

Gezocht:

Boekhouders: gelieve zich te onthouden

BELEID EN PRAKTIJK AAN TAFEL ROND RUIMTELIJKE ORDENING

Op 30 januari 2014 organiseerde Ruimte een rondetafelgesprek met een aantal tenoren uit de wereld van ruimtelijke ordening in Vlaanderen. De aanleiding: de ministeriële stoelendans na 25 mei. We besloten de toekomstige minister voor Ruimtelijke Ordening alvast een duwtje in de rug te geven en via dit rondetafelgesprek een to-do lijst op te stellen waarmee hij/zij onmiddellijk aan de slag kan. Het vertrekpunt: oude en nieuwe legislaturen en beleidsinstrumenten (het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is dood, leve het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen!). Maar het gesprek meanderde al snel uit naar de stand van zaken van de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen, successen en frustraties, en brandende topics voor het toekomstige beleid. Een verhaal van onverkoopbare villa's, complexe projecten, geruststellende RUP's, onrustwekkende nieuwkomers, blauwgroen netwerkdenken en dikke wortels.

[© REPORTERS | BRECHT GOBIS]



regisseur

**“WE MOETEN
HET SECTORALE
DENKEN EN
WERKEN ACHTER
ONS LATEN.”**

(BEA KAYAERTS)

Rond de tafel: experten uit de beleids-, academische en professionele werelden.



PETER CABUS

secretaris-generaal Ruimte Vlaanderen,
departement van de Vlaamse overheid |
hoofddocent binnen de faculteit Wetenschappen,
afdeling Geografie van de KU Leuven



BEA KAYAERTS

secretaris Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening
en Onroerend Erfgoed (SARO) van de Vlaamse overheid.
SARO bracht samen met acht andere strategische
adviesraden advies uit n.a.v. de totstandkoming van
het Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.



TOM COPPENS

hoofddocent binnen de faculteit Ontwerpwetenschappen van de
Universiteit Antwerpen | lid van de stuurgroep Maatschappelijk
Verantwoord Organiseren (UA) | ex-voorzitter VRP. Tom maakt
deel uit van het interdisciplinaire expertenforum dat meewerkte
aan de totstandkoming van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.



PETER VERMEULEN

ir. architect - ruimtelijk planner | vennoot
van ontwerpbureau Stramien cvba
| uittredend voorzitter VRP



LUK JANSSEN

gespreksmoderator | zaakvoerder O2 Consult |
gespecialiseerd in communicatie- en
participatiebegeleiding bij ruimtelijke processen

VAN RSV NAAR BRV

Welkom. Fijn dat we jullie allemaal rond één tafel hebben gekregen. De essentie van deze samenkomst, in het licht van de komende verkiezingen: een stand van zaken van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen. Maar vooral ook een blik vooruit: wat dient er in Vlaanderen na 25 mei op ruimtelijk vlak te gebeuren? Laten we beginnen met een simpele vraag. Wat hebben jullie geleerd van de voorbije bestuursperiode?

PETER CABUS | De voorbije vijf jaren is een aantal processen in gang gezet om vernieuwing te brengen in het strategische én het uitvoeringskader. Die twee componenten vormden één grote cluster. Het strategische kader – het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen – willen we zowel inhoudelijk als procesmatig vernieuwen. Het was de ambitie om voor het einde van deze legislatuur tot een voorlopige vaststelling te komen van het nieuwe plan. Anderzijds werd er vanuit de filosofie van versnelling (geïnspireerd door de commissies Berx en Sauwens) een initiatief opgestart dat nu het decreet ‘complexe projecten’ is geworden. We weten allemaal dat beslissingen over ruimtelijke projecten bijzonder moeizaam verlopen: de maatschappij is mondiger geworden, belanghebbenden stappen sneller naar de Raad van State. Daarom werd een globale herdenking van het plan- en vergunningsproces uitgewerkt. In het model dat werd uitgetekend in het decreet ‘complexe projecten’ wordt nu reeds in een vroege fase een traject opgezet waarin zowel belanghebbenden – investeerders en bestuur – als publiek van meet af aan betrokken worden. Je krijgt dan een systeem dat vertrekt van een brede publieke discussie op een strategisch niveau en dat via vertrechtering van de besluitvorming leidt tot een gedragen projectbesluit, inclusief alle nodige plannen en vergunningen. En tenslotte was er ook de omgevingsvergunning. Tijdens de voorbije legislatuur groeide het besef dat de procedurele afstemming tussen milieu en ruimtelijke ordening heel wat beter kon. In dit traject is een belangrijke stap gezet in de richting van een omgevingsbenadering, in plaats van een milieubenadering én een aparte ruimtelijke-ordebenadering. Die twee groeien naar elkaar toe, zowel op procedureel als op inhoudelijk niveau.

Als de volgende regering een nieuwe beleidsverklaring maakt, wat moet daar dan zeker in staan?

PETER CABUS | Om te beginnen: het traject van de beleidsplanning. Dat traject kreeg de naam Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Het werd opgezet via de methodiek van groenboek/witboek, naar analogie met wat er op Europees beleidsniveau gebeurt en met de bedoeling een brede maatschappelijke betrokkenheid te organiseren. Na het vastleggen van het Groenboek zitten we nu in de fase van het Witboek. Dat Witboek is de voorlopige vaststelling van het nieuwe BRV. Als het wordt goedgekeurd zal ook het openbaar onderzoek worden opgestart, waardoor de volgende regering eventueel een paar nieuwe accenten kan leggen, liefst gebaseerd op het openbaar onderzoek. De bedoeling is om nog tijdens deze legislatuur een beslissing te nemen over het witboek.

Dus vóór 25 mei ligt het er?

PETER CABUS | Dat is nog altijd de ambitie, ja. Er is nu een ontwerptekst, die werd goedgekeurd door een taskforce van leidende ambtenaren uit de betrokken departementen en politiek. De tekst is vervolgens doorgespeeld naar de politiek om verdere besluitvorming mogelijk te maken.

BEA KAYAERTS | Mag ik even, Peter? Er is nu beslist om van een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen naar een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen te gaan. Maar die overstap van structuurplanning naar beleidsplanning zou impliceren dat je wijzigingen aan je regelgeving aanbrengt. En hoe dát zou moeten gebeuren is voorlopig nog heel onduidelijk. Het huidige kader voor het Ruimtelijk Structuurplan is nog altijd de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Je hebt het nu over een openbaar onderzoek, maar dat betekent toch dat je eerst je Codex moet aanpassen, of niet?

PETER CABUS | De bevraging van het publiek rond het Witboek kan perfect georganiseerd worden zonder een regelgevend kader. Pas wanneer er een definitief document tot stand komt moet je – zoals dat ook het geval was in 1996 voor de goedkeuring van het RSV – je regelgeving aanpassen, anders kan je inderdaad nooit tot een definitieve vaststelling komen. Dat was reeds voorzien in de nota van de regering waarin wordt gezegd dat het RSV bij wijze van spreken wordt ‘afgeschaft’. Ondertussen hebben we het RSV ook eens bekeken als een louter ‘product’. En dan kom je tot de constatering dat daar verschillende abstractiegraden inzitten: van puur informatieve delen tot elementen op strategisch niveau en bindende bepalingen. Die vragen allemaal een andere vorm van



hardmaken. In die zin moeten ook de nodige aanpassingen aan het regelgevend kader gebeuren.

BEA KAYAERTS | Maar dat is niet meer voor deze legislatuur, vermoed ik?

PETER CABUS | Nee, dat kan niet. Dat hebben we doelbewust niet gedaan. Als je het RSV inhoudelijk wil amenderen en tegelijk een nieuw systeem wil uitdokteren, ga je best niet over één nacht ijs. Op het moment dat de regering het beleidsplan – dat wil dus zeggen: een strategische beleidsvisie in een plan met een beleidskader en acties – vaststelt, zal er een ontwerpdecreet klaar zijn.

Even naar Tom Coppens nu. Wat was de rol van het expertenforum in dit proces?

TOM COPPENS | Het expertenforum werd twee jaar geleden aangesteld, toen het Groenboek in opmaak was. De groep bestond uit mensen uit de praktijk en uit experts, met academici uit verschillende hoeken. In plaats van commentaar te geven op de nota’s die ons werden doorgespeeld, zijn we als groep zélf gaan nadenken over de cruciale uitdagingen voor Vlaanderen. Naderhand onderzochten we of die overeenkwamen met wat er in het Groenboek staat. Ik denk niet dat wij op fundamenteel andere dingen uitgekomen zijn. Alleen constateerden wij dat het Groenboek heel vaag was. We vonden dat de uitdagingen die erin staan handen en voeten moesten krijgen en dat we een aantal interne contradicties moesten proberen bloot te leggen. Ten tweede zijn we gaan nadenken over transitiemogelijkheden. Want als experts zien we dat er wel degelijk een noodzaak is om anders met de ruimte om te gaan dan vandaag. We stelden ook vast dat er in het RSV heel wat concepten zaten die vandaag nog altijd valabel zijn, maar dat de uitvoering van dat plan lang

niet altijd even vlot verloopt. De werkelijkheid blijkt veel minder stuurbaar dan oorspronkelijk gedacht. En dat zit voor een stuk ook ingebakken in de strategische planning die ontwikkeld werd in de jaren ’70. Het structuurplan gaat ervan uit dat de overheid alles moet controleren zonder dat er iets van de burger wordt verwacht. Alles moet vertaald worden in RUP’s. We hebben als experts onderzocht hoe dat anders kan. Hoe kun je de noodzakelijke transitie bewerkstelligen zonder dat je alleen maar steunt op overheidsinitiatieven?

Het laatste vraagstuk waarover we hebben nagedacht, was vooral gebaseerd op de literatuur over transitie management: de idee dat we meer met het middenveld, private actoren en bestuurlijke organisaties moeten nadenken over coalities, die inspelen op fundamentele problemen. Een coalitie rond waterproblematiek bijvoorbeeld. Door mensen samen te brengen kun je coalities maken rond maatschappelijke problemen – dat is toch onze hypothese – die tot een veranderd ruimtegebruik zouden kunnen leiden. Transitie management probeert vooral ruimtelijke innovatie te stimuleren in een duurzame richting. Dat is een veel opener toekomstbeeld dan dat van een strategische planning, die rond een soort eindbeeld draait.

Bea Kayaerts, wat is het verhaal van SARO? Jullie hebben ook een advies uitgebracht?

BEA KAYAERTS | Anderhalf jaar geleden, toen het Groenboek werd voorgelegd, heeft SARO samen met acht raden een vrij kritisch advies geformuleerd. De essentie was: er is nood aan een nieuw ruimtelijk structuurplan. Dat kan gaan over een RSV bis of een BRV; die discussie ligt nog open. Er zijn tal van nieuwe ruimtelijke uitdagingen waar het RSV van 1997 niet is op ingegaan, zoals integraal waterbeleid, klimaat, nieuwe woningbehoeften. Er bestaat wel degelijk een consensus over het feit dat er een nieuw plan nodig



© REPORTERS

is op Vlaams niveau, dat een kader vormt voor alle beslissingen. Maar omtrent het proces zelf hebben we gezegd dat het nog erg onduidelijk was en dat het huidige juridische kader herschreven zou moeten worden.

Onze tweede bemerking draait om het principe van subsidiariteit in Vlaanderen. Je hebt het structuurplan op Vlaams niveau, en je hebt de provinciale en gemeentelijke structuurplannen. Het is nog onduidelijk hoe al die structuurplannen moeten ingepast worden in het nieuwe plan op Vlaams niveau. Verwacht je ook van provincies en gemeenten dat zij overstappen van structuurplanning naar beleidsplanning? Wees daar transparant over. Dat zijn dingen die zeker naar lokale overheden toe moeten verduidelijkt worden.

We hebben ook de nadruk willen leggen op het cyclisch karakter van het proces. We weten allemaal dat het RSV veel te log was, met veel te zware procedures. Het idee om je visie, je acties, je doelstellingen op te splitsen in aparte documenten kan ertoe leiden dat je plan veel sneller geëvalueerd wordt en kan aangepast worden aan nieuwe uitdagingen.

De vraag is natuurlijk hoe het huidige RSV zal overgaan in het nieuwe BRV, omdat dat toch een heel andere manier van werken met zich meebrengt. Het RSV heeft weliswaar zijn nadelen, maar het heeft toch ook heel wat positieve uitgangspunten die nu noodgedwongen in vraag worden gesteld. Neem nu de afbakening 'stedelijk gebied – buitengebied'. Daar is enorm veel geïnvesteerd, dat hangt samen met het concept van een 'open' en 'stedelijk' Vlaanderen, waardoor je ook vanuit de open ruimte een dynamiek mogelijk maakte. Wil je die afbakening al dan niet in stand houden? En wat doe je met de ruimtebalans? Het

is geen geheim dat die op het einde van de rit is toegevoegd, omdat er vanuit landbouw, natuur, bos heel wat vragen waren. Wat doen we daarmee?

Peter Vermeulen, wat zijn jouw bevindingen vanuit de praktijk en VRP?

PETER VERMEULEN | Die zijn heel uiteenlopend. Sommige gemeenten komen tot de constatering: we moeten de herziening van ons gemeentelijk ruimtelijk structuurplan aanpakken. Ze hadden bijvoorbeeld in hun woonprogrammatie de ontwikkeling van een bepaald gebied vooropgesteld, maar om de een of andere reden kan die geplande woonontwikkeling niet doorgaan en willen ze dat nu elders doen. Dan moeten ze daarvoor een procedure opstarten – waar uiteraard niemand zit op te wachten. Voor andere dingen moeten ze dan weer hopen dat de provincie iets doet of moeten ze op andere terreinen aan de slag gaan. Elk probleem heeft zijn eigen proceduurtje, terwijl het eigenlijk zou moeten gaan om een strategische, geïntegreerde aanpak. Maar er zijn ook plekken waar die geïntegreerde ruimtelijke planning wél geslaagd is, met het bestaande instrumentarium van het structuurplan. Denk bijvoorbeeld aan de Gentse Kanaalzone. In een uitermate complex gebied, met zware industrie, dito vervuiling en zwakke bewoning, is men er daar in geslaagd met alle sectoren – de dorpen, de haven, de boeren – samen te werken. Er zijn sterke strategische projecten gerealiseerd en er is verandering teweeggebracht. Voor een aantal dingen hebben ze ook een juridische procedure moeten voeren om dat

“DE VLAAMSE CULTUUR IS BLIJKBAAR VAN DIEN AARD DAT JE STOKKEN NODIG HEBT OM MENSEN AAN TAFEL TE KRIJGEN.”

(PETER CABUS)

te verankeren. Ik kan alleen maar constateren dat het werkt – zeer goed werkt, zelfs. Vandaar dat ik me afvraag: hoe kunnen we vanuit de uitgangspunten die in het huidige plan zitten die transitie op gang krijgen?

Nog een laatste bedenking. Voor mij is de ruimtebalans geen bruikbaar instrument om tot een geïntegreerde ruimtelijke planning te komen. Je moet altijd rekening houden met een vermenigvuldiging van functies en activiteiten, ook in open ruimte. Daarom verkies ik het concept dat nu vaak naar voren wordt geschoven: een netwerk van steden en gemeenten, opgehangen aan de ruggengraat van een openbaarvervoernetwerk en gefiltreerd met blauwgroene netwerken. De vraag is alleen: zijn we daar nu al klaar voor?

TOM COPPENS | Het expertenforum maakt zich ook zorgen over de operationele invulling en de transitie van structuurplanning naar beleidsplanning. Als het op overgangsmaatregelen aankomt, zitten er volgens mij wel wat juridische addertjes onder het gras. Dit is dan ook een vraag voor Peter Cabus: was een graduele overgang niet interessanter geweest? Er zijn vele concepten, zoals het afbakeningsplan en het concept stedelijke netwerken, die eigenlijk ook al in het ruimtelijk structuurplan stonden. Dat reikte al heel wat instrumenten aan om te werken rond 'vitale coalities', zoals we ze genoemd hebben. Hebben we daar dan wel een hele nieuwe wetgeving voor nodig? Want we hebben het gemerkt bij de introductie van het RSV en de Vlaamse Codex: het duurt vier à vijf jaar vooraleer de gemeenten doorhebben wat er gebeurt. Er moet een heel nieuwe wetgeving gegenereerd worden. Dat brengt instabiliteit met zich mee, terwijl we al zoveel periodes van instabiliteit hebben gehad...

PETER CABUS | Ik ben de eerste om te zeggen dat het RSV een aantal houdbare concepten bevat. Vlaanderen blijft overigens wat het is - de steden, rivieren, autostrades, de aanwezige hardware. Aan de andere kant is het toch interessant om een kader te hebben dat kan inspelen op nieuwe uitdagingen. Je zou je kunnen afvragen: waarom moet je alles nu in regels gaan gieten? Maar de Vlaamse cultuur is blijkbaar van dien aard dat je stokken nodig hebt om mensen aan tafel te krijgen. Bovendien zijn er grote (financiële) belangen gemoeid bij de ruimtelijke ontwikkeling. Als het over het sturen van ruimtelijke ontwikkeling gaat, heb ik de indruk dat de Vlaamse beleidsmakers de voorbije twintig jaar stelselmatig gedegradeerd zijn tot boekhouders. En daar ligt niet onze ambitie. Vandaar dat we nu ook systematisch spreken over ruimtelijke 'ontwikkeling' in plaats van over ruimtelijke

'ordering'. Ontwikkeling, niet enkel te begrijpen in termen van het storten van beton maar ook als groenblauwe, natuur- en landbouwontwikkeling, op de plekken die zich daartoe lenen. Verschillende sectoren – de natuursector, de bossector, de Vlaamse Landmaatschappij, het stedenbeleid – hebben intussen zélf instrumenten ontwikkeld om aan territoriale ontwikkeling te doen, en dat is hun goed recht natuurlijk. Maar waar zijn wij in feite nog voor nodig, vraag ik me soms af. Als het alleen maar is om plannetjes in te kleuren en een stempel te zetten: dat mag je zélf doen. Maar ik stel ook vast dat het huidige systeem niet functioneert. Iedere sector is in z'n eigen hokje bezig – probeert iets te doen – komt voor de Raad van State – eindigt op een sissier. En dat brengt me terug bij dat woord 'coalities'. Het vormen van coalities – volledig akkoord, maar die coalities moeten ook tot iets leiden. En daar heb je een regisseur voor nodig.

... En dat is dan de rol van het Vlaams ruimtelijk beleid?

PETER CABUS | Zeker. Het komt er vooral op aan iedereen in zijn waarde te laten maar tegelijk ook aan te tonen dat het regisseren van processen en het aanwenden van de middelen die nu eenmaal ter beschikking staan, tot betere resultaten kan leiden, zowel voor de sector als voor de ruimte. Dat is dan ook onze hoofdambitie voor de volgende legislatuur.

BEA KAYAERTS | Twee aanvullingen. Het klopt dat we moeten afstappen van de sectorale aanpak – dat komt in ons advies ook naar voren. Het zou heel boeiend zijn als dat multifunctionele meer wordt benadrukt. En dat is nu al gedeeltelijk zo. Neem nu het begrip woongebied – in een bestemming 'woongebied' zijn nu al heel wat functies mogelijk, niet alleen wonen. In het Groenboek wordt de aanzet gegeven met het begrip 'ecosysteemdiensten'. Dat betekent dat ruimte verschillende diensten levert zoals waterzuivering, waterberging, en dergelijke meer. Die verweving van functie en functionaliteit, dat wordt hét antwoord om de schaarse ruimte in Vlaanderen optimaal te gebruiken. Vervolgens, om op Peters woorden van daarnet terug te komen: je mag toch niet vergeten hoe essentieel ruimtelijke ordening wel is en hoe noodzakelijk dat stempeltje en dat ingekleurde plannetje nog altijd blijven om de 'zachte' functies in Vlaanderen te bewaken. Voor natuur, bos, landbouw biedt de gepaste planologische bestemming nog steeds rechtszekerheid.

MULTIFUNCTIONALITEIT EN VERDICHTING

PETER VERMEULEN | Akkoord. Die multifunctionaliteit speelt trouwens op alle vlakken. Neem nu het blauwgroene netwerk: dat speelt een verbindingsrol, het structureert de open ruimte. Uiteindelijk gaat het toch altijd weer over de verweving van verschillende functies. Ik zat onlangs bij een discussie over de polderdorpen op Linkeroever: de uitbreiding van de haven brengt heel wat natuurcompensatie met zich mee, maar waarom wordt daarbij geen gebruik gemaakt van de krekensstructuur die er al aanwezig is? In de polder is die groenblauwe verweving eigenlijk op een vanzelfsprekende manier gebeurd. We zouden veel meer van dat soort gegevens moeten uitgaan. Ik pleit dus voor multifunctionaliteit, maar wel met duidelijk keuzes. Om het voorbeeld van de verdichtingsvraag te nemen: als je de gemiddelde dichtheid in Vlaanderen bekijkt, kunnen hier met gemak 30 miljoen mensen wonen. Het komt erop aan te kiezen wáár we gaan verdichten. En dat hangt dan samen met het mobiliteitsvraagstuk, natuurlijk.

Die verdichting wordt toch één van de grote uitdagingen voor de volgende bestuursperiode? Er komen binnenkort één miljoen mensen bij, heb ik begrepen.

PETER CABUS | Mag ik daar eerst even een randbemerking bij maken? Als je de statistieken van de laatste twee jaren bekijkt, is er een neerwaartse knik in de groei. Ik wil daarmee niet beweren dat het allemaal wel zal meevallen - het blijft hoe dan ook een onzekere factor. Maar wat er vooral onzeker aan is: wie zijn die bijkomende mensen, welk profiel hebben ze? Moeten we 800.000 sukkelaars verwachten, die in de slums van de steden gaan wonen? Of rijke Chinezen en Indiërs die hier grote kavels komen zoeken? Dát moet ik weten, dat zijn de fundamentele vraagstukken.

Akkoord, we zullen keuzes moeten maken om de natuur te beschermen, maar misschien toch ook niet overal. Ik bedoel: je moet daar goed over nadenken. Bestaan er enerzijds 'kern'-natuurgebieden (antwoord: ja, want die zijn gedefinieerd), 'kern'-landbouwgebieden en misschien nog andere 'kern'-gebieden, en bestaan er anderzijds zones die zich lenen tot het ontwikkelen van andere zaken, met het gevolg dat alles een betere structuur krijgt? Denk bijvoorbeeld aan wat de Vlaamse Landmaatschappij met de ruilverkaveling bewerkstelligt.

Er staan nóg van die uitdagingen in het Groenboek, negen in het totaal. En op die uitdagingen moet een antwoord geboden worden.

Wat is voor jou de grootste uitdaging?

PETER CABUS | De demografische, al zijn we nog lang niet toe aan een horrorscenario waarin álles zou moeten verdicht worden om aan de toekomstige behoeften te voldoen. Daar heeft Peter gelijk in. Er bestaat trouwens vandaag al een objectieve alliantie in termen van verdichting: de bouwsector en ontwikkelaars gebruiken nu reeds de cijfers van het RSV. Ik durf het amper hardop te zeggen, maar ik ben er bijna zeker van dat we de bouw- en vastgoedsector nog zullen moeten tegenhouden, om een te grote verdichting van onze ruimte te vermijden. En dat brengt me natuurlijk bij 'kwaliteit' – ook een moeilijk begrip, waar we het nog niet over hebben gehad. We moeten samen met die verdichting ook ruimtelijke kwaliteit genereren. Dat kan de vorm aannemen van hoogbouw met grote publieke ruimten, of van andere formules, maar het zal in ieder geval moeten samengaan. Op alle niveaus coherent bezig zijn met de bevolkingsverdichting, met de keuzes wáár die 800.000 bijkomende inwoners moeten terechtkomen – dat vind ik essentiële vragen. Als je daar een goed beleid over voert, voer je ook een goed beleid over open ruimte.

PETER VERMEULEN | Ik denk dat de uitdaging op het vlak van verdichting elders ligt. Neem het voorbeeld van een villa in het 'groene' Grobbendonk, waarvan de eigenaar denkt: ik zou die in drie kunnen verdelen, want wat moet ik er anders mee aanvangen? En zijn burens denken en doen hetzelfde. In elk dorp zie je huizen vervangen worden door appartementen. Alleen gebeurt dat nu *at random*, dikwijls met kwaliteitsverlies. Zodat de dorping zich op een dag afvraagt: tiens, waar is mijn dorp naartoe? Dát dien je te sturen, want die verdichtingsdynamiek is vandaag al een feit. Daar zorgt die ondernemende huiseigenaar wel voor.

TOM COPPENS | Sta me toe dat ik daar toch even een kanttekening bij maak. Ook in Antwerpen staat dat op de agenda: we moeten tegen 2018 maar liefst 45.000 bijkomende woningen realiseren – en dan heb ik het nog niet eens over scholen en rusthuizen. Hoe wil je dat voor elkaar krijgen? Het is gewoon onmogelijk om dat op te vangen binnen een stad, terwijl er op dit moment een enorm juridisch aanbod is buiten de steden. In het *business as usual* model krijgen we af te rekenen met een golf van suburbanisatie omdat er nog steeds zo'n groot aanbod is. Stedelijk verdichten rendeert niet zolang een *greenfield* relatief goedkoop blijft.

PETER VERMEULEN | Nu je het over suburbanisatie en *business as usual* hebt... Mag ik even overspringen naar mobiliteit? Want ik denk dat daar een enorme uitdaging ligt te wachten. De mensen van BUUR¹ hebben een studie gemaakt over de openbaarvervoer-assen vanuit Leuven: als je er zou in slagen de verdichting rond die openbaarvervoerlijnen te concentreren, dan versterk je de mobiliteit van de mensen die daar wonen, en niet verder weg, en omgekeerd versterk je de rendabiliteit van het openbaar vervoer zelf. Maar als we dat nú niet doen, is het over twintig jaar niet meer nodig, want dan is het te laat voor een mobiliteitsbeleid. Dus *business as usual* én urgentie: hoe regisseer je dat?

Na 25 mei krijgen we een nieuwe minister, die uit het BRV een aantal keuzes zal moeten maken. Op welke punten moet de nieuwe bewindsman of -vrouw vooral inzetten?

PETER CABUS | Ik denk dat de netwerkbenadering in het BRV erg belangrijk wordt, eerder dan een afbakeningsmodel (behalve voor kerngebieden voor natuur en dergelijke, omdat die nood hebben aan veiligheid en robuuste afbakening). Voor alle andere zones introduceer je beter het verweven model, waarbij stad en platteland via de groenblauwe netwerken niet in elkaar doorgroeien, zoals we het via de traditionele suburbanisatie kennen, maar toch voldoende connectie krijgen. Wanneer stedelijke burgers in een positieve zin van nabij geconfronteerd worden met natuurwaarden, onder andere via blauwgroene netwerken, dan ontstaat er een groter draagvlak voor natuurbehoud in de echte betekenis van het woord. Dat soort cultuurwijzigingen kan je maar introduceren als je de juiste ruimtelijke condities creëert.

En over suburbanisatie gesproken. Ik denk dat je voor die problematiek een stadsregionale benadering moet ontwikkelen. De schaal van de stad Antwerpen is daarvoor niet toereikend. Sommige ruimtelijke ontwikkelingen die tot bijna in Turnhout doorwerken, zijn alleen maar te verklaren door de motor die Antwerpen is, en door het aanbod van gronden in de rand. Als je dat niet samen gaat bekijken, als je die coalities tussen stad en rand niet maakt, zal je nooit je doel bereiken.

¹ het strategisch basisonderzoeksproject ORDERin'F (www.orderinf.eu), een samenwerking tussen KU Leuven, het bureau voor urbanisme BUUR, UHasselt, VUB en Université Paris-Est. (zie elders in dit nummer: Regionet Leuven)

STAD/RAND & MOBILITEIT

TOM COPPENS | Er bestaat ook een tegenstelling tussen de belangen van de centrale stad en de rand, Peter. Hoe denken jullie die te overwinnen? Hoe kan je win-winsituaties creëren? Ik denk nu maar aan het dwarsliggen van bepaalde gemeenten voor de aanleg van tramlijnen, uit vrees voor de stad...

PETER CABUS | Klopt, je voelt goed de vrees van de randgemeenten voor het 'importeren' van grootstedelijke problemen. Ik heb daar geen pasklaar antwoord op, maar ik vermoed dat we op zoek moeten naar een win-winsituatie waarbij de stadsregionale opdracht gedeeld in stad en rand wordt gerealiseerd. Overigens, we gaan in dit discours altijd maar uit van een verplaatsingsmodel voor wonen en werken. Maar een match kunnen maken tussen wonen en werken - dát is ook een uitdaging van belang! Als ik in het licht van de toekomst de typische kantoorlandschappen in steden als Antwerpen en Brussel bekijk, vraag ik me soms af: is dát het beeld van de komende 40 jaar? Als we straks nog 200 dagen per jaar werken, dan betekent dat ook dat we 160 dagen níét werken. Door de technologische evolutie, het plaats- en tijdonafhankelijk werken én het feit dat je minder gaat werken, ga je niet noodzakelijk concentratie bevorderen. Akkoord, je moet condities van nabijheid creëren en je moet mensen stimuli geven om te zeggen: als job x naast mijn deur zoveel betaalt, moet ik niet voor hetzelfde geld 20 kilometer verder naar job y. Alleen, we zitten nog altijd wel in een model van vrije keuze en vrije markt. De wortel die we de mensen voorhouden moet dus voldoende dik zijn om hen aan te zetten zich in de buurt van hun werkplaats te gaan vestigen.

PETER VERMEULEN | Ik krijg in ieder geval steeds vaker het verhaal te horen van mensen die een job dicht bij huis verkiezen boven naar Brussel pendelen. Toegegeven, het forensenverkeer is nog altijd aanzienlijk. Maar laat ons het nu even over de praktijk hebben... Waar we het allemaal over eens zijn: aanpak over de sectoren heen, een regierol voor de Vlaamse overheid, ... Een paar concrete dossiers: stad-rand Antwerpen. Ex-burgemeester Patrick Janssens zei ooit: 'Ik ga de rand niet uitnodigen voor een gesprek over de mobiliteit in het Antwerpse.' Wat houdt jullie vanuit het beleid tegen om toe te geven dat er qua mobiliteit van alles vastloopt omdat dat vraagstuk te sectoraal benaderd wordt? Dat initiatief voor een overleg stad-rand is er tot nu toe niet gekomen. Volgens mij is het een enige kans voor de volgende Vlaamse regering om dat initiatief wél te nemen...

PETER CABUS | Dat zal ook wel gebeuren, daar mag je tamelijk zeker van zijn. Mijn punt is echter: Ruimte Vlaanderen wil hier wel de regierol in voeren, maar mógen we die rol ook opnemen? Als je de regie voert, impliceert dat ook dat je mag inbreken op sectorale collega's. Niet om 'hun macht af te pakken', maar op z'n minst om te zeggen: jullie zijn dit van plan, x en y zijn dat van plan, zorg ervoor dat dat ten minste qua timing op elkaar afgestemd wordt. Maar in Vlaanderen leeft een enorme wantrouwen cultuur. Ruimte Vlaanderen hoeft voor ons heus niet de enige te zijn om regie te voeren. Ik kan me perfect een vorm van governance voorstellen waarbij in verschillende contexten verschillende beleidsvelden, besturen zelfs, de kar trekken.

[Een van de grote uitdagingen voor het volgende bestuur is dus die stadsregionale benadering? De steden en de omringende gemeenten moeten gaan samenzitten. Betekent dat ook een beetje een afstappen van het afbakingsprincipe? Bea, hoe zie jij dat?](#)

BEA KAYAERTS | Ik merk dat ruimtelijke ordening in dit debat vooral door het stedenbouwkundig en het stedenverhaal wordt gedomineerd – en terecht, hoor. Maar ik vind ook wel dat je die dynamiek evengoed vanuit de open ruimtelfuncties moet erkennen. En dat betekent dat je, naast je stedelijke kwesties, evengoed aandacht moet besteden aan vragen zoals 'welke ruimte moet er zijn voor natuur?' En de instandhoudingsdoelstellingen, die op Europees niveau moeten bereikt worden - wat betekent dat? Welke soorten fauna willen wij in Vlaanderen beschermen? Welke gebieden? Dat betekent ook: welk type landbouw wil je? Hoe wil je daar hernieuwbare energiebronnen inschakelen? Ik vind dat even belangrijk en de vragen uit die hoek moeten evengoed meegenomen worden om grenzen te stellen aan de stedelijke ontwikkelingen.

[Botst dat dan niet met de stadsregionale benadering?](#)

BEA KAYAERTS | Als je het gaat hebben over 'afbakening van stedelijk gebied' en de rest als 'buitengebied' bestempelt, dan bekijk je de situatie verkeerd. Want er komen evengoed vragen vanuit de open ruimte. Deze vragen moeten opgenomen worden: hoe gaan we ruimtelijk om met het integraal waterbeleid, waar willen we wonen, ...?

“ALS WE VANDAAG NIET INGRIJPEN, IS ER OVER TWINTIG JAAR GEEN MOBILITEITSBELEID MEER NODIG.”

(PETER VERMEULEN)

In Vlaanderen heb je heel wat vragen naar ruimte, die allen de nodige aandacht eisen. Of die nu vanuit landschap, erfgoed, water of bodem komen. En dat is de verrijkende oefening die je moet doen: al die vragen op elkaar afstemmen. Daarom geloof ik erg in zoiets als multifunctionaliteit en ecosysteemdiensten.

[Een vraag: misschien zijn die afbakingsprocessen enigszins verleden tijd, maar hoe moet het nu verder met de afgebakende gebieden?](#)

PETER CABUS | Een RUP is rechtsgeldig en zorgt voor rechtszekerheid. Als er geen ander RUP in de plaats komt dat iets anders zegt blijft dat rechtsgeldig. In die zin is er geen enkel probleem. Ik ga trouwens met Bea akkoord dat die 'zachte waarden' vanzelfsprekend meespelen in de maatschappelijke dynamiek en de ontwikkeling bepalen. En in zover Europa daar spelregels in oplegt: natuurlijk moet daarmee rekening gehouden worden. Als je in termen van afbakening denkt, vind ik dat er beter 'zachte' waarden worden afgebakend dan 'harde'. Want als je kiest voor een netwerkmodel voor ontwikkeling – ik denk bijvoorbeeld aan het openbaarvervoernetwerk – dan krijg je langsheen de as Antwerpen-Brussel of Antwerpen-Turnhout, overal waar je openbaarvoerknooppunten hebt, potentiële ontwikkelingsplekken. Je mag daar trouwens ook niet naïef in zijn: als je een openbaarvervoerknooppunt ontwikkelt, gaat dat waarschijnlijk gepaard met de ontwikkeling van automobilititeit. Kortom: als je opteert voor een model van netwerken, stap je af van het afbakenen van stedelijk gebied. Vanuit de

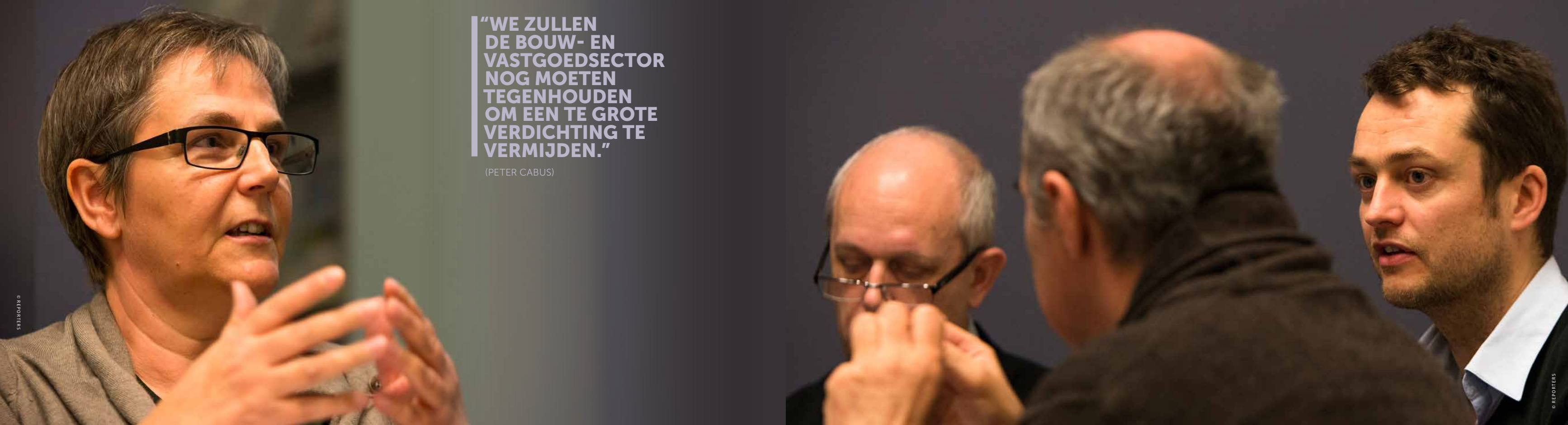
stadsregionale benadering ga je in die bewuste regio de potentieplekken opzoeken waarin de stedelijke uitdagingen kunnen worden gerealiseerd – vanuit rendementperspectief, wel te verstaan, níét vanuit verdere inname van open ruimte.

TOM COPPENS | Ik wou even terugkomen op het mobiliteitsbeleid. Er wordt in Vlaanderen toch nogal veel ingezet op capaciteitsuitbreiding op de weg. Kijk maar naar Oosterweel. Is dat niet contradictorisch met wat Ruimte Vlaanderen probeert te bereiken? Hoe meer capaciteit je creëert op de weg, hoe meer je de neiging creëert dezelfde weg te blijven volgen. Je kan wel proberen de congestie weg te werken, maar is het wegwerken van congestie wel de juiste doelstelling?

PETER CABUS | Verplaatsingen verminderen is de juiste doelstelling.

PETER VERMEULEN | ... of veranderen. Een ander aanbod.





“WE ZULLEN DE BOUW- EN VASTGOEDSECTOR NOG MOETEN TEGENHOUDEN OM EEN TE GROTE VERDICHTING TE VERMIJDEN.”

(PETER CABUS)

PETER CABUS | Een voorbeeld: vandaag gebeurt 70 procent van de verplaatsingen met de auto. Als je nu zegt: we gaan van 70 naar 60, en je wil die mensen allemaal op een trein zetten, dan moet je de capaciteit van de trein met 50 procent verhogen. Ik nodig u uit om vandaag tijdens de piekuren eens een bezoekje te brengen aan een station en de treinbezetting te bekijken. Dat is heus niet evident, noch qua fysieke capaciteit, noch financieel. Let wel, Tom, ik ben het met jou eens dat het verhogen van de capaciteit van het wegennet een vraag kan induceren of een latente vraag naar de oppervlakte kan brengen. Hét model voor de toekomst is volgens mij het reduceren van verplaatsingen.

En het vraagstuk dat ons de komende jaren gaat bezighouden: de afstemming van ruimtelijke ontwikkeling op mobiliteit. Vlaanderen moet morgen minstens even goed of zelfs beter functioneren dan vandaag – en daar is het mobiliteitsvraagstuk inherent aan verbonden.

BEA KAYAERTS | Ik vind het in deze context toch wel belangrijk dat het ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan – er is nu een nieuw mobiliteitsplan Vlaanderen klaar – allebei versterkend zouden kunnen zijn. In die zin had je vroeger het RSV, waar het mobiliteitsplan op voortbouwde. Nu doet zich opnieuw een unieke kans voor: er komt een nieuw BRV, er komt een nieuw mobiliteitsplan – maar het is toch wel jammer dat er tot nu toe heel weinig afstemming tussen die beide gebeurd is.

PETER VERMEULEN | Klopt. Dat bleek onlangs ook op een studiedag die door de Mobiliteitsraad Vlaanderen werd georganiseerd. Daar werd voortdurend vastgesteld: dit plan voor mobiliteit

gaat níet over ruimte en ruimtelijke ontwikkeling. Die wederzijdse afstemming ontbreekt overduidelijk.

PETER CABUS | We hebben het nochtans geprobeerd. Met een open model, transparant voor de maatschappij – stakeholders en burgers. Ook op ambtelijk niveau. Dat leidde tot een Groenboek en vervolgens een Witboek. Maar wat moet ik concluderen? Dat het louter eenrichtingsverkeer is geweest. Ruimte Vlaanderen stelt zich open, vraagt bij de andere sectoren naar hun ideeën om te komen tot een gedragen, sectoraal evenwichtig plan. Maar nadien moeten we vaststellen dat er op een bepaald ogenblik opeens een mobiliteitsplan op tafel ligt en dat er ergens anders een woonbeleidsplan opduikt. Dan vraag ik me af: waar is nu de logica heen, als je beseft dat ruimte nu eenmaal het medium is waar al die vragen samenkomen? Dát is nu juist onze job. We hebben niet al te veel middelen, maar als je het in termen van macht uitdrukt, dan ligt onze macht in het zorgen voor integratie, zorgen dat die ruimtevragen op een goeie manier worden opgepakt. Als je dan niet weet wat er in die andere sectoren binnenskamers wordt bedisseld, dan klopt er toch iets niet. Terwijl wij vooral vanaf 2010 tot nu een open en transparant tracé hebben gevolgd...

PETER VERMEULEN | Dat is juist. Je kunt het dan ook op het conto van de huidige Vlaamse regering schrijven. En als een uitdaging formuleren voor de volgende.

PETER CABUS | Zeker. Ik wil nu ook niet claimen dat Ruimte Vlaanderen alles naar zich toe moet trekken, ik vind het maar logisch dat die communicatie wederzijds moet zijn.

PETER VERMEULEN | Klopt. De Lijn heeft dat nu ook gedaan. Die hebben een heel participatieproces doorlopen en daar nu hun memorandum uit gedestilleerd. Ze hebben op dat vlak voor de eerste keer een grote stap gezet. Maar alles bij elkaar genomen is dat inderdaad iets dat veel te weinig gebeurt. Trouwens, om nog even terug te komen op het afbakeningsproces van de stedelijke gebieden, dat vind ik ook een gemiste kans van formaat: dat is geen proces geweest waarin stad en rand in dialoog gingen over hoe ze dat nu gezamenlijk zouden kunnen ontwikkelen. In de praktijk heb ik daar in ieder geval weinig van gezien.

PETER CABUS | In de praktijk is het daar inderdaad geland. Vlaanderen heeft daar te gemakkelijk de lokale agenda's gevolgd en het Vlaams niveau niet genoeg laten doorwegen. Met andere woorden, in de discussie rond een stadsontwikkeling vind ik dat het gewest Vlaanderen heel uitdrukkelijk als partner aanwezig moet zijn.

We hebben hier een aantal duidelijke uitdagingen op tafel gekregen: stadsregionale benadering, afstemming tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit, ecosysteemdiensten, het hele milieuverhaal ... Peter Cabus, wat zou je eerste beleidsdaad zijn als minister van Ruimtelijke Ordening?

PETER CABUS | Stadsregio's. We zijn met Ruimte Vlaanderen trouwens nu al bezig om de subsidieregelingen zodanig aan te passen dat die intergemeentelijke samenwerking in stadsregionaal ver-

band kan gefaciliteerd worden. Gemeenten moeten over hun grenzen heen gaan samenwerken. Minstens projectmatig, en liever nog een stap verder: op weg naar het gezamenlijk ontwikkelen van een stedelijk beleid van ruimtelijke ordening, op een hogere schaal. Ik heb wel de indruk dat die meer globale benadering van stedenbouwkundig en ruimtelijk beleid lokaal-politiek niet zo makkelijk ligt. Je zet immers als gemeente je stedenbouwkundig ambtenaar – die nu één-op-één werkt in een schepencollege – in een ruimer verband aan het werk, waardoor die één-op-één wordt afgezwakt. Ik stel nu gewoon vast dat dat als politiek gevoelig wordt ervaren. Dat is voorlopig dus een van de struikelstenen.

Stel dat jij minister werd, Peter Vermeulen. Wat zou er dan gebeuren?

PETER VERMEULEN | Ik zou ruimtelijke ordening en mobiliteit samenvoegen. En ik zou een model opstarten waarbij de gebiedsgerichte werking – ik neem opnieuw het voorbeeld van de Gentse Kanaalzone – voor elke regio wordt geïmplementeerd. Dan kan elke regio zich bezighouden met het probleem dat zich daar stelt. Bijvoorbeeld, in het geval van de Westhoek gaat het over erfgoed, over landschappen en landbouw – heel aparte problematieken. Laat ze daar maar samen over discussiëren. En dat kan evengoed gebeuren in Haspengouw, Klein-Brabant, noem maar op. Dus: besturen uitdagen en daar 'wortels' voor vinden: zet een strategische gebiedsontwikkeling op, bespreek samen welk soort projecten je daar in wil, zoals de

RONDE TAFEL GESPREK OVER RUIMTEBELEID

Vlaamse Landmaatschappij dat doet of zoals op verschillende terreinen al gebeurt. Middelen samenvoegen, dus – dat zou m'n eerste ministeriële job zijn.

Dat samenwerkingsmodel zit trouwens ook heel sterk in het Witboek. Tom, wat wordt het met jou als minister?

TOM COPPENS | Mijn prioriteit staat als een paal boven water. Net als Peter zou ik mobiliteit en ruimtelijke ordening samenvoegen. Er is een *window of opportunity* om dat nu te doen. We merken immers dat we tegen de grenzen van ons mobiliteitssysteem aanbotsen, dat we ook andere gebieden moeten gaan ontwikkelen, dat we selectief zullen moeten zijn. Ik denk dus dat er echt een markt klaarligt om mobiliteit en ruimte te fusioneren. Dat zou mijn eerste actie zijn. En misschien ook mijn laatste. *(lacht)*

Bea? Wat fluistert jouw ministerieel geweten je in?

BEA KAYAERTS | Wat de beleidsplanning op Vlaams niveau betreft, merk ik een soort moeheid: wat willen we nog doen, en wat niet? We hebben met SARO onlangs het mobiliteitsplan geadviseerd, daarnaast heb je ook het Vlaams klimaatbeleidsplan, het Vlaams plattelandsbeleidsplan. En de Vlaamse regering slaagt er maar niet in om al die verschillende plannen op elkaar af te stemmen. Er ontbreekt een institutioneel kader voor die afstemming: elk beleidsdomein werkt nu apart scenario's uit.

En ten tweede: Wat wil je met planning op Vlaams niveau nog doen? Waar wil je sturen en waar wil je loslaten? Waar wil je als Vlaams niveau het kader vormen? Want dat *blijft* noodzakelijk.

PETER CABUS | Ik denk sowieso dat Vlaanderen nood heeft aan een wervend ruimtelijk ontwikkelingsmodel. Alle respect voor het RSV, want dat heeft op een gegeven moment zeker een antwoord geboden op een bepaalde behoefte en noodzaak. Maar nu is dat instrument twintig jaar oud. Dat is op zich geen reden om het af te danken, maar maatschappelijk gesproken verlies je daarvoor wel greep en relevantie. Je moet als beleid bijblijven...

Misschien nog iets anders: we zitten nu te denken binnen de grenzen van Vlaanderen. Maar je hebt ook de buurregio's, waaronder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hoe situeert heel die beleidsuitdaging zich in die ruimere context?

PETER CABUS | We gaan géén beleidsplan maken waarin een kaart met een 'wit gat' staat (Brussel, *nvdv*). Tijdens deze legislatuur hebben we een samenwerkingsakkoord gesloten met Wallonië en Brussel om over gemeenschappelijke thema's samen te zitten. Zoiets heeft weliswaar een inlooperperiode nodig, maar er is heel wat goede wil voelbaar. Soms zijn de agenda's qua schaal wel wat verschillend. In Brussel zijn ze bijvoorbeeld met concrete dossiers bezig op hun territorium – zoals hun dossier voor de ontwikkelingsplannen op parking C van de Heizel, met mogelijke impact op het Vlaams Gewest – terwijl wij eerder denken: misschien kunnen we op wat grootschaliger ontwikkelingsniveau op elkaar afstemmen. Maar bon, dat vindt zijn weg wel. We hebben trouwens niet enkel afspraken met Brussel en Wallonië: we ontwikkelen nu ook samen met Nederland een gemeenschappelijke toekomstvisie voor de Eurodelta. Via ontwerpend onderzoek worden toekomstbeelden gecreëerd voor heel dat gebied – van Amsterdam tot de Waalse as. Het project zal daarna verder uitgewerkt worden op Vlaams-Nederlands niveau. In dat soort van dingen geloof ik sterk. De afspraken waar ik het over heb zijn trouwens gemaakt nog vóór er sprake was van die verplichte samenwerking tussen Brussel en Vlaanderen over mobiliteit enzovoort. Daar hebben we de zesde staatshervorming dus niet voor nodig gehad...

“DE VLAAMSE REGERING SLAAGT ER MAAR NIET IN DE VERSCHILLENDE PLANNEN OP ELKAAR AF TE STEMMEN.”

(BEA KAYAERTS)

was van die verplichte samenwerking tussen Brussel en Vlaanderen over mobiliteit enzovoort. Daar hebben we de zesde staatshervorming dus niet voor nodig gehad...

Ik dank jullie allemaal voor dit openhartige gesprek. De volgende minister voor Ruimtelijke Ontwikkeling weet wat hem/haar te doen staat...

R

