

'Architecten als programma- en procesregisseurs?'

door Pieter T'Jonck

Cohousing is een nichemarkt, maar niemand kijkt nog vreemd op als gezinnen of individuen daarvoor kiezen. Doorgaans behouden ze een eigen, 'complete' woning, maar delen ze extra voorzieningen. Stilaan zien ook projectontwikkelaars brood in die markt. Steden als Gent of Leuven zetten proefprojecten op het getouw. Cohousing lijkt immers de evidentie zelf. Toch blijkt de zoektocht naar een terrein, de juiste mix van collectief en privé en het budget voor alle extra's toch een (soms langdurig) proces van 'trial and error'. Wat zijn de gevolgen voor de architect? Een kleine terreinverkenning.

De meest voorkomende vorm van cohousing is een veredelde meergezinswoning. Een groep mensen betreft samen een gebouwencomplex met meerdere kleine, maar complete woningen. Daarnaast delen ze voorzieningen zoals een collectieve eetruimte, werkruimte, tuin, zwembad, wassalon, ... Vaak zijn ook auto's collectief bezit, waardoor er minder parkeerplaatsen vereist zijn. In Brussel is een andere formule, het co-wonen, nu in opmars. Bij co-wonen beschikken de bewoners niet over een eigen keuken, maar kookt en eet iedereen in dezelfde ruimte. Er is ook nog het gemeenschapshuis: daar deelt men zelfs de sanitaire ruimtes. In dit artikel gaat het echter over die eerste vorm. Een bespreking van de projecten die hier vermeld worden vind je elders op deze website.

Andere inspanning

De bewonersgroep 'De Schilders' was er vroeg bij. Vijf gezinnen vonden zo'n zes jaar geleden na veel zoeken een bouwgrond met verkavelingsvergunning in Sint-Amandsberg. Deze vroegere tuin van een herenhuis was een krappe 600 m² groot. Een onderzoek van Bert Haerynck (Havana Architectuur) wees uit dat hier toch acht woningen te bouwen vielen, met daarbovenop een collectieve woon- en eetkamer, berging en tuin. Toen drie andere gegadigden zich aansloten, startte het ontwerp.

De huisregels zijn simpel: privé-wagens zijn niet toegestaan; het waslokaal en de berging zijn collectief. Maar of en hoe vaak je samen kookt of dingen doet, beslist ieder voor zich. Betaalbaarheid was, zoals bij veel cohousingprojecten, een belangrijk uitgangspunt. De goedkoopste unit kostte uiteindelijk toch nog ca. 200.000 euro, de duurste 320.000, all-in. "Niet zo goedkoop", geeft Haerynck toe, "want de woningen zijn wel gerieflijk maar klein. Maar kleine woningen kosten veel per m², en daar komt de kost van de gemeenschappelijke voorzieningen bovenop."

Het ontwerp- en bouwproces startte in 2013 en verliep zonder veel problemen voor de ontwerpers. "Dit ontwerp vroeg niet meer inspanningen dan het ontwerp van acht aparte woningen, maar de aard ervan is anders. Krappe individuele budgetten dwongen ons ertoe elke beslissing om te rekenen naar de impact op één unit. Daar kruipt veel tijd in. Het budget van enkele groepsleden stond ook op al te gespannen voet met hun woonwensen. Het budget voor quasi gelijke eenheden kon meer dan 100.000 euro verschillen. Je kampt daarnaast met verschillen in temperament: de ene wil op elke beslissing wegen, de anderen laat betijen. Maar in 2016 was het project wel rond."

Een lang traject

Els Claessens en Tania Vandebussche van ectv hadden het minder onder de markt bij het ontwerp van 'De Jean' in Sint-Amandsberg. SoGent stelde het terrein te koop aan de kandidaat-bewonersgroep met de beste motivatie, maar verbond daar de voorwaarde aan dat de architect via een wedstrijd moest gekozen worden. ectv haalde het van URA en Murmuur. Toen, in de zomer van 2015, moest het echte werk nog beginnen. En de bewoners

hadden veel ambitie: ze wilden BEN-woningen, veel collectieve ruimtes en een gelijkwaardige toegang tot de tuin voor elke woning. Een extra randvoorwaarde was dat één woning 'inclusief' moest zijn en bestemd als huurwoning.

Er doken veel grote en kleine struikelblokken op. De verdeling van de woningen bleek geen eenvoudige oefening. Hoewel ze qua opbouw sterk op elkaar lijken, stak er veel werk in aanpassingen van elke unit aan de wensen van bewoners. Na al dat denkwerk werd het budget een volgende lastige horde, met de nodige aanpassingen als gevolg. Protesten van de burens noodzaakten daarna tot een nieuwe bouwaanvraag en meer aanpassingen. Dat werd een crisismoment, want vier jaar na de start van de gesprekken stond er nog steeds geen steen op de andere. "Dat is een aderlating", zucht Els Claessens. "Het kostte ons wel twee keer zoveel tijd als een gewoon project."

De ontwikkelaar als psycholoog en groepsbegeleider

Zo'n trage procesgang is eerder regel dan uitzondering. Veel projecten stranden voortijdig. De Antwerpse B-architecten zagen het al vaak gebeuren, maar zelf schreven ze al zo'n zes cohousingprojecten op hun naam. Dirk Engelen: "We deden een eerste ervaring op met ons eigen kantoor in de Borgerhoutsestraat in Antwerpen. Dat sluit aan op een woonproject rond een gemeenschappelijke tuin. Maar de bal ging pas echt aan het rollen in 2006 met D-factory: elf flats en dertien duplexen in een oud industriepand zijn er geschaard rond een 'tropische tuin'. Dat project ging uit van één opdrachtgever: Joeri Bal en Nico Segers. De bewoners volgden pas later."

Het succes van dat project inspireerde Bal tot de oprichting van Heem, dat cohousingprojecten ontwikkelt. Heem staat kandidaat-bewoners bij met psychologisch en praktisch advies, en zorgt door gesprekken voor groepsvorming aan de start van het project. Die last dragen de architecten dus niet meer. Sindsdien kon B-architecten een mooi portfolio cohousingprojecten met Heem opbouwen. "Maar 'De Zwarte Arend' vertrok wel weer vanuit een bewonersgroep", merkt Engelen op.

Grootste gemene deler?

Uit de verhalen van Haerynck, Claessens en Engelen leer je dat cohousing de architect niet enkel veel werk kan kosten, maar dat die ook stevig in zijn/haar schoenen moet staan. Ook al werk je voor een groep met een collectief project, eens de eerste tekeningen en berekeningen op tafel komen, blijken daar toch vaak uiteenlopende visies te leven. Hoe zorg je er dan voor dat het ontwerp niet verwatert tot de grootste gemene deler van alle bewonerswensen?

Dirk Engelen van B-architecten onderkent het gevaar, maar heeft ook een probate oplossing: "Elk project is ingebed in een ruimer stedenbouwkundig kader. Als iemand na de bouwaanvraag toch wijzigingen wil, kan je er op wijzen dat dan een regularisatie vereist is. Regelgeving is zeker een steun bij projecten rond erfgoed. Die heb je vaak omdat monumenten en grote oude gebouwencomplexen de juiste maat hebben voor cohousing. Die regelgeving kan je dan inzetten om ontwerpbeslissingen te kaderen."

Regelgeving is echter niet alleen zaligmakend. Haerynck herinnert zich dat Havana de uitgangspunten van het ontwerp streng moest handhaven om de coherentie van het ontwerp te behouden. "Niet alle groepsleden zagen ons voorstel zitten. Er zijn tranen geplengd. Maar we eisten - en kregen - het vertrouwen om de architecturale logica, afgeleid van de parameters van de locatie, door te zetten."

Regelgeving kan zelfs een obstakel worden, zeker omdat er geen specifiek wettelijk kader bestaat voor cohousing. De luttel regelgeving verschilt bovendien van gewest tot gewest. Het Brussels gewest is koploper, omdat de vraag er groter is. De grote kolonie buitenlanders is immers vaak op zoek naar zo'n woonvorm, want niets beter dan deel-wonen om vrienden te maken.

In Vlaanderen en Wallonië daarentegen geldt voor cohousing op veel vlakken de regelgeving voor meergezinswoningen. Dat leidt soms tot absurditeiten. Dat zie je bij 'De Schilders'. Haerynck: "We genoten van 'regelluwte' wat betreft de vereiste parkeerplaatsen, omdat de bewoners hun auto's onderbrachten in een deelsysteem. Maar inzake toegankelijkheid golden de gewone regels. Met acht wooneenheden moet er een lift zijn voor personen met een beperking, al vroeg niemand daar om. Ook de brandweer hanteert de gewone regels voor flatgebouwen."

Steden aan zet: de case van Leuven

Steden beseffen ondertussen dat je met cohousing een jonge middenklasse naar de stad kan lokken. Die heeft het niet meer voor de klassieke flat of grondgebonden woning. Ze kost veel in aankoop en onderhoud, maar heeft sociaal weinig te bieden. In Leuven bevestigde een survey dat nieuwe patroon. Het was een 'wake-up call' voor de stad. Als het beleid jarenlang hardnekkig inzette op de klassieke gezinswoning, dan verandert ze nu met het project 'Wisselspoor' het geweer van schouder. Op de terreinen van de voormalige spoorwerkplaatsen zal dat complex ruimte bieden voor een crèche, een conservatorium, een 'grand café' en zowat vijftig woningen met collectieve voorzieningen.

De meeste inzendingen voor de ontwerpwedstrijd voor Wisselspoor grepen terug naar een klassiek bouwblok rond een binnenplein. URA zag het anders: ze schikten acht verschillende woontypes langs een semipubliek wandelpad dat zich rond een binnenplein omhoog slingert om te eindigen bij een hoog, ziggurat-vormig volume aan de noordkant. Dat pad creëert royale, zonnige collectieve buitenruimtes, aangevuld met voorzieningen als een bibliotheek.

Het was het perfecte antwoord op de vraag, behalve dat de stad die 3.000 m² publieke ruimte en 600 m² voorzieningen nauwelijks had ingecalculeerd. Om het budget sluitend te maken, moest URA daardoor, na de wedstrijdphase, het ontwerp herwerken op basis van dezelfde uitgangspunten. Compactere woningen rond even royale collectieve ruimtes zijn het gevolg. Voor de stad was het een leerproces. Ze won advies in bij consultants als Kind en Gezin of 'Cohousing Projects'. Maar vooral de architecten betaalden het gelag, met talloze onbezoldigde uren overleg en onderzoek.

De ontwikkelaar

URA omschrijft 'Wisselspoor' niet als cohousing, omdat elke woning een volledig programma omvat. Toch heeft het finale ontwerp er alle kenmerken van: kleine woningen, royale collectieve ruimtes, een opdeling van de woningen in twee behapbare groepen van 25 en 27 eenheden... Het enige verschil is dat het initiatief niet van de bewoners zelf uitgaat.

Ook 'Dockside', op de hoek van de Koolmijnenkaai en de Saintelettesquare in Brussel, een ontwikkeling van Urbicoon + Kumpen met maar liefst 169 woningen, kantoren en een commerciële ruimte, kan je zo geen cohousing noemen. Maar ook hier zijn de gelijkenissen opvallend. V+, MSA en Trans, die samen voor het ontwerp tekenden, voorzagen immers een aantal collectieve ruimtes zoals een feestzaal, bibliotheek en daktuin. De grootste troef van het gebouw is het centrale atrium, dat elke etage - doorgaans veertien woningen - haar collectieve voorland biedt.

Het verschil met 'Wisselspoor' is dat 'Dockside' van meet af aan mikt op compacte wooneenheden, zodat de budgettaire ruimte voor de collectieve delen verzekerd was. Volgens Bram Aerts van Trans verliep het ontwerpproces dan ook voorspoedig. Pas in de aanloop naar de bouwaanvraag doken er administratieve strubbelingen op, maar die zijn inherent aan nagenoeg elk project van enige omvang in het Brussels Gewest, of het nu om cohousing gaat of niet. Door projecten van de schaal van 'Dockside' of 'Wisselspoor' ontstaat echter wel een idee van wat een 'good practice' kan zijn. Met wat aangepaste regelgeving zou cohousing zo wel eens de gewoonste zaak van de wereld kunnen worden. Dat zou ook voor architecten goed nieuws zijn.