

## OPEN BRIEF VAN DE VLAAMSE BOUWMEESTER

*Elektrisch rijden: hefboom voor ruimtelijke transitie?*

*De gewoonte om ons individueel met de wagen te verplaatsen over soms relatief korte afstanden heeft enorme gevolgen voor ons woonmilieu. Het merendeel van onze publieke ruimte is voorbehouden voor mechanisch verkeer. De transitie naar elektrisch rijden geeft ons een aanleiding om die ruimte opnieuw in te richten. Die kans zouden we met z'n allen moeten grijpen, en wel onmiddellijk... vóór we vaststellen dat het weer eens te laat is.*

Geachte beleidsmakers,

Nu we midden in de klimaatcrisis zitten, geraakt het debat over de oorzaken en verantwoordelijkheden wat op de achtergrond en lijkt iedereen het erover eens dat er dringend maatregelen nodig zijn. In het kader daarvan zet de Vlaamse regering onder meer in op de elektrificatie van het wagenpark. Vanaf 2029 wil Vlaanderen dat er geen nieuwe diesel- en benzinewagens meer worden verkocht. Het valt te betwijfelen of daarmee het individueel wagengebruik zal afnemen ten voordele van de fiets en het openbaar vervoer. We weten ook dat in de file staan met een elektrische wagen even vervelend is als met een wagen met benzine- of dieselmotor. Maar op zich is kiezen voor een wagen zonder CO<sub>2</sub>-uitstoot een goede zaak.

Om de transitie waar te maken moeten er enorm veel nieuwe laadpalen geplaatst worden, men spreekt van 100.000 stuks tegen 2030. Zo worden we er meteen aan herinnerd, dat de transitie naar elektrisch rijden ook een ruimtelijke kwestie is. Hoe gaan we die organiseren? Planten we de laadpalen her en der, conform onze traditionele rommelige ruimtelijke structuur? Plaatsen we ze op vraag van de individuele gebruiker, zodat iedereen op wandelafstand over een laadpaal beschikt? Wordt het laadpalengrid m.a.w. uitgerold als een nieuwe 'nutsvoorziening', naar analogie met energie- en waterleidingen? Gaan we het aanbrengen van laadpunten tegen de voorgevel van rijwoningen promoten, zodat de publieke parkeerplaats voor de voordeur definitief wordt geprivatiseerd? Of nog erger: gaan we de lintbebouwing en de verharding van voortuinen bestendigen omdat daar de op te laden wagen moet staan? Wordt het straks nog moeilijker om stukken openbaar domein tot wandelzone te maken waar kinderen kunnen spelen en bewoners elkaar ontmoeten, omdat het openbaar domein toegankelijk moet blijven voor wagens die aan hun laadpunt moeten graken?

Er vallen ook andere oplossingen te bedenken. De elektrificatie van het wagenpark kan een hefboom zijn om ons ruimtegebruik te reorganiseren. Ze biedt een kans om individuele wagens strategisch te groeperen en zo publieke ruimte opnieuw ter beschikking te stellen van omwonenden en in de woonkernen van steden en gemeenten een woonmilieu te scheppen dat ontmoeting stimuleert. Ze biedt een kans om ruimte vrij te maken en die te vergroenen en te ontharden. Ze biedt een kans om de deelwagen ingang te doen vinden.

In het verleden zijn wij in Vlaanderen vaker enthousiast op nieuwe ontwikkelingen ingegaan zonder daar altijd de ruimtelijke gevolgen van in te zien. Het resultaat daarvan is onze legendarische gespreide bebouwing, die ons vandaag parten speelt vanwege de hoge verhardingsgraad, een tekort aan toegankelijke open ruimte in dichtgebouwde gebieden, lange en dure linten van nutsleidingen, druk individueel autoverkeer, een onmogelijk performant te organiseren openbaar vervoer en bijna geen aaneengesloten natuurgebieden.

De transitie waar we nu voor staan zal een grote impact hebben op onze ruimtelijke ordening. Plaatsen we ze louter in het teken van business as usual en het maximaal bestendigen van de huidige situatie, dan zal die transitie onvermijdelijk botsen met de – toch algemeen

onderschreven – strategische doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Dan vallen de ‘kernkwaliteiten van de leefomgeving’ die in dat kader werden gedefinieerd (gedeeld en meervoudig ruimtegebruik, biodiversiteit, klimaatbestendigheid, gezondheid, inclusief samenleven etc.) nóg moeilijker te realiseren. Nemen we de zorg voor de (open) ruimte echter van bij het begin van deze transitie mee, dan kunnen we heel wat ruimtelijke winsten boeken. Dan wordt de omslag naar een CO2-arme omgeving een opportuniteit voor toekomstbestendig ruimtegebruik.

De Vlaamse overheid heeft een verantwoordelijkheid om de transitie naar elektrisch rijden ook ruimtelijk in goede banen te leiden en is ook het best geplaatst om hierin de lokale besturen te ondersteunen. Als Team Vlaams Bouwmeester hebben wij de knowhow en het netwerk om dit proces ruimtelijk te begeleiden. Laten we de ruimtelijke expertise, waarover wij in Vlaanderen in overvloed beschikken, inzetten om onze leefruimte te verbeteren.

Erik Wieërs  
Vlaams Bouwmeester