

# Tijd voor ombouw en andere consumptiepatronen

De VINEX, de indrukwekkende opgave om voor 2005 ruim 600.000 nieuwe marktconforme woningen te bouwen, ligt flink onder vuur. De woningen gaan vooral in de Randstad als warme broodjes over de toonbank, maar toch groeit de kritiek op de wijze en snelheid waarmee deze wijken over het polderlandschap worden uitgerold. Architectenblad *Archis* sprak zelfs van een "architectonische, planologische en stedenbouwkundige ramp". Hoewel het nu eenmaal altijd *bon ton* is in architectenland om elkaar de grond in te trappen, is eigenlijk iedereen het er over eens dat een aantal zaken niet goed gaat in de VINEX. Een bespreking wordt in dit betoog even op een zijspoor gezet. Een positieve eigenschap van de VINEX die niet onvermeld kan blijven is dat deze bouwopgave

## IJburg

Onder druk van de samenleving wordt in deze nieuwe woonwijk een stevig milieuprogramma doorgevoerd. Behalve diverse natuuraanleg projecten rond IJburg was een vroegtijdige aanleg van een snelle tram een van de voorwaarden. De voor VINEX begrepen hoge dichtheid van ruim zestig woningen per hectare maakt een goede OV-verbinding mogelijk. Door de nabijheid van een moderne elektriciteitscentrale werd besloten tot de aanleg van een lage temperatuur stadsverwarming. Gecombineerd met extra woningisolatie, gebruikt een woning nog maar de helft van de energie van een nieuwbouwwoning van de afgelopen jaren. Wonen in appartementen wordt aantrekkelijker gemaakt door een verdubbelde isolatie tegen burenlawaai en op drinkwater wordt stevig bespaard door IJmeerwater te gebruiken voor toiletspoeling, wasmachine en tuin. Voor wat betreft bouwmaterialen wordt een aangescherpte versie toegepast van het Nationale DUBO-pakket. Gemeente en bouwconsortia investeren daarnaast in een zonnestroomcentrale op een van de gebouwen van het Haveneiland.

ENDRE TIMÁR\*

**Duurzame stedenbouw is een volwassen tak van sport geworden. Op het toneel zijn congressen, onderwijsprogramma's, vakbladen en voorbeeldprojecten verschenen. Er kwam zelfs een Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw. Met milieuspektakel in de VINEX gaan we echter nog geen duurzame toekomst tegemoet. Daarvoor is veel meer nodig; hoogste tijd om de bestaande steden om te bouwen, inclusief onze consumptiepatronen.**

eindelijk een *window of opportunity* opende om milieuprincipes in de stedenbouw op flinke schaal uit te proberen.

Duurzame stedenbouw staat mede daarom nu flink in de schijnwerpers. De wijk Nieuwland in Amersfoort presenteerde in oktober met gepaste trots 's werelds grootste zonnecentrale op de daken van de eengezinswoningen. De wijk Oikos heeft een duurzame waterhuishouding en in Heerhugowaard ligt de 'stad van de zon' op de tekentafels. Het autovrije GWL-terrein in Amsterdam ontvangt cameraploegen uit heel Europa, terwijl in IJburg de woningen zo worden ontworpen dat ze ongeveer allemaal klaar zijn voor een Groene Hypotheek. Het is slechts een greep uit tientallen projecten door heel Nederland waarbij duurzaam wordt gebouwd.

Het zijn betekenisvolle ontwikkelingen. De overheden, marktpartijen en ontwerpers doen ervaring op met milieumaatregelen en overwinnen hun koudwatervrees. Uit een recent onderzoek onder bewoners blijken de meeste duurzaamheidsaspecten geen weerstand op te roepen en zijn soms zelfs populair te noemen. Duurzaam bouwen beleeft nu misschien wel *its finest hour*; de economie draait overuren en de aandelenhoudende tweeverdieners hebben een hoop geld te besteden aan wonen. De VINEX-opgave staat garant voor vele nieuwbouwlakaties waar alles maakbaar lijkt en gemeenten zich van elkaar willen onderscheiden met behulp van milieukwaliteiten. De milieutechnologie van het bouwen, waterbesparing en energievoorziening ontwikkelt zich eveneens razendsnel.

Geen onvertogen woord over deze plotselinge

vluicht die duurzaam bouwen doormaakt, maar de zelfgenoegzaamheid die zich hier en daar aftekent bij 'Paars' en de bouwwereld niet helemaal niet op z'n plaats is. Min of meer duurzaam gebouwde VINEX-lokaties zijn in relatieve zin wel een succes, maar in absolute zin gaat het milieu over de hele linie nog steeds achteruit. Een duurzame toekomst voor de stedelijke gebieden vraagt om een paar grotere, en moeilijker, vervolgstappen.

## FACTOR 20

Als we de tweede en derde wereld ook nog enige ontwikkeling gunnen en onze eigen autonome bevolkings- en welvaartsgroei incalculeren, dan moet de milieubelasting van de eerste wereld met nog zeker 95 procent omlaag, zo is uit diverse studies gebleken. Alleen dan komt er op lange termijn een evenwicht tussen de exploitatie van het milieu en het draagvermogen van datzelfde milieu. Een bijna onvoorstelbare koers die revolutionair te noemen is. Deze koers geldt onverkort ook voor de gebouwde omgeving. Het is gemakkelijk in te zien dat die prestatie onmogelijk valt te behalen door duurzaam te bouwen op nieuwbouwlakaties. De nieuwbouwopgave is nog steeds relatief klein ten opzichte van de enorme voorraad van zes miljoen bestaande woningen, bedrijfsterrinen en kantorenlokaties. Bovendien wordt vaak vergeten dat er in die al of niet duurzame woningen vijftien miljoen consumenten leven. Onze consumptie- en leefstijl overschaduwet al snel de techniek van het bouwen. Een vakantie naar Java of een tweede auto maakt duurzaam bouwen theoretisch tot

een *zero sum game*. Met andere woorden; de milieubelasting van de bestaande voorraad en ons gedrag daarin is minstens zo boeiend als het likkebaarden bij een nieuwe milieuwijk. Recent onderzoek binnen het kader van het DTO-programma Huisvesten, onder supervisie van het Delftse Centrum voor Energiebesparing, schetste gelukkig een hoopvol beeld van de duurzaamheidspotentie van de bestaande stedelijke gebieden. Als de bestaande steden duurzaam worden 'omgebouwd' en we ook onze consumptiepatronen weten te verduurzamen, is het theoretisch haalbaar om die 95 procent reductie van de milieudruk te realiseren.

## OMBOUW

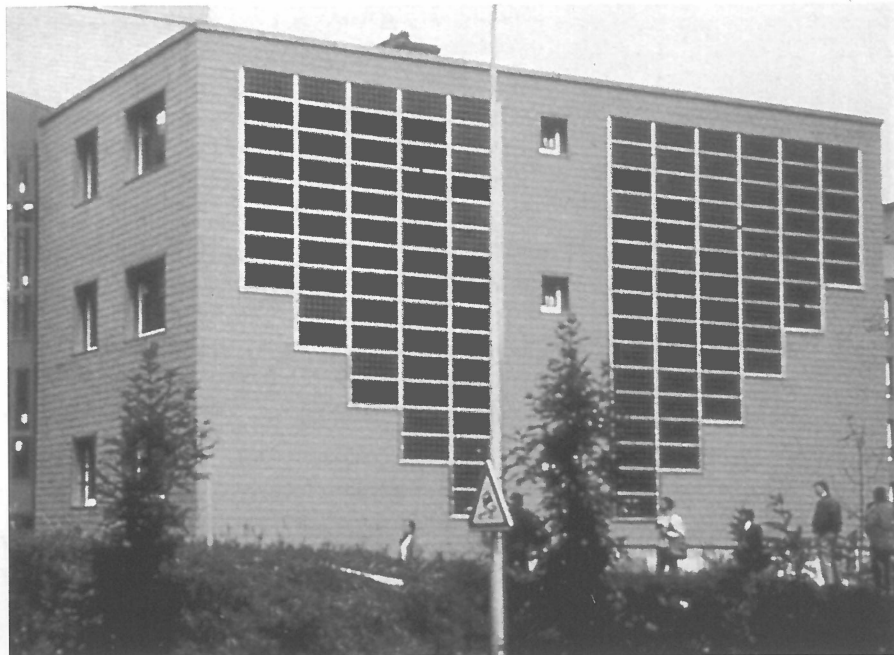
De strategie om de bestaande stedelijke gebieden te verduurzamen berust op het principe een gebied een metamorfose te laten ondergaan met behoud van de bestaande bebouwing. De aanpak is in principe hetzelfde als bij de eerder genoemde nieuwbouwlocaties. Op bekende thema's zoals water, verkeer, energie, materialen en ecologie wordt de oude stad omgetoverd. Het gaat hier om zeer ingrijpende operaties die de bestaande stad totaal binnen-

### Het Timpaen

In Amsterdam Oud-west is een paar jaar geleden een blok oude woningen duurzaam gerenoveerd, dat eigenlijk op de nominatie stond om te worden gesloopt. De woningen kregen een nieuwe achtergevel en een aantal werden door samenvoeging vergroot. Bij de renovatie werd veel aandacht besteed aan milieuvriendelijke materialen, een goede geluidisolatie en waterbesparing. Een moderne verwarmings-techniek en isolatie, gecombineerd met zonnepanelen op de daken zorgden ervoor dat de afgeschreven woningen duurzaam en concurrerend met nieuwbouw een tweede leven hebben gekregen.

ste buiten keren maar het toch intact laten. Het is akelig riskant om een te concrete uitwerking daarvan te schetsen, maar we moeten toch ongeveer aan het volgende denken.

Grote delen van de stad zouden vrijwel ontoegankelijk worden voor het normale autoverkeer. De straten worden dus teruggegeven aan de fiets, groen, spelende kinderen, suffende studenten en skatende oudjes en natuurlijk aan het noodzakelijke vervoer (in de vorm van bijvoorbeeld elektrische voertuigen). Het openbaar vervoer wordt sterk uitgebreid en wijd verspreide autodeellocaties voorzien in de behoefte om soms over een auto te kunnen beschikken. De ruimte die op de auto is heroverd, wordt ook benut om de werkgelegenheid en voorzieningenniveau in de wijken sterk te vergroten. Nu de straten schoon zijn geworden, worden ook vervuilende materialen van gevels



Zonnepanelen hoeven niet altijd op het dak te worden aangebracht. Foto: NOVEM

en daken verwijderd zodat al het regenwater op duurzame wijze kan worden afgevoerd. De gebouwen zelf worden aangepast op een duurzame toekomst. Verregaande isolatieprogramma's en nieuwe verwarmingstechnieken doen het energieverbruik drastisch dalen. In principe worden nalle daken benut voor de opwekking van zonne-energie. Het vertrouwde aardgas verdwijnt en wordt vervangen door andere, duurzame te produceren, soorten gas of elektriciteit. Door ander materiaalgebruik in de woning en duurzamer producten in de huishouding wordt rioolslib weer een meststof (vervangend van kunstmest) in plaats van chemisch afval.

Of dit wat ondoordacht geschilderde voorbeeld van de ombouw van de bestaande stad nu helemaal adequaat is, daar valt natuurlijk over te twisten, maar als globaal beeld is het bruikbaar. Duidelijk is dat zulke ingrepen een enorme politieke moed, electoraal draagvlak en inventiviteit vergen van alle betrokkenen. Maar wat in dit kader nog interessanter is, is het gegeven dat de consumptiepatronen van de stelling onvermijdelijk mee moeten veranderen.

## INLEVEREN

Wie zelf wel eens heeft geprobeerd om een videorecorder te programmeren of een computer te installeren weet uit ervaring dat hardware en software twee heel verschillende onderwerpen zijn en dat de juiste software een bepalende factor is voor succes. Bij duurzame stedenbouw is die wijsheid lange tijd genegeerd. De opvattingen, strevingen en gedragingen van de bewoners leek minder belangrijk dan de technische specificaties van een warmtepomp of zonneboiler. Naarmate de milieumaatregelen zwaarder worden, begint de mens zwaarder mee te spelen. Het vervangen van de gasslurpende CV-ketel door een moderne HR++-ketel heeft nog niks met de bewoner

te maken; de ketel is *monkey proof* en haalt die energiebesparing toch wel. Bij het hierboven geschetste beeld van een duurzame ombouw van de stad, met een 95 procent reductie van onze milieubelasting, is de mens in staat om dit doel te maken of breken. Het grijpt immers diep in op hoe we een huis bewonen, hoe we reizen, welke producten we aanschaffen. In de duurzame stad zal de bewoner verrast worden door de terugkeer van een aantal lang vergeten kwaliteiten van de stad, maar bepaalde verworvenheden en gemakken zullen waarschijnlijk verdwijnen. Afstand doen van comfort en bezit ligt tegenwoordig gevoelig en maakt een politicus niet populair ('economische ont koppeling' is in de mode: een beter milieu met behoud van de buit). Wat ons daarbij parten speelt zijn beelden van afgedwongen soberheid, verboden en verplichte collectiviteit die ons onwillekeurig voor ogen komen. Vrijwilligheid en inspelen op trends moet hier wellicht de strategie worden. De overheid heeft daarin een cruciale rol, zeker omdat zij economische sturingsinstrumenten heeft en kan sturen in het voorzieningenaanbod. Door onduurzaam consumeren te ontmoedigen door invoering van milieubelastingen en een duurzamer leefpatroon mogelijk te maken kan een samenleving langzaam in beweging komen. Hoopvol zijn wat dat betreft bijvoorbeeld ontwikkelingen in de groei van het aantal natuurwinkels, biologische producten in reguliere supermarkten, het groeiend aantal autodelers, mensen die het leuk vinden om een zonnepaneel op het dak te hebben, vrienden en kennissen die eco-stroom afnemen. Soberheid wordt dan chique, zonder elementair comfort te hoeven inleveren. Wanneer deze langzame verschuiving doorzet wordt de nog bijna onvoorstelbare stap naar een duurzame stad steeds meer voorstelbaar.

\* Endre Timár is werkzaam bij de Mileudienst Amsterdam als adviseur stedenbouwkundige projecten.