

Sleutelkwesties groenboek BRV

1. Verharding van de open ruimte beperken

Groenboek

We willen Vlaanderen laten evolueren naar een regio waar de totale bebouwde oppervlakte niet meer toeneemt om:

- *het risico op overstromingen te beperken,*
- *de open ruimte (landbouw en natuur) te beschermen en*
- *het aantal verwaarloosde en leegstaande gebouwen te verminderen.*

Dit kan tot gevolg hebben dat minder ruimte moet ingenomen worden door:

- *woningen dichter op elkaar te bouwen,*
- *verouderde gebouwen en terreinen opnieuw te gebruiken en*
- *meerdere activiteiten (bijvoorbeeld wonen en werken) samen te brengen op dezelfde plek.*

Onze visie

Sinds het in voege treden van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV, 1997) wordt nog altijd 7,5 ha per dag (of 15 voetbalvelden) bebouwd of verhard ten koste van de open ruimte. Als Vlaanderen aan hetzelfde tempo open ruimte blijft innemen dan zal, volgens een studie van de KU Leuven, in 2050 meer dan 40% van de beschikbare ruimte volgebouwd zijn. Vlaanderen heeft -na Monaco en Vaticaanstad- de grootste verharde oppervlakte per vierkante meter ter wereld en het dichtste wegennet van Europa. 26,6% van de Vlaamse oppervlakte bestaat uit bebouwde terreinen en Vlaanderen telt per km² 5 km weg (ter vergelijking: 15 % en 3 km per km² in Nederland).

De alsmaar toenemende bebouwing (annex verharding) van Vlaanderen, ligt aan de basis van tal van centrale natuur- en milieuproblemen (o.a. versnippering van habitats, overstromingen), de beleving van het landschap, en finaal de leefbaarheid van onze dagdagelijkse omgeving.

Om het verlies aan natuurlijke gebieden en landbouwgrond te stoppen, richt de *Roadmap to a resource efficient Europe* (EC, 20/09/2011) zich op een **vertraging van het ruimtebeslag**. Het doel om tegen 2050 het nettobeslag op nieuw land tot nul te herleiden, werd tevens een richtsnoer uitgebracht met een aantal *best practices*. Het siert de ontwerpers dat voormeld Europees kader zijn vertaling vindt in de eerste sleutelkwestie van het groenboek.

Door een **effectieve stop op de verharding van Vlaanderen**, zullen de natuur- en milieuinspanningen (op vlak van biodiversiteit, water, energie,...) beter tot hun recht komen, zonder dat positieve effecten (deels) worden teniet worden gedaan door bedreigende ingrepen elders. Zo zal ook het rendement van de overheidsinvesteringen in deze thema's sterk verhogen.

Het concept sluit nieuwe bebouwing geenszins uit, maar wel de totaliteit aan verharde, bebouwde oppervlakte. Het concept doet beter nadenken over waar welke activiteiten en hun infrastructuur het beste thuis horen, en zet dus een **belangrijke stap naar** een meer **duurzaam lokatiebeleid** (zie sleutelkwestie 9 – de juiste activiteit op de juiste plaats).

Implementatie van het concept, vb. door middel van bouwrechten op basis van slooptcertificaten (zie instrumenten), draagt op een positieve manier bij aan het probleem van leegstand, en biedt tevens een kader om meer budgetneutraal te plannen, dit in vergelijking met het huidige systeem waarbij

planschade wordt vergoed aan 80% en planbaten voor maximum 30% worden belast. Zo brengen bebouwingmogelijkheden die de overheid creëert, nu private ontwikkelaars veel op, terwijl zachte bestemmingen niet gerealiseerd raken bij gebrek aan publieke middelen of privaat initiatief.

Een stop op de verdere verstening van Vlaanderen kan de toekomstige leefbaarheid van Vlaanderen niet enkel waarborgen, maar zelfs verhogen. Laten we de term **'greenfields' heruitvinden**: niet langer het verkavelen van onontgonnen terrein, maar oases van open ruimte, waar onze kinderen, natuur en landbouw zich echt thuis voelen.

Onze bedenkingen

- Is een verhardingsstop in Vlaanderen (politiek) **realistisch**? Gaat die onmiddellijk in?
- Wat met bestaande woon/industrie gronden die nog niet bebouwd zijn, en wat met missing-links die nog niet werden gerealiseerd?
 - Compensatie voor het schrappen van onbebouwde bouwgronden in vb. signaal/overstromingsgebieden, of waardevolle zonevreemde bossen in harde bestemmingen, kan onder de premisse van een verhardingsstop, niet bestaan onder de vorm van planologische ruil (waarbij toch nieuwe bebouwbaar gronden worden gecreëerd). Maar, hoe dan wel?
- Het concept van verhardingsneutrale ontwikkeling, kan niet beperkt blijven tot op projectniveau (vb. bij herontwikkeling van woonwijken of brownfields). De effectiviteit van de maatregel staat of valt immers bij een **toepassing op Vlaams niveau**, en dit over alle projecten heen.

⇒ Zolang de verhardingsstop geen algemene toepassing kent op gans het Vlaamse grondgebied, kan er onder geen beding afgestapt worden van het huidige kader dat objectieve 'grenzen' stelt aan harde ontwikkelingen (cf. ruimtebalans voor industrie en wonen, categorisering van wegen, selecties van kernen en economische knooppunten, stedelijke afbakeningsprocessen,...):
het **BRV mag geen lange termijn belofte worden in ruil voor harde garanties uit het RSV**.

Instrumenten

- Bv. systeem van nieuwe **bouwrechten** gebaseerd op ontharding elders, die:
 - verhandelbaar kunnen zijn (vb. onder de vorm van sloopcificaten)
 - over de sectoren heen (vb. wonen/industrie voor lege boerderijen – mits sturing)
 - maar niet afkoopbaar (cf. geen boscompensatiefonds)
- Mogelijke toepassing (op korte termijn) – **ook voor sector landbouw**:
 - geen nieuwe glastuinbouw zonder sloop leegstaande serres (serre-sloopcificaten)
 - geen nieuwe boerderijen of stallen in de open ruimte zonder sloop elders
- Strikt(er) beleid inzake **functiewijzigingen en handhaving**
- Het systeem van **opcentiemen** te herdenken?
- Het **Vlaams plattelandfonds**?

2. De woonomgeving vernieuwen

Groenboek

We willen de woonomgeving vernieuwen in de buurten waar de uitdagingen vandaag het grootst zijn (bijvoorbeeld in de 19e eeuwse gordel in stedelijke regio's en de verkavelingen van de jaren 1960 en 1970 in de suburbane gebieden) om:

- *het gebouwenpatrimonium energiezuiniger te maken,*
- *de sociale samenhang te versterken en*

- *de woningvoorraad aan te passen om de verwachte bevolkingsgroei op te vangen.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *grondige ingrepen zoals afbraak en nieuwbouw in deze woonomgevingen nodig zijn.*

Onze visie

De maatschappij staat niet stil. Dit uit zich op tal van vlakken zoals bevolkingsaan groei, leeftijd (vergrijzing), samenstelling van gezinnen (gezinsverdunding), ... Maar ook andere uitdagingen, ondermeer op vlak van energie en zuinig ruimtegebruik, dringen zich op. De bestaande woonomgevingen zijn vaak monofunctioneel of niet meer aangepast aan de noden van dit moment, er is sprake van een **ruimtelijke mismatch**, woningen zijn vaak van slechte kwaliteit.

Kwalitatieve vernieuwing van de bestaande woonomgevingen en woningvoorraad is geen simpele opgave en vormt een enorme uitdaging. Het is echter een noodzaak. Het vernieuwen van de woonomgeving voorkomt het aansnijden van nieuwe greenfields. Door onze woonomgeving doordacht te vernieuwen, kunnen we **op een positieve wijze bijdragen aan alle uitdagingen van onze tijd zoals demografische verandering en comfortverhoging**. Bovendien kan vernieuwing van onze woonomgeving de kwaliteit van wonen verhogen.

Tijdens een bevraging georganiseerd door de overheid werd duidelijk dat **de Vlaming wil** wonen in leefbare, maar compacte steden en dorpen met veel groen waar werken, schoolgaan en winkelen zich dicht bij de woning bevinden. De overheid moet onderzoeken hoe bestaande woonomgevingen in deze richting kunnen evolueren.

In de 19^{de} eeuwse gordel van de steden bevindt zich de grootste concentratie woningen van slechte kwaliteit. Dit kan niet opgelost worden het traditioneel beleid dat inzet op fiscale voordelen en subsidies voor private eigenaars. De 19^e eeuwse gordels vereisen een strategische aanpak van het verouderde patrimonium aan rijwoningen: 'vernieuwen' door leegstand in te vullen, en bestaande panden te renoveren. Hierbij dient ingezet te worden op betaalbare grondgebonden woningen en nieuwe kwalitatieve vormen van gestapeld en collectief wonen (co-housing, kangoerewonen, ook 'intergenerationeel', bijvoorbeeld combinaties woon- en zorgmodellen). In de verkavelingswijken uit de jaren 1950 tot 1980 stelt zich dan weer het probleem dat de oorspronkelijke bewoners verouderd zijn. De woningen zijn vaak te groot en beantwoorden niet meer aan de veranderende vraag onder druk van vergrijzing en verdunding (onderbezetting). Er moet gezocht worden naar mogelijkheden om deze woonwijken te verdichten en verduurzamen (opdelen van woningen in verschillende eenheden, ruimte tussen open bebouwing op te vullen, energie lokaal op te wekken, fiets- en wandelroutes naar de kern aan te leggen, openbaar domein kwalitatief ontwikkelen, voorzien van toegankelijk groen).

Momenteel staat de verouderde regelgeving kwalitatieve transformaties van bestaande woonomgevingen vaak in de weg (vb. administratieve onmogelijk om woningen op te delen of collectieve woonprojecten op te zetten).

Bij het vernieuwen van bestaande wijken of verkavelingen moeten steeds afwegingen worden gemaakt. Vernieuwing staat **niet noodzakelijk** gelijk met **nieuwbouw**. Woonomgevingen kunnen ook 'vernieuwen' door leegstand in te vullen, en bestaande panden te renoveren. Het beleid moet voorzien in een cascade waarbij het meest duurzame alternatief steeds de voorkeur geniet. Niet alleen afwegingen op niveau brownfield vs. greenfield en renovatie vs. nieuwbouw, spelen daarbij hun rol, maar ook de keuze van (duurzame) technieken en materialen. Niet alle woonomgevingen of gebouwen hebben de potentie om te voldoen aan hedendaagse behoeften. In gevallen waar -om ruimtelijke overwegingen- bestaande woonomgevingen niet optimaal zijn ingeplant, dient

vernieuwing samen te gaan met een wel doordacht (her)locatiebeleid. We moeten durven de keuze maken om slecht gelegen wijken (bv. in overstromingsgebied) te laten uitdoven en niet kwalitatieve bebouwing (bv. onmogelijk om energiezuinig te maken) af te breken (zie ook sleutelkwestie 10 – keuzes maken in de suburbane gebieden)

Onze bedenkingen

- Komt de overheid met de visie ‘mensenmaat in een **metropool**’ tegemoet aan de wens van het overgrote deel van de Vlamingen?
- Vernieuwing staat **niet noodzakelijk** gelijk met **nieuwbouw**. Woonomgevingen kunnen ‘vernieuwen’ door leegstand in te vullen, en bestaande panden te renoveren. Het beleid moet voorzien in een cascade waarbij het meest duurzame alternatief steeds de voorkeur geniet. Niet alleen afwegingen op niveau brownfield vs. greenfield en renovatie vs. nieuwbouw, spelen daarbij hun rol, maar ook de keuze van (duurzame) technieken en materialen.
- Vlaanderen is één grote woonomgeving. Woningen zijn soms geclusterd in kernen, maar Vlaanderen staat evenzeer gekend om zijn ongebreidelde verlinting. In gevallen waar -om ruimtelijke overwegingen- bestaande woonomgevingen niet optimaal zijn ingeplant, dient vernieuwing samen te gaan met een wel doordacht (her)locatiebeleid.
- Ad hoc inplanting van nieuwe woningen, op basis van markt-economische/juridische ‘opportunities’, dient alleszins vermeden.
- Waar mensen wonen, dient er voldoende toegankelijk groen te zijn.
- Ook in de stad hoort biodiversiteit thuis.

Instrumenten

- Naar analogie van het STOP principe (mobiliteit) en Ladder van Lansink (afval), is er bij de vernieuwing van woonomgevingen een duidelijk **ruimtelijk afwegingskader** nodig dat tevens bijdraagt tot een andere sleutelkwestie van het groenboek: de verharding van Vlaanderen stoppen. Het groenboek geeft daarbij een aanzet richting Reduce-Reuse-Recycle (RRR).
- Beleidsmatige ondersteuning van **warmtenetten**.
- **Planologische ruil**, zonder afbreuk aan het principe van een verhardingstop.
- Cf. VSGB richtcijfer oppervlakte groen/inwoner.
- Renovaties op wijk- en stadsdeelniveau.
- Promoten van collectieve woonvormen, bouwgroepen.
- Wetgeving/stedenbouwkundige voorschriften aanpassen (ifv verweving, collectieve woonvormen)
- Herbekijken woonbonus en -subsidies.
- Pilotprojecten en testcases, ontwerpmatig onderzoek.
- Aanpassen fiscaliteit zodat gemeenschappelijke woonvormen gestimuleerd worden

3. Mensenmaat inzetten in de Metropool

Groenboek

We willen de mensenmaat die de Vlaamse ruimte kenmerkt, zien als een competitief voordeel en inzetten als onderdeel van de Metropool Vlaanderen om:

- *de leefbaarheid van woonomgevingen te versterken,*
- *de nabijheid van basisvoorzieningen zoals winkels of scholen te garanderen en*
- *de sociale samenhang op niveau van wijken en dorpen te ondersteunen.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *grootschalige woonprojecten moeilijker realiseerbaar zijn,*
- *een zekere spreiding in de hand gewerkt wordt en*
- *de economische voordelen van schaalvergroting niet altijd zullen worden benut.*

Onze visie

Het is niet geheel duidelijk wat juist wordt bedoeld met de mensenmaat. Enerzijds is er het vlaamse morfologisch model: Vlaanderen telt een groot aantal kleine historische steden en kernen die op korte afstand van elkaar gelegen zijn. Deze **historisch verankerde kleinschaligheid** onderscheidt Vlaanderen van andere regio's. Anderzijds kan de kleinschaligheid ook slaan op de typologie. De ruimtelijke structuur van Vlaanderen is het resultaat van een huisvestingspolitiek die historisch altijd de kaart heeft getrokken van privaat initiatief en individueel woningbezit. Het gevoerde beleid heeft geleid tot een dominantie van eengezinswoningen in het algemeen en de vrijstaande eengezinswoning in het bijzonder.

We streven wél naar **kernversterking** ofwel de kwalitatieve uitbouw van onze bestaande (kleine) stads- en dorpskernen. Door voorrang te geven aan het bebouwen van percelen in bestaande woonwijken en in de bebouwde kom, kan de groei van het autoverkeer in de hand gehouden worden, blijven kosten voor nutsvoorzieningen beheersbaar, gaan we verspreide bebouwing en lintbebouwing tegen en sparen we de open ruimte. Hiermee onderschrijven we de visie van het RSV dat streeft naar een open en stedelijk Vlaanderen, een duidelijk evenwicht tussen de stedelijke gebieden enerzijds en het platteland anderzijds. Het RSV erkent de primaire functies van het buitengebied (landbouw, natuur en bos) en ziet kansen hoe het ene ten dienste kan staan van het andere.

De leefbaarheid van de woonomgevingen in de kernen kan worden verhoogd door ze groener, kindvriendelijker, meer autoluw te maken en door voorzieningen in te planten op wandel- en fietsafstand. Onze woonomgeving moet leefbaar zijn, niet alleen voor de volwassenen, ook voor kinderen, jeugd en ouderen. Steeds meer mensen willen zoals vroeger natuur binnen handbereik als onderdeel van de kwaliteit van hun leefomgeving; er is bovendien onderzoek dat aantoont dat ze die natuur ook werkelijk nodig hebben voor hun gezondheid. Leefbaarheid is ook gekoppeld aan gezondheidsaspecten (bv. luchtvervuiling).

Mensenmaat heeft niet noodzakelijk een negatieve spreiding tot gevolg: nabijheid van winkels in woonkernen (als alternatief voor baanwinkels en grootschalige shoppingcentra aan de rand van steden), heeft een kernversterkend effect dat net spreiding tegengaat waardoor de druk op pre-urbane- en buitengebieden afneemt.

We streven niet naar het verder zetten van de kleinschaligheid van de bebouwing. **We zijn niet per se tegen schaalvergroting.** We zijn voor nieuwe, creatieve vormen van collectief wonen, we zijn voor verdichtende tendensen, echter steeds in harmonie met het historische weefsel (niet de 'verappartementisering' van dorpskernen en linten). Hoogbouw is vooral in stadskernen geen taboe.

Onze bedenkingen

- Mensenmaat ja, maar **metropool** Vlaanderen?

Het RSV streeft naar een open en stedelijk Vlaanderen, een duidelijk evenwicht tussen de stedelijke gebieden enerzijds en het platteland anderzijds, en erkent ieders rol. Het RSV erkent de primaire functies van het buitengebied (landbouw, natuur en bos) en ziet kansen hoe het ene ten dienste kan staan van het andere.

Met een groen stedengewest, legde ViA echter meer nadruk op de stad, en maakte het groen ondergeschikt aan de stad. Met het groenboek zet de overheid nu nog een stap verder: Vlaanderen als metropool op mensenmaat. Maar is gans Vlaanderen wel één grote wereldstad? Is dat op heden wel zo? Is dit het beeld waarvan de Vlaming droomt? Vlaanderen als één grote stad, op mensenmaat, zonder een rol voor de primaire functies van het platte land, of zonder een actief beleid (en middelen) voor het buitengebied?

Wij denken dat het risico bestaat dat 'Vlaanderen als metropool op mensenmaat' voorbij zal gaan aan de primaire functies van het buitengebied, terwijl er meer dan ooit nood is aan een actief beleid (en middelen) voor het buitengebied.

- Mensenmaat ja, maar **zonder negatieve maatschappelijke gevolgen:**

Mensenmaat heeft niet noodzakelijk een negatieve spreiding tot gevolg: nabijheid van winkels in woonkernen (als alternatief voor baanwinkels en grootschalige shoppingcentra aan de rand van steden), heeft een kernversterkend effect dat net spreiding tegengaat. Het verhoogt de leefbaarheid van steden en kernen en maakt er wonen aantrekkelijker. Door het aanzuigeffect vermindert de druk op pre-urbane- en buitengebieden.

Instrumenten

- **Kindnorm** (cf. Gezinsbond)
 - Meer aandacht voor het groeiend aantal nieuwe gezondheidsrisico's die onze huidige manier van leven met zich meebrengt. Samen met wetenschappers, consumentenverenigingen, drukkingsgroepen en beleidsmakers werd gezocht naar manieren om deze risico's te beheersen en het groeiend aantal slachtoffers ervan te verminderen. Eén van de vier speerpunten is de open ruimte.
 - Gelijke toegankelijkheid tot veilige en kwaliteitsvolle (semi)publieke ruimte in ieders woonomgeving. Deze ruimte is bespeelbaar, dynamisch en kindgericht, maar toch intergeneratieel en de oppervlakte is in verhouding tot het aantal potentiële gebruikers. Kinderen en jongeren moeten de ruimte zelf mee vorm kunnen geven. Hun participatie is belangrijk.
 - Specifieke kindvoorzieningen sluiten aan bij woonomgevingen en zijn ook op duurzame wijze, zonder auto, bereikbaar. Kindnormering is het creëren van een weefsel, met name plekken worden met elkaar verbonden. Ze worden ingericht naargelang de draagkracht en behoeften van het doelpubliek.
- Aanpassen fiscaliteit in functie van stimuleren kernversterking: hoe individueler en meer afgelegen je woont, hoe duurder.
- Fiscale aftrek, huiskorting en onroerende voorheffing afhankelijk maken van ligging, energiezuinigheid en (woon)oppervlakte.
- Beurzen voor gezamenlijke vastgoedaankopen.
- Heffing op leegstaande panden en onbebouwde bouwgronden in de kernen (progressief oplopend).

4. Vlaanderen verbinden met de wereld

Groenboek

We willen Vlaanderen via een optimale infrastructuur perfect verbinden met de economisch belangrijke delen van Europa en de wereld om:

- *economische groei en jobcreatie te ondersteunen en*
- *het de Vlaming gemakkelijk te maken om te reizen.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *dat de aanleg van nieuwe mobiliteitsinfrastructuren, een intensiever luchtverkeer en de bijkomende aanleg van logistieke bedrijvzones aan de orde kan zijn.*

Onze bedenkingen

Vlaanderen heeft het dichtste wegennet van Europa: 5 km weg per km² (ter vergelijking: 3 km per km² in Nederland). Op vlak van infrastructureel ruimtegebruik zijn we reeds een 'topregio'. Het toenemende vrachtverkeer over de weg zorgt voor hardnekkige milieuproblemen: luchtvervuiling door fijn stof en verzurende uitstoot (NOx) krijgt Vlaanderen maar niet onder controle. Zowel voor fijn stof als voor NOx moest uitstel gevraagd worden aan Europa om de normen pas op een later tijdstip te halen. Voor fijn stof werd dit afgewezen en werd Vlaanderen doorverwezen naar het Europees Hof wegens een te gebrekkig beleid. Voor NOx is de uitstelaanvraag in behandeling. Daarnaast tekent de sector transport van alle sectoren de hoogste stijging op van broeikasgassen. De Europese Commissie waarschuwde ons land dat de klimaatimpact van transport beter moet worden aangepakt.

Logistieke activiteiten hebben een beperkte toegevoegde waarde, zeker in vergelijking met productieactiviteiten. Logistieke activiteiten zorgen bovendien voor een relatief beperkte tewerkstelling, waarbij het veelal gaat om laagwaardige jobs, die meer en meer verschuiven naar bedrijven in Oost-Europa. Bovendien waarschuwen economen voor het 'crowding-out'-effect. Industriële bedrijven bepalen hun keuze van vestiging steeds meer in functie van bereikbaarheid en houden steeds meer rekening met de economische kosten van toenemende files. Te zwaar inzetten op logistieke ontwikkelingen hindert de productie-industrie en de hoogwaardige diensteneconomie en zal deze wegduwen naar beter bereikbare plaatsen.

Verder inzetten op de logistieke ontwikkeling van Vlaanderen, met de aanleg van nieuwe mobiliteitsinfrastructuren en logistieke bedrijvzones, is niet in evenwicht met de andere doelstellingen die het groenboek nastreeft. Het is noch economisch (lage toegevoegde waarde), noch ecologisch (lucht en klimaat), noch sociaal (beperkte en laagwaardige tewerkstelling) een verstandige keuze.

Onze visie: kiezen voor toegevoegde waarde en tewerkstelling

De echte inzet voor de Vlaamse economie is het behoud en de opwaardering van de **industrie** en de **diensteneconomie**. Deze hebben andere noden dan de logistiek, zoals investeringen in onderzoek en ontwikkeling, innovatie, energiebevoorrading, human resources, een goede bereikbaarheid. Daarom moet volop ingezet worden op het aantrekken van bedrijven uit de groene industrie. Het gaat dan om investeringen in milieutechnologie, recyclage van afvalstoffen tot grondstoffen, groene chemie in plaats van petrochemie,... Dergelijke activiteiten zorgen voor een hoge toegevoegde waarde en veel werkgelegenheid. Bijkomend voordeel is dat industriële activiteiten zorgen voor veel minder verkeersproblemen dan logistieke trafieken. Waar containertrafieken vanuit de Antwerpse haven nu voor zestig procent via de weg afgevoerd worden, is dat voor industriële activiteiten veertig procent. Industriële producten worden voor een veel groter deel afgevoerd via binnenvaart en spoor. Bovendien zijn de tonnages veel kleiner.

Toch moeten we ons geen illusies maken. De containerstromen naar Europa zullen blijven toenemen. Daarom pleiten we voor een **verduurzaming** van bestaande **logistieke systemen**. Via een netwerkconcept – in plaats van een mainportconcept - moet samenwerking tussen grote en kleinere

havens in Europa bevorderd worden om tot een betere complementariteit te komen. Europa telt meer dan 1200 zeehavens die in zo'n netwerk kunnen ingeschakeld worden. Op Europees niveau moet daarom gestreefd worden naar het minder rondslepen van goederen, door goederen af te leveren in havens zo dicht mogelijk bij de uiteindelijke eindbestemming. Met zo'n havennetwerk kan het gebruik van kustvaart, binnenvaart en spoor bevorderd worden en wordt onnodig goederenvervoer over de weg tegengaan. Op die manier kan het achterlandtransport drastisch beperkt worden.

Dit vereist een Europees havenbeleid, wat vandaag niet bestaat. De Vlaams-Nederlandse zeehavens kunnen alvast het goede voorbeeld geven en zich op basis van eigen karakteristieken en sterkten van elkaar onderscheiden en dit maximaal uitbuiten door gezamenlijk als één gecoördineerd Havennetwerk van de Vlaams-Nederlandse Delta naar buiten te treden.

Het beleid kiest nog al te gemakkelijk voor het aanleggen van nieuwe logistieke bedrijventerreinen, terwijl er nog heel wat mogelijkheden zijn op bestaande zones. Uit het "Eindrapport Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal" van 2003 blijkt dat er nog 1300 hectaren niet-gebruikte bedrijfsgronden voorhanden zijn in het ENA. Het gaat dan enkel maar om niet-benutte gronden van meer dan 2 ha. Vanuit het streven naar een **zuinig ruimtegebruik** zouden deze reserves bij voorrang aangesneden moeten worden, vooraleer nieuwe bedrijventerreinen te ontwikkelen. Op die manier blijft open ruimte gespaard en wordt verdere versnippering tegengegaan. Door nu nieuwe bedrijventerreinen te ontwikkelen, valt elke incentive weg om de reserves op al bestaande terreinen compact en inbreidingsgericht te (her)ontwikkelen.

Het bundelen van economische activiteiten op een beperkt aantal knooppunten biedt bovendien transporteconomische voordelen, omdat goederenstromen dan beter gebundeld kunnen worden en bedrijven gezamenlijk kunnen aan- en afvoeren. Het inleggen van trein- of binnenvaartshuttles wordt ook maar rendabel met een minimaal kritisch volume. Nu worden echter een hele reeks kleinere zones uitgebouwd, zonder duidelijke keuzes voor knooppunten. Dergelijk beleid van ruimtelijke versnippering van logistieke zones over een hele as maakt de bundeling van stromen voor trein of binnenvaart onmogelijk.

Tot slot pleiten we voor een beter gebruik van **bestaande infrastructuren**. Zo beschikt Vlaanderen over heel wat 'kleine' kanalen met een capaciteit tot 600 ton. Veelal wordt er in economische kringen vanuit gegaan dat deze kanalen te klein zijn en dat de binnenvaartschepen een te beperkte capaciteit hebben om op een rendabele manier van de waterweg gebruik te kunnen maken. Volgens het Interreg-project "Waterslag" is het echter mogelijk om ook op de kleinere binnenwateren gebruik te maken van aangepaste duwbakken. Door aan een binnenschip een duwbak te koppelen, verdubbelt de laadcapaciteit van 600 ton tot 1.200 ton. Daardoor kunnen ook op de kleinere binnenwateren de nodige volumes gegenereerd worden zodat modal shift ook op deze kleinere kanalen economisch haalbaar wordt.

Instrumenten

- Fiscale sturing / internalisering van externe kosten:
 - Rekeningrijden voor vrachtwagens zal er voor zorgen dat slimmer wordt omgegaan met vrachttransport en zal vb. zorgen voor minder leegrijden en een grotere modal shift.
- Ruimtelijke ordening:
 - Watergebonden bedrijventerreinen: watergebondenheid veel sterker afdwingen via stedenbouwkundige voorschriften.

- Geen nieuwe logistieke terreinen die enkel bereikbaar zijn via de weg.
- RUP's voor havens: inzetten op ruimte voor groene economie in plaats van logistiek.
- Ook durven innoveren:
 - Mogelijke rol van ondergronds vervoer, vb. om containers tussen linker- naar rechteroever te vervoeren

5. Omgevingen van topklasse

Groenboek

We willen steden versterken met woon- en werkomgevingen van mondiale topklasse. Deze omgevingen moeten het visitekaartje van Vlaanderen zijn en beschikken over hoogwaardige voorzieningen (concertzalen, musea, ...) en een bijzondere architectuur en inrichting van de publieke ruimte om:

- *aantrekkelijke verblijfsruimtes aan te bieden voor de hele samenleving,*
- *creatief en innovatief ondernemerschap te ondersteunen en*
- *bekwame professionelen een woonplaats te bieden.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *dit soort omgevingen relatief duur zullen worden als woonomgeving voor de modale Vlaming,*
- *een stil verdringingsproces optreedt en*
- *de kleinschaligheid en mensenmaat worden aangetast.*

Onze visie: levendige (woon)steden

Onze steden hebben veelal een historisch karakter, en staan (toeristisch) hoog aangeschreven in het buitenland. Onze steden bieden veel potentie voor een duurzame ontwikkeling door de **grote verwevenheid van wonen met werk en voorzieningen**.

De **kernsteden** in Vlaanderen hebben de laatste jaren een **heropleving** gekend, door een projectmatige aanpak ondersteund door verschillende instrumenten en middelen zoals het stedenfonds, stadsontwikkelingbedrijven, conceptsubsidies enz. Toch zien we dat de overheid nog al te vaak een anti-stedelijk beleid voert en dat de stadsvlucht zich nog altijd doorzet. Het stedelijk winkelapparaat raakt verder uitgehold door het voorzien van baanwinkels en shoppingcentra buiten de stad; door de verdere verkaveling van het buitengebied blijven steden kampen met leegstand. De heropleving van de steden beperkt zich vaak ook enkel tot de kernstad.

De overheid moet verder inzetten op het aantrekkelijk en **leefbaar maken van onze steden**, zodat dit voor veel meer mensen de ideale woon- en werkplek wordt en zowel jong als oud aangetrokken worden door de stad. De verloedering van de steden moet worden aangepakt, zodat ze terug gaan bruisen van leven. Door publieke én private investeringen in openbaar domein, architectuur en voorzieningen kunnen buurten worden opgewaardeerd. Het stedelijk openbaar domein moet maximaal autovrij en –luw worden gemaakt. Het groenblauw netwerk in onze steden wordt verder uitgebouwd. Leefkwaliteit moet samengaan met sociale **mix** en ruimtelijke verscheidenheid, architecturale kwaliteit, energiebesparing, duurzame mobiliteit, waterbeheer, respect voor de natuur en biodiversiteit, gezonde materialen, afvalvermindering, ...

Overheden moeten een **kwalitatief woonaanbod** voorzien in onze steden als **antwoord op de suburbanisatie**: kindvriendelijke en autoluwe woonwijken met een hoge dichtheid, betaalbare grondgebonden woningen, nieuwe vormen van gestapeld, collectief en intergenerationeel wonen (bijvoorbeeld combinaties woon- en zorgmodellen), veel gezamenlijk groen en voorzieningen op wandel- en fietsafstand.

De 19^e eeuwse gordels vereisen een strategische (planmatige) aanpak van het verouderde patrimonium aan rijwoningen. In de 20^e eeuwse gordels van de stadsregio's liggen nog aanzienlijke bouw mogelijkheden, waarbij dient ingezet te worden op verdichting rond een duurzame mobiliteit.

Onze bedenkingen

- Hoogwaardige voorzieningen kunnen afgestemd worden tussen steden, op basis van hun onderlinge ligging en schaal, zonder het aanbod onbetaalbaar te maken.
- Kwalitatieve inrichting van de open ruimte en hoogwaardige (private) architectuur hoeven de gemiddelde prijs van onroerend goederen niet duurder te maken.
- Groen en water stralen topklasse uit.

Instrumenten

- Investeringsbeleid in stedelijk groen.
- Wonen in de stad fiscaal aantrekkelijk te maken.
- De kleinhandel in de stad promoten (vs. baanwinkels, shoppingcentra,...).
- Leegstand boven winkels verder aanpakken.
- Heffing op leegstand en onbebouwde percelen.
- Afstemming ruimtelijke ordening – stedenbeleid – woonbeleid.

6. De betekenis van open ruimte verbreden

Groenboek

We willen open ruimte een bredere maatschappelijke betekenis geven en dus niet langer enkel inrichten voor landbouw en natuur, maar ook voor waterbeheersing, recreatie, toerisme, zorg, hernieuwbare energie etc., om:

- *het overstromingsrisico te verminderen,*
- *de biodiversiteit te verhogen,*
- *onze energieproductie beter veilig te stellen en*
- *rust en ruimte te bieden in de nabijheid van de steden.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *het moeilijker wordt om versnippering tegen te gaan en*
- *grootschalige landbouw in de nabijheid van de steden veel minder mogelijk zal zijn.*

Onze visie

De open ruimte moet een algemene **basiskwaliteit** dienen om verschillende primaire functies te vervullen, zoals landbouw, streekidentiteit, biodiversiteit en de daarmee samenhangende recreatieve belevingswaarde. Natuurlijke systemen worden ruimtelijk geïntegreerd om een veelheid

van ecosysteemfuncties zoals waterberging, lucht- water en bodemzuivering, klimaatregeling, erosiebestrijding, bevruchting van planten te vervullen.

Landbouw heeft een plaats in Vlaanderen, maar neemt op heden quasi de helft van de ruimte in. Om puur economische redenen moet die ruimte ook drager kunnen zijn van andere waarden, zoals een landschap dat beleefd kan worden, inclusief planten en dieren zoals de veldleeuwerik, die afhankelijk zijn van dat landbouwlandschap. Het landschap moet zijn herkenbaarheid behouden: het is een drager van de streekidentiteit en recreatieve beleving, en dus ook andere economische belangen dan de puur industrieel-landbouwkundige.

De landbouw in Vlaanderen vraagt ruimte om te ondernemen in een juridisch gedefinieerd kader, maar dat kan niet inhouden dat agrarisch gebied een maïsakker kan zijn van Brussel tot Oostende. Naast voedselproductie, heeft grondgebonden landbouw een **belangrijke functie in het vrijwaren van de open ruimte** in Vlaanderen en biedt ze een antwoord op de **vraag naar voedsel dat dicht bij de consument wordt geproduceerd**.

We hebben (terug) nood aan een **basis-biodiversiteit**, die we associëren met een wandeling op het platteland. Biodiversiteit ten dienste van landbouw, onder de vorm van bevruchting, het tegengaan van erosie, het bestrijden van plagen, en behoud van soorten zoals veldleeuwerik, patrijs, kneu, grauwe gors... Het gaat hier niet om moeilijke soorten, maar om soorten die eeuwenlang met de menselijke activiteiten hebben samengeleefd. Met wat ambitie zien we zelfs grauwe kiekendieven terug op de Haspengouwse plateaus.

Het idee om het agrarische gebied in te richten als industrieel landbouwgebied waarin vrij groen geen plaats krijgt, is niet aanvaardbaar. De uitdaging is een **landschapskader** te creëren waarin de landbouwsector met vertrouwen kan ondernemen, maar waarin de andere maatschappelijke ambities ook kunnen worden gerealiseerd. De combinatie landbouw-natuur biedt toegevoegde waarden: 'zilte landbouw', heideschappen, streeknamen als kwaliteitslabel voor landbouwproducten.

Onze bedenkingen

- De uitdagingen op vlak van ruimtelijke ordening ligt niet (enkel) in termen van het snijvlak landbouw/natuur, maar wel of we het platteland al dan niet zien als achtertuin van de stad.
- De open ruimte is van cruciaal belang voor onze biodiversiteit en duurzame voedselproductie. Ze staat garant voor een gezonde en aangename leefomgeving. De **open ruimte** die Vlaanderen rest is van **onschatbare waarde** en moet **actief worden beschermd**. Onze (klein)kinderen hebben recht op een Vlaanderen met minstens evenveel ruimte, waar ze kikkervissen vangen in de beek en ravotten in het bos. Waar ze al wuivend naar de boer, fietsen langs de fruitbloesems en koeien in de wei. Waar ze ook in 2050 van ver kunnen turen naar het dorp of de stad, en intussen genieten van de stilte en de horizon.
- Ook het RSV koos naast een stedelijk Vlaanderen, resoluut voor een open Vlaanderen. Ondanks deze verdienste, bleef Vlaanderen razendsnel verstenen, vooral omwille van een historische erfenis: de gewestplannen en allerlei afwijkingsregels op weldoordachte regels. Het BRV moet de kans grijpen om komaf te maken met het verleden, om **resoluut te kiezen voor een fris beleid dat echt investeert in een vitaal en kwalitatief platteland**. Geen nostalgie, maar een kwaliteit die de Vlaming door en door kent en graag wil doorgeven aan de volgende generatie.

Instrumenten

- Het AGNAS proces heeft zijn verdienste in de aanduiding van de extra ruimte voor natuur. Er dient voor gewaakt dat de afbakeningsprocessen in het buitengebied onterecht gaat leiden naar vervreemding van **biodiversiteit in de herbevestigde agrarische gebieden** (cf. discussie *scheiden waar kan, verweven waar moet*). Er is ook nood aan een type-voorschrift waar **landbouw- en**

natuur echt hand in hand kunnen gaan, zonder perverse effecten van kapitaalschade (zoals nu het geval in alle bestemmingscategorieën onder de noemer overig groen).

- Naast ruimtelijke instrumenten verwachten we een duidelijke visie op landbouw & biodiversiteit in het Gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB), met implementatie van **ecologische infrastructuur in het agrarische gebied**.

7. Robuuste open ruimte uitbouwen

Groenboek

We willen een robuuste open ruimte uitbouwen, ondersteund door een netwerk van groene verbindingen en waterlopen om:

- *de maatschappelijke kosten van hevige regenval en zeespiegelstijging te beperken,*
- *de versnippering terug te dringen en*
- *rust en ruimte te bieden in de nabijheid van de woonomgeving.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *bebouwing en bepaalde functies (zoals bedrijvigheid) in de open ruimte moeten geweerd of zelfs teruggeschroefd worden.*

Onze visie

Biodiversiteit kent de grootste crisis aller tijden. Vlaanderen kan internationaal niet meer ontsnappen aan de uitdaging, ook niet onder het mom dat we dichtbevolkt en geïndustrialiseerd zijn: dat zijn andere regio's ook, en in steeds grotere mate.

Er leeft nog te veel het idee dat '**grote natuur**' in Vlaanderen niet kan. Inderdaad zullen we in Vlaanderen bij natuurbeleving het zicht op 'de skyline van Blankenberge' en in de toekomst in vele gevallen op windmolenparken voor lief moeten nemen, maar ruige natuur kan soms verbazend goed samengaan met menselijke activiteiten. In de Odervallei, op enkele tientallen kilometers van Berlijn, gaan belangrijke populaties van zeearenden en kraanvogels samen met een drukke menselijke activiteit.

Die grote natuur komt trouwens ook steeds dichterbij. Gelijkaardig **grootschalig natuurherstel** gebeurt nu langs Europese rivieren. De lijn voor dat soort natuur is inmiddels al opgerukt tot Nedersachsen, waar zeearenden, visarenden en kraanvogels grotere natuurontwikkelingsprojecten in de Diepholzer Moorniederung en de Dümmer hebben gekoloniseerd. In Nederland is een tiental jaren geleden een actieve campagne begonnen om het ambitieniveau te verhogen en het idee van ruige dynamische natuur langs de rivieren met de grote erbij horende soorten aan de man te brengen.

Ook in **Vlaanderen kan er meer dan wat velen geloven**: van zeehonden, bevers en lepelaars in het Schelde-estuarium, over edelherten in de Kempen tot zwarte ooievaars, visarenden, wouwen en kwartelkoningen in de valleien. De riviervalleien van de Schelde, Maas, IJzer, Gete, Demer en Dender, de historische graslanden langs de kust, de Kempen, allemaal bieden ze kansen voor relatief grootschalige netwerken van natuur. De **economische waarde** van die regio's (denk aan toerisme, streekproducten...) kan daarmee veel hoger kan worden dan in een eng gedefinieerd industrieel landbouwlandschap.

Natuurlijke systemen worden ruimtelijk geïntegreerd om een veelheid van **ecosysteemfuncties** zoals waterberging, lucht- water en bodemzuivering, klimaatregeling, erosiebestrijding, bevruchting van planten te vervullen. Natuur kan helpen om ons te beschermen tegen superstormen en biedt derhalve een ideale oplossing voor kustbescherming.

Ray Nagin, oud burgemeester van New Orléans, wereldberoemd omwille van z'n assertief en koelbloedig optreden bij de **superstorm** Katrina, beklemtoonde dat ook hier de kans reëel is. De vraag is niet of het ooit zal gebeuren, de vraag is wanneer en hoe we ons daar op de meest efficiënte manier op kunnen voorbereiden. Als nu een superstorm zou ontstaan voor onze kust waarbij de waterstand met maar liefst 8m kan stijgen, zou dit de overstroming van het hele kustgebied en het hinterland als gevolg hebben. Om dit te voorkomen moeten we nu investeren in de juiste beschermingsmaatregelen. Uit onderzoek blijkt dat de **natuur** hier een belangrijke **bondgenoot** kan zijn.

Natuurgebieden zijn de meest kosten- efficiënte en veilige adaptatiemaatregelen. Bovendien biedt de natuur tal van **extra voordelen**. Natuur zorgt voor de opname van CO₂, waardoor de klimaatverandering getemperd wordt en de kans op superstormen afneemt. Daarbovenop biedt de natuur tal van gratis levensnoodzakelijke ecosystemediensten aan de mens: het grootste deel van de zuurstof die we inademen is afkomstig van algen, uit diverse onderzoeken blijkt dat de aanwezigheid van natuur leidt tot gezondere en gelukkigere mensen... Daarnaast is het belangrijk om samen te werken met mensen om te komen tot gedragen projecten en een gezamenlijk actieplan in geval van een superstorm. We hebben nog heel wat werk voor de boeg dus in België maar tegelijk zijn er ook nog heel veel kansen om synergieën te zoeken tussen natuur en kustbescherming, toerisme, enz.

Onze bedenkingen

- De invulling van extra ruimte voor natuur onder de vorm van robuuste natuur, biedt potentiële **win-wins** op vlak van klimaat: kustverdediging, overstromingen, natuur als klimaatspons.
- Naast robuuste natuur, is bescherming van biodiversiteit **ook een belangrijk aandachtspunt in bestemmingen andere dan natuur, bos of overig groen**. Landbouw neemt ongeveer de helft van de Vlaamse ruimte in. Deze ruimte heeft naast voedselproductie, belangrijke taken in andere doelstellingen, niet in het minst deze van biodiversiteit (cf. sleutelkwestie 6 – de betekenis van open ruimte verbreden).

Instrumenten

- **Nationale Parken** zoals dat van de Hoge Kempen (Limburg) of soortgelijke regionale concepten zijn ook in andere Vlaamse regio's mogelijk, realistisch én economisch interessant.
- Onverminderd inzetten op de uitvoering van bestaande instrumenten/projecten zoals **SIGMA en rivierherstel** (vb. Leie, Demer, enz.).
- **Natura 2000**, een netwerk bestaande uit speciale beschermingsgebieden (SBZ-Habitat en SBZ-Vogel) moeten een concrete doorvertaling krijgen op het terrein (cf. gewestelijke en specifieke instandhoudingsdoelstellingen). Naast de klassieke fondsen (vb. LIFE), heeft een geïntegreerde benadering recht op een geïntegreerde financiering (**PDPO, Vlaams Plattelandsfonds**, enz.).
- De uitvoering van SIGMA & Natura 2000 doet geen afbreuk aan doelstellingen op niveau van het **Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)** en het **Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)**. De aanduiding en invulling van verwevings- en verbindings-gebieden verdient extra aandacht, temeer in het kader van de rol van agrarische gebieden in de biodiversiteitsdoelstellingen.
- Het subsidiariteitsbeginsel wordt steeds meer toegepast in het beleidsdomein van ruimtelijke ordening (vb. vergunningenbeleid). In dezelfde logica dienen lokale besturen die werk willen

- maken van **gemeentelijke groene RUPs**, hier eveneens de nodige bevoegdheid te kunnen opnemen.
- De vraag dient gesteld in welke mate de herbevestiging van agrarische gebieden (HAG) de doelstellingen van het RSV diende? Op heden bedraagt de oppervlakte aangegeven landbouwgronden beduidend minder dan wat nog steeds op de plannen van aanleg als agrarisch gebied is bestemd. Gelet op andere sleutelkwesties (6 – de betekenis van open ruimte verbreden), kan het alleszins **niet de bedoeling om HAGs een afzonderlijk statuut te voorzien**, waarbij verbrede activiteiten nog meer worden onderdrukt.
 - Een **Kappa-plan**: hoog tij(d) voor een veilige, natuurlijke en aantrekkelijk kust.

8. Meer doen met minder ruimte

Groenboek

We willen dezelfde ruimte voor meerdere functies tegelijkertijd gebruiken om:

- *efficiënter om te gaan met de beschikbare ruimte door bijvoorbeeld voorzieningen als parkeerplaatsen te delen,*
- *de verstening een halt toe te roepen,*
- *functies in elkaars nabijheid te brengen zodat verplaatsingen beperkter kunnen blijven,*
- *de open ruimte te vrijwaren.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *verschillende ruimtegebruikers een zekere tolerantie moeten hebben om samen de ruimte te gebruiken.*

Onze visie

Het aantal inwoners stijgt, de open ruimte dient bewaard. Binnen dezelfde ruimtelijke grenzen, lijkt dit quasi een paradox. Nochtans is niets minder waar. Een **zorgvuldig ruimtegebruik** kan de ogenschijnlijke tegenstelling perfect met elkaar verzoenen.

De reeds aangesneden ruimte is immers sterk onderbenut:

- **Onderbezetting:** restzones ontstonden door ad hoc inplanting van bebouwing (vb. het ontbreken van verkavelingsplannen voor bedrijventerreinen, historische erfenis,...) en infrastructuur (onbebouwde ondergrondse pijpleidingen die bouwzones doorkruisen), statische stedenbouwkundige en aanverwante voorschriften (vb. vroeger was koppelbouw in KMO-zone's uit den boze), of bedrijven voorzien in een LT uitbreidingsbehoefte (strategische voorraad), die soms wel, maar vaak ook niet wordt ingevuld.
- **Overcapaciteit:** de bestaande capaciteit wordt niet ten volle benut, ondermeer doordat het ruimteaanbod wordt afgestemd op de piek ruimtevraag. Parkings zijn daarvan een klassiek voorbeeld, maar hetzelfde geldt ook voor vb. het aantal rijstroken van autosnelwegen, recreatieve voorzieningen op Olympische schaal, een wereldtentoonstelling, maar ook op micro-niveau zoals kantoorruimtes waarbij alle personeelsleden een eigen desk hebben, ook al werken ze deeltijds of zijn ze vaak buitenshuis,...
- **Leegstand:** een aanzienlijk aandeel van woningen en bedrijfspanden staat te verkommeren. Niet alleen op oude verontreinigde sites of slecht gekozen, vaak moeilijk bereikbare locaties,

maar ook in het hart van de stad, waar middenstand verdwijnt onder invloed van baanwinkels en andere ontwikkelingen elders.

Zorgvuldig ruimtegebruik is dan ook een gedeelde verantwoordelijkheid van zowel de overheid als de privé. Op openbaar domein, als op perceelsniveau.

Onze bedenkingen

Ooit was Vlaanderen één natuurlijke ruimte. Naarmate Vlaanderen verstedelijkte, werden natuurlijke functies verdrongen naar wat er van de open ruimte rest. Het concept 'meer doen met minder ruimte' heeft als doel die natuurlijke ruimte te beschermen. In beleidsprocessen wordt echter meer en meer vastgesteld dat **men onterecht de rollen tracht om te keren**. De natuurlijke processen inpakken in zo klein mogelijke dozen. Een voorbeeld hiervan is het concept '*stapelnatuur*'. Dit neemt niet weg dat oplossingen voor verschillende maatschappelijke problemen, perfect kunnen samengaan. Open ruimte gebieden die beschermen tegen overstromingen, die als spons het klimaat opvangen, en gelijktijdig een plek bieden aan bedreigde natuur.

Tot op zekere hoogte kan schaalvergroting bijdragen tot een zorgvuldig ruimtegebruik én meer ruimtelijke kwaliteit. In plaats van toe te geven aan individuele voorzieningen, zij het iedereen een parking voor eigen deur, iedere stad zijn eigen voetbalstadium, KMO-zone,..., kan gekozen worden voor een **gezamenlijk aanbod** op iets grotere schaal, maar dat minder ruimte inneemt dan de som van de individuele delen. Doch, er dient slim omgegaan met dit instrument. In termen van ruimtelijke kwaliteit, is schaalvergroting niet per definitie duurzaam. Denk maar aan shoppingcentra aan de rand, of een ruilverkaveling ten behoeve van landbouw, in agrarische gebieden met veel waardevolle KLE's.

Meer doen met minder ruimte is geen pleidooi om leegstaande panden op basis van een *liberaal* beleid inzake **functiewijzigingen**, kost wat kost te activeren. Er dient nagedacht over de toekomst van vb. leegstaande boerderijen, zonder dat deze worden ingevuld door aannemers, garages en andere KMO's die niet thuishoren in de open ruimte. Nochtans is dit op heden een ernstig probleem, waarvan de omvang sterk wordt onderschat.

Instrumenten

Naar analogie van het STOP principe (mobiliteit), de ladder van Lansink (afval), streven we naar een **hiërarchisch** opgesteld **afwegingskader** conform het principe van *reduce-reuse-recycle* (RRR), dat voorkomt dat open ruimte onnodig wordt aangesneden, en waar renovatie steevast primeert op nieuwbouw.

De toepassing van het principe van zuinig ruimtegebruik vereist een andere manier van denken, die spontaan gestimuleerd kan worden door een effectieve **stop op de totale verharding** van Vlaanderen (zie sleutelkwestie 1).

Naast de **optimalisatie van traditionele instrumenten** (fiscaal – heffing op leegstand en onbebouwde terreinen, stedenbouwkundig – koppelbouw, sociaal – collectivisering van een aantal voorzieningen), moet men het 2-dimensionale denken overstijgen: **3-dimensionaal denken** gericht op mogelijkheden ondergronds en in de hoogte, zonder te denken aan grijze wolkenkrabbers of lichtloze kelders.

9. De juiste activiteit op de juiste plaats

Groenboek

We willen de meest verantwoorde plaats voor een activiteit vinden om:

- *de mobiliteitsvraag terug te dringen,*
- *maatschappelijke kosten voor infrastructuur te beperken,*
- *milieu-impact en wederzijdse hinder te vermijden,*
- *energie-efficiëntie na te streven,*
- *de leefbaarheid van de woonomgeving te verbeteren.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *buiten de kernen geen plaats meer kan zijn voor zaken zoals winkelcentra, stadions, kantoren of transportbedrijven.*

Onze bedenkingen

Dit is een zeer terechte doelstelling van het Groenboek. De realiteit toont echter aan dat het beleid zeer moeilijk kan weerstaan aan nieuwe plannen voor shoppingcentra, voetbalstadions of kantorencomplexen op pure autolocaties, met Uplace als bekendste voorbeeld. Dit maakt het voornemen uit het Groenboek al bij voorbaat ongeloofwaardig.

Onze visie

Nieuwe activiteiten die veel verkeer genereren, planten we in op of nabij knooppunten van openbaar vervoer, maar niet op plaatsen die enkel met de auto bereikbaar zijn. Zo wordt de groei van het autoverkeer aan de bron aangepakt.

Meer algemeen moet het fijnmazige spoornetwerk in Vlaanderen moet gebruikt worden als een ruimtelijke ruggengraat voor nieuwe woon- en werkontwikkelingen. Nu worden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nog te veel opgehangen aan het autowegennetwerk.

Voor een locatiebeleid - waarbij ruimte en mobiliteit op mekaar worden afgesteld - kan inspiratie opgedaan worden bij het Nederlandse ABC-locatiebeleid. A-Locaties zijn toplocaties voor openbaar vervoer, knooppunten waart zowel lokaal, regionaal als (inter)nationaal openbaar vervoer samenkomt. Deze A-locaties worden voorbehouden voor sterk verkeersgenererende activiteiten, zoals shoppingcentra of kantoorcomplexen. Op deze A-locaties wordt een restrictief parkeerbeleid gevoerd, om zo het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Een goed voorbeeld is Euralille in Lille (Rijsel) waar een nieuw shoppingcenter en kantoren werden gebouwd bovenop het nieuwe HST-station, waar ook het regionaal treinverkeer en het lokaal tramverkeer samenkomt. B-locaties zijn plaatsen die zowel met de auto als het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Een voorbeeld daarvan zijn Randstedelijk zones, die in aanmerking komen voor regionale bedrijventerreinen. C-locaties zijn zuivere autolocaties, nabij op- en afritten van snelwegen. Deze kunnen enkel gebruikt worden door activiteiten die volledig afhankelijk zijn van autoverkeer, zoals koeriersdiensten.

Instrumenten

Een doortastend plannings- en vergunningenbeleid op basis van een onderbouwd locatiebeleid.

10. Keuzes maken in de suburbane gebieden

Groenboek

We willen specifieke strategieën voor suburbane gebieden ontwerpen waarbij gebieden die goed

met het openbaar vervoer ontsloten zijn, hogere dichtheden krijgen terwijl we in andere gebieden ontwikkelingen afremmen of zelfs actief afbouwen, om:

- *ruimte te bieden voor de bevolkingsgroei,*
- *verspreide bebouwing te voorkomen,*
- *verkeersopstoppingen tegen te gaan en*
- *de open ruimte te vrijwaren.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *harde keuzes moeten worden gemaakt om sommige gebieden actief af te bouwen,*
- *grote steden verder kunnen uitdijen,*
- *versnippering in de hand kan gewerkt worden en*
- *concurrentie voor de harmonische ontwikkeling van de nabijgelegen steden kan ontstaan.*

Onze visie: een visie op de suburbane gebieden

Grote delen van Vlaanderen zijn een uitdeinend **sub-urbia** geworden. Een suburbaan gebied is een tussengebied tussen stad en platteland. Het zijn oorspronkelijk landelijke gebieden die door verstedelijkingsdruk geleidelijk getransformeerd zijn tot een patchwork van dorpen, verkavelingswijken, linten en open ruimtes. De meerderheid van de Vlamingen leeft in een dergelijk suburbaan woonmilieu.

De suburbanisatiebeweging weg van de stad zet zich vandaag voort, vooral jonge gezinnen verlaten nog steeds de stad. Buiten de stad vinden tweeverdieners en lagere inkomens beter betaalbare woningen, met één of twee gevels meer, van een hogere (bouwkundige) kwaliteit en met een tuin. In deze gebieden zijn nog vele bouw mogelijkheden. De omgevingskwaliteit is in deze gebieden vaak ver te zoeken, terwijl die voor veel mensen toch erg belangrijk is. De suburbanisatie is nu eenmaal een feit en we moeten uitgaan van het bestaande, toch neemt dit niet weg dat het belangrijk is om keuzes te maken.

De overheid moet in eerste instantie werk maken van een betaalbaar en kwalitatief woonaanbod in de steden, dat beantwoordt aan de woonwens van de Vlaming en zo trachten verdere **suburbanisatie tegen te gaan** (zie ook sleutelkwestie 5 – omgevingen van topklasse). Toch zal om de bevolkingsgroei, vergrijzing en gezinsverduunning op te vangen ook bijkomend woonaanbod nodig zijn in de suburbane gebieden. Dit krijgt de voorkeur boven het ontwikkelen van nieuwe woongebieden en het verder inpalmen van de open ruimte (greenfields, platteland, open ruimte). Het is belangrijk dat de overheid een **visie** en strategieën uitwerkt op deze gebieden. Een belangrijk onderdeel hiervan betreft het opstellen van **criteria** op basis van dewelke een **keuze** gemaakt kan worden in de suburbane gebieden. De ontwikkeling van suburbane woongebieden die slecht ontsloten zijn met het openbaar vervoer, maar ook diegene die owv andere redenen slecht gelegen zijn (bv. in overstroomingsgebied, waardevolle natuur, ...) moet worden gestopt of afgebouwd terwijl andere suburbane gebieden verder kunnen worden ontwikkeld, verdicht en verduurzaamd. Ten tweede moet de overheid werk maken van het verhogen van de **leef- en stedenbouwkundige kwaliteit** van deze gebieden. Een belangrijk aandachtspunt is hier ook de **biodiversiteit** (ivm groencorridors) en het voorzieningenaanbod. Er moet vermeden worden dat de resterende bouw mogelijkheden in de suburbane gebieden verder opgevuld zullen raken met gestandaardiseerde verkavelingen (dit zal het geval zijn als er geen beleid gevoerd wordt). De overheid moet aan de visie ook een slagkrachtig instrumentarium koppelen.

Onze bedenkingen

De Suburbane gebieden verdienen inderdaad de nodige aandacht. Het is positief dat de overheid specifieke strategieën wil ontwikkelen voor deze gebieden. Indien de juiste keuzes worden gemaakt hoeft dit niet in te houden dat de versnippering in de hand zal worden gewerkt, integendeel zelfs.

Instrumenten

- Grondbeleid
- Planologische ruil
- Verhandelbare bouwrechten
- Uitdoofbeleid
- Aanpassingen aan fiscaliteit

11. Hernieuwbare energie de ruimte geven

Groenboek

We willen de ruimte zodanig organiseren dat de energievraag maximaal met hernieuwbare bronnen kan ingevuld worden om:

- *de afhankelijkheid van energie-invoer te verminderen,*
- *de klimaatverandering te beperken en*
- *de voorziening van betaalbare energie veilig te stellen.*

Dit kan tot gevolg hebben dat:

- *veel ruimte nodig zal zijn voor de bouw van hernieuwbare energiebronnen, en vooral open ruimte.*

Onze bedenkingen

Klimaatverandering is zonder twijfel een van de dringendste internationale milieu-uitdagingen. Ons toenemende energieverbruik is hiervoor een belangrijke oorzaak. De oplossing van de **klimaatcrisis** lijkt te kunnen bestaan in een combinatie van maatregelen om energie te besparen (compact en duurzaam bouwen, afgestemd op openbaar vervoer) en het gebruik van duurzame energiebronnen, zoals zonne-energie, wind en aardwarmte. Ook bio-energie van de 2de generatie, mogelijk onder meer op basis van algen en plantenresten, zal daarbij een rol spelen.

In Vlaanderen verloopt de inplanting van nieuwe windmolens zeer stroef. Het loslaten van ruimtelijke planning voor windmolens in landbouwzones was duidelijk geen goed idee. Bij de herziening van het decreet ruimtelijke ordening werd enkele jaren geleden beslist dat voor windmolens in landbouwgebieden geen voorafgaand ruimtelijk plan meer moet opgemaakt worden, maar enkel een bouw- en milieuvergunning nodig is. Dat veroorzaakt een stormloop van aanvragen, waarbij concurrerende bedrijven tientallen vergunningen tegelijk aanvragen voor dezelfde percelen (de zgn. 'windrush'). Dat zorgt voor veel onduidelijkheid, verontrust lokale gemeenschappen en zorgt ervoor dat enkel de tegenstanders worden gemobiliseerd. Met als gevolg dat de vergunningsprocedures helemaal vastlopen.

Onze visie

Door de klimaatverandering en de stijgende kosten van fossiele brandstoffen, is een **transitie** naar hernieuwbare energie onvermijdelijk. Het BRV moet een ruimtelijk kader uittekenen voor wind-energie, zonne-energie, geothermische energie,...

Om het **maatschappelijk draagvlak** voor de inplanting van windmolens of zonneparken te vergroten, moet afgestapt worden van individuele vergunningsaanvragen en werk gemaakt worden van een breed planproces dat mogelijkheden biedt voor een vroegere interactie met de buurt. Hierbij kan een burgerjury beslissen over de exacte inplanting van windmolens en over de verdeling van gronden voor windmolens tussen ontwikkelaars. Bovendien bieden ruimtelijke plannen meer mogelijkheden op vlak van landschappelijke inpassing.

Daarnaast moeten afspraken gemaakt worden over het financieel beheer van windmolens. Want de ongelijke verdeling van lusten en lasten – waarbij de winsten vooral gaan naar de ontwikkelaars en de lasten vooral voor de lokale gemeenschap zijn – stuit burgers tegen de borst. Daarom moet gezocht worden naar systemen van financiële **participatie** voor omwonenden en het gemeentebestuur, waarbij de winsten die gemaakt worden met windmolens opnieuw geïnvesteerd kunnen worden in de lokale gemeenschap. Coöperatieven bieden hiervoor veel mogelijkheden.

We moeten meer inzetten op **decentrale energieproductie**. Mogelijkheden daarvoor zijn een windturbine voor de woonbuurt, een wijkgerichte vergistingsinstallatie op GFT, een warmtepomp voor een ganse woonwijk,... Ook het ontwikkelen van warmtenetten, waarbij de afvalwarmte van energiecentrales of industriële activiteiten via pijpleidingen wordt hergebruikt, moet gestimuleerd worden. In Scandinavische landen zijn warmtenetten gemeengoed. Ook in Nederland en Duitsland komen meer en meer projecten voor hergebruik van restwarmte van de grond. In Nederland bestaan reeds 13 grootschalige (dwz meer dan 5.000 afnemers) en honderden kleinschalige warmtenetten. Warmtenetten kunnen een belangrijke bijdrage leveren in de vermindering van de CO₂-uitstoot.

Een meer decentrale energieproductie vereist ook aanpassingen aan het hoogspanningsnetwerk in Vlaanderen, dat nu vooral gericht is op enkele grote, centrale energieproductiebedrijven. Ook voor deze aanpassing is het belangrijk dat werk gemaakt wordt van een breed planproces met vroege inspraakmogelijkheden.

Instrumenten

- Energie als laag in de ruimtelijke planning: in ruimtelijke uitvoeringsplannen moet energievoorziening een structurerend element zijn bij het uittekenen van woonwijken
- Coöperatieven