



'Een stukje planeet kopen als eeuwigdurende belegging is niet zo evident als we denken.' ID/ photo agency

# De betonstop is goedkoper dan niets doen

**Leo Van Broeck** kan geen enkele reden bedenken waarom de regering niet zou instemmen met de betonstop. Aarzelen getuigt van onvoldoende politieke moed.



**LEO VAN BROECK**

Wie? Vlaams Bouwmeester.

**Wat?** Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is een noodzakelijke stap in de goede richting. Er is nu al meer bouwgrond dan we nodig hebben.

Onze ruimtelijke ordening en versnippering zijn een regelrechte ramp. Iedereen kent de lijst van problematische gevolgen: een wereldrecord uren file per werknemer en kilometers weg per wooneenheid, kilometers riolering en leidingen onder die wegen, verkeersdoden, minder dan 3 procent natuureservaat, aantasting van biodiversiteit ... Meer dan 80 procent van onze private CO<sub>2</sub>-uitstoot is het gevolg van autoverkeer en van het verwarmen van versnipperd opgestelde vrijstaande gebouwen.

Het openbaar vervoer presteert ondermaats omdat het een bijna onmogelijke opdracht heeft: vervoer aanbieden aan Vlamingen van wie de meesten zijn gehuisvest in slecht bereikbare verkavelingen. Bovendien betalen we fortuinen aan ruimtelijke én administratieve fragmentatie, en kosten belastingaftrekbare bedrijfswagens jaarlijks meer dan 4 miljard euro. Vandaag zijn bouwvakkers twee keer zo lang onderweg naar hun werf dan tien jaar geleden. De steden gaan kapot aan fijn stof dat vooral geproduceerd wordt door verkavelingsbewoners die met de auto pendelen. Longspecialisten zagen hun aantal patiënten verdubbelen in vijf jaar tijd. Bovendien zitten we helemaal niet op koers om de klimaatakkoorden van Parijs te halen.

### **Brandend huis**

Het is uiterst verwonderlijk dat er nog vragen rijzen over de goedkeuring van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). De betonstop is door Europa opgelegd aan alle lidstaten tegen 2050, het enige wat Vlaanderen doet, is die vervroegen naar 2040. Als het huis in brand staat, zou geen enkele ideologie tegen blussen mogen zijn. Geen enkel beleidsplan zal ooit perfect zijn (en het BRV is dat evenmin, het mag van mij best wat krachtiger en sneller gaan), maar aarzelen getuigt van onvoldoende politieke moed en een gebrek aan verantwoordelijkheidszin.

**Het grootste deel van de mensheid heeft geen drinkbaar leidingwater, wij gebruiken het om onze auto te wassen en wc te spoelen**

Het BRV laat ruimte voor voortschrijdend inzicht en is flexibeler dan de vroegere op afbakening gebaseerde statische beleidskaders. Het zet bovendien in op 'gebiedsontwikkeling in regio's', iets dat heel dicht staat bij het idee van de 'vervoersregio's' van minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA). Mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn elkaars oorzaak en gevolg. Reden te meer om het water tussen de ministers niet dieper te maken dan nodig.

Het is trouwens niet het moment om het BRV te koppelen aan andere politieke beslissingen. De discussie rond statiegeld op plastic flessen zouden we het best apart houden en ambitieuzer maken. Waarom komt er geen totaalverbod op plastic flessen? Waarom kunnen we niet alleen nog

biodegradeerbaar plastic toelaten? En waarom verkopen we nog mineraalwater?

Het grootste deel van de mensheid heeft niet eens drinkbaar leidingwater. Het enige wat wij ermee doen, is er de wc mee spoelen en de auto wassen. De Vlaamse overheid geeft het goede voorbeeld door in al haar nieuwe kantoorgebouwen flessenwater te vervangen door kleine drankautomaten met gekoeld plat en bruisend leidingwater.

### **De aardappelprijs**

Het BRV is een belangrijke en noodzakelijke stap in de goede richting. Niets doen zal veel duurder zijn dan planschade te moeten vergoeden. Bovendien zal het met die vergoedingen best meevallen. In die gevallen waar men suburbane bouwrechten wegneemt en ruilt voor gelijke bouwrechten op centraal gelegen plaatsen nabij openbaar vervoer, zal geen vergoeding nodig zijn. Daarbij komt dat het overaanbod aan gronden de te vergoeden grondwaarde zal doen dalen.

We hebben destijds in de gewestplannen veel te veel woongebied en woonuitbreidingsgebied afgebakend. In Vlaanderen verwachten we nog circa 1,2 miljoen bijkomende inwoners tegen 2060 à 2070 (vanaf dan zal bij ons en elders in de wereld de bevolking beginnen te dalen). We hebben door mogelijke verdichting al voor 2,2 miljoen bijkomende inwoners plaats in het huidige ruimtebeslag (maar dat is theorie, omdat niet al die capaciteit ontwikkelbaar is). En in woongebied en woonuitbreidingsgebied hebben we plaats voor nog eens 5 à 6 miljoen bijkomende inwoners.

We hebben grofweg vijf keer meer ruimte ingekleurd dan nodig. Volgens schattingen kan van alle gronden in woongebied en woonuitbreidingsgebied hooguit 20 procent ooit nog ten gelde worden gemaakt. Dat werpt een ander licht op 'planschade tegen marktwaarde'. Als de landbouw vijf keer meer aardappelen produceert dan nodig, daalt de aardappelprijs ook spectaculair. Er zijn nu al planschade-dossiers afgehandeld met uiteenlopende grondwaardes: soms marktconform, maar soms ook zonder of tegen zeer lage vergoedingen omdat de grond de facto niet te ontwikkelen was.

Er zijn landen in Europa waar een stuk bouwgrond slechts vijf jaar bouwgrond blijft. Als het tegen dan niet in gebruik is, wordt het vanzelf weer open ruimte. Een stukje planeet kopen als eeuwigdurende belegging is dus niet zo evident als we denken.

### **Meer van hetzelfde?**

Er is geen enkele reden om paniek te zaaien rond de kostprijs van planschade. En – zoals Filip De Rynck terecht in zijn opiniestuk stelde ([\*DS 3 april\*](#)) – is het BRV slechts het begin van een langdurig en breed gedragen maatschappelijk debat. Het heeft maar kans van slagen als de burgers begrijpen dat hun keuzes het verschil kunnen maken en als de lokale en centrale overheden bereid zijn proactief te blijven sleutelen aan het beleid

en de regelgeving. Ze zullen permanent moeten veranderen om de transitie mogelijk te maken.

Het BRV mikt op verdichting in de grotere dorpen en in de steden, wat ook een hele bouwopgave meebrengt. Dat is een buitenkans voor de bouwsector, die sowieso veel minder verdient aan suburbane villabouw dan aan verdichtingsprojecten van een grotere schaal (zowel appartementen als rijwoningen met tuin). Als er tussen of binnen politieke partijen nog onenigheid is over het BRV, dan moeten ze beseffen dat onze ecologische en economische belangen nog nooit zo dicht bij elkaar gelegen hebben.

Eigenlijk zouden meerderheid én oppositie het BRV (net zoals de klimaatakkoorden) unaniem moeten goedkeuren. We staan voor een uniek keuzemoment: kiezen we voor meer van hetzelfde, met behoud van de bekende problemen? Of kiezen we voor een betere maatschappij, een gezonde economie, betere woningen, meer natuur, meer fiets, meer en beter openbaar vervoer, minder fijn stof, minder klimaatopwarming, lagere belastinguitgaven, minder verkeersdoden en minder stinkende auto's in de steden?