

PERSMEDEDELING DEPARTEMENT OMGEVING

Donderdag 28 maart 2019

Maatschappelijke kosten van verspreide bebouwing voor het eerst becijferd

De maatschappelijke kosten voor infrastructuur, mobiliteit en open ruimte liggen een stuk hoger buiten de gebieden met stedelijke kenmerken. Dat blijkt uit een studie die het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid met ondersteuning van VITO uitvoerde naar de graad van verspreide bebouwing in Vlaanderen en de daaraan verbonden maatschappelijke kosten. Uit de kosten-batenanalyse naar aanleiding van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, bleek al dat business as usual het duurste scenario is. De nieuwe cijfers tonen nu ook aan dat de maatschappelijke kosten van een verdere versnippering voor mobiliteit, infrastructuur en open ruimte, zeer hoog zullen zijn.

Opbouw van de studie

De studie beschrijft de mate van verspreiding van bebouwing binnen Vlaanderen aan de hand van vier indicatoren: ruimtebeslag, dichtheid van bevolking en tewerkstelling en versnippering. Uiteindelijk resulteert dit in een vierdelige typologie waarop de maatschappelijke kosten werden berekend.

1. Stads-kernen en gebieden met stedelijke kenmerken
2. Dorps-kernen en stadsranden
3. Verkavelingen en linten
4. Verspreide bebouwing

Op basis van literatuurstudie werden globaal de kosten en baten verkend van heel wat thema's: infrastructuur, transport en mobiliteit, publieke dienstverlening, gezondheid, sociale effecten, energie-infrastructuur, economische ontwikkeling en behoud van open ruimte.

De studie becijferde drie thema's meer in detail: infrastructuur, mobiliteit en open ruimte. De keuze voor deze thema's is gebaseerd op de beschikbaarheid van voldoende data en de relevantie van de kosten in relatie tot de verspreidingsgraad van de bebouwing.

Belangrijkste conclusies van het onderzoek

De evolutie van kosten voor de onderzochte thema's tonen een duidelijke trend aan: hoe verspreider de bebouwing, hoe hoger de maatschappelijke kosten (**infographics in bijlage I**)

1. Bij verspreide bebouwing is er 10 keer meer infrastructuur nodig per gebouw dan in een stadskern. Daardoor ligt de kostprijs om infrastructuur te voorzien per gebouw er 7 keer hoger. Leidingen in stedelijke gebieden zijn iets duurder, daardoor is het totale effect van de kosten bij verspreide bebouwing lager.

2. Buiten de stadskern gebruiken mensen vaker en over een langere afstand de auto. De maatschappelijke kost van mobiliteit per huishouden is daar dubbel zo groot in verspreide bebouwing dan in stadskernen.
3. In verspreide bebouwing is er ongeveer 4,5 keer meer verharding per gebouw dan in de stadskern. Dit verlies van open ruimte zorgt ook voor een verlies aan ecosysteemdiensten dat 4,5 keer groter is.

Verspreide bebouwing: Vlaanderen versus Europa

In vergelijking met andere Europese landen, heeft Vlaanderen weinig open ruimte en is de verstedelijking over het hele grondgebied verspreid. Dat blijkt ook uit het ruimtebeslag dat met 33% tot de grootste van Europa behoort.

Verdere evolutie

Tegen 2050 verwachten we een verdere aangroei van de bevolking. Als we aan die groei een plaats geven volgens het huidige systeem, betekent dit dat de ruimte verder zal versnipperen en de maatschappelijke kosten de hoogte inschieten. De berekeningen voor de drie thema's tonen een jaarlijks aanzienlijke meerkost wanneer we verlies en versnippering van open ruimte nu niet terugdringen.

Wanneer we daarentegen via strategische acties binnen het ruimtelijk beleid het terugdringen van versnippering kunnen stimuleren en daardoor ook meer open ruimte vrijwaren, ontstaan er baten in de vorm van uitgespaarde kosten.

Een inschatting van de potentiële baten werd gemaakt voor twee scenario's: één met een terugdringing van de inname van open ruimte en één ambitieuzer scenario met zelfs een teruggave van open ruimte (ontharding). Voor elk thema zien we de baten sterk stijgen naarmate we verlies en versnippering van open ruimte tegengaan (**infographics bijlage II**). Tegen 2050:

- Voor infrastructuur kan het terugdringen van openruimte inname voor 250 miljoen euro baten per jaar opleveren. Open ruimte teruggeven levert potentieel zelfs 380 miljoen euro per jaar op.
- Voor mobiliteit evolueren deze baten van 1.000 tot 2.000 miljoen euro per jaar.
- Voor ecosysteemdiensten evolueren deze baten van 250 tot 400 miljoen euro per jaar.

Maar behalve het voordeel van niet gemaakte maatschappelijke kosten, zal het terugdringen nog andere voordelen opleveren zoals meer ruimte voor hernieuwbare energie, minder luchtvervuiling en meer mogelijkheden voor een goed openbaar vervoer.

De volledige studie, de infographics en een video zijn te vinden op <https://www.ruimtevlaanderen.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies>

Persinfo:

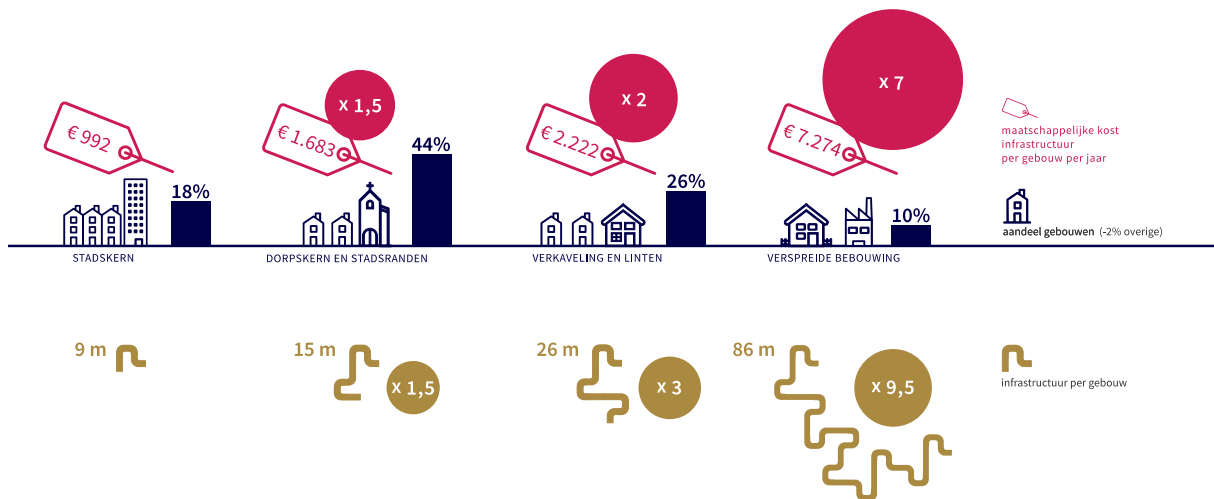
Brigitte Borgmans
Woordvoerder Departement Omgeving
T 02 553 62 68 | M 0473 73 28 30
brigitte.borgmans@vlaanderen.be

Bijlage I: Drie thema's onderzocht*

1. Infrastructuur

Typische onderdelen van infrastructuur zijn wegenis en nutsinfrastructuur: waterleidingen, riolering, elektriciteit, gas en telecommunicatie. De directe meerkosten omvatten de hogere kosten voor boven- en ondergrondse infrastructuur als gevolg van de grotere afstand tussen gebouwen. Die grotere afstanden hebben zowel impact op de investeringen als op het onderhoud.

De kost voor infrastructuur per gebouw is 7x hoger bij verspreide bebouwing dan in de stadskern.



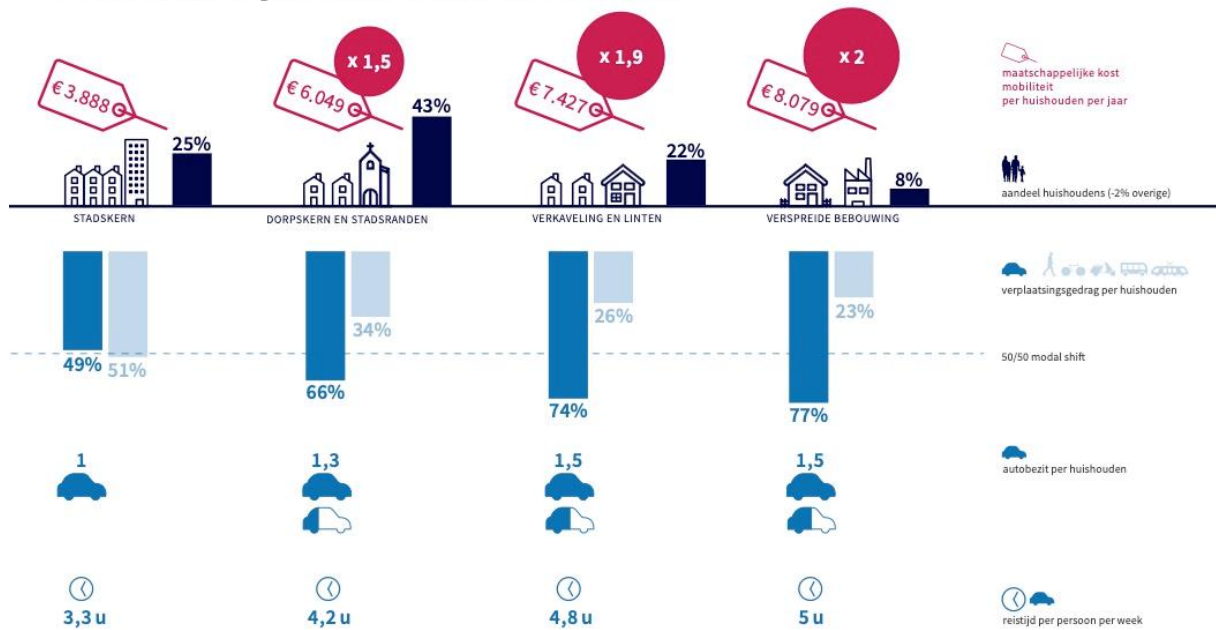
DEPARTEMENT OMGEVING

2. Mobiliteit

De effecten van versnippering op mobiliteit hebben betrekking op een langere verplaatsingsafstand per inwoner en het meer gebruik maken van de auto. Dit uit zich in een hoger wagenbezit per persoon en meer gereden kilometers per persoon.

De maatschappelijke kost van meer autokilometers bestaat uit de private kost van een auto (aanschaf, onderhoud, brandstof, verzekering) min belastingen, subsidies en externe kosten (congestie, milieu, ongevallen, geluid, infrastructuur, gezondheidsbaten).

De maatschappelijke kost van **mobiliteit is minstens dubbel zo groot** voor huishoudens buiten de stadskern.



DEPARTEMENT OMGEVING

3. Open ruimte

De gemiddelde verhardingsgraad per gebouw is 4,5 maal groter bij verspreide bebouwing dan in de stadskern. Een verlies aan open ruimte betekent een verlies van diensten die deze ruimte levert ten voordele van de maatschappij (ecosysteemdiensten). Het gaat om diensten zoals voedselproductie, luchtkwaliteit of recreatie.

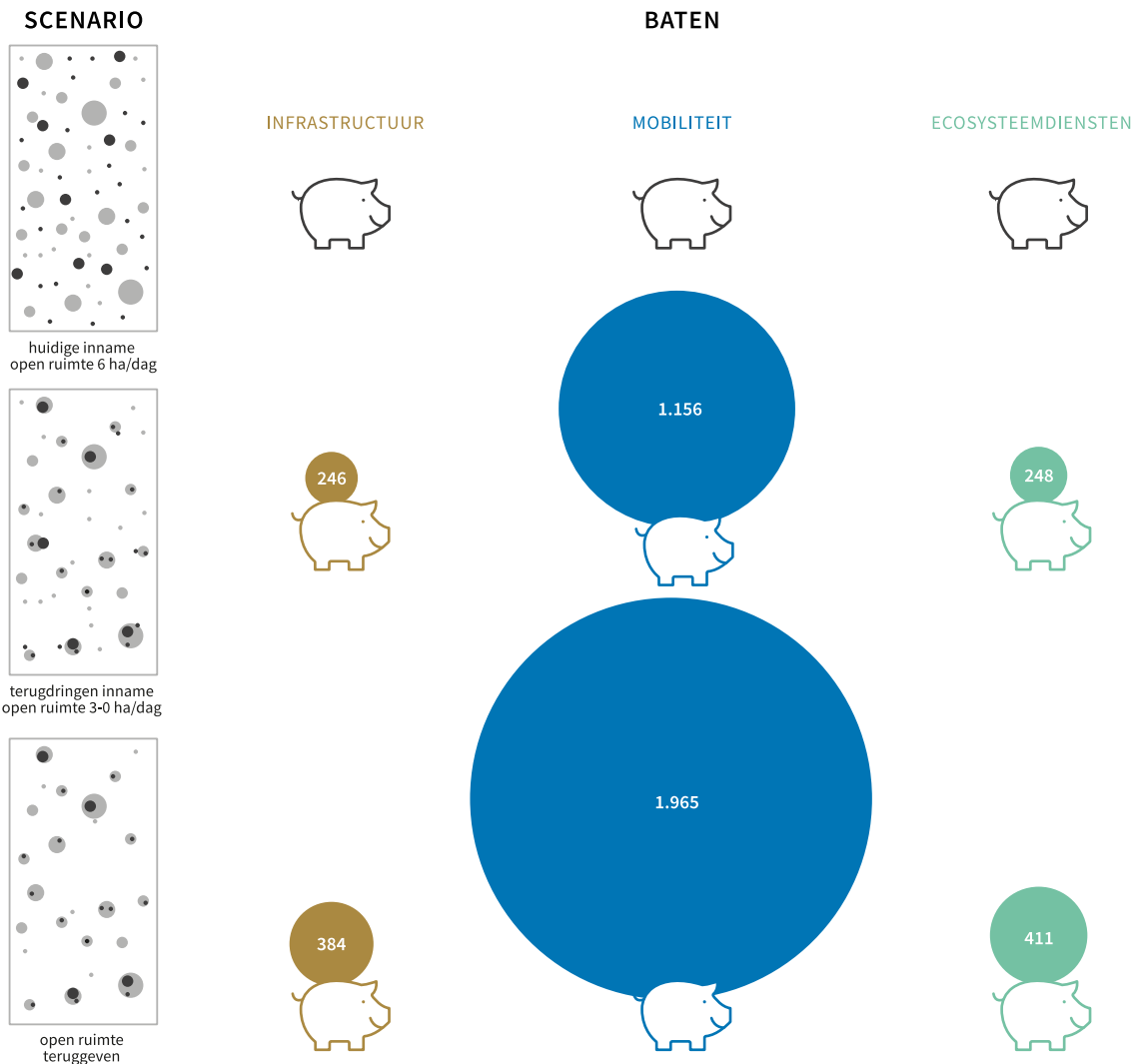
Verspreide bebouwing zorgt voor **verlies aan open ruimte**.
De **kostprijs** van dit verlies is **tot 4,5x groter dan in de stadskern**.



Bijlage II: Baten volgens verschillende beleidsscenario's*

De baten (of uitgespaarde maatschappelijke kosten) van een ruimtelijk beleid dat verder verlies en versnippering van open ruimte tegengaat, werden berekend voor de drie thema's: infrastructuur, mobiliteit en ecosysteemdiensten. En dit bij twee beleidsscenario's: één scenario met een terugdringing van de inname van open ruimte en één ambitieuzer scenario met teruggave van open ruimte.

Baten voor ecosysteemdiensten en baten door besparing kosten mobiliteit en infrastructuur in 2050 t.o.v. groei volgens huidig beleid in miljoen euro per jaar.



* Maak gerust gebruik van de infographics mits vermelding van © Departement Omgeving.