

LEO VAN BROECK:

Nu nog vrijstaand bouwen is crimineel

De Vlaamse
Bouwmeester wil mensen
naar de stad lokken

‘Een file van elektrische, zelfrijdende auto’s blijft een file.’ Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck over de bloeddruk van de aarde, het geheim van Toscane en hoe de paus Vlaanderen verkavelde.

Door PIET PIRYNS en HUBERT VAN HUMBEECK,
foto's HATIM KAGHAT

Het is niet echt zijn tweede natuur. Maar als het over het advies gaat dat het Antwerpse stadsbestuur hem heeft gevraagd over het omstreden woontorenproject van de Land Invest Group op de voormalige slachthuisterreinen, moet Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck een beetje op zijn woorden letten. ‘Ik ken het dossier nog niet voldoende, ik moet dat binnenkort evalueren.’ Maar hij zegt toch dit: ‘Voor wat ik er tot nu toe van gezien heb, lijkt het mij een voorbeeldig project. Zowel qua procedure als qua stedenbouw en architectuur als qua dichtheid.’

Openbare besturen zijn gebaat bij technocratische steun, vindt Van Broeck. ‘De discussie over de Antwerpse Ring zat muurvast tot er een intendant kwam, die niet bij de actiescomités, niet bij de politiek en niet bij de vastgoedsector hoorde. Die intendant was eigenlijk een eenmalige projectbouwmeester. Wat je in moeilijke dossiers nodig hebt, zijn mensen die alles mogen vertellen omdat ze niks te zeggen hebben. Als Vlaams

Bouwmeester heb ik geen enkele bevoegdheid, en dat is cruciaal. Ik heb niks te winnen, niks te verliezen, ik hoef ook niet herkozen te worden en ben dus voor geen enkel gat te vangen. Het interesseert me niet of actiescomités voor of tegen een bouwproject zijn. Democratie is inspraak, maar ik zeg altijd: inspraak zonder inzicht leidt tot uitspraken zonder uitzicht. Mij gaat het om de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit. Is het een goed project? Bouw het dan.’

Het ontbreekt de flamboyante ingenieur-architect Leo Van Broeck (59) niet aan zelfvertrouwen. Toen de Vlaamse regering hem vorig jaar september tot Vlaams Bouwmeester benoemde, kon ze weten wie ze in huis haalde. Met zijn gerenommeerde architectenbureau Bogdan & Van Broeck weigert hij al twaalf jaar opdrachten om nog op vrijstaande kavels te bouwen die alleen met de auto bereikbaar zijn. Van Broeck, die ook docent architectuur is aan de KU Leuven, is niet vies van hoogbouw, en een verklaard voorstander van ‘verdichting’: meer woningen op kleinere oppervlaktes, bij voorkeur in de stad. Een man met een missie, een geselende Jeremia: als Vlaams Bouwmeester trok hij het voorbije jaar de boer op – hij gaf maar liefst 140 lezingen – om ‘ruimtelijke nederigheid’ te prediken. Wat moeten we ons daarbij voorstellen?

LEO VAN BROECK: ‘Dit. Ons verspreide woonmodel kost ons veel meer dan wat we zien en weten. We zijn Europees recordhouder in het aantal uren file per werknemer en het aantal kilometers weg per woning. Onder die wegen



LEO VAN BROECK ‘Ik heb geen enkele bevoegdheid, en dat is cruciaal. Ik heb niks te winnen, niks te verliezen en ben dus voor geen enkel gat te vangen.’

‘We vinden Toscane schitterend omdat daar nooit verkaveld is. Op vakantie worden de Vlamingen ineens heel intelligent.’

ligt een recordaantal kilometers infrastructuur. Waterleiding, riolering, gas, elektriciteit, kabeltelevisie. Als het vriest, moet er strooizout op die wegen. Verkeersborden, flitscamera's. Maar ook verkeersdoden. We zijn zo autoafhankelijk geworden dat de auto de belangrijkste doodsoorzaak is bij jongeren tussen 20 en 25 jaar. Het is de negende doodsoorzaak ter wereld, met 1,3 miljoen slachtoffers per jaar. Kernenergie maakte in 80 jaar tijd in totaal 480.000 slachtoffers, dertigjarige kankers en de bommen op Hiroshima en Nagasaki inbegrepen. Dat is zoveel als in vier maanden autorijden. Ons ruimtelijk model kost levenskwaliteit.'

Maar dan hebt u het niet alleen over Vlaanderen?

LEO VAN BROECK: In Vlaanderen is het erger dan elders. We hebben hier het grootste ruimtebeslag van alle Europese lidstaten. Dat is het hele grondgebied, min de natuurreservaten, de rivieren en meren, en de landbouw. Het is ook nergens zo gefragmenteerd als bij ons. Omdat we zo verspreid zijn gaan wonen, lijkt de ruimte in Vlaanderen wel in een blender gevallen tot een soort van hagelslag. Als je probeert om daarin openbaar vervoer te organiseren, heb je per definitie slecht openbaar vervoer. We gaan allemaal zo ver mogelijk van elkaar wonen, maar we moeten wel bij elkaar raken om samen te werken of ons samen te amuseren.

Als ons openbaar vervoer niet werkt, is dat dus niet de schuld van de NMBS of De Lijn?

VAN BROECK: Het is zo goed als onmogelijk om er rendabele bedrijven van te maken. Dat ligt aan ons woonmodel. In het centrum van Parijs wonen 21.000 mensen per vierkante kilometer. In Brussel niet meer dan 7000. De dichtheid is dus niet alleen in het buitengebied te laag, maar ook in de stad zelf. Vergelijk ons model met dat van een stadje in Toscane, zoals San Gimignano. Daar staan 120 tot 150 woningen per hectare, er staan in die straatjes huizen met verdiepingen van vier, vijf bouwlagen. Dat is daar standaard. En dan heb ik het over de gewone huizen, niet over de torens waarvoor San Gimignano bekend is.

Raken veel problemen niet vanzelf opgelost als we straks allemaal met elektrische auto's rijden?

VAN BROECK: Al dat gegalaver over elektrische auto's. Een file van elektrische auto's blijft een file. Een file van zelfrijdende auto's blijft ook een file. Er wordt nergens zo veel natuur opgesoupeerd als bij ons. Zeventig procent van de Vlamingen woont niet in een dorp of een stad, maar ergens tussenin en leeft niet waar hij of zij slaapt. Slapen is het enige wat ze daar doen, voor al de rest hebben ze een auto nodig. Voor de school

of het werk, horeca, shopping, cultuur. Dat is er allemaal niet in de verkavelingen. We zijn onszelf gigantisch in de voet aan het schieten en dat kun je mensen die in die verkavelingen wonen niet eens verwijten - ze zijn daar naartoe gesubsidieerd.

U zegt het in uw lezingen tamelijk bot: 'Nu nog vrijstaand bouwen, is crimineel.'

VAN BROECK: Crimineel zoals in 'crimineel zat'. Crimineel in de zin van: onverantwoord. In een groot verkavelingsgebied in Amerika wonen vijf miljoen mensen op goed zeventien vierkante kilometer. Dat is evenveel als in Barcelona, waar ze daarvoor maar zeshonderd vierkante kilometer nodig hebben. Een grote villa in een verkaveling eet veel meer planeet op dan een rijwoning of een appartement in de stad.

Waarom delen we zo'n kast van een villa dan niet op in een aantal

kleinere wooneenheden?

VAN BROECK: Als je alle afgeleide productie van koolstofdioxide meerekent, heeft een vrijstaande passiefbouwvilla in de *middle of nowhere* dezelfde ecologische voetafdruk als een niet-geïsoleerde negentiende-eeuwse rijwoning in de stad. En als je die villa opdeelt, wordt de calamiteit nog groter. Stop je er vier gezinnen in, dan zijn er ook vier keer zoveel auto's nodig die zich door de file wringen. Zo'n plek is gewoon niet levensvatbaar omdat er geen woon-ondersteunende diensten zijn, geen werk, geen school, geen crèche, geen winkel, geen cultuur. **Toch leert een recente enquête dat een grote meerderheid van de Vlamingen nog altijd het liefst landelijk woont, in een vrijstaande woning met bij voorkeur drie slaapkamers. Wordt u niet met pek en veren buiten gedragen, als u tijdens zo'n lezing uw boodschap brengt?**

VAN BROECK: Ik ben nog nergens gekruisigd. Ik sprak een tijd



'We zijn Europees recordhouder in het aantal uren file per werknemer en het aantal kilometers weg per woning.'

‘Appartementen als konijnenhokken, met een terrasje waar je in de kou, tussen het droogrek en twee vuilniszakken, spijt staat te hebben dat je niet meer rookt.’

geleden in Wevelgem en enkele maanden later stonden de burgemeester, de schepen voor Ruimtelijke Ordening en de directeur van de lokale sociale huisvestingsmaatschappij in mijn kantoor. Ze hadden nog vier sociale bouwgronden liggen, drie in het buitengebied en één in het centrum, en ze hadden nagedacht. Ze willen stoppen met vrijstaand bouwen, alleen de kavel in het centrum gebruiken en de drie andere aan landbouw en natuur geven. Maar, vroeg ik, hoe krijg je al die woningen in die ene kavel als je in het centrum maar twee bouwlagen toelaat? Dat is juist, zeiden ze, daarom gaan we nu naar zeven bouwlagen. Dan denk ik: die hebben mij niet meer nodig. Zeven of acht bouwlagen moeten ook kunnen in kleine, landelijke dorpen. Maar natuurlijk niet overal even hoog.

Omdat je dan overal zeedijken krijgt?

VAN BROECK: Kijk naar steden waar de woondensiteit hoog is. Die hebben geen uitgelijnde skyline. Als je bouwt zoals bij ons op de zeedijk, wordt de straat een canyon met twee betonnen wanden van veertig, vijftig meter hoog en zit de hele stad in het donker. Wat je nodig hebt, is een verspringende skyline, met een mix van hoge, nog hogere en lage gebouwen door elkaar. Door zo'n kam komt altijd daglicht.

Denkt de Vlaming dan niet meteen: als ik laag moet bouwen en mijn burens mogen hoog, dan hebben die de vastgoedlotto gewonnen?

VAN BROECK: In de landen waarmee ik vergelijk, overleggen mensen met elkaar. Daar gaat er om de vier, vijf kavels iemand omhoog. Tot vijf of acht of tien bouwlagen krijgt iedereen zijn rendement. Voor wat daarboven uitsteekt, wordt het vastgoederendement verdeeld over alle grondeigenaars van het bouwblok. Het is een kwestie van leren samenwerken. Wij beschouwen onze grond als een eigen koninkrijkje. Verhandelbare bouwrechten zijn de enige manier om Vlaanderen te ont-snipperen. Als je uittelt wat al die verspreide pukkeltjes grond de gemeenschap kosten aan wegen, infrastructuur, verkeersdoden en wat niet nog meer, dan hebben we onszelf uitgemereld. **Het ei van Columbus: als we de belastingen willen verlagen, moeten we daar beginnen?**

VAN BROECK: Maar natuurlijk. Dertig procent van alle overheidsuitgaven gaat naar ons verkruimelde woonmodel. Omdat we geen goed openbaar vervoer hebben, hebben we er maar een tweede bij gecreëerd: de fiscaal aftrekbare bedrijfswagen. Die kost de overheid jaarlijks vier miljard euro. Zelfs als je wat planschade moet betalen om woonrechten af te kopen, betaalt de betonstop zichzelf meer dan terug. De mensen naar betere locaties laten verhuizen, spaart veel miserie uit, ook financieel. **Niet iedereen is dat met u eens. Jean-Marie Dedecker, bijvoorbeeld, vindt dat u 'de plattelandsbevolking wilt deporteren' en Karel De Gucht pleit ervoor om u 'aan de hoogste politieke boom op te knopen'.**

VAN BROECK: Ik lig daar niet van wakker. Waar ik wél slecht van slaap, is dat de mensen niet beseffen hoe weinig natuur er nog over is. Ze denken dat ze de planeet redden door een energiezuinige gaswandketel te installeren. Maar een uitstervende neushoorn heeft geen windmolen of een Tesla nodig, die heeft plaats nodig. Als we alleen maar onze klimaatdoelstellingen halen of naar het verhaal van Al Gore luisteren, zijn we een klimaatneutrale manier aan het ontwikkelen om de hele natuur uit te moorden met de energiezuinige woningen die we overal neersmiten. De mens heeft dringend nood aan ruimtelijke nederigheid. We vinden Toscane schitterend omdat daar nooit verkaveld is. Op vakantie worden de Vlamingen ineens heel intelligent.

Maar Vlaanderen is toch Toscane niet?

VAN BROECK: In Toscane heb je enkele steden, mooie dorpjes en daartussen wijngaarden, bossen en velden. Zo zag Vlaanderen er tot honderd jaar geleden ook uit. Onze dorpen waren opgetrokken uit rijwoningen, heel compact. En daartussen alleen vierkanthoeves. Wie op het platteland woonde, hoorde daar thuis. De rest woonde in dorpen en steden. Met één of twee haltes kon de paardentram het hele dorp bedienen. Op vakantie vinden we dat geweldig, maar bij ons kun je geen honderd meter ver kijken of er staat een villa in de weg.

Is het eerlijk om Vlaanderen vandaag met dat van honderd jaar geleden te vergelijken? Het model heeft ook welvaart gebracht.

VAN BROECK: In Toscane is ook welvaart en daar is het land niet kapot gemaakt. Wat is het belangrijkste? De klimaatdoelstellingen of onze impact op het ecosysteem? Dat is namelijk niet hetzelfde. Ik heb de indruk dat we als mensheid dansen op het dek van de Titanic. Terwijl we op de ijsberg afstomen, vragen we ons af of de vezels van onze smoking al dan niet biodegradeerbaar zijn. We zijn nog altijd blind voor de essentie van het probleem. We doen alsof de aarde een supermarkt is, waarvan wij de gerant zijn en die geld moet opbrengen. Ons economische model, de dictatuur van de groei van het bruto binnenlands product is een machine die de aarde vermoordt.

Moeten we naar krimp?

VAN BROECK: Krimp is de meest rendabele economie die je kunt bedenken.

Less is more.

VAN BROECK: Zeker. We maken met opzet ijskasten die na vijf jaar kapot gaan. De eerste gloeilampen brandden twintig- of dertigduizend uur. Tot Philips en Osram vijftig jaar geleden samen beslisten om alleen nog maar lampen te maken die hooguit vijfduizend uur meegingen. We draaien onszelf een rad voor de ogen. Het maken van de batterij van een Tesla alleen al kost evenveel koolstofdioxide als honderdduizend kilometer rijden met een klein, Japans benzine-

gentje.

Is de diagnose toch ook niet dat de architecten mee schuld hebben aan de verrommeling? Wie heeft al die haciënda's en fermettes langs onze wegen ontworpen?

VAN BROECK: Architecten zouden moeten weigeren om daar nog aan mee te werken. Maar het woord schuld past toch meer bij de geschiedenis van de stedenbouwkundige planologen en de politiek. Vlaanderen en Nederland vormen een alluviale delta met de meest vruchtbare landbouwgrond ter wereld. Die stond vol dorpjes, met watermolens en hoeves. Maar dan zijn de twee landen gesplitst en ontstond er in België een oorlog tussen de toenmalige socialistische en katholieke politici. De socialisten zetten in op betaalbare sociale woningen voor de arbeiders naast de steden, fabrieken en de mijnen. Je ziet dat nog in Le Grand Hornu. De katholieken mikten als tegenwicht op privéland eigendom. Wonen op den buiten. Er werd daarvoor een netwerk van buurtspoorwegen uitgerold, dat de arbeiders van 's morgens vroeg naar de fabrieken bracht. Grond werd lang in de electorale vitrine gezet om stemmen te winnen. Lees er de encycliciek *Rerum Novarum* op na: daarin staat een heel hoofdstuk over hoe privégrondbezit een goddelijk recht is dat ook de arbeidersklasse toekomt. De paus heeft Vlaanderen mee verkaveld. We kregen de aarde toch om er de vruchten van te plukken? **Maar de architecten gingen daar toch in mee?**

VAN BROECK: Ze hebben daar nooit over nagedacht. Ze waren ook niet opgeleid om maatschappelijk-ruimtelijke problemen op te lossen. Dat is nu wel het geval. Eigenlijk kun je zeggen dat onze sector, de hele ruimtelijke ordening, de sleutels van een duurzame toekomst in handen heeft. Als wij het niet doen, gebeurt het niet.

De architecten als nieuwe priesters?

VAN BROECK: Eerder als nieuwe chirurgen. We moeten niet preken, we moeten dóén. Er is in de architectuuropleiding in de voorbije tweehonderd jaar ook wel wat veranderd. Vroeger ging het om stijl. Is het mooi? Volgens de mode? Vandaag moeten architecten ook stedenbouwkundigen worden en hebben ze nog maar één vraagstuk voor ogen: hoe geef je vorm aan de ruimtelijke aanwezigheid van de menselijke soort op aarde? **En dat is belangrijker dan mooi of lelijk?**

VAN BROECK: Mijn voorgangers, beginnend met bOb Van Reeth - de eerste Vlaamse Bouwmeester - zeiden al dat het over goed of slecht moest gaan, en niet over mooi of lelijk. Je zou kunnen zeggen dat de aarde misschien elf à twaalf miljard mensen kan voeden. Dat is de kaap die we moeten rondren voor het minder wordt. Maar als we niks veranderen aan onze manier van leven, is er tegen die tijd nog alleen natuur in de zoo.

Wat is het ideale aantal mensen op aarde, met plaats voor elke soort?

VAN BROECK: De bloeddruk van de aarde is gezond met 2,5 miljard mensen – een derde van de huidige wereldbevolking. We kunnen een gezonde aarde hebben als we onze technologie op punt stellen en onze landbouwtechnologie optimaliseren. Dat zal twee-, driehonderd jaar duren. Als er ondertussen ten minste geen gek in Washington of Pyongyang op een fout knopje drukt. Ik vind het in dat ruimere perspectief ook erg dat zoveel mensen zich blindstaren op de navel van hun eigen identiteit. Neem nu de Catalanen...

En veel Vlamingen.

VAN BROECK: Ook een beetje. Maar als zelfs Siegfried Bracke zegt dat taal niet langer drager van identiteit kan zijn, ben ik hoopvol. Identiteit is belangrijk voor onze ruimtelijke ordening, maar talen zijn snel aan het verdwijnen. Ik begrijp dat mensen voor de globalisering schuilen onder de kerktoeren, maar zonder planetaire solidariteit kunnen we ons milieuprobleem niet oplossen. Dat lukt niet als we ons in het verleden barricaderen. Brussel is de tweede meest diverse plek ter wereld, na de Verenigde Arabische Emiraten. Als je in Brussel buitenkomt, hoor je een gigantische mengmoes van talen. Ik woon in Brussel en ik heb elke dag het gevoel dat ik op reis ben. Hier ontstaat een nieuwe toekomst.

De Vlaamse regering heeft een betonstop aangekondigd tegen 2040. Komt die niet te laat?

VAN BROECK: Die betonstop is een Europese beslissing. Europa wil dat alle lidstaten tegen 2050 stoppen met het gebruik van open ruimte. Aangezien wij de meest obese leerling van de klas zijn, is wijselijk beslist dat wij al vroeger beginnen. Maar het is natuurlijk niet meer dan dat: een begin.

Veel mensen zijn domweg gelukkig in hun vrijstaande villa op de Dendermondse steenweg. Hoe krijg je ze daar weg?

VAN BROECK: Traag. Het moet in de huiskamers doordringen. En in de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Als die twee kamers weten dat het zo niet verder kan, moet je niemand te deporteren. Er kunnen generaties overheen gaan, maar het volstaat iedere keer dat een woning leegstaat of kapot is te zeggen: dit is het moment om te verkassen.

Naar de stad?

VAN BROECK: Of naar het grote dorp. Wat we vandaag níét meer kunnen, is op het platteland gaan wonen. Omdat het platteland kapot is. In de toekomst wonen mensen in compacte dorpen die ministadjes zijn, met genoeg volk om de middenstand, crèches, een schooltje en een bushalte in leven te houden. Waar je op driehonderd meter van het marktpleintje in bossen of velden zit. Dat is op het platteland wonen, zoals het vroeger bij ons was en dan begint Vlaanderen op Toscane te lijken. Die ontwikkeling is trouwens al begonnen. Vlaanderen meet om de vijf jaar waar mensen wonen. Het blijkt dat zeer kleine gehuchten tien procent van hun bevolking kwijt zijn.

Mensen verhuizen inderdaad naar grotere dorpen en steden. Maar dat betekent niet dat je de verkavelingsdroom van de Vlaming niet serieus moet nemen. Je mag daar niet mee lachen. **Hoezo? U wil de hardwerkende tweeverdieners hun conifeerhaag, hun barbecue en hun zwembad afnemen.**

VAN BROECK: Welnee. De meeste Vlamingen zijn overigens niet rijk genoeg voor een zwembad - die kopen een opblaasbadje van dertig euro in de supermarkt. Als de kleinkinderen op de rand van dat badje gaan zitten, loopt het water dat eruit klotst gewoon van het terras de gazon in. Maar wat denk je dat er gebeurt als dat badje omkiept op het balkon van je appartement op de tiende verdieping? Dan heb je een proces aan je broek met je vier onderburen.

En dus? Dus zou die villabewoner wel gek zijn om naar een woontoren te verhuizen. Wat krijgt hij in de plaats? Wat heeft u hem te bieden?

VAN BROECK: Andere appartementen dan vandaag. Vandaag bouwen we appartementen als konijnenhokken, met een terrasje van één meter diep en drie meter breed, waar je in de kou, tussen het droogrek en twee vuilniszakken in, spijt staat te hebben dat je niet meer rookt. Dat moet anders. Met zeker ook meer groen in de steden: niet alleen parken maar ook gecontroleerd verwilderde stadsnatuur.

U wilt meer hoogbouw. Maar de publieke opinie associeert hoogbouw met armoede en sociale problemen.

VAN BROECK: Er bestaat goede en slechte hoogbouw, zoals er ook goede en slechte laagbouw bestaat. Het is trouwens een misverstand te denken dat wij alles met hoogbouw willen oplossen. We moeten in de steden net zo goed rijwoningen met tuintjes maken. Ook daar kun je makkelijk dichtheden van zestig woningen per hectare mee halen. Maar als je dan nog ruimte wilt overhouden voor een buurtpark, zul je die woningen misschien moeten kantelen en stapelen in plaats van ze uit te smeren. Niet de kroonlijsthoogte, maar de pretfactor van een woning is belangrijk. De appartementen zelf mogen iets kleiner worden, maar de accessoire-ruimtes moeten groter: grotere terrassen, grotere veranda's, collectieve moestuinen en sportaccommodaties.

Organiseert u zo niet alleen maar meer burenruzies? Tolerantie is toch niet de meest in het oog springende karaktertrek van de Vlaming?

VAN BROECK: Misschien niet, maar het is ook niet mijn bedoeling iedereen te dwingen om in een commune te gaan wonen, met dreadlocks en patchouli. Je moet de Vlaming zijn stukje anonimiteit en zijn recht op privacy niet misgunnen. Daarom hoort u mij ook niet pleiten voor cohousing. Maar ik pleit wel voor meer solidariteit. Het is de enige manier om tot een duurzame samenleving te komen. Janneke en Mieke worden verliefd, kopen een stuk bouwgrond, gaan naar Batibouw en

zoeken een architect die bereid is om samen met hen ergens een stuk planeet te gaan verprutsen. Dáár moeten we vanaf.

U gelooft blijkbaar nog in de maakbaarheid van de samenleving.

VAN BROECK: Men verwijt mij weleens een dromer te zijn, maar als ik zeg dat we grootschaliger, collectieve woonprojecten nodig hebben, is dat gebaseerd op keiharde cijfers. En gezond verstand. Stadsbewoners kun je vandaag onderverdelen in twee categorieën. Er zijn de huurders, die nooit kapitaal opbouwen en iedere maand hun geld kwijt zijn. En er zijn de eigenaars van een rijwoning of de mede-eigenaars van een appartementsblok, die genoeg spaargeld moeten hebben om twintig of dertig procent van de koopprijs te kunnen inleggen omdat ze anders geen financiering krijgen van de bank. Appartementsblokken uit de jaren zestig of zeventig van de vorige eeuw raken niet meer gerenoveerd omdat de bewoners van het gelijkvloers niet willen betalen voor een nieuwe lift of voor de isolatie van het dak. Dat zijn krabbenmanden waar voortdu-

rend ruzie wordt gemaakt. Op die manier kunnen ze natuurlijk ook nooit voldoen aan de huidige klimaatdoelstellingen. En de gebouwen beginnen te verslijten – condensatie op de ramen, schimmel op het beton – waardoor ze steeds minder waard worden en het almaar goedkoper wordt om je daar in te kopen. De nieuwe bewoners zijn minder kapitaalkrachtig, waardoor de kans op onderhoud nog verder daalt en die blokken op den duur zo uitgewoond zijn dat je ze beter kunt afbreken om plaats te maken voor nieuwbouw.

En wat is dan het alternatief?

VAN BROECK: Ik geloof nogal in een model waarbij je geen eigenaar wordt van je eigen woning, maar aandelen koopt in een coöperatie die duizenden woningen in portefeuille heeft. Er zijn geen instapkosten en het maandelijks bedrag dat je als huurgeld betaalt geeft je recht op één of meer aandelen in de coöperatie.

Zo bouw je langzaam een kapitaaltje op. Het voordeel is bovendien dat je kunt verkassen: je begint in een starterswoning, verhuist dan naar een gezinswoning en eindigt in een assistentie- of een zorgwoning, zonder dat je hoeft te kopen of te verkopen. Allemaal binnen dezelfde coöperatie.

Wonen in de stad dreigt onbetaalbaar te worden. Hoe wilt u mensen naar de stad lokken als een appartement in het centrum van Gent of Antwerpen al gauw 700.000 euro kost?

VAN BROECK: Wonen op het platteland is alleen maar goedkoper omdat de reële maatschappelijke kosten niet worden verrekend. Het kadastraal inkomen ligt in de stad gemiddeld hoger dan op de buiten, waardoor je in de stad ook meer onroerende voorheffing moet betalen, terwijl dat net andersom zou moeten zijn. Want die woningen op de buiten kosten de staat vele miljarden meer dan die in de stad. Om wonen in de stad aantrekkelijker en betaalbaarder te maken, zul



'Brussel is de tweede meest diverse plek ter wereld, na de Verenigde Arabische Emiraten. Hier ontstaat een nieuwe toekomst.'

‘We dansen op het dek van de Titanic. Terwijl we op de ijsberg afstomen, vragen we ons af onze smoking al dan niet biodegradeerbaar is.’

je dat allemaal moeten verdisconteren. Daar zijn allerlei instrumenten voor: btw-tarieven, woonbonussen, renovatiepremie... Maar het principe moet altijd zijn: wie de meeste kosten veroorzaakt, moet het meest betalen.

Je kunt mensen toch niet straffen omdat ze in Reetveerdgem willen blijven wonen in het stulpje dat ze van hun ouders hebben geërfd?

VAN BROECK: Natuurlijk niet. Slaan helpt niet – dat werkt in de opvoeding van kinderen of het trainen van dieren evenmin. Je kunt beter voor de wortel kiezen dan voor de stok. Disruptieve veranderingen zetten kwaad bloed en daarom mag je nooit overhaast te werk gaan. Verschuivingen hebben tijd nodig – dan moet je denken aan een periode van misschien wel vijftig jaar. Maar we moeten nu al ophouden de plattelandsbewoner naar zijn fermette toe te subsidiëren met een gratis bedrijfswagen. Of neem de aansluitingskosten voor nutsvoorzieningen. Die zijn vandaag voor iedereen gelijk – of er nu een gasleidinkje van twee meter onder het inkomhalletje van je rijwoning moest worden aangelegd of een buis van tien kilometer. En het is de staat die ervoor opdraait.

Intussen krijgen de centrumsteden te maken met gentrificatie: als een buurt wordt opgewaardeerd, stijgen de huurprijzen en moeten arme mensen verhuizen.

VAN BROECK: Ik heb lang in Borgerhout gewoond, waar migranten tien of twintig jaar geleden nog goedkope woningen konden verwerven, die nu door de aanleg van Park Spoor Noord flink in waarde gestegen zijn. Die mensen zijn daardoor tot de middenklasse gaan behoren en uit hun cultureel isolement geraakt. De buurt waarin ze wonen is aantrekkelijker en gemengder geworden. Dat kun je toch alleen maar toejuichen? Gentrificatie is niet per se slecht. Op voorwaarde natuurlijk dat je kansarme bevolkingsgroepen die de huur niet meer kunnen betalen niet in de kou laat staan.

Die komen dan op de wachtlijst voor sociale woningen die er niet zijn.

VAN BROECK: Terwijl er honderdduizend gezinnen op de wachtlijst staan, bouwen we amper vijftienduizend nieuwe sociale woningen per jaar. Ons sociaalehuisvestingsbeleid gaat gigantisch onder de lat door. Ik ken geen enkel ander Europees land waar het even erg gesteld is als bij ons. De sociale appartementen die we bouwen zijn om te beginnen veel te groot. Dat is nergens voor nodig: comfort is geen kwestie van vloeroppervlak. Als ik zie op hoe luttele vierkante meters de miljonair in zijn zeiljacht content is, denk ik: misschien moeten we toch wel een beetje slimmer leren ontwerpen. Elke

gemeente maakt een wooncode waarin staat dat sociale woningen minstens drie slaapkamers moeten hebben, die zus-en-zoveel vierkante meter groot moeten zijn. Daardoor worden ze ook veel te duur. Je slaapt in een natte kartonnen doos op straat en het enige alternatief is het grootste en duurste sociaal appartement van Europa – dat is toch te gek voor woorden? Als warenhuisketens als Aldi en Lidl erin slagen basisvoedsel betaalbaar te maken voor iedereen, moet de private sector dat toch ook kunnen fixen met woningen?

Projectontwikkelaars zijn doorgaans geen filantropen.

VAN BROECK: Dat hoeft ook niet. Jan Modaal zegt: de politici zijn graaiers, de betonboeren zijn zakkenvullers – maar aan dat soort verzuring doe ik niet mee. Ik vind het mijn plicht om als Vlaams Bouwmeester mijn naïviteit te cultiveren op een heel lucide manier. Er zitten natuurlijk overal cowboys, in alle sectoren – je moet jezelf geen blaasjes wijsmaken – maar ik zie niet in waarom de overheid en de vastgoedsector niet op een nuttige, constructieve manier zouden kunnen samenwerken.

Je moet de kat toch niet op het spek binden?

VAN BROECK: Waarom zouden projectontwikkelaars geen diensten kunnen leveren aan de gemeenschap in ruil voor een normaal economisch rendement? Veel vastgoedpromotoren zijn vragende partij voor grondruil. Ze hebben decennia geleden, toen de gewestplannen werden opgemaakt, bouwgronden gekocht die vandaag niet meer op toekomstbestendige locaties blijken te liggen. En ze zeggen nu tegen de overheid: we zijn bereid om die bouwrechten in te leveren als we in ruil daarvoor op een bouwgrond bij een openbaarvervoerknooppunt twaalf in plaats van tien lagen mogen bouwen. De overheid kan dan op haar beurt gaan onderhandelen: als je in de sokkel van dat gebouw pianokamers en moestuinen en een fitnesscentrum en een fietsenstalling en een knutselhok en crèches en winkels voorziet, waardoor de buurt 's avonds wat opleeft, mag je zelfs dertien lagen bouwen, als je er ook nog een park bij aanlegt dat wij vervolgens kunnen overnemen als openbaar domein. Die projectontwikkelaar doet dat onmiddellijk. Een win-winsituatie heet zo iets.

Maar het doet ook denken aan de souk in Marrakech.

VAN BROECK: *So what?* Op het moment dat ze een bouwvergunning moet afleveren, heeft de overheid goud in haar handen. Ze kan kwaliteitseisen stellen in ruil voor hogere dichtheid, ze kan onderhandelen. In het algemeen belang. Wat is daar mis mee? ●

LEO VAN BROECK

→ Geboren in Antwerpen, 23 augustus 1958
→ Studeert in 1981 af als burgerlijk ingenieur-architect aan de KU Leuven → Sinds 2006 professor architectonische en stedenbouwkundige ontwerpen aan de KU Leuven → Start in 2007 het architectenbureau Bogdan & Van Broeck op in Brussel, dat zich onderscheidt door een actief maatschappelijk engagement → Van 2013 tot 2016 voorzitter van de Koninklijke Federatie van Architectuurverenigingen van België → In september 2016 aangesteld als Vlaams Bouwmeester, met een mandaat van vier jaar.