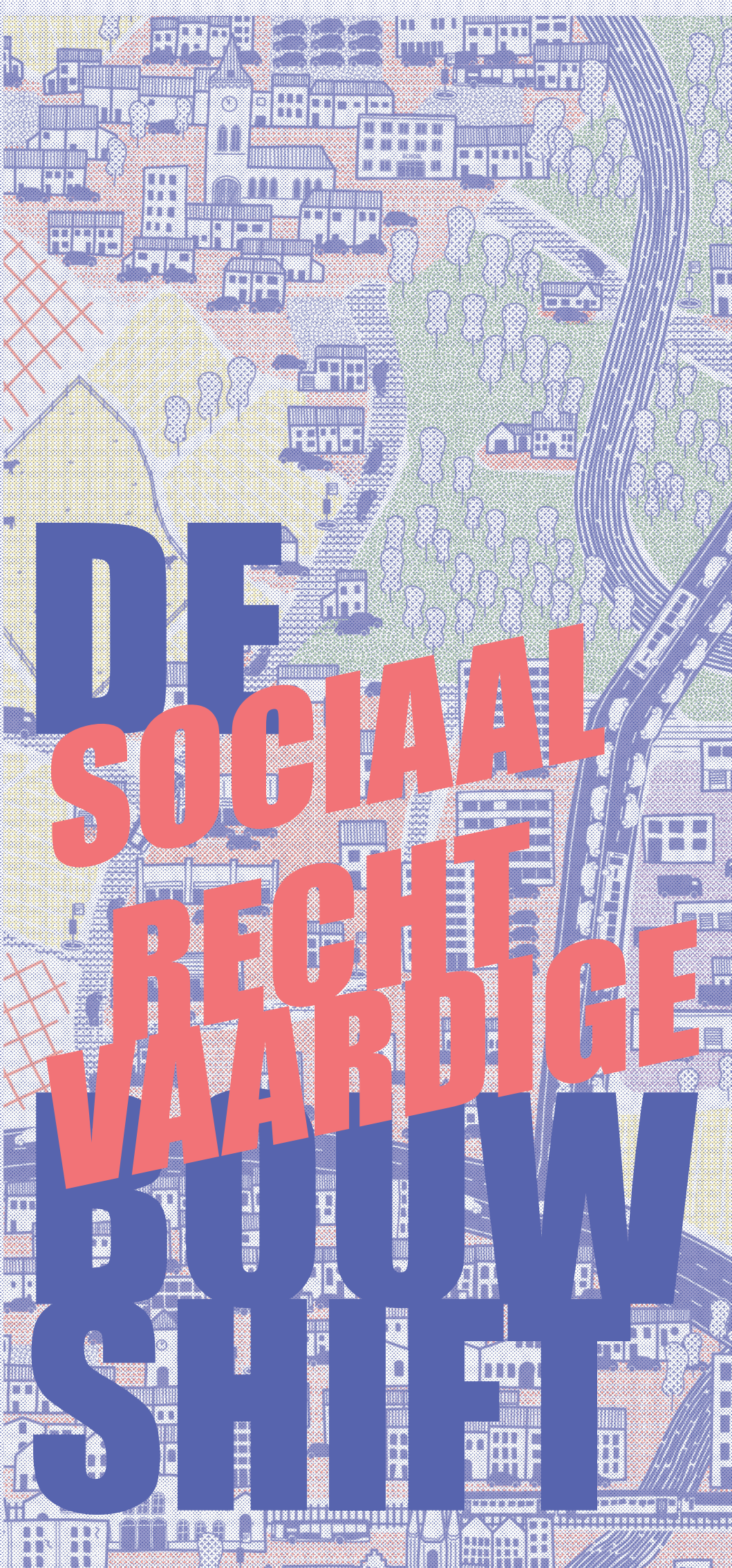




DE SOCIAAL RECHT VAARDIGE BUUWW SHIFT



Ruimtelijke ordening. Dat klinkt niet erg spannend, maar eigenlijk gaat het gewoon over de inrichting van het land, onze wijken en onze straten. En dat belangt natuurlijk iedereen aan.

Toch horen we er maar weinig over. Heb jij bijvoorbeeld al gehoord van de bouwshift, de toekomstvisie voor een betere ruimtelijke ordening in Vlaanderen? Misschien niet, en dat is jammer. Want ruimtelijke ordening is een van onze sterkste wapens om onze welvaart en levenskwaliteit te beschermen, zeker in het licht van de klimaatverandering.

Vlaanderen is de meest dichtbebouwde regio in Europa. Onze complexe ruimtelijke ordening zorgt steeds vaker voor problemen. Denk bijvoorbeeld aan de eindeloze files, of aan de regelmatige overstromingen. Als antwoord op deze uitdagingen bedacht de Vlaamse Regering de bouwshift, vroeger ook bekend als de betonstop — een strategie rond slimmer bouwen en het behoud van kostbare openbare ruimte.

Die bouwshift is meer dan nodig. Maar het huidige beleid dat deze shift op gang moet trekken is niet ambitieus genoeg. Meer zelfs, het is onrechtvaardig, want het leidt tot een ongelijke herverdeling van middelen. Die ongelijkheid is trouwens geen nieuw probleem, maar zit diepgeworteld in de ruimtelijke ontwikkeling van België en Vlaanderen in de voorbije eeuw. En dat is iets wat we liever in het verleden laten.

Wij schreven een manifest voor een ambitieuze en sociaal rechtvaardige bouwshift. Omdat die nodig is, én mogelijk is. Ons manifest vind je aan de andere kant van dit pamflet. Hier lees je eerst de analyse die aan dat manifest voorafging. We graven dieper in het verleden en presenteren een paar cruciale keuzes voor de toekomst.

Lees je mee?

Laten we even teruggaan in de tijd. Vlak voor de Tweede Wereldoorlog is amper 1,59% van de oppervlakte bebouwd. Veel Vlamingen wonen in kleine dorpen met tientallen woningen, enkele boerderijen, buurtwinkels en cafés **1**

Vlaanderen voor WO II



Vlaanderen transformeert sterk na WO II

Een ingrijpende gebeurtenis als een wereldoorlog zorgt altijd voor transformatie. Het leven zoals het was, bestaat niet meer. Na WOII stijgt de bevolking snel — hallo, babyboomers — en de woningnood is torenhoog. De inspanningen die de overheid voor de oorlog leverde om meer huisvesting te voorzien, zijn niet langer voldoende. En dat zorgt voor een paar opvallende maatschappelijke trends.

Elk op zijn erf

Ook na WOII blijft de Belgische overheid individueel eigendom promoten als hét woonideaal. Vanaf de jaren 60 krijgen aspirant-eigenaars extra steun met de Woonbonus. Mede door deze steun zal tussen 1930 en 2000 het woningbezit meer dan verdubbelen: van 35% naar maar liefst 72%. Deze enorme privatisering van het woonbestand doet ook de ruimte-inname sterk stijgen. Vlamingen kiezen ervoor om steeds groter en bij voorkeur vrijstaand te bouwen.

In de gewestplannen (1976-1980) wordt bovendien beslist dat gronden niet gewoon meer gronden mogen zijn, maar een specifieke bestemming moeten krijgen. Volgens deze plannen zijn woon- **3** en woonuitbreidingsgebieden **4** de “juiste” zones om in te wonen en bouwen. De gronden in deze zones worden zo plots een stuk meer waard dan gronden die buiten deze zones vallen — de zogenaamde zonevreemde gronden **5**.



Eigen verwerking. Bron: Ruimterapport Vlaanderen 2021, departement omgeving

Natuurlijk zorgt zo'n onderverdeling voor problemen. Want wie de juiste mensen kent of goed kan lobbyen, kan zo misschien beïnvloeden welke bestemming (hun) gronden krijgen, en daarmee hoeveel ze waard zijn. Zo worden veel meer gronden dan nodig tot woon- en woonuitbreidingsgebied ingekleurd. Eigenaars van zonevreemde woningen of gronden, die de waarde van hun eigendom stevig zien slinken, zijn daar niet mee opgezet. Om ook hen blij te houden, ontstaat er in de jaren die volgen een heus uitzonderingsbeleid. Nieuwe bouwovertradingen worden amper bestraft, en meer zonevreemde woningen verschijnen quasi onbelemmerd in de open ruimte. Zo wordt Vlaanderen stilaan volgebouwd. In landbouwgebied **6**, maar vaak ook in waardevolle natuurgebieden **5**.

Koning Auto

Na de Tweede Wereldoorlog en vooral vanaf de jaren 50 is het welvaartsoptimisme overal. The sky is the limit, de toekomst bubbelgumroze. Leve de individuele vrijheid! Het buurtspoorwegennet **8** wordt afgebouwd en het dichtste wegennet van Europa aangelegd. Een auto aanschaffen en voltanken is fiscaal voordelig en parkeren kan bijna overal. En hoe meer de auto ingeburgerd raakt, hoe vaker nieuwe voorzieningen als ziekenhuizen, winkelcentra en bedrijfsterreinen op 'autolocaties' (**9**) komen te liggen: plekken die slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of met de fiets. De heerschappij van Koning Auto is een feit, net als de verdere individualisering van onze samenleving. Meer verkeersdoden, eindeloze files en luchtvervuiling maken allemaal deel uit van deze nieuwe realiteit.

Ruimtelijke wanorde

De groeiende bevolking, de stijgende welvaart en het individualistische woon- en verplaatsingsmodel hebben grote gevolgen voor onze ruimtelijke ordening. Rondom de steden groeien suburbs, en ook het Vlaamse platteland verstedelijkt razendsnel. Lintbebouwing, verkavelingen **10** en vakantiehuisjes **11** schieten als paddenstoelen uit de grond. Functies zoals wonen, werken en handel, die zich voorheen concentreerden in wijken of dorpskernen, worden volgens de bestemmingsplannen horizontaal uitgespreid. Elk nemen ze een eigen stukje van de schaarse open ruimte in, die blijft verder versnipperen en krimpen. In 1969 beslaat de bebouwde oppervlakte 2,6%, in 1989 3,53% en in 2019 al 5,92%. En zo is er al snel helemaal niets ordelijks meer aan onze ruimtelijke ordening.

Stijgende ongelijkheid

Als iedereen gaat vechten om een stukje voor zichzelf, gebeuren er twee dingen. Eén: onze open ruimte blijft krimpen. Twee: de kwetsbaarste mensen vallen uit de boot.

Nochtans had de Belgische focus op individueel woonbezit oorspronkelijk een democratisch doel. De premies en leningen zorgden ervoor dat meer mensen, ook binnen de lagere inkomens, een eigen woning konden kopen. Ook sociale huurwoningen konden voortaan door hun huurders worden opgekocht. Zelf bezitten is immers beter, toch? Even werkte deze strategie, maar daar komt snel verandering in.

Woonsubsidies in Vlaanderen bereiken steeds meer de hogere inkomens

1. Terwijl in de jaren 1970 vele Vlamingen dankzij woonsubsidies een woning konden bemachtigen ongeacht hun inkomen

3. zo wordt het voor lagere inkomens steeds moeilijker een woning te bemachtigen en vinden woonsubsidies steeds meer de weg naar de hogere inkomens



In 2018: Van de 20% hoogste inkomens halen 90% de woonsubsidies binnen terwijl bij de 20% laagste inkomens maar 50% dat doen

2. zal het woonbeleid vanaf de jaren 1980 liberaliseren. De vrij markt krijgt vrij spel en woningen worden fors duurder



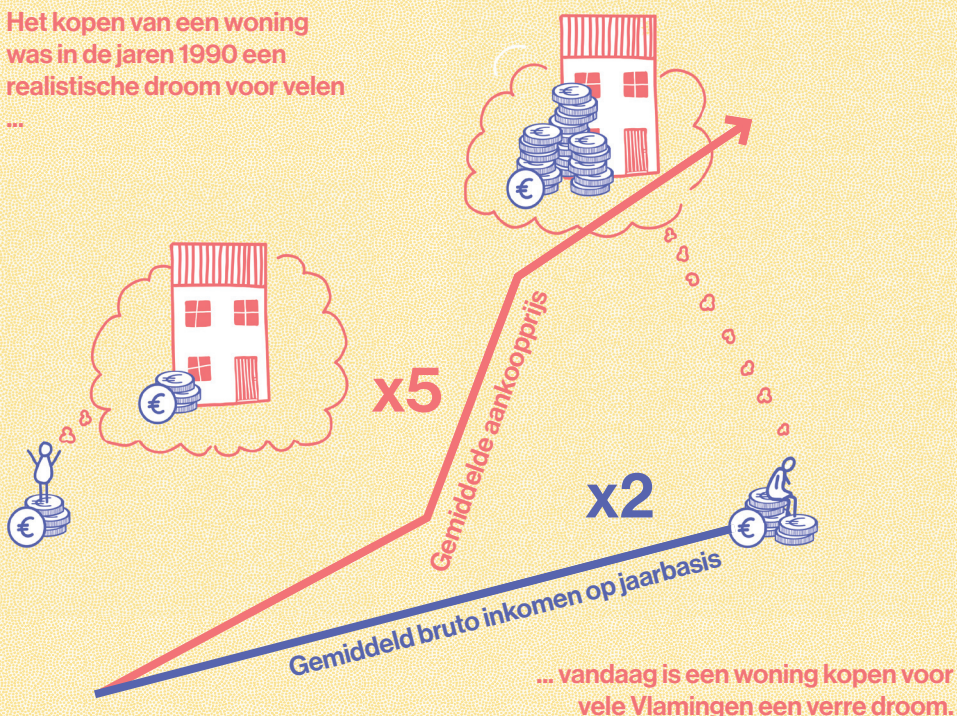
Eigen verwerking,
Evolutie aandeel
eigenaars naar equivalent
inkomenskwintiel, Vlaams
Gewest, 1976-2018
Bron: Socio-economisch panel
1976, 1985, 1997, Woonsurvey
2005, GWO 2013, Woonsurvey
2018

Na decennia de steden te hebben verwaarloosd, besluit de overheid in de jaren 1990 om te investeren in stadsontwikkeling, met behulp van privaat kapitaal. Maar meer stadsontwikkeling zorgt zo helemaal niet voor meer betaalbare woonprojecten. Woningen, vooral in vernieuwde buurten of complexen, worden beleggingsproducten **12**. Dat drijft niet alleen de prijzen op voor de woningen in kwestie, maar het zet ook een nieuwe, duurdere standaard voor de rest van het land.

Sinds 1990 is de gemiddelde woningprijs veel sneller gestegen dan het gemiddelde inkomen. De omschakeling naar een meer liberaal woonbeleid zorgt ervoor dat lage inkomens steeds moeilijker een woning kunnen kopen en woonsubsidies vaker de weg vinden naar de hogere inkomens. En zo zijn er heel wat mensen die zich plots geen eigen woning meer kunnen veroorloven.

Het kopen van een woning
was in de jaren 1990 een
realistische droom voor velen

...



... vandaag is een woning kopen voor
vele Vlamingen een verre droom.

Terwijl deze groep de afgelopen decennia steeg, daalde tegelijkertijd het aandeel van sociale huisvesting. Wist je dat er momenteel meer gezinnen wachten op een sociale woning dan er één bewonen? Huursubsidies moeten ondertussen het gat tussen hoge huurprijzen en de lage lonen dichten. En zo vinden overheidsbudgetten die naar een structurele aanbouw van sociale huisvesting **13** hadden kunnen gaan, opnieuw hun weg naar private eigenaars.

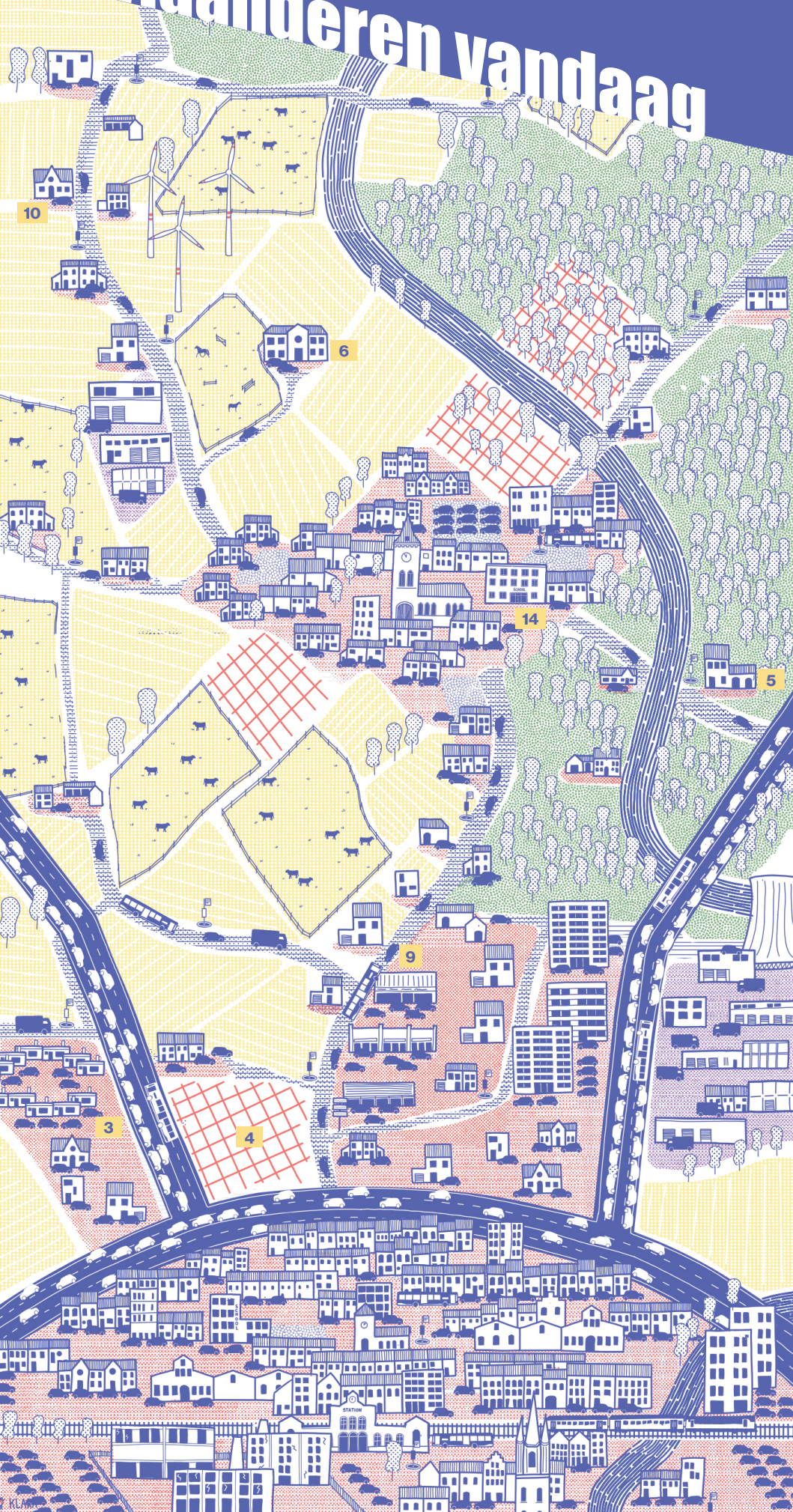
Speculatie loont

Veel Vlamingen kopen stukken grond als extra spaarcent voor hun pensioen of voor hun kroost, in de hoop dat deze investering met de tijd in waarde zal toenemen. Elke verandering die de waarde van deze grond kan beïnvloeden, wordt dan ook met argusogen bekeken. Bouw- of infrastructuurprojecten blijven aanslepen of zakken weg in juridisch drijfzand, vaak omdat ze mogelijk de waarde of het gebruik van naburige grond inperken. Zo wordt het in Vlaanderen heel moeilijk om nog iets te bouwen of te ondernemen, laat staan om ruimte te maken voor belangrijke maatschappelijke transformaties. Met de tijd groeit immers de perceptie dat het individuele eigendomsrecht absoluut is en boven het algemeen belang staat.

Dit geldt ook voor de rechten van woonuitbreidingsgebieden. Die waren oorspronkelijk bedoeld als een tijdelijke maatregel om huisvestingsnood aan te pakken, maar werden uiteindelijk stilzwijgend verlengd. Dit heeft geleid tot het idee dat er een absoluut recht bestaat om te ontwikkelen. En zo ontstaat een fictieve bubbel van grondwaarde voor gronden waar het eigenlijk niet verstandig is om te bouwen. Geen enkele beleidsmaker die zich eraan waagt om deze bubbel te doorprikken.

Hier staan we dan. Vlaanderen is vandaag volledig ruimtelijk verrommeld, en dat heeft grote ecologische, sociale en economische gevolgen die we samen het hoofd moeten bieden.

Vlaanderen vandaag



Ecologische gevolgen — verrommeld en verhard

Onze versnipperde ruimtelijke ordening heeft geleid tot een extreme verharding van het landschap, maar liefst 15,3% van de ruimte in 2021. Als het regent, dringt er te weinig water in de bodem, en dat zorgt voor een dubbel probleem. In droge periodes zijn er amper waterreserves om op terug te vallen, en bij zware regenval kan het water nergens heen, wat voor overlast zorgt.

Dit alles vindt dan nog eens plaats binnen de bredere, globale context van biodiversiteitsverlies en klimaatverandering. De komende jaren zullen we te maken krijgen met extremere weersomstandigheden, zoals hittegolven, overstromingen en droogte. Tenzij we resoluut actie ondernemen, zullen onze huidige problemen alleen maar acuter worden.

Sociale gevolgen — een woekerende woningcrisis en groeiende ongelijkheid

De sociale gevolgen worden te vaak vergeten. Er heerst een heuse woningcrisis, want de woonkost stijgt veel sneller dan de laagste inkomens. Een woning kopen wordt steeds moeilijker en kwaliteitsvolle betaalbare alternatieven zijn er steeds minder. Voor veel ouderen is hun karig pensioen lang niet genoeg om een bescheiden appartement nabij voorzieningen of een kamer in een woonzorgcentrum te betalen. Jongvolwassenen betalen zich blauw aan huur en kunnen alleen met een fikse bijdrage van de ouders hopen op een eigen huis. Mensen met een migratieachtergrond belanden vaak in jobs met lagere inkomens, waardoor ze zich noodgedwongen moeten richten op een huurmarkt waar nog altijd sterk gediscrimineerd wordt. Er is een schrijnend tekort aan sociale woningen, en de kwaliteit van de huurmarkt gericht op lage inkomens is ondermaats. Meer en meer mensen werken een heel leven, staan daarbij vele belastingen af en kunnen toch niet kwalitatief wonen. En dat terwijl een groep welgestelde eigenaars flink verdient aan hun eigendom, amper belastingen betaalt en hun kinderen een royale, fiscaal voordelige erfenis kan doorgeven. In welke wereld is dat eerlijk?

In de stad wonen is voor veel mensen te duur. Maar in de dorpskernen verdwijnen vele voorzieningen [14](#), zoals zorg, buurtwinkels en het sociaal-culturele leven. Zo slaat ook de eenzaamheid toe. Openbaar vervoer wordt al decennialang verwaarloosd. Zij die geen auto kunnen bezitten of besturen, worden zo sterk beperkt in hun verplaatsingen.

Economische gevolgen — peperdure infrastructuur en dienstverlening

Omdat we zo verspreid wonen, zijn alle nutsleidingen — water, elektriciteit, riolering, internet en warmtenetten — ook nog eens inefficiënt en peperduur. Wist je bijvoorbeeld dat 400.000 woningen in Vlaanderen nog niet eens zijn aangesloten op de riolering? Hetzelfde geldt voor diensten aan huis zoals post, poetshulp of thuiszorg, — Vlaamse thuiszorgers rijden samen elke dag wel vijftien keer de wereld rond! Deze maatschappelijke kosten zullen met de vergrijzing enkel toenemen. En dan hebben we het nog niet eens gehad over ons verkeer, dat ondanks de enorme kosten van wegenbouw en onderhoud voortdurend blijft vastlopen.

Net nu maatschappelijke en ecologische transities zo hard nodig zijn, is het onmogelijk om snel en efficiënt beslissingen te nemen. En zo blijven we vastzitten in een vicieuze cirkel waarin ecologische, sociale en economische uitdagingen elkaar voortdurend in de hand werken

De bouwshift die weinig veranderen zal

Als antwoord op alle ruimtelijke problemen komt de Vlaamse overheid met de bouwshift. Dit plan houdt in dat we tegen 2040 geen nieuwe open ruimte meer aansnijden. Dat zijn mooie woorden, want onze schaarse open ruimte beschermen en koesteren is enorm belangrijk. Maar als we verder kijken dan de mooie woorden, zien we al snel een andere realiteit. Gekozen beleidsmaatregelen gelinkt aan de huidige bouwshift missen niet alleen hun doel om de open ruimte te beschermen, vaak maken ze de sociale ongelijkheid erger. Laat ons een paar beslissingen van de regering onder de loep nemen en bekijken welke gevolgen ze hebben.

Eigenaars van herbestemde gronden worden bijzonder gul vergoed. De Vlaamse regering heeft besloten om de bestaande regeling voor herbestemming van woonuitbreidingsgebieden aan te passen en de compensatie voor eigenaars stevig op te krikken, in lijn met de huidige marktwaarde. Daarmee zijn ze veel guller dan onze buurlanden. Een kleine groep (2%) van bovengemiddeld welgestelde Vlamingen, grootgrondbezitters en speculanten, ziet de waarde van hun eigendom plots vermenigvuldigd en harkt een aanzienlijk deel van de overheidsbudgetten binnen. Afhankelijk van hoe deze huidige marktwaarde berekend zal worden, kan deze kost wel 31 miljard bedragen. Ja, je leest het goed, 31 miljard! Dat is haast het dubbele van de geschatte 16 miljard aan besparingen die de bouwshift op termijn kan opleveren.

Gemeenten moeten kiezen tussen open ruimte of sociale voorzieningen en dienstverlening. Veel experts wijzen erop dat er onder het huidige beleid weinig zal veranderen. De gemeenten zijn namelijk zelf verantwoordelijk voor de herbestemming van woonuitbreidingsgebieden (en het grootste deel van de kosten). Omdat zij vaak met beperkte budgetten werken, is dit voor hen een stevige verantwoordelijkheid. Lokale overheden moeten kiezen tussen investeren in de open ruimte, zoals de bouwshift voorschrijft, of in alle andere essentiële dingen die hun gemeente draaiende en leefbaar houden. Dit is geen faire keuze. Zeker niet voor gemeenten met beperkte middelen, waar grotere aantallen kwetsbare burgers wonen. Zij hebben nu al veel moeite om het niveau van dienstverlening en voorzieningen op peil te houden. Het is dan ook nu al duidelijk dat heel veel gemeenten de ambities van de bouwshift niet zullen kunnen waarmaken.

Winsten van bouwshift zullen een beperkte sociale meerwaarde genereren. De bouwshift streeft naar een 'verdichting'. Dat wil zeggen: extra woningen voorzien in steden, dorpskernen en bij vervoersknooppunten. Maar meer mogen bouwen betekent in de praktijk extra winst voor de eigenaar van de grond in kwestie, en dat zijn meestal private eigenaars.

Het instrumentendecreet legt een belasting op als men deze meerwaarde wil realiseren door de grond te ontwikkelen. Deze belasting is eerder beperkt, net om projectrealisatie uit privaat initiatief niet te beknotten. Dat lijkt nodig, want overheden hebbende afgelopen decennia hun grondeigendommen sterk verkocht. De verkoop van publieke gronden in bezit van de Belgische spoorwegbeheerder is hier een sprekend voorbeeld van. Toplocaties nabij spoorweginfrastructuur werden verkocht om besparingen in het openbaar vervoer te compenseren. En zo ligt het initiatief van verdichtingen vooral bij private partijen. Omdat gemeenten vaak niet de capaciteit of onderhandelingspositie hebben om sociale meerwaarde in deze ontwikkelingen af te dwingen, zal deze beperkt zijn.

Subsidies zijn er voor wie alles al voor elkaar heeft. Subsidies om woningen klimaatneutraal te verbouwen zijn ontworpen op maat van de individuele woning. Zo gaat een grote hap van het overheidsbudget naar grote vrijstaande woningen en woningen op plaatsen waar nooit gebouwd had mogen worden, zoals in natuurgebied of op watergevoelige gronden. Noodzakelijke renovaties van woonensembles of appartementengebouwen, waar doorgaans mensen met lagere inkomens wonen, vinden een stuk moeilijker de weg naar die honingpot. En dat terwijl compactere of gedeelde woonvormen eigenlijk veel duurzamer zijn.

Diezelfde trend zien we ook in mobiliteit terugkomen. Het nieuwe vervoersplan

Diezelfde trend zien we ook in mobiliteit terugkomen. Het nieuwe vervoersplan van De Lijn streeft naar een betere en prioritaire verbinding van kernen. Op zich is dit logisch, maar hierdoor worden duizenden haltes op meer afgelegen locaties afgeschaft, zonder een degelijk alternatief. De allerkwetsbaarsten zijn opnieuw de dupe van een zwak en ondergefinancierd openbaar vervoer. Auto's, daarentegen, krijgen heel wat overheidssteun, van nieuwe subsidies voor elektrische wagens tot belastingvoordelen voor salariswagens, waarvan het aandeel blijft stijgen.

We hebben een duidelijke keuze te maken

We hebben een duidelijke keuze te maken. Wat voor toekomst willen we? Willen we de speculatieve waarde van grondeigendom, vooral in handen van welgestelde burgers, beschermen, ten koste van gelijke kansen of de klimaatdoelstellingen? Of willen we de uitdagingen van morgen eerlijker aanpakken?

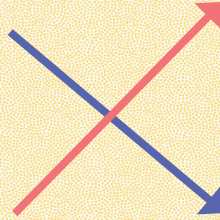
Laten we twee keer tijdreizen naar Vlaanderen in 2050. Eén keer onder het huidige beleid met de bouwshift, en een tweede keer met een ambitieuze en sociaal rechtvaardige herdenking.

Maatschappij

Beschikt over onvoldoende middelen voor een bouwshift en sociaal flankerend beleid

Private belangen

Maatschappelijke belangen



Sociaal onrechtvaardige distributie

Baten

Lasten

In een bouwshift onder het huidige beleid worden de opbrengsten en kosten onevenredig verdeeld. Terwijl winsten vooral privaat worden geoogst, krijgt de overheid en dus de belastingbetaler het leeuwendeel van de rekening gepresenteerd.

... Onder het huidige beleid

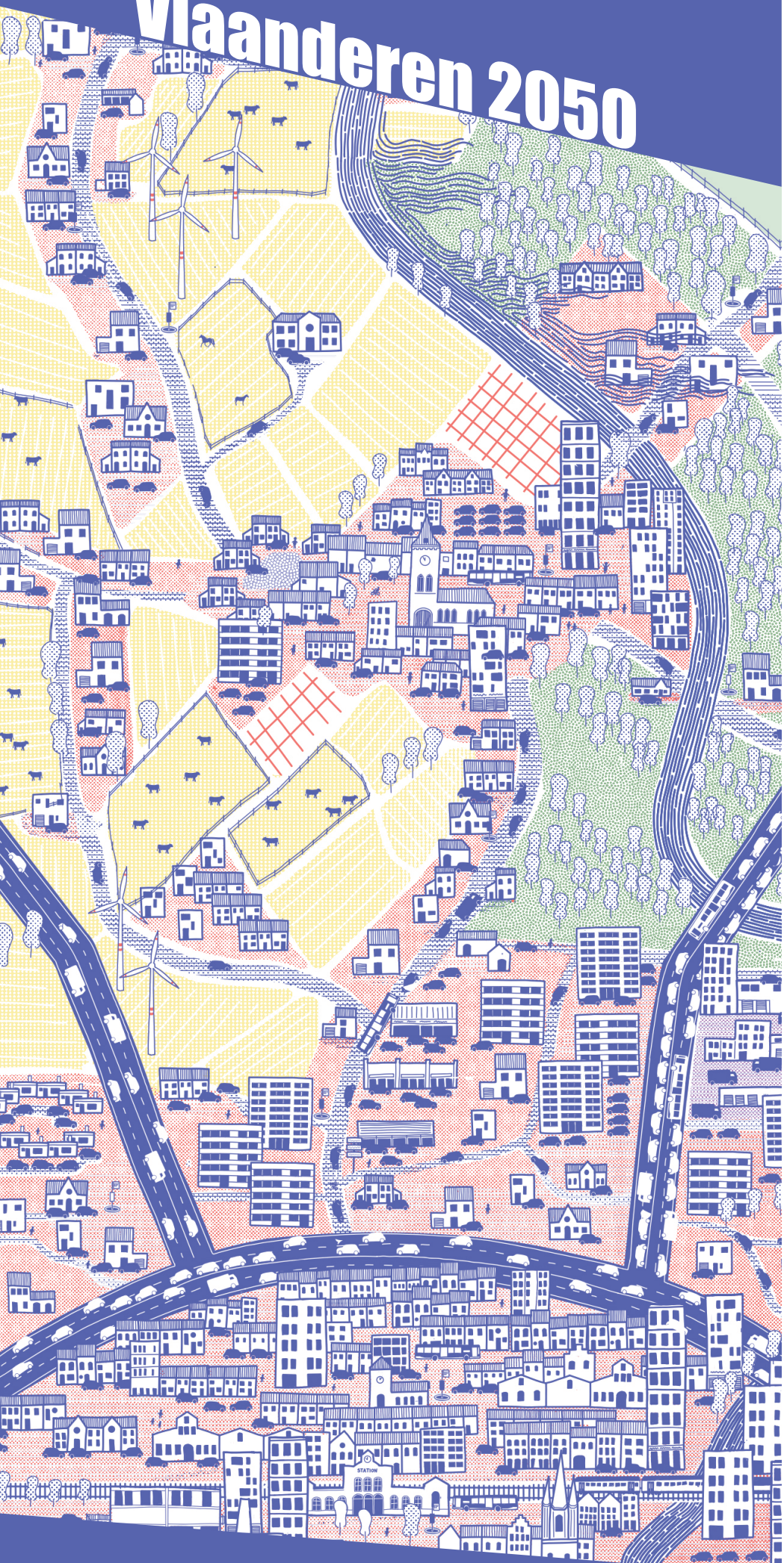
2050. DE INNAME VAN DE OPEN RUIMTE IS BLIJVEN STIJGEN.

Extreme weersomstandigheden, zoals droogte, wind, wateroverlast en stormen, zijn de nieuwe realiteit. Ons ruimtelijk versnipperde landschap is allesbehalve bestand tegen dit soort weer. Woningen in waterrijke gebieden ondervinden zware schade, met hoge persoonlijke en maatschappelijke kosten tot gevolg. (16) De Vlaamse natuur is onvoldoende hersteld (17) om verkoeling te bieden tijdens langdurige hittegolven. We zijn letterlijk aan de elementen overgeleverd.

We hebben onze elektrische wagens, ja. Maar daar staan we even goed mee in de file (18). En omdat we nog altijd zo verspreid wonen, wegen de kosten van heersende problemen en trends, zoals de vergrijzing, nog zwaarder door. De maatschappelijke kloof is vergroot waarbij een grote breuk is ontstaan tussen diegenen die grondeigendom bezitten en zij die dat niet kunnen bezitten.

WAT VOOR TOEKOMST WILLEN WE?

Vlaanderen 2050

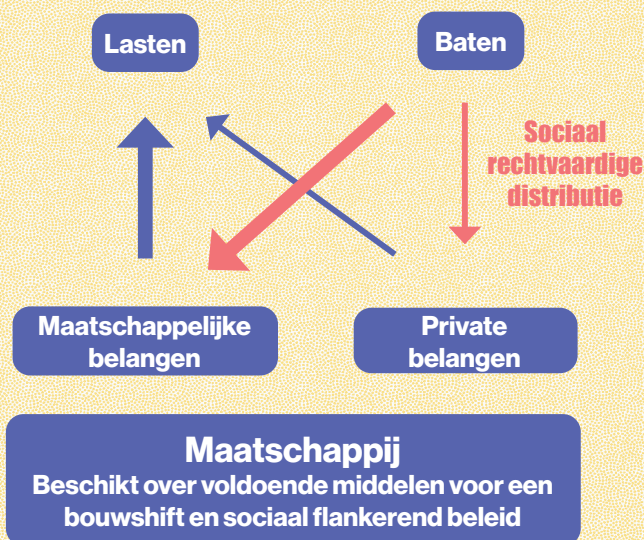


IN DEZE VERSIE VAN DE TOEKOMST GROEIT DE OPEN RUIMTE TOT GROTE SAMENHANGENDE GEHELEN. Zo zijn we voldoende bestand tegen het veranderende klimaat en houden we de biodiversiteit op peil. We hebben sterk geïnvesteerd in betaalbare en aangepaste woningen in steden en dorpskernen (19), en dat heeft zijn vruchten afgeworpen. Meer mensen kunnen comfortabel wonen, ook de kwetsbaarsten. Dorpskernen zijn compacter en bruisender, voorzien van alle nodige voorzieningen en omringd door groen. Dat zorgt niet alleen voor een aangename leefomgeving, het vermindert ook onze afhankelijkheid van auto's. Ook de kosten van infrastructuur en dienstverlening, van zorg tot openbaar vervoer, liggen een stuk lager. En dat maakt geld vrij om te blijven investeren in wat onze samenleving echt nodig heeft.

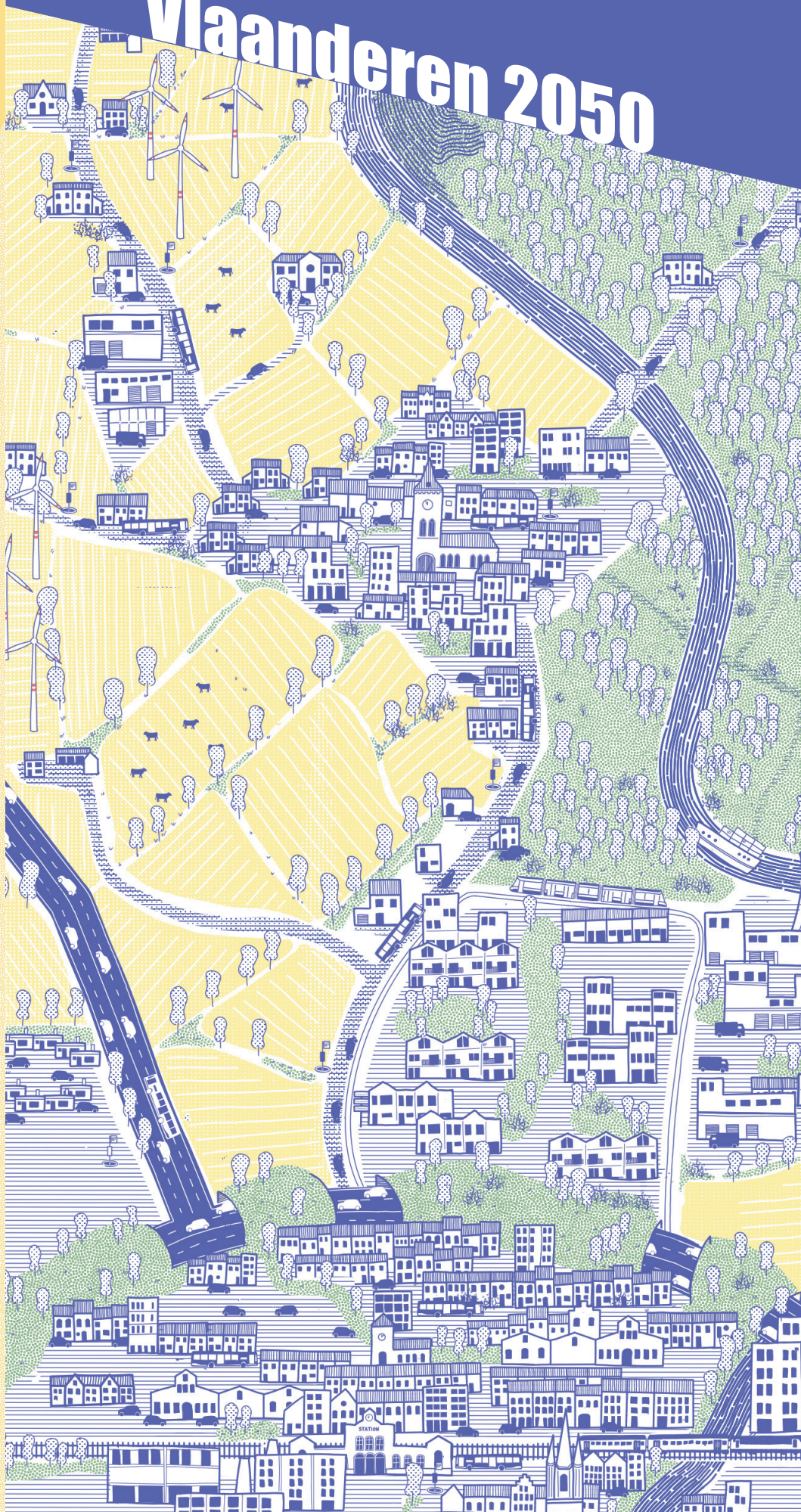
Hoe geraken we daar?

Dat lezen jullie in het manifest aan de andere kant.

Met een sociaal rechtvaardige en ambitieuze bouwshift worden de opbrengsten en kosten fair verdeeld. Zo'n grondige transitie vraagt grote investeringen van de overheid. Het is dan ook logisch dat ze de winsten ervan oogst.



Vlaanderen 2050



DE SOCIAAL RECHTVAARDIGE BOUWSHIFT

We bevoordelen Vlamingen met grondeigendom ten koste van Vlamingen zonder. We investeren meer in Vlamingen die veel woonruimte innemen dan zij die compact wonen. We ondersteunen Vlamingen die zich onduurzaam verplaatsen meer dan zij die dat duurzaam doen. Deze investeringen, die miljarden bedragen, dienen het algemeen belang niet. Ze houden een duurzame transitie van Vlaanderen tegen en bevorderen de ongelijkheid. Een echte bouwshift kan enkel plaatsvinden als we deze onverdiende privileges in het verleden laten. Sociale rechtvaardigheid en een ambitieuze bouwshift hoeven geen contradictie te betekenen. Een sociaal rechtvaardige bouwshift steunt voor ons op zes pijlers.

1...

zet het algemeen belang boven het individueel eigendomsrecht

Wat ons allemaal aanbelangt, is belangrijker dan wat enkelingen aanbelangt. Dat vinden wij maar logisch. Toch is het in de praktijk vaak anders. Zo weegt in Vlaanderen het individuele recht om grond te bezitten en de opbrengsten ervan te maximaliseren vaak zwaarder door dan wat onze samenleving nodig heeft. Historisch wint privébezit het van publieke noden.

Soms worden juridische argumenten gebruikt om dat te rechtvaardigen, zoals het rechtszekerheidsbeginsel. Dat stelt dat de verworven rechten van burgers niet zomaar veranderd mogen worden. Vaste rechtspraak nuanceert dat: een overheid mag het beleid veranderen als dat maatschappelijk gezien nodig is, zolang er een 'billijke' vergoeding voor de getroffen grondeigenaars tegenover staat. Dit principe werd in het Vlaamse instrumentendecreet echter vertaald als een 'marktconforme vergoeding', en vormt zo een van de belangrijkste obstakels voor de bouwshift omdat ze die onbetaalbaar maakt.

Als we dieper in het recht graven, krijgen we een ander beeld. Neem nu dat rechtszekerheidsbeginsel. Dit is bedoeld om burgers te beschermen tegen willekeur van de overheid, niet tegen noodzakelijke maatschappelijke verandering. Toonaangevende internationale rechtspraak stelt bovendien dat de compensatie van grondeigenaars niet verplicht is, en niet gelijk hoeft te zijn aan het geleden nadeel, zolang het eigendomsrecht niet onevenredig wordt aangetast. De marktconforme compensatie is dus niet juridisch onderbouwd.

En er is meer. Want als we het over wetten en plichten hebben, is één ding wél duidelijk. Het is de bestuurlijke plicht van de overheid om beslissingen te nemen in het algemeen belang en zo het welzijn van huidige én toekomstige generaties te waarborgen. De belangen van welgestelde grondeigenaars en projectontwikkelaars boven het algemeen belang stellen, zoals het Instrumentendecreet doet, is dus een puur politieke keuze die juridisch gezien kant noch wal raakt. En dus herhalen we nog maar eens. **WAT ONS ALLEMAAL AANBELANGT, IS BELANGRIJKER DAN WAT ENKELIGEN AANBELANGT.**

2 ...

heft belastingen op eigendom

Grond bezitten wordt al decennialang fiscaal beloond. Eigenaars hebben de waarde van hun gronden en woningen zien ontploffen. Die meerwaarde wordt zowel gecreëerd door de overheid, die de nodige infrastructuur aanlegt, als door de lokale gemeenschap, die een aangename omgeving creëert om er te wonen. Dit is een onverdiend inkomen voor de eigenaar, dat bovendien nauwelijks belast wordt. Dat vinden wij oneerlijk. Er is geen enkele andere groep in de samenleving die zo'n voorkeursbehandeling krijgt.

In plaats van deze historische onrechtvaardigheid recht te zetten, maakt het instrumentendecreet het verschil nog groter. Alle middelen die zo vandaag naar private eigenaars stromen, worden betaald door belastingen die in het huidige systeem grotendeels op arbeid worden geheven. Niet-eigenaars, waaronder veel sociaal kwetsbare groepen, betalen zo dubbel. Ze betalen hoge huurkosten voor hun eigen stek, maar staan via belastingen ook zuurverdiende centen af aan eigenaars. Dat is gewoon heel onrechtvaardig. In die groep van niet-eigenaars bevinden zich bovendien veel (startende) ondernemers of kunstenaars die ruimte nodig hebben om hun praktijk uit te bouwen, maar dit op de gewenste locaties vaak niet kunnen betalen. En zo wordt ook ondernemerschap en creativiteit beknot.

EEN AMBITIEUZE BOUWSHIFT VRAAGT STEVIGE INVESTERINGEN DIE OP TERMIJN DE MAATSCHAPPIJ IN ZIJN GEHEEL TEN GOEDE ZULLEN KOMEN. EN DIE INVESTERINGEN MOETEN NIET EVENREDIG BETAALD WORDEN DOOR HEN DIE HISTORISCH STERK BENADEELD ZIJN GEWEEST.

Daarom pleiten wij voor een belastinghervorming. Grondeigendom moet zwaarder belast worden in het voordeel van arbeid. Dat is niet alleen rechtvaardig, maar ook slim, want je remt speculatie op grond. Eigenaars die belastingen betalen, zullen gemotiveerd zijn om hun gronden te ontwikkelen en efficiënter in te zetten, of te verkopen aan overheden. Zo kunnen overheden ze op hun beurt inzetten voor inclusieve woonontwikkelingen (pijl 3). En daar liggen dan weer kansen voor dalende grondprijzen, een groter woningaanbod en meer ondernemerschap.

3 ...

investeert in inclusieve ontwikkeling

Als we nu niet ingrijpen, dreigen we een Vlaanderen te krijgen met twee realiteiten. Aan de ene kant zijn er plekken waar mensen graag willen wonen, zoals de hippe stadswijken of de groene randgemeenten. Deze plekken zijn voor veel mensen niet meer betaalbaar, en de bouwshift onder het huidige beleid dreigt dit verder te versterken. Veel minder gegoede gezinnen zullen gedwongen worden om plekken te verlaten waar ze goede toegang hebben tot de arbeidsmarkt, zorg, sport, cultuur en onderwijs.

Te hoge huurkosten of kosten vereist voor duurzame verbouwingen duwen deze mensen weg naar meer betaalbare plekken met een slechtere bereikbaarheid waar zowel de voorzieningen en dienstverlening als de toekomstperspectieven dalen. Wie nu al deze minder bereikbare plaatsen bewonen, zijn ouderen. De babyboomgeneratie is sterk suburbaan gaan wonen, en te dure stads- en dorpskernontwikkelingen hebben maar een beperkte groep kunnen overtuigen om dichterbij voorzieningen te gaan wonen. Het komende decennium zal de vergrijzing enorm toenemen en zal zorg naar ouderen toebrengen de maatschappij handenvol geld kosten.

Op vlak van huisvesting moeten we rechtzetten wat we de afgelopen decennia hebben verwaarloosd. Hier ligt echter ook een enorme kans voor de bouwshift. Door

te investeren in nieuwe sociale, betaalbare en aangepaste woningen in stadswijken en dorpskernen, dicht bij de nodige sociale voorzieningen, kunnen we ouderen en kwetsbare mensen naar zorg toe brengen, in plaats van omgekeerd.

Betaalbare gronden activeren is daarbij cruciaal, en vraagt initiatief van de overheid. Als initiatiefnemer voor een sterk uitgebreid openbaar vervoersnetwerk (zie pijler 5) kan de overheid betaalbare gronden voor woonontwikkeling met voorzieningen klaarzetten nabij (nieuwe) haltes dicht bij steden. Dit opent nieuwe perspectieven om het sociale woonbestand weer sterk op te krikken.

Daarnaast mogen nieuwe ontwikkelingen geen nieuwe speculatiemarkt worden. De overheid moet daarom ruimte creëren voor wooninitiatieven die speculatie remmen. We denken daarbij aan community land trusts, wooncoöperatieven en huurderssyndicaten. Op kleine schaal vormen deze voorbeelden vandaag een motor voor meer inclusieve en duurzame woonvormen, op maat van hun bewoners en omgeving. Ook mogen we de bestaande verouderde wijken en woonensembles niet vergeten. Hier zijn meer investeringen nodig om de duurzame renovatie van het woonbestand collectief te organiseren.

EEN KWALITATIEVE WONING VOOR IEDERE VLAMING IS IMMERS EEN BASISRECHT.

4 ...

wil een 'verdichting' met oog voor levenskwaliteit

De huidige bouwshift streeft naar een 'verdichting'. Dat vinden wij een goed idee. Maar het kan niet de bedoeling zijn dat meer bouwrechten gewoon weer extra winst opleveren voor de eigenaar van de grond in kwestie. Daar loopt het vandaag al vaak mis. Nauwe banden tussen lokale politici, grondeigenaars en projectontwikkelaars leiden soms tot projecten die sterk inzetten op verdichting, maar slechts weinig of geen beperkte maatschappelijke meerwaarde realiseren. Via achterkamerpolitiek worden onder het mom van de bouwshift private winsten geboekt die vaak ook kwaliteitsverliezen in dorpen en wijken veroorzaken. Het zielloos stapelen van woondozen wordt ook wel omschreven als 'appartementisering'. Hierdoor brokkelt het draagvlak voor verdichting bij de lokale bevolking af.

Degrote opgave om Vlaamse steden en dorpskernen te verdichten, zoals de bouwshift voorschrijft, moet daarom anders, rechtvaardiger en kwalitatiever gebeuren. Zo creëren we leefomgevingen die mens en gemeenschap centraal zetten. Groene, autoluwe ruimten die aanzetten tot ontmoeten, bewegen en spelen, met alle nodige voorzieningen in de buurt. We pleiten dan ook voor meer transparantie in (de financiën van) verdichtingsprojecten en voor buurtparticipatie. Deze projecten bieden enorme kansen om dorpskernen en wijken te doen herleven door een antwoord te bieden op de lokale noden van buurtbewoners. Gemeentelijke ambtenaren houden controle over zulke ontwikkelingen maar hebben niet vaak de capaciteit of ervaring om met initiatiefnemers van bouwontwikkelingen te onderhandelen. Extra ondersteuning voor hen is nodig om tot kwalitatieve leefomgevingen te komen die beantwoorden aan de lokale noden van de buurtbewoners. **WANT EEN MOOIE TOEKOMST VOOR ONZE WIJKEN EN DORPEN BELANGT ONS ALLEN AAN.**

5 ...

gaat samen met een inclusieve mobiliteitsshift

Als we erin slagen om wonen in de kernen betaalbaar te maken en zo de kwetsbaarste mensen dicht bij de nodige voorzieningen te brengen, verminderen we meteen ook de behoefte aan (auto)verplaatsingen. Dat biedt ook andere kansen, want vele kosten zullen op termijn dalen. Maar om mensen te motiveren om de auto te laten staan is er meer nodig.

Een aanzienlijke inclusieve mobiliteitsshift heeft een extra financiële duw in de rug nodig. Door fiscale voordelen voor auto's en investeringen in wegenbouw af te bouwen en belastingen zoals rekeningrijden in te voeren, creëren we een financiële buffer om te investeren in mobiliteit die voor iedereen werkt. De vervoersnetwerken in Vlaamse voorsteden moeten worden uitgebreid, en bussen en trams moeten frequenter en betaalbaarder worden. Ook moet het openbaar vervoer beter toegankelijk worden voor kwetsbare groepen, zoals ouderen, mensen met een handicap en gezinnen met kinderwagens. Daarnaast is het cruciaal om de infrastructuur voor fietsers en voetgangers te verbeteren, met veilige fietspaden gescheiden van het verkeer en voetgangerszones in wijken en dorpskernen om autogebruik voor korte afstanden te ontmoedigen.

Voor sommige mensen blijft het openbaar vervoer, de fiets of wandelen geen optie. Voor hen moeten we investeren in alternatieve vervoermiddelen, zoals deel- en taxisystemen. Deze diensten zouden niet in handen moeten zijn van private bedrijven, maar van onze (lokale) overheden, of zelfs van burgers zelf. **MOBILITEIT OP MAAT VAN DE MENS, DAT IS ONS DOEL.**

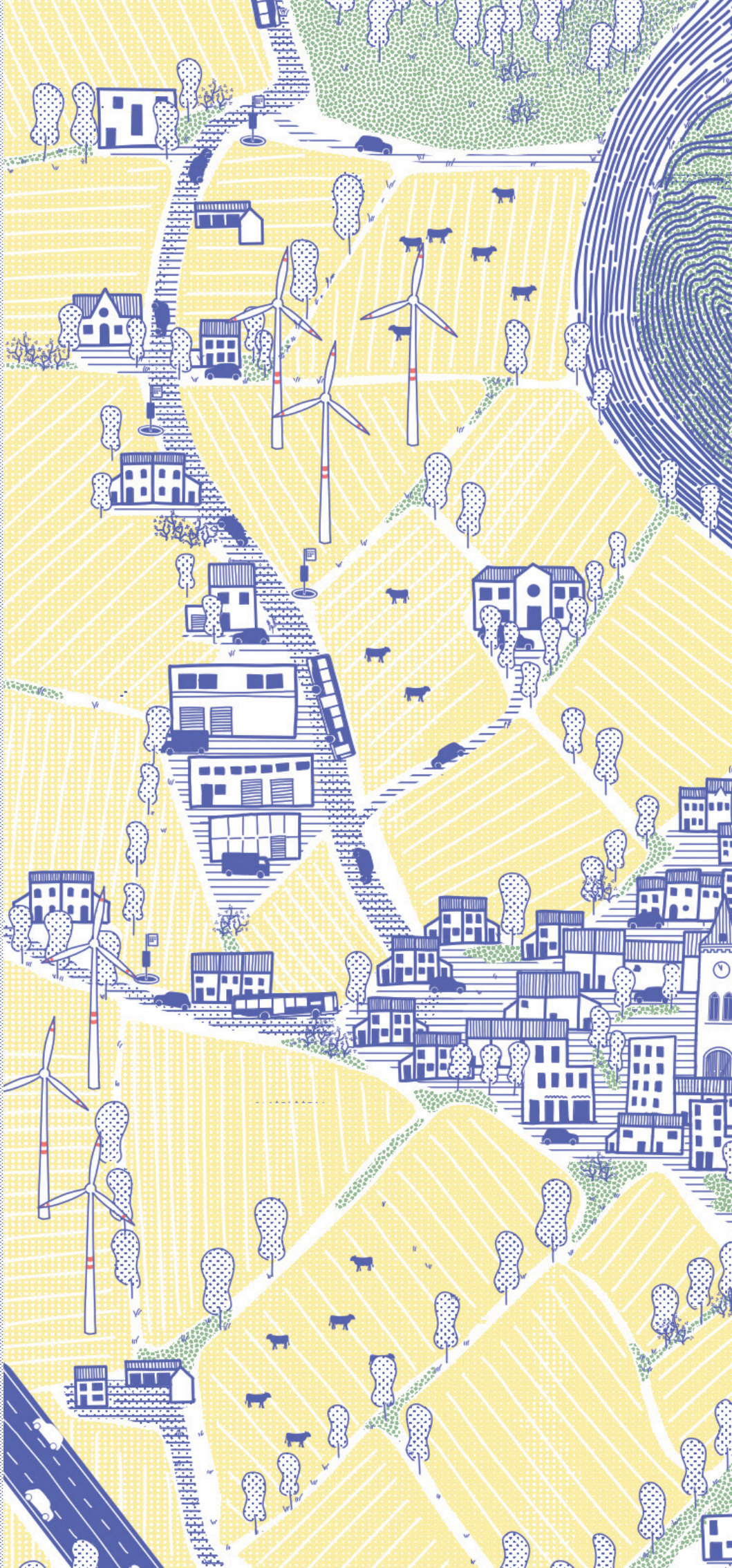
6 ... herstelt het landschap stap voor stap

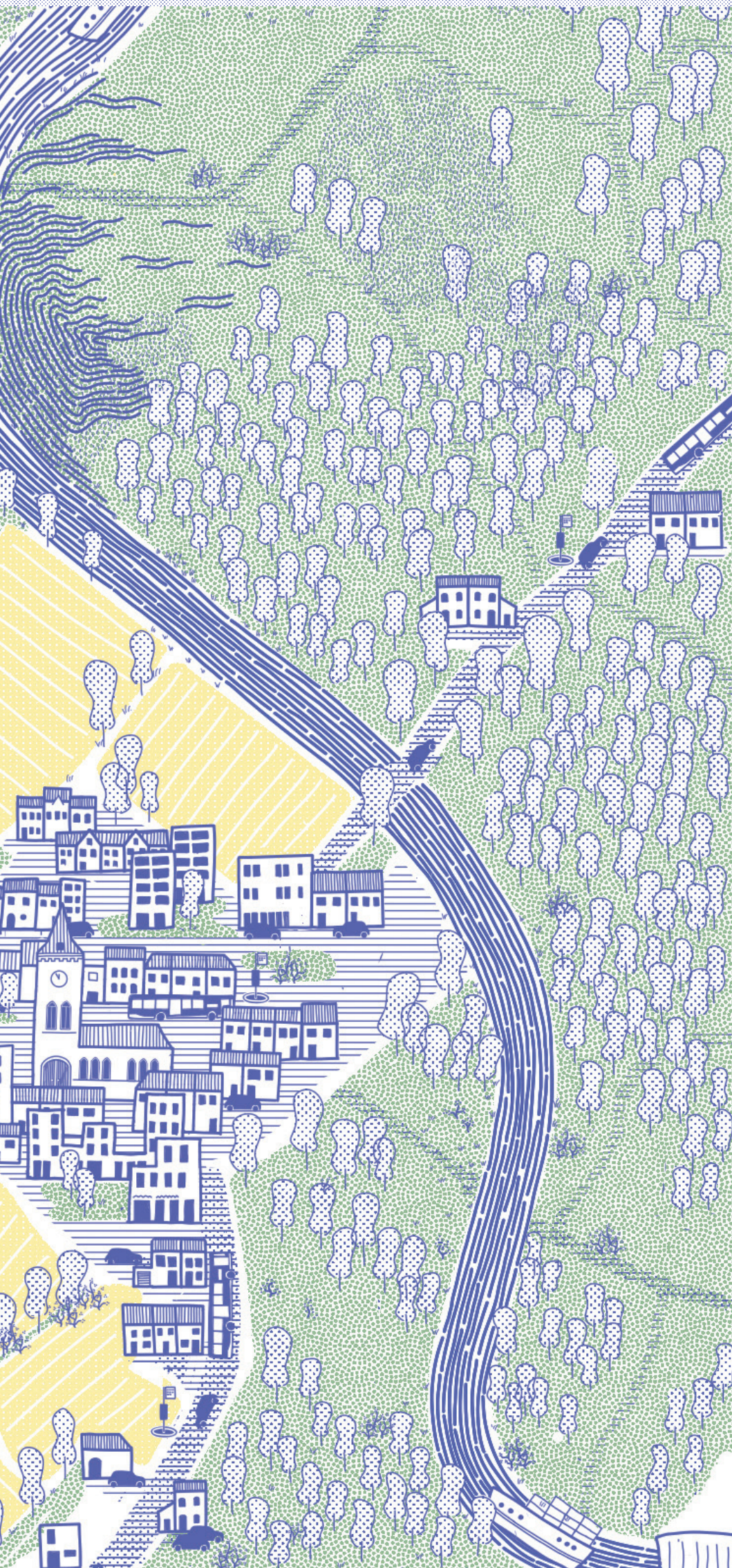
Als de groeiende en steeds welvarendere wereldbevolking in 2040 gaat wonen en leven zoals de Vlaming dat vandaag doet, hebben we geen ruimte over om de planeet leefbaar te houden. Het huidige doel van de bouwshift om tegen 2040 geen nieuwe open ruimte meer aan te snijden, moet daarom ambitieuzer. Dit is onze verantwoordelijkheid tegenover de komende generaties.

Een rechtvaardige transitie in Vlaanderen houdt ook rekening met mensen in kwetsbare gebieden wereldwijd, die steeds meer te lijden hebben onder de gevolgen van klimaatverandering. Ook onze eigen nakomelingen moeten kunnen wonen in een gezonde omgeving van aaneengesloten open ruimte met combinaties van natuur en duurzame landbouw, zonder de zware last van de huidige torenhoge infrastructuurkosten te moeten dragen.

Een ambitieuze bouwshift stopt niet alleen met aanbouwen, maar bouwt dus ook af. Op plekken waar het sowieso nooit verstandig was om te bouwen, zoals plaatsen met overstromingsrisico's of natuurgebieden, moeten we de ruimte weer vrijmaken. Zo versterken we onze biodiversiteit, wapenen we ons tegen de klimaatverandering en bieden we de groeiende populatie in de kernen meer en mooiere open ruimte om te ontspannen en tot rust te komen.

Natuurlijk wil dat niet zeggen dat we mensen uit hun huizen gaan zetten. De overheid moet klaarstaan om slecht gelegen woningen in slechte staat op te kopen, na pakweg het overlijden van een partner of het uitvliegen van de kroost. Ook door bijvoorbeeld renovatiesubsidies voor dit soort woningen af te wijzen, creëer je mogelijkheden. Er moet een strategie komen om mensen te motiveren om te verhuizen naar veiligere locaties met betere (zorg-)voorzieningen, bijvoorbeeld door begeleiding op maat en financiële compensatie. **ZO CREËREN WE RUIMTE OM DE VERDERE IMPACT VAN DE KLIMAATVERANDERING TEGEN TE GAAN. DAT IS NIET ALLEEN BELANGRIJK VOOR ONSZELF, MAAR VOOR AL HET LEVEN OP DEZE PLANEET.**







KLARA

EEN TOEKOMST
VOOR IEDER

en ee



MST REEN

Een sociaal rechtvaardige bouwshift
betere, eerlijke verdeling van onze ruimte is geen verre droom.
Het is een kwestie van de juiste prioriteiten en beslissingen.
Zomaar, binnen handbereik.

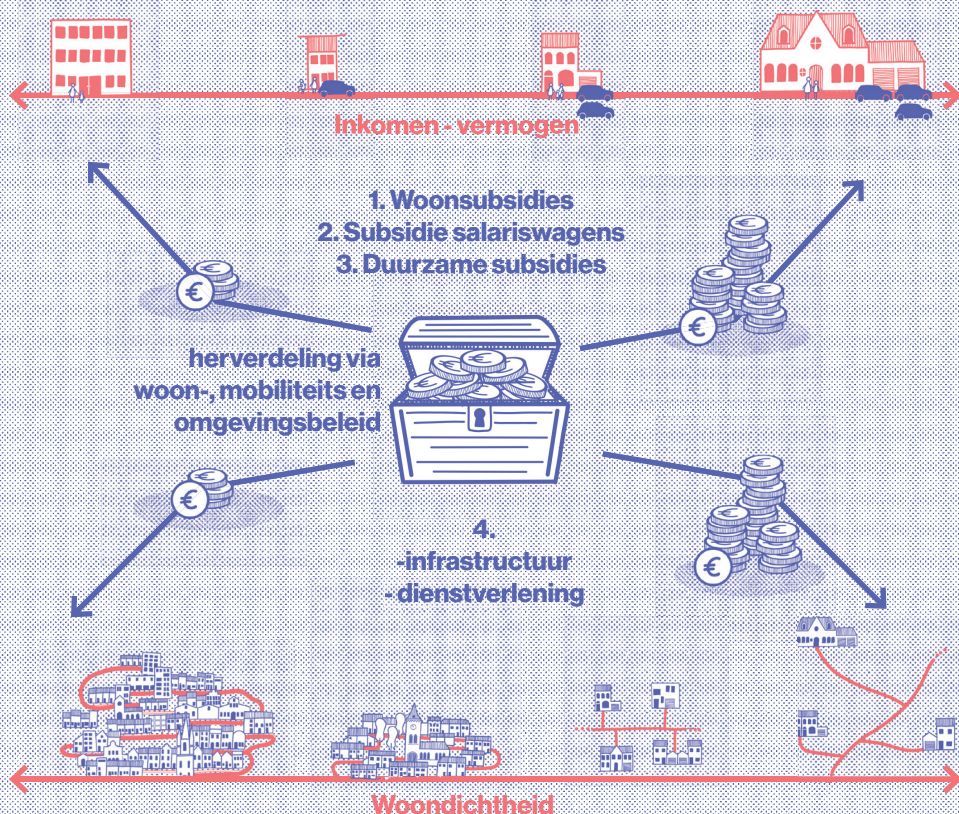
Distributieve rechtvaardigheid

Wanneer we in dit pamflet spreken over sociale rechtvaardigheid hebben we het over distributieve sociale rechtvaardigheid die bepaalt dat de maatschappij hulpbronnen, kansen en voordelen rechtvaardig verdeelt. Het toepassen van sociale rechtvaardigheid op ruimtelijke ordening gaat in op verschillende beleidsthema's zoals wonen, mobiliteit en omgeving. Dit betekent dat een sociaal rechtvaardig beleid streeft naar gelijkwaardige kansen op wonen, verplaatsen en een gezonde leefomgeving en heersende ongelijkmatigheden daarbij bijstelt om voor iedereen in een menswaardig bestaan te voorzien. Een sociaal rechtvaardige bouwshift moet daarom komaf maken met beleid dat enerzijds de ruimtelijke wanorde heeft versterkt en anderzijds een maatschappelijke breuklijn heeft uitgetekend. We sommen ze hieronder op.

1. De Vlaamse Woonsubsidies bereiken meer hoge inkomens en gebieden met lage dichtheid waar het aandeel wooneigendom groter is. Woonsubsidies hebben het vele Vlamingen mogelijk gemaakt om ruimer te wonen dan noodzakelijk.

2. De Belgische overheid subsidieert al decennialang sterk de private verplaatsingsmogelijkheden via salarismotors. Zo kunnen Belgen gemakkelijker afgelegen gaan wonen. Meer dan 50% van deze subsidie gaat naar 10% hoogste inkomens.

3. Subsidies voor duurzame renovaties, energieopwekking en elektrische wagens bereiken onevenredig meer welgestelde eigenaars in grondgebonden woningen, dan minder welgestelde bewoners in van collectieve woonvormen, zoals appartementen



4. De Vlaamse overheid spendeert een veelvoud (tot 7X) aan infrastructuur en dienstverlening voor woningen op locaties met een lage dichtheid in vergelijking met locaties met hoge dichtheid.

NIEUW!

De nieuwe planschadevergoeding uit het instrumenten-

UIT HET VERLEDEN, MAAR NOG STEEDS ZEER GUNSTIG (VOOR DE KROOST)!

- Grondeigenaren betaalden geen belastingen op de meerwaarden van de door de gewestplannen

plannschadevergoeding uit het instrumenten-decreet leidt tot een onevenredige overdracht van overheidsmiddelen naar de 2% eigenaars die bovengemiddeld welgesteld zijn.

- Grondeigenaren betaalden geen belastingen op de meerwaarden van de door de gewestplannen herbestemde gronden, die intussen een veelvoud waard zijn.

- Eigenaren van zonevrije woningen, die bouwden op goedkopere, niet tot wonen bestemde gronden, kregen belastingvrije gunsten tot behoud, vernieuwing, vervanging en uitbreiding van hun woningen

Bronnen

- De Caigny, S. (2010). Bouwen aan een nieuwe thuis: Wooncultuur in Vlaanderen tijdens het Interbellum. Leuven: Universitaire Pers Leuven.
- De Decker, P. (2011). Understanding housing sprawl: The case of Flanders, Belgium. *Environment and Planning A*, 43(7), 1634-1654.
- De Decker, P., Van den Broeck, P., & Loopmans, M. (2012). Van bewonersgerichte stadsvernieuwing naar stadsontwikkeling: 30 jaar beleid voor de stad. In D. Horemans (Ed.), *Mensen maken de stad: Bouwstenen voor een sociaalecologische toekomst* (pp. 37-47). Antwerpen: EPO.
- De Meulder, B. (2012). Urban renewal in Belgium (1900-2000). In E. Vervloessem, B. De Meulder, & A. Loeckx (Eds.), *Urban renewal in Flanders (2002-2011): A particular practice in Europe* (pp. 20-26). Brussel: ASP.
- De Vos, E. (2008). "Hoe zouden we graag wonen?": Woonvertogen en -praktijken in de jaren 1960-70 in Vlaanderen [Doctoral dissertation, KU Leuven].
- Goossens, L. (1983). Het sociaal huisvestingsbeleid in België: Een historisch-sociologische analyse. *Tijdschrift voor sociale wetenschappen*, 2, 83-110.
- Heylen, K. (2023). Woonbeleid en woningmarkt in Vlaanderen vergeleken met de buurlanden en de Belgische regio's. *Steunpunt Wonen*.
- Horemans, D. (2012). *Mensen maken de stad: Bouwstenen voor een sociaalecologische toekomst*. Antwerpen: EPO.
- Kesteloot, C. (2012). Verstedelijking in Vlaanderen: Problemen, kansen en uitdagingen voor het beleid in de 21e eeuw. In L. Boudry et al. (Eds.), *De eeuw van de stad: Over stadsrepublieken en rastersteden. Voorstudies* (pp. 15-40). Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Lacoere, P. (2023). Van groei naar grens: Ruimtenutritie en bouwshift als doelstellingen van duurzaam landgebruik. Antwerpen: Gompel & Svacina.
- Loris, L., & De Decker, P. (2022). Van wie is de bouwgrond in Vlaanderen? *Real Estate Research Quarterly*, Vol. November, 1-11.
- Meeus, B., & De Decker, P. (2013). De geest van suburbia. Antwerpen-Apeldoorn: Garant.
- Pisman, A. et al. (2021). *Ruimterapport Vlaanderen 2021: Een ruimtelijke analyse van Vlaanderen*. Departement Omgeving.
- Renard, P. (1995). Wat kan ik voor u doen? Ruimtelijke wanorde in België: Een hypotheek op onze toekomst. Antwerpen: Icarus.
- Renard, P., Coppens, T., & Vloeberghs, G. (2022). Met voorbedachten rade. Tilt: Lannoo-Kritak.
- Ryckewaert, M. (2011). Building the economic backbone of the Welfare state in Belgium: Infrastructure, Planning and Architecture 1945-1973. Rotterdam: 010 Publishers.
- Ryckewaert, M., & Theunis, K. (2006). Het Lelijkste Land, de mythe voorbij: Stedenbouw en verstedelijking in België sinds 1945. *Stadsgeschiedenis*, 1(2), 148-168.
- Ryckewaert, M. et al. (2011). Een woonmodel in transitie: Toekomstverkenning van het Vlaamse wonen. Antwerpen-Apeldoorn: Garant.
- Smets, M. (1977). De ontwikkeling van de tuinwijkgedachte in België: Een overzicht van de Belgische volkswoningbouw in de periode van 1830 tot 1930. Brussel.
- Vandromme, T., Vermeir, D., Winters, S., & Hubaux, B. (2019). Sociale huisvesting in Vlaanderen: Blikken naar de toekomst. Antwerpen: Gompel & Svacina.
- Van Herck, K., & Avermaete, T. (2006). Wonen in Welvaart: Woningbouw en wooncultuur in Vlaanderen, 1948-1973. Antwerpen: Val.
- Verbeek, T., Boussaou, K., & Pisman, A. (2014). Presence and trends of linear sprawl: Explaining ribbon development in the north of Belgium. *Landscape and Urban Planning*, 128, 48-59.
- Vermeiren, K., et al. (2019). Monetiseren van urban sprawl in Vlaanderen. Departement Omgeving.
- Winters, S., et al. (2021). *Vlaamse Woonmonitor 2021*. Steunpunt Wonen.

Colofon

Stadsform ism Endeavour, UA Antwerpen, VRP

Coördinatie: Jonas De Maeyer

Teksten: Jonas De Maeyer, Bert Timmermans

Conceptontwikkeling: Jonas De Maeyer, Klara Vanstraelen, Bert Timmermans, Jan Denoo, Jiska Gysels, Jorik De Wilde, Tim Devos

Illustraties: Klara Vanstraelen

Grafische vormgeving: Karolien Bogaerts, Klara Vanstraelen

Eindredactie en creatief schrijven: Goodcopy.ink

Met bijdragen van: Tom Coppens, Koen Raeymakers, Sigrid Pauwels, Oana Bogdan, Josefine Vanhille, Peter Lacoere, Hans Tindemans, Pieter Vandenbroeck, Paul Guillaume, Hans Leinfelder, Brecht Vandekerckhove, Filip Lagiewka, Filip Cantyn, Laure Devroey, Igor Struyf, Bram Vandeninden, Robin De Ridder, Veerle De Beuckelaer, Vincent Van Praet, Toon Dirckx, Dirk Lauwers...

Mogelijk gemaakt door ...



Endeavour Stadsform

[Meer info op stadsform.be](https://stadsform.be)