

RUIMTELIJKE ORDENING EN INFRASTRUCTUUR

Vandaag investeren in morgen

De enorme versnippering van woonruimte is typisch Belgisch. Woonplekken worden uitgebouwd langs het uitgebreide weggennet, maar evengoed in meer afgelegen plekken waar plaats is voor vrijstaande huizen met grote tuin. Maar als het om infrastructuurinvesteringen gaat in bijvoorbeeld mobiliteit of openbare gebouwen, blijft België achterophinken. Nochtans zijn die investeringen, net als in ruimtelijke ordening, cruciale, transversale instrumenten om een ambitieuze energietransitie te schragen.

DOORDACHTTE VERDICHTING

Het ruimtelijkeordeningsbeleid bepaalt in grote mate de inplanting van de verschillende functies als bijvoorbeeld wonen, winkelen, industrie of landbouw, die een directe en indirecte impact hebben op mobiliteit en energieverbruik. Beleidskeuzes hieromtrent richten zich per definitie op de lange termijn.

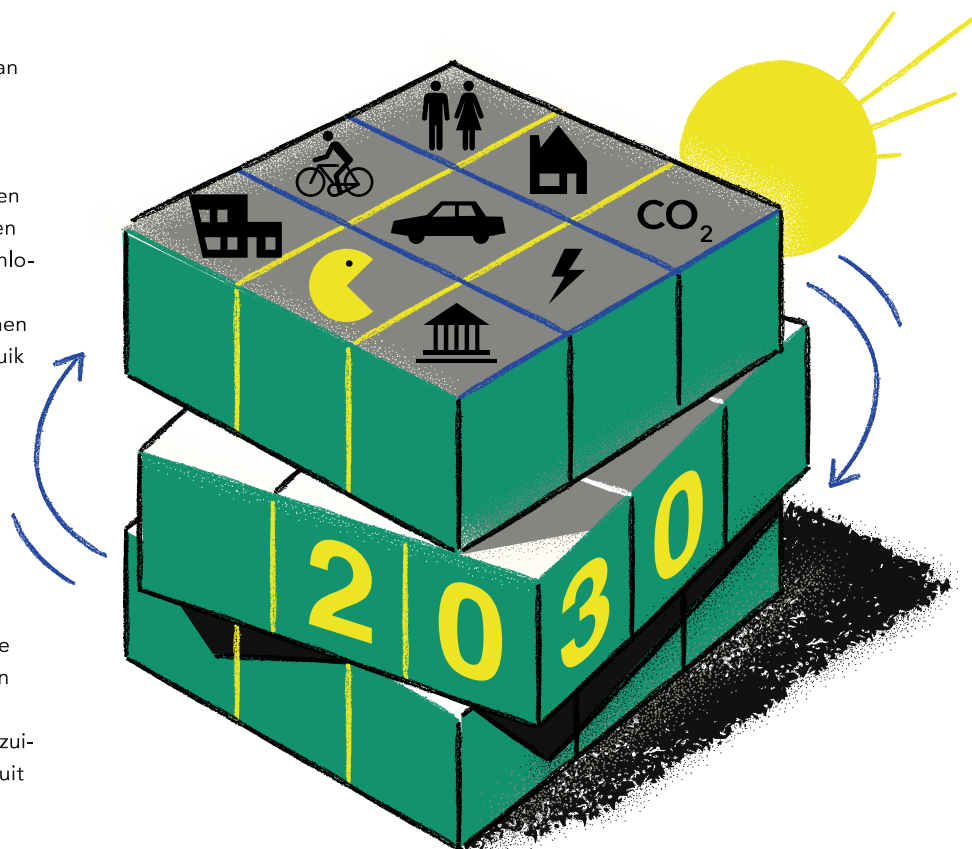
Het Belgische expansiemodel dat hieraan ten grondslag lag – en eigenlijk, zij het in mindere mate, nog steeds ligt – staat haaks op de algemene verstedelijkingsstrend. De versnippering zou stilaan plaats moeten ruimen voor een sterkere verdichting, om zo de ontwikkeling te faciliteren van zones die verschillende diensten bundelen (woningen, kantoren, scholen, winkels) en uitstekend bereikbaar zijn. Zo wordt het ontstaan van dynamische, leefbare woonkernen aangemoedigd.

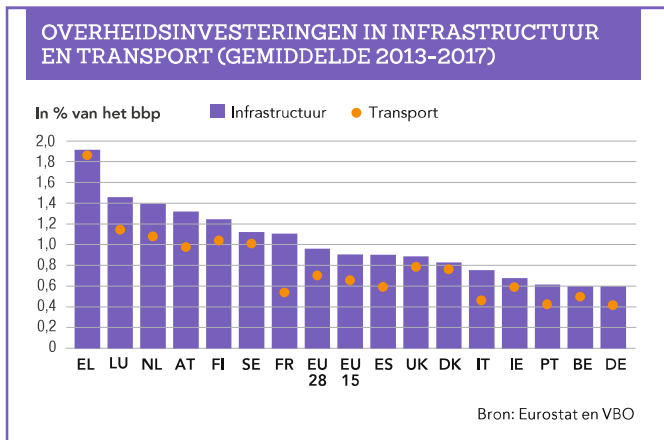
Een weldoordachte en compacte ruimtelijke (her)schikking zal een positieve impact hebben op leef- en verplaatsingsgewoonten. Multimodale 'hubs' kunnen op één plek verschillende vervoerswijzen met uiteenlopende diensten combineren, denk aan coworking, kinderopvang, wasserijen of supermarkten. Zo kunnen verplaatsingen en het onvermijdelijke energieverbruik én de bijhorende uitstoot die ermee gepaard gaan, ingedijkt of teruggedrongen worden.

Een doordacht beleid rond ruimtelijke ordening bezit het potentieel om synergieën tot stand te brengen met andere domeinen. Men kan bijvoorbeeld opteren voor verdichting door in het centrum van steden en gemeenten braakliggende percelen of grote terreinen met oude, alleenstaande huizen aan te wenden voor compacte nieuwbouw en appartementen, door een combinatie van sloop en vernieuwbouw. Op die manier worden heel energiezuinige woningen gecreëerd op plaatsen waar dat vanuit mobiliteitsperspectief het meest logisch is.

Het beleid zou dat veel actiever moeten stimuleren. Bovendien moeten nieuwe woningen vanaf 2021 aan de 'bijna energieneutraal'-vereiste voldoen.

Het ruimtelijkeordeningsbeleid speelt een essentiële rol. Het heeft een effect op lange termijn en moet ingebed zitten in een totaalvisie die de uitdagingen op het vlak van mobiliteit, energie, wonen en economie – en niet te vergeten: de bevolkingsgroei – omvat. Het moet deel uitmaken van de uitgezette strategieën, of het nu om nieuwe stedenbouwkundige projecten of om de herinrichting van bestaande wijken gaat. De ruimtelijke ordening moet gekoppeld worden aan de bestaande of te ontwikkelen infrastructuur.





BELGISCHE INFRASTRUCTUUR BLIJFT ACHTER

Om de mobiliteits- en energiedoelstellingen te halen, is er nood aan voldoende kwaliteitsvolle infrastructuur. Zowel analyses van de Nationale Bank¹ als van het Planbureau² wijzen erop dat de investeringen in infrastructuur veel te beperkt zijn. Een VBO-studie³ toont aan dat de overheidsinvesteringen in infrastructuur de op één na laagste zijn van alle landen uit de EU-15. Het onvermijdelijke gevolg is dat de kwaliteit er overduidelijk op achteruit is gegaan. Zo gaat slechts 0,5% van het bbp naar vervoersinfrastructuur, terwijl het Europese gemiddelde afklokt op 1% (zie bovenstaande figuur). Momenteel is het Belgische beleid eerder reactief en minder preventief. Getuige daarvan de problemen met de bruggen en tunnels waarmee het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de voorbije jaren kreeg af te rekenen.

INZETTEN OP ZACHTE MOBILITEIT ...

De fileproblematiek en de energietransitiedoelstellingen zetten ertoe aan vaker voor zachte vervoersmiddelen zoals de fiets of de elektrische step te kiezen. Die zijn vooral handig voor de 'first and last miles', zeg maar die kilometers van of naar een ander vervoersmiddel, zoals de tram, trein, bus of carpoolparkings. Om nog meer de kaart van dergelijke alternatieven te kunnen trekken, moet de infrastructuur aangepast worden. En daar zijn forse investeringen voor nodig. Afgescheiden fietspaden bijvoorbeeld kunnen helpen om nog meer mensen op de fiets te krijgen. Helemaal in lijn daarmee stelt het Nationaal Pact voor Strategische Investerings⁴, dat premier Michel in september 2018 wereldkundig maakte, voor om budget vrij te maken voor fietspaden en beveiligde fietsenstallingen. Het voorziet eveneens in investeringen in overstapparkings en in multimodale platformen.

... EN OP ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN

Om de broeikasgasuitstoot te reduceren, is een 'brandstofshift' waarbij nog meer voor elektriciteit, gas en biobrandstoffen wordt gekozen, een must. Het hoeft niet te verbazen, dat investeringen in oplaadinfrastructuur met gas of elektriciteit onontbeerlijk zijn.

Een verstarrende kip-eisituatie moet ten allen tijde worden vermeden: koop je een auto op gas of elektriciteit wanneer er nog onvoldoende oplaadstations zijn? Investeren we in oplaadinfrastructuur, met het risico dat te weinig mensen zich een alternatieve auto aanschaffen?

De uitbouw van een netwerk van oplaadstations doet de kwestie van het elektriciteitsnet dat niet overal voldoende dekkinggraad biedt, weer oplaaien. Het gaat om een technisch maar cruciaal vraagstuk dat absoluut moet aangepakt worden, net zoals de toegang tot het gasnet.

VANDAAG INVESTEREN, OM MORGEN TE RENDEREN

De komst van zelfrijdende voertuigen illustreert de noodzaak om vandaag te investeren in de technologie van morgen. Op middellange of lange termijn worden die wagens mainstream en zullen ze een revolutie in onze mobiliteit ontketenen. Een goede voorbereiding op hun komst en de ambitie om een sleutelrol te spelen in de uitrol ervan, kan België op de kaart van die technologie zetten. Een Belgische roadmap, gekoppeld aan een duidelijk tijdspad en een gericht investeringsplan, moet snel op de tafels van de verschillende regeringen komen.

En wie zegt investeringsplan, zegt uiteraard ook budget of financiering. Wat dat betreft kan ook de privésector, op eigen initiatief of door samenwerking met de overheidssector, zijn steentje bijdragen. Het Nationaal Pact voor Strategische Investerings bevat veel nuttige maatregelen. Hoog tijd om die de aandacht te geven die ze verdienen! ■

¹ Nationale Bank van België, 'Report Public Investments', oktober 2017.

² Federaal Planbureau, 'Public Investment in Belgium', januari 2017.

³ Verbond van Belgische Ondernemingen, 'Belgische infrastructuur: werk aan de winkel', april 2016.

⁴ Het Pact maakt gewag van om en bij de 150 miljard euro aan investeringen voor de periode 2019-2030, waarvan de overheden 45% of ongeveer 65 miljard euro voor hun rekening nemen (of ongeveer 5 miljard euro per jaar). Daarmee zou de jaarlijkse investeringsquote tussen 3 en 3,5% van het bbp uitkomen, wat België in de buik van het Europese peloton zou terugbrengen.

Een doordachte en compacte ruimtelijke (her)schikking zal een positieve invloed hebben op onze leef- en verplaatsingsgewoonten