

[Meer weten ... \(http://www.limburg.be/Limburg/Start/Meta/footer-folder/Cookiebeheer.html\)](http://www.limburg.be/Limburg/Start/Meta/footer-folder/Cookiebeheer.html)



## Een mobiele baksteen in de maag

Datum: 2020-05-02

Door: Oswald Devisch

De Vlaamse Regering wil "meer doen met minder ruimte" (Strategische Visie Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen, p.33.) en houdt daarom een pleidooi voor "tijdelijk en omkeerbaar ruimtegebruik" (Strategische Visie Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen, p.35.). Mobiele woonunits passen binnen deze ambitie.

Tegelijkertijd bestaat bij heel wat ruimtelijke planners en beleidsmakers de vrees dat deze mobiele woonunits wel eens een permanent karakter kunnen krijgen en daardoor net minder zullen doen met meer ruimte.

In dit artikel tonen we aan hoe mensen vandaag al op heel wat plaatsen mobiel wonen en wat we hieruit kunnen leren.

### 1 Mobiele woonunits en de bouwshift

Vlaanderen heeft een ruimtebeslag van 33 procent en een verhardingsgraad van 14 procent. Enkel Malta doet het nog slechter. Het ruimtebeslag van Nederland bedraagt slechts de helft van Vlaanderen (Cijfers uit het Betonrapport van de Vlaamse gemeenten en provincies opgemaakt door Natuurpunt in 2018.).

Als we niets doen, zal dit verschil enkel nog toenemen omdat heel wat van onze beschikbare bouwgronden op slecht gelegen en slecht bereikbare plaatsen liggen en dus om veel verharding vragen.

Stilaan worden de enorme maatschappelijke kosten van dit kwistig ruimtegebruik duidelijk. Zo blijkt dat de aanleg en het onderhoud van wegen, nutsvoorzieningen (water, gas, elektriciteit, riolering) en verlichting in een gebied met verspreide bebouwing 7 keer meer kosten dan in een meer compacte kern. Mobiliteit in een gebied met verspreide bebouwing kost 2 keer meer dan in een kern (Cijfers uit Vermeiren et al., (2019), Monetarisieren van urban sprawl in Vlaanderen, uitgevoerd in opdracht van Departement Omgeving.).

De Vlaamse overheid trekt aan de alarmbel en gaat volop voor een bouwshift. We moeten af van onze reflex om altijd maar meer open ruimte aan te snijden en leren om in te zetten op het transformeren van de ruimte die we al ingenomen hebben.

In hun beleidsplan schuiven ze een reeks ruimtelijke ontwikkelingsprincipes naar voor. Eén principe is "meer doen met minder ruimte" (Cijfers uit Vermeiren et al., (2019), Monetarisieren van urban sprawl in Vlaanderen, uitgevoerd in opdracht van Departement Omgeving.). We moeten activiteiten "verweven", ruimtegebruik "intensiveren", onderbenutte ruimte "hergebruiken" en inzetten op "tijdelijk ruimtegebruik". Dit laatste definiëren ze als volgt: "Tijdelijk ruimtegebruik is het toelaten van activiteiten in een ruimte die is bedoeld voor andere doeleinden op een ander of later moment. De voorlopige activiteit mag een toekomstig ander gebruik niet hypothekeren en is dus omkeerbaar. Het is nodig om te anticiperen op toekomstig ander gebruik bij nieuwbouw en constructies aanpasbaar of verplaatsbaar te ontwerpen zodat het gebruik ervan in de tijd kan veranderen." (Cijfers uit Vermeiren et al., (2019), Monetarisieren van urban sprawl in Vlaanderen, uitgevoerd in opdracht van Departement Omgeving.)

Ook de provincie Limburg trekt aan de alarmbel. Het Federaal Planbureau gaat namelijk uit van een vertraging van de bevolkingsgroei voor de provincie. De ontgroening zet zich door, de vergrijzing neemt toe, er zijn minder kinderen per gezin en meer alleenstaande ouders. Op basis van deze prognoses voorspelt de provincie dat er een (tijdelijke) mismatch zal ontstaan tussen vraag en aanbod op de woningmarkt (Conceptnota Beleidsplan Ruimte Limburg, Ruimtelijke strategie 2).

De verwachting dat het bestaande woonpatrimonium niet aangepast is aan de veranderende woonbehoeften versterkt deze mismatch.

Een tweede voorspelling is dat de (vertraagde) groei niet evenwichtig verdeeld is over de regio. In centraal gelegen gemeenten zal de bevolking groeien en in kleinere landelijke gemeenten zal de bevolking krimpen. Op basis van beide voorspellingen stelt ook de provincie Limburg een bouwshift voor: "Vooraleer over te gaan tot nieuwbouw of het innemen van vrije ruimte moeten we het potentieel van het bestaande bebouwingsbestand en ruimtebeslag onderzoeken voor eventueel hergebruik, renovatie, splitsen, samenvoegen, intensiveren, tijdelijk of gedeeld gebruik." (Conceptnota Beleidsplan Ruimte Limburg, Ruimtelijke strategie 2)

Zowel Vlaanderen als de provincie zien tijdelijk ruimtegebruik als één van de mogelijke antwoorden op de hoge maatschappelijke kosten van ons huidig verspreid woonmodel en op de verwachte demografische trends. Laat die mobiele woonunits dus maar komen.

### 2 Naar een wildgroei van mobiele woonunits

Het verhaal van de bouwshift is een verhaal dat al meer dan 100 jaar meegaat. Zo introduceerde Ebenezer Howard eind 19de eeuw zijn Garden Cities als een strategie om de suburbane wildgroei van een stad als Londen te stoppen en te investeren in compacte en zelfvoorzienende "tuinsteden". Eenzelfde strategie ligt achter de naorlogse uitbreidingswijken in Nederland en de banlieues in Frankrijk.

Het is een verhaal dat we als planner ook in Vlaanderen al lang vertellen. Zo stelt de Wet op de Stedenbouw van 1962 dat "De ruimtelijke ordening van het land, de streken, gewesten en gemeenten (...) wordt ontworpen zowel uit economisch, sociaal en esthetisch oogpunt met als doel 's lands natuurschoon ongeschonden te bewaren." Ook vandaag nog blijven we op die zelfde nagel kloppen. Het verschil met 1962 is dat we dit niet langer alleen doen. Zo krijgen we steun vanuit de architectuursector (o.a. Team Vlaams Bouwmeester), de natuursector (o.a. Natuurpunt, Vlaamse Landmaatschappij, Bond Beter Leefmilieu), de mobiliteitssector (o.a. Fietsberaad, de Lijn), de zorgsector, de landbouwsector, enz.

Maar, ondanks deze aanhoudende inspanningen en deze groeiende steun slaat het verhaal niet aan. Sinds 1990 is het percentage open en halfopen bebouwing in Vlaanderen min of meer constant gebleven. De Vlaming wil vrijstaand wonen, zelfs al moet hij almaar meer voor betalen en tevreden zijn met almaar kleinere percelen (Zie VRIND 2015 en 2017).

Onder ruimtelijk planners bestaat daarom ook de vrees dat mobiele woonunits een zoveelste instrument zullen zijn voor de Vlaming om zijn (verspreide) woondroom te realiseren en zo een model in stand te houden dat maatschappelijk niet langer verantwoord is.

### 3 Wat nu?

Moeten we nu inzetten op mobiele woonunits of niet? Helpen ze om de bouwshift te realiseren of werken ze deze net tegen? Zoals aangegeven groeit de steun voor een meer zorgvuldig ruimtelijk beleid (ook al zien we dat niet vertaald in het bouw- en woongedrag van de Vlaming). Maar, wat stilaan ook duidelijk wordt, is dat met de steun ook de weerstand blijkt toe te nemen. "Hebben wij daarvoor zo hard gewerkt? Willen we al onze gemakken weer afgeven?" (Zaterdag 25 mei 2019 – de Standaard weekblad)

Bewoners verzetten zich almaar luider tegen de komst van windmolens, nieuwe verkavelingen, verdichtingsprojecten, enz. De mensen begrijpen niet dat de nationale media de hele tijd over dat klimaat bezig zijn. Wat blijft hangen, is het gevoel: het zal weer geld kosten, we zullen niets meer mogen. De auteur van het krantenartikel heeft het over een Vlaanderen op twee snelheden met één deel van de bevolking dat zich zorgen maakt over het einde van de planeet en een ander over het einde van de maand. Voor we het goed en wel beseften is de bouwshift uitgegroeid tot een even polariserend thema als migratie, klimaat of de splitsing van België, en drijft het (politieke) partijen uit elkaar die tot voor kort nog samen aan eenzelfde zeel trokken (Zo beschrijft Dave Sinardet bijvoorbeeld hoe de polarisering rond mobiliteits- en klimaatmaatregelen voor spanningen zorgen tussen groen en rood. Zaterdag 29 februari 2020, de Standaard).

In zo'n situatie heeft het geen zin om in algemene principes te blijven spreken "Meer met minder", of in algemene regels "Enkel die plaatsen met een goede aansluiting op openbaar vervoer mogen verdichten".

Om te voorkomen dat iedereen zich terugtrekt in zijn eigen gelijk, moeten we die algemeenheden achter ons laten en net vertrekken vanuit specifieke situaties, met specifieke uitdagingen en specifieke gemeenschappen die door deze uitdagingen getroffen worden. Denk aan een slecht ontsloten kern met een vergrijzende en weinig mobiele bevolking (maar een sterk verenigingsleven), of een verloren woonlint waar de eigenaars kampen met toenemende leegstand (met een hoge erfgoedwaarde), of een verkaveling uit de jaren zestig waar de eigenaars de factuur betalen van een lage energiescore (maar wel allemaal een grote tuin hebben). De tastbare urgentie van deze situaties maakt dat partijen bereid zijn om hun loopgraven te verlaten om samen naar haalbare oplossingen te zoeken.

### 4 We wonen allemaal mobiel

We moeten als planners en beleidsmakers ons verhaal dus anders leren vertellen en mensen niet langer angst aanjagen met doemscenario's en rampcijfers. We verkavelen onze laatste open ruimte aan een snelheid van 6 hectare per dag of we proberen te verleiden met ideale toekomstbeelden. Een toekomst waarin we verweven, intensiveren, hergebruiken en ruimte alleen tijdelijk innemen. Neen, we moeten ons verhaal leren opbouwen rond herkenbare woon- en leefpraktijken met herkenbare uitdagingen, maar ook met innovatieve antwoorden.

Zo zouden we het bijvoorbeeld kunnen hebben over innovatieve woonvormen zoals die groep senioren die een co-housingproject startte in een veel te grote villa, of die familie die al jaren met verschillende generaties in een verkaveling onder één dak woont, of dat nieuw samengesteld gezin dat om de andere week de tuin van het oudere koppel naast hen mag gebruiken. We zouden het ook over innovatieve vormen van bedrijvigheid kunnen hebben, zoals dat bedrijfje dat een trampoline op zijn overmaats terrein plaatst voor kinderen uit de buurt, die twee bedrijven die een oprit delen om zo hun opslagruimte meer te kunnen benutten, of al die ondernemende Vlamingen die in hun garage een hondenkapsalon, traiteurzaak of fietsenherstelplaats beginnen. Om nog te zwijgen over innovatieve vormen van beheer zoals het samen opvangen van regenwater of het samen onderhouden van tuinen.

Dit zijn allemaal woon- en leefpraktijken die niet aan de oppervlakte komen, die niet in de berekeningen van de maatschappelijke meerkosten van verspreid wonen zijn opgenomen. Ze gaan het ruimtelijk rendement van de meer stedelijke varianten nooit evenaren, maar ze tonen wel aan dat er in verkaveld en verspreid Vlaanderen heel wat beweegt. Wat deze innovatieve woon- en leefpraktijken gemeenschappelijk hebben, is dat het vaak om tijdelijke situaties gaat, die een antwoord bieden op een toevallige set urgenties en die inspelen op een toevallige set kansen. Met andere woorden, we wonen allemaal "mobiel" en veranderen onze woning en woonomgeving sneller dan planners en beleidsmakers kunnen volgen.

### 5 Leren mobiel wonen

Het aanpakken van de polarisatie rond de bouwshift en het inzetten van mobiele woonunits binnen deze ambitie, vraagt om een andere rol van de overheid. We mogen ons niet langer beperken tot het uitwerken (en handhaven) van generieke richtlijnen, maar moeten (ook) durven onderhandelen over particuliere cases. We moeten onze dichtgetimmerde set regels durven inruilen voor een open set vragen. Enkel door met meer open regels te werken, krijgen we greep op het unieke karakter van onze woon- en leefpraktijken en op de weerstand bij heel wat mensen om deze praktijken te veranderen.

Waar zit de precieze urgentie? Wie zijn de betrokken gemeenschappen? Waar liggen kansen voor het introduceren van mobiele woonunits? Om dan pas de ultieme plannersvragen te stellen: hoe bewaak je kwaliteit? Wat als alle burens plots ook een mobiele woonunit willen? Mag dit echt overal? Hoe handhaaf je dit? Planners mogen deze vragen niet langer alleen beantwoorden, maar moeten dit doen in overleg met de betrokken actoren, de burens (die misschien ook een mobiele unit willen) en de ruimere gemeenschap. Hoeveel van die mobiele units kan onze wijk aan voor ze overlast beginnen te genereren? Mag zo'n zorgunit op de oprit staan, of enkel uit het zicht in de tuin? Wat doen we met de bijkomende verharding? Als we het eens zijn, hoe leggen we dan onze afspraken vast? Wat doen we als iemand zich niet aan de afspraken houdt?

Dat klinkt als een erg intensieve rol, om voor elke aanvraag een onderhandelingstraject op te starten. Planners zijn vandaag al overbevraagd. Toch hoeft dit niet veel tijd te kosten. Zo'n onderhandeling moet immers niet telkens van nul te beginnen. Zo zien we in heel wat wijken bewonerscollectieven ontstaan die bezorgd zijn over de leefbaarheid van hun woonomgeving en die beslissen om hier samen over na te denken, projecten te formuleren en concrete acties te ondernemen. Meestal zijn dit sociale acties, zoals straatfeesten, wijkwandelingen of buurtwedstrijden, maar meer en meer zijn dit ook ondernemende acties, zoals toekomstdebatten, cocreatiewerkshops of ruimtelijke ingrepen. In heel wat wijken loopt er dus al een debat over de bouwshift, alleen willen ze het zo niet heten.

De "andere" rol die de overheid zou moeten opnemen, komt dan neer op het ondersteunen van deze debatten, logistiek en inhoudelijk. Zo vragen heel wat bewonerscollectieven om randvoorwaarden waarbinnen ze over hun eigen toekomst kunnen nadenken. Randvoorwaarden die wijk- en gemeentegrens overschrijdend werken. Waarom laat je als overheid bijvoorbeeld mobiele woonunits toe in de ene wijk, maar laat je daarnaast ook een woonuitbreidingsgebied ontwikkelen? Of, ken je als overheid de impact die mobiele woonunits zullen hebben op het sluipverkeer in de aangrenzende wijken? Maar, waar vooral nood aan is, zijn randvoorwaarden die vertrekken vanuit een visie op het geheel. Waarom wel tijdelijke units toelaten en geen tijdelijke woningopsplitsingen? Of, hoe verhoudt het beleid rond mobiele woonunits zich bijvoorbeeld tot veilige fietspaden, rustige woonomgevingen, werkbaar werk en toegankelijke zorg? Allemaal zaken waarvan mensen dachten dat ze deze verworven hadden en waarvan ze vandaag vrezen dat ze deze zullen verliezen aan klimaatmarsen en bouwshiftplannen.

---

Afbeelding: © Landelijke Gilde- fotograaf Philippe Deboey