

Beleidsplan Ruimte Limburg

kennisgeving

Milieueffect beoordeling

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Waarom deze kennisgeving	5
1.2	Leeswijzer van de kennisgevingsnota	5
1.3	Elementen van een ruimtelijk beleidsplan	6
1.4	Toetsing van het Beleidsplan Ruimte Limburg aan de m.e.r.-plicht	7
1.5	Planproces van het Beleidsplan Ruimte Limburg en de bijhorende milieueffectrapportage	9
1.5.1	Proces van totstandkoming van het Beleidsplan Ruimte Limburg	9
1.5.2	Plan-MER procedure	12
1.5.3	Hoe kan u uw stem laten horen?	13
1.5.4	Wat gebeurt er met de inspraakreacties?	14
1.5.5	Doorwerking van het MER in de verdere besluitvorming over het Beleidsplan Ruimte Limburg	14
2	Omschrijving van het Beleidsplan Ruimte Limburg	15
2.1	Perspectief voor de toekomst	15
2.2	Ruimtelijke strategieën	15
3	Algemene methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling	20
3.1	Doel van de strategische milieubeoordeling	20
3.2	Methodiek op maat	20
3.2.1	Afbakenen van het studiebereik	20
3.2.2	Diepgang van de milieubeoordeling (onderzoeksniveau)	20
3.2.3	Beoordelingskader	21
3.3	Referentiesituatie	24
3.4	Het beoordelen van de effecten	24
3.5	Alternatieven	26
3.6	(Gewest)grensoverschrijdende effecten	26
3.7	Synthese van de milieubeoordeling	26
3.8	Leemten in de kennis	27
3.9	Monitoring en postevaluatie	27
4	Beschrijving van de onderzoeks- en beoordelingsmethodiek per thema	28
4.1	Impact op het klimaat en gevoeligheid aan de gevolgen van klimaatverandering	28
4.1.1	Verwachte evoluties	28
4.1.2	Focus van de beoordeling	30
4.1.3	Relatie met andere thema's	30
4.1.4	Beoordelingskader	30
4.1.5	Link met SDG's	31
4.2	Impact op de biodiversiteit	31

Inhoudsopgave

4.2.1	Verwachte evoluties	31
4.2.2	Focus van de beoordeling	32
4.2.3	Relatie met andere thema's	33
4.2.4	Beoordelingskader	34
4.2.5	Link met SDG's	34
4.3	Impact op mobiliteit en bereikbaarheid	34
4.3.1	Verwachte evoluties	34
4.3.2	Focus van de beoordeling	38
4.3.3	Relatie met andere thema's	39
4.3.4	Beoordelingskader	39
4.3.5	Link met SDG's	40
4.4	Impact op de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving en erfgoedwaarden	40
4.4.1	Verwachte evoluties	40
4.4.2	Focus van de beoordeling	41
4.4.3	Relatie met andere thema's	41
4.4.4	Beoordelingskader	42
4.4.5	Link met SDG's	42
4.5	Impact op gezonde en veilige leefomgeving	43
4.5.1	Verwachte evoluties	43
4.5.2	Focus van de beoordeling	46
4.5.3	Relatie met andere thema's	47
4.5.4	Beoordelingskader	47
4.5.5	Link met SDG's	48
5	Samenstelling van het team van deskundigen	49
6	Bijlagen	50
Bijlage 1.	Juridische en beleidsmatige context	50
Bijlage 2.	Afkortingen	61

Inhoudsopgave

03	2 juni 2020	Katelijne Verhaegen	Definitieve versie voor team Mer
02	25 mei 2020	Katelijne Verhaegen	Definitieve versie voor initiatiefnemer
01	6 mei 2020	Katelijne Verhaegen	Aangepaste ontwerpversie
00	8 april 2020	Katelijne Verhaegen	Ontwerpversie
<i>Rev.</i>	<i>Datum</i>	<i>Door</i>	<i>Omschrijving</i>

Soetkin Verryt	SVE	Soetkin Verryt	SVE
<i>Gecontroleerd door</i>	<i>Paraaf</i>	<i>Goedgekeurd door</i>	<i>Paraaf</i>

1 Inleiding

1.1 Waarom deze kennisgeving

Dit document vormt de formele kennisgeving voor het milieueffectrapport (MER) dat opgesteld zal worden voor het Beleidsplan Ruimte Limburg (BRL). Het is de bedoeling om met dit document de administraties en de bevolking te informeren over de onderzoeksmethodiek die zal worden toegepast om de milieueffecten voor het Beleidsplan Ruimte Limburg te onderzoeken. Daarnaast is het de bedoeling om zinvolle reacties en informatie te verzamelen die een meerwaarde kunnen bieden aan het milieueffectenonderzoek dat volgt op deze kennisgevingsnota.

De kennisgeving beschrijft de achtergrond en inhoud van het BRL, geeft aan wat in het eigenlijke plan-MER¹ zal onderzocht worden en hoe dat zal gebeuren. Het opmaken en voorstellen van de kennisgeving is de eerste formele stap in de m.e.r. – procedure². De kennisgeving vormt de blauwdruk van het milieueffectrapport (MER), dat in een volgende stap op basis van dit document en de richtlijnen van de bevoegde administratie zal opgesteld worden.

Op basis van de kennisgeving krijgen het publiek en alle betrokken administraties de mogelijkheid om opmerkingen te geven over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport, over de mogelijke effecten die met het plan samenhangen en over de manier waarop de effecten bestudeerd en beoordeeld worden. Deze kennisgeving brengt alle betrokkenen op de hoogte van het voornemen van de provincie Limburg om een plan-MER voor het Beleidsplan Ruimte Limburg op te stellen en vormt ook een uitnodiging om mee te denken over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport.

Meer informatie over de manier waarop u reacties op deze kennisgeving kan formuleren en indienen vindt u in § 1.5.3.

1.2 Leeswijzer van de kennisgevingsnota

De kennisgevingsnota is als volgt opgebouwd:

In dit eerste hoofdstuk wordt het globale procesverloop van de opmaak van het BRL en het plan-MER geduid. Meer specifiek wordt ingezoomd op de rol van de kennisgevingsnota.

Het Beleidsplan Ruimte Limburg (BRL) zelf wordt beknopt beschreven in hoofdstuk 2. Voor een volledige uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de conceptnota van het BRL zelf. In hoofdstuk 3 worden een aantal algemene methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling beschreven en wordt aangegeven hoe hier in het plan-MER mee zal omgegaan worden. In hoofdstuk 4 wordt voor de verschillende relevante thema's of milieuaspecten meer in detail beschreven hoe het milieuonderzoek zal worden gevoerd, rekening houdend met de specifieke eigenheid van een ruimtelijk beleidsplan. In hoofdstuk 5 wordt het team van erkende MER-deskundigen dat de milieueffectbeoordeling van het BRL zal opmaken, voorgesteld.

In bijlage aan deze kennisgevingsnota wordt een beschrijving van de relevante juridische en beleidsmatige context opgenomen en is een verklarende woordenlijst en een lijst met de betekenis van de gebruikte afkortingen terug te vinden.

¹ Een milieueffectrapport (MER) dat betrekking heeft op een plan of programma

² Het geheel van wettelijk vastgelegde stappen voor het opstellen, beoordelen en gebruiken van een milieueffectrapport of MER

1.3 Elementen van een ruimtelijk beleidsplan

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

De *strategische visie* omvat een visie op de ruimtelijke ontwikkeling voor de lange termijn alsook de daarvoor te volgen beleidsstrategieën. Deze visie is bijgevolg op een hoog abstractieniveau gesitueerd.

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



Figuur 1-1 Elementen van een ruimtelijk beleidsplan

Het beleidsplan is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen in de ruimtelijke ordening. Het is realisatiegericht. Geen van de onderdelen van een ruimtelijk beleidsplan heeft verordenende kracht.

In hoofdstuk 2 van deze kennisgeving wordt nader ingegaan op de invulling van de strategische visie en de beleidskaders van het BRL.

1.4 Toetsing van het Beleidsplan Ruimte Limburg aan de m.e.r.-plicht

De Europese plan-m.e.r.-Richtlijn 2001/42/EG "Betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's bepaalt voor welke plannen en programma's een milieueffectbeoordeling noodzakelijk is en waaraan deze milieueffectbeoordeling moet beantwoorden. Deze richtlijn werd uitgevaardigd om een hoog niveau van milieubescherming te bekomen en er voor te zorgen dat milieuoverwegingen tijdens de voorbereiding en ontwikkeling van plannen en programma's geïntegreerd zouden worden. De milieueffectbeoordeling heeft dus als doel om reeds tijdens de opmaak van het plan of programma in te schatten welke milieueffecten ten gevolge van het plan of programma veroorzaakt kunnen worden zodat het plan of programma nog bijgestuurd kan worden alvorens het definitief vastgesteld wordt.

Artikel 4.3 van deze Europese plan-m.e.r.-richtlijn (2001/42/EG) stelt: "*Voor plannen en programma's die deel uitmaken van een hiërarchie van plannen en programma's³ houden de lidstaten, om overlapping van beoordelingen te voorkomen, rekening met het feit dat de beoordeling, overeenkomstig deze richtlijn, op verschillende niveaus van de hiërarchie wordt uitgevoerd. ...*"

In Vlaanderen is de m.e.r.-regelgeving verder uitgewerkt in het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM) van 5 april 1995. De beoordeling van plannen en programma's op hun gevolgen voor het milieu wordt geregeld door het decreet van 27 april 2007 houdende wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van artikel 36ter van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu en het besluit van de Vlaamse regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's. De bepaling of een plan of programma onder de plan-m.e.r.-plicht valt, gebeurt in drie stappen (zie ook Figuur 1-2):

STAP 1 Valt het plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)?

Hiervoor moeten drie voorwaarden gelijktijdig vervuld zijn:

- Decretale of bestuursrechtelijke bepalingen moeten voorschrijven dat een plan of programma wordt opgesteld en/of vastgesteld.
=> *De opmaak van een ruimtelijk beleidsplan wordt bepaald in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) zoals gewijzigd door het decreet van 8 december 2017 'houdende de wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening'.*
- Het moet gaan om een plan of programma dat door een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau is opgesteld.
=> *Het ruimtelijk beleidsplan wordt opgesteld door de provincie Limburg.*
- Het plan of programma moet via een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau worden vastgesteld.
=> *Het Beleidsplan Ruimte Limburg wordt definitief vastgesteld door de provincieraad.*

Het Beleidsplan Ruimte Limburg voldoet bijgevolg aan de voorwaarden van een plan of programma in de zin van het DABM.

STAP 2 Valt het plan onder het toepassingsgebied van het DABM?

Dit is het geval indien:

- het plan het kader vormt voor de toekenning van een vergunning aan een project; of
- het plan mogelijk betekenisvolle effecten heeft op speciale beschermingszones waardoor een passende beoordeling vereist is.

³ In Vlaanderen worden ruimtelijke beleidsplannen op gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau opgemaakt

Wat het eerste criterium betreft moet worden vastgesteld dat een ruimtelijk beleidsplan geen verordenende kracht heeft en dus in principe geen beoordelingsgrond vormt voor vergunningsaanvragen. Dat was ook zo voor ruimtelijke structuurplannen; de VCRO vermeldde dit principe expliciet. Anders dan bij de ruimtelijke structuurplannen stelt de VCRO echter dat ruimtelijke beleidsplannen wel doorwerken naar vergunningsaanvragen voor eigen projecten van de overheid⁴ (zie artikel 2.1.2 §1 en §3 van de VCRO). Ook kan een beleidsplan conform artikel 68, 2de lid, 7° van het omgevingsvergunningsdecreet (OVD) een reden vormen voor het verlenen van een tijdelijke omgevingsvergunning in plaats van de principiële vergunning voor onbepaalde duur. Bijgevolg vormt een ruimtelijk beleidsplan in een beperkt aantal gevallen wel degelijk een beoordelingsgrond voor vergunningsaanvragen.

Het Beleidsplan Ruimte Limburg kan met de beleidskaders bijgevolg het kader vormen voor de toekenning van een vergunning aan een project.

Wat het tweede criterium betreft moet bij de opmaak van een ruimtelijk beleidsplan worden nagegaan of het plan lokaliseerbare keuzes bevat die significante negatieve effecten op speciale beschermingszones (SBZ) kunnen hebben. Bij opmaak van deze kennisgevingsnota is er nog geen zicht op of het plan al dan niet lokaliseerbare keuzes zal bevatten. Hierdoor kan niet worden besloten dat geen passende beoordeling (of minimum een voortoets) vereist is. Er wordt daarom minimum een voortoets passende beoordeling opgemaakt.

STAP 3 Valt het plan onder de plan-m.e.r.-plicht?

Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

Plannen die 'van rechtswege' plan-m.e.r.-plichtig zijn (geen voorafgaande 'screening' vereist):

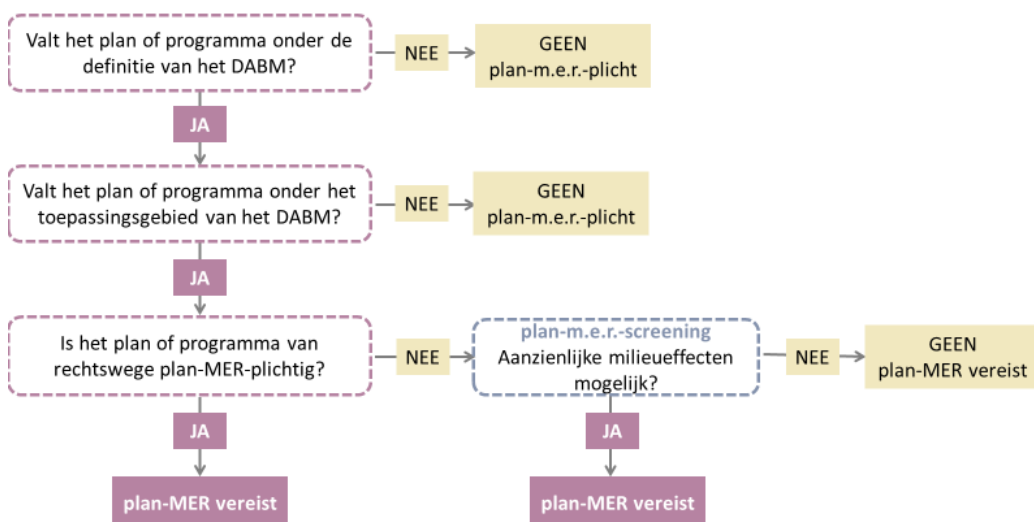
- Plannen die het kader vormen voor projecten uit bijlage I, II of III van het BVR van 10 december 2004 (project-m.e.r.-plicht) én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden én betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik;
- Plannen waarvoor een passende beoordeling vereist is én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden;
- Plannen die niet onder de vorige categorie vallen en waarvoor geval per geval moet geoordeeld worden of ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben ('screeningplicht').
- Plannen voor noodsituatie (zijn niet plan-m.e.r.-plichtig).

In de Europese plan-m.e.r.-richtlijn wordt gesteld dat alle plannen en programma's van de daarin vermelde sectoren en die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor projecten, vermeld in de bijlagen I, II en III van de project-m.e.r.-richtlijn (RL 85/337/EEG), onder de plan-milieueffectrapportage vallen.

We kunnen besluiten dat het Beleidsplan Ruimte Limburg plan-m.e.r.-plichtig is van rechtswege. Gezien het grondgebied van de provincie Limburg niet kan worden beschouwd als een klein gebied van lokaal niveau wordt een plan-MER opgemaakt.

⁴ Een beleidskader moet zich schikken naar de strategische visie van het betrokken niveau. Aangezien een beleidskader de operationele keuzes bevat om bepaalde doelstellingen te realiseren, werkt het kader vervolgens op zijn beurt rechtstreeks door naar de ruimtelijke uitvoeringsplannen, de verordeningen, de toepassingen van het decreet complexe projecten en naar de ruimtelijke ingrepen die de betrokken overheid zelf op het getouw zet. Dit laatste aspect heeft onder meer betrekking op vergunningsaanvragen die de overheid zelf indient, maar niet op (de beoordeling) van aanvragen van particulieren.

Het karakter van de uitspraken in een strategische visie of in ruimtelijke beleidskaders is niet verenigbaar met een verordenende waarde. Die uitspraken zijn niet als rechtsregels geformuleerd en kunnen ook niet op deze wijze gebruikt worden. Het gebrek aan verordenende kracht van de beleidsplannen betekent dat ze geen rechtsgrond kunnen vormen bij de vergunningverlening. Wel schikt de overheid zich bij haar eigen vergunningsaanvragen naar haar beleidskaders. (bron: FAQ lokale beleidsplanning – 13/09/2019 – Departement Omgeving)



Figuur 1-2 Bepaling van de plan-MER plicht (Bron: Algemeen Richtlijnenboek).

Naast bovenstaande elementen tonen volgende argumenten bijkomend aan dat milieueffectbeoordelingen op strategisch niveau van de beleidskeuzes in de strategische visie en in de beleidskaders een goede keuze kunnen zijn (bron: FAQ lokale beleidsplanning – 13/09/2019 – Departement Omgeving):

Ten eerste biedt een dergelijke strategische milieubeoordeling bijkomende invalshoeken bij het onderzoek. Ze levert bevestiging of verantwoording van keuzes, of kan tot een weloverwogen bijsturing van keuzes leiden. Daarnaast kan de milieubeoordeling aanbevelingen bevatten voor de verdere detaillering.

Ten tweede is de keuze voor het uitvoeren van een effectbeoordeling van het ruimtelijk beleidsplan een logische toepassing van het “tiering”-principe. Dit principe houdt in dat de milieubeoordeling gebeurt in elke fase van de “trechtering” van beleidsbeslissingen, aangezien een concrete keuze voor een ruimtelijke ingreep voorafgegaan wordt door een keten van beslissingen op een telkens abstracter niveau.

1.5 Planproces van het Beleidsplan Ruimte Limburg en de bijhorende milieueffectrapportage

1.5.1 Proces van totstandkoming van het Beleidsplan Ruimte Limburg

De provincie Limburg werkt, net zoals de andere Vlaamse provincies, momenteel aan de opmaak van een provinciaal ruimtelijk beleidsplan overeenkomstig art. 2.1.1 tot en met 2.1.4 en art. 2.1.8 tot en met 2.1.10 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) en het besluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2018 houdende de nadere regels voor de opmaak, de vaststelling en de herziening van ruimtelijke beleidsplannen.

Op 20 maart 2019 nam de provincieraad de officiële startbeslissing voor dat Beleidsplan Ruimte Limburg (BRL). Toen werd ook de focusnota goedgekeurd als sluitstuk van de voorbereidende fase en als basis voor het vervolgproces. De daarop volgende conceptnota was het eerste document in de formele procedure. De conceptnota geeft de ambitie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg kernachtig weer, schetst een gewenst perspectief voor de toekomst in 2040 en bevat een aantal ruimtelijke strategieën om dat wensbeeld te bereiken. Deze nota vormt de basis voor het verder uit te werken BRL en is het resultaat van een breed participatieproces.

De conceptnota van het BRL is te raadplegen op www.limburg.be/brlconceptnota. In hoofdstuk 2 worden de hoofdlijnen samengevat.

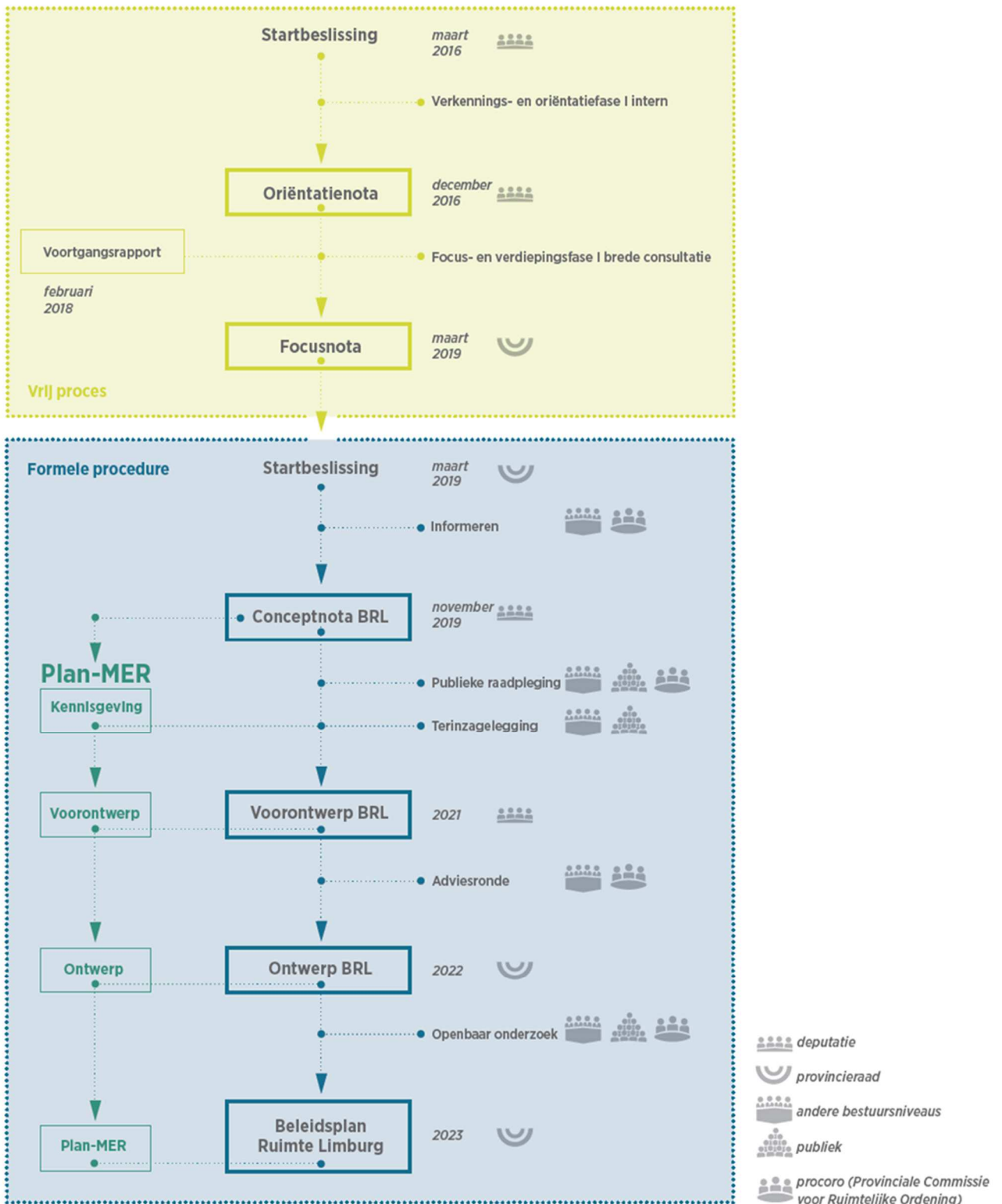
Van 21 november 2019 tot en met 21 januari 2020 werd een publieke raadpleging gehouden over de conceptnota. Tijdens die periode kon iedereen reacties, opmerkingen of suggesties op de conceptnota schriftelijk kenbaar maken bij de provincie Limburg.

De volgende stap in het proces is de uitwerking van de strategische visie en de beleidskaders tot een voorontwerp BRL (tegen de zomer van 2021) dat na een volgende adviesronde zal resulteren in een ontwerp BRL. Na de voorlopige vaststelling van het ontwerp volgt een openbaar onderzoek dat 90 dagen duurt. Op basis van de ontvangen adviezen en inspraakreacties van het publiek zal vervolgens het Beleidsplan Ruimte Limburg definitief vastgesteld worden.

Meer informatie over het proces is te vinden in de procesnota. Die beschrijft het reeds doorlopen en het geplande verdere verloop van het planproces en van het informatie-, inspraak- en participatietraject. De procesnota is een evolutief document. Dat betekent dat het bij elke stap in de procedure verder wordt aangevuld en verfijnd.

De procesnota is te raadplegen op www.limburg.be/brlprocesnota.

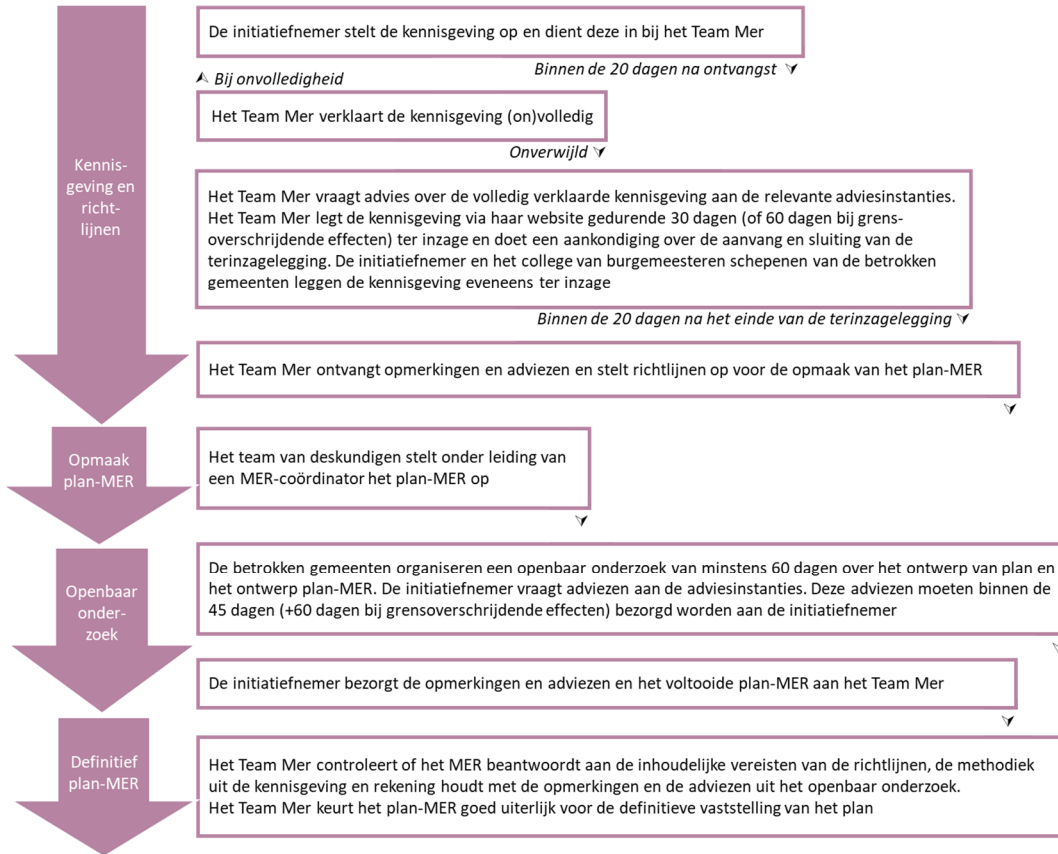
In Figuur 1-3 wordt het proces en de formele procedure schematisch weergegeven en wordt de relatie gelegd met de plan-MER-procedure die er parallel mee loopt (zie hiervoor ook § 1.5.2).



Figuur 1-3 Schema proces en procedure voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Limburg inclusief milieueffectrapportage (Bron: procesnota BRL)

1.5.2 Plan-MER procedure

De procedure voor de opmaak van het plan-MER loopt in de tijd parallel met de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Limburg. Figuur 1-4 geeft een overzicht van de plan-m.e.r procedure.



Figuur 1-4 Schema procedure m.e.r voor plannen en programma's (plan-MER)

Het plan-MER wordt zo optimaal mogelijk ingepast in de procedure voor het Beleidsplan Ruimte Limburg waarbij er een constante inhoudelijke wisselwerking tussen beide plannen is. In Figuur 1-3 is de koppeling tussen de plan-m.e.r.-procedure en de procedure voor de opmaak van het beleidsplan schematisch aangeduid. De wisselwerking houdt onder andere in dat:

- de adviesronde en publieke raadpleging voor de conceptnota van het ruimtelijk beleidsplan en de consultatie voor de kennisgeving van het plan-MER achtereenvolgens na elkaar georganiseerd en inhoudelijk op elkaar afgestemd worden;
- de input uit de adviesronde over het voorontwerp Beleidsplan Limburg meegenomen wordt in de opmaak van het ontwerp plan-MER;
- het openbaar onderzoek over het ontwerp Beleidsplan Ruimte Limburg en het ontwerp plan-MER gelijktijdig verlopen en inhoudelijk op elkaar afgestemd zijn (cfr art. 4.2.11 §1 uit het DABM).

Dit betekent dat er niet eerst een ontwerp van Beleidsplan Ruimte Limburg wordt gemaakt dat daarna pas aan een milieueffectbeoordeling wordt onderworpen, maar dat de milieueffectbeoordeling parallel verloopt aan het totstandkomingsproces van het Beleidsplan Ruimte Limburg en iteratief het planningsproces informeert. Deze wisselwerking loopt dan ook vanaf de conceptnota voor het provinciaal beleidsplan tot aan de definitieve vaststelling van het BRL. De goedkeuring van het definitief plan-MER moet wel gebeuren vóór de definitieve vaststelling van het BRL (art. 4.2.11, §4 DABM).

De bedoeling is dat relevante (milieu)informatie wordt aangereikt in de fase van de uitwerking van het Beleidsplan Ruimte Limburg, dat voorstellen, opties en keuzes beoordeeld worden op hun milieueffecten en dat eventuele voorstellen voor bijsturing en aanbevelingen voor de uitvoering ervan worden geformuleerd en meegenomen voor het plan definitief vastgesteld wordt.

Voorliggend document vormt dus de **kennisgeving** van de start van de plan-m.e.r.-procedure voor het BRL.

Gezien het BRL mogelijk ook aanzienlijke effecten kan hebben voor mens en milieu in andere gewesten en/of landen (Waals Gewest, Nederland) wordt de grensoverschrijdende procedure gevolgd en zal de kennisgeving 60 dagen ter inzage liggen.

De kennisgeving is een publiek technisch document dat de doelstellingen en inhoud en alternatieven van het BRL omschrijft en aangeeft hoe het onderzoek in het kader van het plan-MER zal gevoerd worden; met name *wat* onderzocht zal worden en *hoe* dat zal gebeuren. De kennisgeving is een belangrijk element in de actieve openbaarheid van het plan-MER. Ze geeft het brede publiek en de adviesinstanties de kans om kennis te nemen van het programma en te reageren op de *voorgestelde beoordelingscriteria* en *onderzoeksmethodes* van het plan-MER. De terinzagelegging van deze kennisgeving heeft dus niet het statuut van een openbaar onderzoek, zoals bij een ruimtelijk plan waartegen een bezwaar kan ingediend worden. De kennisgeving vraagt eerder naar input en suggesties, die mee sturend kunnen zijn voor het vervolg van het onderzoek.

1.5.3 Hoe kan u uw stem laten horen?

Relevante inspraakreacties in de fase van de kennisgeving houden verband met reikwijdte, detailleringniveau en de aanpak van het plan-MER. Zo kunnen de reacties betrekking hebben op:

- Mogelijke andere planalternatieven of -varianten die niet in de kennisgeving vermeld worden en waarvan u vindt dat ze mee moeten onderzocht worden;
- Mogelijke milieueffecten waarvan in de kennisgeving vermeld wordt dat ze niet onderzocht zullen worden;
- Bepaalde aandachtspunten en gebieden waarop het Beleidsplan Ruimte Limburg een impact kan hebben en waarvan de kennisgeving geen melding maakt.

Het is niet de bedoeling om reacties te formuleren op de conceptnota van het BRL. De publieke raadpleging over die conceptnota is ondertussen afgelopen (zie § 1.5.1).

De initiatiefnemer van het Beleidsplan en van het plan-MER is de provincie Limburg:
 Provincie Limburg
 Directie Omgeving – afdeling ruimtelijke planning
 Universiteitslaan 1
 3500 Hasselt
 tel. 011 23 83 45
 e-mail ruimtelijkeplanning@limburg.be of BRL@limburg.be
<http://www.limburg.be>

De inspraakperiode (terinzagelegging) van deze kennisgeving loopt van dinsdag 1 september 2020 tot en met vrijdag 30 oktober 2020.

De volledig verklaarde kennisgeving kan via de volgende kanalen worden geraadpleegd:

- Op de website van het Team Mer van het Departement Omgeving (<https://omgeving.vlaanderen.be/milieueffectrapportage>);
- Op de website van de provincie Limburg (www.limburg.be/beleidsplanruimte);
- In het provinciehuis van de provincie Limburg
- In de gemeentehuizen en op de websites van de Limburgse gemeenten

U kan uw reactie uiterlijk op 30 oktober 2020 op één van volgende manieren bezorgen:

- per e-mail aan mer@vlaanderen.be;
- door afgifte tegen ontvangstbewijs aan uw gemeente- of stadsbestuur;
- door afgifte tegen ontvangstbewijs aan het Team Mer in Brussel;
- via een schrijven aan het Team Mer op het adres Departement Omgeving, Team Mer, Plan-MER voor Beleidsplan Ruimte van de provincie Limburg (PL0264), Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel.

1.5.4 Wat gebeurt er met de inspraakreacties?

Het Team Milieueffectrapportage (Team Mer) van het departement Omgeving bundelt de inspraakreacties samen met de ingekomen adviezen van de geraadpleegde adviesinstanties op de kennisgevingsnota en kan deze desgevallend bespreken op een richtlijnenvergadering waar behalve de initiatiefnemer ook de verschillende adviesinstanties op worden uitgenodigd.

Het Team Mer neemt een beslissing inzake de richtlijnen voor het opstellen van het milieueffectrapport en bezorgt deze aan de initiatiefnemer en de betrokken instanties binnen 20 dagen na het einde van de terinzagelegging van de kennisgeving. Deze richtlijnen zijn een openbaar document en zullen beschikbaar zijn op de website <https://omgeving.vlaanderen.be/milieueffectrapportage>. Daarnaast kan elke burger ze bij de gemeente opvragen.

1.5.5 Doorwerking van het MER in de verdere besluitvorming over het Beleidsplan Ruimte Limburg

Het plan-MER ondersteunt de besluitvorming over het Beleidsplan Ruimte Limburg. In de eerste plaats gebeurt dit door een ondersteuning en samenwerking tijdens de periode waarin het Beleidsplan, vertrekkende van de conceptnota, vorm krijgt. Ondersteuning vanuit de milieueffectrapportage gebeurt aan de hand van een parallel en interactief proces, waarbij de MER-deskundigen de verschillende opties die voorliggen beoordelen naarmate ze vorm krijgen. Op die manier zorgt de milieubeoordeling voor een optimalisatie (in termen van impact op het milieu) van de keuzes die het BRL maakt. Tezelfdertijd krijgt ook het milieueffectrapport vorm.

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

Naast deze collaboratieve fase, waarbij de besluitvorming met betrekking tot de inhoud van het plan vorm krijgt, mede onder invloed van de milieueffectrapportage, volgt een formele fase, waarbij het ontwerp-Beleidsplan en het ontwerp-MER samen in openbaar onderzoek gaan. Op basis van adviezen en inspraakreacties tijdens dit openbaar onderzoek worden zowel het MER als het BRL eventueel nog aangepast. Het ruimtelijk beleidsplan houdt daarbij rekening met de resultaten van eventuele wijzigingen aan de milieueffectbeoordeling.

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

In het plan-MER wordt aangegeven welke stappen werden doorlopen en op welke manier en op welke punten het BRL in de loop van het interactieve proces is aangepast op basis van de inzichten die aangeleverd werden door de MER-deskundigen.

2 Omschrijving van het Beleidsplan Ruimte Limburg

De conceptnota geeft de ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg kernachtig weer, schetst een gewenst perspectief voor de toekomst in 2040 en bevat een aantal ruimtelijke strategieën om dat wensbeeld te bereiken. Hieronder geven we een beknopt overzicht van de inhoud van de conceptnota. Voor een volledig uitgewerkte beschrijving verwijzen we naar de conceptnota zelf (www.limburg.be/brlconceptnota).

2.1 Perspectief voor de toekomst

In het gewenste toekomstperspectief streeft de provincie naar **Limburg als dynamische en aantrekkelijke regio**. Een aantal uitdagingen geven verdere invulling aan die ambitie:

- een belevingsvol netwerk op mensenmaat
- vlotte mobiliteit voor iedereen
- hoogkwalitatieve open ruimte
- sterke ontwikkelingsregio met internationale allure
- voortrekkersrol in de energietransitie
- Limburg, een sterk merk voor en door partnerschap.

2.2 Ruimtelijke strategieën

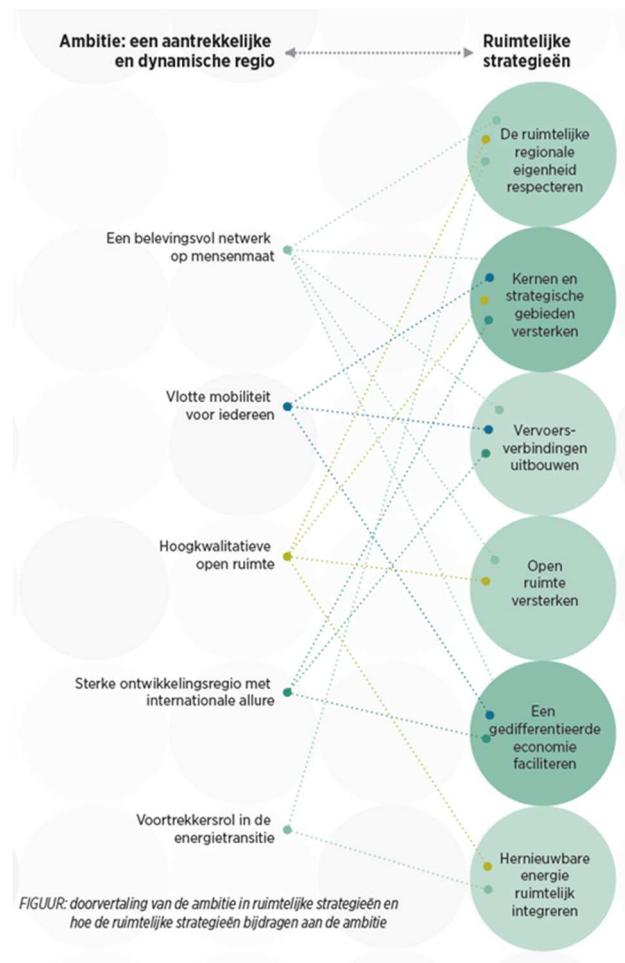
Het perspectief voor de toekomst schetst waar Limburg naar toe wil. De weg ernaartoe wordt vertaald in zes doelgerichte ruimtelijke strategieën die worden ingezet om het wensbeeld te realiseren. Ze geven de richting aan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg op de lange termijn.

De strategieën worden als volgt opgebouwd.

1) **WAAROM** is de strategie belangrijk? Dit zijn **uitdagingen** waar we vandaag met ons allen voor staan en waarop we een antwoord formuleren.

2) **HOE** kunnen we samen de strategie aanpakken? Dit zijn gezamenlijke **doelstellingen** binnen het ruimtelijk beleid voor Limburg, over de verschillende beleidsniveaus heen en die we vooral samen moeten aanpakken. Ieder bestuursniveau kan hier invulling aan geven via gepaste maatregelen en acties op hun geëigend niveau.

3) **WAT** gaat de provincie concreet doen? Dit zijn de **acties** of zogenaamde “provinciale werven”. Het zijn werkerreinen die vooral baat hebben bij een bovenlokale aanpak en waarvoor de provincie zich binnen het ruimtelijk beleid prioritair engageert.



Figuur 2-1 Wisselwerking tussen ambitie en ruimtelijke strategieën (bron: conceptnota BRL)

1 De ruimtelijke regionale eigenheid respecteren

Waarom?

Streken als Haspengouw, de Kempen, het Maasland en Voeren geven identiteit aan Limburg en aan de Limburgers. Het fysisch systeem en die variëteit aan landschappen moeten we zo gaaf mogelijk houden om de eigenheid, de kwaliteit en het onderscheidend vermogen van Limburg te bewaren.

Hoe?

Het fysisch systeem moet meer sturend worden in ruimtelijke planningsprocessen en projecten. Het geheel van waterlopen en landschappelijke structuren vormt een randvoorwaarde bij het uitwerken van nieuwe projecten.

Wat?

- In elk ruimtelijk dossier is er aandacht voor de regionale eigenheid en de typische kenmerken van de verschillende regio's.
- Er wordt een referentiekader opgemaakt waarin de typische kenmerken van de verschillende regio's zo concreet mogelijk omschreven worden en waarvoor richtlijnen opgesteld worden hoe er mee omgegaan wordt. Dit wordt ook een toetsingskader voor de beleidskaders.

2 Kernen en strategische gebieden versterken

Waarom?

Steden zijn belangrijke groeipolen voor mensen, activiteiten en economische ontwikkelingen. Met een sterkere stedelijke structuur is Limburg aantrekkelijker op Vlaams en internationaal niveau. Ruimtelijke versnippering ontnaemt een deel van de groeipotentie van steden en dorpen, tast leefgebieden voor fauna en flora aan, vermindert de ruimte voor de landbouw, fnuikt de aantrekkelijkheid van het landschap en is nadelig voor een performant openbaar vervoer. Volgens de bevolkingsprognoses van het Federaal Planbureau komen er in Limburg zo'n 43.000 huishoudens bij tegen 2040. Ook de samenstelling van de bevolking wijzigt door ontgroening, vergrijzing en verzilvering. Er zijn steeds meer kleinere huishoudens.

Hoe?

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten naar geschikte plaatsen gestuurd worden vanuit een regionale visie. Zo wordt de stedelijke structuur van Limburg versterkt. Die bestaat uit enkele grotere steden op mensenmaat, kleine stedelijke kernen en dorpen in het buitengebied.

Kleinere kernen hebben de uitdaging om leefbaarheid en voorzieningen op peil te houden.

Een versterking en verdichting van woonkernen moet doordacht, selectief en kwalitatief gebeuren. Bereikbaarheid is daarbij heel belangrijk, niet enkel met de auto, maar ook met de fiets, het openbaar vervoer of andere vervoersmiddelen (Transit Oriented Development).

Naast woonkernen spelen ook strategische gebieden een belangrijke rol in de stedelijke structuur. Dit zijn de bedrijventerreinen, de incubatoren, de winkelconcentraties, de zorg- en onderwijscampussen en belangrijke toeristisch-recreatieve polen.

Wat?

- Kernen en strategische gebieden worden geselecteerd en gedefinieerd als basis voor ruimtelijke ontwikkelingen.
- Er wordt een beleidskader 'wonen' opgemaakt. Naast kwantitatieve richtlijnen voor woningprogrammatie komen ook kwalitatieve aspecten en ruimtelijke ontwikkelingsprincipes aan bod.

3 Vervoersverbindingen uitbouwen

Waarom?

Multimodale bereikbaarheid en een efficiënte ontsluiting zijn cruciaal voor de ontwikkeling van Limburg.

Hoe?

Er moeten vier complementaire en performante netwerken voor vervoer gerealiseerd worden: het wegennet, het fietsnetwerk, het collectief vervoersnetwerk en het netwerk voor goederenvervoer. Fietsen is een speerpunt in het ruimtelijk beleid. De fietssnelwegen en het functioneel en recreatief fietsnetwerk hebben de potentie om een belangrijk mobiliteitsnetwerk te worden.

Fietsinfrastructuren moeten resoluut en overal verbeterd worden.

Het openbaar vervoer is ondermaats in Limburg. Er moet dan ook een performant openbaar vervoer gerealiseerd worden.

Ook het auto- en vrachtverkeer heeft zijn plaats in het ruimtelijk beleid in Limburg. Selectieve en gerichte investeringen in de wegeninfrastructuur blijven nodig. Tegelijkertijd wordt ingezet op het verminderen en verduurzamen van de auto- en vrachtkilometers. Het belang van spoor- en waterwegen neemt toe voor de ontsluiting van het goederenverkeer.

Wat?

- Er wordt een beleidskader 'fietsen' opgemaakt. Dit beleidskader geeft de fiets een centrale plaats in alle plannen en projecten die in de provincie ontwikkeld worden.
- De provincie neemt een centrale en actieve rol op in de vervoerregioraad.

4 De open ruimte versterken

Waarom?

De open ruimte levert heel wat diensten voor de maatschappij: bomen zuiveren de lucht, beken zorgen voor water en wateropvang, vruchtbare bodems bieden voedsel en de open ruimte is een decor om te wandelen, te fietsen en te ontspannen. Ondanks een grotere bewustwording over klimaatverandering en de rol die de open ruimte hierin opneemt, staat ze erg onder druk.

Hoe?

De open ruimte is een kwaliteit van Limburg en die moet versterkt worden. Dit kan door meer samenhang te creëren tussen grote en kleine bos-, natuur- en landbouwgebieden. Europese en Vlaamse wetgeving beschermen nu al vaak de grote gebieden.

De verbindingen daartussen worden sterker gemaakt, zoals rivier- en beekvalleien of kleine landschapselementen.

Er zijn nog heel wat bebouwbare gronden in lintbebouwing, overstromingsgevoelig gebied of in afgelegen verkavelingen ver van voorzieningen of openbaar vervoer. Slecht gelegen aanbod zou geschrapt moeten kunnen worden om de open ruimte te vrijwaren.

Wat?

- Er wordt een beleidskader 'netwerk open ruimte' opgemaakt. De provincie focust zich op de groenblauwe aders en de openruimteverbindingen.
- Er wordt gewerkt aan een positieve ruimtebalans voor de open ruimte.

5 Een gedifferentieerde economie faciliteren

Waarom?

Een sterke regionale economie en een verscheidenheid in activiteiten zorgt voor de welvaart van de regio en de Limburgers.

Hoe?

Er wordt verder gebouwd op regionale economische strategieën zoals in het Strategisch Actieplan Limburg in het Kwadraat (SALK). De economische activiteiten moeten ruimtelijk gefaciliteerd worden om de welvaart te garanderen. Duurzame mobiliteit en een multimodale ontsluiting moeten van bij de start uitgangspunten zijn bij de ontwikkeling van economische hefboomprojecten.

Limburg heeft een goede economische differentiatie door een mix van maakindustrie, handel, diensten, logistiek, bouw, cleantech, vrijetijdseconomie, land- en tuinbouw,... . Er is in Limburg nog ruimte voor de verschillende facetten van het brede economische spectrum. De bestaande bedrijventerreinen moeten geoptimaliseerd, verdicht en multifunctioneler ingevuld worden. De

uitbouw van nieuwe bedrijventerreinen moet op een regionaal niveau afgewogen worden. Daarnaast wordt ook verveving van bedrijven in de woonomgeving gestimuleerd, als dat geen hinder teweeg brengt.

De laatste jaren is een netwerk aan incubatoren ontwikkeld, waarrond economische campussen gegroeid zijn. Er moeten kansen gegeven worden aan innovatie en internationalisering.

De landbouwsector is een bepalende ruimtelijke en economische speler op het platteland. Belangrijke agrarische gebieden blijven voorbehouden voor hun landbouwfunctie. Zonevreemde activiteiten worden zo veel mogelijk geweerd. Verbreding van de landbouwactiviteiten zorgt voor een hogere toegevoegde waarde.

Wat?

- Een beleidskader 'ruimtelijke economie' wordt opgemaakt met een gebiedsgerichte visie om bovenlokale ruimtelijke keuzes te kunnen maken voor een gezond economisch weefsel.
- Belangrijke landbouwgebieden worden gedifferentieerd. Dit legt de ontwikkelingsperspectieven vast en bepaalt de richtlijnen voor het ruimtelijk beleid en de rechtszekerheid in deze gebieden.

6 Hernieuwbare energie ruimtelijk integreren

Waarom?

Ruimte en energie zijn sterk met elkaar verbonden. Waar men woont en werkt, dus de ruimtelijke ordening, bepaalt voor een deel de energiebehoefte en de mogelijkheid tot energie-uitwisseling. De inplanting van voorzieningen voor hernieuwbare energie hebben een ruimtelijke impact die beheerst moet worden.

Hoe?

De provincie streeft naar klimaatneutraliteit en energie-onafhankelijkheid door een decentrale energieproductie. Daarom moet het ruimtelijk beleid de transitie naar groene energie ondersteunen. Infrastructuren voor hernieuwbare energie moeten hun plaats krijgen op de meest aangewezen en efficiënte locaties, maar met aandacht voor het landschap en de mogelijke hinder.

Wat?

- Er wordt een beleidskader 'ruimte voor energie' opgemaakt met een beoordelingskader voor de inpassing van duurzame energie.
- Onderzoek naar lokale ruimtelijke energiestrategieën wordt ondersteund.

Figuur 2-2 geeft een samenvattend overzicht van de zes ruimtelijke strategieën (bron: conceptnota BRL).

RUIMTELIJKE STRATEGIE	WAAROM is dit belangrijk?	HOE wordt dit aangepakt?	WAT gaat de provincie concreet doen?
1 De ruimtelijke regionale eigenheid respecteren	De identiteit van Limburg en de Limburgers versterken.	- Het fysische systeem meer sturend maken in ruimtelijke planningsprocessen en projecten.	- We hebben aandacht voor de fysische en regionale eigenheid in alle ruimtelijke dossiers.
2 Kernen en strategische gebieden versterken	- De stedelijkheid van Limburg versterken. - De ruimtelijke versnippering tegengaan. - De demografische switch opvangen.	- Ruimtelijke ontwikkelingen sturen naar geschikte plaatsen vanuit een regionale visie. - Het principe van "Transit Oriented Development" hanteren. - Kernen en strategische gebieden kwalitatief verdichten.	- We selecteren en definiëren kernen en strategische gebieden als basis voor ruimtelijke ontwikkelingen. - We maken een beleidskader "wonen" op.
3 Vervoersverbindingen uitbouwen	- De multimodale bereikbaarheid en een efficiënte ontsluiting van de regio waarborgen.	- Vier complementaire en performante netwerken voor vervoer realiseren. - Fietsinfrastructuren resoluut en overal verbeteren. - Performant openbaar vervoer realiseren. - Gericht investeren in de wegeninfrastructuur en het verminderen en verduurzamen van het gemotoriseerde vervoer. - Blijven inzetten op spoor- en waterwegen en luchttransport voor goederenvervoer.	- We nemen een centrale en actieve rol op in de vervoerregioraad. - We maken een beleidskader "fietsen" op.
4 De open ruimte versterken	- De ecosysteemdiensten voor de maatschappij garanderen.	- Meer samenhang van de open ruimte realiseren. - Het juridisch-planologische aanbod aan "harde" bestemmingen evalueren en schrappen waar nodig.	- We maken een beleidskader "netwerk open ruimte" op. - We voeren een openruimtepositief, planologisch beleid.
5 Een gedifferentieerde economie faciliteren	- De welvaart van de regio en de Limburgers verhogen.	- Verder bouwen op regionale economische strategieën. - Kansen geven aan internationalisering. - Ruimte geven aan de verschillende facetten van het brede economisch spectrum.	- We maken een beleidskader "ruimtelijke economie" op. - We differentiëren belangrijke landbouwgebieden.
6 Hernieuwbare energie ruimtelijk integreren	- Ruimte en energie op elkaar afstemmen - De ruimtelijke impact van hernieuwbare energie beheersen.	- Ruimte geven aan duurzame energiewinning.	- We maken een beleidskader "ruimte voor energie" op. - We ondersteunen het onderzoek naar lokale ruimtelijke energiestrategieën.
	UITDAGINGEN	DOELSTELLINGEN	ACTIES / WERVEN

Figuur 2-2 Overzicht van de verschillende ruimtelijke strategieën

3 Algemene methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling

3.1 Doel van de strategische milieubeoordeling

Zoals hoger beschreven heeft het plan-MER in eerste instantie tot doel om de positieve en negatieve gevolgen van het Beleidsplan Ruimte Limburg op hoofdlijnen in beeld te brengen. Dit doen we door de principiële beleidskeuzes (strategische visie en beleidskaders) uit dit plan te beoordelen op hun effecten op het milieu (in de brede zin van het woord). Gezien de beleidskaders een concretere vertaling vormen van de strategische visie zal de milieubeoordeling in het plan-MER zich voornamelijk focussen op de beleidskaders.

3.2 Methodiek op maat

3.2.1 Afbakenen van het studiegebied

Het afbakenen van het studiegebied moet ertoe bijdragen dat gefocust wordt op de essentie. Op die manier wordt het studiewerk toegespitst op die zaken die er echt toe doen in het kader van een onderbouwde besluitvorming met betrekking tot het BRL.

Het afbakenen van het studiegebied heeft in deze context twee dimensies:

- enerzijds *wat* we gaan bestuderen (Welke impacts zijn relevant? Welke beoordelingscriteria gebruiken we om die impact uit te drukken?)
- anderzijds *hoe* we dat gaan doen.

De antwoorden op die vragen worden meer in detail uitgewerkt in hoofdstuk 4 van deze kennisgeving.

3.2.2 Diepgang van de milieubeoordeling (onderzoeksniveau)

In het kader van een plan-MER voor een plan of programma, in dit geval het BRL, is het niet nodig (en ook niet steeds mogelijk) om alle denkbare effecten te onderzoeken. Het conceptuele niveau waarop de strategische visie en de beleidskaders zijn beschreven, de schaal van het studiegebied, de ruimtelijke spreiding van de acties die zullen voortvloeien uit de beleidskaders, de onduidelijkheid over de precieze aard en omvang van veel van die acties, de veelheid aan potentiële acties en de tijdshorizon die voor ogen wordt gehouden, zorgen ervoor dat de omvang van de effecten meestal niet in kwantitatieve eenheden en met een groot ruimtelijk detailniveau kan uitgedrukt worden.

Bovendien moet een te gedetailleerde benadering, waarbij de analyse gebeurt met het detail van een project-MER en alle mogelijke effecten in beeld komen, vermeden worden. Enerzijds omdat op strategisch niveau vaak de gegevens niet beschikbaar zijn om detailuitspraken te doen, anderzijds omdat op dit niveau deze details ook niet nodig zijn om een goed beeld te krijgen van de milieupact van het BRL en op die basis een beslissing te nemen. Hierbij moet opgemerkt worden dat het plan-MER voor het beleidsplan niet de "laatste kans" vormt om een milieueffectbeoordeling uit te voeren. Naarmate het Beleidsplan Ruimte Limburg doorwerkt in ruimtelijke uitvoeringsplannen, andere plannen en, uiteindelijk, projecten, zullen andere en meer gedetailleerde milieueffectrapporten uitgewerkt worden.

In het huidige stadium ligt de nadruk op effecten die relevant zijn in de strategische fase van de besluitvorming over het BRL. Daarom worden de milieueffecten op dit strategisch niveau dan ook beschreven binnen de mogelijkheden en vooral binnen de beperkingen van de beschikbare informatie. De milieubeoordeling zal bijgevolg op een kwalitatieve wijze gebeuren en daarbij onder meer gebruik maken van de resultaten van eerder uitgevoerde onderzoeken.

De beoordelingscriteria waarmee de effecten worden uitgedrukt, moeten maximaal beleidsrelevant zijn en bij voorkeur ook eenvoudig te communiceren en te begrijpen. Verder in dit document worden voor de verschillende thema's en subthema's beoordelingskaders voorgesteld (zie § 3.2.3 en hoofdstuk 4) die criteria bevatten die aan die voorwaarden voldoen. Het beoordelingskader geeft met name aan wat relevant is in voorliggend onderzoek. Hierbij ligt de nadruk op een aantal sleuteffecten.

Merk op dat het strategisch aspect van het in dit document beschreven onderzoek niet betekent dat het onderzoek oppervlakkig zou gebeuren. Het strategisch niveau van de evaluatie vertaalt zich enerzijds in een focus op die effecten die belangrijk zijn om de strategische besluitvorming te ondersteunen, en anderzijds in een beoordelingsmethode die toelaat de voornaamste potentiële effecten van het plan in beeld te brengen op basis van duidelijke, begrijpbare en beleidsmatig relevante indicatoren en criteria.

3.2.3 Beoordelingskader

Gezien voorliggend milieueffectonderzoek een onderzoek op strategisch niveau is, zijn in deze fase van het onderzoek niet alle milieudisciplines/effectgroepen relevant. Om een onderscheid te maken tussen wat wel en niet relevant is in voorliggend milieuonderzoek wordt een selectie gemaakt van de meest relevante aspecten binnen de milieudisciplines die toelaten om de beleidskaders uit het ruimtelijk beleidsplan te beoordelen op milieueffecten (=scoping).

Om deze scoping te kunnen maken, zijn onder meer volgende overwegingen relevant:

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

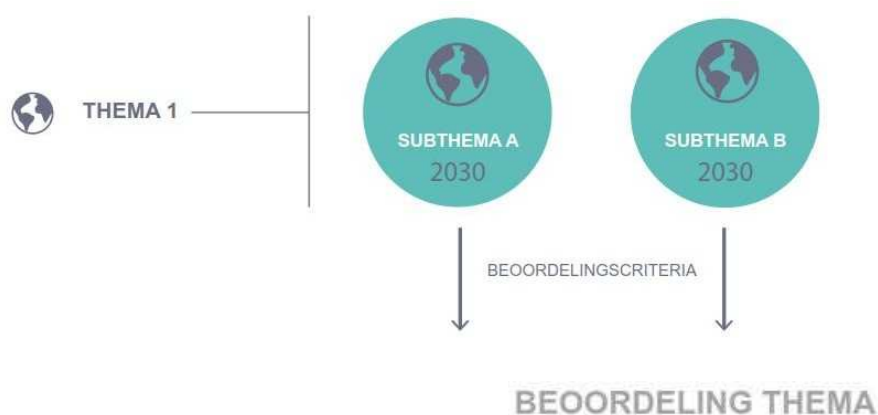
Vanuit de ambitie om met het Beleidsplan Ruimte Limburg een duurzame ontwikkeling te faciliteren wordt bij opmaak van het beoordelingskader de link gelegd met de agenda voor duurzame ontwikkeling die de VN in het najaar van 2015 in een resolutie uittekende. De ambities van deze agenda zijn vastgelegd in 17 duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (of sustainable development goals - SDG's) die sinds 2015 door de verschillende landen geleidelijk aan worden geconcretiseerd in beleidsplannen op verschillende beleidsniveaus⁵. De Vlaamse provincies engageerden zich al voor deze internationale ambitie. Ook de provincie Limburg wil de SDG's als referentiekader gebruiken voor het beleid.

De SDG's zorgen voor een evenwicht tussen de drie dimensies van duurzame ontwikkeling, zijnde de economische, sociale en ecologische dimensie. Vanuit deze optiek komen we tot een set van thema's die een geïntegreerde milieubeoordeling van de ruimtelijke beleidsplannen mogelijk maken. De SDG's die de VN uittekende en die in de landen verder geconcretiseerd zijn, gebruiken we als inspiratiebron voor het definiëren van de thema's in functie van de geïntegreerde milieubeoordeling.

⁵ De doorvertaling van de SDG's op Vlaams niveau zit vervat in het Vlaams doelstellingenkader Vizier 2030 (<https://do.vlaanderen.be/visienota-vizier-2030-eeen-2030-doelstellingenkader-voor-vlaanderen>). Ook heel wat gemeenten hanteren de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen als kapstok voor gemeentelijke beleidsplannen (zie <https://www.sdgs.be/nl/sdgs>)

Voor de beoordeling van het ruimtelijk beleid op provinciaal niveau zijn we van mening dat er voor 10 van de 17 SDG's een link met milieueffectenrapportage kan worden gelegd⁶.

Op basis van de MER-disciplines, zoals gekend in het kader van de erkenning van MER-deskundigen en de relevante SDG's worden vijf milieuthema's gedefinieerd die we verder hanteren in voorliggend milieuonderzoek. Elk thema wordt opgebouwd door enkele subthema's die allen passen binnen het thema. Het geïntegreerd onderzoek wordt dan op basis van deze thema's en subthema's uitgevoerd aan de hand van beoordelingscriteria. Hierbij gebeurt een **beoordeling van de mate waarin het BRL bijdraagt aan een verbetering van het milieu en de leefomgeving of het deze verbetering juist belemmert**. Deze thema's laten een geïntegreerde benadering toe en omvatten impliciet de disciplines en effectgroepen die relevant zijn voor de milieubeoordeling op strategisch niveau.



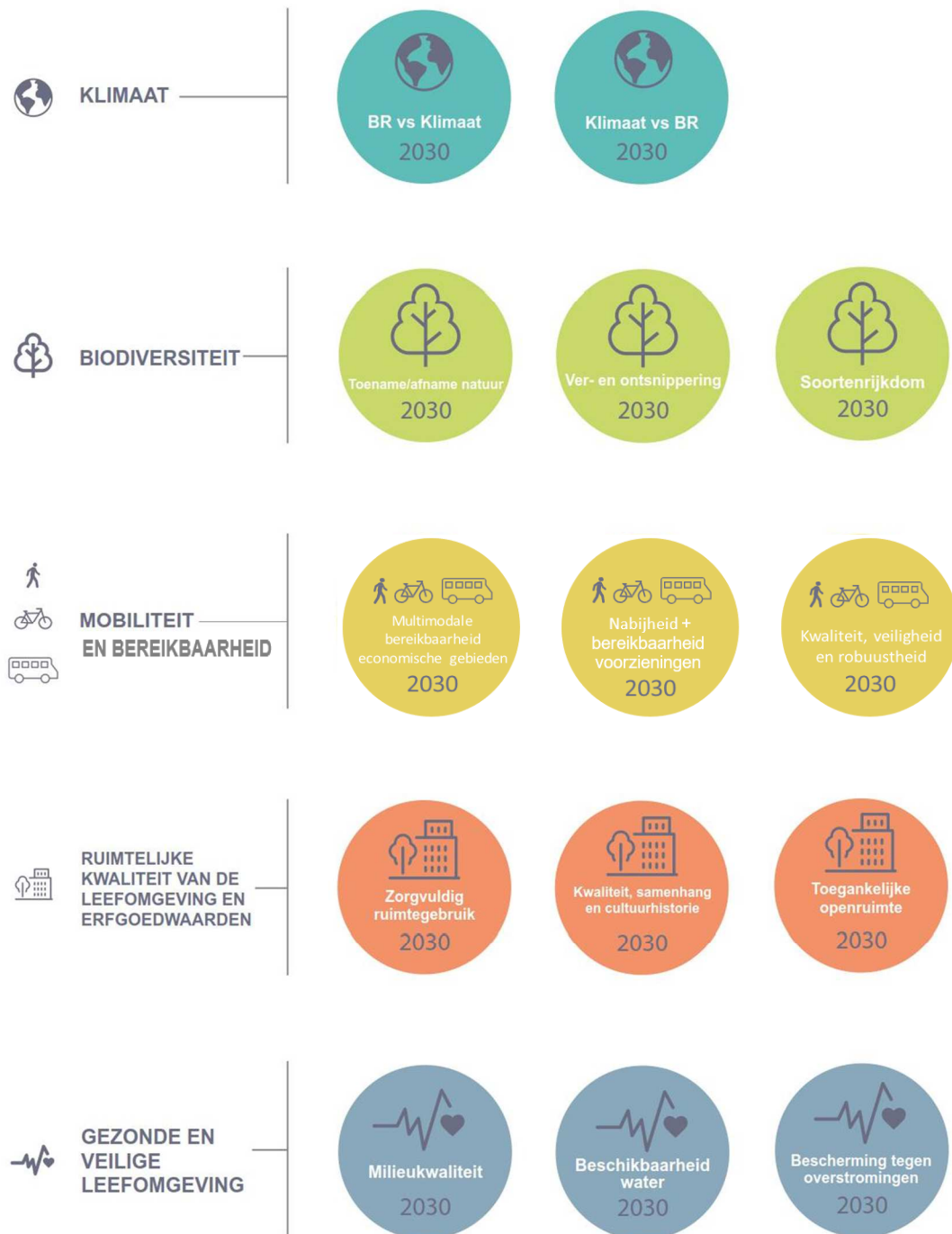
Figuur 3-1 Grafische voorstelling thema's versus subthema's versus beoordelingscriteria

Op basis van bovenstaande wordt een algemeen beoordelingskader voorgesteld dat de basis vormt voor de effectenbeoordeling van het Beleidsplan Ruimte Limburg. De concrete toepassing van het beoordelingskader is afhankelijk van de inhoud van het BRL zelf en wordt verder verfijnd naarmate het proces van de opmaak van het beleidsplan vordert (cf. § 1.5.1). Het beoordelingskader wordt, zoals eerder gesteld, niet opgebouwd volgens de indeling van de MER-disciplines, maar er worden vijf thema's, die worden opgebouwd aan de hand van enkele subthema's, voorgesteld die de verschillende disciplines en effectgroepen, relevant voor het detailniveau van een strategische milieubeoordeling, in zich verenigen.

De subthema's zijn op basis van expert judgement door het team van deskundigen ondergebracht binnen een bepaald thema (Figuur 3-2). De thema's en subthema's die we hebben gedefinieerd zijn geen afgesloten 'hokken', er bestaan tal van relaties tussen de verschillende thema's, subthema's en beoordelingscriteria (zie verder). Bij de beoordeling zal voldoende rekening gehouden worden met deze verbanden. De integratie en eindsynthese vormt een synthese over de thema's heen en zal ervoor zorgen dat het grote geheel niet uit het oog verloren wordt.

⁶ Volgende SDG's worden als relevant beschouwd in het kader van de milieubeoordeling:

- 2 Beëindig honger, bereik voedselzekerheid en verbeterde voeding en promoot duurzame Landbouw
- 3 Verzeker een goede gezondheid en promoot welzijn voor alle leeftijden
- 6 Verzeker toegang en duurzaam beheer van water en zuivering voor iedereen
- 7 Verzeker toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen
- 9 Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie
- 11 Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam
- 12 Verzeker duurzame consumptie- en productiepatronen
- 13 Neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden
- 14 Behoud en maak duurzaam gebruik van oceanen, zeeën en maritieme hulpbronnen
- 15 Bescherm, herstel en bevorder het duurzaam gebruik van ecosystemen op het vasteland, beheer bossen en wouden duurzaam, bestrijd woestijnvorming, stop landdegradatie en draai het terug en roep het verlies aan biodiversiteit een halt toe



Figuur 3-2 Algemeen beoordelingskader

Elk thema omvat enkele subthema's die relevant zijn voor voorliggend milieuonderzoek.

3.3 Referentiesituatie

In kader van de milieubeoordeling wordt het ruimtelijk beleidsplan voor elk thema getoetst ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van het plan. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het plan, zijnde het BRL. Als referentiesituatie voor het BRL zou in principe het jaar 2030 beschouwd kunnen worden, omdat tegen dat jaar de effecten van het plan voelbaar zouden kunnen worden, rekening houdend met de doorlooptijd en relatief beperkte realisatiesnelheid van ruimtelijke ontwikkeling en het ruimtelijk beleid. Deze referentiesituatie 2030 vertrekt dan van de huidige situatie en brengt de autonome en gestuurde ontwikkelingen (cfr. het huidige beleid) die in de periode tussen vandaag en het referentiejaar plaatsvinden mee in rekening. Het gaat hier om ontwikkelingen die sowieso plaatsvinden, ook als het Beleidsplan Ruimte Limburg (en de acties die eruit voortvloeien) niet zou uitgevoerd worden.

De moeilijkheid bij deze benadering is dat het niet eenvoudig is de autonome en gestuurde ontwikkelingen die tussen vandaag en 2030 zullen plaatsvinden (nauwkeurig) in te schatten. Er zijn immers veel onbekende factoren die een rol kunnen spelen. Door onzekerheden en externe factoren (ruimtelijk beleid op hoger en lager beleidsniveau, invloed van andere beleidsdomeinen, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen) zal de referentiesituatie 2030 in de meeste gevallen niet eenduidig kunnen worden bepaald. Dat leidt ertoe dat we in 2030 niet één vaststaande referentiesituatie hebben, maar een bereik van mogelijke uitkomsten waarbinnen de uiteindelijke referentiesituatie zal gesitueerd zijn.

Omwille van deze moeilijkheid stellen we voor om in de praktijk **de huidige situatie (2020) als referentiesituatie** voor de beschrijving van de effecten te beschouwen. De effecten van het BRL worden dus vergeleken met de situatie vandaag. Niettemin is het wel belangrijk een beeld te hebben van de te verwachten toekomstige evoluties, omdat die mee het relatieve belang van de impact van het beleidsplan bepalen. Het is ook belangrijk te weten of de autonome en gestuurde evoluties ons dichterbij brengen bij het bereiken van de doelstellingen van het ruimtelijk beleidsplan, dan wel ze tegenwerken. In het tweede geval zal de rol van het Beleidsplan Ruimte Limburg uiteraard des te belangrijker zijn. De doelstellingen vormen dus een tweede referentie, die toelaat de effecten niet enkel te beschrijven maar ook te beoordelen (zie verder). Het bijhorende referentiejaar is 2030.

Voor elk thema (zie verder hoofdstuk 4) wordt dus een beknopte beschrijvende 'doorkijk' gegeven van de manier waarop we verwachten dat de situatie gaat evolueren tussen 2020 en 2030 op basis van het huidige beleid en van de factoren die daarbij een rol kunnen spelen. Deze doorkijk wordt onder andere beschreven op basis van autonome en gestuurde evoluties, rekening houdend met de doelstellingen⁷ voor 2030 (bijvoorbeeld aan de hand van akkoorden, sectorale beleidsplannen en dergelijke). De beschrijving houdt de focus op de informatie die nodig is in het kader van de effectenbepaling.

Gezien de onzekerheden die hier mee gepaard gaan, doen we geen poging om de resulterende situatie in 2030 te omschrijven, maar we geven wel de trend weer in relatie met het te behalen doel (in de goede richting, maar onvoldoende / in de verkeerde richting / ...).

3.4 Het beoordelen van de effecten

De methodologie voor het beoordelen van effecten binnen de thema's wordt in hoofdstuk 4 beschreven. De waardering van de effecten gebeurt op een transparante, systematische, onderbouwde en uniforme wijze. Voor elk subthema worden criteria geformuleerd die gebruikt worden om de effecten te beoordelen (cfr. hoofdstuk 4).

⁷ Het bereiken van de doelstellingen wordt daarbij niet als een gegeven beschouwd, maar vormt wel de (praktische) bovengrens van de beleidsuitkomst waarnaar gestreefd wordt.

Het op te maken plan-MER zal de milieugevolgen (positief en negatief) van de operationalisering van de beleidslijnen uit het Beleidsplan Ruimte Limburg in beeld brengen. Het vooropgestelde doel voor 2030 dat in akkoorden of beleidsplannen op Europees, federaal, Vlaams of provinciaal niveau is vastgelegd (voor zover van toepassing voor het betreffende thema), vormt het ijkpunt voor de beoordeling van de effecten. De mate waarin dit doel - door toedoen van het BRL in de verschillende aspecten- al dan niet wordt bereikt, wordt beoordeeld. Op deze manier verkrijgen we inzicht in welke mate het ruimtelijk beleidsplan bijdraagt aan de verbetering van het milieu en de leefomgeving, maar ook of en in welke mate de vooropgestelde verbetering wordt belemmerd. Door te toetsen aan de doelstellingen (met als referentiejaar 2030) maken we de stap van een eenvoudige *beschrijving* van de effecten (de evolutie van de parameters in vergelijking met de huidige situatie) naar een *beoordeling* (hoe belangrijk is de vastgestelde evolutie als we ze afzetten tegenover wat we willen bereiken?).

De aard van de effecten valt in de meeste gevallen helder te omschrijven. Hoe belangrijk die effecten zijn, hangt echter af van veel factoren, onder meer van de mate waarin de beleidslijnen en acties worden opgevolgd en uitgevoerd door de verschillende actoren binnen het netwerk waar de provincie invloed op heeft.

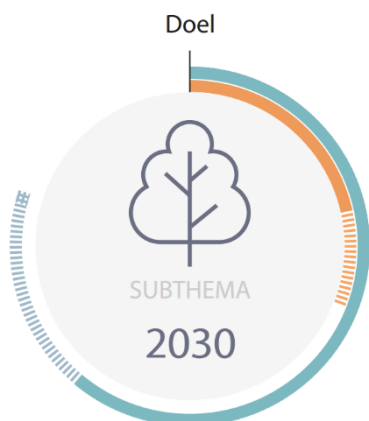
Om die reden zullen we bij de beschrijving van de effecten steeds een zekere bandbreedte in beeld brengen, waarbij we beschrijven binnen welke marges we effecten kunnen verwachten.

De bandbreedte waarbinnen de milieueffecten worden beoordeeld, wordt bepaald door:

- Bovengrens: deze geeft de meest optimistische evolutie weer: gunstige evolutie van externe factoren en benutten van alle kansen (maximale doorwerking van het plan)
- Ondergrens: deze geeft de meest pessimistische inschatting weer: ongunstige evolutie van externe factoren en impact van risico's (waardoor het plan niet of slechts gedeeltelijk doorwerkt)

Figuur 3-3 geeft het principe van de beoordeling weer. Dit schema zal ook gebruikt worden om de beoordeling aanschouwelijk voor te stellen. De binnenste (**oranje**) cirkel in de figuur geeft aan hoe de situatie voor de betreffende variabele evolueert als het plan niet wordt uitgevoerd. In dit voorbeeld worden er wel een aantal stappen gezet in de richting van het bereiken van het doel, maar het doel zelf wordt niet bereikt. Het deel van de cirkel in gestreepte lijnen geeft de onzekerheid op de uitspraak aan; de werkelijke situatie in 2030 is niet precies gekend. De buitenste (**blauwe**) cirkel geeft de situatie weer als het BRL wordt uitgevoerd. In dit voorbeeld zorgt het BRL ervoor dat de doelstelling dichterbij komt, in vergelijking met een situatie waarbij het beleidsplan er niet zou zijn. De doelstelling voor het thema wordt echter nog niet bereikt. Ook hier geeft het gestreepte deel van de cirkel een onzekerheid weer: de mate waarin het ruimtelijk beleidsplan effect heeft, hangt immers af van een aantal factoren, die we niet volledig in de hand hebben. Het begin en einde van het gestreepte deel van de cirkel geven respectievelijk de onder- en bovengrens van de vermoedelijke impact van het beleidsplan weer.

De impact van een maatregel binnen het beleidsplan is mede afhankelijk van de afdwingbaarheid ervan. Indien een maatregel afdwingbaar is, zal hij sterker bijdragen aan het behalen van het resultaat of doel. Een vrijwillige maatregel heeft mogelijk minder effect. In het verder onderzoek wordt getracht hiermee in de mate van het mogelijke rekening te houden.



Figuur 3-3 Principetekening van de beoordeling van de effecten

3.5 Alternatieven

Het onderzoek van alternatieven en varianten is normaal gesproken een vast onderdeel van de m.e.r procedure en wordt voorgeschreven in de regelgeving. Hierbij wordt een 'basisplan of project' voorgedragen waarvoor alternatieven worden ontwikkeld en beoordeeld. De handleiding alternatieven definieert een alternatief als 'een andere manier om de doelstelling(en) van het basisplan of het -project te bereiken'. Belangrijk hierbij is dat een alternatief eenzelfde doelstelling moet hebben als het basisplan of -project.

In het MER worden geen alternatieven voor het Beleidsplan Ruimte Limburg bestudeerd. Het Beleidsplan is immers het resultaat van een lang en grondig gevoerd interactief proces, waarbij meerdere pistes werden verkend, maar de voorliggende opties uiteindelijk werden verkozen. In die zin vormt het voorliggende BRL een 'geoptimaliseerd' antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van het plan. Wel is het zo dat door de wisselwerking tussen het plan-MER en de opmaak van het BRL tijdens het proces nog impliciet vanuit de milieubeoordeling suggesties voor verfijning van het beleidsplan of voor alternatieven of varianten naar voor kunnen komen, die kunnen meegenomen worden bij de afwerking van het BRL.

3.6 (Gewest)grensoverschrijdende effecten

In overeenstemming met het verdrag van Espoo (Finland, 25 februari 1991, B.S. 21 december 1999) en de EG Richtlijn 97/11/EG van 3 maart 1997 moeten de (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten van het BRL geëvalueerd worden. Voor de provincie Limburg gaat het specifiek over Nederland en de aangrenzende delen van het Waals Gewest.

De aangrenzende landen en gewesten worden in het kader van deze kennisgeving door het Team Mer geïnformeerd en zullen verder betrokken worden (indien ze dit wensen), conform het DABM.

3.7 Synthese van de milieubeoordeling

Als resultaat van de effectbeoordeling wordt in eerste instantie voor elk beleidskader aangegeven in welke mate verwacht wordt dat het ruimtelijk beleid invloed heeft op het behalen van de vooropgestelde doelstellingen en voor welke elementen aanpassingen aan het Beleidsplan Ruimte Limburg noodzakelijk zijn om de doelstelling te halen. Daarnaast wordt een geïntegreerde cumulatieve beoordeling gegeven van de beleidskaders die worden voorgesteld, waarbij de reflectie naar de strategische visie eveneens gebeurt.

3.8 Leemten in de kennis

Gezien het onderzoek zich zal focussen op die elementen waar het BRL op provinciaal niveau een impact op kan hebben en het onderzoek op een kwalitatieve manier zal gebeuren, zullen we tijdens het onderzoek geconfronteerd worden met leemten in de kennis. Dit heeft onder andere betrekking op:

- leemten met betrekking tot de omschrijving van het beleidsplan (gezien de abstractiegraad van het beleidsplan);
- leemten met betrekking tot de inventarisatie of beschikbaarheid van gegevens (bijvoorbeeld ontbrekende informatie over de omgevingskenmerken);

3.9 Monitoring en postevaluatie

In het MER zal aangegeven worden of verdere opvolging van een milieueffect wenselijk is onder de vorm van postmonitoring en postevaluatie. Indien dit nodig blijkt zullen hiervoor concrete voorstellen geformuleerd worden.

4 Beschrijving van de onderzoeks- en beoordelingsmethodiek per thema

De beschrijving van de onderzoeks- en beoordelingsmethodiek per thema verloopt volgens een vaste indeling. Voor elk thema wordt een beschrijving van de te verwachten evoluties gegeven en de gevolgen daarvan voor de situatie in 2030. Vervolgens wordt beschreven waar de focus ligt van het milieuonderzoek, rekening houdende met het onderzoeksniveau van voorliggend plan-MER (cfr. §3.2.2). Voor elk thema wordt de relatie met de andere thema's beknopt beschreven. Voor elk thema wordt een beoordelingskader voorgesteld, waarbij voor alle subthema's beoordelingscriteria worden geformuleerd. Tot slot wordt voor elk thema de link met de SDG's gelegd.

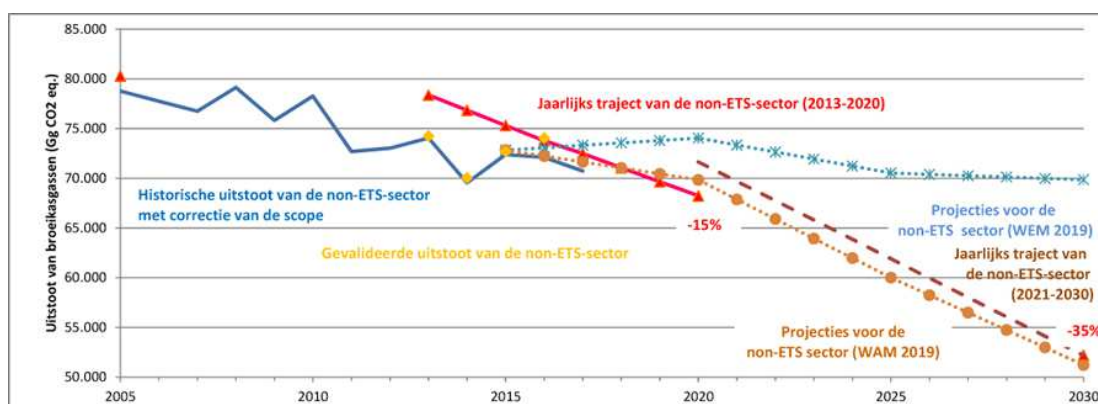
4.1 Impact op het klimaat en gevoeligheid aan de gevolgen van klimaatverandering

4.1.1 Verwachte evoluties

Evoluties op het vlak van broeikasgasemissies

De aangegane internationale engagementen houden in dat België tegen 2020 een reductie van 15 % in broeikasgasemissies moet realiseren en tegen 2030 een reductie van 35 % (beide in de niet-ETS-sectoren en tegenover de emissies in het jaar 2005). De Europese Commissie heeft bovendien een gezamenlijke reductie van de uitstoot van broeikasgassen in 2050 met 80 tot 95 % (tegenover het referentiejaar 1990) als lange termijn doelstelling gesteld⁸.

Zoals blijkt uit Figuur 4-1 zal België, bij de huidige tendensen, er niet in slagen de doelstellingen voor 2020 of voor 2030 te halen. Vooral voor 2030 is de nood aan bijkomende inspanningen bijzonder groot.



Figuur 4-1 Waarnemingen en projecties van de emissies van broeikasgassen tussen 2005 en 2030, respectievelijk uitgaande van de op dit moment vastgelegde maatregelen (“with existing measures” of WEM) en van bijkomende, nog vast te leggen maatregelen (“with additional measures” of WAM) (bron: www.klimaat.be)

Het doel van de provincie Limburg was in 2008 om tegen 2020 de broeikasgasproductie met 30 % te reduceren. Dit werd bijgesteld in 2011 tijdens de Burgemeestersconvenant voor Energie 2020 met als doel om tegen 2020 een vermindering van de uitstoot met minimum 20 % te realiseren ten opzichte van referentiejaar 2011. Deze doelstellingen zijn op heden niet behaald en om aan de Europese klimaatdoelstellingen te voldoen werden nieuwe doelen opgelegd tegen 2030 (Burgemeestersconvenant voor Klimaat en Energie 2030). Door het tekenen van dit convenant engageert de meerderheid van gemeenten in Limburg zich om een CO₂-reductie van 40 % te

⁸ Op te merken valt dat de recente evoluties suggereren dat zowel de doelstelling voor 2030 als die voor 2050 niet volstaan om de opwarming van de aarde tot onder de in Parijs afgesproken grens van 2°C te houden.

realiseren tegen 2030 (bron: www.limburg.be/klimaat). Daarnaast hecht de provincie ook veel belang aan adaptatie, en sinds 2017 beschikt ze over een eigen Klimaatadaptatieplan.

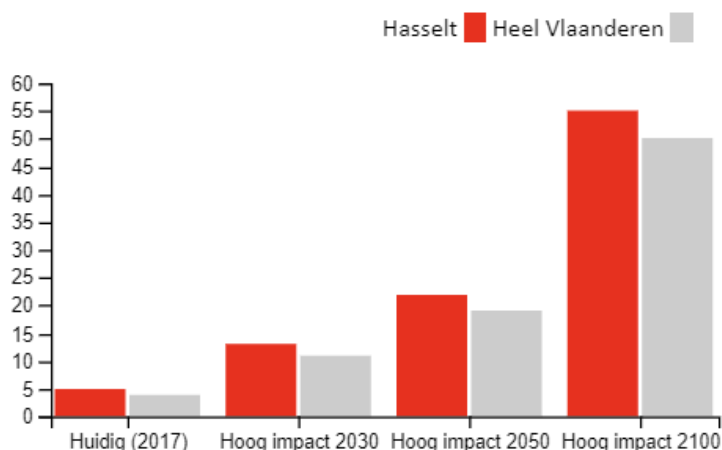
Het BRL moet uiteraard bijdragen aan het bereiken van de provinciale doelstelling op het vlak van klimaat. De meest optimistische referentiesituatie in 2030 is dan ook de (theoretische) situatie die ontstaat als het BRL niet zou gerealiseerd worden, maar voor het overige wel alle acties die nodig zijn om de klimaatdoelstelling van de provincie te bereiken zouden uitgevoerd worden. De meest pessimistische aanname is dat de reductie in broeikasgasemissies een traject zou volgen zoals beschreven in de WEM-curve in Figuur 4-1.

Het is uiteraard niet evident de rol van het BRL in het bereiken van de klimaatdoelstellingen af te scheiden van de andere evoluties, ook al omdat het BRL voor zoveel sectoren en omgevingen directe of indirecte gevolgen heeft, waarvan vele op een of andere manier een relatie hebben met de emissie van broeikasgassen.

Sowieso kan het effect van het beleidsplan op de emissies niet in kwantitatieve termen uitgedrukt worden, gezien het abstractieniveau ervan. Onze analyse zal dan ook vooral bestuderen of het uitvoeren van het BRL de provinciale doelstellingen op het vlak van klimaat bevorderen dan wel tegenwerken. De verschillende mechanismen die hierbij een rol spelen zullen in kaart gebracht worden.

Evoluties op het vlak van de klimaatparameters

Om een inschatting te kunnen maken van het belang van de realisatie van het BRL op de weerbaarheid van de provincie tegen klimaatverandering is het nodig ook een beeld te hebben van de toestand van het klimaat zelf in 2030. Deze toestand hangt uiteraard niet af van het emissiereductietraject van de provincie, maar wel van de wereldwijde emissiereducties. Voor de beschrijving van het klimaat in Limburg in 2030 zullen we gebruik maken van de gegevens van het Klimaatportaal Vlaanderen. Figuur 4-2 geeft bijvoorbeeld weer hoe het aantal hittegolfdagen in Hasselt zal evolueren tussen 2017 en 2100, bij een hoog impact-scenario⁹.



Figuur 4-2 *Evolutie van het aantal hittegolfdagen in Hasselt tussen 2017 en 2100, voor een hoog impactscenario. De rode balken geven de cijfers voor Hasselt weer, de grijze de gemiddelde situatie voor heel Vlaanderen*

⁹ Dit scenario komt overeen met de bovengrens van het 95 %-betrouwbaarheidsinterval: 95 % van de modelresultaten geven een lagere inschatting van klimaatverandering en 5 % een nog hogere. Het gehanteerde hoog-impactscenario komt overeen met het internationaal gehanteerde RCP8.5 broeikasgasscenario. Het gaat dan om een 'business-as-usual'-scenario inzake wereldwijde uitstoot en concentraties aan broeikasgassen, waarbij het huidige uitstootpad blijft aangehouden en de mens er niet in slaagt de komende decennia de weg naar een mondiale, koolstofarme economie in te slaan.

4.1.2 Focus van de beoordeling

Binnen het thema Klimaat dient zowel aandacht uit te gaan naar de gevolgen van het programma op het klimaat als naar de gevolgen van klimaatverandering op de werking van het plan. Zeker op langere termijn kan dat laatste relevant zijn.

De wijzigingen in emissies van broeikasgassen zullen kwalitatief beschreven worden op basis van een analyse van wijzigingen in de voornaamste broeikasgasgenererende activiteiten (verkeer, bewoning, industrie). Daarnaast houden we bij de beoordeling rekening met wijzigingen in landgebruik en -beheer (met bijvoorbeeld gevolgen voor de koolstofvoorraad in de bodem) en met wijzigingen in verharding (en de ervan afgeleide effecten).

In het onderzoek zullen we ons focussen op een beschrijving van de factoren die een effect (kunnen) hebben op (netto) broeikasgasemissies (emissies, vermeden emissies en sequestraties), van de manier waarop deze factoren door het Beleidsplan beïnvloed worden, en van de mate waarin deze evoluties in lijn zijn met of juist tegenstrijdig zijn aan het Vlaamse en provinciaal beleid (Provinciaal klimaatadaptatieplan). Wat we beoordelen is dus niet het effect op zich, maar de mate waarin het BRL al dan niet bijdraagt aan de realisatie van het klimaatbeleid. We zullen in het kader van het MER nagaan welke beleidslijnen, maatregelen en acties uit het BRL in lijn zijn met de doelstellingen van het Vlaams en Provinciaal Klimaatadaptatieplan en welke deze juist tegenwerken.

Op het vlak van adaptatie aan klimaatverandering zal een beschrijving gegeven worden van de mate waarin de realisatie van het BRL er toe kan bijdragen de effecten van de klimaatverandering te milderen. Daartoe zal een overzicht gegeven worden van de verwachte klimatologische evoluties en van de wijze waarop ruimtelijke configuraties (van bv. groen en water) helpen de negatieve effecten ervan te milderen. Klassieke voorbeelden zijn het temperen van hittegolven (met name in steden) en het bufferen of voorkomen van hydrologische extremen (overstromingen).

Tenslotte zullen ook beschouwingen gemaakt worden met betrekking tot de mate waarin het BRL “robuust” is tegenover klimaatverandering. De vraag daarbij is of de doorwerking van het Beleidsplan al dan niet kan bestendig worden onder de invloed van een wijzigend klimaat.



4.1.3 Relatie met andere thema's

Voor het thema 'klimaat' zijn onder meer volgende relaties van belang:

- Relatie met het thema biodiversiteit, omwille van onder meer de rol die natuurgebieden kunnen spelen bij zowel het temperen van de gevolgen van klimaatverandering als het vastleggen van broeikasgassen;
- Relatie met het thema 'mobiliteit en bereikbaarheid' omdat verplaatsingsbehoeften, multimodale bereikbaarheid en de structuur van het transportnetwerk een invloed hebben op de hoeveelheid broeikasgassen die door de verschillende transportmodi worden uitgestoten;
- Relatie met het thema 'gezonde en veilige leefomgeving' omdat er een duidelijke relatie is tussen de (toegenomen) kans op overstromingen en veiligheid en gezondheid, tussen de (toegenomen) droogte en de beschikbaarheid van water, tussen hitte en gezondheid, ...
- Relatie met het thema 'kwaliteit van de leefomgeving en erfgoedwaarden', onder meer omwille van de ruimte die moet gereserveerd worden voor hernieuwbare energie (windenergie, zonnepanelen) en omwille van de impact die de inrichting van de ruimte kan hebben aan op de uitstoot van broeikasgassen.

4.1.4 Beoordelingskader

Onderstaande tabel geeft de verschillende subthema's en bijhorende criteria binnen het thema Klimaat weer.

Subthema	Beoordelingscriteria
<p>Impact van het Beleidsplan Ruimte op het klimaat of op de klimaateffecten</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in de weerbaarheid tegen klimaatverandering (hittestress, droogte, wateroverlast,...) (adaptatie) - Wijzigingen in broeikasgasemissies of in het potentieel voor het vastleggen van emissies (mitigatie)
<p>Invloed van klimaatverandering op het Beleidsplan Ruimte</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in de effectiviteit van het Beleidsplan in een context van klimaatverandering (verdroging, hitte, overstromingen ...)

4.1.5 Link met SDG's



Neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden.

4.2 Impact op de biodiversiteit

4.2.1 Verwachte evoluties

De Europese biodiversiteitsstrategie 2020 voorziet de instandhouding en versterking van de Vlaamse natuur en ecosysteemdiensten. Hiertoe dient er in Vlaanderen meer ruimte te worden voorzien voor natuur, dienen natuurkernen onderling beter verbonden te worden en dient de achteruitgang van de populaties rode lijstsoorten te worden stopgezet.

Om de versnippering van natuurgebieden tegen te gaan en tot grotere en beter verbonden leefgebieden voor planten en dieren te komen, voorzien het Natuurdecreet en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) de afbakening van 125.000 ha Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en 80.000 ha natuurverwevingsgebied (NVWG). Ongeveer 15 jaar na het verstrijken van de einddatum in het Natuurdecreet en acht jaar na het streefjaar in het RSV, is 74 % van het VEN en 3 % van het NVWG afgebakend. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) stelt ook dat er in de planologische bestemmingsplannen 38.000 ha extra bos-, natuur- en reservaatgebied moest bijkomen in vergelijking met de oppervlakte in 1994. Twintig jaar na de vaststelling van het RSV werd ca. 40 % van de vooropgestelde oppervlakte natuur-, reservaat- en bosgebied en overig groengebied gerealiseerd. Voortgaande op de huidige trend van de laatste twaalf en respectievelijk acht jaar, zal de uitgestelde doelstelling gehaald worden tegen 2068 en respectievelijk 2065. Het zal dus ongeveer 68 à 71 jaar duren in plaats van tien jaar zoals oorspronkelijk voorzien¹⁰. Verwacht wordt dat deze doelstelling nog niet zal gehaald worden in 2030, maar dit blijft wel het streefdoel, met het oog op voldoende ruimte voor natuur.

¹⁰ Demolder, H., Adriaens, T., Anselin, A., Bayens, R., Boone, N., De Beck, L., De Keersmaecker, L., De Knijf, G., De Smet, L., Devos, K., Geeraerts, C., Jansen, I., Maes, D., Neiryck, J., Onkelinx, T., Sioen, G., Thomaes, A., Thoonen, M., Van Den Berge, K., Van der Aa, B., Van Gossum, P., Van Landuyt, W., Van Reeth, W., Van Uytvanck, J., Vermeersch, G., Verreycken, H. & Verschelde, P. (2018) Natuurindicatoren 2018, Toestand van de natuur in Vlaanderen. Cijfers voor het beleid. Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2018 (1)

Het oppervlaktaandeel van de groene bestemmingen op het gewestplan (inclusief aanpassingen) ligt in Limburg (24 %) beduidend hoger dan in Vlaanderen (15 %). Speciale beschermingszones (SBZ), namelijk Europese habitat- en vogelrichtlijngebieden, nemen in Limburg ongeveer 24 % van de oppervlakte in ten opzichte van 12 % in Vlaanderen. Het oppervlaktaandeel van beheerde natuur, namelijk Vlaamse natuurreservaten, bosreservaten, domeinbossen en openbare bossen (cijfers 2014), erkende natuurreservaten (cijfers 2016), is in Limburg 15,4% (37.500 ha) en in Vlaanderen: 7,2% (98.000 ha).

Globaal gezien kan gesteld worden dat Limburg, vergeleken met Vlaanderen, een groot aandeel groene bestemmingen, als natuur en bos beheerde zones en bovendien een grote oppervlakte met een verhoogd beschermingsstatuut (SBZ's en natuurreservaten) heeft.

De referentiesituatie 2030 zal in het MER verder worden beschreven aan de hand van de in de provincie aanwezige natuurkernen en de geselecteerde of in goedgekeurde plannen verzekerde provinciale natte en droge natuurverbindingen. Daarnaast zal worden gekeken naar het globale beeld uit de lokale staat van instandhouding van habitats en soorten van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden in de deelgebieden van het Natura2000 netwerk in Limburg en tot zover relevant voor de verbindingen, over de grenzen heen en wordt gekeken naar de reeds geïdentificeerde prioritaire inspanningen die tot het behalen van een goede staat van instandhouding moeten leiden.

Volgend bronmateriaal wordt hierbij gebruikt:

- Aanwijzingsbesluiten Habitat- en Vogelrichtlijngebieden met de overeenkomstige S-IHD-rapporten
- Provinciale natuurverbindingen
- Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos (AGNAS)
- Het aspect vliegroutes en trekroutes en de akkervogelgebieden en weidevogelgebieden in hun samenhang, in de Risicoatlas windturbines voor vogels en vleermuizen van het INBO
- Voor de landschapsecologische samenhang: de landschapkenmerkenkaart

Evoluties op het vlak van de biodiversiteitsparameters

Voor een inschatting van het belang van de realisatie van het BRL op de robuustheid van het ecologische netwerk van de provincie is het nodig een beeld te hebben van de algemene achteruitgang van de biodiversiteit tegen 2030. De staat van instandhouding van de meeste Europese soorten en habitats is ongunstig, dat zijn dan veelal meer gespecialiseerde en zeldzamere soorten, maar ook de populaties van algemene soorten en de diversiteit ervan gaat achteruit, bijvoorbeeld de algemene insectenrijkdom.

4.2.2 Focus van de beoordeling

Ontwikkelingen passend binnen het nieuwe BRL kunnen tot een zeker ruimtebeslag leiden. Hierbij kan huidige natuur ingenomen worden of potentiële ruimte voor natuurontwikkeling, of ontstaat extra ruimte voor directe of toekomstige natuurontwikkeling. Dit kan gaan om bebost gebied, waardevol grasland in landbouwgebied of waardevolle kleine landschapselementen al dan niet planologisch groene ruimte, dus ook belangrijke natuurlijke elementen in stedelijke omgeving. Maar evengoed ook om open ruimten die ruimtelijk strategisch een potentie voor uitbreiding hebben. Op strategisch niveau doen we geen kwantitatieve beoordeling op ecotoopinname, maar wordt onderzocht welke aspecten van de beleidsvisie impact kunnen hebben op inname van natuur. Deze impact wordt steeds beoordeeld met een focus op de grotere natuurlijke gehelen en structuren binnen de provincie. Inzake ecotoopcreatie of inname op kleinere schaal (impact op kleine landschapselementen) wordt getracht algemene trends te beschrijven.

De negatieve impact van versnippering op de duurzame instandhouding van gebieden en populaties ontstaat door enerzijds het verlies aan leefgebied en de aanhoudende verstoring op te kleine gebieden en anderzijds het effect van isolatie. Verlies van (omvang van) leefgebied leidt ertoe dat de biotoopdiversiteit en –kwaliteit afneemt. De overgebleven biotopen zijn onderhevig aan verhoogde randeffecten en herbergen kleinere populaties. Resultaat is een verminderde kans op duurzame instandhouding van de betreffende populaties. Versnippering kan ook bijdragen tot de fysieke en genetische isolatie van populaties. Het opheffen van barrières (ontsnippering) in het landschap of het linken van bestaande natuurkernen kan dan weer positieve effecten met zich meebrengen.

De beoordeling voor dit thema zal zich focussen op de invloed van het BRL op de robuustheid van het ecologisch netwerk en mogelijke impact op bijzondere natuurwaarden en kwetsbare soorten binnen dit netwerk. De robuustheid van het ecologisch netwerk wordt bepaald door de fijnmazigheid ervan, de grootte van natuurwaarden binnen het netwerk en de mogelijk bijkomende ruimtedruk uit de omgeving. Immers, bij voorzien van bijkomende ruimte voor de verschillende functies zal het hergebruik van ruimte, ontharding en aansnijden van nieuwe ruimte een impact hebben op de kwaliteit van natuurwaarden binnen het ruimtebeslag of in de omgeving ervan. Bij beoordeling van het plan wordt zo nagegaan of de nieuwe beleidslijnen het huidige netwerk versterken door bijvoorbeeld creatie van habitat, ontsnippering en het afzwakken van ecologische barrières en randeffecten. Ook wordt kwalitatief ingeschat welke randvoorwaarden er noodzakelijk zijn om negatieve impact op de biologische subthema's te verhinderen of af te zwakken.




Deze effecten rond ecotoopwijzigingen en ver- en ontsnipperende effecten kunnen kwalitatief worden vertaald naar effecten op de soortenrijkdom en de beschermde gebieden in het studiegebied. Meer specifiek zal door een (voortoets) passende beoordeling op strategisch niveau worden nagegaan of het plan betekenisvolle impact heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van die habitats en soorten aangemeld binnen de provincie. Elementen die de kwaliteit van de soortenrijkdom mee bepalen, zoals verdroging, vernatting, luchtkwaliteit, komen aan bod in het subthema soortenrijkdom en beschermde gebieden.

4.2.3 Relatie met andere thema's

Voor het thema 'biodiversiteit' zijn onder meer volgende relaties van belang:

- Relatie met het thema 'Impact op het klimaat en gevoeligheid aan de gevolgen van klimaatverandering', omwille van de rol die natuurgebieden kunnen spelen bij zowel het temperen van de gevolgen van klimaatverandering (bijvoorbeeld captatie, buffering en opslag van water en verkoeling bij hitte) als het vastleggen van broeikasgassen door vegetatie en bodem;
- Relatie met het thema 'ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving', 'gezonde en veilige leefomgeving'; ontwikkelingslocaties voor ruimtebehoevende functies, ook wonen, zal nog steeds ten koste gaan van de oppervlakte ecotopen en habitats.
- Relatie met het thema 'mobiliteit en bereikbaarheid'; verdere uitbouw van het infrastructuurnetwerk kan mogelijk een invloed hebben op subthema 'Ver- en ontsnippering, barrièrewerking van natuurlijke structuren' door het versterken of afzwakken van de barrièrewerking van infrastructuur;
- Relatie met het thema 'gezonde en veilige leefomgeving' omdat er een duidelijke link is te leggen tussen de aanwezigheid en bereikbaarheid van groen(blauwe) structuur en menselijk welzijn en tussen water- en luchtkwaliteit en menselijke gezondheid;
- Relatie met het thema 'kwaliteit van de leefomgeving en erfgoedwaarden', onder meer omwille van de ruimte die moet gereserveerd worden voor natuur. Verder zijn veel landschappen en dorpszichten beschermd als erfgoed omwille van historische landschapsaspecten die eveneens ecologisch van belang zijn (kleine landschapselementen, dreven, historische bossen, natuurverbindingen in stedelijke context, ...).

4.2.4 Beoordelingskader

Subthema	Beoordelingscriteria
<p>Ecotoop- en habitatverlies/-creatie/-wijziging</p>  <p>Toename/afname natuur 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Toename/afname van areaal bestaande natuurkernen en potentiële gebieden voor uitbreiding - Creatie nieuwe natuur in hoofd- of nevenfunctie
<p>Ver- en ontsnippering, barrièrewerking van natuurlijke structuren</p>  <p>Ver- en ontsnippering 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Toename/afname van de connectiviteit van het natuurlijke netwerk - Wijzigingen aan (natuurlijke loop van) waterlopen - Toename/afname van randeffecten (door intensivering landbouw, diversifiëring open ruimte, bijkomende bebouwing...) - Wijzigingen aan ((de barrièrewerking van) het infrastructuurnet (auto- en spoorwegen) - Mate van aandacht voor stapstenen voor natuur in het stedelijke weefsel en de landbouwmatrix
<p>Soortenrijkdom en beschermde gebieden</p>  <p>Soortenrijkdom 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Toename/afname van diversiteit aan habitats - Toename/afname van de omvang of kwaliteit van cruciale habitats via impact op natuurverbindingsgebieden en groenblauwe netwerken; impact op bijzondere hotspots voor biodiversiteit - Impact op uitvoering van instandhoudingsdoelstellingen en prioritaire inspanningen voor de gebieden van de Vogel- en Habitatrichtlijn

4.2.5 Link met SDG's



Behoud en maak duurzaam gebruik van oceanen, zeeën en maritieme hulpbronnen

Bescherm, herstel en bevorder het duurzaam gebruik van ecosystemen op het vasteland, beheer bossen en wouden duurzaam, bestrijd woestijnvorming, stop landdegradatie en draai het terug en roep het verlies aan biodiversiteit een halt toe.

4.3 Impact op mobiliteit en bereikbaarheid

4.3.1 Verwachte evoluties

Het Vlaams Parlement keurde op 3 april 2019 het decreet betreffende de basisbereikbaarheid goed. Met dit decreet wordt een nieuwe weg ingeslagen op vlak van mobiliteitsbeleid. Volgende algemene doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid zijn hierbij leidend :

- vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
- het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering;
- Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie;
- basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;
- zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus.

Op vlak van openbaar vervoer wordt overgestapt van het concept van basismobiliteit naar het concept van basisbereikbaarheid: van een aanbodgericht naar een vraaggericht openbaar vervoer. De kerngedachte hierbij is combimobiliteit: reizigers moeten gemakkelijk kunnen overstappen van het ene vervoermiddel op het andere, aan herkenbare vervoersknooppunten of mobipunten. Zo kunnen ze hun voor- of natraject afleggen met bijvoorbeeld deelfietsen, deelauto's of taxi's. Er wordt gekozen voor de uitbouw van een gelaagd vervoerssysteem dat bestaat uit vier lagen:

- het treinnet als ruggengraat van het openbaar vervoer
- het kernnet van bussen en trams tussen grote woonkernen
- het aanvullend net met buslijnen dat zorgt voor het vervoer naar het kernnet en het treinnet
- het vervoer op maat zoals buurtbussen, taxi's en deelsystemen

De steden en gemeenten krijgen een grotere rol bij het uittekenen van het openbaar vervoer in Vlaanderen, en er komen 15 vervoerregio's. Per vervoerregio is er een vervoerregioraad die de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert. Zodoende wordt er op een 'hogere' niveau aan samenwerking, overleg en participatie gedaan. Voor thema's als het openbaarvervoernet, het fietsbeleid, de mobipunten en het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) zullen de vervoerregio's gefundeerde feedback geven.

Voor elke vervoerregio, waaronder de vervoerregio Limburg, wordt momenteel een openbaar vervoerplan voor de korte termijn en een regionaal mobiliteitsplan met een langetermijnvisie op mobiliteit uitgewerkt. Dit laatste moet zorgen voor minder voertuigkilometer over de weg en een verschuiving in het verplaatsingsgedrag waarbij meer mensen de auto inruilen voor alternatieven (= modal shift). Het belang van een modal shift wordt niet enkel vanuit mobiliteitsoogpunt (bereikbaarheid) benadrukt, maar past ook – naast het vergroenen van het voertuigpark - binnen de Vlaamse strategie voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en verminderen van de broeikasgasemissies van de transportsector¹¹. In het Vlaams regeerakkoord 2019-2024, het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 en het Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030 wordt voor de meeste vervoerregio's waaronder ook Limburg een modal split van 60/40 beoogd, waarbij vooral wordt ingezet op woon-school en woonwerkverplaatsingen. Dit wil zeggen dat minstens 40 % van de verplaatsingen met duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) zou moeten gebeuren. Het verkeersvolume over de weg zou tegen 2030 met 12 % moeten dalen (ten opzichte van 2015), waarbij met ervan uitgaat dat de voertuigkilometers van personenwagens en bestelwagens met 15 % dalen en het vrachtverkeer nog met maximum 14 % toeneemt.

Op het vlak van verkeersveiligheid zijn er ook duidelijke ambities vastgelegd op Vlaams niveau, in het Vlaams verkeersveiligheidsplan.

Naast het beleid zullen ook technologische en maatschappelijke ontwikkelingen een belangrijke impact hebben op de mobiliteit van morgen. Ontwikkelingen op dat vlak kunnen niet enkel

¹¹ Bron: Vlaams regeerakkoord 2019-2024, het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 en het Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030

evolutief, maar ook disruptief zijn: de opkomst van de e-bike en het autonoom rijden lijken belangrijke gamechangers te worden¹².

Onder het thema Mobiliteit en bereikbaarheid behandelen we de multimodale bereikbaarheid van economische gebieden en poorten (1°), en de nabijheid en multimodale bereikbaarheid van voorzieningen (2°). Ook verkeersveiligheidsaspecten die gerelateerd zijn aan de ruimtelijke organisatie en inrichting worden behandeld (Kwaliteit, veiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem) (3°). Aspecten die te maken hebben met verkeersleefbaarheid (4°) en het terugdringen van de schade aan milieu en natuur (5°), worden respectievelijk in het thema gezonde en veilige leefomgeving en het thema biodiversiteit behandeld.

Multimodale bereikbaarheid van de economische gebieden en poorten

Het totaal aantal verplaatsingen neemt jaar na jaar toe. Vermits het grootste deel van deze verplaatsingen met de auto (gemiddeld 65 % van de personenverplaatsingen¹³) en vrachtwagen (gemiddeld 74 % van de tonkilometer¹⁴) gebeuren, stijgt ook het totaal aantal gereden voertuigkilometers en neemt de filezwaarte jaar na jaar verder toe.

De bereikbaarheid van economische gebieden en poorten wordt niet enkel bepaald door de (vracht)autobereikbaarheid, maar ook door de beschikbaarheid van alternatieve modi.

De economische activiteiten zijn sterker dan de bewoning geconcentreerd in de groot- en regionaalstedelijke gebieden. Dit zorgt ervoor dat heel wat kleinstedelijke, randstedelijke en landelijke gebieden bestempeld kunnen worden als pendelgebieden¹⁵.

Meer dan 80 % van de woon-werkverplaatsingen in Limburg gebeuren met de auto (bestuurder + passagier). Dit is ca. 10 % hoger dan gemiddeld in Vlaanderen. Bijgevolg is het aandeel duurzame vervoersmodi in Limburg ten opzichte van Vlaanderen lager (Tabel 4-1). De gemiddelde woon-werkafstand bedraagt 19,4 km in Limburg en 18,8 km in Vlaanderen (bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Limburg, maart 2020).

Tabel 4-1 Verdeling woon-werkverplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze (bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Limburg, maart 2020)

REGIO	AUTO-BESTUURDER	AUTO-PASSAGIER	TREIN	BUS, TRAM, METRO	FIETS	TE VOET
LIMBURG	76,87%	4,14%	2,07%	1,59%	10,46%	2,42%
VLAANDEREN	68,06%	2,87%	6,44%	3,71%	13,36%	2,72%

In de kleinstedelijke, randstedelijke en landelijke pendelgebieden is de beschikbaarheid, nabijheid en kwaliteit van het combi- en openbaarvervoeraanbod van en naar de economische gebieden (steden, bedrijventerreinen) en poorten (havens, luchthavens) bepalend voor het garanderen van een goede bereikbaarheid.

De niet pendelgebieden komen overeen met de groot- en regionaalstedelijke gebieden. Hier zijn de verplaatsafstanden meestal relatief kort en is de beschikbaarheid van alternatieven (openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit) groot.

Globaal gezien bevindt drie kwart van de tewerkstelling in Vlaanderen zich in gemengde, multifunctionele gebieden en slechts één kwart op (monofunctionele) bedrijventerreinen. Vermits op deze bedrijventerreinen de zware industrie, groothandel en logistiek sterk vertegenwoordigd zijn, vormen ze belangrijke aantrekkingspunten voor goederenvervoer. Momenteel verlopen de

¹² Bron: Dirk Lauwers (2016) Expertadvies Beleidsplan Ruimte Vlaanderen verbinden, nabijheid en bereikbaarheid als leidend principe

¹³ Bron: Onderzoek naar het verplaatsgedrag van de Vlamingen (OVG 5.3), 2017-2018

¹⁴ 74 % van het vrachtvervoer (rail, weg en binnenvaart) in ton-km, Bron: Eurostat 2017

¹⁵ Boussauw, K. (2011) Spatial proximity and distance travelled: commuting versus non-commuting trips in Flanders

goederenstromen van en naar deze gebieden meestal via de weg. Om op een rendabele manier, synchromodaal vervoer te kunnen organiseren, is het belangrijk dat de vrachtvolumes op een beperkt aantal plekken worden gebundeld en geconsolideerd en vanuit deze hubs via alternatieven (spoor, water) kunnen worden ontsloten. Bij de beschrijving van de referentiesituatie 2030 zullen we met al deze aspecten rekening houden.

De regio Limburg genereert ca. 243.000 arbeidsplaatsen, maar tevens pendelt een groot aantal Limburgers naar Antwerpen, Vlaams-Brabant en Brussel (48.000) en Nederland (17.000). Een groot aantal van deze verplaatsingen gebeurt met de wagen wegens het gebrek aan grensoverschrijdende, aantrekkelijke en efficiënte duurzame alternatieven. Er blijkt een hoge graad aan verzadiging op het knooppunt in Lummen en in de ruime omgeving van de twee autosnelwegen die de provincie centraal doorkruisen (E313 en E314). Limburg is centraal gelegen in een economisch actieve regio en ligt midden op de as tussen de Vlaamse Ruit, De Randstad en het Ruhrgebied. Samen met Nederlands Limburg, Luik (BE), Zuidoost Brabant (NL) en Aken (DL) vormt Limburg de Euroregio Maas-Rijn, een regio met in totaal 3,9 miljoen inwoners. De centrale ligging, gecombineerd met de aanwezigheid van het Albertkanaal, de E313 en E314 en diverse spoorlijnen die de regio van west naar oost doorkruisen, maakt van de regio een ideale locatie als logistieke draaischijf. Eveneens maakt de Limburg deel uit van de 'Blauwe Banaan', een regio die bekend staat als het meest welvarende gebied binnen West-Europa, van Zuid-Engeland tot Noord-Italië, goed voor zo'n 75 % van alle economische activiteiten van de Europese Unie. Dit trekt naast logistiek ook de maakindustrie aan. De dubbele rol als logistieke draaischijf en productieregio maakt dat het goederenverkeer in de regio een mix is van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. Diverse studies tonen aan dat het goederenverkeer in Limburg sterk aanwezig is in vergelijking met andere Vlaamse provincies. (bron: draft oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Limburg).

Nabijheid en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen

De nabijheid en bereikbaarheid van maatschappelijke voorzieningen (diensten, winkels, recreatie, cultuur en ontspanning, zorg) wordt zowel door de ruimtelijke organisatie als door de kwaliteit van het mobiliteitssysteem beïnvloed.

Vandaag scoren we op de meeste plaatsen in Vlaanderen in vergelijking met de andere Europese landen erg goed op vlak van beschikbare, nabijgelegen basisvoorzieningen. Dit dankzij een dicht netwerk van voorzieningen dat de verspreiding van onze bebouwing in sterke mate weerspiegelt. Momenteel woont 72 % van de Limburgers op een locatie met goede tot zeer goede bereikbaarheid van voorzieningen binnen wandel- en fietsafstand (ten opzichte van 80 % in Vlaanderen). Vooral mensen die in woonlinten, verspreide bebouwing en kleine kernen met beperkte voorzieningen wonen zijn voor basisvoorzieningen volledig op de auto aangewezen. Dit komt omdat meer dan de helft van de basisvoorzieningen in de kernen ligt en meer dan de helft van de regionale voorzieningen in de verstedelijkte gebieden terug te vinden is¹⁶. De komende jaren zal dit netwerk van voorzieningen evolueren onder invloed van maatschappelijke en economische trends waaronder vergrijzing, vergroening, schaalvergroting en digitalisering¹⁷.

Wat de gemiddelde verplaatsingsafstand per persoon betreft, kan gesteld worden dat deze naast sociaal-demografische kenmerken ook afhankelijk is van de bevolkingsdichtheid, ruimtelijk-functionele diversiteit en nabijheid tot voorzieningen (K. Boussauw 2011 – Spatial proximity and distance travelled: commuting versus non-commuting trips in Flanders). Binnen de regio Limburg betekent dit dat een groot deel van de regio genoodzaakt is om langere afstanden af te leggen (> 19,5 km pp/dag) en dat enkel in de verstedelijkte gebieden deze verplaatsingsafstanden per persoon per dag kleiner is dan 19,5 km. Voor deze verplaatsingen wordt vaak de auto genomen, wat blijkt uit diverse enquêtes, vaker dan gemiddeld in Vlaanderen (Tabel 4-2).

¹⁶ Bron: VITO (2016), Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid van voorzieningen in Vlaanderen (in opdracht van Departement Ruimte Vlaanderen (heden Omgeving) en VITO (2016), Analyse van de positie van Limburg in de Vlaamse studie 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid van voorzieningen' (in Opdracht van de provincie Limburg)

¹⁷ Bron: Ruimterapport 2018

Tabel 4-2 Modale verdeling verplaatsingen en afgelegde afstand (bron: Oriëntatienota Regionaal Mobiliteitsplan Limburg, maart 2020)

REGIO	AUTO-BESTUURDER	AUTO-PASSAGIER	TREIN	BUS, TRAM, METRO	FIETS	TE VOET
# VERPL LIMBURG	56,32%	16,69%	0,87%	2,16%	10,75%	11,11%
# KM LIMBURG	56,71%	21,64%	6,36%	2,67%	4,46%	1,44%
# VERPL VLAANDEREN	50,84%	16,65%	1,80%	3,31%	13,02%	12,23%
# KM VLAANDEREN	55,43%	23,09%	7,46%	2,94%	4,28%	1,46%

Kwaliteit, verkeersveiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem

In het verkeersveiligheidsplan heeft Vlaanderen zich tot doel gesteld om het aantal verkeersdoden los te koppelen van de evolutie van het aantal voertuigkilometers en op termijn tot 0 terug te brengen (= vision zero). Tegen 2030 moet het aantal letselongevallen met 50 % en het aantal doden met 70 % gereduceerd worden (ten opzichte van 2010). Hiervoor wordt ingezet op verschillende aspecten waaronder sensibilisering, opleiding, handhaving, regelgeving, monitoring, norm- en gedragsverandering en verkeersveilig ontwerp. Dit laatste wordt onder andere bepaald door de ruimtelijke organisatie en -inrichting. Zo zorgt verlinting voor een groot aantal potentiële conflicten tussen traag lokaal en sneller doorgaand verkeer. De evoluties opgenomen in de jaarlijkse monitoringsrapporten (van het verkeersveiligheidsplan) zullen als basis dienen voor de beschrijving van de referentiesituatie 2030.

De kwaliteit van het toekomstig mobiliteitssysteem wordt bepaald door een hele resem aspecten: de beschikbaarheid en kwaliteit van het vervoersaanbod, de kwaliteit van de infrastructuur, geïntegreerde informatie en betaalformules, Door de opkomst van diverse vervoers- en mobiliteitsaanbieders wijzigt de rol van de overheid. Hierbij is ook de verschuiving van bezit naar gebruik (Mobility as a Service), ondersteund door nieuwe in ontwikkeling zijnde technologie, van belang. De uitwissel- en overstappunten zullen belangrijke schakels vormen in het mobiliteitssysteem. Het is te verwachten dat de komende jaren dan ook sterk zal worden geïnvesteerd in de uitbouw van deze mobipunten. Om de beoogde ambities voor het beheersen van de mobiliteitsontwikkeling en het realiseren van een modal shift (zie hoger) te realiseren, zal ook bestaande infrastructuur aangepast en beter benut (bv. spoorinfrastructuur) moeten worden. Mogelijk zullen gerichte investeringen in bijkomende infrastructuur nodig zijn.

4.3.2 Focus van de beoordeling

De bereikbaarheid van economische functies en maatschappelijke voorzieningen wordt beïnvloed door een complex samenspel van ruimtelijke en verkeerskundige factoren, maar ook door de beschikbaarheid van alternatieve modi. Voor de effectbeoordeling van het BRL focussen we vooral op de aspecten die door het ruimtelijk beleid (kunnen) beïnvloed worden. In de eerste plaats is het van belang om te kijken naar wijzigingen in de verplaatsbehoefte en -afstanden. Deze worden immers volledig bepaald door de ruimtelijke organisatie (clustering versus spreiding, functie-menging, ...). Nabijheid van woon- en werklocaties en voorzieningen zorgt hierbij voor de meest duurzame en veerkrachtige vorm van bereikbaarheid (mogelijkheid om te voet en met de fiets te gaan). Naarmate de verplaatsingsafstanden groter worden (5 tot 40 km), wordt de bereikbaarheid afhankelijk van de beschikbaarheid van openbaar vervoer (inclusief voor- en natransport) en snelle, directe en veilige snelfietsverbindingen (fietsnelwegen). Voor verplaatsingsafstanden van 40 km en meer is het belangrijk om te kijken naar de beschikbaarheid en kwaliteit van interregionale treinverbindingen (inclusief voor- en natransport). Indien alternatieven ontbreken of onvoldoende kwalitatief zijn, is men voor deze middellange en lange verplaatsingsafstanden aangewezen op de auto.

De beoordeling van het BRL zal zich dan ook focussen op die elementen die een impact hebben op de multimodale bereikbaarheid van economische gebieden en poorten, de nabijheid en multimodale bereikbaarheid van voorzieningen en de kwaliteit, veiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem.

4.3.3 Relatie met andere thema's

Ook in de andere thema's komen mobiliteitsaspecten aan bod:

- in het thema 'Ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving en erfgoedwaarden' wordt de veranderende ruimte-inname van mobiliteitsinfrastructuren meegenomen in de evolutie van het ruimtebeslag (subthema zorgvuldig ruimtegebruik). Daarnaast worden ook de risico's en kansen voor versnippering en ruimtelijke samenhang door de uitbouw van mobiliteitsnetwerken meegenomen in het subthema 'ruimtelijke kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie';
- in het thema 'gezonde en veilige leefomgeving' worden wijzigingen in de uitstoot en blootstelling van verontreinigende emissies en geluid afkomstig van verkeer meegenomen (subthema milieukwaliteit);
- in het thema 'Klimaat' worden mogelijke wijzigingen in broeikasgassen ten gevolge van gewijzigde verplaatsingspatronen en (geïnduceerd) -gedrag geïntegreerd in de beoordeling.

4.3.4 Beoordelingskader

Subthema	Beoordelingscriteria
<p>Multimodale bereikbaarheid economische gebieden en poorten</p>  <p>Multimodale bereikbaarheid economische gebieden 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in verplaatsingspatronen en multimodale bereikbaarheid door locatiebeleid en menging van economische functies - Toe-/afname van woningen in niet-pendelgebieden versus pendelgebieden - Toe- / afname van kritische massa voor de uitbouw van hoogwaardig openbaar vervoer en andere mobiliteitsdiensten - Wijzigingen in bundeling en consolidatie van goederenstromen en ontsluitingsmogelijkheden via spoor en binnenvaart of andere
<p>Nabijheid en multimodale bereikbaarheid voorzieningen</p>  <p>Nabijheid + bereikbaarheid voorzieningen 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wijzigingen in verplaatsingsbehoeften en -afstanden door versnippering / bundeling van woningen en basisvoorzieningen - Wijzigingen in verplaatsingspatronen en multimodale bereikbaarheid door locatiebeleid van bovenlokale voorzieningen - Toename / afname van kritische massa voor de uitbouw van hoogwaardig openbaar vervoer en andere mobiliteitsdiensten (versterking van bestaande stedelijke structuren en kernen)
<p>Kwaliteit, veiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem</p>  <p>Kwaliteit, veiligheid en robuustheid 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Beschikbaarheid van kwaliteitsvolle overstaplocaties en mate waarin de vooropgestelde groeiende vervoersvraag (modal shift) in deze overstaplocaties kan worden opgevangen - Beschikbaarheid van efficiënte overslagmogelijkheden en ruimte voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin de mobiliteitsnetwerken (fiets, spoor, water, pijpleidingen ...) uitgerust zijn om de beoogde modal shift in het personen- en goederenvervoer op te vangen - Mate waarin de verkeers(on)veiligheid door het ruimtelijk beleid in de hand wordt gewerkt

4.3.5 Link met SDG's



Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie.

Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.

4.4 Impact op de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving en erfgoedwaarden

4.4.1 Verwachte evoluties

De leefomgeving kan worden beschreven als een 'ecosysteem' dat in stand wordt gehouden door de wisselwerking tussen verschillende ruimtebehoevende functies en de relatie tussen die functies en hun omgeving. Elke functie heeft een eigen ruimtevrage. Als alle functies afzonderlijk worden ingevuld, leidt dit tot versnippering en vermindering van de kwaliteit van de leefomgeving. De sterke functionele spreiding en de relatief lage bouwdichtheid in bebouwde gebieden heeft geleid tot een sterk versnipperende en in omvang krimpende open ruimte. Dit zorgt voor een vermindering van de kwaliteit van waardevolle cultuurlandschappen en de leefomgeving. 'Zwakke' openruimtefuncties zoals natuur, waardevolle cultuurlandschappen (erfgoed – beschermd landschap), extensieve landbouw, ruimte voor waterberging komen in de verdrukking door de groeiende ruimtevrage van wonen, werken, ontspanning, energie, industriële voedselvoorziening (intensieve landbouw, serres, ...), Het is te verwachten dat deze ruimtevragen ook in de toekomst door onder andere de verwachte demografische en maatschappelijke evoluties zullen blijven aanhouden en mogelijk nog versterkt worden. Ruimte creëren voor de verschillende functies betekent dat er zorgvuldig dient omgegaan met de beschikbare ruimte. Het totale ruimtebeslag in Vlaanderen beslaat 32,7% van het grondgebied. Het ruimtebeslag in Limburg beslaat 30,1% van de oppervlakte van provincie¹⁸. Het ruimtebeslag ligt in de provincie Limburg dus iets lager (2,6%) dan het Vlaamse gemiddelde. Tegen 2040 wil Vlaanderen het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag van 6 hectare naar 0 terugdringen. In de periode tussen 2013 en 2016 is het ruimtebeslag in Vlaanderen gestegen met 6,4 ha/dag (departement Omgeving). Dit betekent dat er samen met de ontharding ingezet moet worden op meervoudig en intensief hergebruik van reeds ingenomen ruimten. Het ruimtebeslag in Vlaanderen blijft snel groeien (> 6 ha/dag), Limburg heeft daarin het kleinste aandeel (1,0 ha/dag). Ondanks het feit dat voor Vlaanderen de groeisnelheid sinds 1985 daalt, tekende de provincie Limburg in 2016 een stijgende groeisnelheid op, dit in vergelijking tot haar tienjarig gemiddelde in de periode 2005-2015¹⁹ (Tabel 4-3).

Tabel 4-3 Gemiddelde betonsnelheid (ha/dag)

Betonsnelheid	Gemiddelde ruimte-inname door bebouwing (ha/dag)				
	'85-'15 (30j)	'85-'95 (10j)	'95-'05 (10j)	'05-'15 (10j)	2016 (1jaar)
Vlaanderen	9,1	12,4	8,6	6,2	5,4
Limburg	1,5	2,0	1,5	1,0	1,1

¹⁸ Bron: VITO (2016), Analyse van de positie van Limburg in de Vlaamse studie 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid van voorzieningen'

¹⁹ Mollen, F.H. (2018) Betonrapport van de Vlaamse gemeenten en provincies Natuurpunt, Mechelen

4.4.2 Focus van de beoordeling

Binnen de milieubeoordeling van het BRL, voor wat betreft het thema ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving en erfgoedwaarden, zal aandacht uitgaan naar de verschillende ruimtebehoevende functies die binnen het ecosysteem van de leefomgeving van belang zijn: wonen, werken, mobiliteit, energie, recreatie, duurzame voedselproductie, grondstoffen, Naast aandacht voor de functies op zich, is ook de wisselwerking en samenhang tussen deze verschillende functies van belang. Het onderzoek zal zich focussen op die elementen waar het BRL op provinciaal niveau een impact op kan hebben. Dit onderzoek gebeurt op een kwalitatieve manier.

Inzake ruimtebeslag bestaat de beleidsdoelstelling er in om het bijkomend ruimtebeslag tegen 2040 te herleiden tot 0 ha/dag. Om na te gaan in welke mate deze doelstelling kan worden gehaald door uitvoering van het BRL, wordt nagegaan in welke mate het BRL zorgvuldig ruimtegebruik binnen de provincie faciliteert.

Het subthema 'ruimtelijke kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie' gaat na in welke mate het beleidsplan de ruimtelijke structuur van een gebied wijzigt en in welke mate het beleidsplan de ruimtelijke samenhang (bv. groenblauwe netwerken, nabijheid van functies, ...) beïnvloedt. Daarnaast wordt nagegaan in welke mate het plan past binnen de landschappelijke en historische context (erfgoedwaarden). Voor de verschillende functies wordt nagegaan of het plan bijdraagt tot het versterken en ontsnipperen van ruimtelijke gehelen (zoals woongebieden, structurele dragers en aaneengesloten landbouw- en natuurgebieden, netwerk van mobiliteitsinfrastructuren, ...). Worden bestaande interacties versterkt en/of worden nieuwe interacties gefaciliteerd door het BRL?

De ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving wordt mee bepaald door de nabijheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid van werk tot de woonomgeving. Nabijheid van werk en maatschappelijke voorzieningen (winkels, recreatie, cultuur, ontspanning, zorg, ...) tot de woonomgeving leidt tot minder verplaatsingen (cfr. discipline mobiliteit), wat onder andere leidt tot een kleinere ruimtebehoefte voor mobiliteitsinfrastructuren, waardoor meer ruimte beschikbaar wordt voor andere functies, zoals natuur, open ruimte, ruimte voor duurzame voedselproductie, hernieuwbare energie, water, Zowel de effectieve ruimtevrage als de onderlinge wisselwerking tussen de ruimtelijke functies bepalen de kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij zijn de aanwezigheid en toegankelijkheid van voldoende voorzieningen en het ruimtelijk functioneren van wonen, werken, energie (onder andere hernieuwbare energie), landbouw, ontspanning met oog voor de nabijheid en toegankelijk van belang. Tot slot is ook de toegankelijkheid tot waardevolle landschappen en een goede balans tussen verstedelijking, natuur, landschap, open ruimte, recreatie en water van belang. De gezondheidskundige effecten hiervan worden eveneens behandeld binnen dit thema.

4.4.3 Relatie met andere thema's

Voor het thema 'ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving en erfgoedwaarden' zijn onder meer volgende relaties van belang:

- Relatie met het thema 'klimaat' omdat hernieuwbare energie een zekere ruimtevrage heeft, zowel voor de productie als transport ervan;
- Relatie met het thema 'biodiversiteit' omdat natuur een zekere ruimtebehoefte heeft en er een wisselwerking bestaat tussen natuur en een kwaliteitsvolle leefomgeving. De intrinsieke waarden van natuur komen aan bod binnen het thema biodiversiteit;
- Relatie met het thema 'mobiliteit en bereikbaarheid' omdat mobiliteitsinfrastructuren een zekere ruimtevrage hebben. Daarnaast kan de uitbouw van een mobiliteitsnetwerk bestaande relaties tussen functies versnipperen;
- Relatie met het thema 'gezonde en veilige leefomgeving': omdat de ontwikkeling van de landbouw (grootte-areaal, intensivering) een effect kan hebben op bodem- en waterkwaliteit, daarnaast heeft ruimtebeslag een effect op waterkwantiteit.

4.4.4 Beoordelingskader

Subthema	Beoordelingscriteria
<p>Zorgvuldig ruimtegebruik</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Mogelijkheid tot reconversie of transformatie van bestaande gebouwen of gronden, hergebruik van ruimte, bundeling en verdichting, mogelijkheid van inbreiding van bestaand bebouwd weefsel, mate van ruimtelijke efficiëntie en ruimtelijk rendement - Mate waarin ruimte voor verschillende functies wordt gecreëerd (wonen, werken, energie, duurzame voedselproductie, economie, water, ...) en mate van ruimtelijke verweving - Mate waarin ruimte wordt voorzien voor overslagmogelijkheden en voor verdere bundeling en consolidatie van goederenstromen - Mate waarin ruimte voor duurzame vervoersystemen wordt voorzien - Mate waarin het gemiddeld bijkomend dagelijks ruimtebeslag wordt afgebouwd
<p>Ruimtelijke kwaliteit, samenhang en cultuurhistorie</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Wijziging van ruimtelijke samenhang/versnippering van aaneengesloten functionele/ruimtelijke structuren (landbouw en duurzame voedselproductie, wonen, werken, groen/blauw netwerk, landschap en erfgoedwaarden), ... - Wijziging van de wisselwerking tussen de functionele/ruimtelijke structuren (inclusief mate waarin ruimte voorzien wordt in functie van de uitwisseling tussen functies op vlak, water, energie, grondstoffen (natuurlijke hulpbronnen, productie uit landschapsbeheer, circulariteit), duurzame voedselproductie, ...) - Wijziging in sociale samenhang en sociale toegankelijkheid van de leefomgeving - Mate waarin nieuwe, meer collectieve vormen van wonen, werken, duurzame voedselproductie, hernieuwbare energie worden gefaciliteerd - Wijziging in aanbod aan dienstverlening en voorzieningenniveau in de leefomgeving.
<p>Toegankelijke landschappelijk waardevolle omgeving, natuur en recreatie</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Nabijheid en toegankelijkheid van groen in de ruimere leefomgeving - Beschikbaarheid en toegankelijkheid van recreatieve- en ontspanningsmogelijkheden in de leefomgeving

4.4.5 Link met SDG's



Beëindig honger, bereik voedselzekerheid en verbeterde voeding en promoot duurzame landbouw.



Verzeker een goede gezondheid en promoot welzijn voor alle leeftijden.

Verzeker toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen .

Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie.

Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam.

Verzeker duurzame consumptie- en productiepatronen.

Bescherm, herstel en bevorder het duurzaam gebruik van ecosystemen op het vasteland, beheer bossen en wouden duurzaam, bestrijd woestijnvorming, stop landdegradatie en draai het terug en roep het verlies aan biodiversiteit een halt toe.

4.5 Impact op gezonde en veilige leefomgeving

4.5.1 Verwachte evoluties

Luchtkwaliteit

Europa legt regels op voor de luchtkwaliteit. Uit de luchtkwaliteitsresultaten van 2018 blijkt dat Vlaanderen de Europese doelstellingen voor heel wat stoffen haalt. Voor een aantal stoffen is dit nog niet het geval, onder meer voor stikstofdioxide en voor ozon (lange termijndoelstelling). . Op een aantal plaatsen voldoen concentraties aan zware metalen niet aan de Europese doelstellingen, die vertaald zijn in Vlaamse regelgeving. Voor de meetpunten van het automatisch meetnet kan voor Limburg vastgesteld worden dat de jaargemiddelde waarden aan de doelstellingen voldoen. De provincie Limburg vormt naast de kuststreek een regio met lagere concentraties aan luchtverontreinigende stoffen. Echter, de EU-norm voor stikstofdioxide NO₂ (40 microgram/m³) wordt wel overschreden in de buurt van de snelwegen en de Hasseltse Ring. Ook in gebieden met smalle straten in en rondom het centrum van Hasselt waar weinig ventilatie plaatsvindt (de zogenaamde ‘street canyons’) wordt deze grens overschreden (bron: VMM, interpolatie 2018).

Niettemin scoren fijn stof, ozon, stikstofdioxide en zwaveldioxide vaak ondermaats als de gezondheidsimpact in rekening wordt gebracht. De drempelwaarden waarboven er een gezondheidsimpact kan optreden zijn voor deze stoffen immers lager dan de wettelijke norm. De gezondheidskundige advieswaarden (GAW) voor deze parameters liggen dan ook lager dan de wettelijke normen die momenteel gesteld zijn op Europees niveau. Verbeterde technologieën, strengere regelgeving en een overschakeling op andere brandstoffen hebben er wel voor gezorgd dat de totale NO₂-uitstoot in Vlaanderen tussen 2000 en 2016 met 40 % is gedaald. Ook voor de parameters fijn stof en roet blijkt er een verbetering²⁰. Het Vlaamse Luchtbeleidsplan 2030, dat

²⁰ Bron : VMM (2018). Jaarrapport lucht - Emissies 2000-2016 en luchtkwaliteit in 2017 in Vlaanderen

momenteel klaargemaakt wordt voor definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering, wil de luchtkwaliteit in Vlaanderen verder verbeteren, waarbij op korte termijn de Europese doelstellingen nagestreefd worden en op middellange termijn (2030) een halvering van de gezondheidsimpact (ten opzichte van 2005) zoals ingeschat door de Wereldgezondheidsorganisatie (World Health Organisation, WHO), beoogd wordt. op lange termijn (2050) wenst het plan de luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer, drastisch terug te brengen. De doelstelling is dat de luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed meer heeft op de gezondheid van haar bewoners (zoals door de WHO ingeschat wordt), en dat de draagkracht van ecosystemen niet meer overschreden wordt.

Verwacht wordt dat de ontwikkelingen in de nabije toekomst (richting 2030) vooral in de steden, waar het steeds drukker wordt, de knelpunten zullen toenemen. Het is onzeker of de dalende trend van bv. NO₂ doorzet de komende jaren. Tevens is onzeker of de gemiddelde concentratie fijnstof (PM₁₀) waar de bevolking aan wordt blootgesteld de komende jaren verder zal afnemen. Door onder andere de verwachte toenemende bevolkingsdichtheid, voortgaande verstedelijking en groei van het verkeer zullen naar verwachting meer mensen worden blootgesteld aan toenemende luchtverontreiniging.

Bij een autonome ontwikkeling binnen het huidige beleid zullen we de Europese jaargrenswaarde voor NO₂ (40 µg/m³) in 2030 nog overschrijden in een beperkt aantal street canyons in de agglomeraties van de grotere streken (bv. Antwerpen, Gent), ter hoogte van drukke verkeerswegen (bv. ringwegen) en in gebieden met een concentraties van bedrijvigheid (bv. haven). Voor Limburg kunnen mogelijk nog overschrijdingen optreden in middelgrote steden en ter hoogte van grote verkeersaders. De doelstelling om per gemeente het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan een jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger dan 20 µg/m³ te halveren ten opzichte van 2016 wordt in de provincie Limburg wel gehaald. Voor fijn stof (zowel PM₁₀ als PM_{2,5}) zal de situatie in 2030 significant verbeteren, maar zullen de advieswaarden van de WHO nog niet gehaald worden op het grondgebied van middelgrote steden.

Met de acties uit het met luchtbeleidsplan 2030 zullen we de doelstellingen in 2030 voor NO₂ (het aantal Vlamingen dat wordt blootgesteld aan een jaargemiddelde NO₂-concentratie boven 20 µg/m³ daalt met 50 % ten aanzien van 2016) mogelijk nog overschrijden op bepaalde locaties in Vlaanderen, zoals in de agglomeraties Antwerpen, Gent, een aantal centrumsteden en in de noordostrand van Brussel en het Antwerpse havengebied. Wat NO₂ betreft is ook het lokale beleid van belang. Knelpunten komen immers ook zowel langs gewest- als gemeentewegen voor. Wat Limburg betreft, kan op basis van de vooropgestelde maatregelen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren richting de WHO-advieswaarden en de gemodelleerde jaargemiddelde NO₂-concentratie in 2030 aangenomen worden dat de Europese jaargrenswaarde voor NO₂ niet meer zal overschreden worden (bron: luchtbeleidsplan). Een verdere reductie van de emissies blijft wel noodzakelijk om langs aanvoerwegen naar en in street canyons van diverse steden en gemeenten de lange termijn doelstellingen te halen.

De WHO-dagadvieswaarde voor PM_{2,5} wordt in 2030 nog over nagenoeg het volledige grondgebied overschreden. Over het grootste deel van het grondgebied gebeurt dit gedurende meer dan 10 dagen en in bepaalde zones meer dan 20 dagen. Een verder Vlaams en Europees emissiereductiebeleid naar primair fijn stof en naar de precursoren van secundair stof voor de periode na 2030 dringt zich bijgevolg op.

Geluidsklimaat

Voor wegverkeerslawaaï is er geen specifieke wetgeving in Vlaanderen. In de Vlaamse regelgeving zijn milieukwaliteitsnormen inzake geluid opgenomen die gelinkt zijn aan specifieke bestemmingstypen. Men kan ze zien als een soort richtwaarden voor een aanvaardbaar geluidsniveau in de buitenomgeving. Op heel wat plaatsen in Vlaanderen worden deze normen evenwel overschreden. Belangrijke bronnen van geluidsoverlast op regionaal niveau zijn wegen, spoorwegen en luchthavens.

Voor het Vlaams Gewest geeft Vlarem II algemene limieten voor het geluidsniveau in open lucht veroorzaakt door hinderlijke inrichtingen. Deze geluidsnormen zijn gerelateerd aan het bestaande niveau van het omgevingsgeluid en richtwaarden voor de verschillende bestemmingsgebieden.

Daarnaast legt VLAREM voor bepaalde sectoren nog aanvullende voorschriften op inzake geluidshinderbestrijding. Er zal echter ook over gewaakt worden dat voor niet hinderlijke inrichtingen ook een beoordeling mogelijk is.

De Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn op Vlaams niveau strategische geluidsbelastingskaarten opgemaakt en daarnaast geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen. Deze geluidsactieplannen bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaai te beheersen en worden periodiek geëvalueerd en zo nodig aangepast. De globale problematiek van omgevingslawaai vraagt een integrale aanpak, waarbij visies van verschillende bestuursniveaus en beleidsvelden op elkaar moeten worden afgestemd. De aanpak moet evenwichtig zijn, met de juiste mix van bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen alsook maatregelen aan de ontvanger (uitwerking van een isolatievoorschrift). De geluidsactieplannen bevatten en verduidelijken de verantwoordelijkheden en engagementen van de verschillende betrokken instanties. De maatregelen hebben de afgelopen jaren op de prioritaire plaatsen voor een verbetering gezorgd maar de geluidsbelasting kan in de komende jaren blijven toenemen, vooral samenhangend met een toenemende mobiliteit en drukker wordende steden. Ook aan mogelijke andere bronnen van geluidshinder (bv. ten gevolge van windturbines) zal op een kwalitatieve wijze aandacht besteed worden. Uitbreiding van het vliegverkeer (van en naar luchthavens in de directe omgeving van Limburg) en een toename van het goederenverkeer (via het spoor en de weg) zal eveneens zorgen voor meer geluidshinder. Het bestaande beleid zet in op verbetering en het oplossen van knelpunten maar specifiek in en rond de steden kan de geluidsdruk verder toenemen.

Ook de Wereldgezondheidsorganisatie heeft voor geluid drempelwaarden vooropgesteld. Voor de beoordeling van de 'impact op de gezonde leefomgeving' zal niet uitgegaan worden van de milieukundige normen maar van de gezondheidsdeskundige advieswaarden.

Bodem- en waterkwaliteit en waterkwantiteit

De watervoorraad in Vlaanderen is niet onuitputtelijk. In vergelijking met andere Europese landen zijn de grondwatervoorraden in Vlaanderen eerder schaars. In 2010 werden 14 van de 42 Vlaamse grondwaterlichamen als 'kwantitatief ontoereikend' beschouwd; 28 grondwaterlichamen bevonden zich in een goede kwantitatieve toestand. De Europese kaderrichtlijn Water (2000) en het decreet Integraal Waterbeleid (2003) eisten een goede kwantitatieve toestand van de grondwaterlichamen tegen 2015. In 2015 bleek echter aan deze eis nog niet voldaan te zijn in 8 grondwaterlichamen. Voor deze grondwaterlichamen werden herstelprogramma's opgesteld, die lopen sinds 2016. Die herstelprogramma's gebeuren via een gebiedsgerichte aanpak met gebiedsgerichte doelstellingen en acties per grondwaterlichaam. Bedoeling van de herstelprogramma's is om hiermee tegen 2027 te voldoen aan de vooropgestelde Europese en Vlaamse doelstellingen en om te komen tot een kwalitatief en kwantitatief behoud van de zoetwaterreserves om een duurzame voorziening van drinkwater en proceswater aan een redelijke prijs te garanderen. Extra aandacht dient hierbij besteed aan de impact van klimaatveranderingen (toenemende droogte) en aan de kwalitatieve vrijwaring van de grondwatervoorraden.

De Vlaamse regelgeving²¹ bevat milieukwaliteitsnormen inzake bodem- en waterkwaliteit. Uit de systematische monitoring blijkt dat de grond- en oppervlaktewaterkwaliteitsnormen (nog) niet voor alle parameters gehaald worden. Voor grondwater stelt zich in hoofdzaak een probleem voor nitraat en pesticiden. Het 6^e mestactieplan (MAP6) dat loopt sinds 2019 bevat hiertoe gerichte maatregelen om de waterkwaliteit verder te verbeteren en in lijn te brengen met de Europese doelstellingen. Wat de fysicochemische oppervlaktewaterkwaliteit betreft wordt er de laatste 10 jaar over het algemeen een verbetering vastgesteld, maar de Europese normen worden nog niet

²¹ Bodemdecreet van 2006, VLAREBO 2008, VLAREM II, Europese kaderrichtlijn water

gehaald²². Naast de fysicochemische kwaliteit wordt de ecologische toestand van de oppervlaktewateren ook bepaald door biologische kwaliteitselementen waaronder fytoplankton, macroinvertebraten en vissen en door de hydromorfologie. De biologische kwaliteit verbetert tussen de opeenvolgende monitoringscycli, maar het halen van een goede ecologische toestand voor wat de biologische kwaliteitselementen betreft is nog veraf²³. Dit geldt ook voor de hydromorfologie. Om tot een goede ecologische toestand van de Vlaamse waterlichamen te komen, zijn dus blijvende en bijkomende inspanningen vereist.

Problemen met oppervlaktewaterkwaliteit kunnen zowel op een teveel als op een tekort slaan. Zo zijn in bijlage bij de Vlarem sinds 2016 zowel overstromingsrisicobeheersdoelstellingen als oppervlaktewatertekortbeheersdoelstellingen opgenomen. In het licht van waterschaarste gelden milieudoelstellingen tegen 2021 waarbij voor oppervlaktewater onder andere minstens een goede kwantitatieve toestand nagestreefd wordt. Dit slaat zowel op waterpeilen, debieten en stroomsnelheden waarbij ook rekening gehouden wordt met seizoensgebonden verschillen. Het halen van de milieudoelstellingen is belangrijk in functie van drinkwaterproductie, biodiversiteit, scheepvaart, watercaptatie in functie van bedrijvigheid en landbouw. In 2017 waren er lokaal in Vlaanderen erge tot zeer erge watertekorten door de droge winter en voorjaar. In 2018 deed zich opnieuw waterschaarste voor. In het licht van de klimaatopwarming wordt verwacht dat dergelijke situaties zich vaker zullen voordoen. Als reactie hierop werd op Vlaams niveau een droogtecommissie in het leven geroepen. De droogtecommissie komt in actie bij langere droge periodes met algemene watertekorten. De commissie staat in voor het overleg en de nodige afstemming van mogelijke maatregelen. Een structurele aanpak van overstromingen en waterschaarste hoort thuis in de stroomgebiedsbeheersplannen. In afwachting hiervan is in april 2019 en actieplan Droogte en wateroverlast 2019-2021 goedgekeurd (VMM). Hierin zijn quick wins opgenomen voor kennisonderbouwing en nodige juridische, maatschappelijke en technologische omkadering voor een structurele aanpak in de stroomgebiedsbeheersplannen (2022-2027).

Voor gebieden met een risico op wateroverlast worden in navolging van de overstromingsrichtlijn risicokaarten opgemaakt en overstromingsrisicobeheersplannen opgesteld. Risicobeheer slaat hierbij zowel op protectie, preventie als paraatheid. Het probleem van wateroverlast stelt zich acuter in het licht van de gevolgen van de klimaatopwarming waarbij grotere stormen en grotere extremen verwacht worden. Er is ook een directe link met een grote verhardingsgraad en verminderde infiltratiemogelijkheden.

Specifiek in/voor Limburg is een Taskforce Water/Droogte opgericht in 2018, naar aanleiding van de opeenvolgende droge zomers van de afgelopen jaren. In Limburg zijn de voorbije jaren beperkingen op het verbruik van leidingwater, een verbod op het gebruik van grondwater en een captatieverbod uit onbevaarbare waterlopen opgelegd. De Task Force zoekt oplossingen voor toekomstige droogteperiodes (concreet actieplan). Er komt een actieplan rond waterbeschikbaarheid, gebaseerd op de resultaten van onderzoek naar een (dynamische) waterbalans voor het Limburgs watersysteem.

4.5.2 Focus van de beoordeling

Hoe de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat beïnvloed worden is in hoge mate afhankelijk van de locatie en de activiteiten zelf. Projecten dienen te voldoen aan de vigerende regelgeving en de vooropgestelde normen en richtwaarden. De emissies van verontreinigde stoffen, geluidsemissies van hinderlijke inrichtingen vallen bijgevolg onder de vigerende wetgeving. Dit betekent niet dat het ruimtelijk beleidsplan geen impact kan hebben op deze stressoren. Via het ruimtelijk beleid (op provinciaal niveau) kunnen immers keuzes worden gemaakt die de milieukwaliteit verbeteren. Kenmerkend voor dit type milieubeoordeling is dat specifieke ruimtelijke locaties van ingrepen niet vastliggen en dat het studiegebied heel de provincie kan beslaan. De beoordeling van de milieueffecten op vlak van lucht- en geluidsklimaat zal zich dan ook focussen op deze aspecten,

²² VMM (2019) Fysisch-chemische kwaliteit oppervlaktewater 2018

²³ VMM (2016) Biologische kwaliteit van het oppervlaktewater

waarbij de vooropgestelde normen en waarden niet kwantitatief worden beoordeeld. Wel zal een toetsing aan de doelstellingen uit de luchtbeleidsplannen gebeuren (ten opzichte van toekomstige streef- en grenswaarden), zonder een kwantitatieve analyse en modelleringen uit te voeren. Voor de effectbeoordeling van het BRL focussen we bijgevolg vooral op de aspecten die door het ruimtelijk beleid (kunnen) beïnvloed worden.

De herstelprogramma's voor een verbetering van de grondwaterstanden gebeuren via een gebiedsgerichte aanpak met gebiedsgerichte doelstellingen en acties per grondwaterlichaam. De milieubeoordeling in het kader van het BRL zal zich dan ook focussen op elementen die op provinciaal niveau een impact kunnen hebben op de waterkwantiteit. De beschikbaarheid van (zoete) watervoorraden is functie van de toevoer (neerslag, infiltratiemogelijkheden) enerzijds en van het gebruik ervan anderzijds. Het gebruik wordt reeds opgevolgd door de VMM en wordt geregeld op projectniveau. Dit aspect wordt op dit strategisch niveau niet verder beschouwd. Aan de toevoerzijde is er wel een duidelijke link tussen ruimtegebruik en beschikbaarheid van water. De beoordeling ten aanzien van dit aspect zal zich dan ook hierop focussen. Het effect zal kwalitatief worden beschreven.


Gezien het abstractieniveau van voorliggende milieubeoordeling en de kenmerken van het BRL zal de milieubeoordeling zich focussen op elementen die op provinciaal niveau de bodem- en waterkwaliteit, waterkwantiteit, geluidsklimaat, de luchtkwaliteit en veiligheidsrisico's mee bepalen. Met andere woorden, kunnen de keuzes die de provincie maakt een effect hebben op een gezonde leefomgeving? Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan duurzame voedselproductie, recyclage van bedrijfsafvalwater, schaal en wijze van landbouwvoering, energievoorzieningen, duurzame mobiliteit, ...). De effecten worden op een kwalitatieve manier in beeld gebracht.



4.5.3 Relatie met andere thema's

Voor het thema 'gezonde en veilige leefomgeving' zijn onder meer volgende relaties van belang:

- Relatie met het thema 'klimaat': Binnen de discipline klimaat komt het aspect droogte aan bod. Er bestaat een duidelijke relatie tussen de (toegenomen) droogte en (toegenomen) kans op overstromingen;
- Relatie met het thema 'mobiliteit en bereikbaarheid': omdat verplaatsingsbehoeften, multimodale bereikbaarheid en de structuur van het transportnetwerk een invloed hebben op de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat;
- Relatie met het thema 'ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving': gezien de (grootte-areaal, intensivering) van landbouw een effect heeft op bodem- en waterkwaliteit en gezien ruimtebeslag een effect heeft op waterkwantiteit;
- Relatie met het thema 'biodiversiteit': kwaliteit van bodem en water en (licht)hinder hebben een invloed op habitatkwaliteit of de leefgebieden van soorten (soortenrijkdom).

4.5.4 Beoordelingskader

Subthema	Beoordelingscriteria
Milieukwaliteit: bodem, water, lucht, geluid 	<ul style="list-style-type: none"> - Mate waarin geluidsoverlast, lichthinder, slechte luchtkwaliteit en blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen wordt teruggedrongen - Mate waarin bodem- en waterkwaliteit (landbouw, industrie, energie, ...) verbeterd - Mate waarin de 'goede toestand' van de verschillende waterlichamen en de mate waarin de achteruitgang van die toestand wordt verhinderd

Subthema	Beoordelingscriteria
<p>Beschikbaarheid (zoet) water</p> 	<p>- Mate waarin het Beleidsplan Ruimte een impact heeft op de aanvulling en het behoud van de (zoete) watervoorraden</p>
<p>Bescherming tegen overstromingen</p> 	<p>- Mate waarin functies beschermd worden tegen overstromingen en wateroverlast</p>

4.5.5 Link met SDG's









Verzekeren een goede gezondheid en promoot welzijn voor alle leeftijden.

Verzekeren toegang en duurzaam beheer van water en zuivering voor iedereen.

5 Samenstelling van het team van deskundigen

Het plan-MER voor het Beleidsplan Ruimte Limburg wordt in opdracht van de provincie Limburg opgemaakt door een erkend MER-coördinator en een team van erkende MER-deskundigen. In Tabel 5-1 wordt het team voorgesteld.

Tabel 5-1 Team van erkende MER-deskundigen

Deskundige	Rol, discipline	Erkenningsbesluit	Handtekening
Katelijne Verhaegen	MER-coördinator	GOP/ERK/MER/2020/00006	
Koen Couderé	MER-deskundige Water en Klimaat	MB/MER/EDA/222 AMV/LNE/ERK/MER/EDA-222	
Stijn Van Pee	MER-deskundige Mens-mobiliteit	AMV/ERK/MER/EDA-813	
Guy Geudens	MER-deskundige Biodiversiteit en Landschap	AMV/ERK/MER/EDA/709	
Soetkin Verryt	MER-deskundige Mens-ruimte	AMV/ERK/MER/EDA-812	
Kristof Wijns	MER-deskundige Geluid, Lucht	AMV/ERK/MER/EDA/739	

6 Bijlagen

Bijlage 1. Juridische en beleidsmatige context

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
ALGEMEEN				
Europese plan-m.e.r.-richtlijn 2001/42/EG	Europese richtlijn: 27 juni 2001	De Europese plan-MER-Richtlijn 'betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's' bepaalt voor welke plannen en programma's een milieueffectenbeoordeling noodzakelijk is en waaraan deze milieueffectenbeoordeling moet beantwoorden. Deze richtlijn werd uitgevaardigd om een hoog niveau van milieubescherming te bekomen en er voor te zorgen dat milieuoverwegingen tijdens de voorbereiding en ontwikkeling van plannen en programma's geïntegreerd zouden worden.	J	Europees juridisch richtlijnenkader
Decreet houdende algemene bepalingen in verband met milieubeleid (DABM)	Vlaams decreet: 5 april 1995	Het DABM creëert een algemeen juridisch kader voor het milieubeleid ter overkoepeling van de bestaande sectorale regelingen en omvat de doelstellingen en de beginselen voor het milieubeleid in Vlaanderen.	J	Vlaams algemeen juridisch kader
M.e.r.-decreet en uitvoeringsbesluit	Vlaams decreet: 18 december 2002 Vlaams uitvoeringsbesluit: 10 december 2004	Het m.e.r.-decreet regelt de m.e.r.-procedure en geeft de categorieën van ingrepen weer waarvoor een milieueffectrapport moet worden opgemaakt.	J	Vlaams juridisch kader
Plan-m.e.r.-decreet en uitvoeringsbesluit	Vlaams decreet: 27 april 2007 Uitvoeringsbesluit: 12 oktober 2007	Het plan-m.e.r.-decreet vormt een wijziging op het m.e.r.-decreet. Het regelt het toepassingsgebied, de inhoud en de procedure voor de opmaak van een plan-MER.	J	Vlaams juridisch kader
VN duurzame ontwikkelingsdoelstellingen	VN strategische doelstellingen: 25 september 2015	De duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties zijn de doelstellingen die de wereld zich stelt richting 2030 om aan duurzame ontwikkeling te werken. De 17 hoofddoelstellingen en 169 subdoelstellingen vormen het belangrijkste internationaal duurzaamheidskader voor de komende 15 jaar.	B	Globaal algemeen duurzaamheidskader
Decreet duurzame ontwikkeling	Vlaams decreet: 27 augustus 2008	Het Vlaams decreet duurzame ontwikkeling bepaalt dat duurzame ontwikkeling een inclusief, participatief en gecoördineerd proces is. Het vormt het kader voor het beleid duurzame ontwikkeling.	J	Vlaams juridisch duurzaamheidskader
Beleidsnota Omgeving 2019-2024. en Beleidsnota Klimaat 2019-2024	Vlaamse beleidsdocumenten: november 2019	De beleidsnota's geven de grote strategische plannen van het beleid van de Vlaamse ministers weer ter uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord. De Beleidsnota 2019-2024. Omgeving bevat de grote strategische keuzes op het vlak van de ruimtelijke ordening en het milieu- en natuurbeleid van de Vlaamse Regering voor de periode 2019-2024. Een van de strategische omgevingsdoelstellingen is de realisatie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (in 2021). In de Beleidsnota	B	Vlaams omgevings- en klimaatbeleidskader

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
		2019-2024 Klimaat zijn doelstellingen opgenomen als transversale strategische beleidsdoelstellingen voor de gehele Vlaamse overheid. (klimaatneutraliteit, ambitieus en realistisch klimaatbeleid voor de periode 2021-2030, ambitieus en afgestemd energie- en klimaatbeleid en klimaatbeleid ondersteund vanuit de omgevingsbelevingsvelden).		
Vlaamse codex ruimtelijke ordening	Vlaams decreet: 8 mei 2009	De Vlaamse codex ruimtelijke ordening regelt de organisatie van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen.	J	Vlaams juridisch kader ruimtelijke ordening. Regelt de ruimtelijke structuurplannen, de ruimtelijke beleidsplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen, stedenbouwkundige verordeningen en stedenbouwkundige vergunningen.
Gewestplan (+ BPA's en RUP's)	Vlaams koninklijk besluit: 28 december 1972	Geeft de bestemming en het gebruik van de gronden in Vlaanderen weer. Gewestplanwijzigingen worden niet meer doorgevoerd. In het decreet van 18 mei 1999 is immers vastgelegd dat in de toekomst bestemmingen vastgelegd worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's).	J	De bestemming en het gebruik van de gronden in Vlaanderen worden aangeduid door het Gewestplan. Wijzigingen van de bestemming en het gebruik van gronden zijn vastgelegd in bijzondere plannen van aanleg (BPA's) en ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's).
Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	Vlaams strategische visie: 20 juli 2018	Met de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zet de Vlaamse Regering een beleidslijn uit die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. Het omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De strategische visie van het BRV vervangt het Witboek dat de Vlaamse Regering op 30/11/2016 goedkeurde. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie en schetst de strategische krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de volgende decennia. Het is een belangrijke formele stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zal vervangen.	B	Vlaams algemeen ruimtelijk beleidskader.
Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van nadere regels VOOR de opmaak, de vaststelling en de herziening van ruimtelijke beleidsplannen en tot	Vlaams besluit: 30 maart 2018	Het decreet van 8 december 2017 houdende wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving bevat de decretale onderbouwing van de ruimtelijke beleidsplanning als vervolg op de ruimtelijke structuurplanning. Dit wijzigingsdecreet vervangt het hoofdstuk 'ruimtelijke structuurplannen' uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) door een hoofdstuk 'ruimtelijke	J	Vlaams juridisch kader

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
wijziging van diverse besluiten van de Vlaamse Regering in het kader van de regeling van de ruimtelijke beleidsplanning		beleidsplannen' (artikel 2.1.1 e.v. VCRO). Het besluit regelt de opmaak van de ruimtelijke beleidsplannen meer in detail en regelt de inwerkingtreding van de nieuwe decretale bepalingen.		
Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg	Provinciaal structuurplan: 12 februari 2003, herziening in 2012	Het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg (RSPL) toont hoe de provincie haar ruimtelijke ontwikkeling ziet. Het plan uit 2003 werd in 2012 geactualiseerd en afgestemd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het vormt het referentiekader voor gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen (GRS). Het RSPL legt geen concrete bestemmingen vast op perceelsniveau. Dat gebeurt wel in de ruimtelijke uitvoeringsplannen die worden opgemaakt in uitvoering van het RSPL. Het RSPL bestaat uit drie delen: - informatie over hoe de provincie er nu uitziet; - hoe de provincie er in de toekomst kan uitzien; - beleidsmaatregelen en acties die de provincie plant om haar toekomstvisie op het terrein te realiseren Tot op heden vormt dit nog steeds het beleidskader voor het ruimtelijk beleid van de provincie Limburg.	B	Provinciaal ruimtelijk beleidskader
KLIMAAT				
VN klimaatverdrag	VN verdrag: 14 juni 1992	Tijdens de Conferentie van de Verenigde Naties over Milieu en Ontwikkeling in Rio werd het klimaatverdrag afgesloten en ondertekend door 154 landen, waaronder België. Het verdrag bindt de strijd aan tegen de klimaatverandering, die wordt veroorzaakt door het door de mens versterkte broeikas effect. Het uiteindelijke doel van het verdrag is de concentratie aan broeikasgassen in de atmosfeer te stabiliseren op zo'n niveau dat er geen gevaarlijke wijzigingen in het klimaatsysteem optreden.	B	Globaal algemeen klimaatkader
Kyoto protocol	VN protocol: 11 december 1997	In het kader van het VN klimaatverdrag komen de betrokken partijen tot een akkoord over een concrete invulling van dit verdrag: het protocol van Kyoto. De verschillende industrielanden gaan akkoord met concrete - en bindende - reductiedoelstellingen voor zes broeikasgassen (koolstofdioxide, methaan, lachgas, HFK's, PFK's en SF6) en werken een handhavingssysteem (met rapportering en sancties) uit, net als een systeem voor een wereldwijde markt voor emissierechten. De overeengekomen reductiedoelstellingen geven aan welke uitstoot aan broeikasgassen elke partij van het Klimaatverdrag nog mag hebben in de eerste verbintenisperiode, nl. de periode 2008-2012, vergeleken met het basisjaar 1990. Alle Partijen samen moeten hun uitstoot aan broeikasgassen met minstens 5 % tot onder het niveau van 1990	J/B	Globaal algemeen juridisch en beleidsmatig klimaatkader

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
		terugschreeven, maar de individuele verplichtingen verschillen van land tot land.		
Klimaatakkoord van Parijs	VN akkoord: 12 december 2015	195 landen ondertekenen in Parijs een ambitieus, bindend en billijk mondiaal klimaatakkoord. Dit akkoord vormt de langverwachte opvolger van het Kyoto protocol. Voor het eerst in de geschiedenis verbinden bijna alle landen zich ertoe om actie te ondernemen tegen de klimaatverandering. Als belangrijkste doelstelling wordt afgesproken om de temperatuurstijging ruim onder 2°C t.o.v. de pre-industriële periode te houden en een beperking tot 1,5°C na te streven. Daarvoor moeten de globale emissies zo snel mogelijk pieken en vervolgens snel afnemen. Het objectief is om in de tweede helft van deze eeuw een evenwicht te bereiken tussen de uitstoot van door de mens veroorzaakte broeikasgasemissies en de opname door 'carbon sinks'.	J/B	Globaal algemeen juridisch en beleidsmatig klimaatkader
Nationaal energie- en klimaatplan 2021-2030	Belgisch beleidsplan: 31 december 2018	In het kader van de Europese verordening over de Governance van de Energie-unie en van de Klimaatactie (EU 2018/1999 van 11 december 2018) maakte België een eerste ontwerp op van een geïntegreerd nationaal energie- en klimaatplan (NEKP).	B	Nationaal algemeen beleidskader klimaatmitigatie
Nationaal adaptatieplan	Belgisch beleidsplan: 19 april 2017	In het kader van de Europese adaptatiestrategie maakte België het nationaal adaptatieplan op. Dit plan omvat duidelijke en beknopte informatie over het adaptatiebeleid en de uitvoering ervan in België, alsook nationale maatregelen waarmee de samenwerking versterkt wordt en synergieën tussen de verschillende regeringen (federaal, gewesten) op het vlak van adaptatie ontwikkeld worden. Het plan beschrijft de belangrijkste invloeden van de klimaatverandering in België en de bestaande aanpassingsmaatregelen.	B	Nationaal algemeen beleidskader klimaatadaptatie
Vlaams Energie – en Klimaatplan 2021-2030	Vlaams beleidsplan: 9 december 2019	Het Vlaams klimaatplan 2021-2030 legt de krijtlijnen vast voor het klimaatbeleid in de periode 2021-2030 in het Vlaamse Gewest. Samen met het Vlaams Energiebeleidsplan 2021-2030 vormt het de Vlaamse inbreng voor het ontwerp van het Belgisch geïntegreerd energie- en klimaatplan. Als onderdeel van het Vlaams klimaatbeleidsplan maakt de Vlaamse overheid ook een mitigatieplan en een adaptatieplan op.	B	Vlaams algemeen klimaatbeleidskader
Provinciaal Klimaatadaptatieplan Limburg	Provinciaal Beleidsplan: 18 september 2017	De provincie Limburg heeft eind 2014 het Europese convenant Mayors Adapt ondertekend. De provincie levert hiermee een bijdrage aan de algemene doelstelling van de EU-strategie voor aanpassing aan de klimaatverandering en aan het creëren van een klimaatbestendig Europa. Hoe dit in de provincie zal aangepakt worden, kun je lezen in het provinciaal adaptatieplan. Het bestaat uit zes strategieën: ontharden, bebossen, ventileren, warmteopname beheersen, ruimte voor water en	B	Provinciaal klimaatbeleidskader

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
		<p>afschermen om de klimaatverandering aan te pakken. Om haar engagement op vlak van klimaatbeleid aan te tonen, lanceerde het provinciebestuur tijdens de klimaatop van 18 september 2017 het provinciaal klimaatadaptatieplan. Ook gemeenten en partners kunnen zich engageren om mee te werken aan het provinciale klimaatbeleid.</p> <p>Het provinciaal klimaatadaptatieplan werd vastgesteld tijdens de provincieraad van 20 september 2017 en vormt een kapstok voor het provinciale klimaatbeleid van de komende jaren.</p>		
BIODIVERSITEIT				
Vogelrichtlijn, habitatrictlijn en Natura 2000-netwerk	Europese richtlijnen: april 1979 en 21 mei 1992	Europa wenst een Europees netwerk van gebieden (het zogenaamde Natura 2000-netwerk) te realiseren waar de bescherming van de Europese meest kwetsbare dier- en plantensoorten en hun leefgebieden centraal staat. Het netwerk duidt speciale beschermingszones aan in toepassing van de Europese vogelrichtlijn en habitatrictlijn. De Europese richtlijnen zitten vervat op Vlaams niveau in het natuurdecreet	J	Europees juridisch kader en Europese beschermingszones
Ramsarconventie en -gebieden	Globale conventie: 2 februari 1971	De conventie van Ramsar heeft tot doel het behoud en het oordeelkundig gebruik van alle watergebieden door middel van plaatselijke, regionale en nationale acties en internationale samenwerking, als bijdrage tot het tot stand komen van een duurzame ontwikkeling in de gehele wereld.	J	Globaal beschermde watergebieden
Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, bosdecreet en het nieuwe natuurdecreet	Vlaamse decreten: 21 oktober 1997 en 13 juni 1990 Aanpassing: 28 oktober 2017	<p>Het natuurdecreet heeft tot doel een bescherming, ontwikkeling en herstel van het natuurlijk milieu te verwezenlijken. Belangrijk hierbij zijn het standstill principe en de zorgplicht. Tevens voorziet het in de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Het VEN is een selectie van waardevolle en gevoelige natuurgebieden in Vlaanderen. Het zijn gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling op de eerste plaats moeten komen om de Vlaamse natuur duurzaam in stand te kunnen houden. Tevens omvat het de erkende natuur- en bosreservaten.</p> <p>Het bosdecreet regelt het behoud, bescherming, aanleg en beheer van bossen in Vlaanderen.</p> <p>In 2017 keurde de Vlaamse regering een nieuw natuurdecreet goed. Dit decreet integreert zowel het oude natuur- als bosdecreet. Het vormt de basis van het natuur- en bosbehoud en -beheer in Vlaanderen. In het nieuwe decreet werden enkele basisprincipes grondig gewijzigd: het natuurbeheerplan doet zijn intrede en het subsidiesysteem wordt, zowel</p>	J	Vlaams juridisch natuur- en bosbeheerkader

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
		voor aankopen als beheersubsidies, vlot toegankelijk voor alle sectoren, ook voor landbouwers en privaat-grondbezitters.		
Besluit van de Vlaamse regering met betrekking tot soortenbescherming en soortenbeheer	Vlaams besluit: 15 mei 2009	Het soortenbesluit regelt de bescherming van dieren en planten in Vlaanderen. Het besluit beoogt een meer systematische omzetting van de rechtstreekse soortenbescherming uit de vogel- en habitatrictlijn in de Vlaamse regelgeving. Er wordt aangegeven welke soorten bescherming genieten, welke verbodsbepalingen gelden en welke actieve beschermingsmaatregelen genomen kunnen worden. Deze bepaling is niet beperkt tot bepaalde beschermde gebieden maar geldt overal in Vlaanderen.	J	Vlaams juridisch soortenbeschermingskader
MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID				
Decreet basisbereikbaarheid	Vlaams decreet: 22 juni 2019	Het decreet basisbereikbaarheid omvat de nieuwe visie op mobiliteit in Vlaanderen. Het stelt dat belangrijke maatschappelijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen en winkelcentra, optimaal bereikbaar moeten zijn voor de reiziger. Het vervoeraanbod bestaat voortaan uit vier lagen: het treinnet als ruggengraat van het openbaar vervoer, het kernnet van bussen en trams tussen grote woonkernen, het aanvullend net met buslijnen dat zorgt voor het vervoer naar het kernnet en het treinnet en het vervoer op maat zoals buurtbussen en taxi's. De steden en gemeenten krijgen een grotere rol bij het uittekenen van het openbaar vervoer in Vlaanderen via de oprichting van 15 vervoerregio's. Per vervoerregio is er een vervoerregioraad die de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert. Limburg is afgebakend als één vervoerregio. Het decreet omvat eveneens een beleidsvisie en implementatiekader voor mobipunten en de uitwerking van een mobiliteitscentrale.	J	Vlaams juridisch mobiliteitskader
Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	Vlaams beleidsplan: 17 oktober 2013	Het ontwerp van het mobiliteitsplan Vlaanderen bepaalt het Vlaamse mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Dit plan vormt een algemeen kader voor het mobiliteitsbeleid en duurzame mobiliteit in Vlaanderen. Het plan tracht de bereikbaarheid van steden en dorpen te garanderen, iedereen gelijkwaardig toegang tot mobiliteit te geven, de verkeersveiligheid te vergroten, een leefbare mobiliteit te realiseren en de milieuvervuiling terug te dringen.	B	Vlaams algemeen mobiliteitsbeleidskader
Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Limburg	In opmaak	In aansluiting op het decreet Basisbereikbaarheid kan verwezen worden naar de opmaak van een Regionaal Mobiliteitsplan (met inbegrip van een OV-plan) door de Vervoerregio Limburg.	B	Regionaal mobiliteitskader
Vlaams fietsbeleidsplan	Vlaams beleidsplan: mei 2016	Het Vlaams fietsbeleidsplan schetst toekomstige uitdagingen ten aanzien van de fiets en stelt ambitieuze doelstellingen met een uitzicht	B	Vlaams fietsbeleidskader

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
		op tastbare kansen voorop. Er wordt daarbij gemikt op concrete acties die het fietsbeleidsplan op het terrein vormgeven.		
Mobiliteitsvisie 2020	Vlaamse beleidsvisie: april 2009	De mobiliteitsvisie 2020 van de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn is voor het openbaar vervoer in Vlaanderen. De visie is uitgewerkt op interregionaal, regionaal en stedelijk niveau. Er worden een aantal streefdoelen opgesomd en een planning voorgesteld. Tevens wordt per provincie een wensnet uitgewerkt.	B	Vlaams openbaar vervoerbeleidskader
Vlaamse beleidsvisie mobipunten	Vlaamse beleidsvisie: 17 mei 2019	De beleidsvisie en het implementatiekader omtrent mobipunten schetst de Vlaamse visie op mobipunten. Een mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden. Bij voorkeur wordt het mobipunt aangevuld met extra diensten en wordt het ruimtelijk optimaal georganiseerd. Het mobipunt heeft als doel de toegang tot en overstap tussen de vervoermiddelen (combimobiliteit) te faciliteren.	B	Vlaams mobiliteitsbeleidskader
Masterplan binnenvaart 2020	Vlaams beleidsplan: juli 2015	Het masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen – horizon 2020 omvat de investeringen en initiatieven tot 2020 (met doorkijk tot 2030), die volgens Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart noodzakelijk zijn om met het Vlaamse waterwegennet een antwoord te bieden op de toekomstige uitdagingen inzake logistiek en transport, leefmilieu en een zuinig ruimtegebruik.	B	Vlaams binnenvaartbeleidskader
RUIMTELIJKE KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING EN ERFGOED				
Stadsmonitor voor leefbare en duurzame Vlaamse steden	Vlaams beleidsvisie: juni 2017	De stadsmonitor is een omgevingsmonitor die nagaat of de steden in een leefbare en duurzame richting evolueren. De monitor is gebaseerd op een visie op leefbare en duurzame steden. Deze visie vertrekt vanuit de duurzaamheidsprincipes en formuleert per principe bekommernissen en intenties. De uiteindelijke stadsmonitor geeft in 186 indicatoren een zicht op de ontwikkelingen in de centrumsteden op gebieden als cultuur en vrije tijd, leren en onderwijs, ondernemen en werken, veiligheid, wonen, mobiliteit, zorg en opvang, sociale principes, natuur- en milieubeheer en burgerschap en overheid.	B	Vlaams algemeen beleidskader
Woonbeleidsplan	Vlaams beleidsplan: 23 maart 2018	Het woonbeleidsplan geeft de langetermijnvisie en -doelstellingen (tijdshorizon 2050) voor het Vlaamse woonbeleid en zet de krijtlijnen uit voor de operationalisering en monitoring daarvan. Het Woonbeleidsplan zal 15-jarlijks worden herzien.	B	Vlaams woonbeleidskader
Decreet onroerend erfgoed	Vlaams decreet: 12 juli 2013	Het decreet onroerend erfgoed betreft één overkoepelende regelgeving voor monumenten, stads- en dorpsgezichten, landschappen en archeologie. Het decreet betreffende bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten (03/03/76 en aanvullingen), decreet	J	Vlaams juridisch onroerend erfgoedkader

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
	Aanpassing: 4 april 2014	betreffende landschapszorg (16/04/96 en aanvullingen), decreet houdende maatregelen tot behoud van erfgoedlandschappen (13/02/2004) en het decreet op het archeologisch patrimonium (30/06/1993 en 28/02/2003) zitten op die manier vervat in één onroerend erfgoeddecreet en -besluit. Het decreet voorziet de vaststelling van inventarissen die de Vlaamse overheid kan inzetten om onroerend erfgoed te behouden. De vaststelling van een inventaris verbindt een aantal rechtsgevolgen aan erfgoedobjecten die waardevol, maar niet beschermd zijn.		
GEZONDE EN VEILIGE LEEFOMGEVING				
Decreet omgevingsvergunningen Vlaem II en III	Vlaams decreet: 25 april 2014 Besluit Vlaamse regering: 1 juni 1995 Besluit Vlaamse regering: 16 mei 2014	De omgevingsvergunning verenigt en vervangt de stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning. Het omgevingsvergunningendecreet en de uitvoeringsbesluiten hierbij leggen de procedures vast die met betrekking tot de omgevingsvergunning worden gevoerd. Deze besluiten bevatten onder andere ook milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewater, grondwater, lucht, geluid en bodem.	J	Vlaams juridisch milieuwetgevingskader
Bodemdecreet VLAREBO	Vlaams decreet: 27 oktober 2006 Besluit Vlaamse Regering: 14 december 2007	Het bodemdecreet vervangt het vroegere bodemsaneringsdecreet. Het voorziet in de regelgeving omtrent bodemverontreiniging en -sanering en bodembescherming (identificatie risicoactiviteiten, register verontreinigde gronden, regeling nieuwe en historische bodemverontreiniging en grondoverdracht, bodemsaneringsnormen, normen voor hergebruik van de bodem).	J	Vlaams juridisch bodemwetgevingskader
Erosiebesluit	Besluit Vlaamse regering: 8 mei 2009 Aanpassing: 26 februari 2016	Het erosiebesluit vereenvoudigt en verkort de administratieve procedure voor het aanvragen van subsidies voor het opstellen van een erosiebestrijdingsplan of het uitvoeren van kleinschalige erosiebestrijdingswerken.	J	Vlaams juridisch erosiewetgevingskader
Mestdecreet	Vlaams decreet: 22 december 2006 Laatste aanpassing 1 januari 2019 (6 ^e mestactieprogramma betreft).	Het mestdecreet bepaalt de verplichtingen waaraan land- en tuinbouwers in Vlaanderen moeten voldoen bij de productie en verwerking van mest, het bemesten van landbouwgrond en het transport en de opslag van meststoffen. Het decreet heeft tot doel de bescherming van het leefmilieu door de waterverontreiniging die wordt veroorzaakt of teweeggebracht door nitraten en fosfaten uit agrarische bronnen te verminderen, verdere verontreiniging van die aard te voorkomen, bij te dragen tot de realisatie van een goede toestand van de watersystemen en de beperking van de luchtverontreiniging als gevolg van de productie en het gebruik van meststoffen.	J	Vlaams juridisch mestwetgevingskader

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
Grondwaterdecreet	Decreet: 24 januari 1984 Aanpassingen 12 december 1990 en 20 december 1996	Het grondwaterdecreet vormt de basis voor zowel de kwalitatieve bescherming van het grondwater als voor het grondwaterverbruik en voorziet in de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones rond drinkwaterwinningsgebieden.	J	Vlaams juridisch grondwaterwetgevingskader
Wet op de onbevaarbare waterlopen	Koninklijk Besluit: 28 december 1967	De wet op de onbevaarbare waterlopen deelt onbevaarbare waterlopen in in drie verschillende categorieën en wijst de bevoegde instantie per categorie aan. Onder de bevoegdheid valt het beheer alsook de bepalingen voor beheer en onderhoud.	J	Vlaams juridisch kader
Wet op de bevaarbare waterlopen	Koninklijk Besluit: 5 oktober 1992	De wet op de bevaarbare waterlopen duidt onder meer aan welke waterlopen als bevaarbare waterlopen worden beschouwd. Deze vallen onder de bevoegdheid van het Vlaams gewest.	J	Vlaams juridisch kader
Decreet integraal waterbeleid	Decreet: 18 juli 2003 Aanpassing: 19 juli 2013	Het decreet integraal waterbeleid legt de principes, doelstellingen en structuren vast voor een duurzaam waterbeleid conform de bindende bepalingen van de Europese kaderrichtlijn water. Via dit decreet worden een aantal nieuwe instrumenten ingevoerd die de overheid in staat moeten stellen een effectief beleid inzake integraal waterbeheer te voeren. Het waterbeheer wordt beschouwd per deelbekken.	J	Vlaams juridisch kader integraal waterbeleid
Europese richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG	Europese richtlijn: 25 juni 2002	De Europese richtlijn omgevingslawaai heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. De richtlijn zet aan tot het opmaken van geluidsbelastingkaarten, het aannemen van actieplannen op basis van de prioritair problemen die werden vastgesteld op de geluidsbelastingkaarten het voorlichten van het publiek.	J	Europees juridisch geluidskader
Besluit van de Vlaamse regering inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai	Besluit Vlaamse Regering: 22 juli 2005	In het besluit van de Vlaamse regering inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai worden de factoren Lden en Lnight als geluidsbelastingindicatoren naar voor geschoven en wordt een methodiek met betrekking tot beheersing van het omgevingsgeluid vastgelegd. In het kader van dit besluit worden geluidsactieplannen opgemaakt voor belangrijk wegen, belangrijke spoorwegen, luchthavens en agglomeraties (Antwerpen, Brugge en Gent).	J	Vlaams juridisch geluidskader
Europese richtlijnen luchtkwaliteit 2004/107/EG en 2008/50/EG	Europese richtlijn: 15 december 2004 Europese richtlijn: 21 mei 2008	Deze richtlijnen bundelen alle vorige richtlijnen in verband met de kwaliteit van de omgevingslucht. Hierin worden voor een hele reeks pollutanten maximale concentraties opgelegd van die pollutanten die in de lucht aanwezig mogen zijn, met het oog op bescherming van de gezondheid en van het leefmilieu. Polluenten waarvoor luchtkwaliteitsdoelstellingen zijn vastgesteld zijn: ozon (O ₃), fijn stof	J	Europees juridisch luchtwetgevingskader

Document	Type + Data	Inhoud	Relevantie*	Bespreking relevantie
		(PM ₁₀ en PM _{2,5}), stikstofdioxide (NO ₂) en zwaveldioxide (SO ₂), koolstofmonoxide (CO), lood (Pb), benzeen, arseen (As), cadmium (Cd), nikkel (Ni) en benzo(a)pyreen (BaP).		
Europese richtlijn nationale emissieplafonds NEC 2001/81/EG	Europese richtlijn: 27 november 2001	In de NEC-richtlijn worden de in 2010 te bereiken emissieplafonds opgesteld voor zwaveldioxide (SO ₂), stikstofoxiden (NO _x), vluchtige organische stoffen (VOS) en ammoniak (NH ₃).	J	Europees juridisch luchtwetgevingskader
Luchtbeleidsplan 2030	Vlaams beleidsplan: 20 juli 2018	Het luchtbeleidsplan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen.	B	Vlaams luchtbeleidskader
Vlaams stofplan	Vlaams beleidsplan: 23 december 2005	Het stofplan beoogt een daling van de fijnstofconcentratie in heel Vlaanderen en op die manier een verbetering van de levenskwaliteit voor elke burger. Het stofplan richt zich enerzijds tot alle sectoren (wegverkeer, huishoudens, industrie, scheepvaart, tertiaire sector, land- en tuinbouw) en is anderzijds toegespitst op zogenoemde hotspots, welbepaalde plaatsen met verhoogde concentratie (industriële zones, steden en gemeenten, en snel- en gewestwegen).	B	Vlaams luchtbeleidskader

* J = juridisch, B = beleidsmatig

Bijlage 2. Afkortingen

AGNAS	Afbakening van de Gewenste Natuurlijke en Agrarische Structuur
BPA	Bijzonder plan van aanleg
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
BRL	Beleidsplan Ruimte Limburg
CBS	College van Burgemeester en Schepenen
DABM	Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid
ETS	Emissions trading system (Europees systeem voor emissiehandel)
GRS	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
IHD	Instandhoudingsdoel
IVON	Integraal verwevings- en ondersteunend netwerk
MER	Milieueffectrapport
m.e.r	Milieueffectrapportage
MIRA	Milieurapport Vlaanderen
NH ₃	Ammoniak
NO ₂	Stikstofdioxide
NVWG	Natuurverwevingsgebied
OO	Openbaar onderzoek
OV	Openbaar vervoer
PM	Particulate matter (fijn stof)
RL	Richtlijn
RSPL	Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk uitvoeringsplan
RVR	Ruimtelijk Veiligheidsrapport
SBZ	Speciale beschermingszone
SDG	Sustainable Development Goals
STOP	Stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagens
VCRO	Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
VEN	Vlaams ecologisch netwerk
VLAREM	Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning
VLAREBO	Vlaams reglement betreffende de bodemsanering
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
VOS	Vluchtige organische stoffen
WHO	World Health Organisation