

ACTUA

1.. HET NIEUWE WONEN VOLGENS DE VLAAMSE BOUWMEESTER

Bron: De Standaard - 7 mei 2014

Proefprojecten voor collectief wonen dagen de klassieke gewoonten uit.

Eigen huis met tuin is passé

We wonen te groot en te verspreid. Het Team Vlaams Bouwmeester lanceert vijf nieuwe modellen voor collectief wonen. Die moeten ons verleiden om onze gewoonten te veranderen. De sociale wijk en de verkaveling kunnen er heel anders uitzien.

Foto's: Geert Sels

Bij een 'community land trust' of grondcoalitie koop je een woning maar niet de grond. Daardoor wordt wonen veel betaalbaarder. 'Tegen 2050 zijn er één miljoen Vlamingen meer', zegt minister van Wonen Freya Van den Bossche (SP.A). 'Dan willen zeven miljoen mensen kwaliteitsvol én betaalbaar wonen. Maar de ruimte is beperkt. Er zijn dus nieuwe oplossingen nodig en daar is de Vlaming nog niet vertrouwd mee. Vijf nieuwe projecten tonen aan dat de alternatieven realistisch zijn én dichtbij.'

Voor vijf proefprojecten, klaar voor uitvoering, heeft het Team Vlaams Bouwmeester ontwerpers uitgedaagd om toekomstgerichte modellen uit te denken. Het zijn uiteenlopende types op vlak van collectief wonen, goed voor 2.210 woningen. Ze laten de Vlaming zien dat er meer is dan 'een eigen woning met tuin'.

Vlaams Bouwmeester Peter Swinnen noemt het een 'winstenverhaal'. 'Met deze types kunnen we de woningmarkt vernieuwen. Er zijn voorstellen om de sociale wijk, de verkaveling of het voorstedelijk bouwblok grondig te herdenken. Nu koopt de Vlaming grond én een woning. Wonen kan veel betaalbaarder zijn door grond en bezit los te knippen.'

Grondcoalitie

Nog een grensverleggend project is Meulestede Noord in Gent. Het krijgt de Belgische primeur op een CLT, een *community land trust*. De bewoner koopt een woning maar de grond blijft in publiek bezit. Voor het project in Turnhout is er zelfs een juristenploeg aan boord gekomen om de finesses van een 'grondcoalitie' te regelen.



Een hedendaags alternatief voor de klassieke verkaveling: Middenheide in Beveren. © TUB

Kunnen deze 'kazerne woningen' concurreren met de villa in het groen? Dat is de kwestie.

2.. DE HOOGSTE WOONTOREN VAN HET LAND

Eerste bewoners trekken deze maand in hoogste Belgische woontoren.

De Belgische vastgoedgroep "Etanor" kocht grond in de Brusselse havenbuurt in 2004, op de plaats van de vroegere supermarktdedeps verrees de hoogste woontoren van het land.

Vier liften wachten de bewoners en bezoekers van Up-site op, waarvan er twee naar de 41ste verdieping leiden. **140 meter** boven de grond is het zicht op de hoofdstad zeer exclusief.

Exclusief en duur

Het 550 vierkante meter grote appartement op het 41ste verdieping is reeds verkocht, want een Fransman tikte het appartement twee jaar geleden al op de kop.

De toren kostte 160 miljoen euro en telt niet minder dan **251 appartementen**. Naast de toren werden ook nog eens vier kantoorgebouwen en 106 terrasappartementen neergezet.

Deze buurt is niet meteen de gezelligste plek van Brussel: gekneld tussen de vaart en een stadsautosnelweg, maar dat schrikt de toekomstige kopers niet af. Een goeie zeventig procent van de appartementen is al verkocht.

De prijzen variëren tussen 300.000 en 1.300.000 euro.

Daarvoor krijg je een appartement tussen 80 en 230 vierkante meter. Hoe hoger gelegen, hoe duurder het appartement.

Ter vergelijking: de normale prijs voor appartementen te Brussel ligt rond de 208.000 à 365.000 euro.

De bewoners hebben een eigen restaurant, crèche, sauna, fitness en cinema. Een winkel is er niet, maar de balie beneden neemt de klok rond pakjes aan.

Niet kindvriendelijk, maar wel een goede belegging

Echt kindvriendelijk kan je deze toren niet noemen en de vraag rijst wie deze appartementen koopt? De omgeving is allesbehalve aantrekkelijk, de toren is eerder banaal te noemen en het uitzicht is zowat de enige troef.

Het zijn jonggepensioneerden die van heinde en verre komen, maar ook volwassen koppels van 30 à 35 jaar. Opmerkelijk is ook dat de helft van de kopers Nederlandstalig is. 55 procent van de kopers gaat er zelf niet wonen, maar ziet het appartement als een investering.

Het afvalwater wordt rechtstreeks in het kanaal geloosd

Onbegrijpelijk voor een gloednieuwe woontoren: het gebouw is namelijk niet aangesloten op de riolering.

'Wij hebben gebouwd conform de bouwaanvraag', stelt William Lerinckx, directielid van Atenor. 'Dit is geen probleem van ons gebouw, maar van de hele wijk. Volgens onze informatie heeft het Brusselse gewest nu wel budgetten vrijgemaakt en starten de werken eind 2015.'

Conclusie:

Deze toren is geen antwoord op de woonproblemen van Brussel: te introvert en te exclusief.



3.. DE SCHOOLSTRAAT: AUTO'S NIET TOEGELATEN

Bron: *mobiel 21*

Begin september startte basisschool de Breg in Eigenbilzen met een 'schoolstraat'. Dat is een regeling waarbij de straat van de school tijdelijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Zo kunnen leerlingen die met de fiets of te voet naar school komen de schoolpoort veilig en zonder zorgen bereiken. "We wilden het eerst eens een trimester proberen," zegt Suzy Bruggen, schoolhoofd van de Breg, "maar ondertussen is iedereen overtuigd en werd besloten om er een heel schooljaar mee door te gaan. En volgend schooljaar doen we het opnieuw!"

Chaos bij het belsignaal

"Vandaag de dag is het heel rustig in de schoolomgeving wanneer de bel gaat, maar enkele maanden geleden was dat nog helemaal anders," vertelt Suzy Bruggen. "Vroeger stond het hier vol met auto's aan weerszijden van de weg. Als er dan iemand verkeerd geparkeerd stond, zorgde dat voor veel problemen. We hadden hier dagelijks opstoppingen en de fietsers moesten zich daar een weg door banen, terwijl auto's stopten en weer vertrokken. Het was een heel chaotische en onveilige situatie, daar moest echt wel iets aan veranderen."

De schoolstraat als oplossing

Naar aanleiding van de herlokalisering van de school wilde de ouderraad van de Breg werk maken van een veiligere schoolomgeving. Ze schakelden Mobiel 21 in voor **de opmaak van een schoolvervoerplan** om de routes van de leerlingen naar school in kaart te brengen en om een voorstel te formuleren van acties om het verkeer naar school milieuvriendelijker en veiliger te laten verlopen. Na een grondige analyse van de situatie en de knelpunten, was **een schoolstraat een van de voorgestelde acties**. De Stad Bilzen, die vanaf het begin bij de opmaak van het schoolvervoerplan betrokken was, bracht het idee aan en haalde het uit Gent, waar al een tijdje schoolstraten bestaan. Elke ochtend en avond wordt de straat een half uur lang afgesloten. Ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen, parkeren zich op een pleintje wat verder. Om die kinderen te helpen veilig over te steken, is er een gemachtigd opzichter. Zij begeleidt de kinderen die op het pleintje worden afgezet in rij tot aan de schoolpoort.

'Alleen' naar school

Ondanks de begeleide rij hebben leerlingen toch het gevoel dat ze zelfstandig naar school gaan. "Wat ik in het begin heel frappant vond, was hoe trots de kleintjes van het eerste en het tweede waren dat ze 'alleen' naar school mochten. Zelfs al is het maar een klein stukje, voor kinderen is dat heel wat. Er komen ook meer kinderen met de fiets. Vandaag komt het misschien deels door het mooie weer, maar onze fietsenstalling staat behoorlijk vol (lacht). Het is nu ook veel veiliger voor hen". En de ouders? "Die kunnen 's morgens sneller verder rijden naar hun werk. Het is een win-win situatie voor iedereen," aldus Suzy Bruggen.

Reacties van de buurt

"Buurtbewoners mogen de straat steeds uitrijden, maar ze mogen er niet in als die afgesloten is. In het begin zijn daar wel enkele problemen rond geweest. Zo is er een vrouw die hier in de straat een garage heeft. Zij had het moeilijk met de regeling. Na met haar rond de tafel gezeten te hebben, waren de problemen snel uitgeklaard," bemerkt het schoolhoofd. De school probeert zelf ook flexibel om te springen met de regeling. "We houden ons niet strikt aan dat half uur. De begeleiders weten perfect welke kinderen met de fiets komen. Als zij allemaal door zijn, dan gaat het hek terug aan de kant. En dat weten de mensen hier ook wel. We hebben een uitzondering gemaakt voor een man met een gehandicapt kindje hier in de straat. Die mag steeds in en uit. Ook diensten zoals het Wit-Gele Kruis en de vuilkar mogen door, die mensen moeten hun werk kunnen doen."

Website: www.hetautonomiehuis.be

Te raadplegen: het e-boek "Het Autonome Huis".

De volgende documenten zijn te downloaden:

- De beleidsnota met de standpunten en concrete actiepunten.
- Het beleidsadvies certificaten.
- Thesis: Een grotere mobiliteit - een bedreiging voor stad en platteland.
- **De nieuwsbrieven van 2014**
 - Nr 17: Visie 2050 - Brussel, inbreiding zonder woontorens (in voorbereiding).
 - Nr 16: De kindvriendelijke stad.
 - Nr 15: Visie 2050 - Brussel autovrij met zelfregulerend tramnetwerk.
 - Nr 14: Visie 2050 - Brussel explodeert, van betonwoestijn naar groene hoofdstad.
 - Nr 13: Visie 2050 - Wonen in Vlaanderen.
- **De nieuwsbrieven van 2013**
 - Nr 12: Het nieuwe wonen - Hoe realiseren?
 - Nr 11: Het nieuwe wonen - Eco-housing.
 - Nr 10: Het nieuwe wonen - Cohousing.
 - Nr 9: Architectuur in transitie - deel II.
 - Nr 8: Architectuur in transitie - deel I.
 - Nr 7: Visie 2020- een andere wereld.
- **De nieuwsbrieven van 2012**
 - Nr 6: De autovrije stad.
 - Nr 5: Bio-klimatische architectuur: de architectuur van de natuur.
 - Nr 4: Groene hoogbouw – volksbedrog?
 - Nr 3: Urban farming.
 - Nr 2: Het nieuwe rijden: autonoom, gratis en groen.
 - Nr 1: Zonneparken = de toekomst?

Contact:

Het Autonome Huis
 Heerbaan 132 - 1840 Londerzeel – België.
 Tel: 052 / 37 11 38
 e-mail: info@hetautonomiehuis.be

De inhoud van deze gratis nieuwsbrief mag gebruikt worden voor publicaties en onderricht, mits bronvermelding en de vermelding van de auteur.

De herkomst van sommige bronnen en foto's kon niet achterhaald worden. Gelieve eventueel ontbrekende bronvermeldingen te laten weten. Dan zullen we dit aanpassen op onze website.