

Evaluatie van 5 jaar paars-groen ruimtelijk beleid

De huidige legislatuur was geen toonbeeld van een duurzaam ruimtelijk beleid. Er ging tijdens deze legislatuur vooral veel aandacht naar een versoepeling van het decreet op de ruimtelijke ordening en van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Het decreet ruimtelijke ordening werd meermaals afgezwakt met onder meer de invoering van de verjaring van bouwvoertredingen, verregaande aanpassingen voor zonevreemde constructies en een onverantwoorde versoepeling van het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden. Het RSV van zijn kant werd gedeeltelijk herzien om meer ruimte voor bedrijven te voorzien en de basisdoelstelling voor stedelijke gebieden te verzwakken (een afzwakking van de zgn. 60/40-verdeelsleutel). Tegelijk werden decretale verplichtingen niet uitgevoerd. Zo moesten vanaf 1 januari 2004 planbaten (het omgekeerde van planschade) geïnd worden bij het omzetten van landbouw- of groengebieden naar woon- of bedrijvzones. Door het uitblijven van de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten is deze regeling echter onuitvoerbaar. Verder moest er wettelijk gezien tegen mei 2002 een Vlaams grondbeleidsplan worden opgemaakt. Dat plan is er nooit gekomen...

Maar er is ook een positieve boodschap: tijdens deze legislatuur werden tientallen ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's, de opvolgers van de gewestplannen) opgemaakt ter uitvoering van het RSV. Er werden onder meer RUP's gemaakt voor een gecontroleerd overstromingsgebied te Kruibeke, voor het aanduiden van bijkomende natuurgebieden in het kader van het Vlaams Ecologisch Netwerk,... Ondertussen beschikken alle provincies over een provinciaal structuurplan en werken ook de meeste gemeenten volop aan een visie op ruimte in hun gemeentelijk structuurplan. Vele steden hebben de afgelopen jaren gedurfde projecten gelanceerd die het stedelijk verval terugdringen en steden terug op de kaart zetten als woon- en werkmilieu. Voor de havens wordt dan weer gewerkt aan zgn. strategische plannen, waarbij getracht wordt economische ontwikkeling te combineren met zuinig ruimtegebruik, natuurbewoud en leefbaarheid.

Hoewel dus één en ander in de juiste richting evolueert en op verschillende plaatsen interessante projecten worden opgezet, blijven een aantal basisproblemen van ruimtelijke ordening bestaan. De aantasting en versnippering van open ruimte door verkavelingen of de aanleg van autowegen gaat nog steeds door, de inplanting van baanwinkels of bedrijven op autolocaties doet het autoverkeer nog sterker stijgen,... Een duurzaam ruimtelijk beleid vereist daarom volgehouden inspanningen op langere termijn, ook al is dat politiek op korte termijn – tot aan de volgende verkiezingen - niet populair. Bovendien moeten de volgende jaren nog enorme ruimtebehoeften worden ingevuld (ruimte voor bijkomende woonegelegenheden, ruimte voor economische activiteiten, ruimte voor natuurontwikkeling, ruimte voor water, opvangen van de grote toename van (vracht)autoverkeer,...). Een doorgedreven inspanning is dus noodzakelijk om de hoge kosten en negatieve gevolgen van onze slechte ruimtelijke ordening te kunnen counteren.