

Onze wooncultuur eet het landschap op en kost massa's energie. Daarom verhuizen we maar beter met z'n allen naar een moderne dorpskern, zegt **ANNE MALLIET**.

# Laten we leven waar we wonen

Dat dorpsbewoners graag wonen waar ze wonen, is een goede zaak, zeker als ze zich bewust zijn van hun autogebruik (*DS 6 december*). Anderzijds weegt niet die ene keer per week winkelen door, wel dagelijks pendelen naar het werk. De meeste dorperlingen van vandaag werken niet meer in het dorp waar ze wonen en halen hun aardappelen en prei ook niet meer bij de boer, maar in de supermarkt. De auto heeft het mogelijk gemaakt om ver van huis te werken, te winkelen en te ontspannen. Als we niet uitkijken 'leven' we niet langer waar we 'wonen'.

Door die autoafhankelijke wooncultuur heeft Vlaanderen een ruimtebeslag van 32,7 procent, een record in Europa. Dat kan zo niet verder. Het huisje-tuintjemodel vreet het landschap op. Als het land de dorperlingen lief is, dan kunnen ze alleen maar begrijpen dat de agglomeratie binnen haar huidige grenzen moet blijven.

Door ons huidige ruimtelijk model is ons land bovendien bijzonder energiegevoelig. We verbruiken maar liefst 72 procent meer energie in onze woningen dan de ons omringende landen (McKinsey, *Pathways to world class energy efficiency in Belgium*, 2009). Dat is het verbruik per vierkante meter woonoppervlakte. Omdat we heel wat ruimer wonen dan onze burens, benadert dat per inwoner wellicht eerder 100 procent. Het rapport voegt eraan toe dat ons klimaat gematigder is, waardoor we eigenlijk 14 procent minder energie nodig hebben dan het Europese gemiddelde. De oorzaak van dat hoge



ANNE MALLIET

**Wie?** Medewerker van het Vlaams Bouwmeester.

**Wat?** Het geld dat we besparen door dichterbij elkaar te wonen, kan gebruikt worden om de basisvoorzieningen in stand te houden en zelfs uit te breiden.

**In onze woningen wordt 72 procent meer energie verbruikt dan in onze buurlanden**

energieverbruik is de ouderdom en de slechte staat van onze woningen, maar ook – en dat is minder geweten – de vele eengezinswoningen die ons land telt en het lagere aandeel meergezinswoningen. We hebben maar 27 procent collectieve woningbouw tegenover 53 procent in Duitsland. Een typische Duitse *Siedlung*, samengesteld uit balkjes met 20 appartementen, hoeft niet eens geïsoleerd te zijn, om toch veel minder energie te verbruiken dan eenzelfde aantal vrijstaande huizen. Dit is een reden om actie te ondernemen en de baksteen in onze maag nog eens aan te spreken.

## Meergezinswoningen

Dat er nog een dorpsleven is, is een goede zaak. Dat laat toe het debat te voeren over hoe de dorpen te versterken. De renovatieachterstand die we hebben, moeten we meteen op meerdere vlakken in ons voordeel ombuigen. Door nieuwe meergezinswoningen te bouwen nabij de kernen kunnen we én het ruimtebeslag én het energieverbruik én het mobiliteitsinfarcet tackelen. Dat hoeft niet meteen met hoogbouw te gebeuren, maar stapelen zal nodig zijn. Waarom kunnen enkele villa's op een oude, nabij de dorpskom gelegen verkaveling, geen plaats maken voor wat groepswooningbouw? Zo'n nieuwbouwblokjes met een zes- of achttal woningen maken nog geen schaalbreuk. De appartementen die vandaag in de dorpsstraten verrijzen, zijn me ook wat te schraal. Wat groen en een moestuin aan de woning, is niet alleen vele malen aangenamer,



'Woningen stapelen kan een mooi resultaat geven' (project van Feld 72 Architecten in Noord-Italië). © Hertha Hurnaus

maar houdt jong en oud fit en maakt de voedselketen korter. We moeten ook beseffen dat het woningtekort vandaag te wijten is aan de gezinsverdunding en de vergrijzing. De vele één- en tweepersoonshuishoudens zijn niet gediend met een huis of een rijwoning. De vereenzaming dreigt en de mantelzorgers komen handen te kort.

Als we de renovatie van de dorpen aanpakken, waardoor ze dichterbij bevold worden, kunnen we ook de basisvoorzieningen in stand houden en moeten we die geschrapte trein weer kunnen laten rijden. Wie weet kan zelfs een trein op de late uren, zodat

een theater- of filmavond in de stad ook eens tot de mogelijkheden behoort. Als we de bebouwde agglomeratie niet definitief begrenzen, zal er geen werk worden gemaakt van verdichting en inbreiding, dat hebben we geleerd uit het vorige Ruimtelijk Structuurplan voor Vlaanderen. Het is inderdaad ook een beleidskeuze: besteden we jaarlijks 4 miljard aan salariswagens of 4 miljard aan openbaar vervoer? De auto heeft ons ruimtegebruik vormgegeven en de inbreiding zal pas beginnen als ook in het verkeer de vervuiler betaalt en hij zeker niet langer wordt gesubsidieerd.