

## **Het Witboek BRV; een echt kantelpunt?**

Prof.dr.ir. Luuk Boelens (hoogleraar Ruimtelijke Planning Universiteit Gent)

Na meer dan 5 jaar van moeizame voorbereiding heeft de Vlaamse regering begin december 2016 dan toch echt haar ontwerp van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) afgerond. Ik heb de teksten inmiddels globaal op me laten inwerken. Het staat vol van ogenschijnlijk prachtige beleidsdoelstellingen: van het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik tot het concentreren van wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen, van het uitbouwen van een netwerk van groenblauwe aders tot het vrijwaren van verdere bebouwing in overstromingsgevoelige rivier- en beekdalen, van het ontwikkelen van robuuste natuur- en bosgebieden tot het meer klimaatadaptief maken van Vlaanderen door het terugdringen van de verhardingsgraad binnen de bestemmingen..... Met als klap op de vuurpijl dat er vanaf 2040 geen woning meer in buitengebied mag worden gebouwd. De bijkomende stedelijke ruimte-inname zal stelselmatig dalen van 6 hectare per dag naar 0 in 2040, met een tussenstap in 2025 dat dan maximaal 3 hectare bouwgrond per dag mag worden ingenomen. In totaal zou het gaan om nog zo'n slechts 24.600 hectare bouwgrond van de 72.000 hectare die thans nog bij wet in de jaren zeventig van de afgelopen eeuw zijn vastgelegd. Ook wordt bij die bouw ingezet op de belangrijkste verkeersknooppunten; het zou gaan om een 'verkerning' en een 'verdichting', aldus minister-president Geert Bourgeois. De Vlaams Bouwmeester reageert alvast opgetogen: hij vindt dit een echt kantelmoment, waarbij hij majeure kansen ziet voor stad én platteland. En de Bond Beter Leefmilieu is in een hoera stemming; ook zij achten deze aangekondigde 'betonstop' een belangrijk kantelpunt, hoewel zij vinden dat dit ook tijdig waargemaakt moet worden. Zelfs enkele van mijn prominente collega's reageren voorzichtig positief; 'laten we het Witboek BRV het voordeel van de twijfel gunnen'.

Maar laat ik ook mijn eigen rekenmachine er eens bij halen. Indien we de voorgenomen lineaire afbouw van het bijkomend stedelijk ruimtebeslag van 6 hectare per jaar naar 0 in de komende 24 jaar ook echt waarmaken, dan gaat het volgens mijn berekening om ongeveer 22.500 hectare in totaal en geen 24.600 hectare (zie bijgaande tabel). Maar zelfs dan, en gerekend met de voorkeurs dichtheid van minister Schauvliege (35 wo/ha.) is er sprake van een uitbreiding met meer dan 780.000 woningen; in het laatste geval zelfs van ongeveer 860.000 woningen. Volgens datzelfde Witboek is er echter slechts behoefte aan ongeveer 500.000 woningen tot 2060 (let wel 20 jaar later dan 2040) en gerekend vanaf 2013 (dus 3 jaar eerder dan thans). De gehele behoefte die het Witboek zelf voorspelt kan dus in de bestaande wettelijk vastgelegde woonuitbreidingsgebieden in het buitengebied gerealiseerd worden (ook bij de voornoemde lineaire afbouw). Er blijft dan zelfs nog ruimte over om daarin ook een eventueel additionele toename aan bedrijfs- en kantoorterreinen, alsmede collectieve voorzieningen te passen. Zelfs ingeval we uitgaan van een veel minder ambitieus ruimte rendement van 25 à 30 woningen per hectare (iets meer dan de huidige overmatige voetafdruk van de gemiddelde Vlaming), blijft er voldoende ruimte over om daarin te voorzien. Dit nog buiten de 10.000 hectare beschikbare capaciteit die de regering versneld wil aansnijden. In totaal gaat het hier dus om nog zo'n 800.000 extra Vlamingen buiten de stad, plus de extra werk- en bezoekersplaatsen die daar nog voorzien worden. Inderdaad zal dat dan zoveel als mogelijk geconcentreerd worden binnen een straal van 1 kilometer rond de verkeersknooppunten; al naar gelang hun zogenoemde 'knooppuntwaarde'. Ik hoop in ieder geval dat minister Schauvliege hiermee niet elke kruising van wegen bedoelt of

plekken waar enkele halteplaatsen van de Lijn aanwezig zijn, maar de echte openbaar vervoersknooppunten. Echter ook dan kan het mogelijk gaan om de stationsomgevingen van Zedelgem, Maria-Aalter, Beervelde, Schellebelle, Hever of Kijkuit. En al die mensen die daar gaan wonen zullen niet allemaal de trein nemen om naar het werk te gaan of hier te gaan shoppen. Integendeel zelfs het aandeel van autogebruik in het totaal aantal verplaatsingen is in sterk openbaar vervoer gerichte landen als in Nederland veel meer dan 50 of 60%, en dan nog alleen in sterk verdichte stedelijke corridors als de Randstad (de ring van grote steden als Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Utrecht). Hier bedienen overdag echter meer dan vier tot zelfs acht treinen elk uur de openbaar vervoer knopen per richting. In perifere regio's en in Vlaanderen is dat een stuk minder (in de voornoemde knopen dikwijls niet meer dan één trein per uur per richting), met een oplopend autogebruik tot gevolg tot bijna 80-90%. Wat dat zal betekenen voor de toenemende files op het Vlaamse wegennet kunt u mogelijk zelf wel raden, ongeacht of deze auto's dan elektrisch geworden zijn of niet. Dit nog buiten het effect op de verharding, klimaat en verdergaande verloedering van het landschap en ecologische kwaliteit. Het zal ook een oplopende maatschappelijke kost voor de thuiszorg, postbezorging, openbaar vervoer, netbeheer etc. met zich meebrengen. Kortom de neerwaartse spiraal van het Vlaamse land is hiermee nog lang niet tot stilstand gebracht.

Voor alle duidelijkheid, ik ben blij dat er nu eindelijk eens een besluit over de BRV wordt genomen. Ik ben tevreden dat de Vlaamse regering dit standpunt vooral een groen en klimaatvriendelijk gezicht wil geven. En ik ben ook verheugd dat de mogelijkheid van een stop voor de verdere aansnijding van het buitengebied nu eindelijk op de beleidsagenda staat. Maar om nu net als de Vlaamse bouwmeester dit als een majeur kantelpunt te typeren en in een hoera stemming van de Bond Beter Leefmilieu te geraken, gaat mij echt te ver. Het mag zo zijn dat niet direct een bouwstop in het buitengebied opgelegd kan worden vanwege lopende trajecten. Maar waarom dit ook niet kan vanaf 2025 (of zo mogelijk al veel eerder afhankelijk van de lopende vergunningen) is voor mij echt niet duidelijk. Want ook eventuele planschades zijn naar mijn oordeel met slimme en elders reeds uitgeteste financieringsmodellen af te wentelen. Daarnaast en buiten dat de Vlaamse regering hiermee nu wel zeer zwaar over haar periode heen regeert - want wat zal een eventuele Vlaamse regering in 2040 besluiten? - wordt volgens mijn berekening de thans voorziene vraag gewoon in de bestaande woonuitbreidingsgebieden voorzien; en voor het overgrote deel in 'den buiten'. De zogeheten 'betonstop' blijft daarmee een sigaar uit eigen doos en van een echte omwenteling is geen sprake. Ongeacht de mooie voornemens, blijven de beleidsvoornemens daarmee gewoon *business as usual*, en blijven de verdere teksten van het BRV overwegend verhullende *window-dressing*.

	ruimtebeslag	aantal		gewenste	
	ha./dag	dagen /jaar	ha/jaar	wo/ha.	woningen/jaar
2017	6	365,25	2.191,50	35	76.703
2018	5,625	365,25	2.054,53	35	71.909
2019	5,25	365,25	1.917,56	35	67.115
2020	4,875	365,25	1.780,59	35	62.321
2021	4,5	365,25	1.643,63	35	57.527
2022	4,125	365,25	1.506,66	35	52.733
2023	3,75	365,25	1.369,69	35	47.939
2024	3,375	365,25	1.232,72	35	43.145
2025	3	365,25	1.095,75	35	38.351
2026	2,8	365,25	1.022,70	35	35.795
2027	2,6	365,25	949,65	35	33.238
2028	2,4	365,25	876,60	35	30.681
2029	2,2	365,25	803,55	35	28.124
2030	2	365,25	730,50	35	25.568
2031	1,8	365,25	657,45	35	23.011
2032	1,6	365,25	584,40	35	20.454
2033	1,4	365,25	511,35	35	17.897
2034	1,2	365,25	438,30	35	15.341
2035	1	365,25	365,25	35	12.784
2036	0,8	365,25	292,20	35	10.227
2037	0,6	365,25	219,15	35	7.670
2038	0,4	365,25	146,10	35	5.114
2039	0,2	365,25	73,05	35	2.557
2040	0	365,25	0,00	35	0

TOTAAL

eigen berekening	22.463	35	786.201
volgens opgave BRV	24.600	35	861.000