

# Vlaanderen slaagt er niet in lintbebouwing aan te pakken



De Tijd - 12 Apr. 2019  
Pagina 6

*Nadat eerder de betonstop over de verkiezingen is getild, schiet de Vlaamse regering nu ook het idee van de kilometerheffing af. Vlaanderen krijgt de erfzonde van de verspreide bebouwing maar niet onder controle.*

Wie dezer dagen naar de koers kijkt, ziet hoe vol Vlaanderen is gebouwd. Terwijl de Tour de France wielrenners langs verlaten landschappen leidt, razen de renners in het Vlaamse voorjaar haast continu langs huizen, dorpskernen en villawijken.

Die ruimtelijke versnippering is historisch gegroeid. Op het einde van de 19de eeuw en zeker na de Tweede Wereldoorlog stimuleerde de overheid het bouwen van huizen. De opkomst van het individuele autogebruik in de jaren zestig en zeventig en de doorbraak van de bedrijfswagen maakten het niet meer nodig dicht bij een dorps- of stadskern te wonen. Wie ging werken of naar de winkel moest, gebruikte de auto.

Politieke pogingen om die 'ruimtelijke verrommeling', zoals dat in het jargon heet, aan te pakken, lijken telkens tot mislukken gedoemd. Vlaanderen heeft nochtans de ambitie om tegen 2040 geen open ruimte meer te bebouwen. Maar het pakket maatregelen om die betonstop concreet te maken, wordt over de verkiezingen getild.

De kilometerheffing, die de belasting op het bezit van een auto moet verschuiven naar het gebruik ervan, is deze week door Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) afgevoerd.

Déjà-vu

Al dat uitstel heeft een hoog déjà-vugehalte. Op het einde van de vorige Vlaamse legislatuur, in 2014, slaagde de regering er ook niet in de betonstop tot een goed einde te brengen. De kilometerheffing vond men toen 'in principe' een goed idee, maar eerder iets om in de toekomst uit te werken.

Het is allebei nochtans nodig om de ruimtelijke ordening te verbeteren, bleek onlangs uit een studie van het Departement Omgeving. Riolering of elektriciteit voor een huis in een afgelegen gebied is tot zeven keer duurder dan in de stadskern. En wie niet in een dorps- of stadskern woont, gebruikt vaker en langer de auto. Dat leidt tot meer files en meer CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Door minder verspreid te wonen kan Vlaanderen veel geld uitsparen. Volgens de studie kan 387 miljoen euro per jaar worden bespaard op nutsinfrastructuur en 1,1 miljard op mobiliteitskosten.

'De betonstop betekent niet dat we moeten stoppen met bouwen', zegt Ann Rekkers, directeur bij de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning. 'Wel moeten we stoppen met open ruimte in te nemen. We verkavelen nog massaal plaatsen die alleen met de auto bereikbaar zijn, maar we moeten evolueren naar de ontwikkeling van goed bereikbare plaatsen. Natuurlijk moet niet iedereen in de stad gaan wonen. Het gaat ook om de concentratie in dorpskernen, waardoor je een dynamiek krijgt van nabijgelegen scholen, winkels en ontspanning. Als mensen met de fiets naar de winkelstraat kunnen, hoeven ze de auto niet te nemen naar een baanwinkel.'

Concentratie maakt het ook mogelijk meer het openbaar vervoer te nemen, zegt Roger Kesteloot, de directeur-generaal van De Lijn, in de studie. 'Bij ruimtelijke versnippering moet het openbaar vervoer complexer georganiseerd worden dan bij een ruimtelijke ordening met geconcentreerde kernen.'

Experts hameren al jaren op dezelfde nagel. Maar de politicus die iets wilt veranderen, komt gegarandeerd in een storm terecht. Het overkwam Philippe Muyters (N-VA) toen hij minister van Ruimtelijke Ordening was. Toen hij zei dat afgelegen wonen duurder zou worden, trok hij na felle kritiek van de belangenorganisatie Landelijk Vlaanderen die uitspraken in. Coalitiepartner CD&V sprak zelfs van een 'Muyters-taks voor wonen in het buitengebied'.

Muyters besliste de nieuwe ruimtelijke plannen over de verkiezingen van 2014 te tillen. De reden? 'Er is niet voldoende draagvlak om de definitieve test door te duwen.' Precies dezelfde reden die Weyts nu gebruikt om de kilometerheffing af te voeren.

Toen Muyters' opvolger Joke Schauvliege (CD&V) als minister van Omgeving de betonstop aankondigde, lag ook zij onder vuur. Deze regeerperiode was vooral Open VLD kritisch voor de plannen. De Vlaamse regering zette wel stappen vooruit in het dossier, maar slaagde er niet in het finaal tot een goed einde te brengen. Zo belandt de betonstop opnieuw op het bord van de volgende minister.

'Zo verliezen we opnieuw kostbare jaren om het mobiliteitsprobleem aan te pakken', zegt Ann Verhetsel, professor economische geografie aan de Universiteit Antwerpen.

'De aanpak van de ruimtelijke ordening heeft een effect op lange termijn, maar is nu opnieuw over de verkiezingen getild. Daarnaast moet je investeren in extra infrastructuur, zowel beton als fietspaden en openbaar vervoer. Dat heeft een effect op middellange termijn, maar ook daar zijn grenzen aan. Als je de files op korte termijn wil aanpakken, moet je reguleren. Dan kijk je naar een strenger parkeerbeleid en naar financiële prikkels als een kilometerheffing. Alleen die vier zaken samen zullen echt effect hebben en de Vlaming twee keer doen nadenken.'

Ann Rekkers

Copyright © 2019 Mediafin. Alle rechten voorbehouden