

# DE ONGEMAKKELIJKE WAARHEID VAN DE RUIMTELIJKE PLANNER

Vlaanderen zit vast. In de knoop, letterlijk en figuurlijk. Onze files worden almaar langer. Jaar na jaar breken we het vorige filerecord. Het sluipverkeer door gemeenten langs autostrades neemt hand over hand toe, mede dankzij apps zoals Waze. De bijhorende luchtvervuiling krijgen we maar niet onder controle. Als het te hard regent lopen wijken onder water. En als het te lang niet regent raken grondwatervoorraden uitgeput en komen landbouwers in de problemen.

De ruimtelijke ordening in Vlaanderen is een miskleun met hoogoplopende maatschappelijke kosten. Het is een gekend fenomeen: kilometers lange lintbebouwing, vele verspreide verkavelingen in de open ruimte, ontelbare zonevreemde woningen, kapperszaken of garagebedrijven in voormalige landbouwhoeves. Die verrommeling van de ruimte maakt ons volledig afhankelijk van de auto om op het werk te geraken of kinderen naar school te brengen. Het openbaar vervoer is niet rendabel omdat we zo verspreid wonen. In landelijk Vlaanderen wonen veel eenzame ouderen in onaangepaste, slecht bereikbare huizen. Eén op de vier plant- en diersoorten dreigt door de versnippering van open ruimte uit Vlaanderen te verdwijnen. Het overaanbod aan vrijstaande villa's in verkavelingen zorgt voor veel energieverstopping. Een rijhuis kan immers veel zuiniger en goedkoper verwarmd worden dan een alleenstaande woning. Verkeer en gebouwenverwarming zijn samen goed voor twee derde van de broeikasgassen die wij veroorzaken.

Ruimtelijke planners hebben deze diagnose jaren geleden al vastgesteld. De patiënt is zwaar ziek. Veel heeft te maken met onze gewestplannen. In de jaren zeventig werden te veel woonzones ingekleurd, ver weg van de stads- of dorpscentra. Zowat iedereen leek te geloven dat de auto tot in de eeuwigheid het beste vervoersmiddel zou blijven om de vrijstaande woning in het groen te bereiken.

Toen al legden ruimtelijke planners een oplossing op tafel: dichter bij elkaar gaan wonen. Door enkel nog te bouwen in de stads- en dorpskernen, kunnen we te voet naar de winkel of met de fiets naar school. Nieuwe woningen en werkplaatsen nabij knooppunten van openbaar vervoer vormen een volwaardig alternatief voor de (bedrijfs)wagen. Bejaarden hebben meer sociale contacten en een buurtwinkel om de hoek. Een kernversterkende ruimtelijke ordening vormt zo de hardware voor een gezonde, klimaatneutrale gemeente.

De Vlaamse politiek is ondertussen zo ver dat ze de diagnose

erkent en in grote lijnen akkoord gaat met de voorgestelde behandeling. Het nieuwe Beleidsplan Ruimte Vlaanderen stelt voor om de beschikbaarheid van open ruimte voor nieuwbouw de komende jaren te halveren en op de duur te laten verdwijnen. Toch slagen we er niet in deze omslag te maken: elke dag sneuvelt er zes hectare open ruimte. Dit is een halvering ten opzichte van twintig jaar geleden, maar de ziekte blijft chronisch aanslepen.

Vlaanderen zit opgescheept met meer dan 40.000 hectare aan onbebouwde percelen die in de gewestplannen zijn bestemd voor wonen. Het merendeel ligt buiten de stads- en dorpskernen en zou omgezet moeten worden in landbouw- of natuurgebied. Voor een bestemmingswijziging moet de eigenaar gecompenseerd worden. Om het nieuwe Beleidsplan Ruimte Vlaanderen politiek verteerbaar te maken, koos de regering er daarom voor om die schadevergoedingen op te trekken. In plaats van de aankoopprijs (veelal laag omdat de transactie decennia geleden heeft plaatsgevonden), is nu de huidige

marktprijs leidend. De stijging van de grondprijzen in de laatste tien jaar dreigt een betere ruimtelijke ordening onbetaalbaar te maken. Dit nieuwe systeem is goed voor individuele eigenaars, maar kost de overheid naar schatting meer dan tien miljard euro. Dat geld is er niet.

Omgekeerd kan de overheid veel geld besparen met een betere ruimtelijke ordening. Er hoeft minder belastingsgeld uitgegeven te worden voor het aanleggen en onderhouden van wegen en rioleringen, er zijn minder kosten door files en luchtvervuiling, minder kosten door ondergelopen straten en kelders. Ook dat is berekend. Het blijkt dat de uitgespaarde maatschappelijke kosten vele malen hoger liggen dan niets doen. En ook veel hoger liggen dan de schadevergoedingen die betaald moeten worden. Dat is de ongemakkelijke waarheid van de ruimtelijke planning: politici kiezen liever voor het individuele eigendomsbelang, ten koste van het maatschappelijk belang. Ze vrezen anders niet meer verkozen te geraken. Maar als we aan die vele eigenaars niet durven vertellen dat hun individueel belang niet langer opweegt tegen het maatschappelijk belang, zal Vlaanderen collectief verarmen.

**Erik Grietens** (erik.grietens@bblv.be) is beleidsmedewerker ruimtelijke ordening bij de Bond Beter Leefmilieu, de koepel van milieu- en natuurverenigingen in Vlaanderen.