



Milieubewust wonen in Vlaanderen

10 aanbevelingen voor een duurzaam woonbeleid

De Vlaamse woonstructuur is niet duurzaam

Een grote vrijstaande woning met een ruime tuin en een wijds uitzicht over de velden. Het blijft voor vele Vlamingen nog altijd de ultieme woondroom. Sinds de tweede wereldoorlog werd dit ideaal actief gepromoot door de overheid. De wet de Taeye legde in 1948 de basis voor een beleid dat er op gericht was een eigen bouwgrond te kopen en zelf een huis te bouwen in nieuwe verkavelingen. Dat gebeurde met een aankooppremie, een bouwpremie en een staatswaarborg voor een hypothecaire lening. Ook in de daarop volgende decennia werden via allerlei fiscale voordelen, premies en subsidies eigendomsverwerving en individuele nieuwbouw gestimuleerd. Er was heel wat minder aandacht voor sociale woningbouw, de huurmarkt en wonen in de stad. In de tweede helft van de 20ste eeuw zorgde dat, mede door de opkomst van de auto, voor een enorme stadsvlucht en een suburbanisatie van het platteland. De gewestplannen die vanaf de jaren zeventig werden opgemaakt, brachten daar weinig verandering in.

De resultaten van dat beleid zijn vandaag overal zichtbaar: Vlaanderen is de meest versnipperde en verkavelde regio van Europa. De ellenlange slierten lintbebouwing – naar schatting 6.000 km – zijn uniek in Europa. Vlaanderen telt 4,8 km weg per vierkante km, en scoort hiermee beduidend hoger dan bv. Nederland met 2,7 km autoweg per vierkante km. Het Vlaamse woonmodel is, omwille van de lage dichtheid, enorm ruimteverspillend. Naar internationale normen wonen we bijzonder groot. De grootte van het gemiddelde huis in België bedraagt 131m², ten opzichte van 97m² in Frankrijk, 91m² in Duitsland en 73m² in Nederland. De gemiddelde oppervlakte van een bouwperceel bedraagt ongeveer 860m². Daarnaast wonen we weinig compact. Slechts één woning op drie is een rijwoning, de rest zijn open of halfopen bebouwingen.

Dat ondoordacht ruimtegebruik zorgt voor diverse problemen. De overmatige verharding en ruimtelijke versnippering zorgen voor druk op de biodiversiteit. De ligging van vele woningen op autolocaties heeft mee gezorgd voor een sterke toename van het autoverkeer en zorgt voor dagelijks fileleed en luchtvervuiling. De vele lintbebouwing zorgt voor verkeersonveilige situaties door de menging van traag lokaal en snel doorgaand verkeer en ligt mee aan de basis voor het grote aantal verkeersslachtoffers op jaarbasis. Door de systematische verstening van Vlaanderen kan water niet meer infiltreren in de bodem. Het ongeordend verkavelen van de open ruimte ligt mee aan de basis van de jaarlijks terugkerende wateroverlast in heel wat gemeenten. Door het sterk verspreide bebouwingspatroon lopen ook de kosten voor allerlei nutsvoorzieningen – zoals waterzuivering, afvalophaling of postbedeling – enorm hoog op. Zelfs de prijs van het internet is in Vlaanderen tot twee maal zo duur als in Nederland. Bovendien is op vele plekken het openbaar vervoer omwille van de verspreide bebouwing niet meer rendabel.

Onze grote, weinig compacte, slecht geïsoleerde en vaak vrijstaande woningen vreten energie. Vrijstaande woningen zijn minder energiezuinig dan meer compacte

bouwwormen, zoals rijwoningen of appartementsgebouwen, omdat het warmteverlies door buitenmuren veel groter is. Belgische woningen gebruiken gemiddeld 72% meer dan het Europese gemiddelde. Daarnaast zorgt het hoge energie verbruik in woningen ook voor stijgende energiearmoede. Het aantal gezinnen dat omwille van achterstallige betalingen wordt afgesloten door de energieleverancier is de afgelopen jaren sterk gestegen.

Omdat vele woningen zijn gebouwd voor grote gezinnen, blijken momenteel zowel op het platteland als in de stad minstens de helft van de huizen 'te groot' te zijn. Gemiddeld is ongeveer 60% van de woningen in België onderbezet. Het betreft hier veelal grotere woningen waar alleen ouderen in gehuisvest zijn. Veel potentiële woonruimte wordt dus niet gebruikt.

Positief is wel dat de steden sinds een tiental jaar opnieuw een grote aantrekkingskracht hebben. De stadsvlucht is gekeerd, toch alvast in aantal inwoners. Onze steden waren nog nooit zo 'vol'. De stad slaagt er opnieuw in jongeren aan te trekken. Eens die kinderen krijgen en een gezin stichten moeten ze echter – vaak noodgedwongen – de stad opnieuw verlaten wegens een te beperkt aanbod aan betaalbare gezinswoningen. Verder is er de laatste jaren ook een tendens gaande om de beschikbare ruimte beter te gebruiken. Zo worden bouwpercelen in verkavelingen stilaan kleiner en woningen compacter. Ook is er duidelijk een 'verappartementisering' van dorpskernen aan de gang.

De uitdagingen

De uitdaging voor Vlaanderen is dubbel. Enerzijds moet er rekening gehouden worden met een vrij forse bevolkingstoename. Anderzijds moet het huidige woonpatrimonium verduurzaamd worden.

Bevolkingsprognoses geven aan dat Vlaanderen de komende decennia zal groeien van 6 naar 7 miljoen inwoners. Er wordt een toename voorspeld van het aantal Vlaamse huishoudens met 13% tussen nu en 2030, wat betekent dat er tegen 2030 een behoefte is aan 330.000 extra woningen. Tegelijk hebben trends zoals vergrijzing, migratie en minder stabiele gezinssituaties sterke gevolgen op de woonmarkt, zowel naar omvang als naar types van woningen. De vergrijzing (meer 60-plussers) en verzilvering (meer 85-plussers) zal de vraag naar kleine en aangepaste woonvoorzieningen voor ouderen doen stijgen, vooral buiten de steden. Terwijl het aanbod in het landelijk gebied vooral bestaat uit grote huizen en kavels voor gezinswoningen. Door de vergrijzing zal de hoeveelheid 'onderbezette' suburbane eengezinswoningen toenemen. Het duurzaamheidsniveau van deze woningen en wijken is problematisch: vooral vrij grote, volledig vrijstaande woningen op een groot perceel, een hoog energieverbruik, grote afhankelijkheid van bereikbaarheid met de auto,... Het verduurzamen van dit woningenpark is een grote uitdaging en vraagt een geheel eigen aanpak die vertrekt van de typische eigenschappen van deze verkavelingswijken.

Anderzijds valt te verwachten dat er in grotere steden net meer jonge gezinnen met kinderen zullen bijkomen. Hierdoor zal er in die steden meer nood zal zijn aan grotere gezinswoningen. Terwijl de mogelijkheden om gezinswoningen te bouwen hier beperkt zijn en vooral het aanbod aan kleinere wooneenheden toeneemt.

10 aanbevelingen voor een duurzaam woonbeleid

Om een verdere verspilling en versnippering van de open ruimte in Vlaanderen tegen te gaan en tegelijk aan een duurzaam en betaalbaar woningbestand te bouwen, zal een ander woonbeleid nodig zijn, dat niet langer uitgaat van het woonideaal met de vrijstaande gezinswoning met tuin als hoeksteen, maar inzet op kwalitatieve verdichting, (r)enovatie op een hoger schaalniveau, betaalbare woningen en het efficiënter benutten van het bestaande woningbestand.

Bond Beter Leefmilieu geeft alvast 10 aanbevelingen mee die kunnen helpen om deze heroriëntatie van het woonbeleid vorm te geven.

1. Versterk de kernen: bouw aan een hoge dichtheid met veel groen

Elk jaar wordt in Vlaanderen meer dan 5.000 ha open ruimte ingenomen door nieuwe bebouwing. Gezinnen willen graag "groen" wonen en verkavelen daarvoor het platteland. Die nieuwe verkavelingen sluiten vaak niet aan bij bestaande dorpskernen, maar liggen als confetti verspreid in de omgevende landbouwgebieden. Toch is er nog heel wat woonruimte beschikbaar in of aansluitend bij de stads- en dorpskernen. Er liggen in Vlaanderen nog meer dan 40.000 ha onbebouwde percelen in woongebieden, goed voor minstens 600.000 bijkomende woonmogelijkheden. Veel meer dan de behoefte dus. Het komt er dan ook op aan enkel die bouwgronden te gebruiken die goed gelegen zijn in de stads- en dorpskernen. Wonen in of dichtbij de stads- of dorpscentra biedt immers heel wat voordelen: door de nabijheid kunnen meer verplaatsingen te voet of met de fiets worden afgelegd, het openbaar vervoer krijgt meer kansen, de druk op schaarse open ruimte vermindert, kosten voor nutsvoorzieningen zoals gas of riolering blijven onder controle,...

Wonen in de stads- of dorpskern moet voor de doorsnee Vlaming daarom minstens even aantrekkelijk worden als wonen in een alleenstaande villa in het groen. Daartoe moet gezocht worden naar slimme combinaties tussen bijkomende bebouwing en vergroening. Door de beschikbare ruimte zuinig en intensief te gebruiken, blijft er meer ruimte over voor publiek groen en speelruimte voor kinderen en jongeren. Door compacter te bouwen wordt automatisch energie bespaard en moet minder geïnvesteerd worden om een passiefwoning te realiseren. Door in de kernen te bouwen ontstaan levendige woonbuurten met veel sociale contacten. Door een hogere bevolkingsdichtheid kan het openbaar vervoer rendabeler worden uitgebouwd en kunnen woonwijken autoluw worden ingericht. Er moet volop ingespeeld worden op de vele voordelen die het wonen in nabijheid biedt. Zo ontstaan aantrekkelijke en gezinsvriendelijke woonwijken: dichtbevolkt, autoluw, met veel groen en veel doorsteekjes voor fietsers en voetgangers. En zo bieden we een goed alternatief voor een afgelegen villa die enkel met de auto bereikbaar is.

Wil dit zeggen dat we naar uniforme en dichtbebouwde woonwijken moeten, zoals we die kennen uit Nederland? Absoluut niet! Succesvolle woonprojecten combineren de typisch Vlaamse eigenheid en variatie in het woonbeeld met meer compacte en duurzame bouwpatronen. Ook in deze meer compacte woonwijken met meer rijwoningen blijft het bouwen van een eigen huis naar eigen smaak perfect mogelijk. En het biedt heel wat voordelen tegenover een verkaveling: je kan overal met de fiets naartoe, het energieverbruik is lager, je hebt meer sociale contacten in de buurt,...

De grote steden vragen om een geheel eigen aanpak. Stedelijk wonen is opnieuw in trek, vooral bij jongeren, wegens de nabijheid van allerlei stedelijke voorzieningen, cultuur, cafés... Eens jongeren een gezin vormen en kinderen krijgen, verlaten ze echter opnieuw de stad. Dat hoeft ook niet te verbazen. Kinderen hebben immers behoefte aan genoeg speelterreinen, die in de stad vaak niet voorhanden zijn, te klein zijn voor de hoge bevolkingsdichtheid of niet verkeersveilig bereikbaar zijn. Ook het gebrek aan betaalbare

gezinswoningen in de stad of het te veel aan autoverkeer speelt gezinnen parten. In zowat alle onderzoeken naar stadsvlucht wordt de top drie van oorzaken voor gezinsvlucht aangevoerd door een gebrek aan groen, de verkeersdrukke en het tekort aan betaalbare gezinswoningen, met een tuin. Om jonge gezinnen in de stad te houden is dus een specifiek stedelijk beleid nodig gericht op nieuwe gezinnen met kinderen, dat onder meer voorziet in betaalbare gezinswoningen, veel openbaar groen en speelruimte, meer verkeersveiligheid...

2. Zet in op transformatie van naoorlogse verkavelingen

Meer bouwen in stads- en dorpskernen is een belangrijk uitgangspunt voor een duurzaam woonbeleid. Maar de Vlaamse realiteit is anders. Vlaanderen is sterk gekenmerkt door de aanwezigheid van vele na-oorlogse verkavelingen en steenwegwoningen. Ze vertegenwoordigen een belangrijk deel van de bestaande woningvoorraad. Gezien het tijds kader waarin deze woningen gebouwd werden, lag de focus op een individuele vrijstaande woning in het groen, met weinig of geen aandacht voor energiezuinigheid wegens lage olieprijsen, een verheerlijking van de auto,... Het duurzaamheidsniveau van deze woningen en wijken is vandaag ondermaats. Bovendien zijn deze woningen niet meer aangepast aan de nieuwe woonbehoeften die evolueren door fenomenen als gezinsverdunding en vergrijzing.

Er moet dan ook ingezet worden op een duurzame transformatie en verdichting van deze woonzones, zodat ze in staat zijn om de nieuwe woonvragen op te nemen. Dat is een enorme uitdaging, maar zeker niet onmogelijk. In de eerste plaats kunnen oplossingen gezocht worden in het beter gebruiken van onderbezette woningen. Door te grote woningen op te delen, kan ingespeeld worden op nieuwe (collectieve) woonconcepten zoals kangoeroewonen en zorgwonen, intergenerationeel wonen (alleenstaande ouderen die hun woning delen met een jong gezin) en cohousingprojecten. Deze meer gemeenschappelijke woonvormen beginnen stilletjes aan van de grond te komen in Vlaanderen.

Het woonbeleid kan deze vormen van gezamenlijk wonen ondersteunen en versnellen. Tegelijk kan werk gemaakt worden van het uitbouwen van gemeenschappelijke diensten op wijkniveau. Zo kan het succesvolle model van samen-aankoop van energie uitgebreid worden naar samen-renovatie, om op die manier door het schaalvoordeel de kosten voor energiezuinig renovaties te drukken. Andere mogelijkheden zijn lokale energieproductie op wijkniveau (bv. een wijkgerichte WKK of windmolen voor de wijk), het uitbouwen van gedeeld vervoer en andere gemeenschappelijke diensten... Om deze verkavelingen op verkeerskundig vlak te verduurzamen kunnen buurtwegen worden geherwaardeerd om fiets- en wandelroutes naar de kernen aan te leggen.

Een andere mogelijke oplossing is het verdichten van deze verkavelingen naar meer aaneengesloten bebouwing, door de ruimte tussen of achter open bebouwingen op te vullen zodat rijwoningen of geschakelde woningen ontstaan. In Frankrijk wordt hiervoor geëxperimenteerd met het zgn. BIMBY-project, Build in My BackYard. Door ruimte naast of achter een bestaande villa te bebouwen, kan met de meerwaarde van de grondverkoop de bestaande woning meteen energiezuinig gerenoveerd worden. De Vlaamse stedenbouwkundige regelgeving laat dergelijke wijzigingen die nodig zijn om de wijken aan te passen niet altijd toe. En ook de fiscaliteit zal hiertoe op een aantal punten moeten aangepast worden (zie maatregel nr. 8)

Niet elke slecht gelegen villa of verkaveling komt hiervoor in aanmerking. Zeer afgelegen of helemaal verkeerd gelegen woningen (bv. in overstromingsgebied) zullen nooit volwaardig verduurzaamd kunnen worden. Hier kan best een uitdoofbeleid worden gevoerd, waardoor deze ruimte op termijn terug gegeven kan worden aan de natuur of de landbouw.

3. Maak werk van energiezuinige wijken en energieproducerende woningen

Met de 20-20-20 doelstelling hebben alle Europese lidstaten er zich toe verbonden om tegen 2020 de uitstoot de broeikasgassen met 20% te verminderen, de energie-efficiëntie met 20% te verbeteren en in te zetten op 20% hernieuwbare energiebronnen. Deze maatregelen vormen maar een eerste stap. Willen we de klimaatverandering binnen de perken houden, dan mogen alle bestaande gebouwen binnen dit en veertig jaar omzeggens geen CO₂ meer uitstoten. Ons woonpatrimonium is echter alles behalve energiezuinig. Belgische woningen gebruiken gemiddeld maar liefst 72% meer dan het Europese gemiddelde.

Een inhaalbeweging is dus nodig. Dat vraagt een aangepast beleid voor zowel nieuwbouw als voor bestaande woningen. Onder impuls van Europa moeten alle nieuwe gebouwen vanaf 2021 "bijna energieneutrale gebouwen" zijn, voor overheidsgebouwen geldt dat al vanaf 2019. Dat traject kan versneld worden. In 2017 zouden alle nieuwe gebouwen bijna energie neutraal moeten zijn en in 2020 energieproducerend. Aangezien de bouwsector zich moet kunnen voorbereiden op de steeds ambitieuzere energieprestatie-eisen, moet het verstrengingspad zo snel als mogelijk worden omgezet in Vlaamse regelgeving met een corresponderend E-peil. Dat vraagt op korte termijn extra investeringen, maar zal daarna nog veel meer besparingen opleveren.

Het energiezuiniger maken van het bestaande gebouwenbestand vormt de grootste uitdaging. Vanuit Europa wordt verwacht dat de lidstaten een stappenplan opstellen om tegen 2050 hun volledig gebouwenbestand energie-efficiënter te maken. Vlaanderen heeft hoe langer hoe meer hefboomen in handen om deze uitdaging aan te gaan. Zo biedt de Vlaamse wooncode de mogelijkheid om minimale energieprestaties op te leggen voor bestaande woningen. De Vlaamse regering maakte hier al gebruik van en legde via een minimale kwaliteitsnorm in de wooncode verhuurders op om tegen 2020 de daken te isoleren van huurwoningen. Die norm moet nu uitgebreid worden tot een vereiste voor hoogisolerende beglazing en een efficiënte verwarmingsketel.

Daarnaast biedt de regionalisering van de energiefiscaliteit de mogelijkheid om het Vlaamse ondersteuningsbeleid voor energiebesparende ingrepen te verbeteren. Sinds het afschaffen van de federale fiscale aftrek voor energiebesparende ingrepen, is het energiebesparingsbeleid voor woningen immers onthoofd. De beperkte bijkomende ondersteuningsmaatregelen die sindsdien door Vlaanderen werden ingevoerd (een verhoogde tegemoetkoming voor wie zijn ramen isoleert binnen de renovatiepremie en een hogere premie voor zonneboilers) volstaan niet om de afschaf van de fiscale aftrek op te vangen. Bovendien volstaat het subsidiëren van eenvoudige energiebesparende ingrepen niet langer. Vlaanderen heeft nood aan een diepgaande totaalrenovatie van al haar woningen. Naar het voorbeeld van landen zoals Denemarken of Duitsland moet een grootschalig en ambitieus energierenovatie programma opgezet worden. Dit programma moet een duidelijke kalender met concrete renovatiedoelstellingen bevatten, waarbij de energiestandaarden voor bestaande gebouwen stelselmatig worden aangescherpt om tegen 2050 de energievraag van gebouwen te reduceren met 90%. Hierbij wordt financiële ondersteuning gegeven voor gebouwen die beter scoren dan de standaard en ontmoedigende maatregelen ingevoerd voor gebouwen die niet voldoen. Om diepgaande renovaties te faciliteren moet de Vlaamse regering een hogere financiële ondersteuning geven voor totaalrenovaties.

De grote uitdaging voor de toekomst is een aanpak te ontwikkelen die overstapt van het niveau van één woning naar het niveau van een ganse wijk. De huidige maatregelen beschouwen de woning teveel los van de buurt en focussen enkel op het verbeterpotentieel op woningniveau. Zo worden verbetermogelijkheden op wijkniveau over het hoofd gezien. Bij een wijkgerichte aanpak kan rekening worden gehouden met de wisselwerking tussen verschillende energiemaatregelen, zoals tussen de graad van

energiebesparingsmaatregelen en de nood aan bijhorende aanpassingen aan elektriciteit- en warmtelevering. Een wijkrenovatie biedt meteen ook de mogelijkheid om de verschillende thema's in deze renovaties geïntegreerd te benaderen (energie, ruimte, groen, mobiliteit, materialengebruik,...).

Bij de opmaak van een renovatieprogramma moet rekening gehouden worden met het feit dat er veel verouderde en versleten woningen op de markt zijn, bijvoorbeeld in de 19e eeuwse gordels van de steden. Die woningen zijn niet altijd meer geschikt om nog energiezuinig te renoveren. Soms is het dan ook meer opportuun om te kiezen voor afbraak en heropbouw.

4. Zet de fiets en het openbaar vervoer centraal

Heel wat van de milieuproblemen in Vlaanderen zijn gelinkt aan het overmatige autoverkeer. De activiteit verkeer kent de grootste toename van broeikasgassen, het verkeer is de belangrijkste bron van uitstoot van verzurende stoffen en ligt mee aan de basis van ozonpieken en luchtvervuiling door fijn stof. Vanuit milieuoogpunt is het dan ook belangrijk om onze autoafhankelijkheid te verminderen. Die afhankelijkheid wordt mee in de hand gewerkt door het gebrek aan ruimtelijke ordening van woongebieden in Vlaanderen. Omdat woon- en werkgebieden te ver van mekaar liggen en mensen te verspreid wonen, neemt het autoverkeer hand over hand toe, samen met de luchtvervuiling.

Nochtans staat het zogenaamde STOP-principe al jaren centraal in het Vlaamse beleid: eerst de stappers, dan de trappers, vervolgens het openbaar vervoer en pas dan personenwagens. Maar dat gebeurt uiteraard niet vanzelf. Volgens het verplaatsingsonderzoek Vlaanderen bedraagt meer dan de helft van de verplaatsingen bedraagt maximaal 5 kilometer. Ook blijkt dat 1 op de 3 Vlamingen de auto neemt voor verplaatsingen van minder dan een kilometer en dat globaal slechts 12 procent van alle verplaatsingen met de fiets gebeurt. In 7 van de 10 gevallen kiezen we voor de auto. Om te voet gaan en fietsen een groter aandeel te geven in onze verplaatsingen, moet in de eerste plaats ingezet worden op een kernversterkend beleid (zie maatregel 1). Een goede verweving van het wonen met allerhande voorzieningen, winkels, ... is noodzakelijk om het STOP-principe waar te kunnen maken. Voor een woning in lintbebouwing of voor aan afgelegen woning is dat veel moeilijker.

Om van de fiets een concurrentieel alternatief te maken voor de auto, moet verder ingezet worden op functionele fietsroutenetwerken en fietssnelwegen. Voor de korte verplaatsingen is de fiets sowieso het beste vervoermiddel. Maar ook voor iets langere afstanden kan de fiets concurrentieel zijn. Zo kunnen fietssnelwegen in combinatie met de steeds populairder wordende elektrische fietsen een goed alternatief vormen voor de dagelijkse autopendel van de woning naar het werk.

Bij nieuwe woonprojecten in de stad moeten voetgangersafstanden het uitgangspunt zijn. Stedelijke voorzieningen moeten gelegen zijn op wandelafstand, wijken moeten onderling verbonden worden via wandel- en fietsassen. Door een goede mix van functies – wonen, werken, winkelen, cultuur... - op het niveau van een wijk, een bouwblok én een gebouw, ontstaan levendige en bewandelbare stadsbuurten.

Om het openbaar vervoer een boost te geven is het uitbouwen van voorstedelijke openbaar vervoernetwerken een veelbelovende piste. In randstedelijke gemeenten woont immers veel volk, dat nu vooral met de auto pendelt naar de stad. Zo ligt met het gewestelijk expresnet (GEN) een ambitieus plan op tafel om het voorstedelijk openbaar vervoer rond Brussel gevoelig uit te bouwen. Bedoeling van dit GEN is om in een straal van 30 km rond Brussel het bestaande spoorwegnet veel intensiever te gebruiken. Er zullen bijkomende treinen worden ingezet om pendelaars vanuit de rand vlot in Brussel te krijgen. Aansluitend op dit GEN wordt ook het busnet verder uitgebouwd.

Dergelijke voorstedelijke netten zouden ook rond ander steden moeten uitgebouwd worden. Meer algemeen zou het fijnmazige spoorwegnetwerk als ruggengraat gebruikt moeten worden om nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen aan op te hangen. De Mobiliteitsvisie 2020 van de Lijn, met onder meer nieuwe regionale light-rail verbindingen, kan daarvoor een goede basis bieden. Vandaag kijkt men bij de inplanting van nieuwe woonwijken vooral naar de bereikbaarheid per auto, nieuwe woonontwikkelingen worden stevast vastgehangen aan het wegennet. Door hun optimale bereikbaarheid met het openbaar vervoer, bieden stationsbuurten nochtans heel wat kansen. De buurten rond kleine stations in een voorstedelijk netwerk, bieden veel plaats voor bijkomende woonmogelijkheden. En om naar de stad te gaan, is de trein valk bij. Met uiteindelijk minder autopendel naar en meer verkeersveiligheid in de opnieuw bruisende stadsbuurten als gevolg.

5. Samenhuizen: van individueel bezit naar co-eigendom

Meer gemeenschappelijke woonvormen bieden velerlei voordelen. Zo zorgt cohousing voor een betere betaalbaarheid van het wonen, omdat een tuin wordt gedeeld en minder grond moet worden aangekocht. Ook andere voorzieningen zoals een auto, een grasmachine of ander gereedschap kunnen gedeeld worden. Collectieve woonvormen zijn bovendien flexibel en spelen in op de demografisch evolutie die een andere gezinssamenstelling met zich mee brengt: meer alleenstaanden, kleinere gezinnen, meer senioren, meer nieuw samengestelde gezinnen,... Deze evolutie zorgt voor andere of nieuwe woonbehoeften, waarop samenhuizen een antwoord op maat kan bieden. Kinderen kunnen altijd een speelkameraadje vinden en kinderopvang valt makkelijker onderling te regelen, de zorg voor ouderen die niet meer goed te been zijn kan spontaan opgevangen worden,... Daarnaast speelt samenhuizen ook in op de noodzaak om compacter te wonen – door meer gemeenschappelijke binnen- en buitenruimten – zodat we de overblijvende open ruimte kunnen vrijwaren. Door schaalvoordelen worden doorgedreven energiebesparing of het gebruik van milieuvriendelijke materialen bovendien beter haalbaar en betaalbaar.

Er zijn verschillende vormen van co-housing mogelijk. Zo kunnen gezinnen zich verenigen om samen een nieuwbouwproject op te trekken. In het gekende voorbeeld van Freiburg (Duitsland) verenigen groepen van 5 à 10 gezinnen zich in een "Baugemeinschaft". Ze realiseren samen met één architect een gezamenlijk woonblok van typisch een viertal bouwlagen, geheel naar hun eigen smaak en invulling. Dit resulteert in een mooie variatie in het straatbeeld. Een andere mogelijkheid is dat een deel van een te grote, onderbezette woning wordt verhuurd. Als de kinderen het huis uit zijn en ouders in een grote woning met te veel slaapkamers blijven wonen, kan samenhuizen een goede oplossing zijn. Nog een ander mogelijkheid is kangoeroewonen, waarbij een jong gezin samen met de ouders een woning deelt.

Gemeenschappelijk wonen is niet voor iedereen weggelegd, maar enquêtes tonen wel aan dat er een groot potentieel is in Vlaanderen. Voor diegenen die er voor willen kiezen, moet samenhuizen ook mogelijk zijn. Vandaag bestaan er echter nog heel wat hindernissen in de wet- en regelgeving die gemeenschappelijke woonvormen bemoeilijken, zoals sommige stedenbouwkundige voorschriften, onaangepaste sociale tegemoetkomingen of premiestelsels, ... Die belemmeringen moeten worden weggewerkt.

De Vlaamse overheid en gemeentebesturen kunnen daarnaast heel wat maatregelen nemen om innovatieve projecten van collectief/gemeenschappelijk wonen actief te bevorderen en te ondersteunen. Dat kan bijvoorbeeld door ruimte in nieuwe bouwprojecten te reserveren voor co-housing of door gemeenschappelijk wonen op te nemen in een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening. Omdat een eigen huis voor velen nog steeds de belangrijke vorm van pensioensparen is, moet de hogere

overheid nieuwe vormen van co-eigenaarschap ondersteunen, zodat deze vorm van pensioensparen samen kan sporen met gemeenschappelijk wonen.

Rekening houdend met de toekomstige uitdagingen in verband met een rationeel ruimte- en energiegebruik, duurzaam samenleven, wonen en welzijn, huisvesting van senioren, herstel van het sociale weefsel, ... is inzetten op gemeenschappelijk wonen als integrale maatregel sterk aan te raden. Gemeenschappelijk wonen verdient een volwaardige plaats in het Vlaamse woonbeleid.

6. Geen leegstand meer

Vlaanderen heeft grote behoefte aan een kernversterkend beleid. Daarom moeten beleidsmakers zich concentreren op het activeren van het nog beschikbare aanbod in de woongebieden: leegstaande panden en onbebouwde kavels.

Hoewel door de vastgoedsector vaak het tegendeel beweerd wordt, is aan bouwgrondreserves in Vlaanderen geen gebrek. Er is nog meer dan voldoende ruimte om de verwachte groei van de huishoudens op te vangen in de bestaande woongebieden. Probleem is echter dat veel van de onbenutte bouwgronden niet verkocht worden, omwille van speculatie of omdat ze bijgehouden worden voor de kinderen of kleinkinderen. Daardoor neemt de druk toe om perifeer gelegen woonuitbreidingsgebieden te verkavelen. De overheid moet daarom inzetten op het op de markt brengen van deze niet gebruikte gronden in de kernen.

In de eerste plaats moeten daartoe de niet gebruikte bouwgronden beter in kaart gebracht worden. Het is een probleem dat hierover nog altijd onvoldoende gedetailleerde cijfers beschikbaar zijn. Hoewel gemeenten verplicht zijn een register van onbebouwde percelen bij te houden en hiervoor ook een tegemoetkoming kunnen krijgen, heeft één gemeente op vier geen inventaris. Bovendien vertonen vele gemeentelijke registers fouten en worden ze niet geactualiseerd.

Naast niet gebruikte bouwgronden liggen er in woongebieden ook heel wat leegstaande gebouwen, niet alleen woningen maar vooral ook oude bedrijfsgebouwen. Voor geheel Vlaanderen gaat het om ongeveer 2.400 leegstaande bedrijfspanden, met een minimumoppervlakte van 500 m². Vele daarvan liggen in woongebieden. Ook hiervoor is een goede en gedetailleerde inventaris een belangrijk vertrekpunt.

Het is belangrijk dat die inventarissen samengebracht worden in een atlas van de leegstand in woongebieden. Vandaag bestaat er alleen een atlas van de woonuitbreidingsgebieden, die in principe bedoeld zijn als reserveruimte, voor het geval er in de woongebieden geen ruimte meer is.

Volgens moet een actief beleid worden gevoerd om die leegstaande gebouwen en niet gebruikte gronden ook te benutten voor nieuwe woningen. De gemeente kan hierbij optreden als regisseur, als go-between tussen de eigenaar en een potentiële bouwer. Of ze kan, via een autonoom gemeentebedrijf, zelf gronden aankopen en verkopen of leegstaande gebouwen omvormen naar nieuwe woongelegenheden en die vervolgens verkopen of verhuren. Er bestaan reeds heel wat goede voorbeelden van dergelijke ingrepen in tal van Vlaamse steden en gemeenten.

Een andere optie om gronden in woongebieden te activeren is een heffing op onbebouwde gronden en leegstaande woningen. De gemeenten beschikken ook over die bevoegdheid. De heffing op leegstaande woningen was vroeger een Vlaamse aangelegenheid, die enkele jaren geleden werd overgedragen aan de gemeentebesturen. Helaas moeten we vaststellen dat sindsdien slechts 2 op 3 gemeenten ook effectief gebruik maakt van een eigen gemeentelijke leegstandsheffing. Van een heffing op

onbebouwde bouwgronden in de kern maakt slechts een minderheid van de gemeenten gebruik. Bovendien zijn deze heffingen eerder symbolisch van aard en te laag om effect te hebben, omdat de activeringsheffing niet opweegt tegen de stijging van de grondprijzen.

Nochtans kan een leegstandsheffing een zeer effectief instrument zijn. De Vlaamse verkrottingstaks heeft zijn efficiëntie duidelijk bewezen. Deze heffing loopt progressief op in de tijd: hoe langer een gebouw staat te verkrotten, hoe hoger de taks en hoe groter ook de incentive om te verkopen. De verkrotting is dankzij deze taks stevig gedaald. Dergelijke filosofie zou ook toegepast moeten worden op leegstaande woningen en niet gebruikte bouwgronden. Op deze manier kunnen de bouwmogelijkheden in de kernen relatief snel op de markt komen.

Een verplichte activerings- en leegstandsheffingen waarvan de waarde is afgestemd op de waarde van 'het goed' (kavel of pand) en die mettertijd oploopt, zal optimaal sturend werken op de vastgoedmarkt. Heffingen kunnen ook gecombineerd worden met een stimulerend beleid, waarbij eerst een aantal jaren premies worden gegeven om te bebouwen, te verkopen of te renoveren en pas als blijkt dat dit niet lukt, over te gaan tot een heffing.

7. Introduceer verhandelbare bouwrechten

Er liggen nog meer dan voldoende onbebouwde gronden in Vlaanderen om de behoefte aan bijkomende woningen op te vangen. Als we echter kijken naar de ligging van deze bouwgronden blijkt dat ongeveer 20% van de beschikbare oppervlakte zich bevindt in de steden. De overige oppervlakte vinden we terug in het buitengebied: 43% in de kernen en 31% van de totale oppervlakte in linten of verspreide bebouwing. Bovendien liggen heel wat potentiële bouwgronden in overstromingsgevoelig gebied of zelfs in zonevreemd bosgebied.

Die slecht gelegen bouwgronden gaan volledig in tegen de doelstellingen van een duurzame woonontwikkeling. Een verdere ontwikkeling van perifeer gelegen bouwgrondreserves zal leiden tot verdere suburbanisatie, versnippering van de open ruimte en verzadiging van het wegennet.

Via een systeem van 'verhandelbare bouwrechten' kunnen de bouwrechten in slecht gelegen bouwzones geruild worden met bouwmogelijkheden op goedgelegen terreinen in of aansluitend bij de kernen. Door op deze locaties hoger en dichter bouwen te stimuleren, neemt tegelijk het overaanbod aan bouwmogelijkheden buiten de kernen af. Op die manier is er voldoende huisvesting om de bevolkingsgroei op een verantwoorde manier op te vangen.

Inspiratie hiervoor kan gevonden worden bij het klimaatbeleid, waar gewerkt wordt met verhandelbare emissierechten. De globale uitstoot van broeikasgassen door grote bedrijven wordt omgezet in uitstootrechten. Bedrijven hebben dan de keuze: zelf investeren in een vermindering van de uitstoot, of uitstootrechten kopen van andere bedrijven. Om de klimaatdoelstellingen te halen, worden die rechten door de overheid jaarlijks ingekrompen, waardoor ze elk jaar duurder worden. Zo wordt het voor bedrijven financieel steeds interessanter om zelf milieu-investeringen door te voeren, in plaats van uitstootrechten op te kopen.

Hetzelfde systeem kan toegepast worden op ruimtelijke ordening. Via verhandelbare bouwrechten kunnen bouwmogelijkheden op slecht gelegen bouwgronden – in overstromingszones, in lintbebouwing, in bossen,... - geruild worden tegen goed gelegen bouwmogelijkheden in of aansluitend bij de bebouwde kom. Door hier een intensiever ruimtegebruik toe te laten (aangesloten bebouwing in plaats van vrij liggende bouwsels,

hoger bouwen,...) kan het globaal overaanbod aan bouwgronden inkrimpen en wordt zuinig ruimtegebruik via kernversterking gestimuleerd. Zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van private eigendomsbelangen.

8. Een juiste fiscaliteit

We constateren dat de woonfiscaliteit vandaag wonen in de stad benadeelt. Wonen in de stad is duur. Om belastbare inkomsten uit een onroerend goed vast te stellen, wordt vertrokken van het kadastraal inkomen. Dit inkomen wordt forfaitair geschat aan de hand van schalen vastgelegd op basis van de huurwaarde van de vastgoedmarkt in 1975. Deze KI's zijn toen berekend, gebaseerd op de kenmerken van de woning zelf (grootte, comfort...) en op de al dan niet centrale ligging, en nooit herzien. Daardoor liggen de KI's in de stad heel wat hoger dan op het platteland. Bovendien liggen ook de opcentiemen op de onroerende voorheffing in de stad hoger, omdat stedelijke overheden meer kosten hebben om hun centrumfuncties in te vullen. Om het wonen/renoveren/bouwen in stadsbuurten een extra stimulans te geven, kan het KI worden herzien en kan de onroerende voorheffing op basis van dit KI worden bijgesteld.

Een andere mogelijkheid om woonbelastingen eerlijker te maken en het een meer sturend effect toe te kennen, is de onroerende voorheffing niet meer berekenen op basis van het KI, maar op basis van een andere parameter: bijvoorbeeld het verschil tussen een "objectieve" huurprijs (te bepalen per typewoning, per wijk en rekening houdend met de energieprestaties...) en de werkelijk aangerekende huurprijs. Op die manier stuurt deze heffing eigenaars in de richting van maatschappelijke gewenste beslissingen.

Vlaanderen krijgt door de staatshervorming een aantal fiscale bevoegdheden. Het is een uitgelezen kans om via een eigen Vlaamse fiscaliteit ter sturen naar een meer duurzame ruimtelijke ordening en een meer duurzaam woonpatrimonium. De Vlaamse overheid kan financiële instrumenten inzetten om kernversterking en stedelijk wonen te stimuleren, betaalbare kwalitatieve woningen aan te bieden, het woonpatrimonium zo efficiënt mogelijk te benutten, om energiezuinigheid, renovatie en collectieve woonvormen te stimuleren. Wie duurzame keuzes maakt, krijgt meer ondersteuning of een grotere belastingsaftrek. In combinatie met promotie- en bewustmakingscampagnes (bv. ivm stedelijk wonen) kan een hervorming van de financiële en fiscale instrumenten zorgen voor de beoogde mentaliteitswijziging.

Dit kan door de fiscale en financiële instrumenten afhankelijk te maken van de locatie en de woningtypologie (oppervlakte). Zo kan voor woningen die gelegen zijn in de bebouwde kom kan een grotere belastingaftrek (woonbonus), huiskorting of hogere (energie- en renovatie) premies voorzien worden. Voor afgelegen woningen in de open ruimte moeten dan meer belastingen betaald worden. De reële maatschappelijke kostprijs (voor riolering, mobiliteit, voorzieningen, energie, ...) weegt zo sterker door.

De instrumenten kunnen ook ingezet worden om woningwissels of verhuisbereidheid te stimuleren. Zo wordt het voor ouderen waarvan de kinderen het huis uit zijn interessanter om naar kleinere woningen te verhuizen of naar een buurt waar meer voorzieningen aanwezig zijn.

9. Investeer in sociale woningen en de huursector

Globaal gezien is er geen gebrek aan woongelegenheden op de Vlaamse woningmarkt. Dit neemt niet weg dat in bepaalde marktsegmenten of voor bepaalde woningtypes wel sprake is van een aanbodtekort. Zo volstaat de sociale huurmarkt, met een aandeel van 6%, niet om aan de behoefte te voldoen, waardoor duizenden gezinnen op een wachtlijst staan. Een inhaalbeweging is dan ook nodig om de sociale noden te lenigen. Nu vallen te veel mensen uit de boot.

Vlaanderen kent het grootste private woningbezit in Europa. 74,4% van de woningen is in eigendom, 18,5% is private huur. Omdat de vraag naar huurwoningen groter is dan het aanbod, is de kwaliteit en duurzaamheid van huurwoningen vaak ondermaats. De private huurmarkt staat voor belangrijke uitdagingen. Lage inkomenscategorieën zijn zwaar oververtegenwoordigd op de private huurmarkt. Ongeveer een derde van de huurders op de private huurmarkt kampen met betaalbaarheidsproblemen. Bovendien laten de woonkwaliteit en energiezuinigheid van de woongelegenheden op de private huurmarkt gemiddeld erg te wensen over. Vele woningen op de private huurmarkt zijn slecht geïsoleerd en hebben gebrekkige verwarmingssystemen. Omdat verhuurders vaak oudere mensen zijn is de kans reëel dat in de nabije toekomst heel wat huurwoningen verkocht zullen worden, wat zal zorgen voor een verdere inkrimping van de private huurmarkt. Hierdoor kan de betaalbaarheid en duurzaamheid van woningen op deze markt nog verder in het gedrang komen. Het is daarom belangrijk dat het huuraanbod in stand wordt gehouden en dat de kwaliteit en betaalbaarheid verbeteren. Er zal immers altijd een deel van de Vlamingen zijn dat zich geen eigen woning kan veroorloven, niet terecht kan op de sociale huurmarkt en dus aangewezen blijft op de private huurmarkt.

Als gevolg van de staatshervorming worden de huurwet(geving) en woonfiscaliteit overgeheveld van het federale niveau naar de gewesten. Deze regionalisering biedt kansen aan de Vlaamse overheid om meer sturend op te treden, een stimuleringsbeleid uit te werken en meer te investeren in de private huurmarkt. Meer dwingende woonkwaliteitsnormen en energievereisten, gecombineerd met overheidssteun aan verhuurders, kunnen leiden tot het in stand houden van het aanbod, een beter beheer en een grotere duurzaamheid van het private huurpatrimonium. Het voorzien van huursubsidies aan de lage inkomens kan zorgen voor een betere betaalbaarheid.

10. Zorg voor een goed onderbouwde planning van het woonbeleid

Om de verwachte bevolkingsgroei in het kleine en dichtbevolkte Vlaanderen op te vangen en tegelijk de woonomgeving aantrekkelijk en betaalbaar te houden, is een goed onderbouwde aanpak noodzakelijk. Daartoe wordt door de Vlaamse regering gewerkt aan een Woonbeleidsplan Vlaanderen. Aangenaam wonen is onlosmakelijk verbonden met de buurt waarin de woning gelegen is. Speelruimte op wandelafstand, fietsverbindingen naar school, vlot openbaar vervoer naar het centrum,... Dat alles geeft een wijk kwaliteit. Om dat te kunnen bereiken is het belangrijk dat het nieuwe Woonbeleidsplan volledig samen spoort met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), het nieuwe toekomstplan voor de ruimtelijke ordening, dat momenteel ook in de maak is. Ook dat plan stelt meer compacte woonvormen met veel openbaar groen voor als formule voor de toekomst.

Die visie zal voor het grootste deel in de praktijk gebracht moeten worden door de gemeentebesturen. De doorvertaling kan de vorm aannemen van samenwerkingsovereenkomsten met resultaatsverbintenissen. Hierbij moet het Vlaamse woonbeleid uiteraard oog hebben voor de eigenheid van specifieke geografische, regionale of stedelijke situaties. Maatwerk is noodzakelijk.

De Vlaamse wooncode kent aan de gemeenten de rol toe van regisseur van het lokale woonbeleid en stelt gemeenten verantwoordelijk voor het uitwerken van haar woonbeleid. Het lokaal woonbeleid wordt gekenmerkt door grote verschillen op het terrein, als gevolg van onderscheid in schaalgrootte en bestuurskracht van gemeenten. Vooral kleinere gemeenten hebben vaak niet de middelen en capaciteit om de vele taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot wonen naar behoren uit te voeren. Het lokaal niveau moet ook voldoende middelen krijgen om in de realisatie te voorzien.