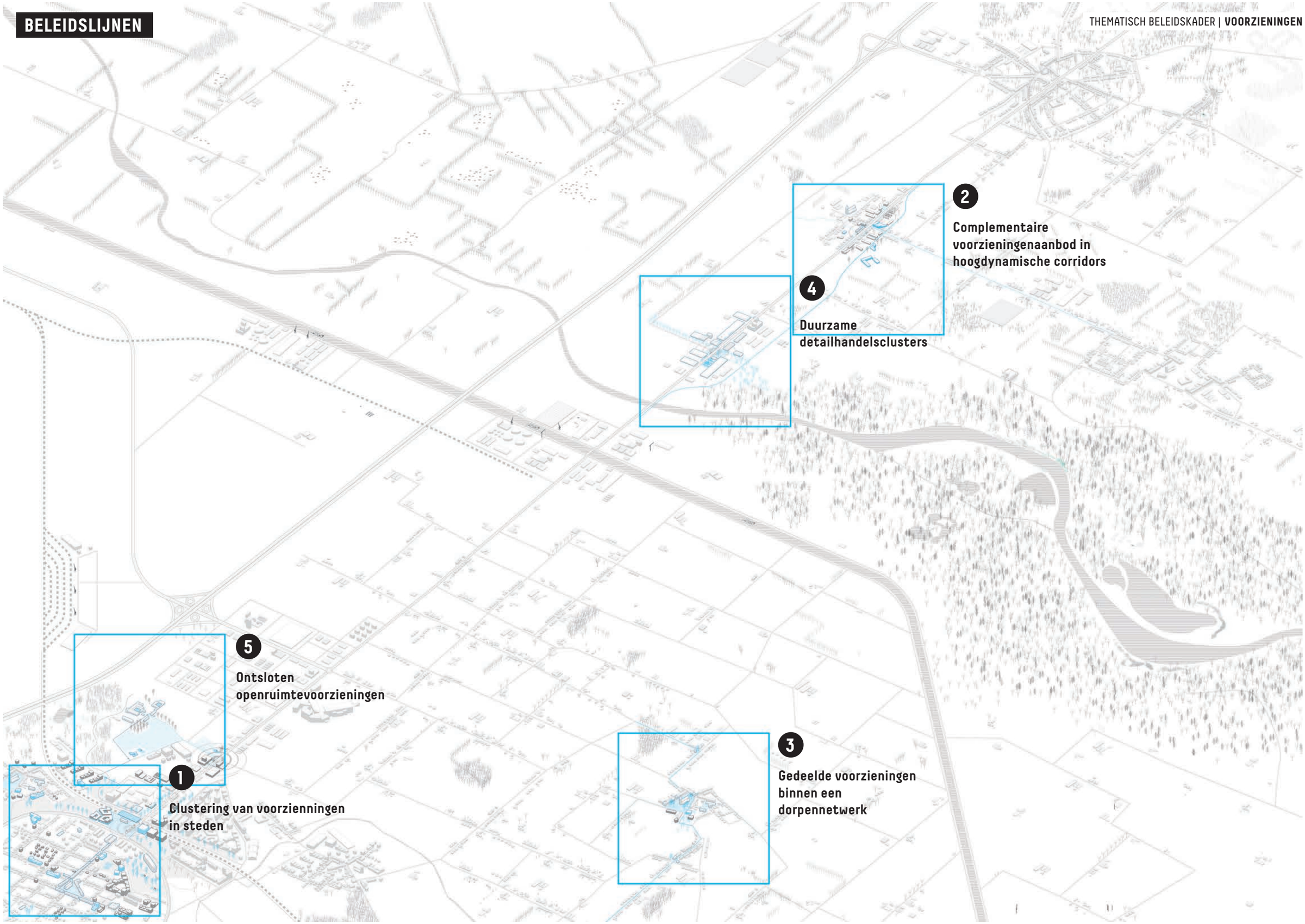
✱ VOORZIENINGEN: Ontsloten openruimte- vrijetijds- en plattelandsvoorzieningen

5

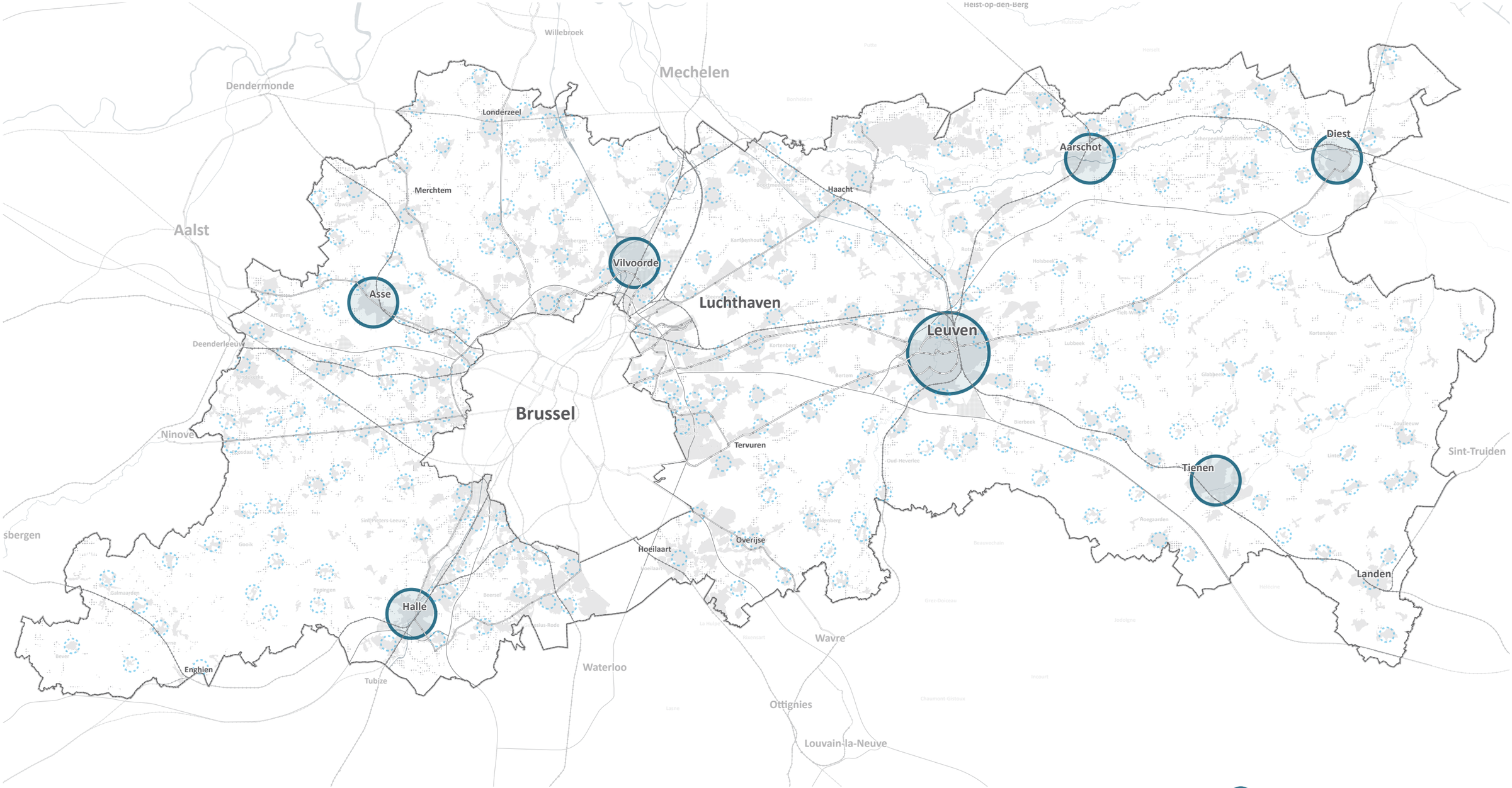
Ontsloten openruimte- vrijetijds- en plattelandsvoorzieningen

Vlaams-Brabant beschikt over een rijk aanbod aan openruimtevoorzieningen dat in functie van de lokale draagkracht en ontsluiting verder kan worden uitgebouwd: sport, zachte recreatie, natuurbeleving, lokale voedselproductie, korte ketenverkoop, beleving historisch erfgoed …

We willen de deze voorzieningen beter bereikbaar maken met de fiets en collectief vervoer. Dit kan gebeuren door de HOV-haltes in vervoercorridors uit te bouwen tot poorten naar de open ruimte. Strategisch gelegen open ruimte, nabij HOV-haltes, reserveren we bij voorkeur voor open ruimtevoorzieningen met een hoge gebruiksdichtheid. Dit veronderstelt ook dat het tijdsbereik waarop het openbaar vervoer wordt aangeboden, afgestemd wordt op de aard van de activiteiten.


2
Complementaire voorzieningenaanbod in hoogdynamische corridors
4
Duurzame detailhandelsclusters
5
Ontsloten openruimtevoorzieningen
1
Clustering van voorzienningen in steden
3
Gedeelde voorzieningen binnen een dorpennetwerk

VOORZIENINGEN



Deze kaart vormt slechts een illustratieve weergave van de voorgaande principes en kent slechts een indicatief karakter.



BELEIDSKADER WONEN

Waar en hoe we wonen heeft een belangrijke impact op onze ruimte. Zeker nu er nog heel wat inwoners bij komen de volgende 15 jaar. Daarover willen we goede afspraken maken in dit beleidsplan ruimte. Ruimtelijke ordening van haar kant kan bijdrage aan de kwaliteit van onze woonomgeving, en er mee voor zorgen dat een gepaste en kwalitatieve woning voor iedereen beschikbaar is.

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves (Actieprogramma Ruimte) vallen binnen het beleidskader wonen:

- Beleidslijnen rond kernversterking en ruimtelijk rendement juridisch verankeren via stedenbouwkundige instrumenten;
- Ondersteunen van gemeenten bij kernversterkend beleid;
- Stimuleren van woonprojecten in de kernen;
- Stimuleren en ondersteunen van projecten van woningdelen[45];
- Ondersteunen en begeleiden van gemeenten bij duurzame ontwikkeling van woonwijken;
- Onderzoek naar instrumenten om ontradend beleid te voeren ten aanzien van het minder goed gelegen juridisch aanbod aan bouwpercelen;
- Informeren en adviseren over duurzaam gebruik van materialen, energie en water.

[45] Woningdelen is de koepelterm voor opsplitsingen en woonvormen zoals co-wonen, cohousing, woongroepen en zorgwoningen.





UITGANGSPUNTEN

Nood aan een trendbreuk

Zoals in het eerste hoofdstuk werd toegelicht, staat de provincie Vlaams-Brabant voor belangrijke demografische uitdagingen. Door de verwachte bevolkingstoename en gezinsverdunning blijft een belangrijke nood aan bijkomende woningen bestaan. Maar tegelijk stellen we de manier van bouwen van de laatste decennia maar beter bij, gezien de grote maatschappelijke en ecologische impact van het perifeer wonen. Bovendien ontstaat op veel plaatsen een onevenwicht tussen het bestaande woningaanbod (vooral grote woningen) en de woningbehoeften (vooral kleinere woningen).

We staan dus voor de uitdaging om op verschillende vlakken een trendbreuk[46] te realiseren in het regionaal woonbeleid.

De meest geschikte woonlocaties

Hoe selecteren we toekomstige woonlocaties? Dat doen we op twee essentiële kenmerken:

- een goede multimodale connectiviteit (om onze verplaatsingsbehoeften op een kwalitatieve en duurzame manier in te vullen);
- de nabijheid van voorzieningen (om vlot te voorzien in onze levensbehoeften).

Aanvullend speelt ook de nabijheid van een voldoende ruim tewerkstellingsaanbod een rol.

Onze steden en de meeste kernen beantwoorden het best aan deze essentiële kenmerken. De te ontwikkelen woonlocaties zullen zich dus hoofdzakelijk in de steden en kernen situeren.

Perifere gebieden kennen onvoldoende multimodale connectiviteit en een te beperkt voorzieningenaanbod. Een verdere ontwikkeling van deze gebieden als woonlocatie is daarom niet aangewezen. Het provinciale ruimtelijk beleid kiest ervoor om de aangroei van het ruimtebeslag door perifeer wonen zo snel mogelijk af te bouwen.

Het aanbod aan bouwgronden overstijgt ruim de behoefte aan bijkomende woningen, behalve in en rond de steden. Een groot deel van die bouwgronden is bovendien gelegen buiten de kernen en op plekken die slecht multimodaal zijn ontsloten. Deze overcapaciteit bemoeilijkt een effectieve bijsturing van het woonbeleid. Daarom wordt dit minder geschikt overaanbod maar beter ingeperkt en de geschikte bouwgronden geactiveerd.

Compacter en dichter bouwen

Niet alleen waar, maar ook de manier hoe we bouwen moet veranderen. Het streefdoel is een hogere woningdichtheid met compactere woonprojecten in diverse vormen van gestapelde of geschakelde woningen, met aandacht voor de bestaande schaal en context. In de stads- en dorpskernen wordt ingezet op een verhoging van het ruimtelijke rendement door een kwalitatieve én selectievere toename van het woonaanbod op schaal van de kern (diversifiëring van het woonaanbod is binnen de kernen wenselijk). Het behoud van de specifieke identiteit en het karakter van elke kern (stedelijk/dorps) vraagt daarbij een aangepaste architectuur en bouwtypologie. In woongebieden buiten de stads- en dorpskernen wordt niet ingezet op een verhoging van het ruimtelijk rendement en wordt een minimale toename van het woonaanbod voorgestaan uitgaande van een afwerking van het bestaande woonweefsel.

[46] Voorliggend beleidsplan bouwt verder op een aantal principes uit het RSVB-1: de prioritaire ontwikkeling van de stedelijke gebieden en de geselecteerde kernen in het buitengebied met goede ontsluiting; de verdichting van het bestaande weefsel; de herwaardering van historische nederzettingsvormen; het tegengaan van verdere verlinting; aandacht voor nieuwe woontypologieën; nood aan een inhaalbeweging voor het sociaal woonbeleid; aandacht voor de woonnood van specifieke doelgroepen. Deze principes hebben weinig doorwerking gekregen in de uiteindelijke selectie van kernen en de inzet van concrete instrumenten. Uiteindelijk zijn er sinds de goedkeuring van het RSVB-1 te weinig woningen in steden en dorpskernen gerealiseerd, en teveel daarbuiten.







Woningtype, betaalbaarheid en woonkwaliteit

Kleine woningen

Er is een groeiende nood aan kleine woningen, omdat het aantal (heel) kleine gezinnen toeneemt. Daar moeten we rekening mee houden bij de realisatie van bijkomende woningen. Met extra oog voor de specifieke woonbehoeften van de verouderende bevolking.

Betaalbaar en sociaal

De vastgoedprijzen in grote delen van Vlaams-Brabant stijgen sterk. Als antwoord hierop zijn er meer betaalbare woningen en woonprojecten met sociaal karakter nodig. Zeker voor deze doelgroepen - ouderen, kleine gezinnen, economisch kwetsbare gezinnen - is de nabijheid van voorzieningen en de multimodale connectiviteit van groot belang. Een groot deel van het huidige aanbod aan bouwgronden is door zijn bestemming (grote woningen) en door zijn ligging (buiten de kernen) niet in staat om in te spelen op deze woningnoden. Het komt er dus op aan om voldoende betaalbare en woonprojecten met sociaal karakter op geschikte plekken te voorzien.

Kwaliteit

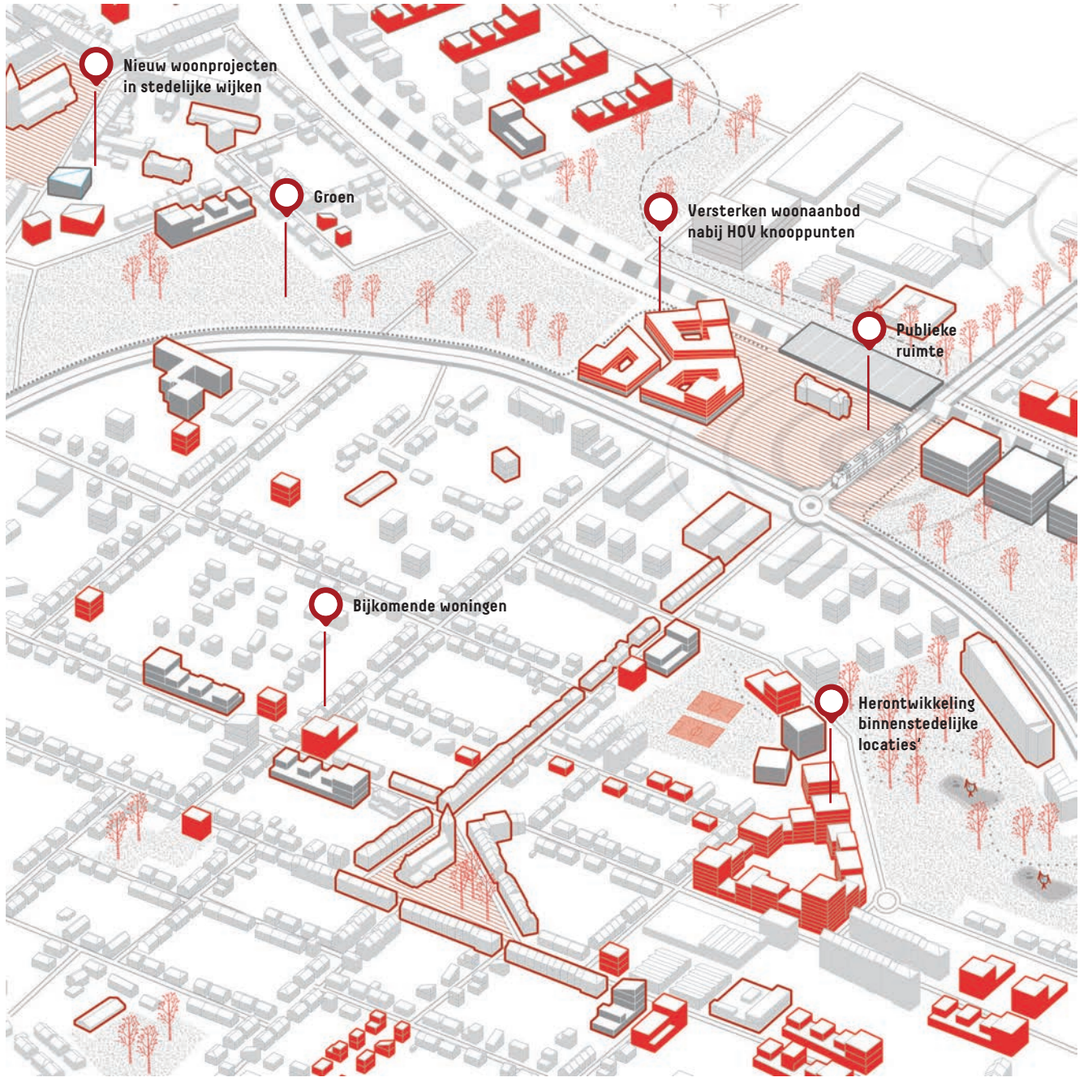
Een extra aandachtspunt is de verbetering van de woningkwaliteit. Een belangrijk aantal woningen beantwoordt nog niet aan de hedendaagse kwaliteitseisen. Een nog grotere groep woningen is onvoldoende aangepast aan de toenemende energieprestatie-eisen, soms in die mate dat een structurele en afdoende verbetering van de woning nog moeilijk haalbaar lijkt. Een versnelling van de renovatie van woningen met slechte energieprestaties is aangewezen. Dit kan bovendien hand-in-hand gaan met het verhogen van het ruimtelijk rendement op de juiste plaatsen. Dit draagt bij aan een vermindering van de broeikasgasemissies door de bebouwde omgeving. Ook op vlak van betaalbaarheid kan dit voordelen bieden.

Woningprogrammatie

Gemeenten en steden hebben via het planningsinstrumentarium, het vergunningenbeleid en de gebiedsontwikkelingen een grote invloed op de woningproductie (in aantal, type en locatie). De provincie beschouwt het als haar uitdaging om samen met de lokale besturen een woningprogrammatie uit te werken die een antwoord biedt op de toekomstige woningbehoefte.[47] Daarbij houdt ze rekening met de uitgangspunten en de beleidslijnen van het provinciale ruimtelijke beleid.

Deze woonprogrammatie kan door de provincie uitgewerkt worden, als aanvullende actie bij het provinciaal beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant. De woningprogrammatie geeft een indicatie van de beleidsopgaven waar elke gemeente voor staat op vlak van woningbouw. Ze kan door de lokale besturen gebiedsgericht verder worden verfijnd, rekening houdend met de beleidslijnen van het beleidsplan.

[47] De woningbehoefte wordt gebaseerd op bevolkingsprognoses van de Studiedienst Vlaamse Regering (tot 2030) en het Federaal Planbureau (tot 2060). Op deze prognoses kan een zekere afwijkingsmarge worden ingecalculeerd, in functie van wijzigende migratiepatronen en economische perspectieven.



✱ WONEN: Demografische groei in de steden

BELEIDSLIJNEN

❶

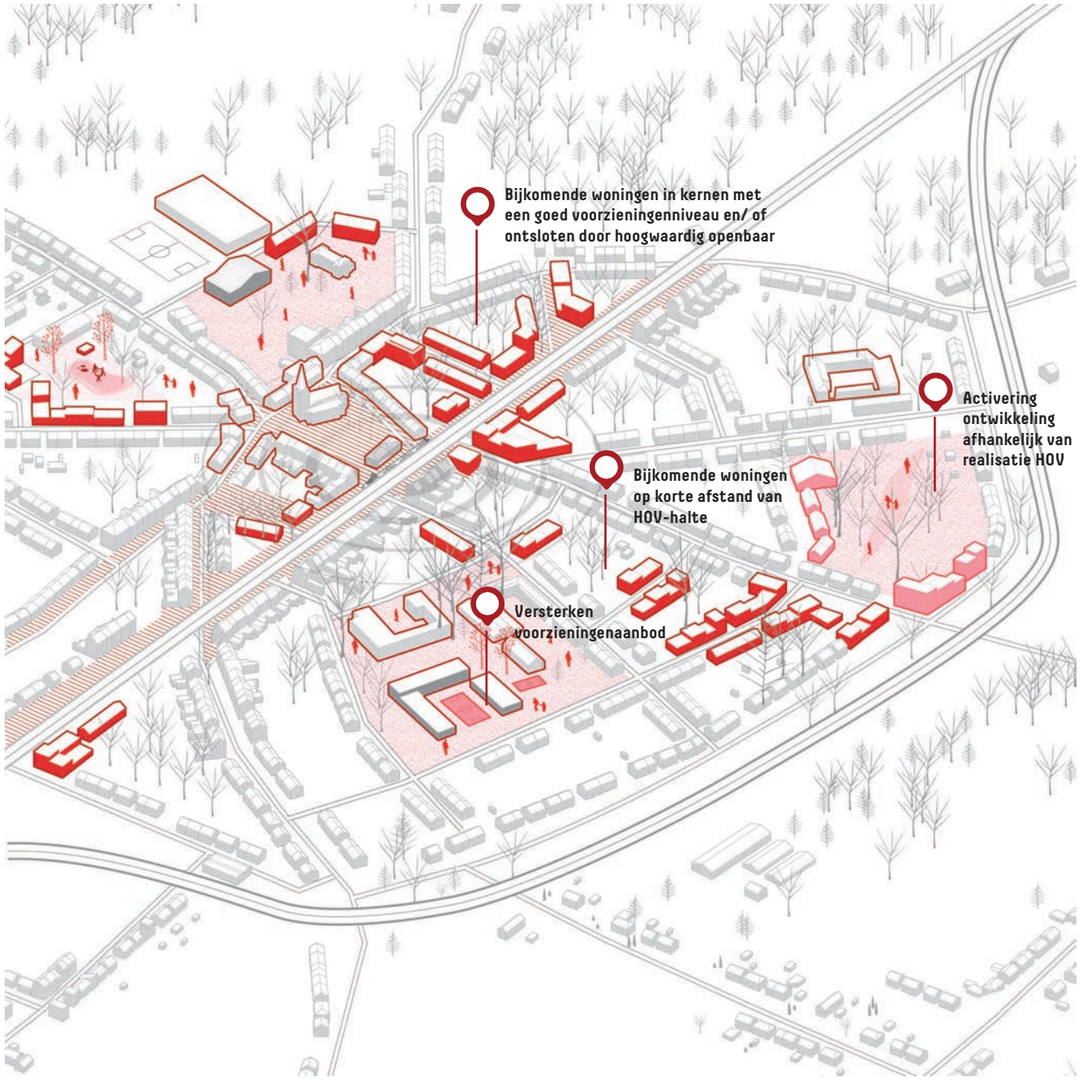
Demografische groei in de steden

Steden zijn het best geschikt om de behoefte aan bijkomende woningen op te vangen omwille van hun ruim voorzieningenaanbod, hun goede multimodale connectiviteit en het groot tewerkstellingsaanbod.[48]

Het is daarom aangewezen om in Vlaams-Brabant de steden te stimuleren als aantrekkelijke woonlocaties. De woonregio's die een stad omvatten, krijgen een proportioneel groter aandeel in de woningprogrammatie toebedeeld. Binnen deze woonregio's wordt de groei dan vooral in de steden en de stedelijke kernen[49] geconcentreerd.

[48] Voor verdere uitwerking: zie de thema's "voorzieningen", "mobiliteit" en "economie".

[49] Met "stad" wordt hier niet het administratieve grondgebied bedoeld, maar het geheel van centrumstad en omliggende kernen en wijken die een (potentieel) stedelijk karakter hebben. Het ruimtelijk systeem "stad" kan kleiner of groter zijn dan de administratieve afbakening.



✱ WONEN: Een sterkere groei in de kernen met een hoog voorzieningenniveau binnen de multimodale corridors

2

Groei binnen de kernen met een hoog voorzieningenniveau en binnen de multimodale corridors

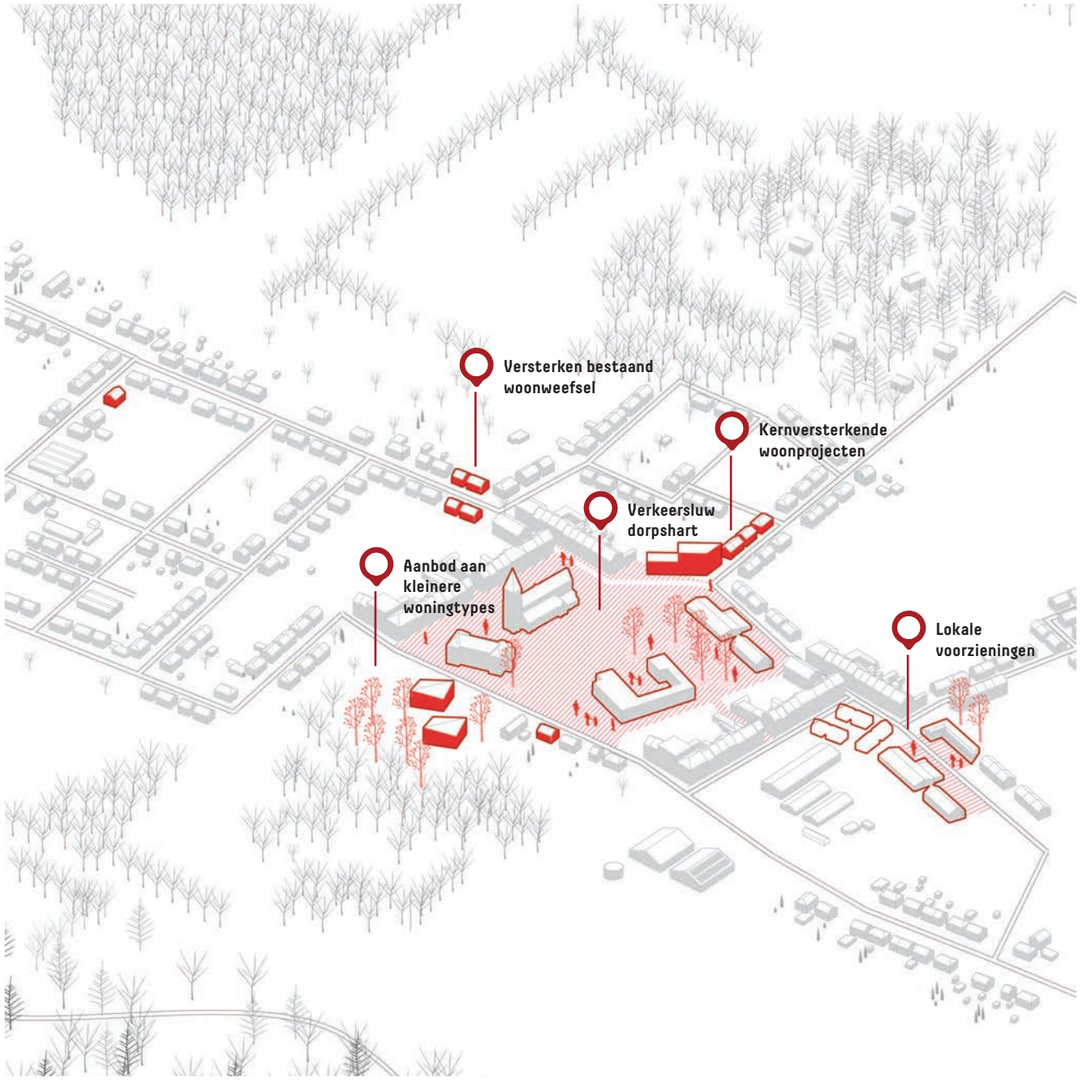
Zoals in het thema mobiliteit werd geschetst, voorziet het beleidsplan ruimte de uitbouw van regionale HOV-stamlijnen in de corridors tussen de steden (als de vervoervraag groot genoeg is). De kernen die bediend worden door deze HOV-stamlijnen, zijn multimodaal goed ontsloten.

Dankzij deze multimodale connectiviteit en de directe verbinding met naburige steden en werkgelegenheidspolen, komen deze kernen in aanmerking om een proportioneel groter deel van de woningbehoefte op te vangen. Door deze extra groei stijgt de vervoervraag binnen deze vervoercorridor. Dat vergroot dan weer het economische draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer.

Kernen met een goed voorzieningenniveau en/ of ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) krijgen in de woningprogrammatie het grootste groeipercentage toegemeten. De opdracht is hoger ten aanzien van de plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau.

Binnen de kernen die ontsloten zijn door hoogwaardig openbaar vervoer kunnen nieuwe woningen bij voorkeur op korte afstand tot de HOV-halte worden gerealiseerd. Deze ontwikkelingen kunnen mee een hefboom vormen voor de realisatie van de HOV-stamlijnen. Zolang er geen zekerheid bestaat over de uitbouw van de HOV-stamlijn, kunnen bepaalde ontwikkelingen uitgesteld worden.

Binnen de kernen met een hoog voorzieningenniveau kunnen nieuwe woningen bij voorkeur op korte afstand van de plekken met hoge concentraties aan voorzieningen (dorpscentrum, dorpshart,...) worden voorzien. Hierbij kan rekening gehouden worden met de wandel- en fietsbereikbaarheid en kan desgevallend ruimte worden voorzien voor de nodige bijkomende voorzieningen.



✱ WONEN: Buiten de corridors

3

Buiten de corridors

Woningen concentreren in dorpskern

Ook buiten de multimodale corridors worden bijkomende woningen geconcentreerd in de dorpskernen, omwille van de nabijheid van dagelijkse voorzieningen en van een sociaal netwerk. Deze concentratie vergroot het draagvlak voor voorzieningen. Zo dragen de extra woningen bij tot de kernversterking en creëren ze een leefbare omgeving.

Buiten de kernen met een hoog voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid (gelegen nabij de multimodale corridors) ligt het groeipercentage voor de kernen lager dan binnen de corridors. De groei kan verder verfijnd worden in functie van het voorzieningenniveau: kernen met een hoog voorzieningenniveau krijgen een iets grotere groei vooropgesteld dan kernen met een beperkt voorzieningenniveau.

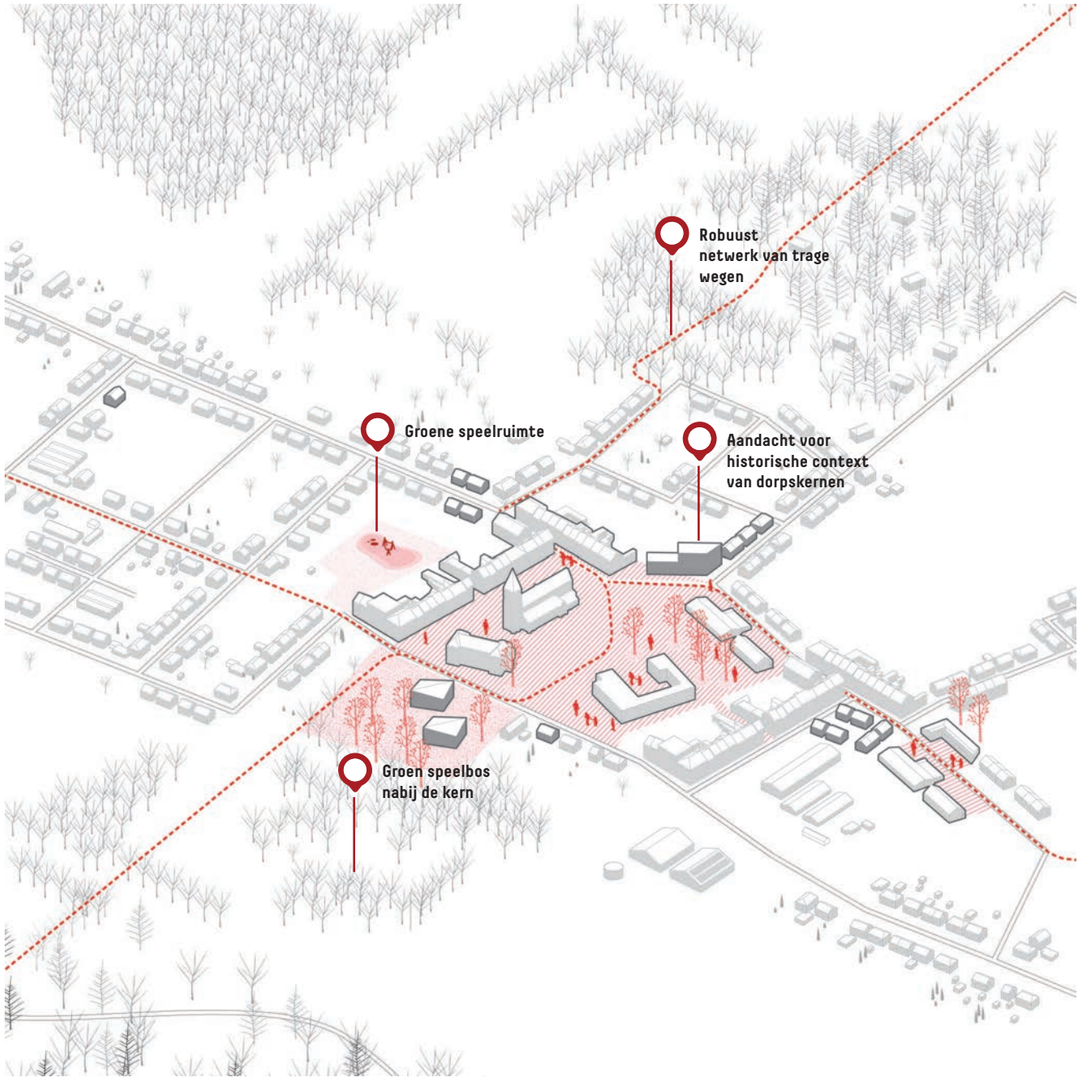
Gezinsverdunning opvangen

Om de vergrijzing en de gezinsverdunning op te vangen, zijn aangepaste woontypologieën nodig. Ook in de kernen buiten de HOV-corridors wordt vooral het aanbod aan kleine wooneenheden versterkt. Zeker voor deze woningtypes is het belangrijk dat ze in de dorpskernen terechtkomen.

Het volume aan bijkomende woningen zal eerder beperkt zijn. Daarom is het aangewezen deze extra woningen te clusteren in een verkeersluw dorpshart, gecombineerd met bestaande en/of nieuwe voorzieningen.

In de gehuchten[50] is het voorzieningenniveau te beperkt om een significante aangroei van het woningbestand te verantwoorden. Deze groei zou overigens ten koste gaan van de groei in de kernen.

[50] Als gehuchten worden beschouwd: kleinere woningclusters, meestal gekend als oudere nederzetting (cf. toponiem, eigen statistische sector). Sommige gehuchten werden in het RSVB geselecteerd als "kern in het buitengebied".

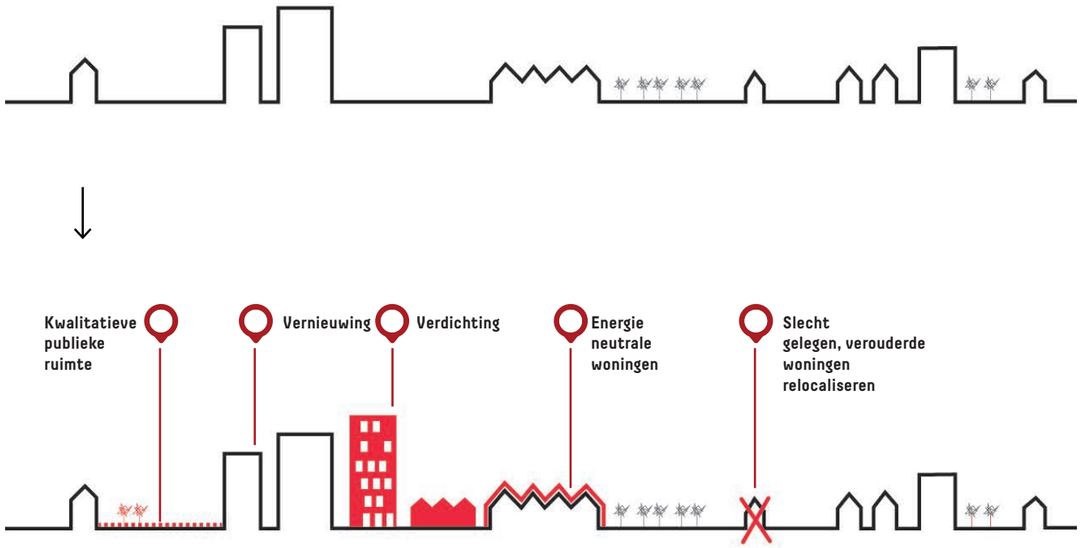


✱ WONEN: Kwalitatieve kernversterking

4

Kwalitatieve kernversterking

De noodzakelijke verdichting moet de eigenheid van onze stads- en dorpskernen versterken. Zo is het in dorpskernen met een landelijk karakter gewenst om de vaak contextloze 'verappartementisering' tegen te gaan. Er moet – zowel in steden als dorpskernen, elk op een aangepaste wijze – ingezet worden op projecten die respect opbrengen voor de historische context, de schaal van de omgeving en het erfgoed. Daarnaast moet er aandacht besteed worden aan gebruiksvriendelijk maken van de publieke ruimte voor alle bevolkingsgroepen. Dit betekent onder andere dat we zorgen voor een goede toegankelijkheid voor ouderen en personen met een handicap. We zetten ook in op de uitbouw van publieke groene ruimte en (groene) speelruimte. En een fijnmazige groenblauwe dooradering van de bebouwde kernen nodigt uit om te voet te gaan.



✱ WONEN: Selectieve verdichting en vernieuwing

5

Selectieve verdichting en vernieuwing

Woningen moeten voldoen aan eisen rond wooncomfort en energieprestatie. Om het energieverbruik te verminderen, worden de energieprestatie-eisen voor gebouwen de volgende jaren steeds strenger.

Woningen met beperkt wooncomfort of een grote energiebehoefte moeten dus aangepakt worden. Zijn deze beperkingen structureel, dan wordt de woning beter vervangen. Dat biedt in steden en dorpskernen kansen voor verdichting. Grotere bouwdichtheden kunnen maatschappelijke meerwaarde creëren, bijvoorbeeld door te investeringen in publieke ruimte of in gemeenschapsvoorzieningen, of in collectieve systemen voor hernieuwbare energie of deelmobiliteit.

Het realiseren van maatschappelijke meerwaarde kan door het opleggen van stedenbouwkundige lasten (ad hoc of structureel verankerd in een verordenend instrument) binnen het vergunningenbeleid.

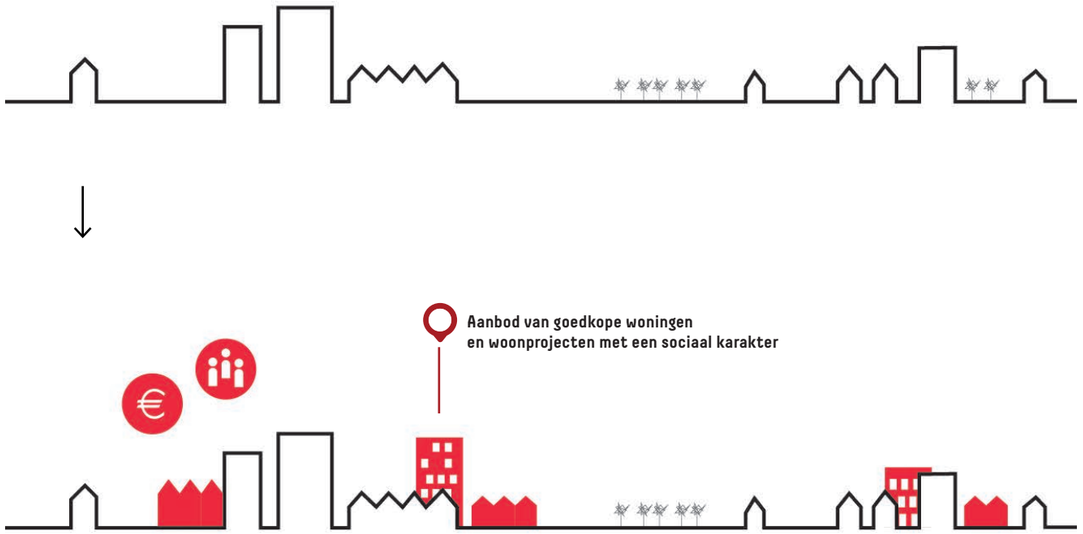
Buiten de kernen

Buiten de steden en de dorpskernen kan een deel van de bestaande – vaak grote - woningen mits de nodige aanpassingen geschikt gemaakt worden voor de grotere groep zorgbehoevenden (zorgwoningen). Bij kleinere, compacte, woningen kan daarbij eventueel gedacht worden aan kleine zorgunits in de tuin als tijdelijke oplossing voor die zorgvraag.

Het komt er op aan om de investeringen inzake vernieuwing en verdichting maximaal in de kernen te laten terecht komen. Die investeringen vormen immers een hefboom voor een kwalitatieve kernversterking.

In die zin is het niet aangewezen om buiten de steden en de dorpskernen systematisch bijkomende woningen te creëren door bestaande woningen op te delen of niet-residentiële gebouwen naar woningen om te vormen.
Enkel op specifieke locaties waar er duidelijk een andere maatschappelijke meerwaarde gerealiseerd kan worden (bijvoorbeeld behoud historisch erfgoed, reconversie verwaarloosde site, …) kan in het kader van efficiënt ruimtegebruik een ontwikkeling of opdeling van bestaande woningen buiten de kernen overwogen worden. We houden hierbij rekening met de kwaliteit van de bestaande bebouwing en de mate waarin ze gelegen zijn ten opzichte van de kernen

Maar evengoed kan in bepaalde gevallen overwogen worden om verouderde woningen die bovendien slecht gelegen zijn (bij voorbeeld middenin de open ruimte), niet meer te verbeteren of te vervangen, maar wel te herlokaliseren. Reconversie van niet-woongebouwen kan daarnaast ook selectief ingezet worden om de open ruimte te versterken…). Zo kan op langere termijn het ruimtebeslag in de open ruimte afgebouwd worden. Daarbij hebben we ook een billijke compensatie voor de betrokken eigenaars.

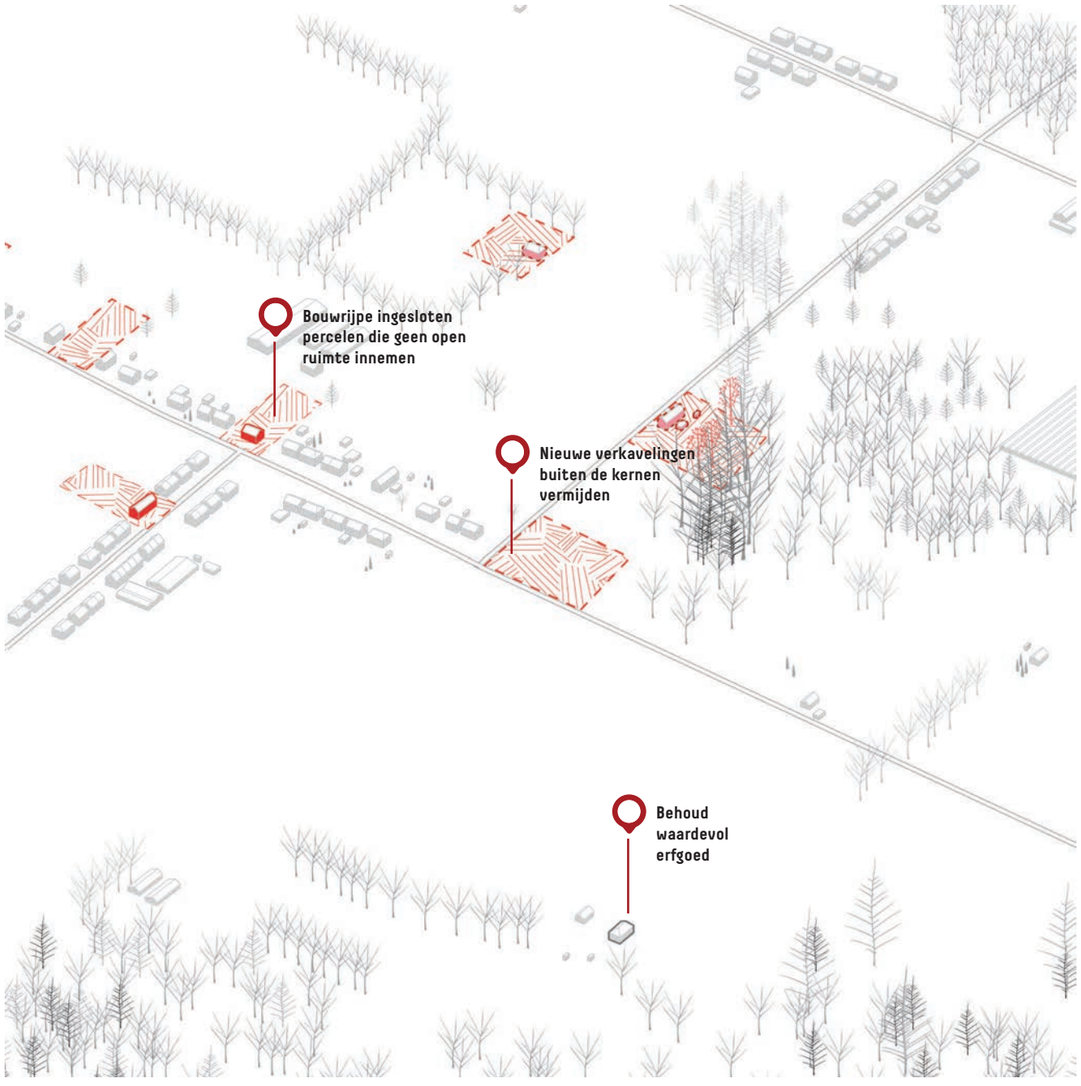


✱ WONEN: Goedkope woonprojecten met een sociaal karakter in steden en kernen

6

Goedkope woonprojecten met een sociaal karakter in steden en kernen

De provincie wil voor iedereen het recht op menswaardig wonen waarborgen. De effecten van gentrificatie – de verdringing van kansengroepen - na een stadsvernieuwing of dorpskernherwaardering moeten we proberen te voorkomen. De provincie blijft pleiten voor een evenwichtige spreiding van betaalbare woningen en woonprojecten met een sociaal karakter over de verschillende steden en kernen. Een bijzonder aandachtspunt vormt de hoge kostprijs van bouwgronden in steden en binnen kernen. De financiering van de sector sociaal woonbeleid is onvoldoende afgestemd op de gewenste verdichting in steden en kernen. Om binnen die kernen een voldoende aanbod betaalbare woningen en woonprojecten met een sociaal karakter te realiseren, moeten we actief mogelijkheden aangrijpen om de grondposities van sociale woonactoren daar te versterken (inzetten van overheidsgronden, opleggen van lasten…). Naast de overheid heeft ook de private woning- en vastgoedmarkt hier een rol te vervullen.



✱ WONEN: Versnippering van de open ruimte tegengaan

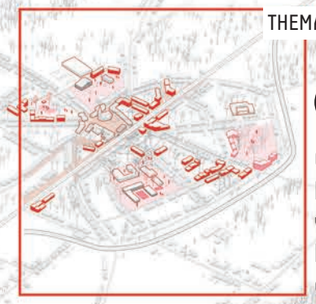
7

Versnippering van de open ruimte tegengaan

We moeten de verdere versnippering van de open ruimte door wonen tegengaan. Daarom is het innemen van extra ruimte voor woningen – bijvoorbeeld door nieuwe verkavelingen - buiten de steden en dorpskernen te vermijden. Een groot deel van de nog beschikbare bouwpercelen voldoet niet noodzakelijk aan de toekomstige woningvraag en wordt dus buiten de steden en dorpskernen liefst zo weinig mogelijk ingezet.

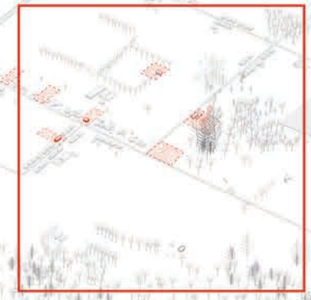
Zonder extra open ruimte in te nemen, kunnen ingesloten, bouwrijpe percelen nog wel worden overwogen in gehuchten, woonfragmenten, verkavelingen en woonparken. Een grotere dichtheid dan de huidige - bijvoorbeeld door een verdere opdeling van kavels – is echter niet aan te raden. Ook nieuwe meergezinswoningen door nieuwbouw of de opdeling van bestaande woningen buiten de kernen, wordt niet voorgestaan.

BELEIDSLIJNEN



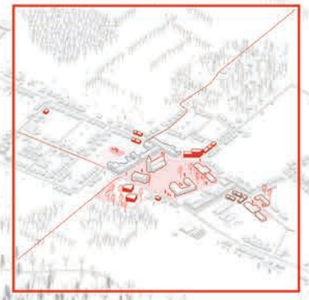
2

Groei binnen de kernen met een hoog voorzieningenniveau en binnen de multimodale corridors



7

Versnippering van de open ruimte tegengaan



3

Buiten de corridors woningen concentreren in dorpskern

4

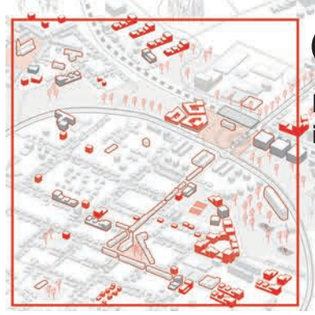
Kwalitatieve kernversterking

5

Selectieve verdichting en vernieuwing

6

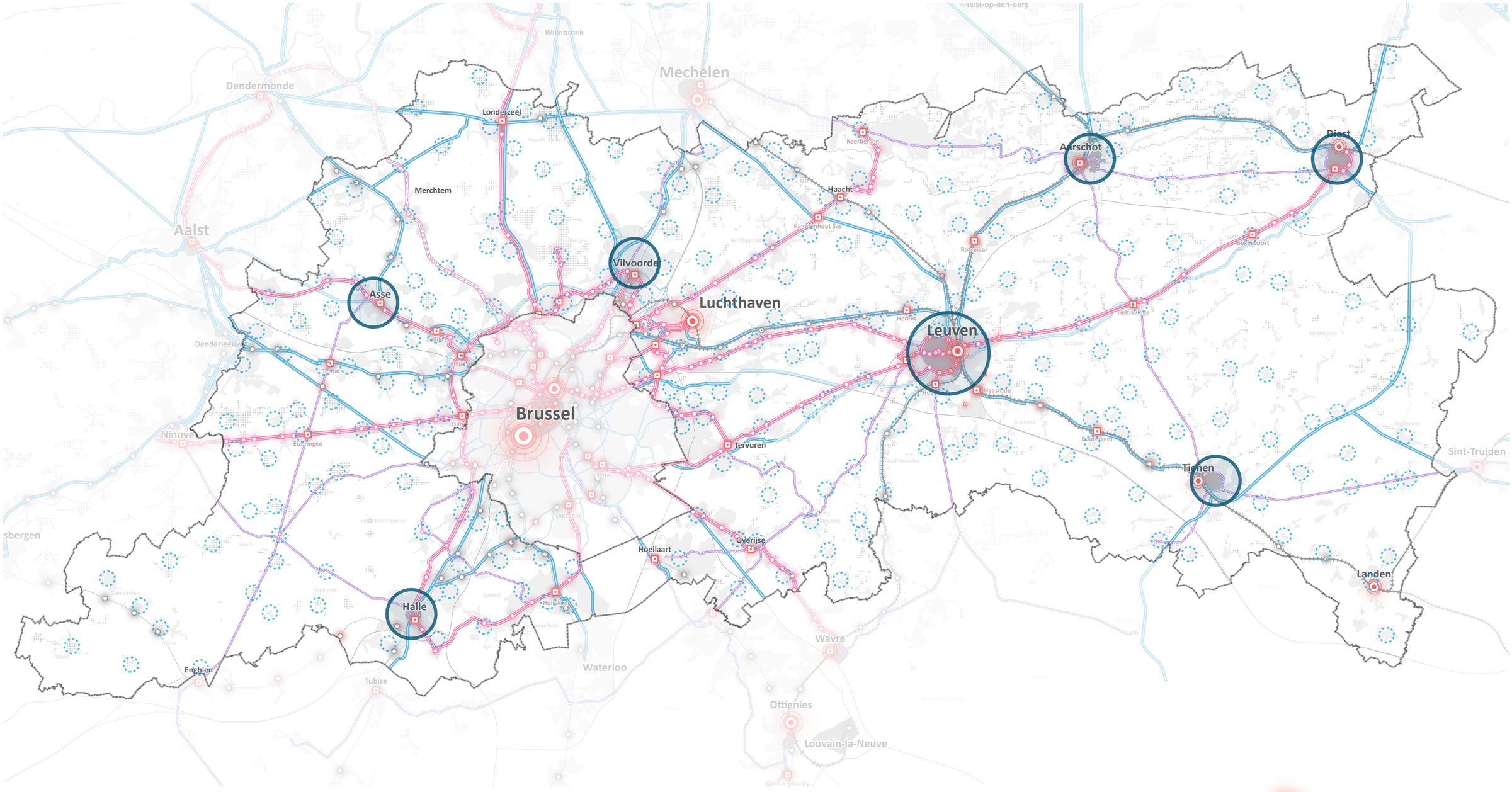
Goedkope woonprojecten met een sociaal karakter in steden en kernen



1

Demografische groei in de steden

SYNTHESE MULTIMODALE CONNECTIVITEIT EN NABIJHEID VAN VOORZIENINGEN



Deze kaart vormt slechts een illustratieve weergave van de voorgaande principes en kent slechts een indicatief karakter.



BELEIDSKADER ECONOMIE[51]

Economie bestaat in heel diverse vormen, van het klassieke bedrijf op een bedrijventerrein tot nieuwe werkvormen die volledig verweven zijn in onze woonomgeving. Met dit beleidsplan ruimte willen we het optimaal functioneren van de economie in Vlaams-Brabant versterken, en de impact ervan op onze ruimte zo goed mogelijk opvangen.

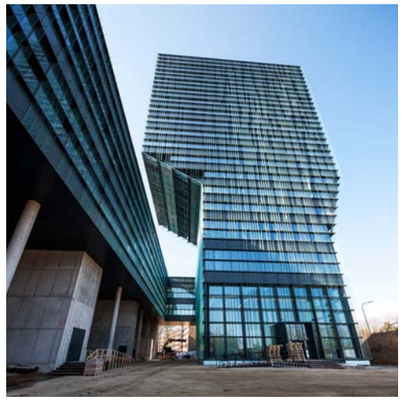
Volgende provinciale ruimtelijke opgaves (Actieprogramma Ruimte) vallen binnen het beleidskader economie:

- Optimaliseren en opwaarderen bestaande bedrijvenzones;
- Ondersteunen van innoverende projecten rond slimme logistiek;
- Ondersteunen gemeenten bij duurzame versterking van handelskernen.
- Verduurzamen van bestaande bedrijventerreinen;
- Stimuleren van CO2-neutraliteit en duurzaamheid bij de herontwikkeling van verouderde bedrijvenzones en de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen;
- Informeren en adviseren over duurzaam gebruik van materialen, energie en water.

[51] De bepalingen van dit beleidskader zijn niet in strijd met de toepassing van de Europese Dienstenrichtlijn, meer bepaald artikel 14, vijfde lid, aangezien ze gebaseerd zijn op ruimtelijke criteria en niet op economische criteria. Alle provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen die in uitvoering van de beleidslijnen binnen dit beleidskader worden opgemaakt en die betrekking hebben op de inplanting van detailhandel en/of kantoren zullen ook getoetst moeten worden aan artikel 15, derde lid van de Europese Dienstenrichtlijn (Europese Richtlijn 2006/123/EG van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt).







UITGANGSPUNTEN

Het beleidsplan ruimte bepaalt de krachtlijnen voor het ruimtelijk-economische beleid in Vlaams-Brabant. Ze zullen in een beleidskader verder worden geconcretiseerd en geoperationaliseerd. De 'ruimtelijk-economische agenda' die de provincie samen met de economische stakeholders heeft opgesteld, zal de basis vormen voor dit beleidskader. De provincie baseert haar ruimtelijk-economische beleidsvisie op volgende uitgangspunten.

1. *De concurrentiepositie van Vlaams-Brabant versterken en zo onze welvaart vrijwaren*

Vlaams-Brabant is een economisch welvarende regio. Om onze welvaart te vrijwaren, moeten we de concurrentiepositie van onze provincie voortdurend blijven versterken.

2. *Een modal shift van mensen en goederen realiseren*

De filegevoeligheid van Vlaams-Brabant vormt een bedreiging voor onze economische performantie. Om de verkeersdruk te beheersen en onze economie minder afhankelijk te maken van het wegverkeer, moeten we een modal shift van mensen en goederen realiseren. Multimodaal ontsloten locaties moeten daarom optimale ontwikkelingskansen krijgen.

3. *Economische activiteiten sterker verweven*

Economische activiteiten vormen een wezenlijk onderdeel van onze leefomgeving. Nabijheid van tewerkstelling én beschikbaarheid van producten en diensten bepalen mee de leefkwaliteit van steden en dorpskernen.

Het ruimtelijke beleid stimuleert de verweving van economische activiteiten, voor zover ze geen onaanvaardbare hinder voor hun omgeving veroorzaken (kleinhandel, kleine en/of ambachtelijke bedrijven, diensteneconomie, kleinschalige streekproducteneconomie, recreatie, toerisme, horeca, ….). Het uitgangspunt is dus verweven, zoneren is enkel nodig als verweving niet lukt.

4. *Bestaande economische gebieden optimaliseren*

Veel economische gebieden bieden nog onbenutte potenties: vacante percelen en gebouwen, bebouwing aan lage dichtheid, beperkte uitstraling, unimodale oriëntatie op het wegverkeer, verouderde infrastructuur… Door de gunstig gelegen economische gebieden te optimaliseren, versterken we hun attractiviteit en wordt de ruimte efficiënter benut.

5. *Selectieve creatie van nieuwe economische gebieden*

In theorie is er nog een groot aanbod aan economische ruimte beschikbaar binnen Vlaams-Brabant, echter met grote regionale verschillen en een scala aan ontwikkelingsproblematieken. We gaan prioritair uit van het activeren van deze beschikbare ruimte en het wegwerken van de hindernissen die een rem zetten op het benutten ervan. Nieuwe economische gebieden ontwikkelen kan enkel als het huidige aanbod kwalitatief of kwantitatief niet voldoet.

6. *Flexibele en tijdelijke ruimte voor economie*

Veel economische sectoren zijn onderhevig aan grote veranderingen, waarbij de ruimtebehoefte voortdurend evolueert. Deze dynamiek is soms moeilijk verenigbaar met de traagheid, de (over) regulering en het 'definitieve' karakter van de ruimtelijke ordening.

Het ruimtelijke beleid zou marge voor een grotere flexibiliteit kunnen bieden zodat bedrijven vlotter kunnen anticiperen op nieuwe uitdagingen. Een tijdelijke flexibiliteit waarbij de economische bestemming (met inbegrip van toeristisch-recreatieve bedrijvigheid) van een locatie gekoppeld wordt aan een specifieke bedrijfsvoering. Wanneer de bedrijfsactiviteit op die locatie wordt stopgezet, wordt dan ook de bestemming opgeheven.

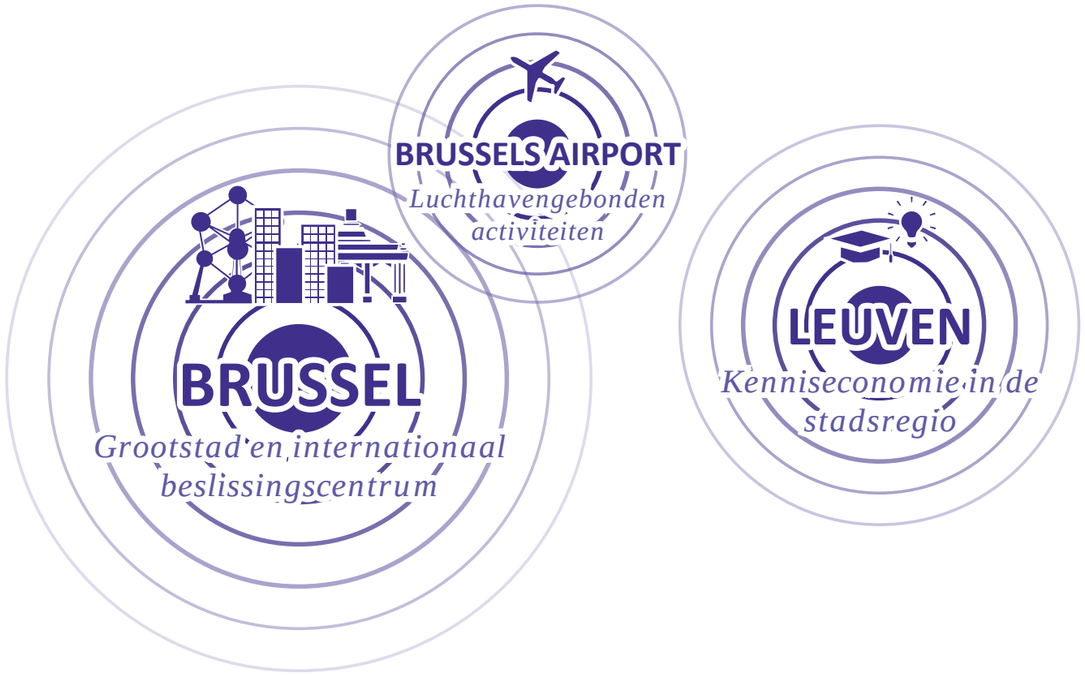
7. *Kansen voor circulaire economie vrijwaren*

Algemeen wordt aangenomen dat we moeten en zullen evolueren naar een circulaire economie, waarin materialen, energie en andere hulpbronnen in een gesloten cyclus worden hergebruikt. Het is voorlopig onduidelijk welke eisen dit stelt aan (of impact zal hebben op) het ruimtegebruik. Het komt erop aan om de kansen voor de circulaire economie te vrijwaren.[52]

8. *Groenblauwe dooradering versterken*

De groenblauwe dooradering en de uitbouw van kwalitatieve publieke ruimte binnen de bedrijvenzones dient versterkt te worden ter verbetering van de leefbaarheid van deze werkomgevingen en sluit zoveel mogelijk aan bij de groen en open ruimte buiten de kern.

[52] bijvoorbeeld: door ontwikkelingskansen te bieden voor kringloopcentra nabij bestaande bedrijvencomplexen, het aantrekken van complementaire bedrijven in functie van hergebruik reststromen,…



Het Vlaams ruimtelijk beleid zal de komende decennia inhoudelijk inzetten op de versterking van de grote en samenhangende structuren die internationaal zijn ingebed (p.80 Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

De 3 internationale groeipolen vormen in dit verband een suggestie aan het Vlaamse Beleidsniveau als grote en samenhangende structuur die internationaal is ingebed binnen onze provincie.

De provincie pleit ervoor om de ontwikkeling van deze 3 groeipolen in samenhang op te vatten. De provincie suggereert in dit verband aan Vlaanderen ook om deze groeipolen aan te duiden als deel van de Vlaamse focusgebieden voor gebiedsgerichte ontwikkeling voortbouwend op het bestaande Vlaamse initiatieven inzake het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma voor de Noordrand én het Regionaal Stedelijk Gebied Leuven.

✱ ECONOMIE: Drie internationale groeipolen

BELEIDSLIJNEN

1

Drie internationale groeipolen

De Vlaams-Brabantse economie profileert zich in verschillende sectoren op een internationaal niveau. Om de concurrentiepositie verder te versterken, kiezen we voor de verdere uitbouw van drie groeipolen. Deze groeipolen spelen binnen Vlaanderen en op internationaal vlak een belangrijke maatschappelijke en economische rol. Het zijn aantrekkingspolen van groei en innovatie.

- De **luchthavenregio** concentreert internationaal georiënteerde bedrijvigheid, gebonden aan luchthavenactiviteiten (personenverkeer en cargo).
- **Leuven** clustert bedrijvigheid rond de universiteit en de onderzoekscentra, gebonden aan kennisontwikkeling en –valorisatie.
- **Delen van de Vlaamse rand** behoren tot een hoogdynamisch en internationaal gericht economische weefsel rond de hoofdstad. Ze bieden ruimte aan internationaal georiënteerde bedrijvigheid (waaronder vestigingszetels van multinationale ondernemingen), en aan grootstedelijke economische functie die de rol van Brussel als regionale, nationale en Europese hoofdstad ondersteunen.

Binnen elk van deze groeipolen willen we de vestigingsfactoren versterken: connectiviteit, voorzieningen, hoogwaardige woonomgevingen, ondersteunende dienstverlening …. Door de beschikbare ruimte selectief in te zetten volgens het vooropgestelde economische profiel, kunnen deze groeipolen zich het best profileren.

Luchthavenregio

De luchthaven is een belangrijke economische motor voor de provincie Vlaams-Brabant. De ontwikkeling van deze groeipool moet focussen op luchthaven gerelateerde activiteiten met een grote toegevoegde waarde en hoge tewerkstelling. De verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de luchthaven is een kritische succesfactor. De ruimtelijke kwaliteit van de luchthaven als werkplek en multimodale hub moet verbeterd worden, in samenhang met de ruimtelijke kwaliteit van de ruime omgeving. Er is nood aan een breed gedragen masterplan voor de luchthavenregio.

Leuvense kennisregio

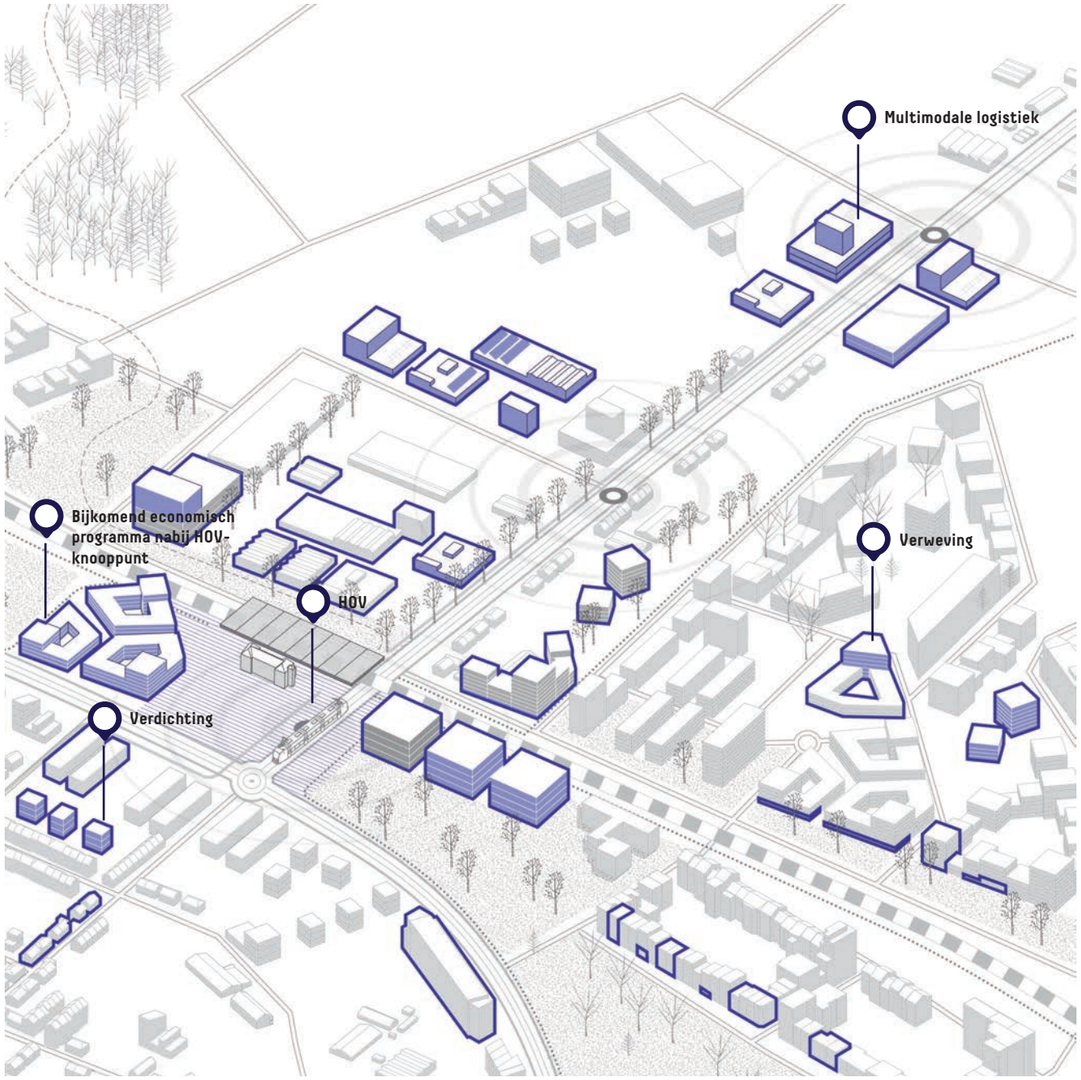
Leuven speelt een internationaal belangrijke rol op het vlak van de kenniseconomie. Deze troef verdient verder uitgebouwd en gevaloriseerd te worden. In en rond Leuven is nood aan voldoende ruimte voor onderwijs en onderzoek, kennis gerelateerde bedrijvigheid en ondersteunende dienstverlening. Een hoogwaardige leefomgeving draagt bij tot de internationale aantrekkingskracht van deze groeipool. Er is nood aan een performante multimodale bereikbaarheid.

Grootstad en internationaal beslissingscentrum Brussel

De internationale en economische aantrekkingskracht van Brussel is een troef en een kans voor Vlaams-Brabant. Omdat dit gebied functioneert over de administratieve grenzen van Brussel heen, is een goede samenwerking, uitwisseling en afstemming tussen het Brussels Gewest, het Vlaams Gewest, de Provincie Vlaams-Brabant en de Vlaams-Brabantse gemeenten.

De Kanaalzone (zowel richting Vilvoorde als richting Halle) en de ‘Europese Boulevard’ langs de Leopold III-Laan maken deel uit van dat economische weefsel.

Bijzondere aandacht gaat uit naar de problematiek van de leegstand van kantoorgebouwen. Bijkomende kantoren worden daarom best selectief gerealiseerd. Nieuwe kantoren liggen bij voorkeur nabij multimodale knooppunten.



✱ ECONOMIE: Economische activiteiten concentreren in de steden

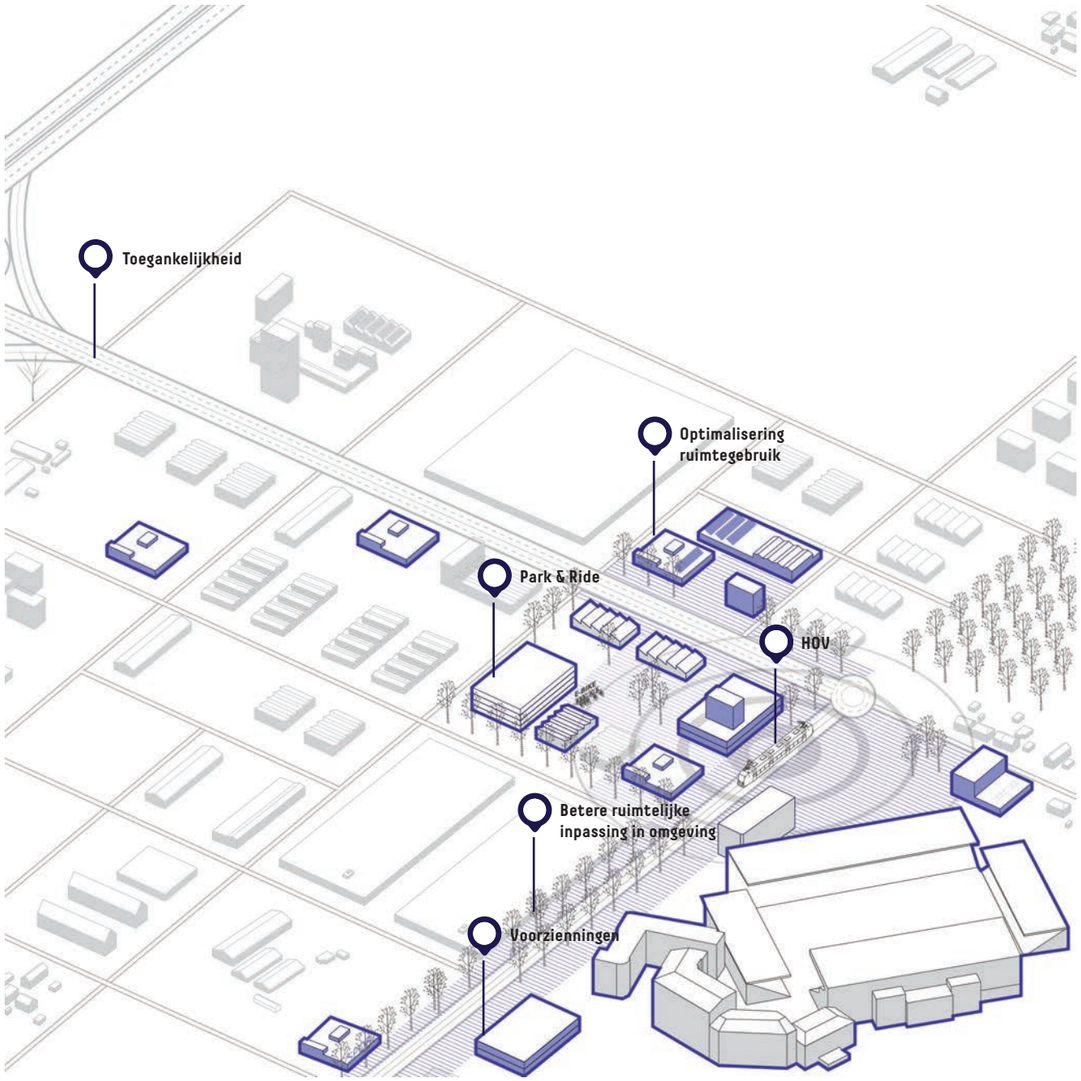
2

Economische activiteiten in de steden

De economische activiteiten die niet aansluiten bij de drie internationale groeipolen, willen we maximaal concentreren in en rond de steden. Zo kunnen we het aanwezige economische potentieel optimaal benutten: de goede multimodale bereikbaarheid van steden, de mogelijkheden tot verweefbare economie, de nabijheid van arbeidskrachten en van afzetmarkten, het potentieel voor circulaire economie … De economische activiteit versterkt de steden en zorgt voor toegevoegde waarde.

Enkele aandachtspunten hierbij:

- Economische activiteiten worden zoveel mogelijk verweven met wonen en andere stedelijke programma's.
- De concentratiegebieden van economische functies in de steden worden multimodaal goed ontsloten.
- Voor bijkomende economische programma's wordt ruimte voorzien nabij HOV-knooppunten.
- Binnen stedelijke gebiedsontwikkelingen is het aangewezen om economische activiteiten te integreren in het stedelijk weefsel.
- Ontwikkelingskansen worden gecreëerd voor multimodale stadslogistiek, met onder meer een stedelijk distributiecentrum. De mogelijkheden van goederentransport over de trein- en waterwegen dienen daarbij maximaal benut te worden.



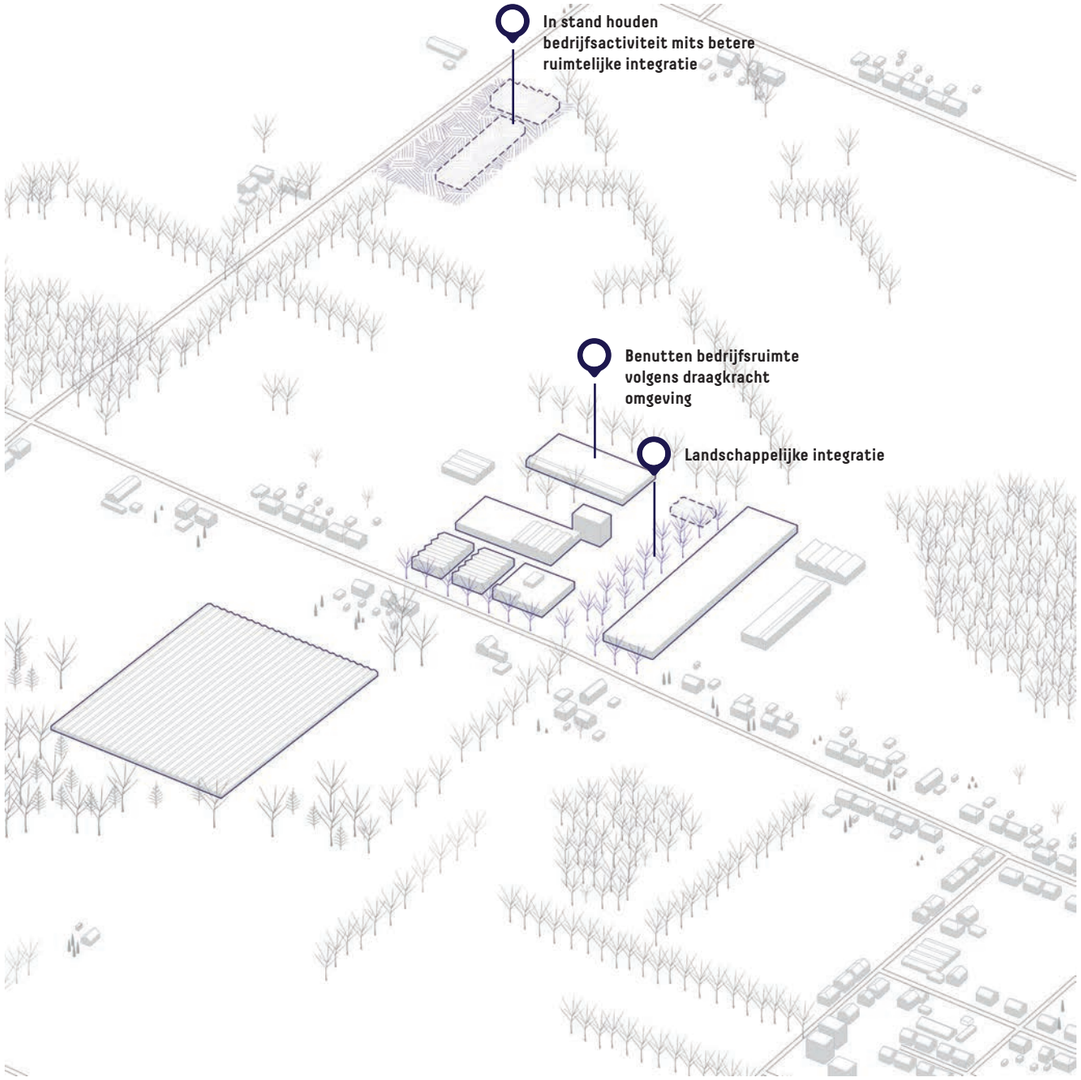
✱ ECONOMIE: Regionale economische knooppunten buiten de steden

3

Overige regionale economische knooppunten

Buiten de hiervoor genoemde steden blijven een selectief aantal, strategisch gelegen economische clusters te behouden en/of te ontwikkelen tot regionale economische knooppunten. Dit houdt in: de verbetering van de multimodale bereikbaarheid (voor personen- en goederenverkeer), een sterkere economische profilering, de optimalisering van het ruimtegebruik en een betere ruimtelijke inpassing in de omgeving.

De provincie gaat niet langer uit van een lokaal bedrijventerrein per gemeente. Ze stimuleert samenwerking tussen gemeenten om gezamenlijke bedrijventerreinen te realiseren op de ruimtelijk meest geschikte locaties. Liefst in de omgeving van multimodale knooppunten.



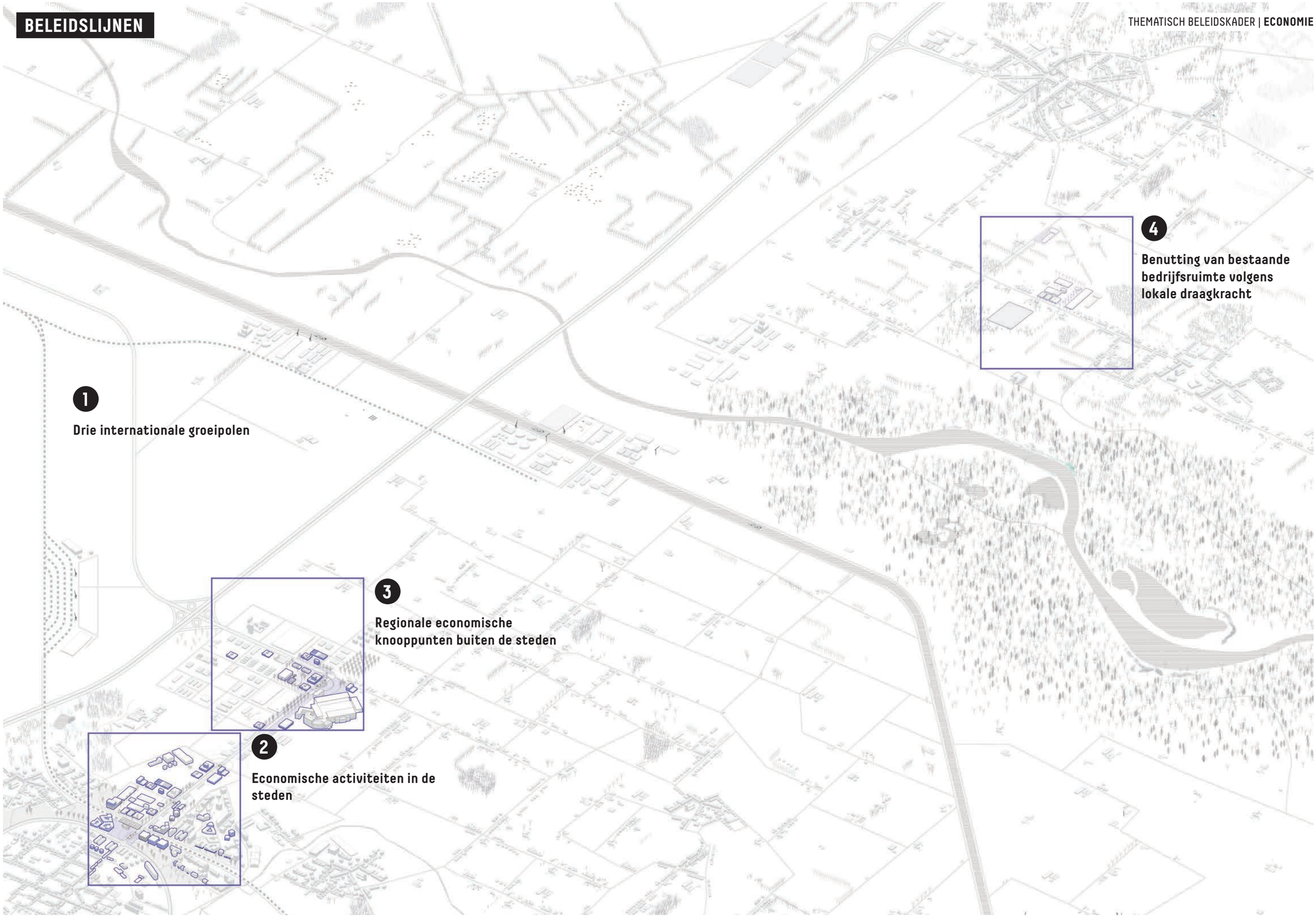
✱ ECONOMIE: Benutting van bestaande bedrijfsruimte volgens lokale draagkracht

4

Benutting van bestaande bedrijfsruimte volgens lokale draagkracht

Veel economische terreinen liggen buiten de steden en de economische knooppunten. Het is niet aangewezen om de dynamiek van deze terreinen nog sterk te vergroten als ze niet multimodaal ontsloten zijn. Dat neemt niet weg dat deze terreinen nog zinvol benut kunnen worden, rekening houdend met de draagkracht van de omgeving. Geïsoleerde economische activiteiten op minder geschikte locaties doven best uit als de bedrijfsvoering wordt stopgezet. Mits een betere ruimtelijke integratie kan de bestaande bedrijfsvoering (indien hoofdzakelijk vergund of vergund geacht) in stand worden gehouden.

BELEIDSLIJNEN



1

Drie internationale groeipolen

2

Economische activiteiten in de steden

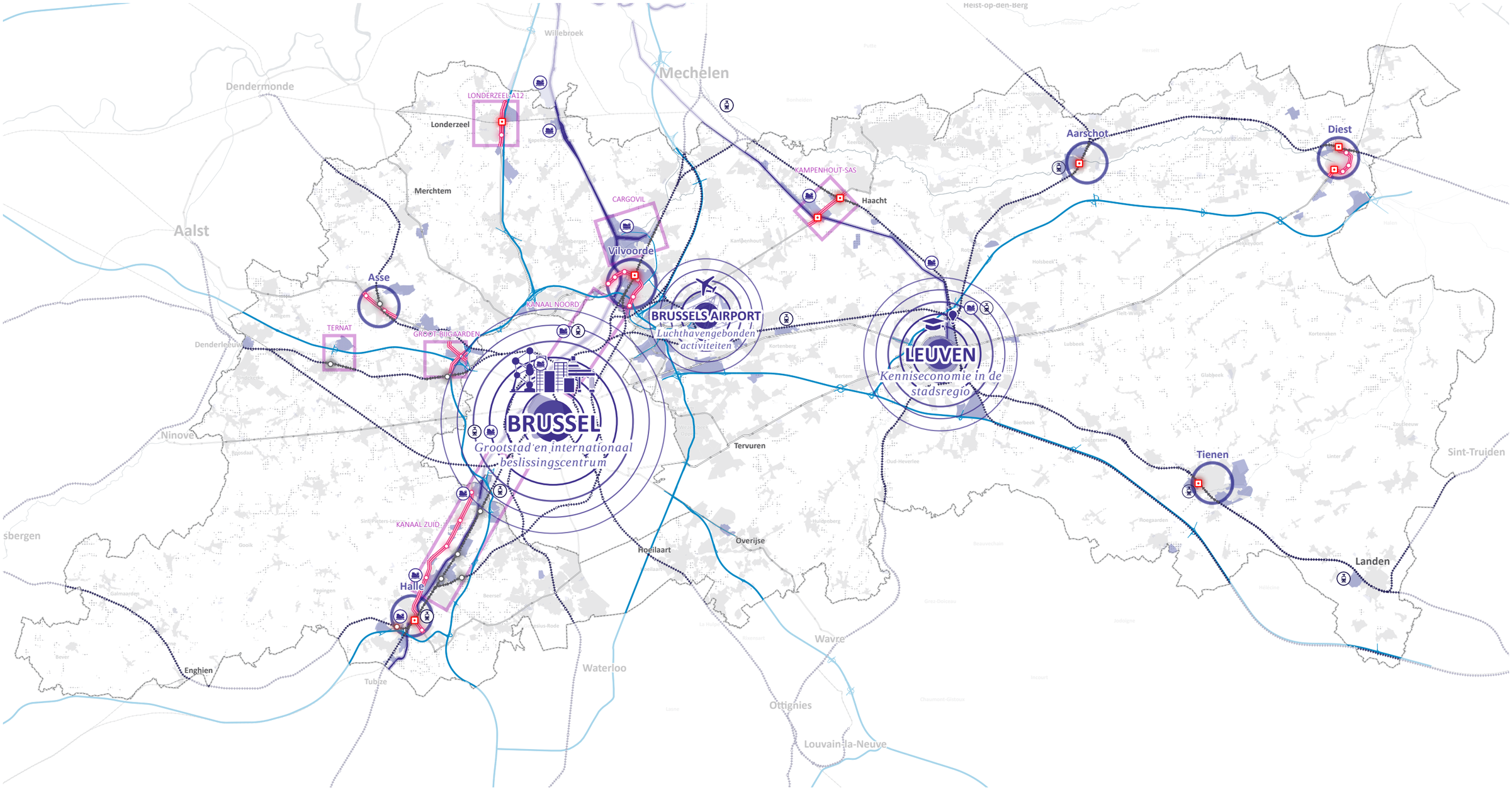
3

Regionale economische knooppunten buiten de steden

4

Benutting van bestaande bedrijfsruimte volgens lokale draagkracht

ECONOMISCHE CLUSTERS



Deze kaart vormt slechts een illustratieve weergave van de voorgaande principes en kent slechts een indicatief karakter.

N

0 1 3 5 10 Km

- Internationale groeipolen
- Steden als economische knooppunten
- Regionale economische knooppunten
- Spoorlijnen
- Regionaal tram(bus)
- Hubs
- Industriegebieden (>15ha)
- Kanaal
- Kade
- Goederenstation
- Potenties voor spoorgebonden bedrijvigheid
- Hoofdwegen

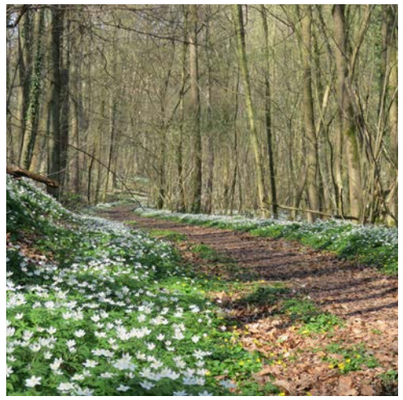
BELEIDSKADER OPEN RUIMTE

Open ruimte is de zuurstof van onze ruimte. Het is dus een kostbaar goed, dat we moeten beschermen. Voor dit beleidsplan ruimte betekent dit dat we de verdere inname van open ruimte moeten tegengaan. En dat we voor de nog beschikbare open ruimte goede afspraken moeten maken tussen de verschillende gebruikers.

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves (Actieprogramma Ruimte) vallen binnen het beleidskader open ruimte:

- Ondersteunen van gemeenten bij open ruimtebeleid;
- Stimuleren van terreinacties voor herbebossing en bosuitbreiding;
- Ondersteunen en stimuleren van terreinacties voor de aanplant van hagen, houtkanten, bomenrijen en solitaire bomen;
- Realisatie van een robuust groen-blauw netwerk en groen-blauwe dooradering in de provincie door het uitvoeren van gebiedsgerichte projecten en samenwerking met open-ruimte partners;
- Realiseren van een meer natuurlijk watersysteem (gekoppeld aan de rol van de provincie als belangrijkste waterloopbeheerder);
- Preventie van verdroging of wateroverlast door een gedifferentieerd waterlopenbeheer en andere maatregelen;
- Het watersysteem vrijwaren van ongewenste ingrepen via de watertoets en provinciale verordeningen inzake waterbeleid;
- Inrichting en optimalisatie van gecontroleerde overstromingsgebieden;
- Ondersteunen gemeenten bij erosiebestrijding;
- Ondersteunen gemeenten bij de opmaak van hemelwaterplannen;
- Stimuleren van waterpreventieve maatregelen;
- Stimuleren van duurzame landbouwpraktijken;
- Stimuleren, ondersteunen en bekend maken van korte keten initiatieven;
- Uitbouwen van kennis, voorlichting en advisering rond duurzame en innovatieve teelten en technieken;
- Ondersteuning acties en projecten rond duurzame voeding en het terugdringen van voedselverlies;
- Ondersteunen acties en projecten rond duurzame en/of gedeelde consumptie.







UITGANGSPUNTEN

Open ruimte levert diensten zoals voedselproductie, klimaatregulatie, bestuiving door insecten, bescherming tegen overstromingen, voorkomen van waterschaarste, luchtzuivering of groene ruimte voor recreatie. Deze ecosysteemdiensten zijn essentieel voor onze samenleving. Toch staat de open ruimte onder druk door verschillende andere ruimtevragen. Open ruimte heeft nood aan een sterk beleid dat deze maatschappelijke meerwaarde erkent en als leidraad neemt.

Door de open ruimte te benaderen als productief landschap streeft de provincie naar een samenhangend geheel van open ruimtes – groot en klein, stedelijk en landelijk – die zo beheerd worden dat ze ecologische en economisch productief worden en maatschappelijk meerwaarde opleveren.

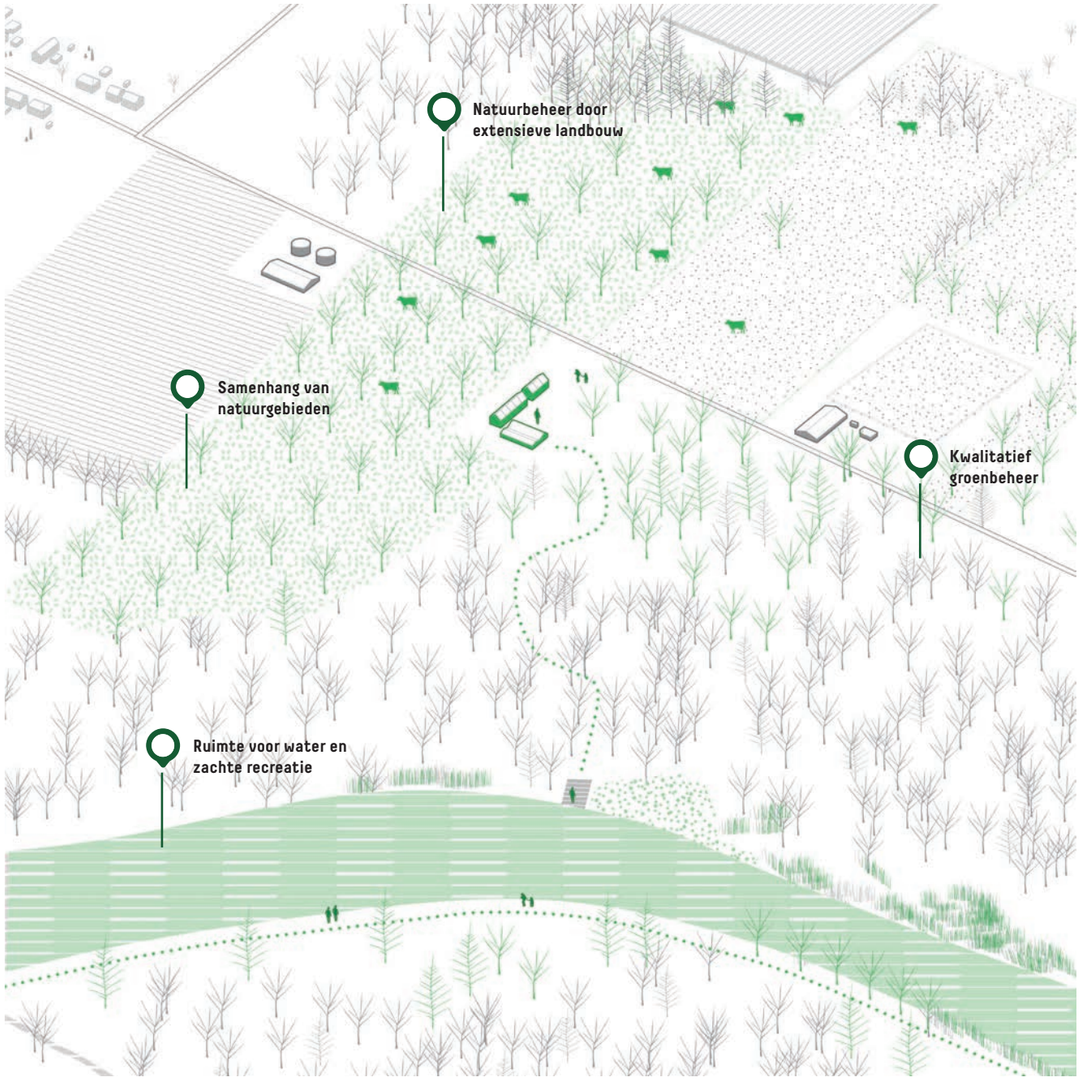
De provincie baseert haar ruimtelijk beleid rond open ruimte op volgende uitgangspunten:

1. De ontwikkeling en inrichting van de open ruimte dient altijd **afgestemd te zijn op** de **karakteristieken van het landschap,** en richt zich dus naar de eigenheid van de bouwstenen van het cultuurlandschap**.** De juiste functie op de juiste plaats. Hiervoor verwijzen we eveneens naar het basisprincipe ‘fysisch systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte’ (zie deel 1).

2. Aangezien open ruimte een schaars goed is, is **samenwerking** tussen verschillende openruimtegebruikers noodzakelijk. Verweving en multifunctionaliteit zijn daarbij onontbeerlijk.

3. De **samenhang** van de open ruimte staat voorop om een robuust openruimtenetwerk te kunnen realiseren, zowel wat de samenhang van het ecologisch als van het agrarisch functioneren betreft. Samenhang creëert kwaliteit.

4. De klimaatverandering helemaal tegenhouden kunnen we niet. Dus moeten we onze ruimte ook **aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering**. De inrichting van de open ruimte kan het landschap hiervoor weerbaarder maken



✱ OPEN RUIMTE: Grote natuurgehelen beschermen en versterken

BELEIDSLIJNEN

1

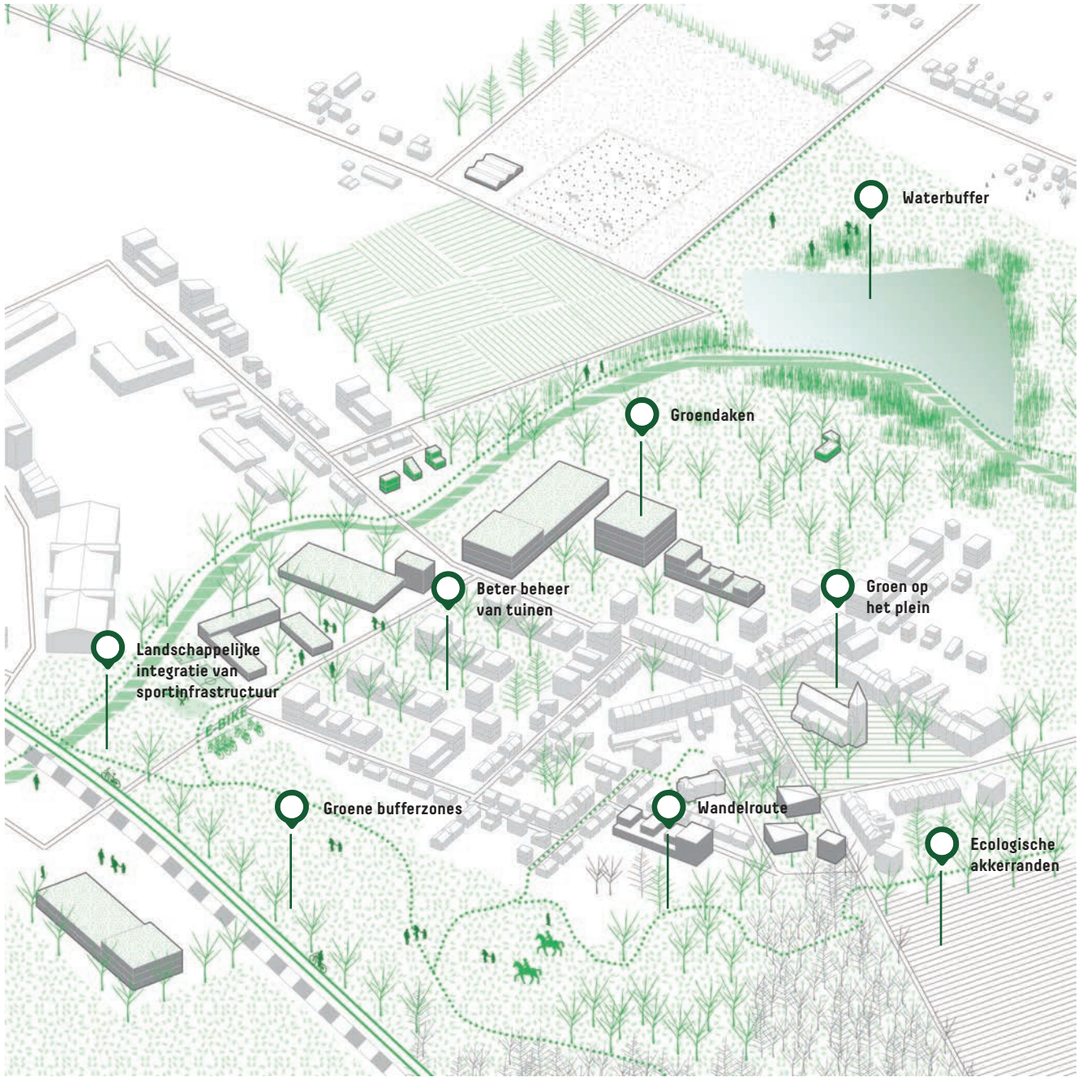
Grote natuurgehelen beschermen en versterken

De **grote natuurgehelen** omvatten alle rivier- en beekvalleien van een zekere schaal, de structurerende boscomplexen en de robuuste natuurverbindingen. Ze herbergen ecosystemen en leveren op die manier een significante bijdrage aan de ecosysteemdiensten waar onze provincie en al haar inwoners de vruchten van plukken. Grote natuurgehelen zijn bovendien plekken die de biodiversiteit in onze provincie beschermen. Naast een meer algemene soortenrijkdom komen hier de meeste bijzondere biotopen en bedreigde soorten voor.

Ecologische kwaliteit

Deze beleidslijn is gericht op het beschermen en versterken van de grote natuurgehelen in onze provincie **om het openruimtenetwerk robuuster te maken.** Dat houdt in dat deze gebieden gevrijwaard worden van ontwikkelingen die afbreuk doen aan de ecologische kwaliteit. Uitbreidingen van de natuurgehelen zijn wenselijk waar mogelijk en er wordt gestreefd naar een maximale kwaliteit.

De kwaliteit van het beheer is hierbij maatgevend. Recreatief en agrarisch medegebruik betekenen dan een meerwaarde. Ze vergroten immers de maatschappelijke meerwaarde en het draagvlak voor het beschermen en versterken van de open ruimte, en bijgevolg ook de waarschijnlijkheid dat een uitbreiding van de grote natuurgehelen gerealiseerd kan worden.



✱ OPEN RUIMTE: Groenblauwe dooradering van het grondgebied

2

Groenblauwe dooradering van het grondgebied

Grote natuurgehelen alleen zijn niet voldoende om aan alle ecologische noden en maatschappelijke verwachtingen te beantwoorden. Deze beleidslijn zet daarom in op een fijnmazige ecologische dooradering van onze provincie. Dit netwerk geeft **continuïteit** aan de grote natuurgehelen, maakt ecosystemen groter en vergroot op die manier de robuustheid van het hele systeem. De groenblauwe dooradering loopt **zowel door de bebouwde als onbebouwde ruimte.**

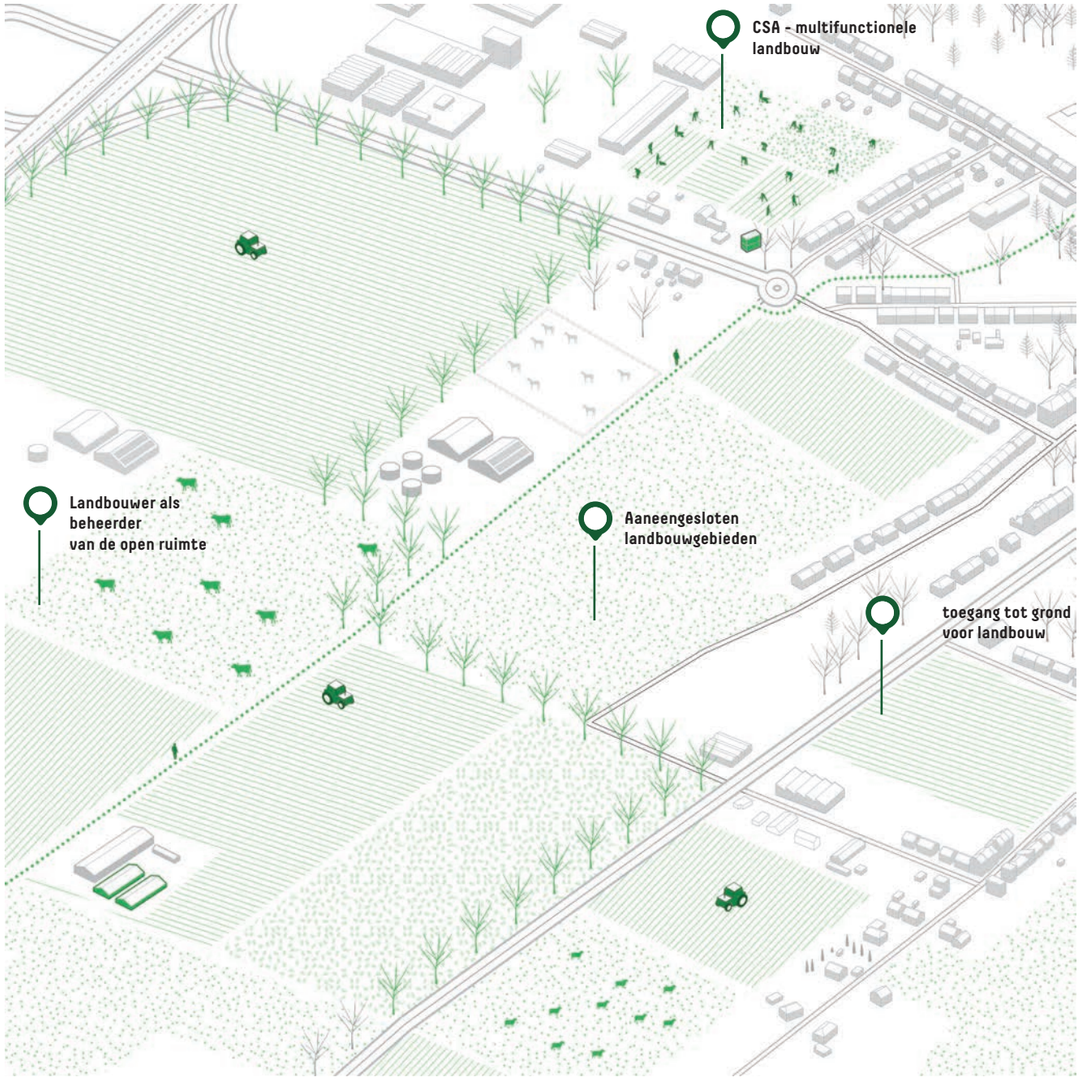
In de bebouwde ruimte

In bebouwde gebieden hebben we het over groene hotspots als tuinen en parken, en ruimte langs kleine waterlopen en infrastructuren. Kernversterking en ontwikkelingsprojecten zijn een hefboom om deze hotspots uit te bouwen en te verbinden tot een fijnmazig netwerk. Een beter en duurzamer beheer van de publieke (plein, stadspark, waterbuffer, grachtensystemen,…) én de private ruimte (woonparken, privé tuinen, groendaken, groene gevels, golfterreinen,…) helpen om de bestaande groene en blauwe infrastructuur kwalitatief te verbeteren. Deze **groenblauwe dooradering** draagt ook bij aan een klimaatrobuuste inrichting van de kernen (door voor verkoeling of wateropvang te zorgen)

In landbouwgebied

Ook in de landbouw is een groenblauwe dooradering mogelijk, onder meer met kleine landschapselementen, bloemenrijke perceelranden, groenbedekkers in het teeltplan, het verhogen van de concentratie van organisch materiaal in de bodem of specifieke teeltkeuzes met een hoge ecologische waarde.

Het is duidelijk dat de groenblauwe dooradering niet enkel in de open ruimte maar ook in de bebouwde ruimte versterkt moet worden. Als dat niet kan door uitbreiding, dan door verweving met andere gebruikers of door de herstructurering van de ruimte. Bij nieuwe ruimtelijke projecten wordt telkens bekeken hoe ze kunnen bijdragen tot de verdere uitbouw van de fijnmazige dooradering, ter versterking van het groter openruimtenetwerk.



✱ OPEN RUIMTE: Vrijwaren van het landbouwgebied

3

Vrijwaren van het landbouwgebied

Het **aaneengesloten karakter** van landbouwgebied is een belangrijke voorwaarde voor ecologische samenhang én voor het voortbestaan en ontwikkelen van agrarische activiteiten.[53] De gevolgen van versnippering zijn moeilijk omkeerbaar. De provincie kan gronden vrijwaren door versnippering tegen te gaan vanuit het provinciaal ruimtelijk beleid, onder meer door het afbakenen van bouwvrije zones, door het stimuleren van agrarisch hergebruik, door voorwaarden op te leggen zoals de omkeerbaarheid van het ruimtegebruik en het herstructureren van de ruimte via grondruil.

Toegang vrijwaren

Ook het **vrijwaren van de toegang tot landbouwgrond** is een uitdaging, zeker als het gaat over stadsnabije percelen. Dit zijn doorgaans geen grote aaneengesloten landbouwgebieden, maar kleinere gebieden of open restruimtes die ingesloten zijn in een stedelijke omgeving. Door verweving met andere functies kan je de strategische waarde van deze kleinere landbouwgebieden behouden. Ze kunnen bijvoorbeeld ook een socio-educatieve rol opnemen, ruimte bieden voor zachte recreatie, volkstuinen en korte-keten-initiatieven, of voor groene ademruimte zorgen in een dense omgeving.

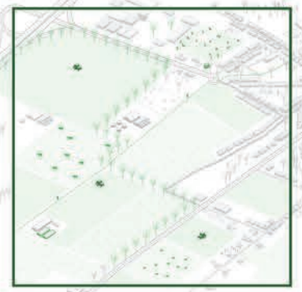
Transformatie van de open ruimte als kans

De verwachtingen zijn dat **in de komende 10 jaar het platteland een sterke transformatie zal ondergaan.** Dit zowel ten gevolge van evoluties binnen de agrarische sector (schaalvergroting, opkomst gemeenschapslandbouw en korte-keten initiatieven, klimaatverandering, stikstofproblematiek) als de toenemende behoeften vanuit andere sectoren (vrije tijd, energie, …). De provincie wil een ruimtelijk kader scheppen waarbinnen deze transformatie plaats kan vinden, waarbij de leefbaarheid en de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het platteland belangrijke uitgangspunten zijn. En dit zonder daarbij de ontwikkelingsmogelijkheden voor agrarische bedrijven te beperken.

Zowel percelen/gebieden in aaneengesloten landbouwgebieden als daarbuiten (bijvoorbeeld stadsnabije percelen) kunnen een hoge waarde hebben voor landbouw. Bij een ruimtelijk proces waar landbouw betrokken is, is het daarom cruciaal de impact op landbouw in te schatten en af te wegen. De inschatting van de impact kan gebeuren in overleg met de betrokken landbouwers.

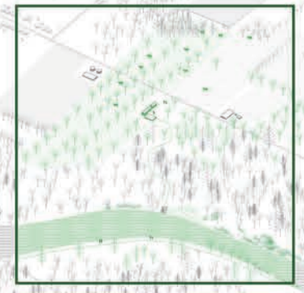
[53] Zie ook eerder uitdaging 1.4.

BELEIDSLIJNEN



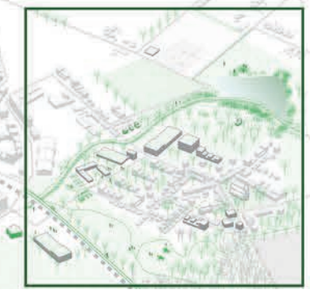
3

Vrijwaren van het landbouwgebied



1

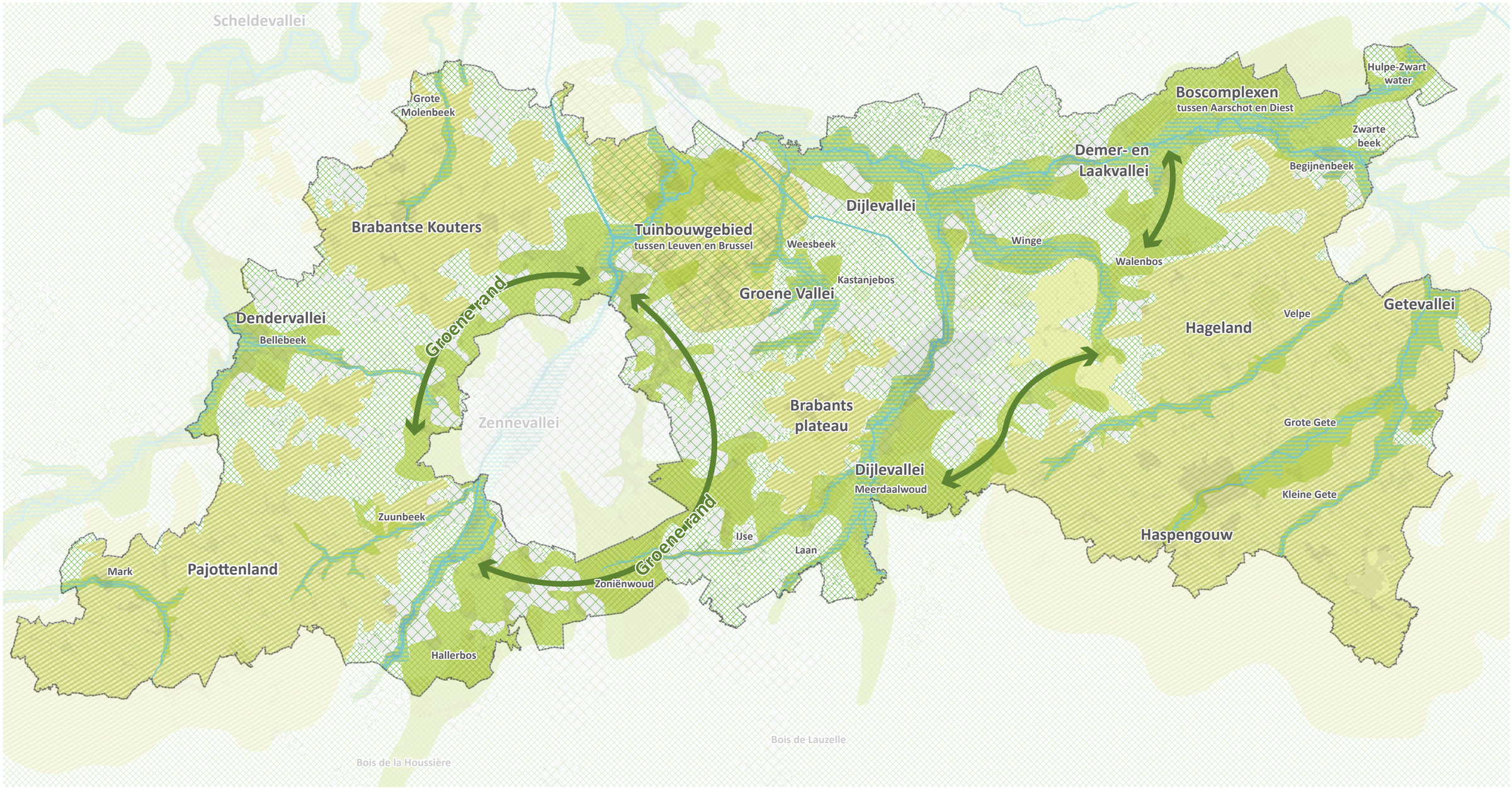
Grote natuurgehelen beschermen en versterken



2

Groenblauwe dooradering van het grondgebied

ZACHTE RUGGENGRAAT - OPENRUIMTENETWERK



✱ **Deze kaart vormt slechts een illustratieve weergave van de voorgaande principes en kent slechts een indicatief karakter.**

N

0 1 3 5 10 Km

- Aaneengesloten landbouwgebieden
- Grote bosgebieden
- Robuuste natuurgebieden
- Groenblauwe dooradering
- Vallei
- Waterlopen
- Robuuste natuurverbinding

BELEIDSKADER ENERGIE

Energie is een relatief nieuw thema. De opgave om klimaatneutraal te worden, vraagt dat we vandaag nadenken over hoe we in de toekomst onze energiebehoefte gaan invullen. Voor dit beleidsplan ruimte betekent dit dat we hiervoor de nodige ruimte voorzien. Door in te spelen op bestaande kansen. Maar ook – omdat de technologische ontwikkeling hierrond nog steeds in ontwikkeling is - door rekening te houden met de mogelijkheden in de toekomst. En ten slotte ook door vraag en aanbod van energie beter op elkaar af te stemmen.

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves (Actieprogramma Ruimte) vallen binnen het beleidskader energie:

- Systematisch aandacht voor hernieuwbare energie in provinciale projecten;
- Uitwerken en uitvoeren van een provinciaal warmtebeleid;
- Warmtenetten leren kennen, promoten en ondersteunen;
- Uitvoering of ondersteuning pilootprojecten rond gebruik van biomassa voor energietoepassingen;
- Kennisopbouw en -uitwisseling over hernieuwbare energie;
- Stimuleren coöperatieve hernieuwbare energietransities;
- Opstarten of ondersteunen van pilootprojecten in het kader van een optimale hernieuwbare energiemix;
- Verhogen van kennis rond klimaatadaptatie en mogelijkheden voor integratie binnen processen betreffende Vlaams-Brabants klimaatbeleid;
- Stimuleren van energie-efficiëntie en optimalisatie van energie bij bedrijven;
- Stimuleren van energiebesparing en hernieuwbare energieproductie in de landbouw.







UITGANGSPUNTEN

Om de gevolgen van de klimaatopwarming te beperken, mag de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer niet meer stijgen. We moeten onze energiebehoefte dus zo veel mogelijk terugdringen en overschakelen van fossiele brandstoffen naar energie uit hernieuwbare energiebronnen.[54] Het ruimtelijk beleid kan helpen bij deze uitdagingen.

De provincie baseert haar ruimtelijk beleid rond energie op volgende uitgangspunten:

1. Door de ruimte beter te organiseren, verkleinen we de energiebehoefte.

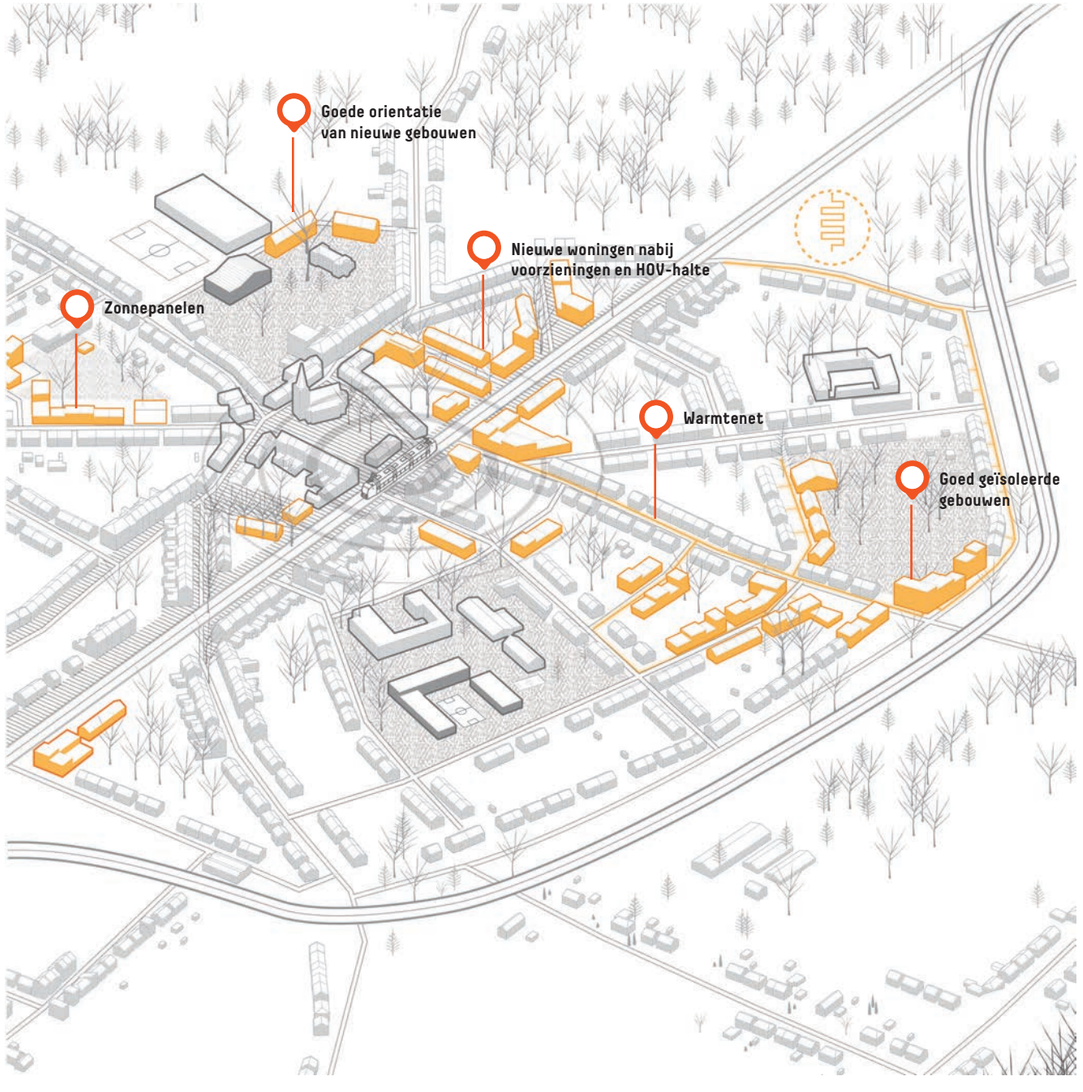
2. Door structurele reststromen van energie en energiehoudend materiaal te hergebruiken, is de resterende energievraag kleiner.

3. Energie wordt maximaal uit hernieuwbare bronnen gewonnen, in eerste instantie uit de bronnen waarover we nu al beschikken.

4. Door fysiek en mentaal ruimte te maken voor hernieuwbare energievormen zetten we de transitie naar een duurzaam energielandschap in.

In de eerste en tweede generatie energie-landschappen wordt energie voornamelijk geproduceerd in grote centrales. Maar energieopwekking evolueert naar een decentraal gebeuren, iets dat overal in het landschap een plaats zal moeten vinden. De winning van hernieuwbare energie wordt heel zichtbaar, met veel kleinschalige producenten die energie aanbieden via zonnepanelen windturbines, WKK's, biomassacentrales en zo meer. Dit evolueert zo snel dat het een uitdaging is om daarop te anticiperen...

[54] Zie eerder uitdaging klimaatverandering en energiebehoefte.



✱ ENERGIE: Minder energiebehoefte door nabijheid en bereikbaarheid

BELEIDSLIJNEN

❶

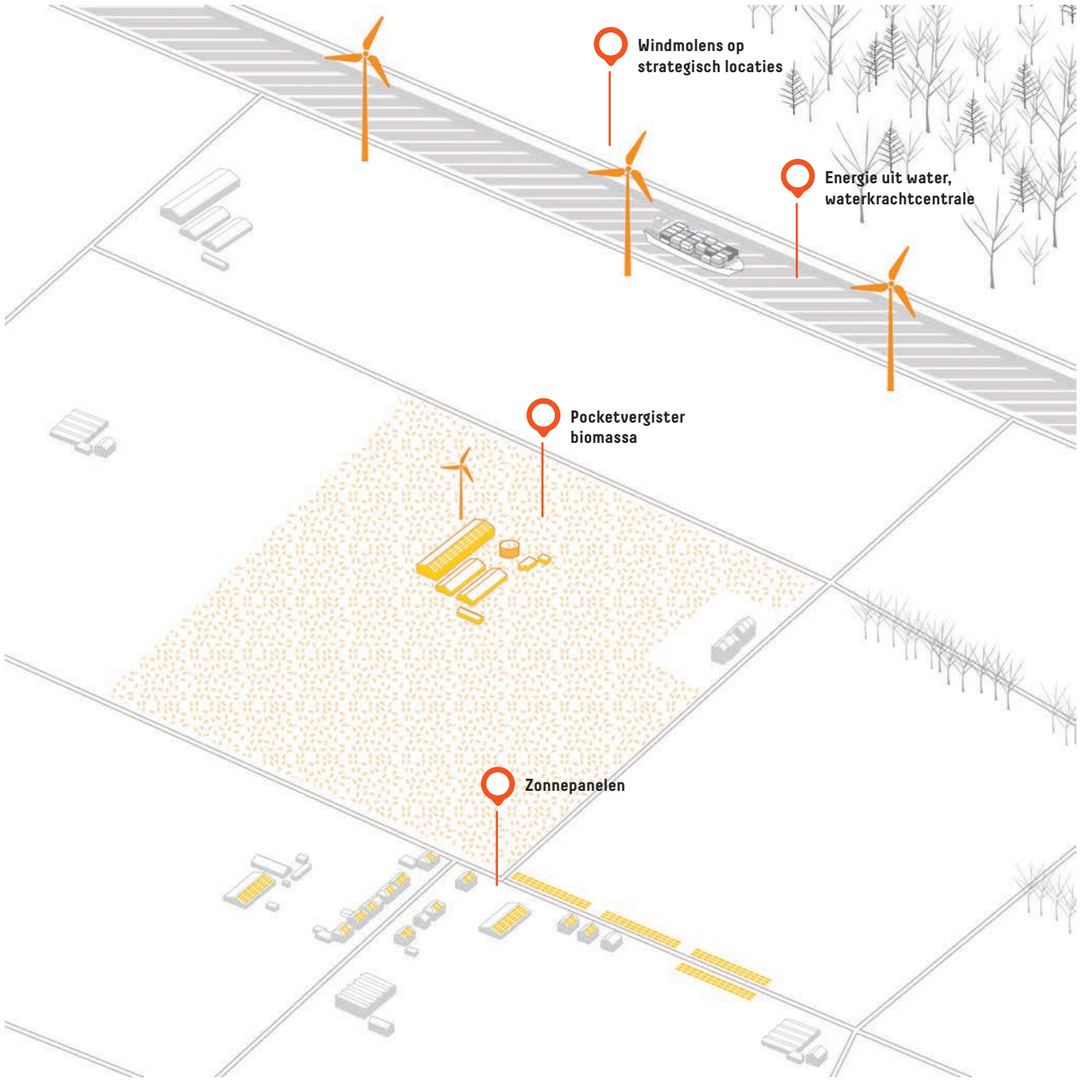
Minder energiebehoefte door nabijheid en bereikbaarheid

Het verminderen van de energiebehoefte is de belangrijkste structurele bijdrage die het ruimtelijk beleid aan de energie-uitdaging kan leveren. De manier waarop we de ruimte organiseren, bepaalt immers een groot deel van onze energiebehoefte.

De nabijheid en bereikbaarheid[55] van wonen, werken, ontspannen en andere activiteiten zorgen voor een bepaalde verplaatsingsbehoefte. En verplaatsing kost energie. Het ruimtelijke beleid kan de ruimte zo organiseren dat functies en activiteiten in elkaars nabijheid liggen en verplaatsingen dus zo kort mogelijk zijn en gecombineerd kunnen worden. Verplaatsingsmodi met de kleinste energiebehoefte - fietsen en stappen - worden zo aantrekkelijk en haalbaar.

Deze beleidslijn sluit naadloos aan bij andere beleidslijnen van het thema wonen, mobiliteit en voorzieningen: locatiebeleid, kernversterkend beleid, ruimtelijke verweving van verschillende functies en activiteiten op dezelfde plaats, hoogwaardig openbaar vervoer en multimodale overstapplekken … Het thema energie zet dus een groot aantal beleidslijnen uit andere thema's nog sterker onderbouwd op de beleidsagenda.

[55] Zie eerder basisprincipes.



✱ ENERGIE: Ruimte voor hernieuwbare energieproductie

2

Ruimte voor hernieuwbare energieproductie

We gaan op zoek naar de best mogelijke mix van hernieuwbare energieproductie en houden **niet alleen rekening met de bestaande energie-installaties maar ook met de mogelijkheden in de toekomst.** Met oog voor de landschappelijke inbedding, het maatschappelijk draagvlak en collectieve energieprojecten.

Zonne-energie en geothermie

De ruimtelijke impact van hernieuwbare energieproductie is erg verschillend. Op het niveau van gebouwen gaat het vooral om zonnepanelen en energieproductie uit ondiepe geothermie.[56] Het ruimtelijke beleid kan zonne-energie meer kansen geven door bij de opmaak van bouwplannen te zorgen voor een optimale oriëntatie.

Windenergie

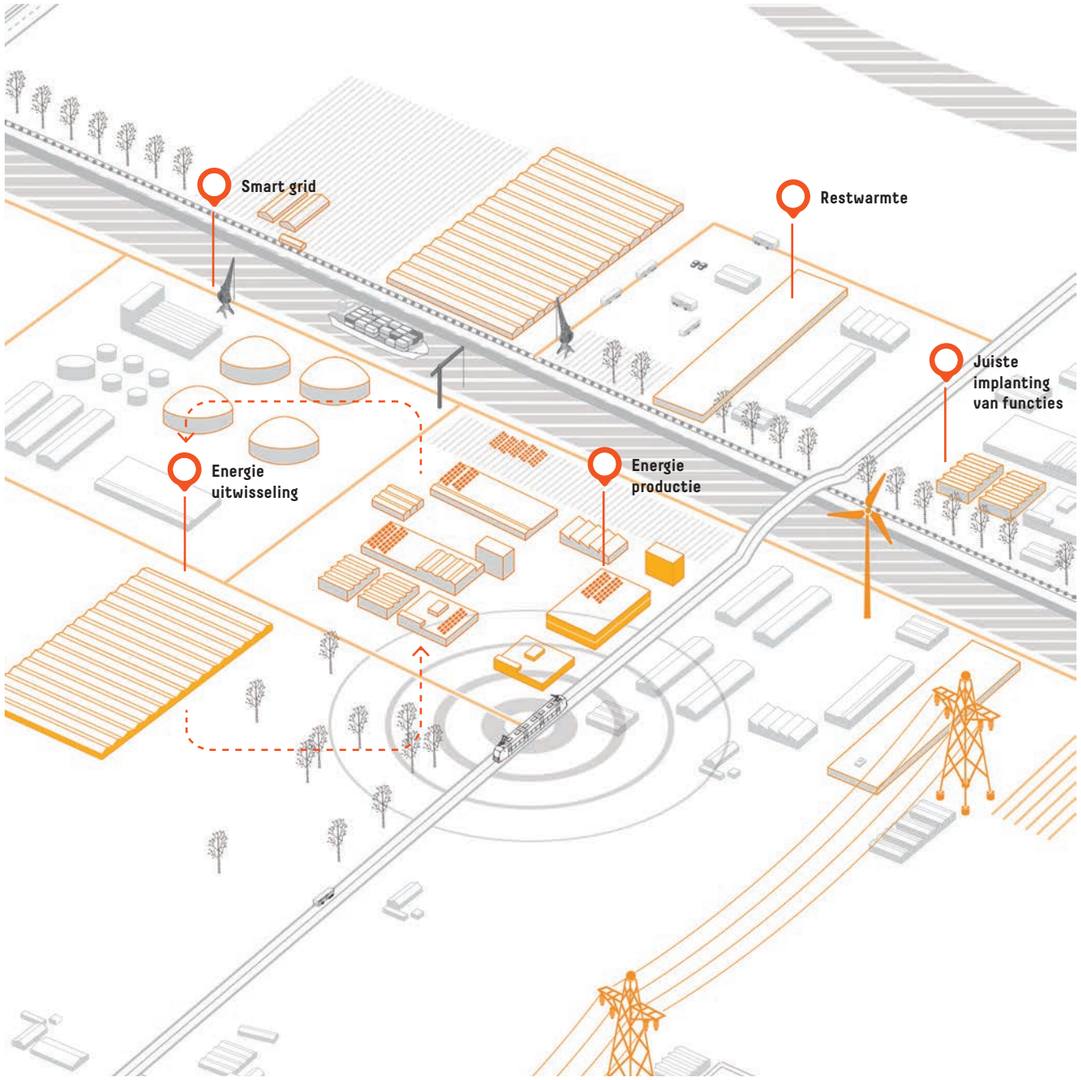
In de open ruimte, op bedrijventerreinen en langs lijninfrastructuur zoals wegen kunnen zowel kleinschalige, middelgrote als grote windturbines elektriciteit produceren. In Vlaams-Brabant gelden in verschillende gebieden weliswaar beperkingen door technische redenen (bebouwing en vliegroutes, veiligheid en leefbaarheid), ecologische (aanvliegroutes vogels) en maatschappelijke argumenten (waardering).

Biomassa

Kleinschalige verbrandings- en vergistingsinstallaties maken het mogelijk om biomassa om te zetten naar warmte of elektriciteit. Ze creëren mogelijkheden in het landbouwgebied of op bedrijventerreinen. Voor een (bijna) klimaatneutrale eindbalans, moet het transport beperkt worden. Daarom focussen we vooral op lokaal hergebruik van biomassarestproducten of lokaal verbruik van geproduceerde biomassaproducten. In beide gevallen gaat het over kleine installaties.

De potenties inzake waterkracht zijn beperkt maar kunnen lokaal wel een bijdrage leveren.

[56] Wat ondiepe geothermie betreft, worden we vandaag nog geconfronteerd met veel uitdagingen rond de cumulatieve impact van deze installaties. Verder onderzoek is noodzakelijk.



✱ ENERGIE: Uitwisseling van energie

3

Buffering en uitwisseling van energie

Vraag en aanbod lopen in het tijdperk van hernieuwbare energie nooit gelijk. Buffering van energie is dus noodzakelijk. Letterlijk energie opslaan, zoals in batterijen, is slechts een deel van de oplossing. Er zijn andere manieren om energie te bufferen: het flexibel uitstellen van de vraag naar energie, en de mogelijkheid om energie vlot te kunnen uitwisselen van energie van plekken met een (tijdelijk) overschot naar plekken met een (tijdelijk) tekort. Een voorwaarde hiervoor is dat energienetwerken op lokaal, regionaal en internationaal niveau kunnen geschakeld worden. Geschakelde netwerken komen niet alleen de energiezekerheid (bevoorrading) ten goede, ze verminderen ook de totale vraag naar vermogen omdat piekbelasting wordt opgevangen.[57]

Reststromen

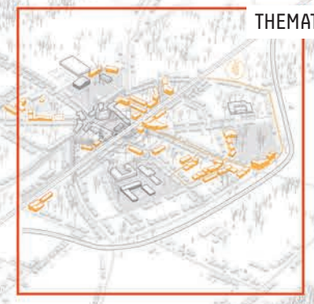
Het ruimtelijke beleid kan mee de juiste voorwaarden scheppen voor de uitwisseling van warmte- en energiereststromen. Deze reststromen van energie gaan nu nog verloren, terwijl ze in theorie een deel van onze energievraag kunnen beantwoorden. De mogelijkheid om restwarmte aan te wenden in een duurzame energiemix, moet bestudeerd worden vanuit een lokale context. Bijvoorbeeld, nieuwe ontwikkelingen rond een geïsoleerd bedrijf dat restwarmte produceert, is minder wenselijk dan in een bedrijvenzone.

Uitwisseling elektriciteit

De uitwisseling van elektriciteit is onontbeerlijk in dit tijdperk van hernieuwbare energie. Om dit vlot te laten verlopen, heb je een uitgebreid en internationaal gekoppeld transmissienetwerk nodig. Een goede ruimtelijke verweving van diverse functies moet het mogelijk maken om lokaal energie uit te wisselen zonder steevast beroep te doen op grote netinfrastructuur. Zo verminderen we verliezen door energietransport en versterken we het bufferend vermogen van het energiesysteem ook op lokaal niveau.

[57] Posad, 3E, UGent en Resourcedesign (2015). Energielandschap Vlaanderen. Onderzoek in het kader van LABO RUIMTE en in opdracht van het Team Vlaams Bouwmeester, Ruimte Vlaanderen, VITO, VLM en het Vlaams Energieagentschap. Raadpleegbaar via http://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws/rapport-energielandschappen.

BELEIDSLIJNEN



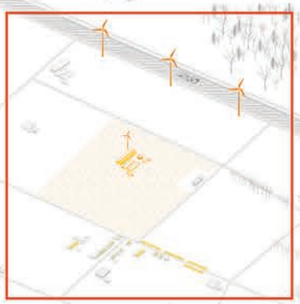
1

Minder energiebehoefte door nabijheid en bereikbaarheid



3

Uitwisseling van energie



2

Ruimte voor hernieuwbare energieproductie

BELEIDSKADER SELECTIES EN ONTWIKKELINGS-PERSPECTIEVEN

De thematische beleidslijnen dienen aangevuld te worden met een kernenselectie en ontwikkelingsperspectieven om een concrete doorwerking naar maatregelen, instrumenten en acties van zowel de provincie als de gemeenten mogelijk te maken.

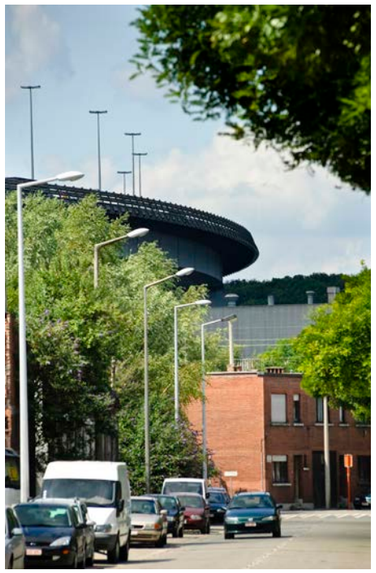
De ontwikkelingsperspectieven die in dit deel geschetst worden, dienen steeds in samenhang met de thematische beleidslijnen uit de andere beleidskaders gelezen te worden.



KNOOPPUNTEN IN HET MOBILITEITSNETWERK - HARDE RUGGENGRAAT VOOR ONTWIKKELING

De mobiliteitsinfrastructuur vormt de basis van een hoogdynamische structuur, als harde ruggengraat van het cultuurlandschap.







Het ruimtelijk beleid moet inzetten op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen door ontwikkelingen zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, fietsinfrastructuur en bestaande concentraties aan voorzieningen. De knooppunten binnen het mobiliteitsnetwerk moeten ontwikkeld worden met een kwalitatief woonaanbod, voorzieningen en werkgelegenheid.

De knooppuntwaarde (de ontsluiting op collectieve vervoersverbindingen) en het voorzieningenniveau van een kern zijn bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden. De goed ontsloten en uitgeruste kernen moeten instaan voor het opvangen van de groei inzake wonen, werken en voorzieningen.

Buiten de kernen zijn ook de bestaande economische clusters belangrijke knooppunten in het netwerk. Deze belangrijke tewerkstellingspolen worden geselecteerd als regionale economische knooppunten.

De kernen en economische knooppunten vormen samen met de mobiliteitsinfrastructuur de harde ruggengraat voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van onze provincie.

We selecteren in voorliggend beleidsplan enkel een lijst van kernen waarbinnen de groei (in meerdere of mindere mate) kan opgevangen worden. Zo laten we voldoende vrijheidsgraden voor verdere differentiatie door de gemeente of intergemeentelijke samenwerkingsverbanden. De gemeenten kunnen een verdere differentiatie doorvoeren tussen de geselecteerde kernen, en ervoor kiezen de vooropgestelde groei selectiever te bundelen in één of meerdere van de kernen op haar grondgebied. Deze verdere differentiatie is eventueel ook mogelijk in het kader van een intergemeentelijk samenwerkingsverband.

De ontwikkelingsperspectieven kunnen worden bijgesteld omwille van randvoorwaarden vanuit de beleidslijnen inzake open ruimte. De ligging t.o.v. de elementen van de zachte ruggengraat, met name de rivier-en beekvalleien en de ligging binnen de beschermde dorpsgezichten kunnen maken dat de beoogde ontwikkelingsperspectieven inzake wonen en werken dienen bijgestuurd te worden in de richting van selectieve verdichting. Ook binnen de kernen moeten belangrijke elementen van de zachte ruggengraat gevrijwaard en versterkt worden.

SELECTIES

Verdichten vs. ontdichten

Een relatief beperkte verdichting van het bestaande woonweefsel in de kernen is voldoende om de woonbehoefte op te vangen. De verdichting van het bestaande woonweefsel kan dan ook selectief en kwalitatief gebeuren met respect voor de schaal en de omgevingskwaliteit van elke specifieke kern. Het versterken van de kernen en de groenblauwe dooradering moet samen gaan om de kwaliteit van de woonomgeving én de biodiversiteit te vrijwaren.

Met dit beleidskader zetten we in op kernversterking zodat nieuwe ontwikkelingen in onze schaarse ruimte niet langer versnipperd gebeuren. De provincie streeft er naar de beschikbare ruimte efficiënter te gebruiken. De vraag naar meer ruimte en plek om te wonen en werken blijft stijgen. Als we niet zuinig met onze bebouwde ruimte omspringen, zullen we alsmaar meer open ruimte moeten innemen. Met dit beleidskader willen we de beschikbare open ruimte alle kansen geven en deze beschikbaar houden voor de ontwikkeling van openruimtefuncties.

Er zijn keuzes nodig waar ruimtelijke ontwikkelingen kunnen gebeuren, op maat van en rekening houdend met de eigenheid van elke kern. Ruimtelijke versnippering ontneemt een deel van de essentiële groeipotentie en dynamiek van steden en dorpen, tast leefgebieden voor fauna en flora aan, vermindert de productieruimte voor de landbouw, zorgt voor meer autoverplaatsingen en CO2-uitstoot.

De kwalitatieve ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen worden bepaald door een dubbele doelstelling, die enerzijds een duurzame en kwalitatieve kernversterking beoogt en anderzijds de vrijwaring van de open ruimte nastreeft. Beide aspecten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Inzetten op levendige kernen gaat hand in hand met het basisprincipe van nabijheid en bereikbaarheid. Door het bundelen van woningen, werkplekken en voorzieningen kan een kern bijkomend verdicht worden zonder de verplaatsingsvraag te verhogen.
Niet elke kern heeft dezelfde ruimtelijke context (grootte, aantal voorzieningen, …) of is op dezelfde manier bereikbaar. Daarom is de invulling van een kernversterkend beleid niet hetzelfde voor elke kern. Door in te zetten op kernversterking kan de kwaliteit van de kern verbeteren en kan verdere versnippering (door verkaveling, verlinting, enz.) van onze open ruimte tegengegaan worden. Daarom selecteren we in het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant ‘Levendige stads- en dorpskernen’ waarbinnen het kernversterkend beleid vorm moet krijgen. Voor de woongebieden die niet geselecteerd worden als kern (woonlinten, kleine gehuchten en geïsoleerde woonfragmenten), de ‘Woongebieden buiten de kernen’ wordt geen verhoging van het ruimtelijk rendement voorgestaan. We selecteren de woongebieden buiten de kernen niet, ze vormen alle woongebieden die niet geselecteerd zijn.

Meer doen met dezelfde ruimte is de uitdaging. Om de versnippering van de open ruimte zo veel mogelijk in te perken en de bestaande open ruimte te bewaren of zelfs versterken, streven we ernaar om het grootste deel van de bijkomende bebouwing en functies op te vangen in de kernen die multimodaal ontsloten zijn en voldoende voorzieningen hebben. Ruimtelijk uitbreiden zou daarbij de uitzondering moeten worden.[58]





Kwalitatieve kernversterking



Het is belangrijk om alle kernen kwalitatief te versterken. Zowel de kwaliteit van de woning als de kwaliteit van de woonomgeving bepalen de leefbaarheid en woonkwaliteit van de kern.

Ontwikkelingen afstemmen op maat van de kern staat niet (enkel) gelijk aan bijkomend woningpotentieel, maar vraagt inzet op herontwikkeling en verdichting op goedgelegen plaatsen binnen bestaand ruimtebeslag, investeringen in publiek domein, gemeenschaps-, fiets-, en groenvoorzieningen, verweving van economische activiteiten zoals kleinhandel, niet-belastende bedrijven en recreatie , socio-culturele activiteiten, … Deze ruimtelijke kwaliteiten kunnen deels mee gerealiseerd worden binnen ontwikkelingsprojecten waardoor verdichting geen extra druk op kernen met zich meebrengt maar net een belangrijke hefboom voor ruimtelijke kwaliteit wordt.

We zoeken naar kwalitatieve kernversterking, onder meer door de integratie van een nieuwe typologie van gebouwen, zodat de huishoudensgroei in de kern niet gelijk staat met een toename van ruimtebeslag en bijkomende inname van open ruimte rond de kernen. We denken hierbij onder meer aan compacte woningen of kwalitatieve vormen van gestapeld wonen rondom collectieve groenvoorzieningen, vormen van cohousing,...

Vrijwaring van de open ruimte



De open ruimte moet zoveel mogelijk gevrijwaard worden van bijkomende ruimte voor woonontwikkelingen. Bijkomend ruimtebeslag moet zoveel mogelijk naar de kern gestuurd worden.

Er wordt uitgegaan van een minimale afwerking van het bestaande woonweefsel zonder verhoging van het ruimtelijk rendement om de open ruimte van verdere versnippering te vrijwaren.

[58] Het departement Omgeving liet kansenkaarten opmaken om dit principe in beeld te brengen. Voor meer info zie Poelmans Lien, Tomas Crols, Willems Peter, Mertens Geert (2022), Kansenkaart ruimtelijk rendement verhogen & kansenkaart ruimtelijk uitbreiden voor gemengde omgevingen - actualisatie 2021 – Technische beschrijving. Studie uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving.

SELECTIES

1

Levendige stads- en dorpskernen









Wonen

Kernen ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en een voldoende hoog voorzieningenniveau noemen we 'Levendige kernen'.

Binnen deze levendige kernen is het beleid erop gericht om het wonen en werken te bundelen in de goed ontsloten (knooppuntwaarde) en uitgebouwde (voorzieningen) kernen. Daarbuiten wordt ernaar gestreefd om de open ruimte maximaal te vrijwaren. Binnen de kernen wordt ingezet op een ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau (locatie- en kernenbeleid) zijn bepalend voor de ontwikkelingskansen inzake bijkomende woonontwikkelingen. De opdracht is bijgevolg hoger ten aanzien van de plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau.

Er wordt prioritair ingezet op een kwalitatieve en selectieve verdichting van de goed ontsloten en uitgebouwde plekken (kernen met een stedelijk karakter, stationsomgevingen, etc.). De regie om deze selectieve verdichting vorm te geven ligt bij de gemeente. De ruimtelijke ordening van de kern dient te worden bepaald door de gemeente.

Om de vergrijzing en de gezinsverdunning op te vangen, is een aangepaste woontypologie nodig in de kernen. Vooral het aanbod aan kleine wooneenheden moet versterkt worden. Zeker voor deze woningtypes is het belangrijk dat ze in de dorpskernen terechtkomen. Daarom is het aangewezen deze extra woningen te clusteren in een verkeersluw dorpshart, gecombineerd met bestaande en/of nieuwe voorzieningen.

Het wonen dient er prioritair te worden gestimuleerd met aandacht voor de differentiatie van het woningaanbod:

- Leegstaande gebouwen en onbebouwde percelen binnen woongebied aan een uitgeruste weg kunnen worden (her)ontwikkeld.
- Ruimtelijk uitbreiden zou een uitzondering moeten worden, en kan enkel ondersteund worden in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. Binnen de ruimtebalans kunnen verschuivingen van woonzones wel ruimtelijk verantwoord zijn. Het schrappen van woonzoneringen (woon-, woonuitbreidings- en reservegebieden) ten voordele van meer kernversterkende zoneringen wordt ondersteund.

- Er wordt gestreefd naar een selectieve verdichting van het bestaande woonweefsel in deze kernen. Deze verdichting kan op verschillende wijzen gerealiseerd worden: door vernieuwbouw met hogere woondichtheden, door het opsplitsen van eengezinswoningen naar meergezinswoningen, door het verhogen van het aantal bouwlagen, door het hergebruik van leegstaande panden voor woningen.

- Indien het gaat over ontwikkelingen aan niet (voldoende) uitgeruste weg, dient de gemeenteraad expliciet goedkeuring te verlenen. Dit geldt ook voor de vrijgave van woonuitbreidings- en reservegebieden.[59]

In elke kern zijn locaties aanwezig die omwille van hun ligging, de eigendomspositie of hun omvang (of een combinatie van deze kenmerken) een belangrijke rol spelen in de kwalitatieve versterking van de kern:

- leegstaande gebouwen en/of plekken;
- beeldbepalend patrimonium;
- centrale plekken bij publieke gebouwen (kerk, ontmoetingscentrum, …);
- eigendommen in handen van de gemeente;
- percelen die de ontbrekende schakels kunnen vormen tussen de kern en de omliggende open ruimte;
- locaties met een potentieel tot energieopwekking of -uitwisseling, …

Op deze locaties komen vaak verschillende ontwerpopgaven samen. Ze omvatten vaak meerdere invalshoeken en vragen dus om de inbreng van meerdere disciplines. De samenwerking over de beleidsdomeinen en bevoegdheden heen, is vaak een noodzaak.

[59] Tot het decreet Woonreservegebieden van kracht gaat is (zie link) blijft de deputatie bevoegd voor het beoordelen van aanvragen voor een principieel akkoord voor het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden. Daarbij kunnen randvoorwaarden inzake betaalbaar en/of sociaal wonen opgelegd worden, in funcite van het behalen van het bindend sociaal objectief. Voor meer info inzake woonuitbreidings- en reservegebieden verwijzen we u door naar het ontwerp van decreet Woonreservegebieden: https://omgeving.vlaanderen.be/nl/decreet-woonreservegebieden

Open ruimte

De groenblauwe dooradering en de uitbouw van kwalitatieve publieke ruimte binnen deze kernen dient versterkt te worden ter verbetering van de leefbaarheid en sluit zoveel mogelijk aan bij de groene en open ruimte buiten de kern.

Voorzieningen

Zowel lokale als bovenlokale voorzieningen (gericht op regionale behoeften) kunnen worden ingepast in deze kernen. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau bepalen de ontwikkelingskansen inzake bijkomende voorzieningen.

Bedrijvigheid

Er wordt gestreefd naar een maximale verweving van de economische activiteiten. Enkel indien het niet-verweefbare bedrijvigheid betreft, wordt clustering op een bedrijvenzone vooropgesteld.

Inplantingen van bijkomende bedrijvenzones moet in de eerste plaats overwogen worden aansluitend bij kernen met een hoge knooppuntwaarde. Indien dit niet mogelijk is kan ook een inplanting aansluitend bij de kernen met hoog voorzieningenniveau. Ook herlokalisaties van bestaande niet-verweefbare bedrijvigheid kunnen overwogen worden aansluitend bij de goed ontsloten (knooppuntwaarde) en uitgebouwde (voorzieningen) kernen.

2

Woongebieden buiten de kernen

De landelijke gehuchten, woonfragmenten, verkavelingen en woonparken buiten de hiervoor geselecteerde kernen kennen onvoldoende multimodale connectiviteit en/of een te beperkt voorzieningenaanbod. Een verdere ontwikkeling van deze gebieden als woonlocaties is daarom niet wenselijk. Er wordt hier gestreefd naar een afbouw van het ruimtebeslag. In deze woongebieden is het aangewezen dat een gemeentelijk initiatief wordt genomen tot beperking van het bijkomende woonaanbod.

In deze woongebieden wordt geen verhoging van het ruimtelijk rendement voorgestaan. De provincie pleit ervoor om terughoudend om te springen met nieuwe verkavelingen, opdeling van kavels en bestaande woningen en nieuwe meergezinswoningen. Er wordt gepleit bij de gemeenten om plannen voor verdichtingslocaties binnen hun kernen te laten samen sporen met initiatieven om het bijkomend woonaanbod buiten de kernen af te remmen.

Op specifieke sites buiten de kernen waar er duidelijk een andere maatschappelijke meerwaarde gerealiseerd kan worden (bijvoorbeeld behoud historisch erfgoed of reconversie van verwaarloosde gebouwen) kan een ontwikkeling of opdeling van bestaande woningen overwogen worden.

3

Economische knooppunten

De economische activiteiten die niet aansluiten bij de drie internationale groeipolen, willen we maximaal concentreren in en rond de stedelijke kernen.

Buiten de hiervoor geselecteerde stedelijke kernen blijven een aantal economische clusters te behouden en/of te ontwikkelen tot regionale economische knooppunten. Dit houdt in:

- de verbetering van de multimodale bereikbaarheid (voor personen- en goederenverkeer),
- een sterkere economische profilering,
- de optimalisering en intensivering van het ruimtegebruik
- en een betere ruimtelijke inpassing in de omgeving.

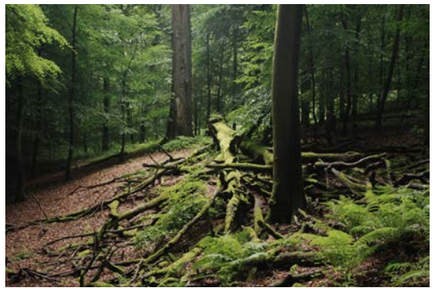
Het gaat om clusters van bestaande bedrijventerreinen met een belangrijke impact op de werkgelegenheid in de regio. Volgende 6 regionale economische knooppunten buiten de stedelijk kernen worden geselecteerd (zie kaart):

- Londerzeel/A12
- Ternat
- Groot-Bijgaarden
- Kanaal-Zuid
- Kanaal-Noord/Cargovil
- Kampenhout-Sas

Deze belangrijke tewerkstellingspolen dienen multimodaal goed ontsloten. Een optimalisatie van de bestaande bedrijventerreinen in deze knooppunten wordt vooropgesteld. De uitbouw van nieuwe terreinen of bijkomende economische programma's is mogelijk indien gekoppeld aan een HOV-knooppunt. Voor die sectoren die grote goederenstromen behandelen is ook een koppeling met overslagplaatsen naar meer duurzame transportmodi (water, spoor) nodig.

Niet-ontwikkelbare economische ruimte binnen deze knooppunten kan worden ingeschakeld om de omgevingskwaliteit van deze werkomgevingen te verhogen.







[60] De naamgeving Vlaamse rand rond Brussel stemt overeen met 19 gemeenten die zijn aangeduid door de Vlaamse Regering als 'de Vlaamse Rand' binnen de werking van het team Vlaamse Rand van het Agentschap Binnenlands Bestuur dat het beleid van de Vlaamse Regering in de 19 randgemeenten coördineert. De Vlaamse Regering voorziet ook specifieke subsidies via het Vlaamse Randfonds in deze 19 gemeenten. De Provincie werkt hieraan mee samen met andere beleidsdomeinen en met partners als vzw 'de Rand'.

4

Vlaamse focusgebieden

De provincie is zich bewust van haar rol als intermediair bestuursniveau. Dit maakt dat voor belangrijke delen van haar grondgebied de Vlaamse overheid de trekkersrol zal opnemen inzake de ruimtelijke ontwikkelingen. Vlaanderen heeft in haar strategische visie reeds een aantal 'werven' vooropgesteld op Vlaams niveau. De provincie wenst de gebiedsgerichte samenwerking voor de Vlaamse werven maximaal te ondersteunen binnen haar bevoegdheden. De provincie suggereert aan Vlaanderen een gedifferentieerde en gebiedsgerichte aanpak voor een aantal werven op Vlaams niveau:

Het Vlaams (ruimtelijk) beleid formuleert een eigen ruimtelijke ontwikkelingsagenda om grote ruimtelijke veranderingsopgaven en ontwikkelingsprojecten te realiseren en om Vlaamse beleidsprogramma's met een ruimtelijke dimensie te coördineren. Zeker wanneer de beleidsopgaven voornamelijk een gevolg zijn van Vlaamse beleidsplannen, zal Vlaanderen de regie van de gebiedswerking in handen houden.

Geïntegreerde gebiedsontwikkeling biedt in de open ruimte kansen voor het beter benutten van de schaarse open ruimte en tegelijk het realiseren van economische voordelen. Het samenleggen van beleidsagenda's en het geïntegreerd benaderen van gebiedsontwikkeling creëert win-win situaties.

De provincie pleit ervoor dat het Vlaamse Gewest in het kader van het Vlaamse 'Gebiedsgericht Programma voor Rand rond Brussel' en/of binnen het planproces voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen in samenspraak en afstemming met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest afspraken maakt rond de opvang van de woonbehoeften in Brussel, Wallonië en de Vlaamse Rand. Het is vandaag immers onduidelijk in welke mate Brussel en Wallonië zullen kunnen instaan voor de opvang van haar groeiende bevolking. Het Vlaamse Gewest houdt in haar eigen woonprognoses geen rekening met een bijkomende woondruk vanuit Brussel en Wallonië. Dit maakt dat het voor de provincie en de gemeenten onduidelijk blijft wat de demografische uitdaging zal zijn. Vandaag ligt de demografische groei in de gemeenten van de rand rond Brussel veel hoger dan erbuiten (tot een factor 2 voor sommige gemeenten). Deze demografische druk is op termijn niet te verzoenen met de ambitie van de ‚Groene rand', een belangrijk element in de zachte ruggengraat **waar we als provincie aan vasthouden**.

Vlaamse rand rond Brussel[60] - Noordrand
De provincie suggereert aan Vlaanderen om het gebied dat de gemeenten Vilvoorde, Machelen, Zaventem, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Grimbergen, Wemmel en Meise omvat aan te duiden als een Vlaams focusgebied voor gebiedsgerichte ontwikkeling voortbouwend op het bestaande Vlaamse initiatief inzake het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma voor de Noordrand.

Vlaamse rand rond Brussel[60] - Westrand
De provincie suggereert aan Vlaanderen om het gebied dat de gemeenten Merchtem, Asse en Dilbeek omvat aan te duiden als een Vlaams focusgebied voor gebiedsgerichte ontwikkeling voortbouwend op het bestaande Vlaamse initiatief 'Gebiedsgericht Programma Rand rond Brussel'.

Vlaamse rand rond Brussel[60] - Zennevallei
De provincie suggereert aan Vlaanderen om het gebied dat de gemeenten Sint-Pieters-Leeuw, Halle, Beersel en Drogenbos omvat aan te duiden als een Vlaams focusgebied voor gebiedsgerichte ontwikkeling voortbouwend op het bestaande Vlaams Strategisch Project 'Zennevallei'.

Vlaamse rand rond Brussel[60] - Horizon
De provincie suggereert aan Vlaanderen om het gebied dat de gemeenten Tervuren, Overijse, Hoeilaart en Sint-Genesius-Rode omvat aan te duiden als een Vlaams focusgebied voor gebiedsgerichte ontwikkeling voortbouwend op het bestaande Vlaams Strategisch Project 'Horizon+'.

Regionale stedelijk kern Leuven
De provincie suggereert aan Vlaanderen om de stad Leuven aan te duiden als een Vlaams focusgebied voor gebiedsgerichte ontwikkeling voortbouwend op het bestaande Vlaamse initiatief inzake het regionaal stedelijk gebied Leuven en de visie zoals uitgewerkt in het strategisch project Regionet Leuven.

Kernenselecties

De kernencategorisering uit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan met de bijhorende ontwikkelingsperspectieven werd herbekeken en opnieuw geanalyseerd volgens een methodiek gebaseerd op knoop- en plaatswaarde. Deze methodiek werd reeds aangehaald in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De Vlaamse Overheid wil de schaarse open ruimte optimaal benutten door woon- en werkplekken te concentreren nabij collectieve vervoersknopen en/ of locaties met een goed voorzieningenniveau. Er werden voor Vlaanderen vier soorten locaties gedefinieerd die de combinatie maken tussen enerzijds de knooppuntwaarde en anderzijds het voorzieningenniveau.[61]

Het provinciaal beleidsplan staat vanuit haar basisprincipes een selectieve verdichting voor van de kernen. Daarbij moeten de ontwikkelingsmogelijkheden bepaald worden door de knooppuntwaarde van een kern (ligging t.o.v. openbaar vervoer en fietssnelwegen) en het voorzieningenniveau van een kern. De mobiliteitsinfrastructuur (knooppuntwaarde) en het voorzieningenniveau (plaatswaarde), vormen twee belangrijke parameters om het toekomstige ruimtelijke beleid vorm te geven.
Er wordt ingezet op een kwalitatieve en selectieve verdichting van de kernen.

Woongebieden die een voldoende ontsluiting hebben met openbaar vervoer en waar het voorzieningenniveau voldoende is worden binnen dit beleidskader geselecteerd als **'Levendige stads- en dorpskernen'.**

Woongebieden met een te beperkt voorzieningenniveau en een te beperkte knooppuntwaarde worden niet geselecteerd als kern en vallen daarmee in de categorie **'Woongebieden buiten de kernen'.**

De provincie wenst hiermee een breed kader aan te reiken om gemeenten te ondersteunen in de uitwerking van een visie inzake kernversterking. Het is volgens de provincie een gemeentelijke opgave om de perspectieven voor de eigen kernen verder uit te werken en te verfijnen. De provincie neemt hierin een ondersteunende en stimulerende rol op.

Als **bijlage 2** bij dit beleidsplan wordt daarom een voorzet tot kerntypering toegevoegd die de gemeenten kan ondersteunen in de uitwerking van de visie inzake woonontwikkelingen.

[61] Departement omgeving (2018b). Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Beleidsdocument. Brussel: Departement Omgeving.

Kernenselectie 'Levendige stads- en dorpskernen'

Aarschot
- Aarschot
- Ourodenberg
- Gelrode
- Gijmel
- Langdorp
- Rillaar
- Wolfsdonk

Affligem
- Essene
- Hekelgem
- Teralfene

Asse
- Asse
- Asse - Terheide
- Mollem
- Relegem
- Asbeek
- Bekkerzeel
- Kobbegem
- Bollebeek
- Krokegem
- Walfergem
- Zellik

Beersel
- Alsemberg
- Beersel
- Dworp
- Huizingen
- Lot

Begijnendijk
- Begijnendijk
- Betekom

Bekkevoort
- Assent
- Wersbeek
- Bekkevoort

Bertem
- Bertem
- Korbeek-Dijle
- Leefdaal
- Sint-Verone

Bever
- Bever

Bierbeek
- Bierbeek
- Korbeek-Lo
- Lovenjoel
- Opvelp

Boortmeerbeek
- Boortmeerbeek
- Haacht-station
- Hever
- Schiplaken

Boutersem
- Boutersem
- Butsel
- Kerkom
- Neervelp
- Roosbeek
- Vertrijk

Diest
- Deurne
- Diest
- Kaggevinne
- Molenstede
- Schaffen
- Webbekom

Dilbeek
- Dilbeek
- Groot-Bijgaarden
- Itterbeek
- Schepdaal
- Sint-Gertrudis-Pede
- Sint-Martens-Bodegem
- Sint-Ulriks-Kapelle
- Wolsem
- Bettendries

Drogenbos
- Drogenbos

Galmaarden
- Galmaarden-Rode
- Tollembeek
- Vollezele

Geetbets
- Geetbets
- Rummen

Glabbeek
- Bunsbeek/Boeslinter
- Glabbeek

Gooik
- Gooik
- Kester
- Leerbeek
- Oetingen
- Strijland

Grimbergen
- Beigem
- Grimbergen
- Humbeek
- Strombeek-Bever
- Verbrande brug

Haacht
- Haacht
- Haacht-station
- Tildonk
- Wakkerzeel
- Wespelaar

Halle
- Buizingen
- Essenbeek
- Halle
- Lembeek
- Sint-Rochus

Herent
- Herent
- Veltem-Beisem
- Winksele

Herne
- Herfelingen
- Sint-Pieters-Kapelle
- Edingen (tegen Waalse grens)
- Herne

Hoegaarden
- Meldert
- Hoksem
- Outgaarden
- Hoegaarden

Hoeilaart
- Hoeilaart/Groenendaal

Holsbeek
- Holsbeek-Plein
- Holsbeek
- Kortrijk-Dutsel
- Nieuwrode

Huldenberg
- Huldenberg
- Loonbeek
- Neerijse
- Ottenburg
- Sint-Agatha-Rode
- Wolfshagen

Kampenhout
- Kampenhout
- Kampenhout-Berg
- Relst
- Buken
- Nederokkerzeel

Kapelle-op-den-Bos
- Kapelle-op-den-Bos
- Ramsdonk
- Nieuwenrode
- Oxdonk

Keerbergen
- Keerbergen-centrum

Kortenaken
- Kortenaken
- Hoeleden
- Waanrode

Kortenberg
- Everberg
- Kortenberg
- Erps-Kwerps
- Meerbeek
- Schoonaarde

Kraainem
- Noordoost-Kraainem
- Noordwest-Kraainem
- Midden-Kraainem
- Stokkel

Landen
- Ezemaal
- Landen
- Attenhoven
- Neerwinden
- Walshoutem

Lennik
- Eizeringen
- St-Kwintens-Lennik
- St-Martens-Lennik

Leuven
- Egenhoven
- Heverlee
- Kessel-Lo
- Leuven
- Putkapel
- Wijgmaal
- Wilsele
- Wilsele-dorp

Liedekerke
- Liedekerke

Linkebeek
- Linkebeek
- t Holleken

Linter
- Neerlinter/Drieslinter
- Melkwezer
- Orsmaal
- Wommersom

Londerzeel
- Londerzeel
- Malderen
- Sint-Jozef
- Steenhuffel

Lubbeek
- Binkom
- Linden
- Lubbeek-Sint Martinus
- Pellenberg
- Sint-Bernard

Machelen
- Diegem
- Machelen

Meise
- Meise
- Sint-Brixius-Rode
- Oppem
- Westrode
- Wolvertem

Merchtem
- Merchtem
- Brussegem
- Peizegem

Opwijk
- Mazenzele
- Nijverseel
- Opwijk

Oud-Heverlee
- Blanden
- Haasrode
- Oud-Heverlee
- Vaalbeek
- Sint-Joris-Weert

Overijse
- Eizer
- Terlanen
- Jezus-Eik
- Maleizen
- Overijse
- Tombeek

Pepingen
- Pepingen
- Bellingen
- Heikruis

Roosdaal
- Borchtlombeek
- Onze-Lieve-Vrouw-Lombeek
- Pamel/Ledeberg
- Strijtem
- Poelk

Rotselaar
- Rotselaar
- Heikant
- Werchter
- Wezemaal

Scherpenheuvel-Zichem
- Averbode
- Okselaar
- Scherpenheuvel
- Schoonderbuken
- Testelt
- Zichem

Sint-Genesius-Rode
- St-GenesiusRode-dorp
- Den Hoek
- Middenhut

Sint-Pieters-Leeuw
- Negenmanneke
- Ruisbroek
- Sint-Pieters-Leeuw
- Vlezenbeek
- Zuun

Steenokkerzeel
- Melsbroek
- Perk
- Steenokkerzeel (zonder
- Wambeek)

Ternat
- Essenehoek
- St-Katherina-Lombeek
- Ternat
- Wambeek

Tervuren
- Duisburg
- Moorsel
- Tervuren
- Vossem

Tielt-Winge
- Houwaart
- Kraasbeek
- Sint-Joris-Winge
- Meensel-Kiezegem
- Tielt

Tienen
- Bost
- Hakendover
- Kumtich
- Oplinter
- Vissenaken
- Tienen

Tremelo
- Baal
- Tremelo

Vilvoorde
- Houtem
- Kassei
- Koningslo
- Peutie
- Vilvoorde

Wemmel
- Wemmel

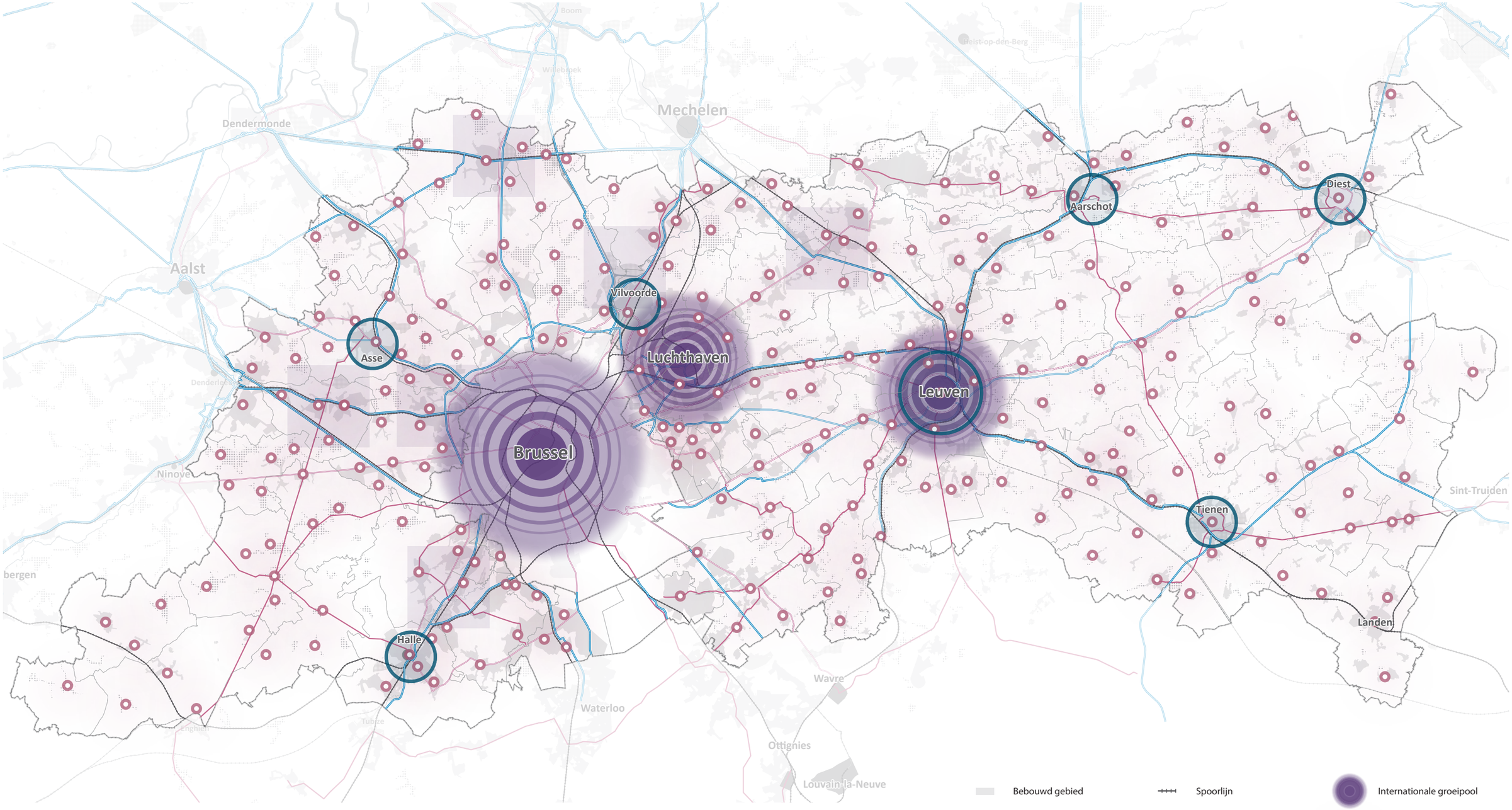
Wezembeek-Oppem
- Oppem
- Wezembeek

Zaventem
- Nossegem
- St-Stevens-Woluwe
- Sterrebeek
- Zaventem

Zemst
- Elewijt
- Eppegem
- Hofstade
- Weerde
- Laar
- Zemst

Zoutleeuw
- Budingen
- Halle-Booienhoven
- Zoutleeuw
- Dormaal

HARDE RUGGENGRAAT - NETWERK VAN KERNEN EN KNOOPPUNTEN



OPERATIONALISERING KERNENSELECTIE

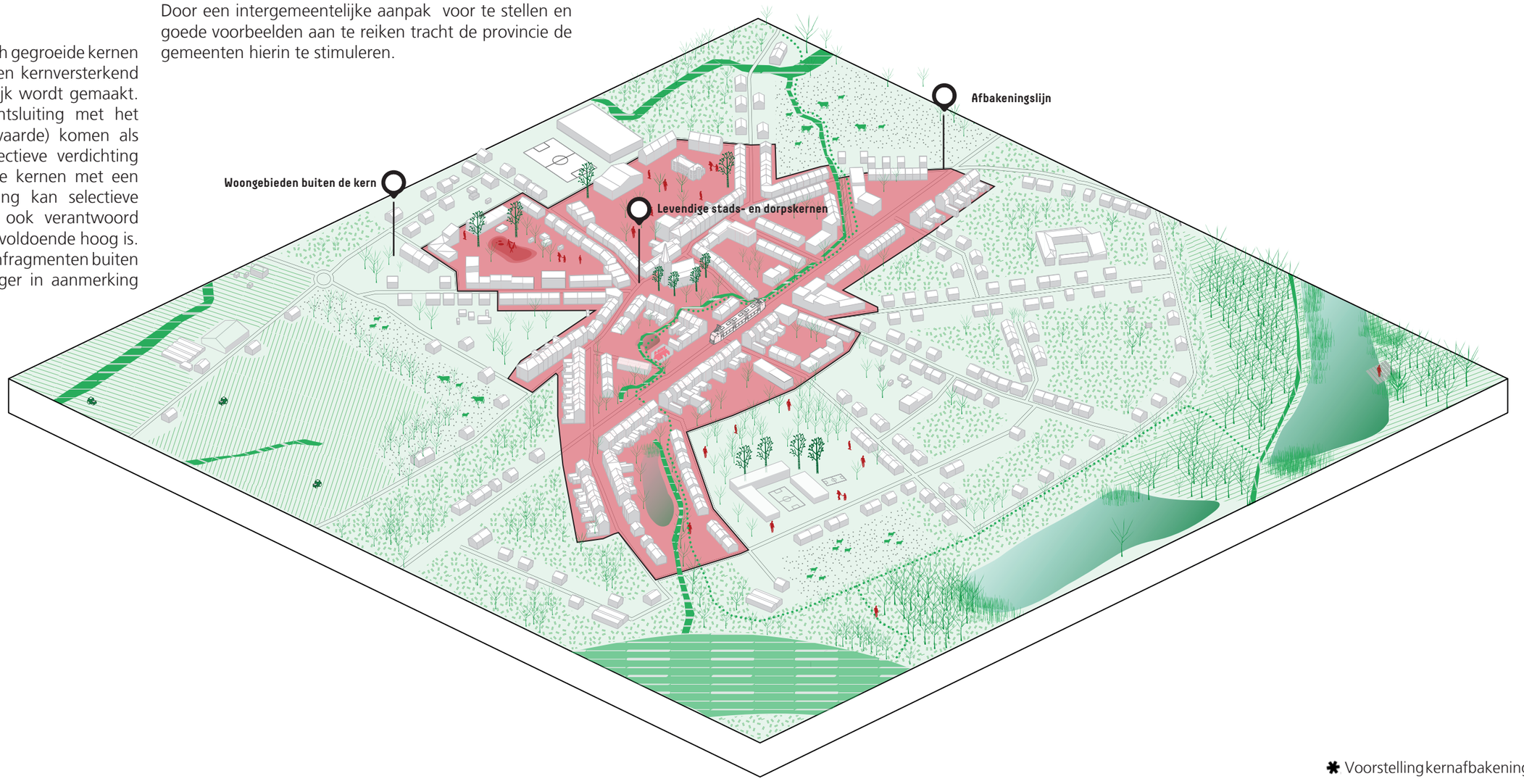
Pleidooi voor een intergemeentelijke aanpak

De gemeenten kunnen de perspectieven voor de eigen kernen verder verfijnen en uitwerken. Om een kernversterkend beleid te voeren, is het aangewezen dat voor iedereen duidelijk wordt gemaakt wanneer een potentiële ontwikkeling zich al dan niet binnen of buiten een kern bevindt. De basis hiervoor kan een afbakening van de kernen zijn, waarbij de grenzen van deze kernen juridisch vastgelegd worden. Buiten de kernen zijn er immers ook woninggroepen aanwezig, zoals wijken, linten, kleine gehuchten en geïsoleerde woninggroepjes. Hier wordt niet ingezet op verhoging van het ruimtelijk rendement.

Het doel daarbij is om de historisch gegroeide kernen duidelijk af te bakenen zodat een kernversterkend beleid binnen de kernen mogelijk wordt gemaakt. De kernen met een goede ontsluiting met het openbaar vervoer (knooppuntwaarde) komen als eerste in aanmerking voor selectieve verdichting en kernversterking. Voor andere kernen met een relatief minder goede ontsluiting kan selectieve verdichting en kernversterking ook verantwoord zijn als het voorzieningenniveau voldoende hoog is. Omliggende woonlinten en woonfragmenten buiten de kernen komen dan niet langer in aanmerking voor verdichting.

Vanuit het subsidiariteitsprincipe zijn de gemeenten het best geplaatst om de ontwikkelingsopties verder concreet uit te werken en de kwalitatieve en selectieve verdichtingsopgave verder vorm te geven. De provincie wenst daarbij een ondersteunende, stimulerende en adviserende rol te spelen in het voeren van een kwaliteitsvol, kerngericht en toekomstgericht woonbeleid, dit conform haar decretaal toegewezen taken.

Als provincie zullen we gemeenten ondersteunen in het uitwerken van een kernversterkende instrumenten-mix. Door een intergemeentelijke aanpak voor te stellen en goede voorbeelden aan te reiken tracht de provincie de gemeenten hierin te stimuleren.



✱ Voorstelling kernafbakening



ROBUUST OPENRUIMTENETWERK - ZACHTE RUGGENGRAAT VOOR ONTWIKKELING

Onze rivier- en beekvalleien, boscomplexen, landbouwgebieden en ecologische verbindingen vormen samen een grensoverschrijdend netwerk, een landschappelijke structuur die we moeten beschermen en versterken, en die kan uitgroeien tot een robuust open ruimtenetwerk, een zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen. Een fijnmazigere groenblauwe dooradering van het landschap – zowel door de bebouwde als de onbebouwde ruimte – zorgt voor een verbinding van de verschillende onderdelen van het robuust open ruimtenetwerk.

De grote robuuste natuurgehelen in onze provincie zijn in hoofdzaak een Vlaams bevoegdheid. Vele van de geselecteerde robuuste natuurgebieden zijn in eigendom en/of beheer van de Vlaams overheid. De rol van de provincie ligt daarom vooral in het verder versterken van de groenblauwe dooradering (ook van de bebouwde ruimte) en het verbinden van de robuuste natuurgehelen.

SELECTIES

1

Aaneengesloten landbouwgebieden

Het aaneengesloten karakter van landbouwgebied is een belangrijke voorwaarde voor het voortbestaan en ontwikkelen van agrarische activiteiten en ook voor ecologische samenhang.

Een aantal delen van de provincie worden gekenmerkt door een zeer typerende open ruimte, voornamelijk gedomineerd door de agrarisch gebruik. De provincie wenst deze typische open ruimte(n) te behouden en versterken. Er wordt gestreefd naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van deze aaneengesloten landbouwgebieden. Er wordt daarbij nadruk gelegd op het behoud van de grondgebonden landbouw die als belangrijkste open ruimte functie primeert.

Het Vlaams Gewest heeft de agrarische macro-structuur afgebakend (cf. Herbevestigde Agrarische Gebieden en een aantal Vlaamse ruimtelijke uitvoeringplannen). Rekening houdend met het subsidiariteitsprincipe, wil de provincie op basis van de specifieke knelpunten en mogelijkheden gebiedsgericht ruimtelijke kaders uitwerken en slimme samenwerkingsverbanden opzetten.

Volgende 5 belangrijke aaneengesloten landbouwgebieden in onze provincie worden geselecteerd (zie kaart):

- Pajottenland
- Brabantse Kouters
- Tuinbouwgebied tussen Leuven en Brussel
- Brabants Plateau[62]
- Hageland/Haspengouw

Ook in deze landbouwgebieden is een groenblauwe dooradering wenselijk, onder meer met kleine landschapselementen, bloemenrijke perceelranden, groenbedekkers in het teeltplan, het verhogen van de concentratie van organisch materiaal in de bodem of specifieke teeltkeuzes met een hoge ecologische waarde.

[62] Met inbegrip van het plateau van Overijse.

2

Robuuste natuurgebieden

De zachte ruggengraat omvat, als grote natuurgehelen, alle rivier- en beekvalleien van een zekere schaal, de structurerende boscomplexen en de robuuste natuurverbindingen.

Volgende robuuste natuurgebieden in onze provincie worden geselecteerd (zie kaart):

23 structurerende **rivier- en beekvalleien**:
- Dendervallei
- Markvallei
- Zennevallei
- Dijlevallei[63]
- Demer- en Laakvallei
- Getevallei
- Vallei van de Grote Molenbeek
- Vallei van de Zuunbeek
- Vallei van de Weesbeek[64]
- Groene Vallei (Herent-Kampenhout-Kortenberg)
- Vallei van de Ijse
- Vallei van de Laan
- Vallei van de Winge
- Vallei van de Zwarte Beek
- Vallei van De Hulpe-Zwart water
- Vallei van de Grote Gete
- Vallei van de Kleine Gete
- Vallei van de Velpe
- Voervallei
- Hagelandse vallei (Motte en Wingevallei)
- Begijnenbeekvallei
- Leibeekvallei
- Bellebeekvallei en vallei van de Keurebeek/ Steenvoordbeek

8 structurerende **boscomplexen**:
- Hallerbos en nabije boscomplexen met bosgebieden en heiden
- Zonieënwoud
- Meerdaalwoud/Heverleebos/Bertembos/ Eikenbos
- Walenbos
- Boscomplexen ten noorden van de Demervallei tussen Aarschot en Diest
- Hagelandse bossen (Aarschot-Rillaar-Tielt-Winge-Lubbeek-Boutersem)
- Boscomplexen tussen Gete en Velpe (Heibos, Tienbunders, Begijnenbos, Zuurbemde)
- Kastanjebos als wezenlijk onderdeel van de robuuste natuurgebieden Vallei van de Weesbeek/Groene Vallei

3 belangrijke robuuste **natuurverbindingen**[65] (gebieden die ecologische verbinding leggen tussen de hogergenoemde robuuste natuurgebieden):
- Groene rand rond Brussel (randstedelijke groenzones rond Brussel)
- Valleien van de Bierbeek-Molenbeek-Herendaalbeek (verbinding tussen Dijlevallei/ Meerdaalwoud en Walembos)
- Vallei van de Grote Motte (verbinding tussen Walembos en Demervallei)

Deze grote natuurgehelen zijn bovendien plekken die de biodiversiteit in onze provincie beschermen. Naast een meer algemene soortenrijkdom komen hier de meeste bijzondere biotopen en bedreigde soorten voor. De samenhang tussen deze verschillende gebieden – zowel lokaal als bovenlokaal- is cruciaal voor de werking en de versterking van het openruimtenetwerk.

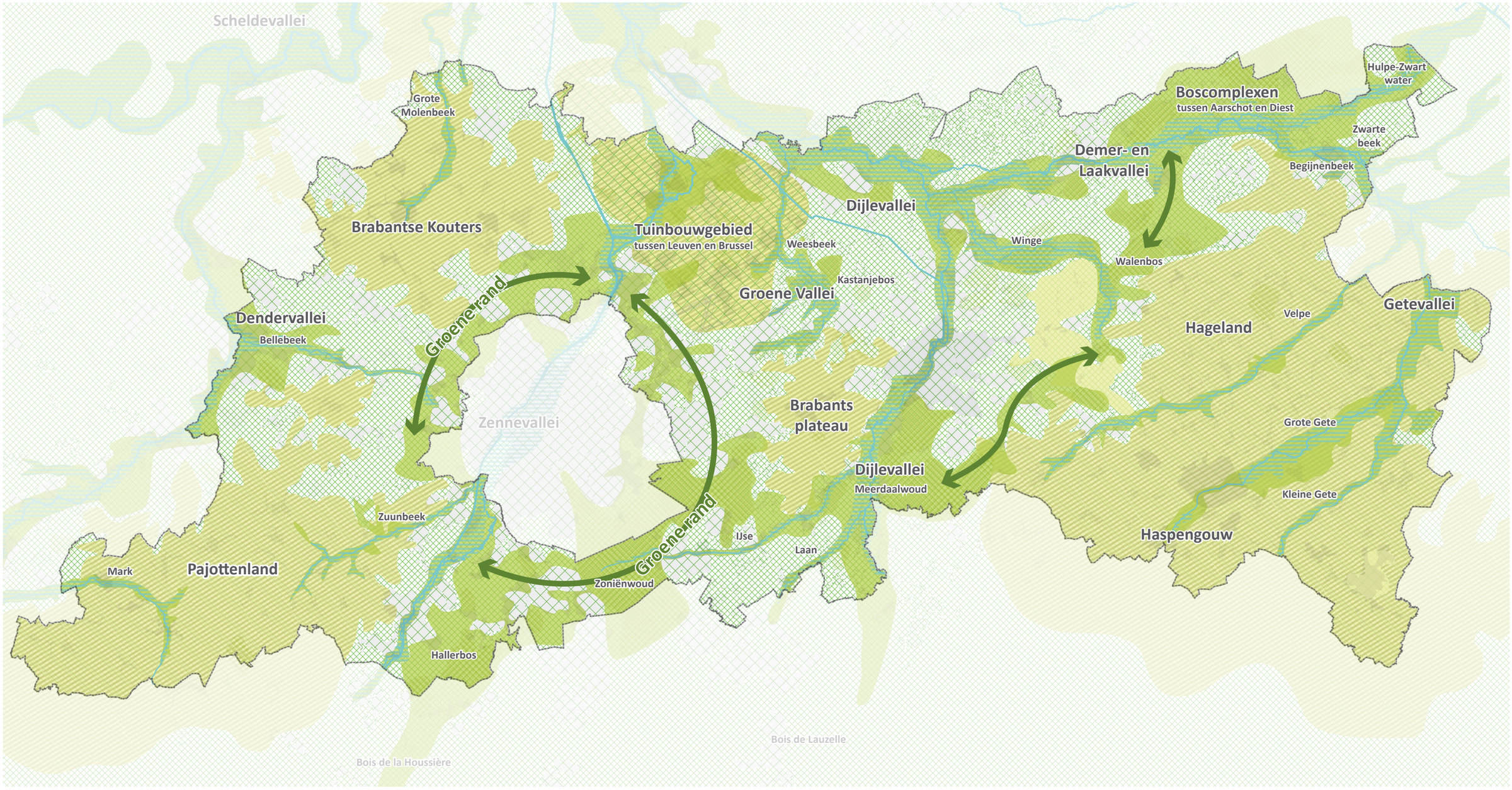
Een duurzaam beheer en maximale bescherming staan hierbij voorop. Door deze gebieden te verweven, te verbinden en te herstructureren, krijgt de zachte ruggengraat een betere samenhang en meer ecologische kwaliteit. De verdere uitwerking moet gebeuren in functie van de eigenheid van het landschap en potenties voor ecosysteemdiensten, bijvoorbeeld: tussen boscomplexen via de aanplant van bossen met gefaseerde aanplant en beheer, in beekvalleien onder de vorm van extensieve graslanden, bij kernen en steden onder de vorm van randbossen als speelbos, met recreatieve voorzieningen.

[63] Met inbegrip van de Doode Bemde

[64] Met inbegrip van de Molenbeekvallei (Boortmeerbeek).

[65] Deze gebieden leggen de verbinding tussen belangrijkste Natura 2000 en VEN-gebieden en kunnen een belangrijke rol spelen als noord-zuid migratieroutes voor soorten in onze provincie. Ze maken het openruimtenetwerk robuuster en daarmee ook adaptiever met het oog op de klimaatverandering.

ZACHTE RUGGENGRAAT - OPENRUIMTENETWERK



BIJLAGE - VOORZET OP GROND VAN INFORMATIEVE KENNISDELING VAN HET PROVINCIAAL ONDERZOEK NAAR KERNTYPERING

We zetten als provincie sterk in op kwalitatieve, multifunctionele kernen om de leefomgevingen in onze provincie duurzaam te maken en de verschillende uitdagingen het hoofd te kunnen bieden. Meer doen met dezelfde ruimte is de uitdaging. Om de versnippering van de open ruimte zo veel mogelijk in te perken en de bestaande open ruimte te bewaren of zelfs versterken, willen we het grootste deel van de bijkomende bebouwing en functies opvangen in kernen die multimodaal ontsloten zijn en voldoende voorzieningen hebben.

Het ontwikkelingsperspectief van een kern wordt mee bepaald door zijn huidig schaal. Hierbij denken we niet zozeer aan de grootte van de kern in oppervlakte, maar aan het huidige inwoners- en huishoudensaantal en de huishoudensdichtheid. De schaal van een kern hangt vaak samen met zijn ontsluiting en voorzieningenniveau. Kernen zijn immers historisch gegroeide knooppunten binnen netwerken van mobiliteit en voorzieningen.

Om een beleid 'op schaal van de kern' uit te werken is een inzicht in de specifieke kenmerken van de betreffende stads- of dorpskernen van belang. De uitwerking van een beleid 'op schaal van de kern' gebeurt daarom best op gemeentelijk niveau. Het zijn immers de gemeenten die de kernmerken van hun kernen het best in beeld hebben. Om het kernenbeleid intergemeentelijk af te stemmen wil de provincie wel middels deze bijlage een voorzet doen uitgaande van de kenmerken van de kernen binnen de bovenlokale netwerken inzake mobiliteit en voorzieningen naar aanleiding van het delen van gedegen provinciaal onderzoek. Deze voorzet is relevant om de verdere differentiatie van de stads- en dorpskernen op te baseren en het is belangrijk dat de andere overheden en partners, voor zover dit binnen het werkingsgebied valt van een dezer, hiermee aan de slag gaan. Aldus geschiedt deze voorzet louter informatie met het behoud van al de bevoegdheden en werkingsgebieden die aan de onderscheiden overheden toebehoren. Op het provinciaal onderzoek, gedaan met oog op eenheid in de provincie, kan worden verder gebouwd, doch hier kan uiteraard van worden afgeweken. Dit onderzoek geschiedde tevens naar aanleiding van veelvuldig overleg met lokale overheden en kadert binnen de ondersteunende en coöperatieve rol van de provincie ten gevolge van het veelvuldig overleg met lokale overheden en haar gedegen onderzoek. De lokale overheden behouden uiteraard de vrijheid voor de ontwikkeling van hun eigen visie en deze voorzet dient dus niet te worden doorvertaald. Deze bijlage legt in geen geval een bepaalde werkwijze op aan onderscheiden overheden die een eigen visie en invulling kunnen ontwikkelen. De bestaande bevoegdheidsverdelende regels, te vinden in onder meer het Gemeente- en Provinciedecreet, blijven onverlet gelden. De provincie zet wat dit betreft volop verder in op de samenwerking met de verschillende overheden.

3 parameters zijn relevant voor de verdere differentiatie van de stads- en dorpskernen met het oog op het toekomstig ruimtelijk beleid:

- Stedelijk of niet-stedelijk: Vlaanderen en de provincies bepaalden de contouren van de 'stedelijke gebieden' in uitvoering van het ruimtelijk beleid uit de structuurplannen. Die visie wordt verder ondersteund. Daarom nemen we deze factor mee in de kerntypering. Verdere verfijning, ook binnen de stedelijke gebieden, is wenselijk.
- Knoopwaarde of mate van multimodale bereikbaarheid voor personen. Dit geeft voor een plek de bereikbaarheid met verschillende vervoersmiddelen (openbaar vervoer, auto en fiets) weer. Bij de knoopwaarde wordt gekeken naar de positie van de kern in het vervoersnetwerk.
- Plaatswaarde of voorzieningenniveau. Dit geeft de hoeveelheid (aantal) en mix (verscheidenheid) aan voorzieningen op een bepaalde plek weer.

Op een basis van een inschaling van deze kenmerken werd door de provincie een voorzet van kerntypering uitgewerkt die een basis kan zijn voor een verdere gedifferentieerde aanpak voor de kernen. Deze kerntypering is een voorzet. De provincie doet de suggestie aan de gemeenten en andere partners om hier ook verder mee aan de slag te gaan. Het is daarbij een ruimtelijke opgave voor de gemeenten om een verdere differentiatie en verfijning vorm te geven voor de kernen op hun grondgebied. De provincie pleit daarbij wel voor een intergemeentelijke aanpak waarbij de provincie een ondersteunende rol kan en wil opnemen zonder in de plaats te treden van de gemeente.

De parameter zoals hierboven aangehaald kunnen wijzigen in de toekomst. Zo kan de knooppuntwaarde wijzigen door investeringen in openbaar vervoer en kan de plaatswaarde toe- en ook afnemen (voorzieningen die verdwijnen)… De toebedeling van een kern aan een bepaald type blijft bijgevolg een dynamisch gegeven. De voorzet ligt dus niet vast maar is te beschouwen als een instrument voor de gemeenten op mee aan de slag te gaan en de samenspraak over het kernversterkend beleid tussen de verschillende bestuursniveaus te faciliteren.

Bij een verdere verfijning van de kerntypering (door gemeentebesturen) zijn er daarenboven ook nog andere (niet-bovenlokale) parameters die mee in rekening kunnen gebracht worden, bv. de specifieke identiteit van een kern, de relatie met het landschap, de aanwezige natuurgehelen rond de kern, de ligging binnen het watersysteem, de relatie en samenhang ten opzichte van de omliggende kernen, etc.

Bij de uitwerking van de aanzet voor de kerntypering houden we rekening met de 3 bovenvermelde parameter om te komen tot 3 types van kernen:

- '**Stedelijke kernen**' zijn de meest dichtbevolkte gebieden in onze provincie. Dit zijn gebieden waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen de verschillende maatschappelijke activiteiten (wonen, werken, recreëren, ...), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is om ontwikkelingen te concentreren. Het specifiek stedelijk beleid wil activiteiten in deze gebieden concentreren en stimuleren. Het beleid is erop gericht de toekomstige groei van deze maatschappelijke activiteiten prioritair in deze gebieden op te vangen. Ze zijn ook in de toekomst belangrijke plekken voor innovatieve en kwaliteitsvolle woonprojecten om de bijkomende huishoudens op te vangen. Binnen de stedelijke kernen is ook aandacht nodig voor de diversiteit van het woonweefsel. Niet alle stadswijken hebben dezelfde potentie inzake verdichting of inplanting van bijkomende voorzieningen. Er dient ook voldoende aandacht te gaan naar groenblauwe dooradering om de woon- en leefkwaliteit in de stedelijke kernen te versterken.

  We selecteren 7 stedelijke kernen in onze provincie:
  - Halle met inbegrip van Sint-Rochus
  - Asse
  - Vilvoorde
  - Aarschot met inbegrip van Ourodenberg
  - Diest met inbegrip van Webbekom
  - Tienen met inbegrip van Bost
  - Leuven met inbegrip van Egenhoven, Heverlee, Kessel-Lo, Putkapel, Wijgmaal, Wilsele, Wilsele-dorp

- Dorpskernen met een relatief hoge knooppuntwaarde en/of voorzieningenniveau noemen we '**strategische dorpskernen**'. Deze kernen scoren sterker op multimodale bereikbaarheid en/of aanwezigheid van diverse types voorzieningen. Ze hebben een relatief (ten opzichte van de omliggende kernen) hogere knooppuntwaarde en/of voorzieningenniveau. Deze kernen kunnen in het toekomstig ruimtelijk beleid een strategische rol spelen. Belangrijk is om deze kernen in beeld te brengen omdat de potentiële ontwikkelingslocaties inzake wonen, werken en voorzieningen binnen deze kernen zullen moeten gezocht worden. Als provincie erkennen we dus dat deze 'strategische dorpskernen' ontwikkelingsmogelijkheden hebben op diverse vlakken. Deze kernen kunnen verhoudingsgewijs meer bijkomende groei opvangen dan de andere dorpskernen. Buiten de stedelijke kernen zijn het dus deze 'strategische dorpskernen' die hoofdzakelijk de dynamiek (wonen, bedrijvigheid, voorzieningen) dienen op te vangen.

- De dorpskernen met een relatief lagere knooppuntwaarde en voorzieningenniveau worden aangeduid als '**landelijke dorpskernen**'. Ook deze landelijke dorpskernen zijn geschikt om de lokale groei op te bundelen. Om de vergrijzing en de gezinsverdunning op te vangen, zijn aangepaste woontypologieën nodig in de kernen. Vooral het aanbod aan kleine wooneenheden moet versterkt worden. Zeker voor deze woningtypes is het belangrijk dat ze in de dorpskernen terechtkomen. Daarom is het aangewezen deze extra woningen te clusteren in een verkeersluw dorpshart, gecombineerd met bestaande en/of nieuwe voorzieningen. In de landelijke dorpskernen wordt een selectieve verdichting vooropgesteld die het landelijk karakter van deze kernen vrijwaart. Deze kernen zijn immers vaak bepalend voor de identiteit van het landelijk gebied. Een te sterke verdichting zou deze identiteit ondergraven. Het voorzieningenniveau is in veel van deze kernen vaak ook te beperkt om een significante aangroei van het woningbestand te verantwoorden. Deze groei zou ook ten koste gaan van de groei in de steden en de strategische dorpskernen. Het behoud van het landelijk karakter primeert in deze kernen. Een selectieve verdichting nabij de centra van deze kernen kan wel ondersteund worden. In deze kernen zal het aanduiden van verdichtingslocaties in de centra samen moeten gaan met initiatieven voor behoud van het landelijk karakter van het woonweefsel én een beperking van het bijkomende woonaanbod buiten de verdichtingszones. Er wordt gestreefd naar het inpassen van de groei in het bestaande woonweefsel. De regie om deze selectieve verdichting vorm te geven ligt bij de gemeente. De ruimtelijke ordening van de kern wordt bepaald door de gemeente.

KERNENTYPERING

De kernencategorisering uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan met de bijhorende ontwikkelingsperspectieven werd herbekeken en opnieuw geanalyseerd. De noodzaak voor een kernversterkend beleid binnen onze provincie vloeit voort vanuit de vatstelling dat de ruimte schaars is en uit de vaststelling dat de vraag naar ruimte toeneemt.

De stedelijke kernen, de potentieel stedelijke kernen, de kernen binnen de afbakeningslijnen van de stedelijke gebieden en Vilvoorde (ligging in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) worden geselecteerd als stedelijke kern.

De overige kernen worden volgens een methodiek gebaseerd op knooppuntwaarde en plaatswaarde geherevalueerd. Deze methodiek werd reeds aangehaald in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De Vlaamse overheid wil de schaarse open ruimte optimaal benutten door woon- en werkplekken te concentreren nabij collectieve vervoersknopen en/ of locaties met een goed voorzieningenniveau. Er werden voor Vlaanderen vier soorten locaties gedefinieerd die de combinatie maken tussen enerzijds de knooppuntwaarde en anderzijds het voorzieningenniveau.[1]

De mobiliteitsinfrastructuur (knooppuntwaarde) en het voorzieningenniveau (plaatswaarde), vormen twee belangrijke parameters om het toekomstige ruimtelijke beleid vorm te geven. De herevaluatie van de kernen behandelt dus zowel de knoopwaarde van de locatie als het aanwezige voorzieningenniveau.

Indien een kern gelegen is langs een hoogwaardig openbaar vervoers-stamlijn (hoge knooppuntwaarde) en/of een hoog voorzieningenniveau heeft (hoge plaatswaarde t.o.v. de omliggende kernen) wordt de kern geselecteerd als strategische dorpskern.

Kernen met een matig voorzieningenniveau en een beperkte knooppuntwaarde worden geselecteerd als een landelijke dorpskern.

Locaties met een te beperkt voorzieningenniveau en een te beperkte knooppuntwaarde worden geselecteerd als woongebieden buiten de kern.

Vanuit het subsidiariteitsprincipe zijn de gemeenten het best geplaatst om de ontwikkelingsopties die gekoppeld zijn aan deze selecties ook in de praktijk te brengen. op basis van de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau werd samen met de gemeentebesturen gekeken welke beleidscategorie van toepassing was voor de verschillende kernen. De kernenselectie werd uitvoerig besproken met de gemeenten tijdens verschillende overlegmomenten en werd waar nodig bijgestuurd.

De provincie wenst via deze bijlage een voorzet aan te reiken om gemeenten te ondersteunen in de uitwerking van de visie inzake woonontwikkelingen. De gemeente kan de perspectieven voor de eigen kernen verder verfijnen.

[1] Departement omgeving (2018b). Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Beleidsdocument. Brussel: Departement Omgeving.

KERNTYPERING PER GEMEENTE

	Stedelijke kern	Strategische dorpskern	Landelijke dorpskern
Aarschot			
Aarschot	x		
Ourodenberg	x		
Gelrode			x
Gijmel			x
Langdorp			x
Rillaar		x	
Wolfsdonk			x
Affligem			
Essene			x
Hekelgem			x
Teralfene		x	
Asse			
Asse	x		
Asse - Terheide			x
Mollem			x
Relegem			x
Asbeek			x
Bekkerzeel			x
Kobbegem			x
Bollebeek			x
Krokegem			x
Walfergem			x
Zellik		x	
Beersel			
Alsemberg		x	
Beersel			x
Dworp			x
Huizingen			x
Lot			x
Begijnendijk			
Begijnendijk		x	
Betekom			x
Bekkevoort			
Assent		x	
Wersbeek			x
Bekkevoort		x	

KERNTYPERING PER GEMEENTE

	Stedelijke kern	Strategische dorpskern	Landelijke dorpskern
Bertem			
Bertem		x	
Korbeek-Dijle			x
Leefdaal		x	
Sint-Verone			x
Bever			
Bever		x	
Bierbeek			
Bierbeek		x	
Korbeek-Lo		x	
Lovenjoel			x
Opvelp			x
Boortmeerbeek			
Boortmeerbeek		x	
Haacht-station		x	
Hever		x	
Schiplaken			x
Boutersem			
Boutersem		x	
Butsel			x
Kerkom			x
Neervelp			x
Roosbeek			x
Vertrijk			x
Diest			
Deurne			x
Diest	x		
Kaggevinne			x
Molenstede			x
Schaffen		x	
Webbekom	x		
Dilbeek			
Dilbeek		x	
Groot-Bijgaarden		x	
Itterbeek		x	
Schepdaal		x	
Sint-Gertrudis-Pede			x
Sint-Martens-Bodegem			x
Sint-Ulriks-Kapelle			x

KERNTYPERING PER GEMEENTE

	Stedelijke kern	Strategische dorpskern	Landelijke dorpskern
Wolsem		x	
Bettendries			x
Drogenbos			
Drogenbos		x	
Galmaarden			
Galmaarden-Rode		x	
Tollembeek		x	
Vollezele			x
Geetbets			
Geetbets		x	
Rummen			x
Glabbeek			
Bunsbeek/Boeslinter			x
Glabbeek		x	
Gooik			
Gooik		x	
Kester			x
Leerbeek			x
Oetingen			x
Strijland			x
Grimbergen			
Beigem			x
Grimbergen		x	
Humbeek			x
Strombeek-Bever		x	
Verbrande brug			x
Haacht			
Haacht		x	
Haacht-station		x	
Tildonk			x
Wakkerzeel			x
Wespelaar			x
Halle			
Buizingen			x
Essenbeek			x
Halle	x		
Lembeek			x
Sint-Rochus	x		

KERNTYPERING PER GEMEENTE

	Stedelijke kern	Strategische dorpskern	Landelijke dorpskern
Herent			
Herent		x	
Veltem-Beisem			x
Winksele			x
Herne			
Herfelingen			x
Sint-Pieters-Kapelle			x
Edingen (tegen Waalse grens)			x
Herne		x	
Hoegaarden			
Meldert			x
Hoksem			x
Outgaarden			x
Hoegaarden		x	
Hoeilaart			
Hoeilaart/Groenendaal		x	
Holsbeek			
Holsbeek-Plein			x
Holsbeek		x	
Kortrijk-Dutsel			x
Nieuwrode			x
Huldenberg			
Huldenberg		x	
Loonbeek			x
Neerijse			x
Ottenburg			x
Sint-Agatha-Rode			x
Wolfshagen			x
Kampenhout			
Kampenhout		x	
Kampenhout-Berg		x	
Relst			x
Buken			x
Nederokkerzeel			x
Kapelle-op-den-Bos			
Kapelle-op-den-Bos		x	
Oxdonk			x
Ramsdonk			x
Nieuwenrode			x

KERNTYPERING PER GEMEENTE

	Stedelijke kern	Strategische dorpskern	Landelijke dorpskern
Keerbergen			
Keerbergen-centrum		x	
Kortenaken			
Kortenaken		x	
Hoeleden			x
Waanrode			x
Kortenberg			
Everberg			x
Kortenberg		x	
Erps-Kwerps		x	
Meerbeek			x
Schoonaarde		x	
Kraainem			
Noordoost-Kraainem		x	
Noordwest-Kraainem		x	
Midden-Kraainem		x	
Stokkel		x	
Landen			
Ezemaal			x
Landen		x	
Attenhoven			x
Neerwinden		x	
Walshoutem			x
Lennik			
Eizeringen		x	
St-Kwintens-Lennik		x	
St-Martens-Lennik			x
Leuven			
Egenhoven	x		
Heverlee	x		
Kessel-Lo	x		
Leuven	x		
Putkapel	x		
Wijgmaal	x		
Wilsele	x		
Wilsele-dorp	x		
Liedekerke			
Liedekerke		x	
Linkebeek			
Linkebeek		x	

KERNTYPERING PER GEMEENTE

	Stedelijke kern	Strategische dorpskern	Landelijke dorpskern
t Holleken			x
Linter			
Neerlinter/Drieslinter		x	
Melkwezer			x
Orsmaal		x	
Wommersom			x
Londerzeel			
Londerzeel		x	
Malderen		x	
Sint-Jozef			x
Steenhuffel			x
Lubbeek			
Binkom			x
Linden		x	
Lubbeek-Sint Martinus		x	
Pellenberg			x
Sint-Bernard		x	
Machelen			
Diegem		x	
Machelen		x	
Meise			
Meise		x	
Sint-Brixius-Rode			x
Oppem			x
Westrode			x
Wolvertem		x	
Merchtem			
Merchtem		x	
Brussegem			x
Peizegem			x
Opwijk			
Mazenzele			x
Nijverseel			x
Opwijk		x	
Oud-Heverlee			
Blanden			x
Haasrode		x	
Oud-Heverlee		x	
Vaalbeek			x
Sint-Joris-Weert		x	

KERNTYPERING PER GEMEENTE

	Stedelijke kern	Strategische dorpskern	Landelijke dorpskern
Overijse			
Eizer			x
Terlanen			x
Jezus-Eik		x	
Maleizen			x
Overijse		x	
Tombeek			x
Pepingen			
Pepingen		x	
Bellingen			x
Heikruis			x
Roosdaal			
Borchtlombeek			x
Onze-Lieve-Vrouw-Lombeek			x
Pamel-Ledeberg		x	
Poelk			x
Strijtem			x
Rotselaar			
Rotselaar		x	
Heikant			x
Werchter			x
Wezemaal		x	
Scherpenheuvel-Zichem			
Averbode			x
Okselaar			x
Scherpenheuvel		x	
Schoonderbuken			x
Testelt		x	
Zichem		x	
Sint-Genesius-Rode			
St-GenesiusRode-dorp		x	
Den Hoek			x
Middenhut		x	
Sint-Pieters-Leeuw			
Negenmanneke		x	
Ruisbroek		x	
Sint-Pieters-Leeuw			x
Vlezenbeek			x
Zuun		x	

KERNTYPERING PER GEMEENTE

	Stedelijke kern	Strategische dorpskern	Landelijke dorpskern
Steenokkerzeel			
Melsbroek			x
Perk			x
Steenokkerzeel (zonder Wambeek)		x	
Ternat			
Essenehoek		x	
St-Katherina-Lombeek		x	
Ternat		x	
Wambeek			x
Tervuren			
Duisburg			x
Moorsel			x
Tervuren		x	
Vossem			x
Tielt-Winge			
Houwaart			x
Kraasbeek			x
Sint-Joris-Winge		x	
Meensel-Kiezegem			x
Tielt		x	
Tienen			
Bost	x		
Hakendover			x
Kumtich		x	
Oplinter			x
Vissenaken			x
Neerwinden			x
Tienen	x		
Tremelo			
Baal			x
Tremelo		x	
Vilvoorde			
Houtem			x
Kassei		x	
Koningslo		x	
Peutie			x
Vilvoorde	x		
Wemmel			
Wemmel		x	

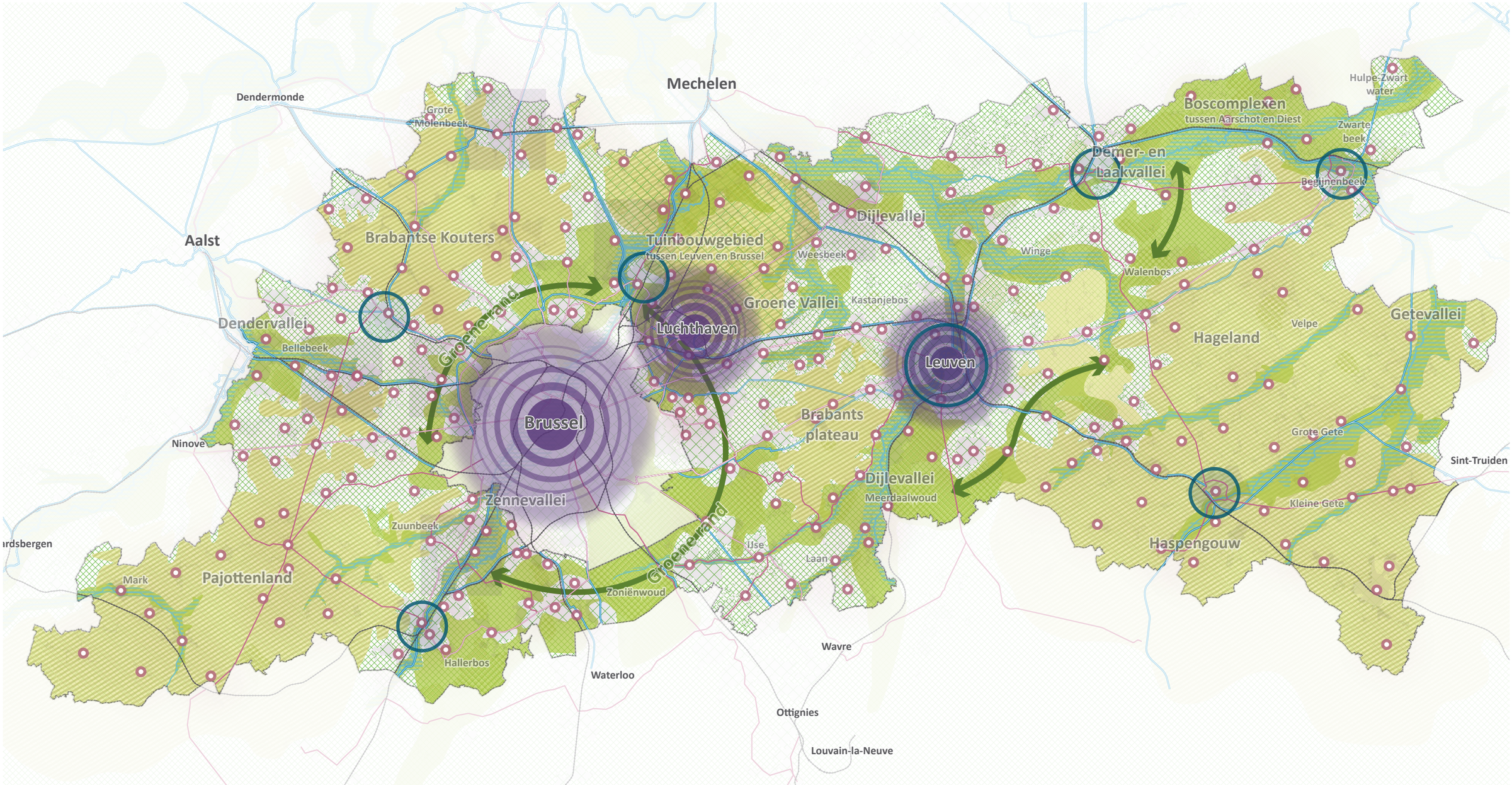
KERNTYPERING PER GEMEENTE

	Stedelijke kern	Strategische dorpskern	Landelijke dorpskern
Wezembeek-Oppem			
Oppem		x	
Wezembeek		x	
Zaventem			
Nossegem		x	
St-Stevens-Woluwe		x	
Sterrebeek		x	
Zaventem		x	
Zemst			
Elewijt			x
Eppegem		x	
Hofstade		x	
Weerde		x	
Laar			x
Zemst		x	
Zoutleeuw			
Budingen			x
Halle-Booienhoven			x
Dormaal			x
Zoutleeuw		x	

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De gewenste ruimtelijke structuur geeft een synthese weer van de Harde ruggengraat (netwerk van kernen en knooppunten) en de Zachte ruggengraat (openruimtenetwerk). De plankaarten worden over elkaar heen gelegd om bestaande spanningen tussen beide structuren te detecteren. De inzichten uit deze synthese hielpen om verschillende acties te selecteren. In het volgende hoofdstuk (4 Provinciale werven - 4 krachtlijnen voor actie) wordt er dieper ingegaan op de verschillende acties per krachtlijn.

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR



ACTIE

VLAAMS-
BRABANT

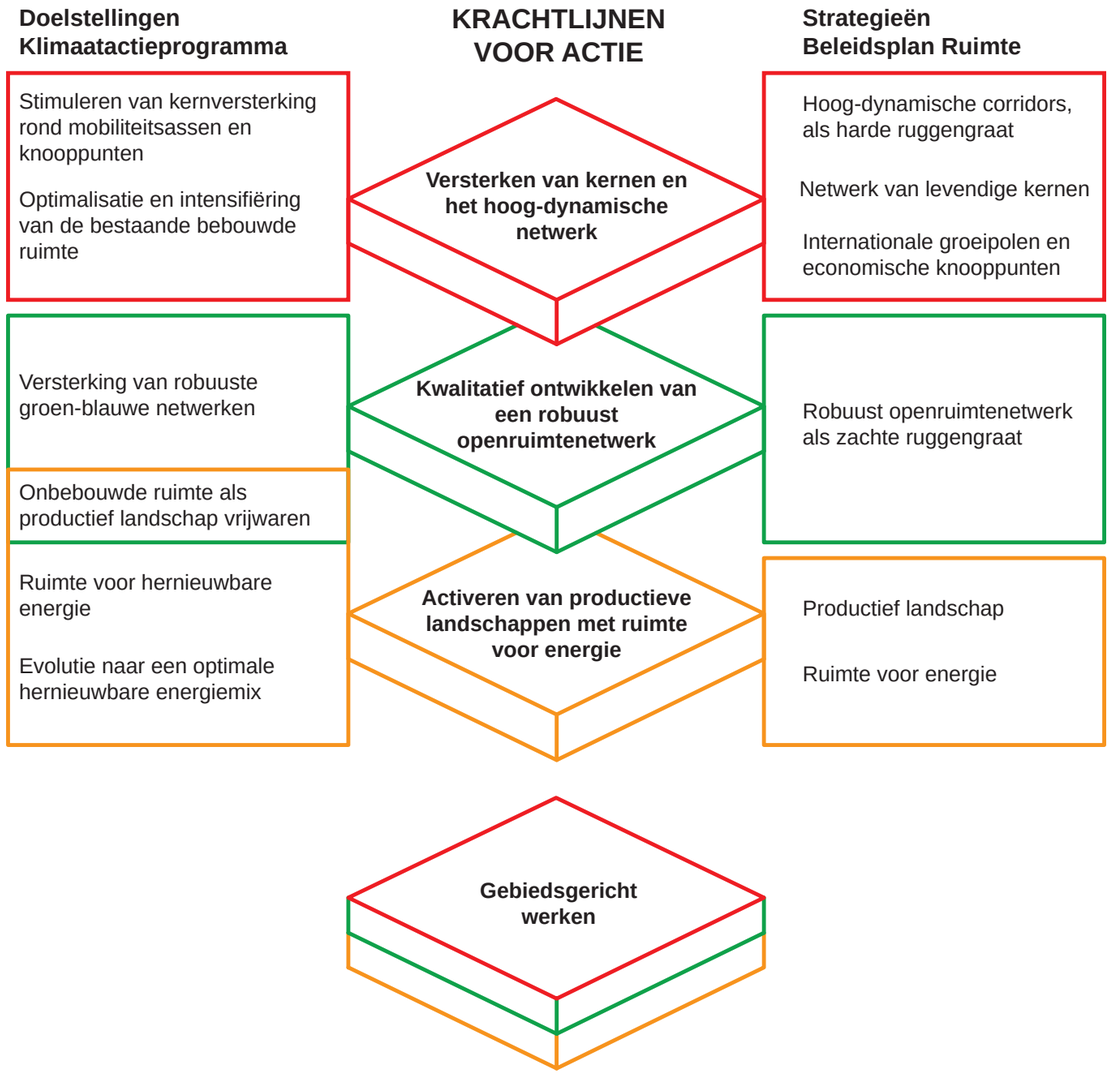
kruispunt van vele werelden

4 PROVINCIALE WERVEN

–

4 KRACHTLIJNEN VOOR ACTIE

In dit hoofdstuk (beleidskader provinciale werven) worden de beleidslijnen verder vertaald naar krachtlijnen voor actie op provinciaal niveau. Er wordt duidelijk gemaakt welke de provinciale ruimtelijke werven zijn en de rol van de provincie binnen het ruimtelijke beleid wordt verduidelijkt.



✱ ACTIEPROGRAMMA RUIMTE: Schema

4 PROVINCIALE WERVEN – 4 KRACHTLIJNEN VOOR ACTIE

Het provinciaal ruimtelijk beleid zal de komende decennia inhoudelijk inzetten op de versterking van de grote en samenhangende structuren die bovenlokaal zijn ingebed. De ruimtelijke werven beschrijven daarbinnen de grote veranderingsopgaven waar het provinciaal ruimtelijk beleid zich sterk voor zal maken. Het provinciaal ruimtelijk beleid garandeert de realisatie van deze werven door hier zelf invulling aan te geven via eigen initiatieven maar toch vooral door actief samen te werken en afspraken te maken met andere overheden of partners. Daarbij ligt de rol van de provincie vooral in ondersteunen, stimuleren en adviseren van de gemeentebesturen. Binnen de gebiedsgerichte werking wil de provincie ook de regisseursrol blijven opnemen.

De provinciale ruimtelijke werven zijn opgevat als 4 krachtlijnen voor actie.

De strategieën uit de strategische visie worden daarbij gebundeld. Deze bundeling koppelt ook mee met de doelstellingen uit het klimaatactieprogramma van de provincie (cf. figuur). Onder elke werf of krachtlijn worden (niet -limitatief) de belangrijkste provinciale ruimtelijke opgaves gegroepeerd. Deze opgaves moeten hun hun concretisering en doorvertaling kennen in uitvoering van dit beleidsplan. Ze vormen daarmee de basis voor het Actieprogramma Ruimte dat gekoppeld is aan elke legislatuurperiode.

De ruimtelijke ontwikkeling van de provincie zal niet alleen op provinciaal niveau bepaald worden, maar op de drie bestuurlijke niveaus (gewest, provincie en gemeente) en dit door middel van twee soorten plannen op ieder niveau (ruimtelijke beleidsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen). De basis voor het eigen ruimtelijk beleid op gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau en de samenwerking tussen deze bestuursniveaus zit vervat in het subsidiariteitsprincipe.

Het subsidiariteitsprincipe

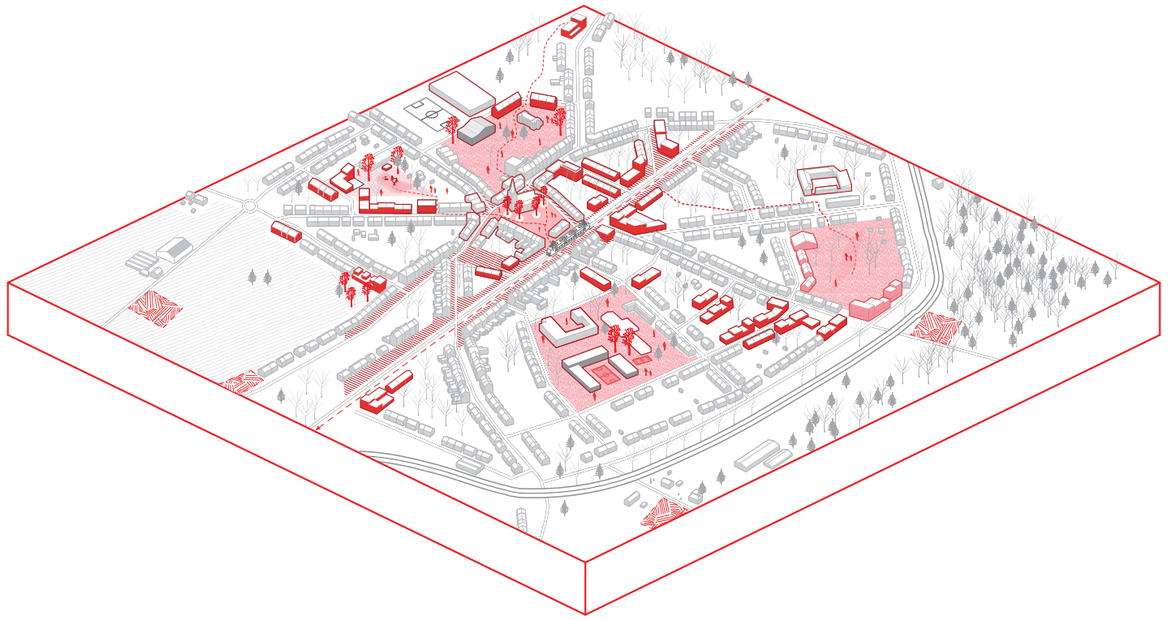
Het subsidiariteitsprincipe speelt een belangrijke rol in de beleidsplanning die gevoerd wordt op drie niveaus. Het principe kan als volgt omschreven worden. Het subsidiariteitsbeginsel houdt in dat elke inzake ruimtelijke ordening bevoegde overheid zich bezighoudt met die materies die geëigend zijn om op het bewuste niveau geregeld te worden. Beslissingen moeten genomen worden op het meest geschikte niveau. Een beslissing op een hoger niveau is te verantwoorden als het belang en/of de reikwijdte ervan het lagere niveau duidelijk overstijgt. Een hoger niveau treedt slechts op voor zover de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door het lager niveau kunnen worden verwezenlijkt.

Het subsidiariteitsbeginsel heeft in het raam van de beleidsplanning een drievoudige doorwerking.

1) Het subsidiariteitsbeginsel is bepalend voor de inhoud van de ruimtelijke beleidsplannen van de drie niveaus. Dit sluit niet uit dat een ruimtelijk beleidsplan aanwijzingen bevat over de inhoud van de eventuele ruimtelijke beleidsplannen van de andere niveaus.

2) Het subsidiariteitsbeginsel is bepalend voor de taakverdeling m.b.t. de uitvoering van de ruimtelijke beleidsplannen. Dit houdt onder meer in dat de overheid die een ruimtelijk beleidsplan opstelde, de uitvoering van delen ervan kan opdragen aan andere overheden. De werking van de subsidiariteit houdt ook in dat elk van de drie niveaus de verantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van het betreffende ruimtelijk beleidsplan.

3)Tenslotte impliceert het subsidiariteitsbeginsel nog dat provincies en gemeenten de provinciale en gemeentelijke belangen bewaken voor zover die geraakt worden door het hogere planniveau. Dit gebeurt vanuit de ruimtelijke visie die wordt of werd ontwikkeld in het eigen ruimtelijk beleidsplan.'



✱ ACTIEPROGRAMMA RUIMTE - KRACHTLIJN 1: Versterken van kernen en het hoogdynamisch netwerk

1

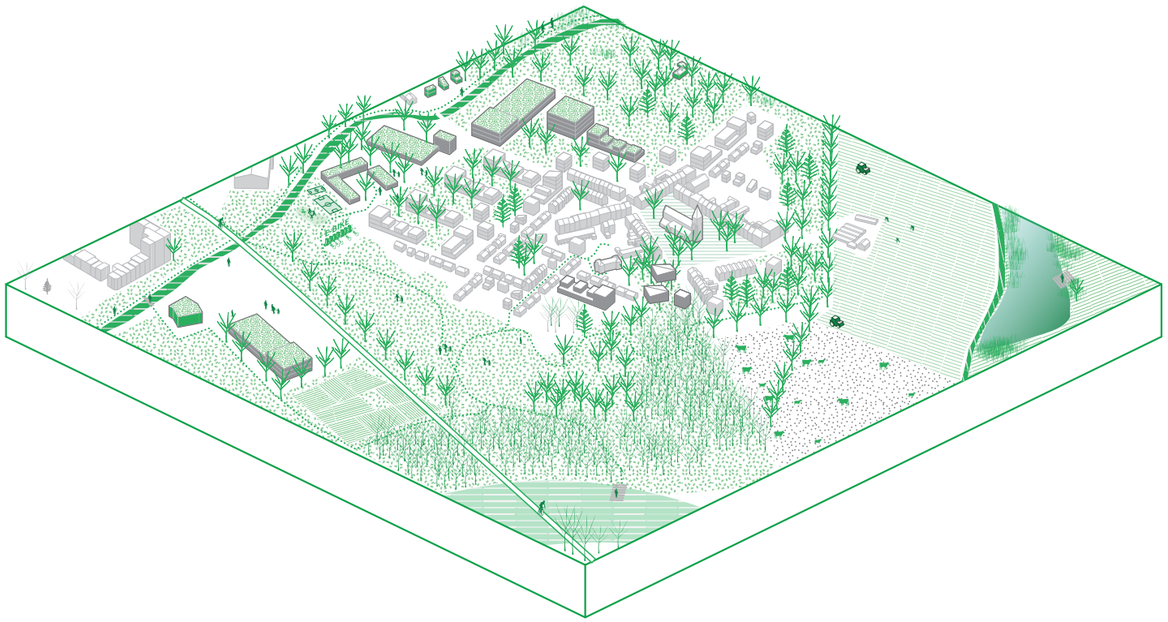
Versterken van kernen en het hoogdynamisch netwerk

Binnen deze werf wordt ingezet op het versterken van de ‘harde ruggengraat’ voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals in de voorgaande beleidskaders van dit plan beschreven. Daarbij ligt de rol van de provincie vooral in ondersteunen, stimuleren en adviseren van de gemeentebesturen. De bevoegdheden inzake wonen en voorzieningen liggen immers vooral bij de gemeentebesturen. De provincie zal trachten de intergemeentelijk overlegvorm te geven en te faciliteren in dit verband. Vanuit haar rol als adviesverlener engageert de provincie zich tot een constructieve houding met respect voor de gemeentelijk bevoegdheden. Vanuit haar bovenlokale rol zal de provincie ook inzetten op kennisuitwisseling tussen gemeenten door middel van aanrijken van goede voorbeelden, typevoorbeelden en leidraden voor de vergunnings- en planningspraktijk.

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves vallen binnen deze provinciale werf:

- Beleidslijnen rond kernversterking en ruimtelijk rendement juridisch verankeren via stedenbouwkundige instrumenten;
- Ondersteunen van gemeenten bij kernversterkend beleid;
- Optimaliseren stationsomgevingen en andere openbaar vervoerknooppunten;
- Optimaliseren en versterken mobiliteitsassen binnen het hoogwaardig netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-netwerk);
- Optimaliseren en opwaarderen bestaande bedrijvenzones;
- Stimuleren van woonprojecten in de kernen;
- Stimuleren en ondersteunen van projecten van woningdelen[66];
- Ondersteunen en begeleiden van gemeenten bij duurzame ontwikkeling van woonwijken;
- Regisseursrol opnemen bij realisatie van kwalitatieve fietsroutes en fietsinfrastructuur met focus op fietssnelwegen en strategisch belangrijke routes;
- Ondersteunen van innoverende projecten rond slimme logistiek;
- Stimuleren van de uitbouw van een kwalitatief en samenhangend netwerk van trage wegen;
- Ondersteunen gemeenten bij duurzame versterking van handelskernen.

[66] Woningdelen is de koepelterm voor opsplitsingen en woonvormen zoals co-wonen, cohousing, woongroepen en zorgwoningen.



✱ ACTIEPROGRAMMA RUIMTE - KRACHTLIJN 2: Kwalitatief ontwikkelen van een robuust open ruimte netwerk

2

Kwalitatief ontwikkelen van een robuust open ruimte netwerk

Binnen deze werf wordt ingezet op het versterken van de 'zachte ruggengraat' voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals in de voorgaande beleidskaders binnen dit plan beschreven. Daarbij ligt de rol van de provincie vooral in het doorvertalen van de Vlaamse initiatieven naar het gemeentelijk niveau.

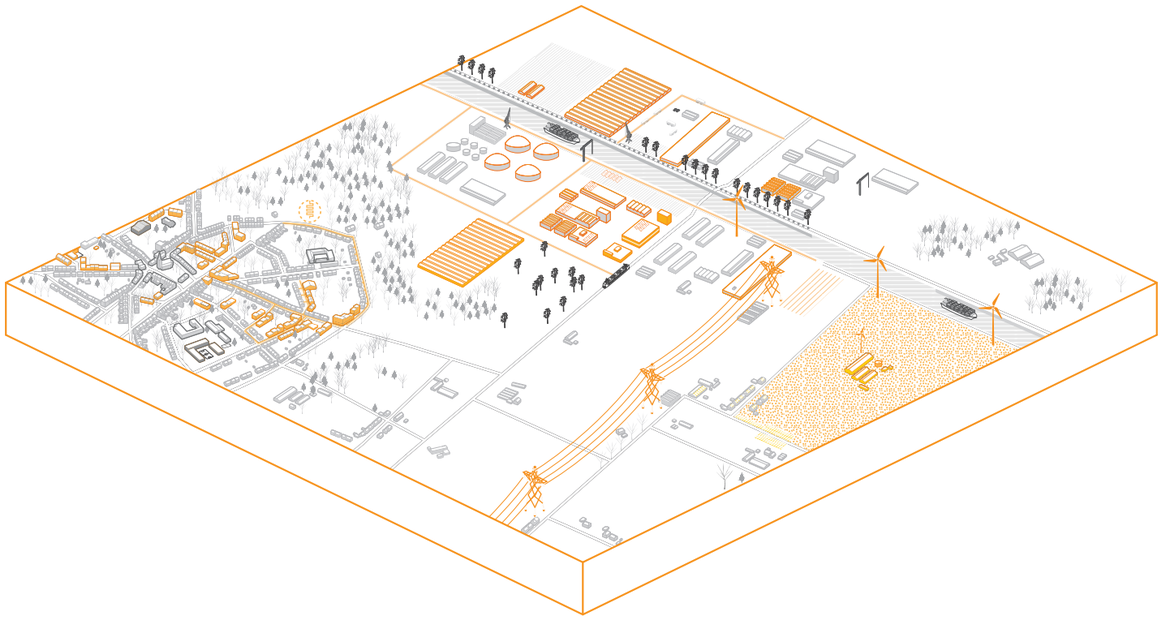
De bevoegdheden inzake open ruimte liggen immers vooral bij de Vlaamse overheid. De provincie zal trachten complementair te werken ten opzichte van de Vlaamse planprocessen voor de grote natuur en landbouwstructuren in onze provincie.

Vanuit haar rol als intermediair bestuursniveau zet de provincie daarom vooral in op de versterking van de groenblauwe dooradering van het grondgebieden om de grote natuurgehelen te verbinden. In dit verband wordt daarom vooral ingezet op het verder ondersteunen van de gemeenten bij hun open ruimtebeleid. Bijzondere aandacht zal gaan naar het verder verduurzamen van de bestaande bedrijventerreinen in deze.

Vanuit haar rol als belangrijkste waterloopbeheerder zal de provincie zich verder engageren in het realiseren van een meer natuurlijk watersysteem. Integraal waterbeheer en klimaatadaptatie vormen daarbij belangrijke uitgangspunten.

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves vallen onder deze provinciale werf:

- Ondersteunen van gemeenten bij open ruimtebeleid;
- Onderzoek naar instrumenten om ontradend beleid te voeren ten aanzien van het minder goed gelegen juridisch aanbod aan bouwpercelen;
- Verduurzamen van bestaande bedrijventerreinen;
- Stimuleren van terreinacties voor herbebossing en bosuitbreiding;
- Ondersteunen en stimuleren van terreinacties voor de aanplant van hagen, houtkanten, bomenrijen en solitaire bomen;
- Realisatie van een robuust groen-blauw netwerk en groen-blauwe dooradering in de provincie door het uitvoeren van gebiedsgerichte projecten en samenwerking met open-ruimte partners;
- Realiseren van een meer natuurlijk watersysteem (gekoppeld aan de rol van de provincie als belangrijkste waterloopbeheerder);
- Preventie van verdroging of wateroverlast door een gedifferentieerd waterlopenbeheer en andere maatregelen;
- Het watersysteem vrijwaren van ongewenste ingrepen via de watertoets en provinciale verordeningen inzake waterbeleid;
- Inrichting en optimalisatie van gecontroleerde overstromingsgebieden;
- Ondersteunen gemeenten bij erosiebestrijding;
- Ondersteunen gemeenten bij de opmaak van hemelwaterplannen;
- Stimuleren van waterpreventieve maatregelen.



✱ ACTIEPROGRAMMA RUIMTE - KRACHTLIJN 3: Activeren van productieve landschappen met ruimte voor energie

3

Activeren van productieve landschappen met ruimte voor energie

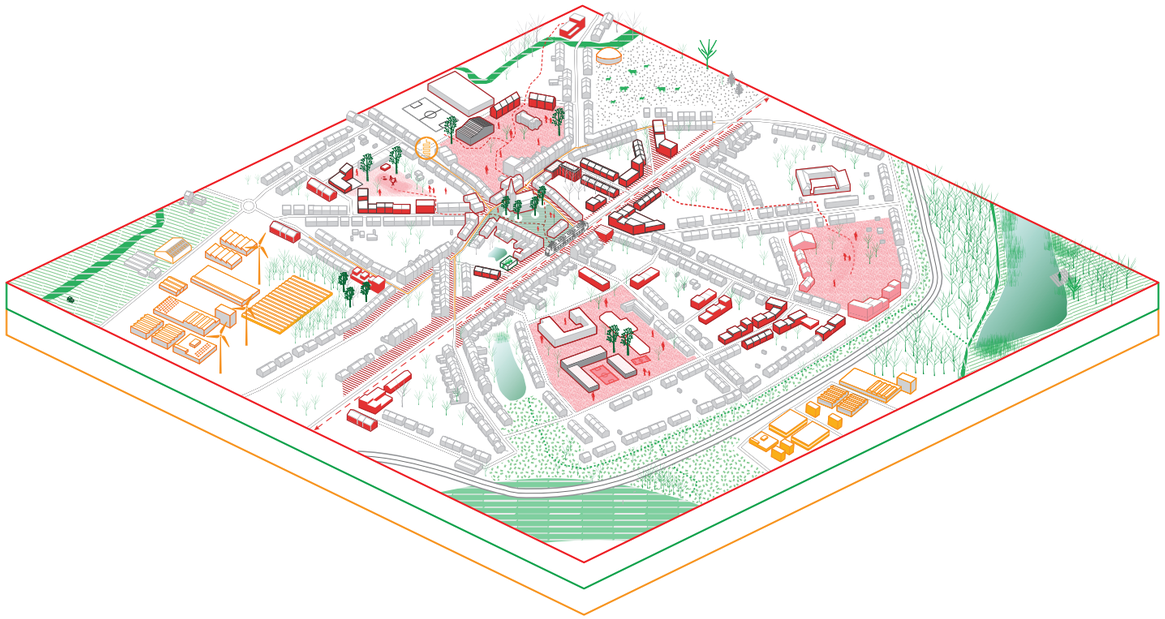
Deze krachtlijn zet in op de realisatie van de beleidslijnen inzake energie zoals in het beleidskader energie is beschreven. Daarbij ligt de rol van de provincie vooral in uitbouwen van kennis en het aanjagen van nieuwe initiatieven inzake hernieuwbare energie.

De bevoegdheden inzake energie zijn sterk versnipperd en concrete projecten vragen vaak een doorgedreven expertise. De provincie wil de gemeenten ondersteunen op het vlak van kennisopbouw en – uitwisseling.

De provincie zet zelf vooral in op de verduurzaming van bestaande bedrijventerreinen in deze. Binnen bedrijvenzones kunnen immers zowel belangrijke bronnen worden gevonden van warmte en energie als belangrijke winsten worden geboekt inzake energie-efficiëntie. Het zijn kansrijke plekken voor de uitwisseling van warmte- en energiereststromen.

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves vallen onder deze provinciale werf:

- Systematisch aandacht voor hernieuwbare energie in provinciale projecten;
- Uitwerken en uitvoeren van een provinciaal warmtebeleid;
- Warmtenetten leren kennen, promoten en ondersteunen;
- Uitvoering of ondersteuning pilootprojecten rond gebruik van biomassa voor energietoepassingen;
- Kennisopbouw en -uitwisseling over hernieuwbare energie;
- Stimuleren coöperatieve hernieuwbare energietransities;
- Opstarten of ondersteunen van pilootprojecten in het kader van een optimale hernieuwbare energiemix;
- Verhogen van kennis rond klimaatadaptatie en mogelijkheden voor integratie binnen processen betreffende Vlaams-Brabants klimaatbeleid;
- Stimuleren van energie-efficiëntie en optimalisatie van energie bij bedrijven;
- Stimuleren van CO2-neutraliteit en duurzaamheid bij de herontwikkeling van verouderde bedrijvenzones en de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen;
- Stimuleren van energiebesparing en hernieuwbare energieproductie in de landbouw;
- Stimuleren van duurzame landbouwpraktijken;
- Stimuleren, ondersteunen en bekend maken van korte keten initiatieven;
- Uitbouwen van kennis, voorlichting en advisering rond duurzame en innovatieve teelten en technieken;
- Ondersteuning acties en projecten rond duurzame voeding en het terugdringen van voedselverlies;
- Informeren en adviseren over duurzaam gebruik van materialen, energie en water;
- Ondersteunen acties en projecten rond duurzame en/of gedeelde consumptie.



✱ ACTIEPROGRAMMA RUIMTE - KRACHTLIJN 4: Gebiedsgericht werken

4

Gebiedsgericht werken

Deze werf zet in op de gebiedsgerichte integratie van de beleidslijnen uit dit beleidsplan. De gebiedsgerichte ontwikkeling is een geïntegreerde ontwikkeling, zowel op Vlaams als bovenlokaal niveau. Het schetst de praktijk die een antwoord biedt op dagdagelijkse ruimtelijke vraagstukken. In de gebiedsgerichte werking kunnen overheden en andere belanghebbenden hun projecten afstemmen voor bijvoorbeeld de ontwikkeling van nieuwe woongelegenheden, werkplekken, voorzieningen, infrastructuur, recreatie, landbouw, natuur en bos. Het ruimtelijk beleid zet in op geïntegreerde en gebiedsgerichte ruimtelijke ontwikkeling als werkpraktijk. Dit is een dynamisch proces van visievorming, programmering, uitvoering, realisatie en evaluatie op bovenlokaal niveau. Het doel is vanuit een gemeenschappelijke visie en doelstellingen, projecten van verschillende overheden, maatschappelijke partners, ondernemers en burgers af te stemmen en te realiseren.

De provincie kan en wil haar rol opnemen als regisseur van de gebiedsgerichte werking. In uitzonderlijke gevallen en waar Vlaamse werven aan de orde zijn zal ook Vlaanderen de rol van regisseur opnemen. Regisseurs ondersteunen zowel inhoudelijk, organisatorisch als praktisch de gebiedswerking. Lokale besturen kunnen als actor in een gebiedsgerichte werking intreden. Zij werken dan mee vanuit de ervaring en kennis op het terrein en met de bedoeling om een deel van de afspraken die worden gemaakt ook daadwerkelijk uit te voeren. Lokale besturen of samenwerkingsverbanden kunnen ook louter deelnemer zijn aan een gebiedsgerichte werking. Dit deelnemerschap kan ertoe leiden dat er bepaalde afspraken zijn die vervolgens via de correcte structuren (raden) moeten worden besproken met de bedoeling om de afspraken uit de gebiedswerking om te zetten in beslissingen. Dit deelnemerschap kan ook eerder opgevat worden als een inbreng van kennis en informatie in de groep, maar zonder de bedoeling om met wat is afgesproken ook daadwerkelijk binnen de eigen structuren actie te ondernemen.

Volgende gebiedsgerichte projecten vallen op dit moment reeds onder deze provinciale werf:

- Strategisch project Regionet Leuven
- Strategisch project OnverGETElijk!
- Strategisch project Horizon+
- Strategisch project Opgewekt Pajottenland
- Strategisch project Zennevallei
- Strategisch project Vilvoorde-Machelen
- Strategisch project Walden
- Strategisch project Erembald-Kravaal
- Territoriaal Ontwikkelingsprogramma Noordrand
- Gebiedsgerichte werking Demer- en Laakvallei

Het vernieuwd provinciaal ruimtelijk beleid plaatst een bovenlokale aanpak centraal. Samenwerken wordt steeds belangrijker en noodzakelijker. Om de uitdagingen aan te pakken moeten samenwerkingsverbanden en partnerschappen op maat worden opgestart. De provincie wil een katalysator zijn voor niet-hiërarchische samenwerking op maat uitgaande van gelijkwaardigheid van de 3 bestuursniveaus.

Het provinciale niveau wil bovenlokale samenhang versterken en samenwerkingsplatformen faciliteren. Hierbij respecteren we de Vlaamse krijtlijnen én de gemeentelijke autonomie. Een gedeelde visie vanuit meer bovenlokaal perspectief is daarbij nuttig om ruimtelijke keuzes te maken en afstemming te zoeken tussen gemeenten. In dit zin kan het Provinciaal Beleidsplan Ruimte ook een referentiekader voor lokale besturen worden.

De provincie wil inzetten op gebiedsgerichte samenwerking op maat voor de uitvoering van dit beleidsplan. Het beleidsplan wil een algemeen kader geven aan deze gebiedsgerichte aanpak.

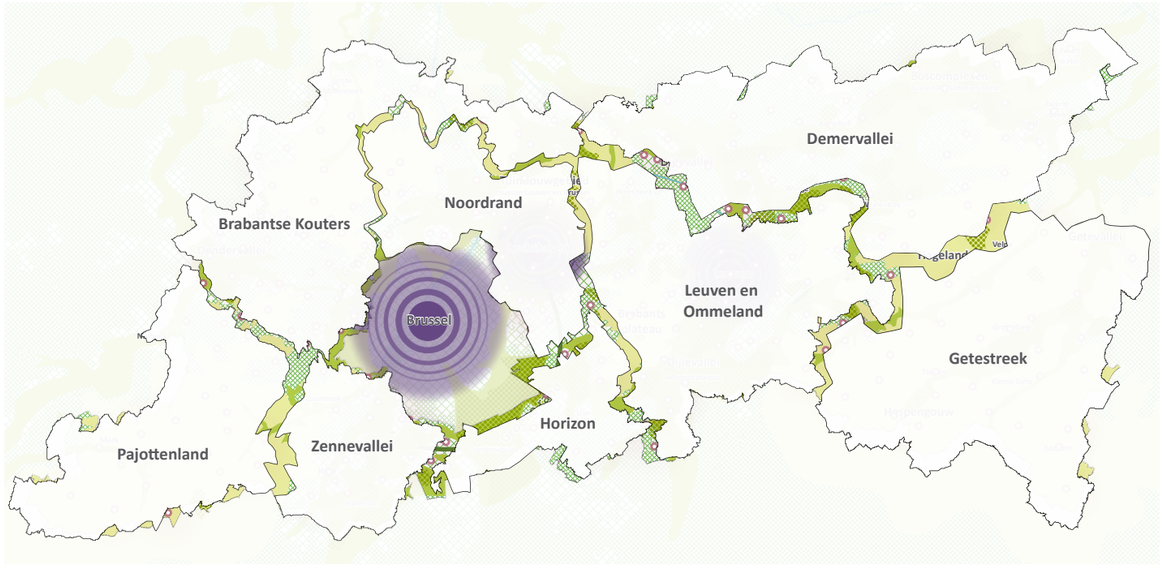
Er bestaat immers een grote ruimtelijke diversiteit tussen verschillende delen van de provincie. De specifieke wisselwerking tussen de verschillende bouwstenen van het cultuurlandschap zorg in verschillende delen van de provincie voor specifieke uitdagingen en potenties.

De provincie wenst deze diversiteit expliciet te onderkennen en onderscheidt daartoe verschillende deelgebieden of deelruimtes binnen de provincie.

De beleidslijnen kunnen verder aangevuld en bijgestuurd worden in uitvoering van het provinciaal beleidsplan. De provincie gaat daarbij in haar ruimtelijk beleid uit van 8 deelgebieden of ruimten met elk hun eigen specifieke uitdagingen en potenties die ruimtelijk gestructureerd worden door belangrijkste bouwstenen van het cultuurlandschap in de provincie.

Deze ruimten hebben geen strikte afbakeningen. Ze zijn gebaseerd op specifiek geografische en ruimtelijke kenmerken en gemeenschappelijke ruimtelijke uitdagingen. Ze overlappen dus ook met elkaar en vallen niet steeds samen met gemeentegrenzen. Ze kunnen wel de basis vormen voor de organisatie van de samenspraak tussen Vlaanderen, Provincie en gemeenten inzake ruimtelijke vraagstukken. Ze kunnen daarmee een aanzet vormen voor een verdere differentiatie van de ontwikkelingsperspectieven uit dit beleidsplan binnen intergemeentelijke samenwerkingsverbanden.

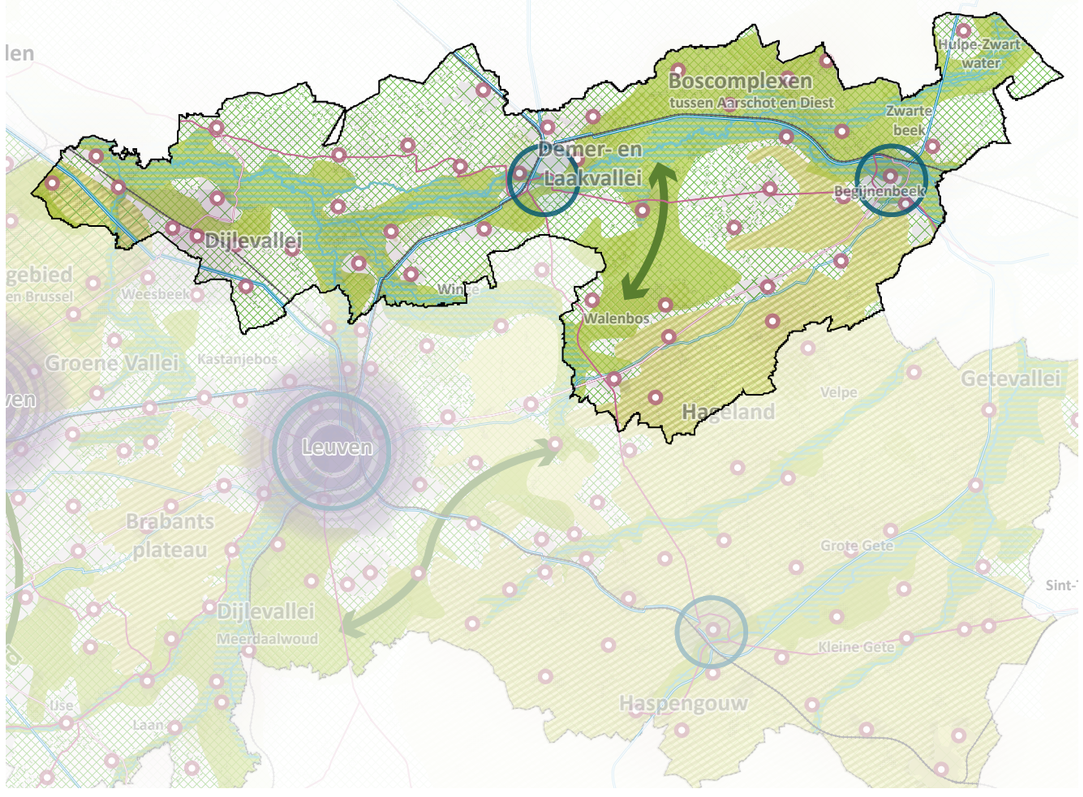
De verdere gebiedsgerichte differentiatie binnen bestaand of nieuwe samenwerkingsverbanden kan leiden tot specifieke gebiedsgerichte beleidskaders, afsprakenkader en actieprogramma's. De deputatie kan in dit verband gebiedsgerichte kaders en programma's vaststellen in uitvoering van dit beleidsplan.



Demervallei

De ruimte wordt hier sterk gestructureerd door de vallei van Demer en Dijle. De Demervallei omvat een cultuurlandschap dat is gegroeid langs beide overs van de Demer. Diest is de poort tot de Demervallei. In Werchter vloeit de Demer samen met de Dijle verder Mechelen binnen. Het watersysteem bepaald en beperkt in deze ruimte sterk de mogelijke ontwikkelingen.

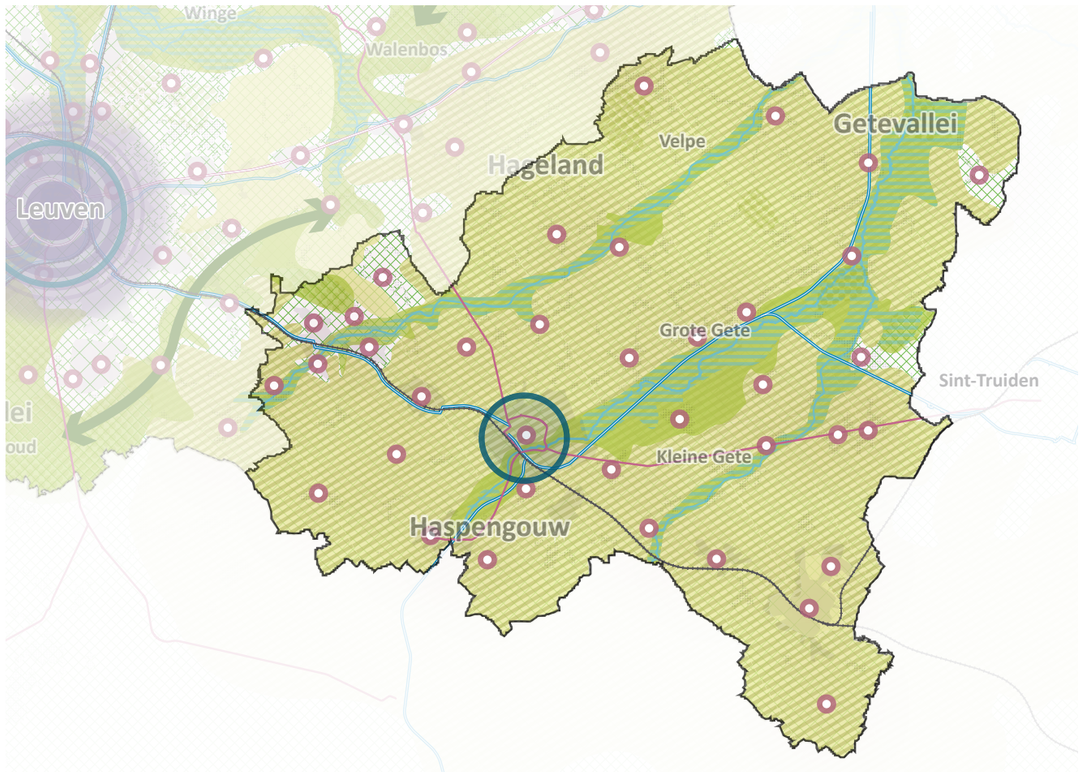
Twee kleinere steden domineren het nederzettingspatroon. Diest en Aarschot blijven ook naar de toekomst de belangrijkste groeipolen binnen de vallei. De spoorlijn maakt dat verschillend kernen in de vallei grote potenties hebben om een belangrijk deel van de demografische groei te kunnen opvangen. Het belang van het groenblauwe netwerk maakt echter ook dat er duidelijk grenzen moeten gesteld worden aan bijkomende ontwikkelingen. Het verzoenen van hard en zacht vormt een specifieke uitdaging binnen deze streek.



Getestreek

De ruimtelijk structuur wordt hier bepaald door de valleien van de Kleine en de Grote Gete, de vallei van de Velpe én het aaneengesloten landbouwgebied. Het landelijke karakter brengt specifieke uitdagingen met zich mee. De leefbaarheid van de kernen vraagt een selectieve inzet van de groei.

Het verbinden van de kernen via openbaar vervoer en langzaam verkeer, met elkaar, maar ook met de rest van de provincie vormt hier een specifieke uitdaging. Het landschap moet verder versterkt worden met aandacht voor klimaatadaptatie. Het landelijk karakter van de streek is ook de basis voor haar toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. De grote troeven van het gebied zijn de open riviervalleien en een rijk cultuurhistorisch erfgoed. Het verder promoten van de streek is dit verband kan ook bijdragen aan de leefbaarheid van de dorpen.



Leuven en Ommeland

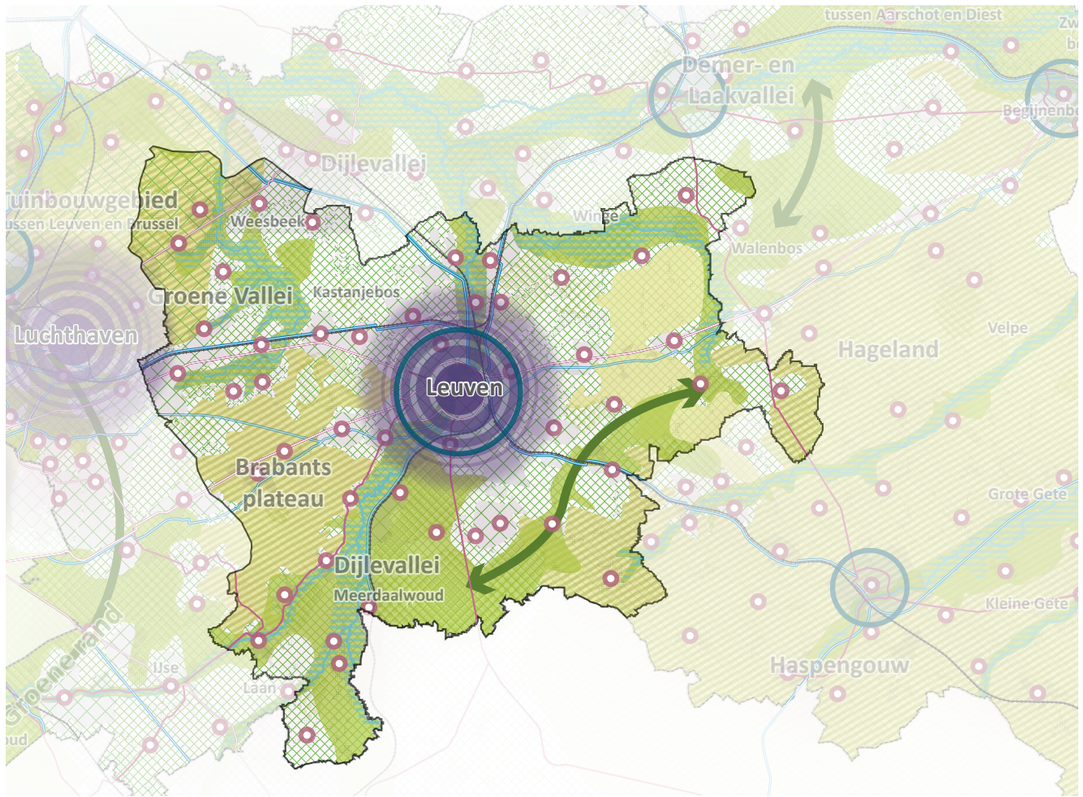
De stad Leuven vormt het centrum van deze ruimte als regionale en internationale groeipool. Het OV-netwerk rond de stad maakt dat de omliggende kernen een belangrijk potentieel hebben om een deel van de demografische groei op te nemen. Het belang van de openruimtegehelen rond Leuven maakt echter ook dat ook hier selectieve verdichting de uitdaging is.

De grote boscomplexen ten zuiden en zuidoosten van Leuven (Meerdaelwoud/Heverleebos) kunnen nog versterkt worden en verbonden met de boscomplexen in de Demervallei en ten zuiden van Brussel (Zonieënwoud). Zoeken naar mogelijkheden voor het versterken van de groenblauwe dooradering vormt daarbij een specifieke uitdaging.

De open ruimte op het Brabants Plateau tussen Leuven en Brussel dient gevrijwaard en landschappelijk versterkt te worden. De toeristisch-recreatieve potenties ervan kunnen verder uitgebouwd worden.

Ten noorden van Leuven begrenzen de Dijle- en Wingevallei de ruimtelijke ontwikkelingen. Het inpassen van ontwikkelingen binnen zachte grenzen vormt hier een specifieke uitdaging.

De provincie suggereert om de stad Leuven aan te duiden als een Vlaams focusgebied voor gebiedsgerichte ontwikkeling, voortbouwend op het bestaande Vlaamse initiatief inzake het regionaal stedelijk gebied Leuven.



Horizon

Het Zonieënwoud is in dit gebied bepalend voor de ruimtelijk ontwikkelingen. De kernen kunnen worden uitgebouwd als toeristisch-recreatieve poorten tot het woud. Door het versterken van de groenblauwe dooradering in de kernen kan ook het ecologische waarde van het woud zelf versterkt worden. Selectieve verdichting waarbij tegelijk de bosstructuur wordt versterkt is hier de belangrijkste uitdaging.

De kernen hebben goede OV-verbindingen met Brussel en kunnen een deel van de demografische groei opvangen. De woondruk in dit gebied is zeer hoog en moet verzoend worden met het versterken van de groene rand rond Brussel. De focus ligt in deze streek op het versterken van een belangrijk onderdeel van de robuuste openruimtestructuur in onze provincie (Zonieënwoud) en de recreatieve ontsluiting ervan.

Binnen deze deelruimte is het verder uitbouwen van verbindingen en de samenhang tussen de boscomplexen van het Hallerbos, Zoniënwoud en het Meerdaalwoud van groot belang. In dit verband spelen ook de valleien van de Ijse en de Laan én de groenblauwe dooradering op het Brabants Plateau een belangrijk rol voor de verbinding met tussen het Zoniënwoud en het Meedaalwoud.

De provincie suggereert om het gebied aan te duiden als een Vlaams focusgebied voor gebiedsgerichte ontwikkeling, voortbouwend op het bestaande Vlaams Strategisch Project ‘Horizon+’.

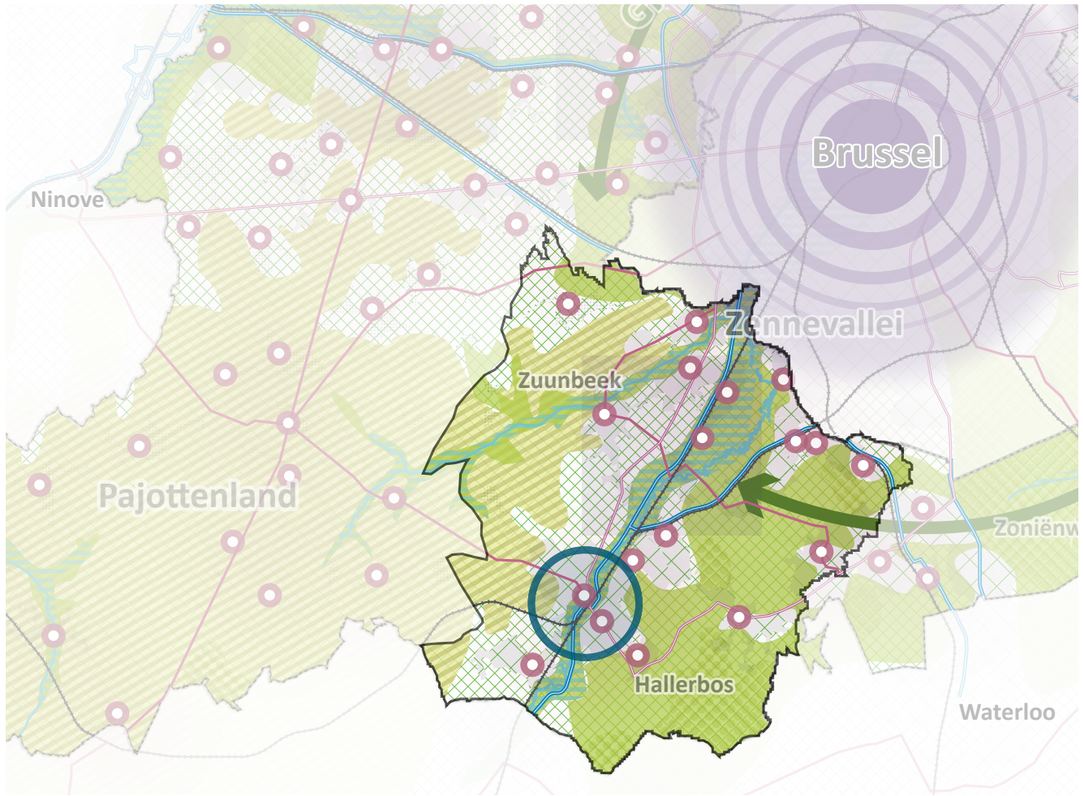


Zennevallei

De ruimte wordt gestructureerd door de Zennevallei en de daaraan gekoppeld infrastructuurbundel. De kernen in de Zennevallei hebben een goede OV-ontsluiting en kunnen een belangrijk deel van de demografische groei opvangen. Het watersysteem stelt grenzen aan de ontwikkelingen.

De woondruk is bijzonder hoog in deze streek. De verdichting zal selectief moeten ingezet worden. Ook ontdichten kan hier aan de orde zijn. De bouwdichtheid is hier in sommige kernen reeds zo hoog dat de leefkwaliteit in het gedrang kan komen. De focus ligt binnen deze ruimte op een kwalitatieve transformatie van deze hoog-dynamische corridor waar wonen, werken, open ruimte en infrastructuren sterk verweven voorkomen en op elkaar moeten afgestemd worden. Specifieke uitdaging is de vernieuwing en opwaardering van de economische ruimte en het woonweefsel met behoud en versterking van de waardevolle openruimtestructuren.

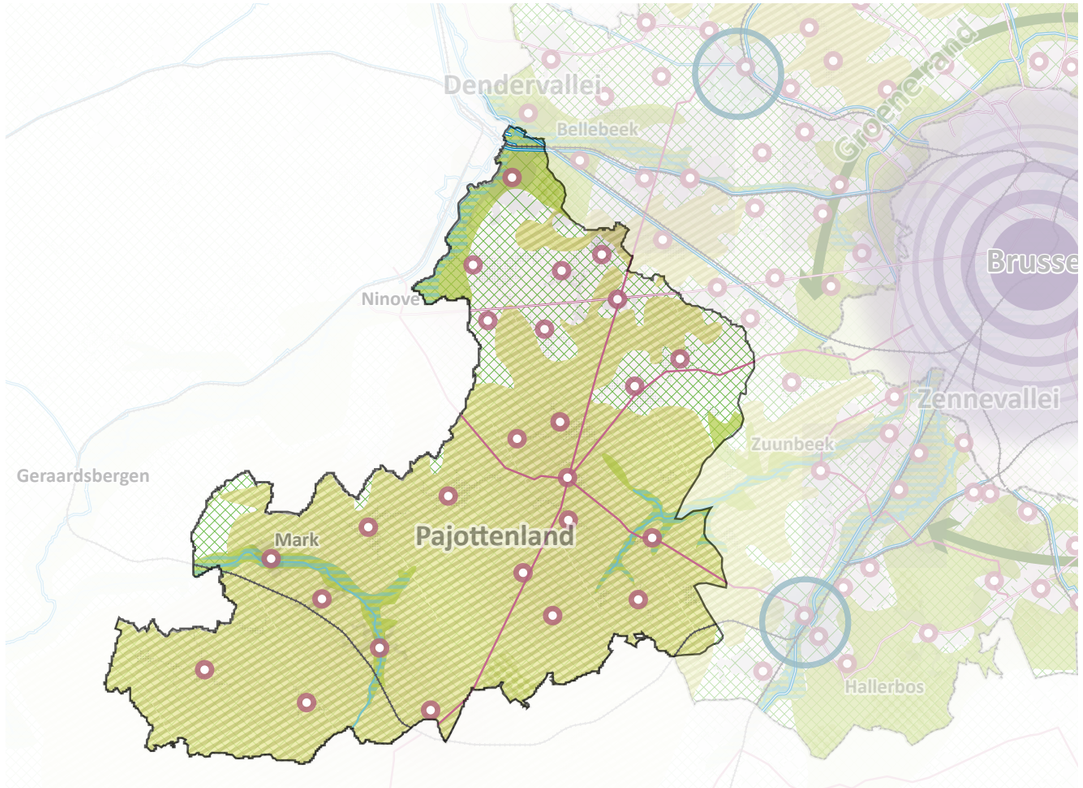
De provincie suggereert om dit gebied aan te duiden als een Vlaams focusgebied voor gebiedsgerichte ontwikkeling voortbouwend op het bestaande Vlaams Strategisch Project ‘Zennevallei’.



Pajottenland

Het Pajottenland wordt gekenmerkt als een belangrijk aaneengesloten landbouwgebied in de Provincie. De valleien van de Mark en de Zuunbeek structureren het landschap. De leefbaarheid van de kernen vraagt een selectieve inzet van de groei binnen deze kernen. Het verbinden van de kernen via openbaar vervoer en langzaam verkeer met elkaar maar ook met de rest van de provincie is hier een specifieke uitdaging.

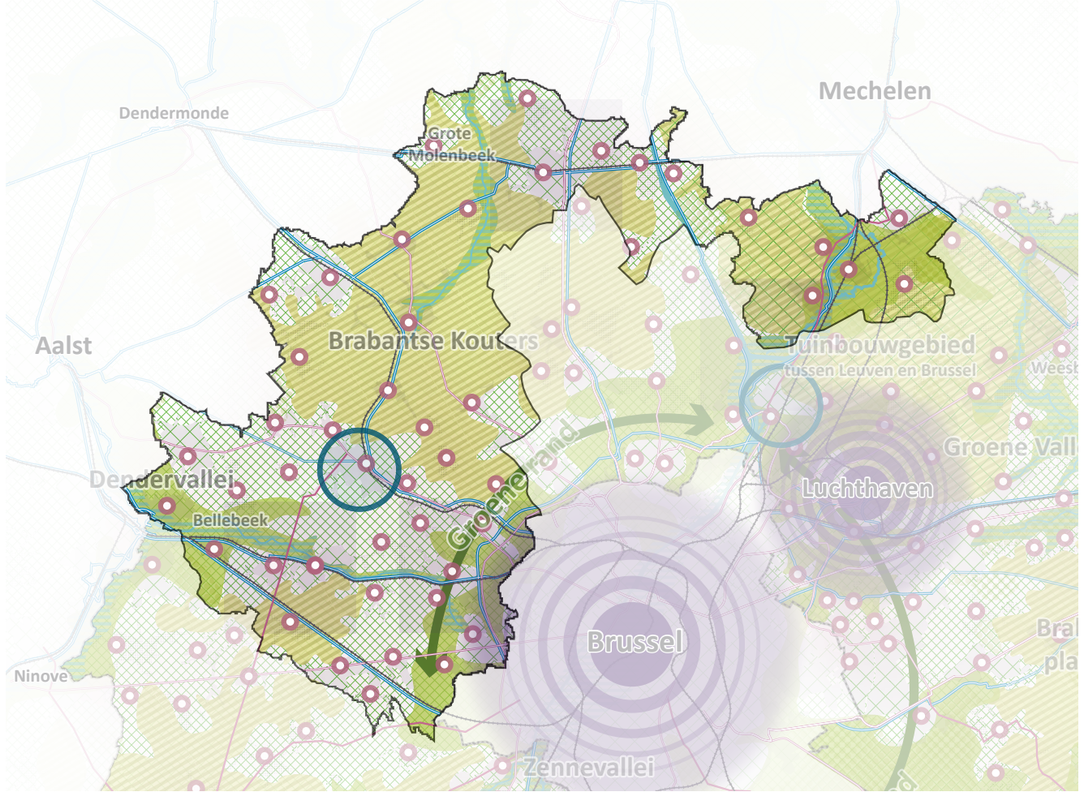
Het landelijk karakter van de streek maakt ook dat het toeristisch-recreatief potentieel er hoog is. Het verder promoten van de streek is dit verband kan bijdragen aan de leefbaarheid van de dorpen. De landschapswaarden in deze streek vormen een specifieke uitdaging voor een duurzame transformatie naar een productief energielandschap.



Brabantse Kouters

Deze ruimte is heel divers en wordt gestructureerd door belangrijke aaneengesloten landbouwgebieden, de Dendervallei, de vallei van de Grote Molenbeek en de infrastructuurbundel spoor/E40. Veel kernen zijn goed ontsloten met het openbaar vervoer en hebben de potentie om een belangrijke deel van de demografische groei op te vangen.

Deze groei verzoenen met het versterken van de zachte ruggengraat én het vrijwaren van de aaneengesloten landbouwgebieden staat hier voorop. De woondruk in dit gebied is hoog. Het toch relatief landelijke karakter van de kernen vrijwaren door het selectief inzetten van groei vormt hier een specifieke uitdaging. In de hoog-dynamische corridor langs de E40 zijn wonen, werken, open ruimte en infrastructuren sterk verweven. Het verder op elkaar afstemmen van deze functies is de opgave. Daarbinnen is de inpassing, vernieuwing, opwaardering en optimalisatie van de bestaande economische ruimte een belangrijk onderdeel.

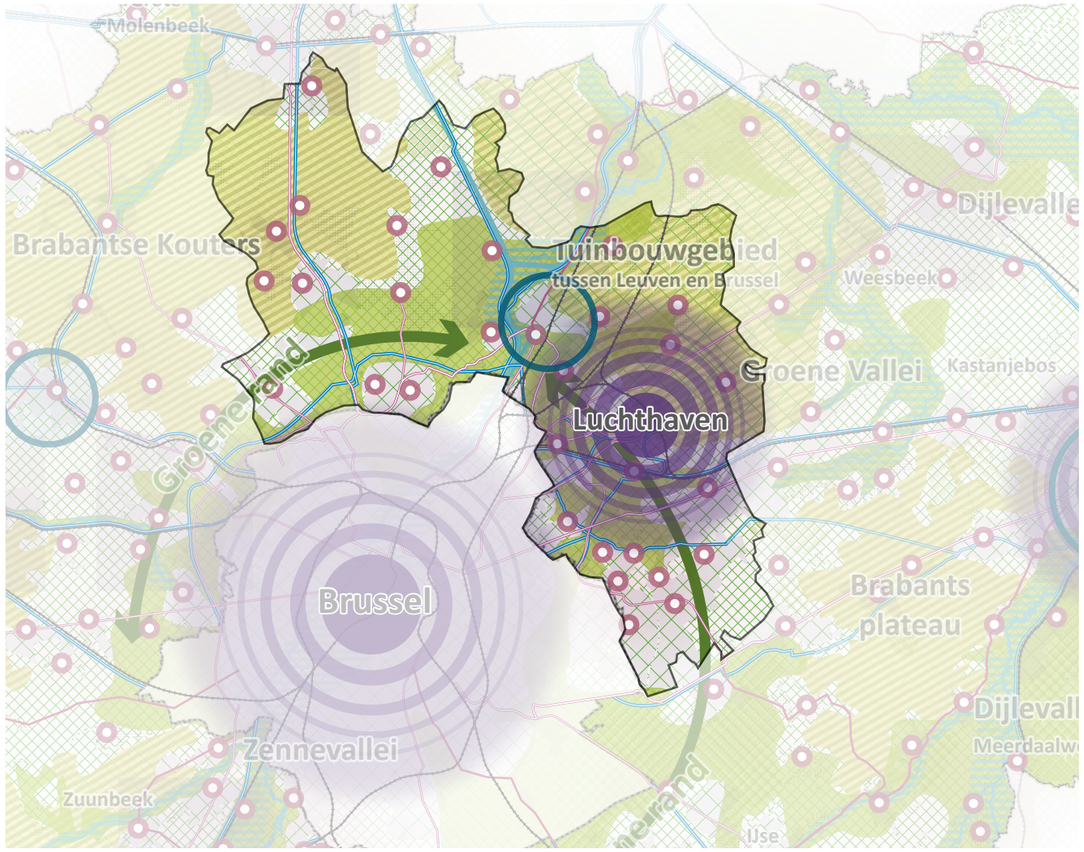


Noordrand

Binnen de Noordrand vormt de transformatie van het sterk verstedelijkte gebied ten noorden van Brussel de belangrijkste uitdaging. Het gebied wordt gestructureerd door de Zennevallei en infrastrutuurbundels rond Brussel. Specifiek is de ruimtelijke optimalisatie van belangrijke werklocaties én het versterken van de groenblauwe dooradering hier een specifieke uitdaging.

Ook in dit deel van de Vlaamse rand rond Brussel is het verzoenen van de groei met een versterking van de zachte ruggengraat én het vrijwaren van de nog aanwezige aaneengesloten landbouwgebieden en het relatief landelijk karakter van de kernen een uitdaging.

De provincie suggereert aan Vlaanderen om dit gebied aan te duiden als een Vlaams focusgebied voor gebiedsgerichte ontwikkeling voortbouwend op het bestaande Vlaamse initiatief inzake het Territoriaal Ontwikkelingsprogramma voor de Noordrand.



BEGRIPPENKADER

BASISBEREIKBAARHEID

Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Deze zal worden gerealiseerd door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren.

BASISVOORZIENING

Voorziening die nodig is om het dagelijkse leven te organiseren en deel te nemen in de maatschappij. Voorbeelden zijn: een kleuter- en basisschool, kinderopvang, huisarts, apotheek, voedingswinkel en (publieke) ontmoetingsruimten binnen en buiten.

CIRCULAIRE ECONOMIE

In een circulaire economie worden tal van strategieën toegepast om materialen en producten zo hoogwaardig mogelijk te blijven inzetten in de economie. Ze worden hersteld, hebben een hoge tweedehandswaarde, zijn upgradebaar, kunnen makkelijk uit elkaar gehaald worden en omgevormd worden tot nieuwe producten. De gekozen materialen zijn bij de geboorte gerecycleerd of biogebaseerd, en bij het levenseinde recycleerbaar of afbreekbaar. De circulaire economie wil alles wat van waarde is, waardevol houden. Er mag niets verloren gaan. Afval wordt dan grondstof. De circulaire economie heeft daarbij maatwerk nodig: soms is recyclage de beste optie, soms herstel.

COLLECTIEF VERVOERSYSTEEM

Het geheel van publiek toegankelijke vervoersvormen met een gemeenschappelijke vervoersorganisatie. Het collectief vervoer bestaat enerzijds uit de (bestaande en toekomstige) vaste infrastructuren van het railnetwerk: spoorwegen, metro- en tramsporen en vrije busbanen. Anderzijds bestaat het uit gemeenschappelijk vervoer zonder vaste infrastructuur zoals buslijnen, belbussen, taxi's, deelauto's en -fietsen, vervoer door vrijwilligers, enz.

FYSISCH SYSTEEM

Het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties in de ruimte van klimaat, lucht, reliëf, bodem en water. Het fysisch systeem is richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

GOED GELEGEN PLEK VOOR ONTWIKKELING

Plek waarbij de vooropgestelde ontwikkeling de ruimtelijke organisatie versterkt. De ruimtelijke ontwikkelingsprincipes zijn hiervoor een belangrijke richtinggevende leidraad. Ze vereisen telkens een zorgvuldige toepassing op maat van het gebied of de plek.

GROTE AANEENGESLOTEN OPEN RUIMTEN

De grote aaneengesloten open ruimten omvatten de structuurbepalende rivier- en beeksystemen en ruimtelijk-functioneel samenhangende natuur-, bos- en landbouwgebieden die van strategisch belang zijn voor de voedselproductie, zoetwatervoorziening en biodiversiteit. Ze worden prioritair gevrijwaard van bijkomende bebouwing die niet met die diensten gepaard gaat.

GROENBLAUWE DOORADERING

Fijnmazig netwerk van groene massa en water door open en bebouwde ruimte. Het bestaat onder meer uit open rivier- en beekvalleien, groene massa's zoals parken en (speel)bossen, lijnelementen zoals bomenrijen, houtkanten of bermen, wateroppervlakten zoals vijvers, poelen en bekkens, en aan gebouwen gekoppeld groen zoals tuinen, groendaken of groengevels. Groenblauwe dooradering bevordert de ecologische samenhang van grote aaneengesloten gebieden met kleinere fragmenten in of nabij de stad, maakt ruimtes klimaatbestendig en draagt bij aan de levenskwaliteit en het welzijn van de stadsbewoners door ze te verbinden en toegankelijk te maken.

JURIDISCH AANBOD

Gronden juridisch bestemd voor functies zoals wonen, bedrijvigheid, voorzieningen en infrastructuren die nog geen ruimtebeslag hebben.

KERN

Stadswijk of dorp waaraan bewoners een identiteit kunnen ontlenen. Het is een ruimtelijk samenhangend geheel van woongelegenheden, werkplekken en basisvoorzieningen rond een centrum.

KNOOPPUNT (VAN COLLECTIEF VERVOER)

Een cluster van stopplaatsen in het systeem van collectief vervoer.

KNOOPPUNTWAARDE

De mate waarin een plek is geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen. Ze bepaalt, samen met het voorzieningenniveau, de ontwikkelingsmogelijkheden van een kern of plek zoals de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en de mix van activiteiten of de afstand van ontwikkelingen tot het vervoersknooppunt. De knooppuntwaarde wordt onder meer bepaald door de transportmodus (trein, metro, tram, bus, …), de frequentie van het vervoersaanbod, de vervoerscapaciteit, aansluitings-en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluiting op fiets- en wandelnetwerken. Hoe makkelijker en directer iemand zich vanuit een plek naar andere plekken kan verplaatsen, hoe hoger de knooppuntwaarde.

LADDER VAN LANSINK

De Ladder van Lansink omvat een prioriteitenladder als een omgekeerde piramide. De ladder verduidelijkt en institutionaliseert de hiërarchie van afvalbeheer op 5 niveaus: preventie, gevolgd door voorbereiding voor hergebruik, daarna recyclage, vervolgens nuttige toepassing en in laatste instantie eliminatie (verbranden of storten).

LANDSCHAP

Deel van het grondgebied, zoals dat door de menselijke bevolking wordt waargenomen en waarvan het karakter bepaald wordt door natuurlijke en/of menselijke factoren en de wisselwerking daartussen.

LEEFKWALITEIT

De mate waarin huidige en toekomstige gebruikers een positieve beleving en perceptie hebben van hun leefomgeving. Het versterken van de leefkwaliteit gebeurt door bij ruimtelijk ontwikkelingsprojecten de tien kernkwaliteiten toe te passen bij de inrichting en beheer van de bebouwde omgeving. Die toepassing kan zowel betrekking hebben op objectief vaststelbare als subjectieve componenten die (potentiële) gebruikers naar voren brengen in een planningsproces. Het versterken van de leefkwaliteit betreft het persoonlijke onderdeel in het breder streven naar ruimtelijke kwaliteit dat naast de belevingswaarde ook kijkt naar de gebruikers- en toekomstwaarde. Kwaliteit heeft betrekking op de plek van ontwikkeling alsook op de plekken waarmee de plek in verbinding staat. Kwaliteitsverhoging op de plek van de ontwikkeling mag immers niet resulteren in een aantasting van de kwaliteit op een ruimer schaalniveau.

LOKALE BESTUREN

Besturen met formele bevoegdheden die de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen aanbelangen en opereren op een aan de Vlaamse overheid onderschikt niveau, hetzij gemeentelijk, intergemeentelijk en/of provinciaal.

REGIONALE VOORZIENING

Voorziening met een ruim verzorgingsgebied dat verschillende kernen in de regio bedient. Voorbeelden zijn: een middelbare school, een algemeen ziekenhuis, gerechtelijke diensten, een winkelcentrum, een cultureel centrum en kantoren. Een samenhangende regio beschikt over een compleet pakket van regionale voorzieningen.

ROBUUSTE OPEN RUIMTE

Robuuste open ruimte omvat het samenhangend geheel van structuurbepalende rivier- en beeksystemen, aaneengesloten landbouw-, natuur- en bosgebieden en de verbindingen hiertussen. Het omvat kerngebieden gericht op voedselproductie of biodiversiteitsbehoud, het netwerk van rivieren beekvalleien als een fijnmazig netwerk van groenblauwe aders doorheen de open en bebouwde ruimte. Fijnmazige groenblauwe dooradering draagt bij tot het verbeteren van de verbinding tussen natuurgebieden en bevordert de ecologische samenhang van grote aaneengesloten gebieden met kleinere fragmenten in of nabij de stad. Nederzettingen (dorpen, gehuchten, …) en infrastructuren voor transport en energie maken onderdeel uit van de open ruimte. De rol van de openruimtestructuur en de onverharde ruimte zijn het vertrekpunt bij keuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling.

RUIMTEBESLAG

Ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Ecoducten over infrastructuren en sommige bermstroken en taluds langs (weg)infrastructuren behoren volgens de geldende technische definities (2016) ook tot het ruimtebeslag. Het ruimtelijk beleid zal in de operationele kaders steeds voorzien in een technische handleiding die duiding geeft bij (de internationale afspraken over) de technische invulling van dit begrip. Beleidskaders kunnen zich uitspreken over de beleidsmatige implicaties hiervan.

RUIMTELIJK RENDEMENT

Mate waarin een oppervlakte ruimtebeslag wordt gebruikt voor maatschappelijke doeleinden. Ruimtelijk rendement ontstaat wanneer meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte georganiseerd worden zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit.

HARDE RUGGENGRAAT

Geheel van onderling sterk verbonden concentraties van menselijk kapitaal, economische concentraties, internationale instellingen en metropolitane voorzieningen dat via internationale knooppunten en continentale verbindingen Europees en mondiaal is ingebed. De ruggengraat is de ruimtelijke basis voor een competitieve kennis-georiënteerde economie.

HOV-STAMLIJN OF STAMLIJN VOOR HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER

Een HOV-stamlijn is een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen steden, die ook de tussenliggende dorpskernen bedient. Verschillende componenten zoals gebruikscomfort, een gegarandeerde doorstroming, een klokvast dienstregeling, goed uitgeruste haltes en een sterke identiteit zijn cruciaal om te kunnen spreken van hoogwaardig openbaar vervoer. Om voldoende concurrentieel te zijn met de wagen, is het belangrijk om een hoog ambitieniveau voorop te stellen. Voorbeelden van hoogwaardige bediening zijn voorstedelijke S-treinen, tramlijnen en trambuslijnen. Deze HOV-stamlijnen maken deel uit van een gelaagd OV-netwerk, en komen veelal overeen met de kernnetlijnen volgens het decreet basisbereikbaarheid en die vastgelegd worden in het regionaal mobiliteitsplan.

MULTIMODALE CORRIDOR

Reeks geschakelde knooppunten die multimodaal met elkaar zijn verbonden. De ontwikkeling van de vervoerscorridor richt zich op een versterking van de knooppunten en een gelijktijdige ontwikkeling van fiets- en collectieve vervoersverbindingen. Multimodaal transport wordt zo bevorderd en (auto)mobiliteit blijft beheersbaar.

VOORZIENINGENNIVEAU

Hoeveelheid (aantal die voorkomt) en mix (verscheidenheid aan types) aan voorzieningen op wandel- en fietsafstand van een plek.

WOONDICHTHEID

Het aantal wooneenheden per oppervlakte-eenheid, uitgedrukt per hectare. De dichtheden worden berekend aan de hand van het gedeelte van het betrokken perceel dat zich binnen woongebied bevindt.

COLOFON

Provincie Vlaams-Brabant - dienst ruimtelijke planning

Dit ruimtelijk beleidsplan werd, in toepassing van artikels 9 en 10 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot instelling van het register van ruimtelijke planners, opgesteld onder de verantwoordelijkheid van volgende ruimtelijke planners opgenomen in het register :

Jonah Scheppers



Stephan Reniers



VLAAMS-
BRABANT

in samenwerking met

TV BUUR - SumResearch met medewerking van Atelier Romain

BUREAU URBANISME

SumResearch
Urban Consultancy

ATELIER ROMAIN

Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant