

Op weg naar Utopia?

Het doet een beetje denken aan de alcoholist die aankondigt morgen te zullen stoppen met drinken, en zich vervolgens met een knipoog nog eens laat inschenken: 'Eentje om het af te leren, schol!' Dat is ongeveer het gevoel dat we krijgen bij het lezen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: grote beloftes, maar in de dagelijkse praktijk geen enkele aanwijzing dat die beloften reëel zijn. Of om het met een beproefd gezegde samen te vatten: 'de weg naar de hel ligt geplaveid met goede voornemens'.

TOM COPPENS EN GUY VLOEBERGH [UANTWERPEN, FACULTEIT ONTWERPWETENSCHAPPEN, ARCHITECTUUR EN STEDENBOUW]

Een paar kritische bemerkingen in de kantlijn van het BRV



Het witboek Beleidsplan Ruimte belooft ons een betere wereld in 2050, althans op het vlak van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen. Leest u maar even mee. Er zal geen versnippering meer zijn, want de druk op de open ruimte is verdwenen (pag. 28). Niemand haalt het nog in zijn hoofd om buiten de dorpen of steden te gaan wonen, want door de 'omtovering' van het patrimonium zijn 'de mensen steeds meer tevreden over hun woonomgeving' (pag. 27). Geen gemor en gesakker meer over hoogbouw en verdichting, want het ruimtelijk rendement wordt systematisch verhoogd en *slapend kapitaal gherwaardeerd* (pag. 30). Hierdoor is – BOEM paukenslag – tegen 2040 het ruimtebeslag tot nul herleid. De ruimte is ook gezond ontwikkeld, vrij van schadelijke stralingen en geluidshinder. Van nature kiest iedereen voor het openbaar vervoer of trage modi, want alle voorzieningen liggen vlakbij. Op onze *robuuste logistieke netwerken*, die een vlotte doorstroming verzekeren tussen de Europese metropolen, staan nergens files meer. De veerkrachtige open ruimte biedt *toekomstperspectieven voor de essentiële open ruimte functies*. We eten terug groentjes en patatjes uit eigen streek en overal is er groenblauwe dooradering, waardoor de dieren weer kunnen praten. Het is een Utopia waar zelfs Thomas More wat ongemakkelijk van zou zijn geworden, maar goed, dromen kan geen kwaad.

Deze oefening in dagdromen wordt echter pijnlijk wanneer we worden geconfronteerd met de ruimtelijke realiteit van vandaag. De totale gekadastrerde bebouwde ruimte neemt nog steeds toe met ongeveer zes hectare per dag (Engelen & Poelmans, 2014). Tegelijk neemt het ruimtegebruik per inwoner binnen de bebouwde oppervlakte nog toe. We gaan dus steeds kwistiger met ruimte om, in plaats van zuiniger. En hoewel de gemiddelde perceelsgrootte van bouwgrond in de verkavelingen tussen 2000 en 2005 fors daalde naar 800m², merken we sinds 2007 terug een stijging tot 900m². Vanderhaegen en Canters schatten dat de totale verstening van Brussel en Vlaanderen tussen 1976 en 2013 is toegenomen van 10,7 tot 19,5%. De versteningsdruk is vooral te vinden binnen de poorten, industrieterreinen en de Vlaamse Ruit (Vanderhaegen & Canters, 2016). Gezond kunnen we de leefomgeving ook nog steeds niet noemen. Het aantal mensen dat potentieel geluids-

hinder ondervindt is ondanks alle maatregelen de laatste 15 jaar niet gedaald, en de luchtkwaliteit blijft problematisch, zeker in de stedelijke gebieden. Ook op het vlak van mobiliteit zijn de voortekenen niet echt positief. Hoewel het aandeel van de trein lichtjes stijgt, blijft de auto, met 80% van de vervoerskilometers, de absolute koning (Studiedienst Vlaamse Regering Home, n.d.). Ondanks de massale investeringen in fietspaden is het fietsgebruik voor schoolverplaatsingen sinds 1994 met 10% gedaald. Ook voor het goederenvervoer merken we eenzelfde trend: 83% van de verplaatsingen gebeurt nog altijd met de vrachtwagen, terwijl het aandeel van de binnenvaart en trein veeleer afneemt – ondanks de groei van deze modi. Het resultaat is bekend: het aantal verliesuren in Vlaanderen door files en vertraagd verkeer is ondertussen opgelopen tot 11,5%.

Deze trends verbazen ons allermint. Ondanks de planningsinitiatieven van het Vlaamse gewest en de vele structuurplannen op provinciaal en lokaal niveau van de laatste tien jaar, is er van een echte trendbreuk in ons collectief ruimtelijk gedrag weinig te merken. Net als het witboek staan die plannen vaak bol van de goede voornemens, maar ze slagen er blijkbaar toch niet in het tij te keren. In deze bijdrage willen we twee stellingen verdedigen. De eerste luidt dat het planningsbeleid in de praktijk wordt ondergraven door generieke regelgeving in het vergunningenbeleid. De regelgeving streeft andere waarden na dan een goede ruimtelijke ordening. Onze tweede stelling luidt dat de voortschrijdende decentralisatie van bevoegdheden in de ruimtelijke planning de doelstelling op het vlak van zuinig ruimtegebruik niet in de hand werkt. Deze decentralisatie heeft veeleer als doel het primaat van de politiek op het vlak van ruimtelijke planning te versterken, en zet tegelijk de deur open voor dienstbetoon en afwentelingsreflexen bij gemeenten.

**HET PLANNINGS-
BELEID WORDT
IN DE PRAKTIJK
ONDERGRAVEN
DOOR GENERIEKE
REGELGEVING IN
HET VERGUNNINGEN-
BELEID.**