

In de ban van het lint

Lintbebouwing in Vlaanderen

De voorliggende verhandeling stelt zichzelf de ambitieuze doelstelling om de Vlaamse lintbebouwing vakoverschrijdend te analyseren. Dergelijk onderzoek leek ons zinvol, omdat lintbebouwing in Vlaanderen een veelvoorkomend en zelfs sturend ruimtelijke factor is geworden. Tegelijk blijkt er verrassend weinig over bekend. Onderzoek naar het thema is bovendien schaars. Een algemeen overzicht ontbreekt en zelfs op eenvoudige vragen vindt men in de vakliteratuur nauwelijks antwoorden. Hoog tijd dus om een aantal zaken ten gronde uit te spitten.

Binnen ons globale onderzoek naar lintbebouwing zoeken we een antwoord op zes concrete vragen:

1. Waarom heeft Vlaanderen zoveel lintbebouwing (en andere landen niet)?
2. Hoeveel lintbebouwing is er in Vlaanderen (en waar bevindt ze zich)?
3. Welke types lintbebouwing zijn er (en waarin verschillen die van elkaar)?
4. Welke problemen stelt lintbebouwing (en in hoeverre zijn die onderbouwd)?
5. Welke maatregelen bestaan er voor lintbebouwing (en welk effect hebben die)?
6. Welk beleid is grosso modo ambitieus én realistisch?

De rode draad is de zoektocht naar een aanpak voor de problematiek.

We gaan hieronder kort in op de belangrijkste conclusies van de verhandeling. Aan elk van de zes hierboven genoemde vragen wordt in de verhandeling een hoofdstuk gewijd. Die vatten we hieronder per koptitel samen.

1. De geboorte van het lint

Waarom heeft Vlaanderen zoveel verlinting? Voor een antwoord op deze eerste vraag moeten we kort de geschiedenis induiken. Lintbebouwing heeft in de Lage Landen altijd bestaan, maar tot de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) bleef het een

beperkt fenomeen. Logisch overigens, want verplaatsingen gebeurden in die tijd vooral te voet. Aangezien een voetganger een beperkte actieradius heeft, bleven stads- en dorpskernen in de regel vrij compact. De uitvinding van nieuwe vervoersmodi (tram, fiets, maar vooral gemotoriseerd verkeer) tegen het einde van de 19de eeuw bracht daar echter verandering in. Plots konden mensen grotere afstanden afleggen. Dat werkte een ruimtelijke transformatie in de hand. Het platteland was altijd al goedkoper om te wonen, maar werd nu ook sneller bereikbaar. Het is dan ook geen toeval dat de doorbraak van de fiets, de tram en vooral de automobiel samenvalt met de opgang van de lintbebouwing. Vanaf het einde van de Eerste Wereldoorlog begon het fenomeen overal in West-Europa merkbaar om zich heen te grijpen.

Opmerkelijk is hoezeer toenmalige beleidsmakers bij de pinken waren. Binnen enkele jaren sijpelde het besef door dat grootschalige lintbebouwing vooral problemen meebracht. Maatregelen bleven dan ook niet uit. Denemarken stemde in 1928 een wet tegen lintbebouwing. Groot-Brittannië volgde in 1935, Nederland in 1937. België werkte ook maatregelen uit, maar door het begin van de Tweede Wereldoorlog werden die nooit gestemd. Na 1945 bleek het momentum verloren. Centrale planning kreeg in het naoorlogse België de stempel van 'nazisme' opgedrukt en belandde vele decennia in het verdomhoekje. Andere factoren versterkten de opgang van lintbebouwing:

- Door de suburbanisatie moesten na de oorlog honderdduizenden nieuwe huizen, hospitalen en fabrieken gebouwd worden. België stond in de jaren vijftig en zestig onder sterke Amerikaanse invloed. Dat uitte zich in een liberaal beleid, zowel op economisch als op ruimtelijk vlak. Zo beperkte Vadertje Staat zich tot staatspremies aan families die een eigen stulpje wilden bouwen, waar andere overheden (bv. Nederland) zelf aan grootschalige woningbouw deden.
- Het percentage stedelingen lag in Vlaanderen van oudsher vrij laag. Landelijk wonen was de norm. Politici van katholieke signatuur probeerden die structuur willens-nillens in stand te houden. Op die manier hielden ze de bevolking immers weg uit de (socialistische !) steden. Lokale gemeentebesturen in rurale gebieden vonden dat landelijke wonen prima, want extra inwoners brachten extra inkomsten. De overvloed aan bouwgrond drukte de prijzen, waardoor Jan-met-de-pet mee profiteerde.
- De extreem gunstige Belgische bodemeigenschappen maakten ruimtelijke planning minder urgent dan in, bijvoorbeeld, het bergachtige Zwitserland of het drassige Denemarken. Bouwen kon technisch gesproken immers overal.
- Belgische beleidsmakers hadden vooral oog voor de creatie van materiële welvaart. Wat telde, was dat mensen een huis konden bouwen. Waar, dat maakt initieel minder uit.
- Lokale belangen primeerden bij het opstellen van de gewestplannen. Deze plannen institutionaliseerden bestaande lintbebouwing en tekenden extra linten in. De opvulregel (1978) maakte de ramp compleet.

De conclusie mag dan ook zijn dat het in Vlaanderen op meerdere fronten fout liep. De voordelen van lintbebouwing op korte termijn (aanvankelijk goedkoper, minder planning nodig, individueel gewin, ...) gaven de doorslag.

2. Het lint in/op kaart

In het tweede hoofdstuk maken we een stand van zaken. Hoeveel lintbebouwing is er anno 2013 in Vlaanderen? En waar bevindt ze zich?

We proberen eerst lintbebouwing te omschrijven: geen evidentie. Over de essentie is iedereen het eens. Een lint is een rij huizen langs een weg met onbebouwd gebied erachter. Maar dan wordt het moeilijker. Geldt de omschrijving ook voor slechts twee of drie huizen? En vanaf wanneer wordt een lint een doortocht? De meningen verschillen, en dat verklaart meteen ook de uiteenlopende schattingen omtrent de lengte van het Vlaamse lint. Enkele onderzoeken schatten die in de orde grootte van ca. 4.600 tot 6.000 kilometer. Dat komt neer op zowat 250.000 tot 500.000 huizen – of ruwweg 10-20% van de ca. 2,8 miljoen Vlaamse wooneenheden.

Recent onderzoek toont aan dat lintbebouwing niet overal in Vlaanderen evenveel voorkomt. De regionale verschillen zijn zelfs opmerkelijk groot. West-Vlaanderen en de Kempen kennen heel wat bebouwingsskorrels en losstaande woningen, maar nauwelijks echte linten. Omgekeerd is er bovengemiddeld veel verlinting in de Vlaamse Ruit. De allerhoogste concentraties aan lintbebouwing zijn te vinden in de regio tussen Mechelen en Aarschot.

Langs wat voor wegen staat er eigenlijk lintbebouwing? Echte zekerheid bestaat daarover voorlopig nog niet. De auteur is, in navolging van de eindverhandeling, op dit domein nog aan verder mathematisch onderzoek bezig. Resultaten worden tegen eind 2013 verwacht. Toch onderbouwen we in de verhandeling aan de hand van cases dat er hoge concentraties aan verlinting langs secundaire en lokale-I en II wegen liggen. Dat zou overigens mee kunnen verklaren waarom de lengte van de Vlaamse lintbebouwing vaak overschat wordt. Het merendeel van onze verplaatsingen vindt immers per auto plaats. Daarbij rijden we uitgerekend vooral langs die wegen waar veel lintbebouwing staat.

Een afdoende verklaring voor de ontdekte patronen is er voorlopig nog niet. In de verhandeling beperken we ons tot een opsomming van enkele hypothesen.

3. De vele Vlaamse lintbebouwingen

In het derde hoofdstuk proberen we 'de' Vlaamse lintbebouwing verder te classificeren. Welke types lint bestaan er? En waarin verschillen ze van elkaar? Ook deze vraag is niet nieuw. Onderzoekers focusten zich in het verleden echter vooral op de morfologie en de ontstaansgeschiedenis van het lint ('hoe ontstond het lint?'). Dergelijke aanpak is minder zinvol als men aan de slag wil met de *problemen* die lintbebouwing stelt. Daarom doen we de oefening over en werken we een eigen typologie uit. We verdelen daarbij 'de' Vlaamse lintbebouwing onder in verschillende probleemgroepen, dwz. *groepen linten die een gelijkaardige problematiek kennen*. Commerciële linten, Street Canyons en rustige plattelandslinten zijn allemaal lintbebouwing, maar hun problemen zijn niettemin erg uiteenlopend.

Drie variabelen blijken essentieel om de problemen van linten te identificeren:

- de verkeersfunctie van de weg (bovenlokaal, lokaal?)
- de dichtheid van de bebouwing (dens of extensief?)
- de functie van de bebouwing (residentieel of commercieel?).

Door deze variabelen onderling op alle mogelijke wijzen te combineren, komen we tot een classificatie met 8 globale types. Bij een toetsing met de praktijk resulteert dat in een tabel met 13 (sub)types lintbebouwing, waarvan er in praktijk 10 frequent voorkomen. We stellen de types met foto's en voorbeelden concreet voor in de verhandeling.

	Functie weg	Densiteit bebouwing	Functie bebouwing
Type 1 'Dens commercieel steenweglint'	Bovenlokaal	Continue bebouwing	(vooral) commercieel
Subtype 1b 'Snelweglint'	(Inter) nationaal	Continue bebouwing	(vooral) commercieel
Subtype 1c 'Kanaallint'	Bovenlokaal, lokaal	Continue bebouwing	Commercieel- industrieel
Type 2 'Dens residentieel steenweglint'	Bovenlokaal	Continue bebouwing	(vooral) residentieel
Subtype 2b 'Street Canyon'	Bovenlokaal, (lokaal)	Continue, zeer dense bebouwing	(vooral) residentieel
Type 3: 'niet-dens commercieel steenweglint' (zeldzaam)	Bovenlokaal	Niet-continue bebouwing	(vooral) commercieel
Type 4 'niet-dens residentieel steenweglint'	Bovenlokaal	Niet-continue bebouwing	(vooral) residentieel
Type 5 'Dens commercieel lokaal lint' (zeldzaam)	Lokaal	Continue bebouwing	(vooral) commercieel
Type 6 'Dens residentieel lokaal lint'	Lokaal	Continue bebouwing	(vooral) residentieel
Type 7 'niet- dens commercieel lokaal lint' (zeldzaam)	Lokaal	Niet continue	(vooral) commercieel
Type 8 'niet-dens residentieel lokaal lint'	Lokaal	Niet continue	(vooral) residentieel
Subtype 8b 'Agrarisch lint'	Lokaal	Niet continue	Residentieel of agrarisch
Subtype 8c 'Doodlopend lint'	Doodlopend	Continue bebouwing/Niet continu	(vooral) residentieel

4. Het veelkoppige lintmonster

Welke problemen stelt lintbebouwing? En hoe bewezen zijn die? Daarop gaat hoofdstuk vier in. Dat de problemen niet van de poes zijn, kon de lezer al raden. Zelfs dan nog oogt het lijstje nadelen bepaald indrukwekkend. Opvallend is ook de grote diversiteit aan vakdomeinen waar knelpunten opduiken. Een kort resumé van de bevindingen:

Lintbebouwing tovert Vlaanderen om in een ruimtelijk lappendeken, waar bijkomende ontwikkelingen altijd in iemands achtertuin plaatsvinden; het verbergt het ooit zo fraaie Vlaamse landschap achter eindeloze gevelrijen; het versterkt de perceptie dat Vlaanderen praktisch volledig volgebouwd is; het versterkt de ecologische versnippering; het noodzaakt ons heel wat wegen te verlichten, wat hoge financiële en ecologische kosten meebrengt; het zorgt voor meer vervuiling en verstoring van de open ruimte; het is de primaire oorzaak van het hoge percentage Vlamingen dat

over geluids- en trillingshinder klaagt; het maakt dat veel Vlamingen op plekken met slechte luchtkwaliteit wonen, waardoor ze gemiddeld tot jaren vroeger ziek worden en/of sterven; het zorgt ervoor dat mensen minder bewegen; het zorgt voor veel hogere rioleringskosten (ruwweg 1-2 miljard euro tot 2027); het maakt een uitgebreider nutsleidingennetwerk noodzakelijk, wat resulteert in bv. hogere internetfacturen; het verhoogt de noodzaak aan extra weginfrastructuur, wat onnodig veel belastinggeld opsloort; het heeft vermoedelijk een negatieve impact op de leefomgeving van bepaalde diersoorten; het genereert onnodig extra autoverkeer; het maakt openbaar vervoer minder rendabel; het zorgt voor meer verkeersongevallen (in enkele cases een verdrievoudiging); het verhoogt de kosten voor wegenwerken; het vertraagt herinrichtingswerken; het ondermijnt de doorstroming van een weg; het zorgt voor moeilijkere politieke besluitvorming; het zorgt voor maatschappelijke en sociologische problemen; het ligt mee aan de basis voor een anoniemere woonvorm, waar sociale interactie met omwonenden bemoeilijkt; het lijkt bij te dragen aan de vereenzaming van lintbewoners; het is uitermate kindonvriendelijk; het verhoogt de afhankelijkheid van jongeren en bemoeilijkt hun zelfstandigheid; het draagt bij aan een minder spontane samenleving; het leidt tot commerciële leegstand in stadskernen; enz.

Al deze punten worden gedetailleerd uitgewerkt en beargumenteerd in de verhandeling. Daarbij is frappant hoe de initiële voordelen van lintbebouwing zich vooral op korte termijn laten gelden voor de private huiseigenaar. De nadelen komen er op (middel)lange termijn voor de hele maatschappij. De globale conclusie van het hoofdstuk is dan ook dat lintbebouwing geen duurzame bebouwingsvorm is en dringend zou moeten worden ingedamd.

Belangrijke bijkomende conclusie is dat niet alle linten dezelfde problemen stellen. De meest problematische linten lijken de types 1 en 2 te zijn: linten langs drukke steenwegen met dense bebouwing. Met die nuance dat bij linten met minder dense bebouwing andere problemen naar boven komen, zoals de hogere kost voor nutsleidingen.

5. Lintjes knippen

Hoe kunnen we lintbebouwing aanpakken? Dat is het vraagstuk waarop we in hoofdstuk 5 een antwoord zoeken. We bekijken een negental maatregelen: ventwegen, een minder dichte bebouwing, bebouwing verder van de weg plaatsen, het aanleggen van nieuwe wegen, een verdichting tot een OV-corridor, weloverwogen sloop, het uitwerken van een 'zone 60'-regeling, een heraanleg van de weg en fiscale maatregelen passeren de revue.

Hoewel goedbedoeld, blijken de meeste voorgestelde oplossingen weinig effectief. Het zijn 'loodgietersoplossingen': ze proberen de problemen te remediëren als die zich stellen, in plaats van ze pro-actief te voorkomen. Net het feit dat lintbebouwing zoveel problemen veroorzaakt, maakt het echter moeilijk om ze achteraf allemaal te regelen, te 'fixen'. Zo verbeteren ventwegen wel de verkeersveiligheid, wat verkeerskundigen de indruk kan geven dat ventwegen lintbebouwing aanvaardbaar kunnen maken. Maar ventwegen maken nutsleidingen niet goedkoper en schenken het zicht op het landschap niet terug. Ze verminderen het autogebruik niet, maken openbaar vervoer niet terug rendabel en verminderen ecologische versnippering niet. Kortom, het blijkt onmogelijk om met zuiver verkeerskundige middelen de problemen van lintbebouwing terug recht te zetten. Wat overigens ook het nut onderstreept van de vakoverschrijdende aanpak waarvoor we kozen. Puur naar het resultaat

beoordeeld, blijkt er maar één alternatief de problemen echt bevredigend op te lossen: een weloverwogen sloop. Maar uiteraard brengt die aanpak problemen van een heel ander kaliber mee.

6. De rode draad van het lint

In hoofdstuk 6 zitten we dus met een uiterst hachelijke klus opgezadeld: wat moeten we doen met lintbebouwing?

Er staat anno 2013 nog altijd lintbebouwing op het gewestplan die nog geen bakstenen realiteit is geworden. Het lijkt bijna logisch deze 'gewestplan-linten' niet te realiseren, maar ze via een ruil-RUP met plankosten- en baten om te wisselen voor woongebied op gunstigere locaties. Dat het kàn, bewijst het gerealiseerde voorbeeld van een bestemmingsruil in de gemeente Zemst. Evident is het echter niet. Maar waarom zouden we de taak niet integreren in de opdracht van organisaties als de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), die bv. bij ruilverkavelingsplannen in projectgebieden toch eigendomswissels uitwerken? Uit de studie blijkt verder duidelijk dat onze prioriteiten moeten liggen bij secundaire en primaire wegen buiten bebouwde kom. Daar blijken globaal genomen immers de grootste problemen voor te komen. Bovendien zijn dergelijke belangrijke wegen in beheer van het gewest, wat een Vlaamse insteek gemakkelijker maakt.

Dat het rendeert om lintbebouwing te *voorkomen*, lijkt op grond van de verhandeling buiten kijf te staan. Maar rendeert het ook om bestaande lintbebouwing te doen *verdwijnen*? In enkele specifieke gevallen wel, zo lijkt, als de zaak maar doordacht en met respect voor de bewoners aangepakt wordt. In veel andere gevallen is het vermoedelijk beter de huidige toestand te bevriezen en de voorkomende nadelen te milderen. Vanaf wanneer welke oplossing beter wordt, moet verder onderzocht worden. Er bestaat veel te weinig kwantitatief onderzoek naar de voor- en nadelen van lintbebouwing. Een gedetailleerde kosten-batenanalyse zou dat verder in kaart kunnen brengen. Alleszins is gedetailleerder onderzoek vanuit de verschillende vakdomeinen zeer wenselijk. Op dit vlak bereidt de auteur intussen verder onderzoek voor.

Een samenvatting van de bevindingen van deze eindverhandeling werd in oktober-november 2012 gepubliceerd in twee artikelen in de Verkeersspecialist (190-191). De verhandeling eindigde tweede op de Nationale Verkeerskundeprijs in Nederland (oktober 2012).

Kim Wouters
25 juni 2013