

RECEPTEN VOOR KERNOVERSTERKING

HOE LEG JE ALS LOKAAL BESTUUR DE BASIS
VOOR EEN KLIMAATVRIENDELIJKE GEMEENTE?



BOND
BETER
LEEF VOOR DE
TOEKOMST
MILIEU

Met het project 'Levendige stads- en dorpskernen voor een klimaatneutraal Vlaams-Brabant' ging Bond Beter Leefmilieu samen met gemeentebesturen op zoek naar concrete oplossingen voor kernversterking.

Het resultaat is deze publicatie: een receptenboek met voorbeelden en instrumenten die steden en gemeenten kunnen inzetten voor een klimaatvriendelijke ruimtelijke ordening.

www.kernversterking.be



Mogelijk gemaakt door de steun van de provincie Vlaams-Brabant en Bostoën.



KERNVERSTERKING, DE HOEKSTEEN VAN DE GEMEENTE VOOR DE TOEKOMST

Hoe ziet jouw gemeente eruit in 2040? Stel je dit even voor: een bruisend centrum waar iedereen te voet of met de fiets van zijn woning naar werk, winkels of school kan. Waar bueren de auto's die ze af en toe nog nodig hebben, onder elkaar delen. Waar er meer plaats is voor groen. Waar we minder energie verspillen en duurzame stroom en verwarming voor iedereen mogelijk is. Kortom, een gemeente waar we de klimaatverandering lokaal en concreet tackelen. En waar het fijn wonen is voor jong en oud. Een gemeente die klaar is voor de toekomst.

Kernversterking staat daarbij centraal. Wonen in het stads- of dorpscentrum zorgt ervoor dat we minder afhankelijk zijn van de auto. Door woningen en werkplaatsen te voorzien nabij knooppunten van openbaar vervoer, wordt dit een volwaardig alternatief voor de (bedrijfs)wagen. Door dicht bij elkaar te bouwen, gaat er minder energie verloren en worden collectieve energienetten op basis van geothermie of zonne-energie haalbaar en betaalbaar. Een kernversterkende ruimtelijke ordening vormt zo de basis voor een klimaatneutrale gemeente en provincie.

Dat is de ambitie die wij als provincie hebben: klimaatneutraal worden tegen 2040. Daarvoor moet de uitstoot van broeikasgassen met 80 tot 95% verminderen. Tegelijk stijgt de bevolking in onze provincie de volgende twintig jaar met meer dan 80.000 huishoudens. De manier waarop we ruimte gebruiken en bijkomende woningen, bedrijven, winkels en voorzieningen een plek geven, is bepalend voor een klimaatvriendelijke toekomst.

Met het project 'Levendige stads- en dorpskernen voor een klimaatneutraal Vlaams-Brabant' ondersteunt de provincie Bond Beter Leefmilieu om samen met gemeentebesturen te zoeken naar concrete oplossingen voor kernversterking. Het bijsturen van ruimtelijke ordening is echter geen gemakkelijke opgave en zal tijd vergen. Hoe pak je verkeerd gelegen bouwgronden op de gewestplannen aan? Wat doen we met verouderde, slecht geïsoleerde villa's? Hoe vang je het extra verkeer door nieuwe woningen in het centrum op? Hoe ga je om met hoger bouwen in de kern? Wat doen we met leegstaande bedrijfsgebouwen? Hoe integreer je hernieuwbare energie in een stedenbouwkundig ontwerp?

Dit receptenboek is het resultaat van die zoektocht. Aan de hand van goede voorbeelden uit binnen- en buitenland geven de recepten tekst en uitleg bij instrumenten die gemeenten kunnen inzetten voor een klimaatvriendelijke ruimtelijke ordening.

Met dit receptenboek willen we gemeentebesturen dan ook aanzetten om sterker in te zetten op duurzame kernversterking. Om zo mee de basis te leggen voor de gemeenten van de toekomst.

Tie Roefs,
Gedeputeerde Milieu en Duurzaamheid provincie Vlaams-Brabant



INHOUD

VOORWOORD

KERNVERSTERKING, DE HOEKSTEEN VAN DE GEMEENTE VOOR DE TOEKOMST	3
--	---

INLEIDING

DICHTER BIJ MEKAAR VOOR EEN BETER KLIMAAT	7
---	---

HEFBOOM 1: LOCATIEBELEID: WAAR BOUWEN?

MINDER VERSNIPPERING, MEER KERNVERSTERKING

Recept 1: Strategische visie als basis	14
Recept 2: Herbestemmen van slecht gelegen woongrond	16
Recept 3: Planologische ruil met onderhandse overeenkomst	18
Recept 4: Herverkaveling uit kracht van wet met planologische ruil	20
Recept 5: Verhandelen van bouwrechten	22

HEFBOOM 2: REGISSEREN VAN KERNVERSTERKING: HOE VERDICHTEN?

STUREN NAAR KLIMAATNEUTRALITEIT

Thema 1: Leegstand in de kern benutten: gebruik eerst wat er is

Recept 6: Leegstand inventariseren en activeren	30
Recept 7: Brownfieldconvenant: middel voor ruimtelijke recyclage	32
Recept 8: Wonen boven winkels	34
Recept 9: Onderbenutte woningen opdelen	36
Recept 10: Onderbenutte verkavelingen verdichten en e-noveren	38

Thema 2: Hogere bouwdichtheden: dicht bij mekaar, meer groen

Recept 11: Detailhandel in het centrum stimuleren	42
Recept 12: Bouwdichtheden gebiedsgericht verhogen	44
Recept 13: Criteria voor goede hoogbouw	46
Recept 14: Ontwerpend onderzoek	48
Recept 15: Slopen en verdichten	50
Recept 16: Gemeenschappelijk wonen	52

Thema 3: Mobiliteit: een autoluwe wijk	54
Recept 17: Lage autoparkeernormen	56
Recept 18: Garage swap	58
Recept 19: Hoge fietsparkeernorm	60
Recept 20: Autoluwe straten met een gemeenschappelijke parking aan de rand	62
Recept 21: Trage wegen als basis voor een ruimtelijk plan	64
 Thema 4: Anders omgaan met eigendom: ruimte maken voor duurzame investeringen	66
Recept 22: Erfpacht: niet de kosten, wel de rechten op bouwgrond	68
Recept 23: Opstalrecht: de regie over bouwprojecten in handen houden	70
Recept 24: Stedenbouwkundige lasten	72
Recept 25: Verkoop onder voorwaarden	74
Recept 26: Publiek-Private Samenwerking	76

HEFBOOM 3: RUIMTELIJKE ORDENING EN HERNIEUWBARE ENERGIE. VAN FOSSIEL NAAR 100% HERNIEUWBAAR

	79
Recept 27: De energiekansenkaart: van fossiel naar hernieuwbaar	82
Recept 28: De LATENT-scan: een energienet op lage temperatuur	84
Recept 29: Een lokale coöperatieve voor een gezamenlijk warmtenet	86
Recept 30: Zongericht stedenbouwkundig ontwerp	88

INLEIDING

DICHTER BIJ MEKAAR VOOR EEN BETER KLIMAAT



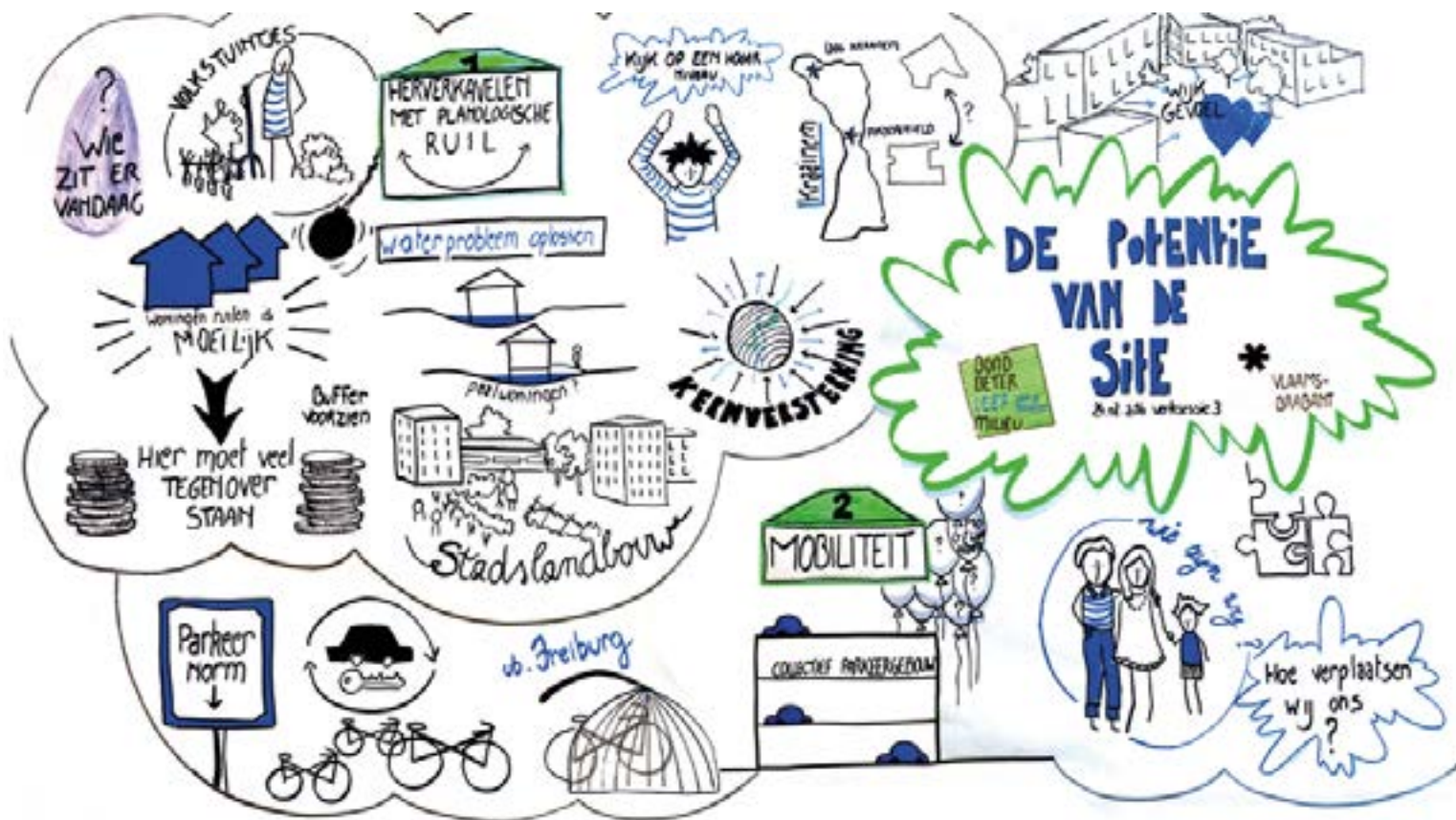
DICHTER BIJ MEKAAR VOOR EEN BETER KLIMAAT

In een klimaatneutrale gemeente is de uitstoot aan broeikasgassen in evenwicht met wat de natuur en de bodem kunnen opnemen. Dat is vandaag niet het geval, omdat heel wat activiteiten meer broeikasgassen uitstoten dan de natuur kan verwerken. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verwarmen van gebouwen of met de auto rijden. Een betere ruimtelijke ordening is een belangrijke sleutel om die klimaatuitdaging aan te pakken.

Het is uiteraard niet de ruimtelijke ordening op zich die de uitstoot van broeikasgassen veroorzaakt. Maar de versnippering van de ruimte in Vlaanderen maakt ons wel afhankelijk van de auto om op het werk te geraken of kinderen naar school te brengen. Het openbaar vervoer van zijn kant is niet rendabel omdat we zo verspreid wonen: veel bussen die vaak leeg zijn is het gevolg. Het overaanbod aan vrijstaande villa's in verkavelingen betekent bovendien veel energieverstopping. Een rijhuis kan immers veel zuiniger en goedkoper verwarmd worden dan een alleenstaande woning. Verkeer en gebouwenverwarming zijn samen goed voor 60% van de broeikasgassen die wij, de burgers, zelf veroorzaken (buiten de industrie).

De oplossing om die problemen aan te pakken: dichterbij elkaar wonen. Door enkel te bouwen in de stads- en dorpskernen, kunnen we te voet naar de winkel of met de fiets naar school. Nieuwe woningen en werkplaatsen nabij knooppunten van openbaar vervoer vormen een volwaardig alternatief voor de (bedrijfs)wagen. Door dichterbij elkaar te bouwen, worden collectieve energienetten op basis van geothermie of zonne-energie haalbaar en betaalbaar. Een kernversterkende ruimtelijke ordening vormt zo de hardware voor een klimaatneutrale gemeente en provincie.

Vaak komt duurzaamheid pas aan bod op het moment dat er effectief gebouwd kan worden. Het gaat dan om



technische ingrepen zoals beter isoleren of het vermijden van koudebruggen, het plaatsen van zonnepanelen of het installeren van een warmtepomp. Maar ook vooraf, bij de ruimtelijke inplanting en de stedenbouwkundige inrichting, is duurzaamheid van belang. Op de juiste plaats bouwen, compact bouwen, een optimale bezonning, verkeersvrije woonerven, fiets- en wandelverbindingen: dat zijn zaken die best in elke stap van het proces worden meegenomen, vanaf de eerste schetsen. Om vervolgens door te werken in het ruimtelijk uitvoeringsplan, het verkavelingsplan en de bouwvergunning.

Visueel verslag van een workshop waarin BBL samen met gemeentebesturen oplossingen voor kernversterking uitdacht.



DRIE HEFBOMEN

Kernversterking is een belangrijk actiepoint in de transitie naar een klimaatvriendelijke samenleving. Maar hoe pak je dat als gemeentebestuur aan, in het versnipperde en verkavelde Vlaanderen? Hoe ga je om met het overaanbod aan slecht gelegen woonzones op de gewestplannen? Wat met het extra verkeer door nieuwe woonprojecten in het centrum?

Antwoorden op die vragen zochten we met het project 'Levendige stads- en dorpskernen in een klimaatneutraal Vlaams-Brabant'. Met de steun van de provincie Vlaams-Brabant organiseerde Bond Beter Leefmilieu workshops met en door gemeentelijke ambtenaren. Externe experts gaven tekst en uitleg bij goede voorbeelden uit binnen- en buitenland van klimaatvriendelijke kernversterking. We bespraken de haalbaarheid voor een doorsnee gemeente, de voor- en nadelen, de kosten en de opbrengsten.

In de workshops werkten we rond drie hefbomen:

- Waar bouwen we? Een goed locatiebeleid is de basis van een goede ruimtelijke ordening. Nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer staan daarbij centraal. Wandel- en fietsafstanden bepalen waar we beter niet of wel bouwen. Het grote aanbod aan slecht gelegen bouwzones op het gewestplan blijft daarbij een lastig knelpunt.
- Hoe stuur je als gemeente kernversterking aan? Wanneer je vastgesteld hebt waar je gaat bouwen, is het tijd om te bepalen hoe je de verdichting daar concreet gaat regisseren. Hoe kun je projectontwikkelaars overtuigen om in te zetten op klimaatneutrale bouwprojecten? Hoe kun je anders omgaan met eigendom? Hoe stimuleer je als gemeente gemeenschappelijke bouwprojecten?
- Hoe bouwen we energiebewust? Overschakelen naar hernieuwbare energie is een must om tot klimaatvriendelijke woonwijken te komen. Hoe integreer je hernieuwbare energiesystemen in een stedenbouwkundig ontwerp? Welke bronnen van hernieuwbare energie zijn waar beschikbaar?

Op basis van de workshops kwamen we tot dit receptenboek. Ook deze publicatie is opgebouwd aan de hand van de drie hefbomen: locatiebeleid, regie en hernieuwbare energie. Bij elk recept verduidelijken we welke instrumenten de gemeente kan inzetten om tot een klimaatvriendelijke ruimtelijke ordening te komen. De recepten worden geïllustreerd met voorbeeldprojecten uit binnen- en buitenland, die gerealiseerd of in ontwikkeling zijn.

Met dit receptenboek hopen we gemeentebesturen aan te zetten om sterker in te zetten op duurzame kernversterking. Om zo de basis te leggen voor een klimaatneutrale toekomst.

HEFBOOM 1

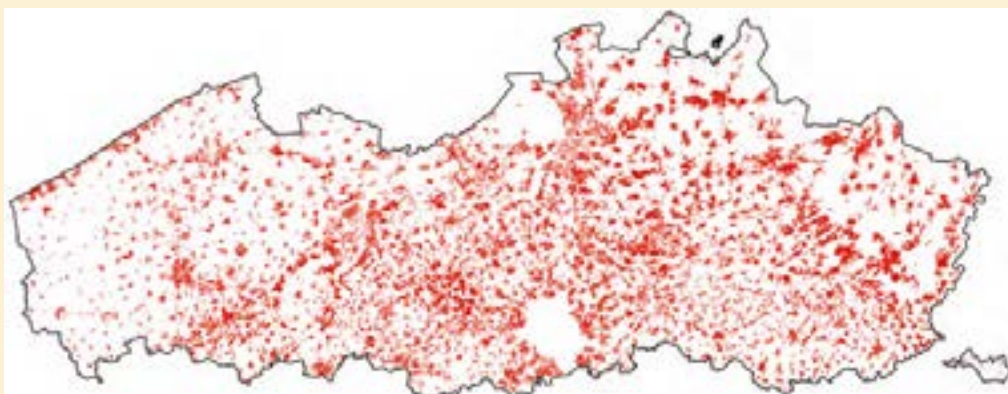
LOCATIEBELEID: WAAR BOUWEN?



DOEL: MINDER VERSNIPPERING, MEER KERNUVERSTERKING

Op de gewestplannen zijn heel wat woonzones ingekleurd die slecht gelegen zijn vanuit het oogpunt van klimaatneutrale wijken. Die plannen werden opgemaakt in de jaren 70, toen olie goedkoop was en zowat iedereen geloofde dat de auto het allerbeste vervoersmiddel ooit was. Het gevolg: de gewestplannen bevatten heel wat woonzones die ver weg liggen van winkels, scholen of voorzieningen, en enkel bereikbaar zijn met de auto.

Er liggen in Vlaanderen nog meer dan 40.000 ha onbebouwde percelen in woongebieden, goed voor minstens 800.000 bijkomende woonmogelijkheden. Volgens de recentste bevolkingsprognoses zijn er tegen 2030 in Vlaanderen 330.000 extra woningen nodig. Er is dus duidelijk een overaanbod aan onbebouwde bouwgronden.



Kaart: Niet-bebouwde bouwgronden in Vlaanderen. Bron: Architecture Workroom Brussels

Als we kijken naar de ligging van deze bouwgronden, blijkt dat ongeveer 20% van de beschikbare oppervlakte zich bevindt in de steden en grotere gemeenten. De overige oppervlakte vinden we terug in het buitengebied: 43% in de dorpskernen en 31% van de totale oppervlakte in linten of verspreide bebouwing.

Het komt er dan ook op aan enkel die bouwgronden te gebruiken die goed gelegen zijn in de stads- en dorpskernen. Wonen in of dicht bij 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 en het klimaat vaart er wel bij.

Hoe kun je dat als lokaal bestuur realiseren? In de eerste plaats is het belangrijk om een goede visie uit te werken over waar er wel en waar er beter niet gebouwd kan worden. Een voorbeeld van zo'n overkoepelende visie is Regionet Leuven (recept 1). Dit plan werd opgemaakt in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant. Op basis van het openbaar vervoersnetwerk in de regio geeft dit plan aan waar er goede zones zijn voor de ontwikkeling van nieuwe woningen en in welke zones er beter niet meer gebouwd zou worden.

DRIE MANIEREN OM BOUWGRONDEN TE VERPLAATSEN

Een mogelijk struikelblok: bouwgronden zijn veel geld waard. Als je als lokaal bestuur slecht gelegen bouwgronden wil herbestemmen naar landbouw- of natuurgebied, moet de eigenaar een schadevergoeding krijgen, de zogenaamde planschade. Dat kan de gemeente veel geld kosten, maar die vergoeding moet niet altijd betaald worden. Bovendien ligt het bedrag dat effectief betaald moet worden vaak veel lager dan wat de eigenaar claimt (zie recept 2).

Een andere optie is het verplaatsen van slecht gelegen bouwgrond naar een kernversterkende locatie. Zo'n grondenruil kan gebeuren via een onderhandse overeenkomst met de eigenaar (zie recept 3). Het decreet op de landinrichting voorziet ook de mogelijkheid om tegelijkertijd met de bestemming ook de eigendomssituatie van gronden te veranderen (zie recept 4).

Een heel nieuw systeem dat uit Amerika overgewaaid komt, is dat van de verhandelbare bouwrechten (recept 5). Dit houdt in dat de bouwrechten in slecht gelegen bouwzones geruild worden met bouwmogelijkheden op goed gelegen terreinen in of aansluitend bij de kernen. Door op deze locaties hoger en dichter bouwen te stimuleren, kan de eigenaar van de slecht gelegen bouwgrond vergoed worden en neemt tegelijk het overaanbod aan bouwmogelijkheden buiten de kernen af. Hiervoor bestaat nog geen formele regeling in Vlaanderen, maar als gemeentebestuur kun je er wel mee experimenteren.

Recept 1: Strategische visie als basis

Recept 2: Herbestemmen van slecht gelegen woongrond

Recept 3: Planologische ruil met onderhandse overeenkomst

Recept 4: Herverkaveling uit kracht van wet met planologische ruil

Recept 5: Verhandelen van bouwrechten

RECEPT 1. STRATEGISCHE VISIE ALS BASIS

Een stad of gemeente verdichten, hoe doe je dat? Met een degelijk onderbouwde visie, om te beginnen. De basis voor een kernversterkend beleid is het model van de 'lobbenstad'. Die bestaat uit woonlobben waar dagelijkse voorzieningen aanwezig zijn en die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De ruimte tussen die lobben wordt gereserveerd voor natuur, water en landbouw, de zogenaamde groene, blauwe en gele netwerken. Die zullen in de toekomst hard nodig zijn om de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen.

VERTREKPUNT: OPENBAAR VERVOER

Het beste uitgangspunt van het gemeentelijk verdichtingsbeleid is het bestaande netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Inzetten op verdichting op plekken die afhankelijk zijn van de auto, zal er immers toe leiden dat het verkeer en dus de uitgestoten CO₂ nog toeneemt. Door verdichtingsbeleid op te hangen aan knooppunten van openbaar vervoer, wordt dit net een hefboom voor klimaatvriendelijke ruimtelijke ordening.

DE GESCHIKTE LOCATIES ZIJN AL BENOEMD

Goed nieuws: een lijst van concrete locaties die geschikt zijn voor verdichting bestaat al en werd opgesteld door VITO. De onderzoeksinstituting ging in een eerste stap na waar in Vlaanderen hoogwaardig openbaar vervoer aanwezig is: trein, metro, tram en hoofdbuslijnen. Vervolgens brachten de onderzoekers de aanwezigheid van winkels, scholen, sportmogelijkheden en ziekenhuizen in beeld. Het resultaat: voor heel Vlaanderen kun je nu nagaan welke gebieden vlot bereikbaar zijn met openbaar vervoer en waar je te voet of met de fiets naar de winkel of naar school geraakt. En in welke gemeenten dat helemaal niet het geval is.

Dit onderzoek biedt een goed overzicht van plaatsen die een hoog potentieel hebben voor kernversterking, omwille van hun goede ligging nabij stopplaatsen en/of voorzieningen. Het toont dat ongeveer een derde van de bouwgronden in Vlaanderen op een locatie ligt met goed openbaar vervoer en een hoog voorzieningenniveau. Dit is genoeg om aan de woningnood te voldoen. Een ander derde van de bouwgronden ligt op een locatie waar de voorzieningen wel goed zijn, maar het openbaar vervoer ondermaats scoort. Nog eens een derde van de bouwgronden ligt op een locatie zonder noemenswaardig openbaar vervoer en met weinig tot geen voorzieningen. Om de chaotische ruimtelijke ordening in Vlaanderen niet verder uit de hand te laten lopen, komt het erop aan enkel die bouwgronden te gebruiken die goed gelegen zijn in de stads- en dorpskernen.

STRUCTUURPLANNEN

Het onderzoek van VITO biedt een goede basis voor het gemeentelijk structuurplan. Heel wat gemeentelijke structuurplannen zijn aan herziening toe. Een goed moment dus om de ruimtelijke ordening in je gemeente te laten aansluiten op het klimaatbeleid, en te vertrekken vanuit het lobbenstad-idee.

Dat is wat de provincie Vlaams-Brabant alvast doet in haar Visienota Ruimte. Deze nota is de aanloop tot de herziening van het provinciaal structuurplan en geeft aan waar Vlaams-Brabant heen wil: kwaliteitsvol verdichten van dynamische stedelijke wijken, kernversterking nabij knooppunten van openbaar vervoer, lintbebouwing en verspreid wonen afremmen, open ruimten vrijwaren voor landbouw, natuur en waterbeheer.

HET GOEDE VOORBEELD: REGIONET LEUVEN

Het project Regionet Leuven van de provincie beschrijft in heldere termen hoe het openbaar vervoerssysteem op regionaal niveau een wezenlijke verschuiving kan teweegbrengen in de ruimtelijke ordening. Het plan mikt daarvoor op stamlijnen voor openbaar vervoer die Leuven met de regio verbinden. Het plan introduceert twee nieuwe lijnen, die de bediening in groot-Leuven verbeteren. Die kwaliteitsinjectie in het openbaar vervoersnet maakt het mogelijk om toekomstige woongebieden en voorzieningen volledig te concentreren op locaties die goed bediend worden door openbaar vervoer. En af te zien van nieuwe ontwikkelingen op afgelegen gronden.

Met andere woorden: knooppunten van openbaar vervoer zijn de ruggengraat voor de ontwikkeling van dichte kernen, openbaar vervoersassen functioneren als drager voor concentraties van wonen, werken en voorzieningen. Dit biedt de beste garantie om de economische ontwikkeling en de bevolkingsgroei te laten samengaan met leefkwaliteit en bereikbaarheid.



Bron: Regionet Leuven

MEER INFORMATIE

Het onderzoek van VITO: emis.vito.be/nl/artikel/ontwikkelingskansen-obv-knooppuntwaarde-en-voorzieningen

Regionet Leuven. Provincie Vlaams-Brabant, Stad Leuven, De Lijn Vlaams-Brabant en Interleuven: www.regionetleuven.be

TOD/Transit Oriented Development; zie het VRP-Manifest voor een betere samenhang tussen mobiliteit, stad en regio (2015), www.vrp.be/nl/manifest-mobiliteit/

'Naar een visionaire woningbouw', Vlaamse Bouwmeester, 2012, www.vlaamsbouwmeester.be/sites/default/files/uploads/AWB_StudieWonen_Pages_low.pdf

RECEPT 2. HERBESTEMMEN VAN SLECHT GELEGEN WOONGROND MET PLANSCHADE

Om het grote aanbod aan slecht gelegen bouwgronden op de gewestplannen in te krimpen, kan de gemeente met een ruimtelijk uitvoeringsplan de bestemming van de grond wijzigen naar een openruimtefunctie.

Probleem: als bouwgrond van bestemming verandert, kan de eigenaar een zogenaamde planschadevergoeding eisen. Een planschadevergoeding is verschuldigd als een bouwperceel door een ruimtelijk uitvoeringsplan niet meer kan bebouwd worden, bijvoorbeeld wanneer een woonzone omgezet wordt naar natuur, bos of landbouw. Het is de rechtbank die uiteindelijk bepaalt of en hoeveel de schadevergoeding bedraagt.

Heel wat gemeentebesturen worden afgeschrikt door mogelijke planschadevergoedingen om bouwgrond van bestemming te veranderen. Dat is niet altijd nodig: hieronder verduidelijken we wanneer en hoe planschadevergoedingen van toepassing zijn.

VOORWAARDEN VOOR PLANSCHADE

Het perceel moet gelegen zijn aan een voldoende uitgeruste weg en moet bouwtechnisch in orde zijn. Als er geen uitgeruste weg is, is er dus geen planschade. Ook wijst de rechtbank planschadevergoedingen regelmatig af omdat het om waterzieke of onstabiele gronden gaat. Dergelijke gronden zijn technisch immers niet in orde om te bebouwen.

Verder moet enkel een vergoeding betaald worden voor de eerste 50 meter vanaf de rooilijn. De planschadevergoeding bedraagt 80% van het waardeverschil tussen de geïndexeerde aankoopprijs van de grond en de nieuwe waarde volgens de nieuwe bestemming.

VELE MALEN LAGER DAN EIGENAARS CLAIMEN

Heel wat eigenaars en bestuurders gaan ervan uit dat een planschadevergoeding berekend wordt aan de hand van de huidige bouwgrondprijzen. Dat is niet correct: de planschade wordt berekend aan de hand van de prijs die de eigenaar betaalde toen hij de grond aankocht. Die aankoopprijs wordt vervolgens geïndexeerd; het resultaat is de planschadevergoeding. Dat bedrag zal bijna altijd (veel) lager liggen dan de huidige prijs van bouwgronden, zeker als de aankoop al lang geleden is.

Dit betekent dat de schadevergoedingen die moeten betaald worden, vele malen kleiner zijn dan wat eigenaars of projectontwikkelaars claimen. Uit een overzicht van planschadedossiers bij de Vlaamse overheid blijkt dat er in de afgelopen jaren een duizendtal gerechtelijke procedures werden opgestart voor het vergoeden van planschade. De vorderingen bedroegen in totaal meer dan 300 miljoen euro. Slechts in een honderdtal zaken kwamen er uiteindelijk effectieve schadevergoedingen, voor een totaalbedrag van 18 miljoen euro. Dat toont aan dat de gevorderde bedragen meestal sterk overdreven zijn en niet altijd gegrond. Laat je als gemeentebestuur daarom niet te snel afschrikken door een mogelijke planschade om open ruimte te vrijwaren.

HET GOEDE VOORBEELD: DE GROENE LONG IN KUURNE

Het is een gevarieerd park met voor elk wat wils. Een stuk bos, een hoogstamboomgaard met oude rassen, water- en moeraspartijen met vlinderpaden, knotwilgenrijen en houtkanten, een observatiehut, een speelweide, een vleermuizenkelder en een holle weg. En dat alles op wandel- en fietsafstand van het centrum.

De wettelijke bepalingen inzake planschade: www.ruimtelijkeordening.be/NL/Beleid/Wetgeving/VlaamseCodexRO/2Planning/VCROT2H6Planschadeenplanbaten

RECEPT 3. PLANOLOGISCHE RUIL MET ONDERHANDSE OVEREENKOMST: BESTEMMING VAN PERCELEN RUILEN

Een planologische ruil is de gelijktijdige herbestemming van percelen: je vormt een slecht gelegen woongebied om naar landbouw of natuur, terwijl tegelijkertijd een goed gelegen zone nabij de bebouwde kom herbestemd wordt tot woonzone.

Het instrument planologische ruil komt aan bod in de Codex ruimtelijke ordening (artikel 2.6.17). Het is wettelijk omschreven als ‘de omwisseling van gebiedsbestemmingen vanuit een samenhangende visie op de duurzame ruimtelijke ordening van het volledige plangebied’.

Wat zijn de voorwaarden om een planologische ruil te realiseren? In de eerste plaats is de opmaak van ruimtelijk uitvoeringsplan vereist. Daarbij is de regeling inzake planschade en planbaten van kracht. Om de lastige gerechtelijke procedure voor planschade te vermijden, kun je er als gemeente ook voor opteren om de meer- en minwaarden onderling te regelen. Een andere oplossing om een planologische ruil te vergemakkelijken, is een eigendomsruil van de betrokken percelen.

Een tweede voorwaarde is dat de planologische ruil moet kaderen binnen de visie die de gemeente heeft vastgelegd in haar gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Daarin moet de gemeente motiveren waarom het verplaatsen van een woongebied zorgt voor een betere ruimtelijke ordening. Een derde voorwaarde is dat het ook niet de bedoeling mag zijn dat het globaal aanbod aan bouwmogelijkheden toeneemt.

HET GOEDE VOORBEELD: LINTBEBOUWING WORDT HERNVERSTERKING IN ZEMST

Zemst is gelegen tussen Brussel en Mechelen en staat daardoor onder een grote verstedelijkingsdruk. De gemeente bestaat uit zes dorpskernen. In het structuurplan van de gemeente is voorzien dat de open ruimte tussen deze dorpskernen in de toekomst open moet blijven. Zemst wil vermijden dat de dorpskernen via lintbebouwing volledig aan mekaar groeien.

Om die visie ook in de praktijk te brengen, zette de gemeente een planologische ruil op. Het gemeentelijk RUP ‘Landschappelijke zichten’ zette een stuk landelijk woongebied in lintbebouwing tussen de dorpskernen van Epegegem en Elewijt om naar bouwvrij agrarisch gebied. Tegelijk werd een nieuwe woonzone aangeduid die onderdeel is van de kern van Zemst.

Vervolgens voerde de gemeente een grondenruil door, zonder de eigenlijke verkoop van de gronden. De gemeente sloot hiervoor met de eigenaar een onderhandse overeenkomst over de planbaten en planschade. De private eigenaar krijgt de nieuwe woonzone en betaalde hiervoor planbaten aan de gemeente Zemst van € 354.700. De gemeente verkreeg op haar beurt de percelen in lintbebouwing en betaalde ditzelfde bedrag terug aan de eigenaar van de grond, als planschade voor het planologisch wijzigen van zijn woonzone naar landbouwzone. Financieel een vestzak/broekzakoperatie dus voor de gemeente, maar wel een stap dichterbij een duurzame ruimtelijke ordening.



Bron: RUP 03bis Landschappelijke zichten, Zemst

Zemst voert al langer een actief beleid om een aantal plekken waar het gewestplan bouwkavels voor wonen of bedrijven voorziet, maar die om ecologische of landschappelijke redenen beter niet worden bebouwd, effectief van bebouwing te vrijwaren. De gemeente past door middel van uitvoeringsplannen het gewestplan op deze plaatsen aan en tracht met een gericht aankoop- of ruilbeleid deze kavels te verwerven. Concreet betreft het vier plekken voor in totaal 30 woonkavels en 1,5 ha bedrijfsgrond.



Bron: Google Earth

AANDACHTSPUNTEN

Een planologische ruil met een onderhandse overeenkomst is het makkelijkst te realiseren als er niet te veel eigenaars zijn. Dat maakt het immers veel eenvoudiger om onderling tot een overeenkomst te komen over de meer- en minwaarden. Als er wel veel eigenaars zijn, kan het interessanter zijn om te werken via het instrument 'herverkaveling uit kracht van wet met planologische ruil' (zie volgend recept).

MEER INFORMATIE

RUP gemeente Zemst: www.zemst.be/content/908

RECEPT 4. HERVERKADELING UIT KRACHT VAN WET MET PLANOLOGISCHE RUIL: BESTEMMING ÉN EIGENDOM VAN PERCELEN RUILEN

Het instrument herverkaveling met planologische ruil is relatief nieuw. Net zoals bij een planologische ruil (zie vorig recept) wordt de bestemming van twee gronden tegelijkertijd gewijzigd. Meteen wordt ook de eigendom geruild. Dit maakt het mogelijk een slecht gelegen woongebied te verplaatsen en tegelijk het eigendomsrecht mee te verplaatsen. Dus tegelijk met de omwisseling van bestemmingen via een RUP, wordt een eigendomsruil gerealiseerd: de eigenaar van bijvoorbeeld een bouwgrond blijft eigenaar van een bouwgrond, alleen komt die grond nu op een andere plek te liggen. Het doel is om tot een betere ruimtelijke ordening te komen.

Dit instrument is opgenomen in het decreet landinrichting. Een voordeel van deze aanpak: het systeem van planbaten en planschade wordt uitgeschakeld. De provinciale landcommissie verrekent zelf de verschillen in waardebeoordeling tussen de gronden die ingebracht worden en de gronden na de herverkaveling. Zowel gemeenten, de provincie als het Vlaams gewest kunnen er gebruik van maken.



Bron: VLM

Hoe voer je een herverkaveling uit kracht van wet met planologische ruil uit? In twee stappen. Het grondruilplan wordt geïntegreerd in de procedure voor het opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Als eerste stap moet je als gemeente uitvoerig motiveren vanuit een ruimtelijke visie waarom je het instrument wilt inzetten, bijvoorbeeld op basis van de visie uit een gemeentelijk structuurplan. Daarbij hoort een openbaar onderzoek. In stap twee wordt de procedure van een RUP doorlopen, waarin de grondenruil aan bod komt. Daarbij is het de landcommissie (één per provincie) die objectief de inbreng en toedeling van de gronden en de financiële regelingen bepaalt.

De bedoeling is dat na de ruiloperatie de waarde van de nieuwe percelen gelijk is aan de waarde van de oude percelen. Als dat niet het geval is, krijgt de eigenaar die in het nadeel is meer gronden of kan hij een financiële compensatie ontvangen. De eigenaars en gebruikers van de gronden worden steeds nauw betrokken en hebben verschillende inspraak- en beroepsmogelijkheden. Hierbij zijn ook regelingen voorzien voor lopende pachtovereenkomsten of andere gebruiksrechten.

Omdat het om een nieuw instrument gaat, is er voorlopig geen ervaring mee op het terrein. Vlaamse administraties onderzoeken een aantal testcases, maar er bestaan nog geen gerealiseerde voorbeelden. Laat dat je vooral niet tegenhouden om het uit te testen: met dit instrument kun je als lokaal bestuur een pioniersrol opnemen en bijdragen aan de verbetering van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen.

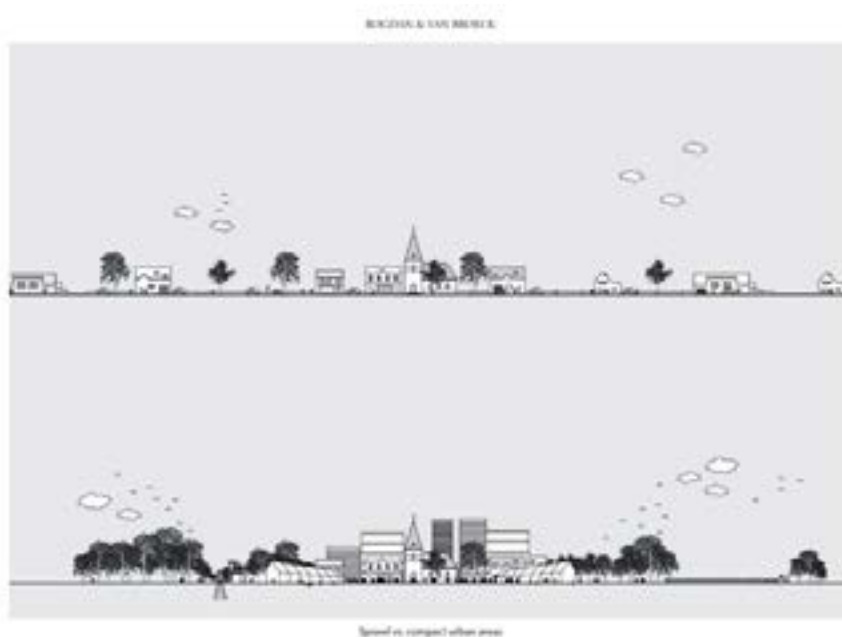
MEER INFORMATIE

Het decreet landinrichting (zie afdeling 5): www.vlm.be/nl/SiteCollectionDocuments/Regelgeving/Landinrichting/lw%2018.12.2015%20verzameldecreet.pdf

RECEPT 5. VERHANDELEN VAN BOUWRECHTEN

Met een systeem van ‘verhandelbare bouwrechten’ ruil je de bouwmogelijkheden op slecht gelegen bouwgronden voor bouwmogelijkheden op goed gelegen terreinen in of aansluitend bij de kern. Door op deze kernlocaties hoger en dichter te bouwen, stimuleer je kernversterking. Tegelijk neemt 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. En vrijwaar je open ruimte voor natuur, bos of landbouw.

Het idee van verhandelbare bouwrechten komt overgewaaid uit de Verenigde Staten, daar wordt het al sinds de jaren 70 toegepast. De overheid bepaalt op welke plekken bouwrechten geschrapt worden om open ruimte te vrijwaren en waar er meer gebouwd mag worden. Via een beurs worden bouwrechten aan- en verkocht. Dat alles gebeurt volledig op vrijwillige basis. Omdat de vastgoedprijzen in de stad hoger liggen dan erbuiten, is er in de VS veel interesse voor dit systeem. In Vlaanderen is dit vooralsnog minder het geval.



Bron: BOGDAN & VAN BROECK

Ook de Vlaamse overheid werkt aan een wettelijk instrumentarium voor verhandelbare bouwrechten. Het zou een belangrijk hulpmiddel zijn om open ruimte te vrijwaren en kernversterking te stimuleren. Zolang er echter geen formeel, wettelijk instrument voor bestaat, kun je het als gemeente enkel op vrijwillige basis toe te passen, in overleg met de eigenaars.

WAT KAN EEN GEMEENTE NU AL DOEN?

Door creatief gebruik te maken van bestaande wetgeving kan een gemeente ook nu al het verhandelen van bouwrechten mogelijk maken. De gemeente heeft daarin een dubbele rol: voorkomen dat verkeerd gelegen bouwgronden worden ontwikkeld en stimuleren dat goed gelegen bouwgronden dichter of hoger worden bebouwd.

De eerste stap voor de gemeente om open ruimte te vrijwaren: een bouwverbod opleggen op slecht gelegen bouwgrond. Dit kan door een erfdienstbaarheid van openbaar nut op het perceel te vestigen. Een erfdienstbaarheid van openbaar nut is een onroerende eigendomsbeperking op een bepaald perceel. Deze eigendomsbeperking moet volgens de wet vanuit het algemeen belang gerechtvaardigd zijn. Dat is bij het ruilen van bouwrechten zeker het geval: het doel is immers een betere ruimtelijke ordening, daar vaart iedereen wel bij. Een erfdienstbaarheid van openbaar nut heeft bovendien een eeuwigdurend karakter en blijft ook geldig na de verkoop van een perceel.

De tweede stap: het wonen op goed gelegen bouwgronden in de kern hoger of dichter mogelijk maken. Daarvoor kun je als gemeente in eerste instantie kijken naar toekomstige kernversterkende bouwprojecten. Is het aangewezen om hier meer bouwlagen of een hogere bouwdichtheid toe te laten? In dat geval kun je het gesprek aangaan met eigenaars van verkeerd gelegen bouwgronden en met de ontwikkelaar van het kernversterkende project: zijn zij bereid om de bouwmogelijkheden op slecht gelegen gronden te verplaatsen en daarvoor een financiële regeling af te spreken? Als je als gemeente zelf gronden in het centrum in eigendom hebt voor een nieuw bouwproject, kun je uiteraard zelf rechtstreeks onderhandelen met eigenaars van slecht gelegen bouwgronden.

NOG EEN OPTIE: EEN GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

Een andere optie voor een gemeentebestuur is het opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Volgens de Codex ruimtelijke ordening kan een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan erfdienstbaarheden van openbaar nut en eigendomsbeperkingen opleggen, met inbegrip van een bouwverbod.

Normaal gezien moet de gemeente in dit geval - net zoals bij het herbestemmen van gebieden - een planschadevergoeding betalen aan de eigenaars van bouwgronden die een andere bestemming krijgen. Maar in plaats van de traditionele geldelijke vergoeding kun je de eigenaar een verhandelbaar bouwrecht aanbieden. Daar bestaat nog geen wettelijke regeling voor, maar het is wel mogelijk in onderling overleg met de eigenaar, via een onderhandse overeenkomst.

In dat ruimtelijk uitvoeringsplan kan de gemeente tegelijk een overdruk voorzien over een woonzone in de kern. In de stedenbouwkundige voorschriften van die overdruk kun je bepalen dat in deze zone aan een hogere dichtheid of in meer bouwlagen kan gebouwd worden, op voorwaarde dat daarvoor elders in de gemeente bouwgronden worden geschrapt. Ook dit moet opnieuw gebeuren in nauw overleg met de betrokken eigenaars.

VELE VOORDELEN

Het is voorlopig niet evident om als gemeente zelf een systeem van verhandelbare bouwrechten op poten te zetten. Maar het heeft wel verschillende voordelen: het laat toe om slecht gelegen bouwmogelijkheden te verplaatsen naar de kern, je stimuleert kernversterking en vrijwaart open ruimte. Voor de eigenaar is er het voordeel dat hij zijn bouwmogelijkheid kan uitvoeren op een plaats waar de vastgoedprijs hoger ligt en de bereikbaarheid beter is. Of hij kan die bouwmogelijkheid verkopen aan een andere bouwheer. Met als eindresultaat een betere en klimaatvriendelijke ruimtelijke ordening voor iedereen.

HEFBOOM 2

REGISSEREN VAN KERNVERSTERKING: HOE VERDICHTEN?



DOEL: STUREN NAAR KLIMAATNEUTRALITEIT

Nadat je als gemeente bepaald hebt waar je gaat bouwen om de stads- of dorpskern te versterken, is de volgende vraag: hoe regisseer je als gemeente die verdichting? Hoe ‘dicht’ gaan we verdichten, waar ligt de grens? Op welke manier behouden we voldoende open ruimte? Hoe sturen we bouwheren en projectontwikkelaars aan? Hoe zorgen we voor betaalbare woningen? Wat met het extra autoverkeer dat bij verdichtingsprojecten komt kijken?

DUURZAAMHEIDSMETER ALS LEIDRAAD

Kernversterking is nooit een zwart-wit verhaal. Het vraagt om goed onderbouwde afwegingen van de voor- en nadelen. Om je daar als gemeentebestuur bij te helpen, zijn er verschillende instrumenten die de duurzaamheid van een project meten.

In Vlaanderen was de Stad Gent de pionier met een eigen duurzaamheidsmeter voor stadsontwikkelingsprojecten. Dat is een instrument dat zowel bij de start als doorheen de ontwikkeling van een stadsproject negen thema's screent: kwaliteitsbewaking, welzijn en welvaart, mobiliteit, fysisch milieu, groen- en natuurontwikkeling, water, materialen, energie en innovatie. Voor elk thema kun je apart nagaan hoe goed een stedenbouwkundig project scoort. Daarbij geeft de meter ook een eindevaluatie. Zo krijg je een scorebord per thema en een globale duurzaamheidsscore voor het gehele bouwproject.

De duurzaamheidsmeter wordt gebruikt als leidraad in verschillende stadsprojecten en laat voldoende ontwerprijheid voor ontwikkelaars om nieuwe dingen uit te proberen. Ook buiten Gent wordt deze duurzaamheidsmeter veelvuldig ingezet om de duurzaamheid van stedenbouwkundige projecten te beoordelen.

De Vlaamse overheid ontwikkelde recent een vergelijkbaar meetinstrument, de ‘duurzaamheidsmeter wijken’. Ook dit hulpmiddel evalueert verschillende thema's, zowel bij de start als doorheen de ontwikkeling van een woonwijk. Naast de uitgebreide duurzaamheidsmeter ontwikkelde de Vlaamse overheid ook een minder omvangrijke duurzaamheidsscan. Deze eenvoudige en gebruiksvriendelijke scan helpt je als gemeente om snel een eerste inzicht te krijgen in het duurzaamheidsgehalte van een bouwproject.

Verder bestaan er verschillende internationale duurzaamheidsmeters. De bekendste is BREEAM: Building Research Establishment Environmental Assessment Method. BREEAM focust vooral op de duurzaamheid van individuele gebouwen. Het is ook een internationaal erkend keurmerk: een BREEAM-certificaat garandeert je dat het gebouw energiezuinig en duurzaam is.

In verschillende van de recepten die volgen in dit hoofdstuk, wordt één van deze duurzaamheidsmeters als ondersteunend instrument ingezet, om private ontwikkelaars in de juiste richting te sturen of om een kernversterkend bouwproject van de gemeente te verbeteren.

UIER THEMA'S

In dit hoofdstuk geven we praktische recepten die je als lokaal bestuur kunt gebruiken om de kernversterking in je gemeente te regisseren. Er komen vier thema's aan bod. Op de eerste plaats: leegstand. Het spreekt voor zich om eerst te zoeken naar ruimte die al aanwezig is, maar niet of amper gebruikt wordt. Een goede inventaris van leegstand vormt de basis voor een stimulerend of een sanctionerend beleid om die ongebruikte ruimte nuttig in te zetten. Dat kan door niet gebruikte verdiepingen boven winkels om te vormen in appartementen, door leegstaande bedrijfsgebouwen een nieuwe bestemming te geven of door onderbenutte huizen op te delen in meerdere woonsten.

Het tweede thema focust op hogere bouwdichtheden. In het verkavelde Vlaanderen ligt het aantal woningen per hectare zeer laag. Door verweving van functies zoals werken, winkelen en wonen in de kern, slopen en verdichten of gemeenschappelijk wonen kun je de woondichtheden optrekken. Daarbij gaan we ook de discussie over hoogbouw aan: flatgebouwen waar het aangenaam wonen is bestaan ook, dat bewijst het buitenland.

Thema drie zoomt in op mobiliteit. Meer woningen in de stads- of dorpskern betekent extra autoverkeer. Met ambitieuze parkeernormen, autodelen en buurtparkings kun je als gemeente werk maken van autoluwe wijken. Een stedenbouwkundig ontwerp dat uitgaat van fiets- en wandelafstanden maakt onze auto-afhankelijkheid kleiner.

In het vierde thema stellen we de vraag hoe je als gemeente mogelijkheden kunt creëren door out of the box te denken over privaat eigendom. Erfpacht en opstalrecht bieden heel wat kansen om de klimaatvriendelijkheid van bouwprojecten te vergroten. Met stedenbouwkundige lasten of een verkoop onder voorwaarden betaalt de private markt mee voor duurzaamheid. En bij een goede publiek-private samenwerking hebben zowel de gemeente, haar inwoners als een private ontwikkelaar veel te winnen.

MEER INFORMATIE

Duurzaamheidsmeter Gent: stad.gent/natuur-milieu/duurzaamheidsmeter

Duurzaamheidsmeter wijken en duurzaamheidsscan: www.do.vlaanderen.be/duurzaamheidsmeter-wijken

BREEAM: www.breeam.nl

THEMA 1

LEEGSTAND IN DE KERN BENUTTEN



DOEL: GEBRUIK EERST WAT ER IS

Door de groei van de bevolking hebben we de volgende decennia nood aan meer dan 300.000 extra wooneenheden. Om dat als gemeente waar te maken en tegelijk je ecologische voetafdruk te verkleinen, start je met de vraag: welke ruimte in de kern wordt niet benut?

De eerste stap daarbij is het inventariseren en aanpakken van leegstaande woningen en goed gelegen onbebouwde percelen (recept 6). Verlaten bedrijfsgebouwen in de kernen of aan de rand zijn een ander potentieel voor kernversterking. Deze panden ombouwen tot woningen of werkruimte, laat de buurt bovendien opleven. Met brownfieldconvenanten ondersteunt en faciliteert de Vlaamse overheid de ontwikkeling ervan (recept 7).

Een tweede vraag is welke gebouwen maar voor een deel gebruikt worden. Zo staan heel wat verdiepingen boven winkels leeg. Met 'wonen boven winkels' (recept 8) zorg je er als gemeente voor dat die ruimte nuttig gebruikt wordt. Een extra voordeel: in buurten met winkel- en woonfuncties is er ook buiten de openingsuren volk op straat, waardoor je tegelijk de veiligheid bevordert.

Ook heel wat woningen worden maar ten dele benut. Meer dan de helft van de woningen in Vlaanderen zijn te groot en onderbewoond. Hoe je als gemeente kunt streven naar een betere benutting van onderbezette woningen, lees je in recept 9. En ten slotte kun je ook scenario's uitwerken voor een verdichting en verduurzaming van goed gelegen verkavelingen (recept 10).

Recept 6: Leegstand inventariseren en activeren

Recept 7: Brownfieldconvenant

Recept 8: Wonen boven winkels

Recept 9: Onderbenutte woningen opdelen

Recept 10: Onderbenutte verkavelingen verdichten en e-noveren

REGISSEREN VAN KERNUVERSTERKING: HOE VERDICHTEN? LEEGSTAND IN DE KERN BENUTTEN

RECEPT 6. LEEGSTAND INVENTARISEREN EN ACTIVEREN

Dat gebouwen hier en daar beperkt leegstaan, is normaal, onder meer door verhuizingen of verbouwingen. Dat noemt men de frictieleegstand. Voor woningen en winkels bedraagt die frictieleegstand ongeveer 3%, voor kantoren en bedrijven 5%. De leegstand boven die frictieleegstand is problematisch, dan spreken we van structurele leegstand. Langdurige leegstand leidt tot verkrotting en verhoogt het onveiligheidsgevoel in de wijk. Door leegstaande panden opnieuw in te vullen, geef je als gemeente voorrang aan hergebruik van ruimte en voorkom je dat open ruimte op de schop moet. Je gaat ruimte recyclen, als het ware. Zo bespaar je ook op nieuwe bouwmaterialen en op de CO₂-uitstoot die de productie ervan veroorzaakt.

INVENTARISEREN

Een eerste stap om leegstand aan te pakken, is het in kaart brengen ervan. Er bestaan verschillende soorten inventarissen van leegstand. Het inventariseren van leegstaande woningen is een bevoegdheid van de gemeentebesturen. Leegstaande bedrijfsgebouwen worden in kaart gebracht door het Vlaams Gewest. De Vlaamse overheid houdt ook een inventaris bij van ongeschikte en onbewoonbaar verklaarde woningen en van ongeschikte woningen en gebouwen. Naast leegstaande gebouwen zijn er ook nog heel wat ongebruikte bouwkvelds. Die houdt de gemeente bij in het register van onbebouwde percelen.

Om het volledige overzicht te behouden, kun je als gemeente de verschillende inventarissen in een GIS-formaat op een kaart zetten. Het is belangrijk om de inventarissen van leegstand en onbebouwde percelen actueel te houden. Ideaal is dat de inventaris niet louter een jaarlijkse momentopname is, maar een dynamische inventaris die wordt aangepast telkens als er leegstand verdwijnt of blijkt. Zo kun je als gemeentebestuur kort op de bal spelen.

POTENTIEEL VOOR RUIMTELIJKE RECYCLAGE

Wat tonen die verschillende inventarissen? Dat er een enorm potentieel is voor ruimtelijke recyclage. Eind 2014 bevatten de gemeentelijke inventarissen in Vlaanderen meer dan 20.000 woningen. Daarnaast zijn er ongeveer 2.500 leegstaande bedrijfsgebouwen, met een minimumoppervlakte van 500 m². Vele daarvan liggen in woongebieden.

Een specifieke vorm van leegstand is dat van het religieus erfgoed, zoals kloosters en kerken. Omdat het kerkbezoek steeds verder terugloopt, zal de structurele leegstand van kerken in de toekomst blijven stijgen. In Vlaanderen zijn er ongeveer 1.800 kerken, nagenoeg evenveel pastorieën en 1.200 kloosters.

ACTIVEREN DOOR TE STIMULEREN

Je weet nu dus als gemeente waar de leegstand zich bevindt. Dan kun je aan de slag en een beleid opzetten om de leegstaande gebouwen te benutten. Dat kan met een stimulerend of een sanctionerend beleid, of met een combinatie van de twee.

Om te stimuleren dat leegstaande gebouwen opnieuw gebruikt worden, kun je als gemeente in de eerste plaats advies geven aan eigenaars of geïnteresseerde bouwheren. Ook kun je premies voorzien voor hergebruik van leegstand. Of je kunt als gemeente zelf het goede voorbeeld geven door leegstaande gebouwen op te kopen en te renoveren. Een andere optie is om de opgekochte panden opnieuw te koop te stellen. Nog een mogelijkheid is om, bijvoorbeeld via een autonoom gemeentebedrijf, zelf leegstaande gebouwen om te vormen tot nieuwe woonegelegenheden en die vervolgens verkopen of verhuren.

Als de herontwikkeling niet meteen voor morgen is, kun je als gemeentebestuur de mogelijkheden bekijken voor tijdelijk gebruik: je kunt een leegstaand pand ter beschikking stellen voor buurtactiviteiten of voor pop-ups. Dat brengt alvast meer leven in de buurt en creëert een testomgeving voor een toekomstige invulling.

OF DOOR TE SANCTIONEREN

Elke gemeente heeft de mogelijkheid om een gemeentelijke leegstandsheffing in te voeren. Twee op de drie gemeenten maken er ook daadwerkelijk gebruik van. De beste aanpak is om deze heffing progressief op te laten lopen in de tijd: hoe langer een gebouw leegstaat, hoe hoger de taks en hoe groter ook de incentive om te renoveren of te verkopen. De Vlaamse verkrottingstaks is daar een voorbeeld van. Die taks loopt op naarmate gebouwen langer staan te verkrotten en heeft zijn efficiëntie duidelijk bewezen: dankzij deze taks is de verkrotting in Vlaanderen stevig gedaald.

Naast een heffing op leegstaande woningen, kan elke gemeente ook een heffing op onbebouwde bouwgronden invoeren. Dat doe je best enkel in het centrum van de gemeente; het is niet de bedoeling om bouwen op veraf gelegen bouwgronden te stimuleren. Uit recent onderzoek van VITO blijkt dat ongeveer een derde van deze niet-gebruikte bouwgronden op een locatie ligt met goed openbaar vervoer en nabij winkels en voorziening. Die percelen moeten prioriteit krijgen.

De opbrengst van de heffingen kan de gemeente inzetten om haar ruimtelijk beleid te ondersteunen, bijvoorbeeld met premies om leegstaande woningen te renoveren.



Bron: sogent

HET GOEDE VOORBEELD: HET PROJECT STEDELIJKE WOONKAVELS

Met de financiële steun van de Stad Gent koopt het Gentse stadsontwikkelingsbedrijf sinds 2007 verkrotte woningen in de stad op. Het stadsontwikkelingsbedrijf verkoopt deze gronden vervolgens door aan jonge gezinnen, aan betaalbare prijzen die onder de marktwaarde liggen. Sinds de start van het project kwamen zo 52 percelen bouwgrond voor nieuwe rijwoningen op de markt. Wie een van die bouwgronden koopt, werkt samen met een van de zes door een vakkundige jury geselecteerde architecten. Zo wordt gegarandeerd dat de nieuwe rijwoningen een architecturale kwaliteitsinjectie geven aan de buurt. Bovendien moeten de nieuwe rijwoningen ook voldoen aan de normen voor lage energiewoningen.

MEER INFORMATIE

Leegstand en herbestemming. Inventariserend onderzoek naar beleid en maatregelen (2013): www.kenniscentrumvlaamsesteden.be/overhetkenniscentrum/Documents/Jaarverslag2013/Eindrapport Onderzoek Leegstand en herbestemming.pdf

Het project stedelijke woonkavels: www.sogent.be/projecten/woonprojecten/stedelijke-woonkavels

REGISSEREN VAN KERNVERSTERKING: HOE VERDICHTEN? LEEGSTAND IN DE KERN BENUTTEN

RECEPT 7. BROWNFIELDCONVENANT: MIDDEL VOOR RUIMTELIJKE RECYCLAGE

Brownfields zijn verlaten, leegstaande industriële sites. Vaak gaat het om vervuilde gronden met verloederde gebouwen: echte stadskankers. Er zijn naar schatting tussen 5.000 en 6.000 ha brownfields in Vlaanderen. Een groot deel van die brownfields liggen in of nabij stadscentra. In het verleden werden fabrieken immers in de stad gebouwd. Het gaat dus om kernversterkende gronden met een enorm potentieel. Brownfields bieden vele mogelijkheden voor nieuwe woningen en bedrijfsruimte, zonder dat open ruimte moet worden volgebouwd: ruimtelijke recyclage dus.

Omdat bij een brownfield gebouwen moeten worden gesloopt of gerenoveerd en saneringswerken moeten plaatsvinden, is het ontwikkelen ervan duurder dan het aansnijden van een openruimtegebied. Daarom voorziet de Vlaamse overheid met brownfieldconvenanten in administratieve en financiële ondersteuning. Zo wil de regering projectontwikkelaars ertoe aanzetten om bij voorkeur verlaten sites te hergebruiken, in plaats van nieuwe gebieden aan te snijden voor woningbouw of bedrijfsruimte. Tot nu toe werden 73 brownfieldconvenanten door de Vlaamse regering goedgekeurd, voor een oppervlakte van ongeveer 1.250 ha. Regelmatig publiceert de regering oproepen waarbij ontwikkelaars nieuwe projecten kunnen indienen.

VOORDELEN

Bij de onderhandelingen over een brownfieldconvenant zorgt de Vlaamse overheid voor één aanspreekpunt, de zogenaamde onderhandelaar. Die zorgt voor afstemming tussen de verschillende besturen en administraties, zodat de ontwikkelaar niet apart moet overleggen met het gemeentebestuur, de provincie, de verschillende Vlaamse administraties (ruimtelijke ordening, OVAM, Wegen en verkeer,...), De Lijn, enzomeer. Projectontwikkelaars zien dit ene aanspreekpunt als het grootste voordeel van een brownfieldconvenant. Onder leiding van de onderhandelaar bespreken alle partijen samen de knelpunten van het project. De gezamenlijk gevonden oplossingen worden in een convenant gegoten, dat iedereen vervolgens ondertekent.

Naast die administratieve vereenvoudiging zijn er ook financiële voordelen. Om de zware kosten bij de uitvoering van een brownfieldproject te drukken, voorziet de overheid een vrijstelling van het registratierecht bij de aankoop van de projectgronden. Daarnaast is het ook mogelijk om opschorting te krijgen van de planbatenheffing en de leegstandsheffing.

HET GOEDE VOORBEELD: DEN DRAAD IN GENTBRUGGE

Den Draad is een duurzaam woonproject met een zestigtal woningen, dertig appartementen, kantoren en een park op een voormalige industriële site. De naam Den Draad verwijst naar het vroegere metaalverwerkende bedrijf Trefil-Arbed, dat staaldraad maakte voor gewapend beton. In de jaren 70 werkten hier meer dan duizend arbeiders. In 1993, na 150 jaar activiteit, ging het bedrijf dicht. De gronden waren zwaar vervuild met olie en zware metalen, de gebouwen verloederd.

In 2011 ondertekenden de Vlaamse overheid en de Stad Gent een brownfieldconvenant met Re-Vive, een ontwikkelaar die enkel inzet op brownfields. Dat convenant was de start van een duurzame woonwijk. Alle woningen zijn passief, energiezuinig of nulenergiewoningen. Door een goede oriëntatie van de huizen wordt de gratis warmte van de zon optimaal gebruikt.



Bron: Re-Vive

De nieuwe woonwijk is centraal gelegen in de 19de-eeuwse gordel van de stad, op fietsafstand van het Gentse stadscentrum. Bovendien bevinden scholen, winkels, een tramhalte en alle andere leeffaciliteiten zich in de buurt van de wijk. Daardoor gaat de uitstoot van broeikasgassen automatisch naar beneden.

Den Draad is een verkeersluwe woonwijk. Het wordt een woonerf waar je maximum 30 km/u mag rijden. De manier waarop de buurt is aangelegd, stimuleert het gebruik van de fiets. Zo zijn de tuinen van de woningen voorzien van een fietspoortje en via 'kruiwagenpaden' kun je te voet of met de fiets de hele wijk doorkruisen. Er komen drie fietsdoorsteken naar omliggende straten. Op 200m van de wijk bevindt zich een Cambio-standplaats voor deelauto's. Allemaal doordachte ingrepen om de lucht- en leefkwaliteit er hoog te houden, en de CO₂-uitstoot laag.

MEER INFORMATIE

Brownfieldconvenanten: www.vlaio.be/artikel/brownfields

Den Draad: www.dendraad.be

REGISSEREN VAN KERNUVERSTERKING: HOE VERDICHTEN? LEEGSTAND IN DE KERN BENUTTEN

RECEPT 8. WONEN BOVEN WINKELS

Verdiepingen boven een winkel of een horecazaak blijven vaak langdurig leegstaan. In drukke winkelstraten loopt leegstand van de bovenverdiepingen op tot 70%. Dat is niet alleen verspilling van nuttige ruimte, maar leidt er ook toe dat deze panden langzamerhand verkrotten. Doordat er niemand woont, zijn de winkelstraten buiten de openingsuren bovendien verlaten en stijgt het onveiligheidsgevoel.

Wonen boven winkels lost dus drie problemen tegelijk op. Het gebruiken van verdiepingen boven winkels ligt volledig in lijn met het versterken van de woonfunctie in de centra: een vermenging van functies maakt de kern van een stad of dorp leefbaar en bruisend. Als mensen in winkelstraten gaan wonen, herleven deze straten ook na de sluitingsuren en wordt het buurtgevoel gestimuleerd. Bovendien betekent wonen boven een winkel per definitie dat je woont in het hart van de stad: je hebt alles op wandel- of fietsafstand. Zo worden autokilometers bespaard, wat een goede zaak is voor het klimaat.

EEN PREMIE VOOR EEN EXTRA INKOM

Hoe kun je dit als lokaal bestuur in de praktijk brengen? Een steeds terugkerend probleem is dat vele winkelpanden geen aparte inkom hebben voor appartementen boven de winkel. Het verhuren van de bovenverdieping is moeilijk als de woning enkel via de winkel te bereiken is. Vroeger woonden vele handelaars boven hun eigen winkel en was een aparte toegang tot het woongedeelte niet nodig. Onder meer door de opkomst van ketenwinkels wonen vele uitbaters vandaag op een andere plaats.

Een extra inkom voorzien vraagt echter een dure verbouwing. Bovendien moet vaak kostbare winkelruimte opgegeven worden. Verschillende gemeenten in Vlaanderen voorzien daarom een premie om bij te dragen aan de renovatiewerken voor een aparte ingang. Meestal is die premie geplafonneerd op 50% van die prijs, met een minimum- en een maximumbedrag, zodat de kosten voor het gemeentebestuur onder controle blijven.

EEN VERORDENING

Een andere mogelijkheid is wonen boven winkels opnemen in een stedenbouwkundige verordening. Verschillende gemeenten hebben in hun verordening de verplichting vastgelegd om bij nieuwe winkels of bij grondige verbouwingswerken aan bestaande handelszaken een aparte inkom te voorzien. Daarbij kan een minimale breedte van het winkelpand worden vastgelegd. In Hasselt bijvoorbeeld is dat 6 meter, in Brugge 5 meter. Bij smallere handelspanden zou er anders te veel commerciële ruimte verloren gaan. Hieronder vind je concrete voorbeelden uit de verordening van Hasselt en Mechelen.

Om het verlies aan commerciële ruimte voor een tweede inkom te beperken, kan ook bekeken worden of een gezamenlijke oplossing met aangrenzende panden een optie is. In dat geval is het mogelijk om met één nieuwe inkom toegang te geven tot appartementen boven meerdere winkelpanden. Het openbreken van verdiepingen tot grotere ruimte maakt het ook mogelijk om woonvormen zoals lofts te realiseren boven handelspanden.



Foto: Woonbedrijf Iederl

HET GOEDE VOORBEELD: DE KONING IN DEVENTER

Een mooi voorbeeld van een gezamenlijke aanpak is het project De Koning in het Nederlandse Deventer. Het complex bestaat uit 19 appartementen, zowel in oude historische panden als in moderne nieuwbouw. De appartementen zijn gebouwd boven drie verschillende winkelpanden. Op het dak van een van die panden is een binnentuin met een plein gemaakt. Alle appartementen zijn bereikbaar via een loopbrug.

HET GOEDE VOORBEELD: STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN

De Stad Hasselt schrijft wonen boven winkels op de volgende manier in in zijn stedenbouwkundige verordening:

- “Bij nieuwbouw, vergunningsplichtige verbouwingswerken, niet zijnde werken van geringe omvang, of/en bestemmingswijziging zal in elk gebouw in de stadskern met een commerciële of een dienstverlenende bestemming met particulier karakter, minstens één volwaardige woongelegenheid ingericht en als dusdanig gebruikt worden.
- In panden met een voorgevelbreedte van 6 meter of meer zal aan de straatzijde een afzonderlijke toegang tot de woongelegenheden worden voorzien.
- Aan de voorgevel, ter hoogte van de afzonderlijke toegang dient per woongelegenheid een postbus en deurbel te worden voorzien.
- Door het college van burgemeester en schepenen kan een afwijking worden toegestaan indien uit het bouwaanvraagdossier blijkt dat de volwaardige toegang op een andere wijze kan worden gegarandeerd (bijvoorbeeld in combinatie met een aanpalend pand) . Dit zal geval per geval worden onderzocht.”

In de stedenbouwkundige verordening van Brugge staat het zo:

- “Om de leegstand en de verkrotting van bestaande bouwvolumes boven gelijkvloerse verdiepingen met niet-residentiële functie (bv. boven handelszaken) te verhinderen, om deze bouwvolumes een zinvolle en duurzame functie te kunnen geven en om de veiligheid van bewoners bij brand te verhogen, wordt bij vergunningplichtige verbouwing volgende verplichting opgelegd.
- Wanneer het gelijkvloerse deel van de gevel meer dan 5,00m breed is, moet er vanaf de openbare weg een afzonderlijke, rechtstreekse toegang tot de verdieping(en) worden gerealiseerd.
- Deze verplichting wordt opgeschort wanneer de eigenaar en/of de uitbater van het handelspand in het pand woont of zal wonen.”

MEER INFORMATIE

Premie Mechelen: www.mechelen.be/product_catalog/552/wonen-boven-winkels-stedelijke-premie-voor.html

REGISSEREN VAN KERNVERSTERKING: HOE VERDICHTEN? LEEGSTAND IN DE KERN BENUTTEN

RECEPT 9. ONDERBENUTTE WONINGEN OPDELEN

Na de Tweede Wereldoorlog werden massaal huizen gebouwd voor gezinnen met veel kinderen. Het resultaat daarvan zien we ook vandaag nog: de Vlaamse woningen zijn groot. Met een gemiddelde woonoppervlakte van 175 m² woont in Europa niemand groter dan ons. In andere Europese landen ligt de gemiddelde woningoppervlakte rond de 130 m². Bovendien is de isolatie in die verouderde huizen vaak slecht of helemaal afwezig, waardoor ze veel energie verbruiken. Daar komt nog bij dat de grote tuin veel onderhoud vraagt, net als de woning zelf.

Dat betekent dat deze huizen niet geschikt zijn om comfortabel ouder te worden. Ze raken ook steeds moeilijker verkocht: er is vooral vraag naar woningen voor kleinere gezinnen, die weinig onderhoud vergen.

Gevolg: deze woningen worden veelal enkel nog bewoond door ouderen, van wie de kinderen het nest hebben verlaten. Zij gebruiken hun huizen vaak nog maar voor een beperkt deel: liefst 72% van de woningen in Vlaanderen is onderbezet.

Het goede nieuws: dit grote aanbod aan onderbezette woningen vormt een enorm potentieel voor nieuwe woonruimte. Opdelen is de boodschap, om zo ruimte te maken voor nieuwe, kleinere gezinnen, voor het samenwonen van senioren of voor het huisvesten van studenten. Het verbouwen van dergelijke woningen is tegelijk een stimulans om ze beter te isoleren en het energieverbruik naar beneden te halen.

ZORGWONEN

Het opdelen van een gezinswoning is in de huidige wetgeving enkel voorzien voor zorgwonen of kangoerewonen. Daarbij wordt binnen de bestaande woning een aparte, kleinere woongelegenheden gecreëerd. De voorwaarde is dat dit gebeurt voor het huisvesten van één of twee 65-plussers of hulpbehoevende personen, zoals bijvoorbeeld een gehandicapte persoon.

Om een zorgwoning te creëren moet de eigendom van de hoofd- en de ondergeschikte wooneenheid aan dezelfde eigenaar toebehoren. Als een zorgwoning voorzien wordt binnen het bestaande bouwvolume van de woning, is geen bouwvergunning nodig, enkel een melding aan de gemeente. Als gemeente kun je de zorgwoning registreren in het Rijksregister, waardoor er twee domicilie-adressen zijn, zodat er geen problemen ontstaan voor de sociale zekerheid.

ABBAYFIELD

Bij een Abbeyfield-woning wordt een grote woning opgedeeld in huisvesting voor 55-plussers. Een Abbeyfield-huis omvat gemiddeld een tiental appartementen. De huizen zijn zo ingericht dat men er levenslang kan wonen. Elke bewoner beschikt over een privé appartement met keuken en living, slaapkamer en sanitair. Daarnaast zijn er uitgebreide gemeenschappelijke faciliteiten zoals een gemeenschappelijke keuken, eetkamer, living en een gastenkamer. Die beheren de bewoners zelf.

Andere voorbeelden van woningopdeling zijn 'senioren op kot' in Borgerhout en 'senioren onder de toren' in Maldegem. Bij deze projecten huizen senioren samen onder één dak in een sociale woning. Ook hier heeft ieder een eigen appartement en zijn er gemeenschappelijke ruimtes om samen te koken en te eten, of om samen tv te kijken.

STUDENTEN HUISVESTEN

Een heel andere vorm van het opdelen van woningen is het huisvesten van studenten. Met de 'Kotmadam-formule' in Leuven krijgen eigenaars via een tijdelijke vergunning van vijf jaar de kans om zonder ingrijpende verbouwing maximaal drie kamers te verhuren in de eigen woning. De kamers moeten over een eigen kookhoek en sanitair beschikken, apart van de gezinswoning.

In Gent zien ze het ruimer: via het hospita-systeem daar kan een eigenaar-bewoner een slaapkamer in de woning verhuren aan één persoon. Dat kan een student zijn, maar het mag ook om een alleenstaande niet-student gaan. Hierbij gebruiken de inwonende eigenaar en zijn kamerhuurder samen de keuken, de badkamer en de tuin. De kamer die verhuurd wordt hoeft dus niet over een eigen keuken en sanitair te beschikken. Dit hospita-systeem is beperkt tot maximaal één kamer, om te voorkomen dat gezinswoningen in de stad volledig opgedeeld worden in studentenkoten.



Bron: Provincie Vlaams-Brabant

HET GOEDE VOORBEELD: PROJECT WONINGDELEN IN VLAAMS-BRABANT

Met het project woningdelen voorzag de provincie Vlaams-Brabant subsidies om een extra stimulans te geven aan het opdelen van woningen. In 2014 en 2015 werden negentien projecten rond woningdelen opgestart. Het gaat om uiteenlopende projecten, van zorgwonen over huisvesting voor kwetsbare groepen tot cohousing. Zo wil de provincie mee een antwoord bieden op de vereenzaming en vergrijzing, de gezinsverdunding en de vraag naar betaalbaar of solidair wonen. Tegelijk wordt de verloederende van leegstaand patrimonium tegengegaan.

Op basis van de problemen en knelpunten die opdoken bij deze projecten, wil de provincie lessen trekken om de juridische of beleidsmatige hindernissen weg te werken.

MEER INFORMATIE

Wettelijke regels voor zorgwonen: www.ruimtevlaanderen.be/NL/Beleid/Vergunning/Vergunningnodig/Zorgwonen

Abbeyfield: www.abbeyfieldvlaanderen.be/nl/

Project woningdelen, Provincie Vlaams-Brabant www.vlaamsbrabant.be/wonen-milieu/wonen-en-ruimtelijke-ordening/projecten/woningdelen/index.jsp

M. van de Weijer (2012), PHL-Hasselt ism ARSO Leuven, Een onderzoek naar architecturale en gebruiksstrategieën in het licht van demografische bewegingen en ecologische beperkingen – FWO Vlaanderen

REGISSEREN VAN KERNUVERSTERKING: HOE VERDICHTEN? LEEGSTAND IN DE KERN BENUTTEN

RECEPT 10. ONDERBENUTTE VERKAVELINGEN VERDICHTEN EN E-NOVEREN

Vlaanderen ligt bezaaid met naoorlogse verkavelingen, ontworpen voor gezinnen met veel kinderen en een auto. Het typische verkavelingspatroon bestaat uit grote kavels met een vrijstaande woning, een oprit en een voor- en achtertuin. De inplanting is op maat van de auto, weg van het centrum. Ooit was dit de Vlaamse droom, vandaag worden de problemen almaar groter. Door de vergrijzing dreigen oudere bewoners te vereenzamen. Het openbaar vervoer is hier niet rendabel omdat er niet voldoende mensen bediend kunnen worden. De verouderde huizen zijn slecht geïsoleerd en verbruiken veel energie. Deze woningen geraken steeds moeilijker verkocht. De verkaveling vergrijs, een vastgoedcrisis dreigt.

VERDICHTEN

Het goede nieuws: als je het juist aanpakt, ligt in deze verkavelingen een groot potentieel om nieuwe woonbehoeften op te vangen. Enkele opties: de ruimte tussen twee vrijstaande woningen kan worden opgevuld met een nieuwe woning, waardoor je een reeks rijwoningen krijgt. Een grote, diepe tuin biedt de mogelijkheid om achter het bestaande huis een woning in tweede lijn te bouwen.. En een villa op een groot perceel kan een woonerf voor meerdere gezinnen worden.

E-NOVEREN

Kortom, je maakt het mogelijk om de bestaande verkavelingsgrond op te delen en verkoopt de grond naast of achter de verkavelingswoning die er al staat voor nieuwe bouwprojecten. De opbrengst van die verkoop kun je vervolgens gebruiken om de reeds bestaande woning energiezuinig te renoveren. Verdichten en e-noveren dus.

Op die manier sla je als gemeente twee vliegen in één klap: je verhoogt het ruimtelijk rendement van de verkaveling, waardoor geen open ruimte moet aangesneden worden voor nieuwe woningen. En je verlaagt het energieverbruik, met de daarbij horende klimaatimpact.

Opgelet, niet elke verkaveling komt hiervoor in aanmerking. De ligging van de kavels is essentieel: een echte verduurzaming is pas mogelijk als er openbaar vervoer en basisvoorzieningen in de nabijheid aanwezig zijn.

ONDERZOEK: BIMBY EN BUUR

Het verdichten en verduurzamen van verkavelingen is een nieuwe en bijzonder interessante piste. Er lopen dan ook heel wat onderzoeken om de mogelijkheden te verkennen. Zoals het BIMBY-project, dat jaren geleden in Frankrijk werd opgestart. Dat staat voor Build In My Backyard, het omgekeerd van het NIMBY-syndroom, Not In My Backyard.



Bron: Build in My Backyard, France

In eigen land onderzocht BUUR, het Bureau voor Urbanisme, in opdracht van Ruimte Vlaanderen de financiële kant van de zaak. Ze keken naar vier situaties: het samenvoegen van kavels tot een woonerf, de opsplitsing van een grote villatuin, het opdelen van een grote villa met tuin en het bouwen van een starterswoning. Voor elk voorstel berekende het bureau in detail hoeveel je zo kunt besparen in vergelijking met een klassieke woning of renovatie. Het resultaat: die besparing is enorm en loopt al snel op tot meerdere tienduizenden euro's.

Naast de lagere kostprijs beschrijft de studie ook andere voordelen van meer compact en gezamenlijk wonen: kinderen kunnen samen spelen, tuinhuis en grasmachine kunnen gedeeld worden, er zijn meer mogelijkheden voor energiebesparing, er is meer sociaal contact, een tweede auto wordt minder noodzakelijk, noem maar op. En toch bestaat er in Vlaanderen nog geen volwaardig voorbeeld van een verkaveling die verdicht en verduurzaamd werd. Welke gemeente zet de eerste stap?

VERKAVELINGSVOORSCHRIFTEN

De regelgeving in Vlaanderen werkt het verdichten van verkavelingen tegen. Verkavelingsvoorschriften zijn meestal volledig op maat geschreven van alleenstaande gezinswoningen met een tuin en zijn vaak zeer gedetailleerd. Om verkavelingsvoorschriften te wijzigen is de voorafgaande schriftelijke toestemming van een meerderheid van de eigenaars nodig. Dat is geen eenvoudige zaak, het verdichten van verkavelingen roept vaak veel weerstand op.

De gemeente kan dat oplossen: met een ruimtelijk uitvoeringsplan kun je de verkavelingsvoorschriften overrulen. Dan kan de gemeente stedenbouwkundige voorschriften uitschrijven op maat van de verkaveling, waarbij verdichten en energiebesparing de basis leggen voor een duurzame wijk.

Daarbij zal hoe dan ook met de buurt overlegd moeten worden. Daar ligt een taak voor de gemeente. Het Woonlabo Turnhout biedt inspiratie: hier gaan stedenbouwkundigen samen met bewoners op zoek naar nieuwe woonvormen als alternatief voor de bekende verkaveling. Op een leeg stuk grond experimenteren ze met behulp van tijdelijke constructies met 'nieuwe' verkavelingstypes als het hof, de toren en de tuinwijk. Samen wordt gezocht naar de winsten die deze woonconcepten bieden.

MEER INFORMATIE

Build In My Backyard: bimby.fr

Onderzoek BUUR: www.ruimtelijkeordening.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/8922/Financiele-argumenten-voor-een-hoger-ruimtelijk-rendement

Woonlabo Turnhout: centrum.ar-tur.be/2015/06/16/woonlabo-verkavelingsverhalen

Het pas opgestarte project 'Duurzame Buurten' van het Lerend Netwerk Duurzame Wijken ondersteunt gemeenten en bewoners om een verkavelingswijk nieuw leven in te blazen. Naast onderzoek naar verdichten worden mogelijkheden bekeken zoals samenaankoop van energie, gemeenschappelijke renovatie, lokale energieproductie, stadslandbouw of autodelen. www.duwobo.be/duurzame-wijken

THEMA 2

HOGERE BOUWDICHTHEDEN



DOEL: DICHTER BIJ MEKAAR, MEER GROEN

Het klimaatbeleid vraagt om verdichte kernen die minder broeikasgassen veroorzaken en zich tegelijk kunnen wapenen tegen de klimaatverandering: meer activiteiten op minder bebouwde ruimte. Zo blijft er meer open ruimte over. Die open ruimte zullen we in de toekomst nodig hebben voor waterbeheer en verkoelend groen. Oplopende temperaturen zullen zorgen voor oncomfortabele hitte-eilanden. Bomen werken als natuurlijke airco's, die woonkernen verluchten en de omgeving aantrekkelijker maken. Door de klimaatverandering mogen we meer periodes van extreme neerslag verwachten. Om die hevige regenbuien op te vangen, hebben we nood aan natuurlijke waterbuffers: onbebouwde gronden die het overtollig regenwater absorberen, zodat we in onze woonwijken geen natte voeten krijgen.

Verdichten is verweven. In een stads- en dorpskern moet niet alleen ruimte zijn om te wonen, maar ook om te werken, naar school te gaan of te winkelen. Baanwinkels of shoppingcentra ver weg van het centrum horen niet thuis in een klimaatneutrale gemeente. Handelszaken horen een onlosmakelijk onderdeel te zijn van bruisende stads- en dorpskernen (recept 11).

Verdichten doe je als gemeente niet om het even waar. Het moet goed doordacht gebeuren, op maat van de lokale situatie. Hogere bouwdichtheden kun je als gemeente daarom best gebiedsgericht invullen (recept 12). Dat is niet alleen een opdracht voor steden en grotere gemeenten, ook landelijke dorpskernen kunnen een beleid voor hoger bouwen opzetten en tegelijk hun dorpskarakter behouden.

Hoogbouw roept in Vlaanderen veel weerstand op. Toch mogen we deze discussie niet uit de weg gaan. Goede hoogbouw die tegemoet komt aan de woonwensen van de doorsnee Vlaming biedt vele voordelen (recept 13). Ontwerpend onderzoek kan een goede inspiratiebron zijn om verschillende scenario's voor hogere bouwdichtheden te verkennen en bespreekbaar te maken (recept 14).

Hergebruik van bestaande gebouwen bespaart op grondstoffen, al zal slopen en verdichten met nieuwbouw in de Vlaamse situatie vaak aangewezen zijn (recept 15). Voor grotere leegstaande gebouwen kan intensiever hergebruik door een gemeenschappelijk woonproject dan weer een interessante piste zijn (recept 16).

Meer doen met minder ruimte kan vele vormen en gedaanten aannemen. Al deze vormen van intensiever ruimtegebruik hebben één ding gemeen: er blijft meer ruimte voor groen. Ruimte die we nodig hebben om onze omgeving aan te passen aan een veranderend klimaat.

Recept 11: Detailhandel in het centrum stimuleren

Recept 12: Bouwdichtheden gebiedsgericht verhogen

Recept 13: Criteria voor goede hoogbouw

Recept 14: Ontwerpend onderzoek

Recept 15: Slopen en verdichten

Recept 16: Gemeenschappelijk wonen

RECEPT 11. DETAILHANDEL IN HET CENTRUM STIMULEREN

Steeds meer winkels vestigen zich als baanwinkel langs de grote invalswegen en kiezen niet langer voor een locatie in het stadscentrum of de dorpskern. Gevolg: meer autoverkeer, terwijl de middenstand in de stads- en dorpscentra het moeilijk krijgt. De leegstand van winkels in vele steden en gemeenten is bijna dubbel zo groot als enkele jaren geleden. Tegelijk neemt de verkeersveiligheid verder af. Baanwinkels veroorzaken immers een gevaarlijke mix van (snel) doorgaand verkeer en (traag) plaatselijk verkeer. Volgens verkeersspecialisten is de alomtegenwoordige lintbebouwing zelfs een van de voornaamste oorzaken van het hoge aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen.

DECREET INTEGRAAL HANDELSVESTIGINGSBELEID

In april 2016 keurde de Vlaamse regering het nieuwe ontwerpdecreet Integraal Handelsvestigingsbeleid goed. De bedoeling van dit decreet is dubbel: het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel in de kern en het tegengaan van ongewenste kleinhandelslinten. Maximaal inzetten op hergebruik van leegstand in de kern en het verweven van winkelen met wonen en werken is het uitgangspunt.

Gemeenten krijgen met dit decreet nieuwe instrumenten om de detailhandel in het centrum te versterken en baanwinkels tegen te gaan. De sleutel: stedenbouwkundige verordeningen of een ruimtelijk uitvoeringsplan. Hiermee kunnen gemeenten kernwinkelgebieden en winkelarme gebieden afbakenen en het winkelaanbod in deze zones sturen. Op die manier kun je een stimulerend beleid voeren voor kleinhandel in de kern en beperkingen opleggen aan kleinhandel in linten buiten de kern.

HET GOEDE VOORBEELD: DORPSHART IN PUURS

Met het project Dorpshart slaagde de gemeente Puurs erin het centrum nieuw leven in te blazen. Centraal: een nieuw plein, een centrale ontmoetingsruimte met errond ruimte voor winkels, woningen, appartementen en horecavakken. Het plein is het scharnierpunt tussen twee belangrijke verkeersassen. Het werd ingericht met functionele eilanden die dienst doen als zitruimte, fietsenstalling of groenvoorziening. Tegelijk geleiden deze eilanden het autoverkeer. Zo wordt een evenwicht gezocht tussen de verblijfsfunctie en de mobiliteitsfunctie van het plein.

Aan de achterkant van de gebouwen aan dit plein, in het binnengebied, legde de gemeente een publiek toegankelijk park aan met een speelplein voor de kleinsten. Langs dit park kwam er ruimte voor dertien gezinswoningen met een groendak, op een sokkel van handelsruimtes. De oude kerkwegel door dit gebied werd omgevormd tot een 'trage weg' voor wandelaars en fietsers. Dankzij al deze ingrepen krijgt een anoniem binnenblok een echt gezicht.

Het resultaat van de stadsvernieuwing: nieuwe investeerders. Sinds de eerstesteenlegging in 2010 zijn er ruim 25 nieuwe handelszaken geopend rond het Dorpshart. Bovendien werden ook heel wat bestaande winkelpanden gerenoveerd. En zo is het centrum van Puurs opnieuw een levendige en bruisende kern.



Bron: Nero architectenbureau

MEER INFORMATIE

Het nieuwe decreet handelsvestigingen: www.detailhandelvlaanderen.be/wetgeving/integraal-handelsvestigingsbeleid

Dorpshart Puurs: www.puurs.be/product/369/dorpshart

RECEPT 12. BOUWDICHTHEDEN GEBIEDSGERICHT VERHOGEN

Verdichten is meer doen op minder ruimte: meer vloeroppervlakte op minder grondoppervlakte. Maar dat doe je als gemeentebestuur niet zomaar overal: je houdt best rekening met het karakter en de schaal van de kern. Van belang zijn onder meer de breedte van de weg en de afstand tussen de gebouwen. Dat heeft invloed op schaduw, zon- en lichtinval, zowel in tuinen en straten als op de omliggende gebouwen. Belangrijk is uiteraard ook de bereikbaarheid, wat samenhangt met (opnieuw) de breedte van de weg, de nabijheid van openbaar vervoer en fiets- en wandelverbindingen. Verlies ook het cultureel erfgoed niet uit het oog: een onaangepast appartementsgebouw naast een beeldbepalend historisch gebouw kan een dorpsgezicht helemaal verknoeien.

Als gemeente kun je verschillende instrumenten inzetten om de bouwdichtheden op een gefundeerde manier gebiedsgericht te verhogen. Mogelijkheden zijn een gabarietenplan, een woningtypetoets en een ruimtelijk uitvoeringsplan.

GABARIETENPLAN



Een gabarietenplan is een hulpmiddel voor de beoordeling van bouw- en verkavelingsaanvragen. Het toont de omvang en het profiel van bestaande en nieuwe gebouwen. Een gabarietenplan geeft visueel weer hoeveel bouwlagen mogelijk zijn. Op die manier kun je makkelijk aflezen van het plan welke bouwhoogte mogelijk is, en waar nieuwe appartementsgebouwen op een geordende manier en op de schaal van de omgeving ingeplant kunnen worden. Dit zowel voor reeds bebouwde gebieden als voor nieuw te ontwikkelen zones.

Voorbeeld van een eenvoudig gabarietenplan. Bron: stad Sint-Niklaas (project Zwijgershoek)

WONINGTYPETOETS

Kortrijk en Gent gebruiken een woningtypetoets om na te gaan waar welk woningtype op zijn plaats is: eengezinswoningen of appartementen? De woningtypetoets houdt rekening met de ligging en de bereikbaarheid, het wegtype, de kenmerken van de omgeving, het woningtype van de buurt en de mogelijkheden op het perceel.

Kortrijk en Gent voerden de woningtypetoets in om de 'verappartementisering' af te remmen en het aanbod aan rijwoningen met een tuin op peil te houden. In het verleden werden al te veel appartementen gebouwd op plekken waar ze eigenlijk niet thuishoren. De steden willen jonge gezinnen met kinderen in de stad houden. Zij zoeken een rijwoning met een tuin, maar die zijn er te weinig in de stad. Dus kijken vele jonge gezinnen noodgedwongen uit naar een verkaveling in de randgemeenten.

Dit wil niet zeggen dat het appartement een 'slecht' woningtype is, integendeel. Ook daar is in de stad behoefte aan, onder meer voor jongeren die de eerste stappen op de woningmarkt zetten of voor oudere mensen die hun te grote huis met trappen verlaten. De woningtypetoets zorgt er voor dat die appartementen nu op de juiste plaats in de stad ingeplant worden.

De woningtypetoets van de Stad Gent stelt tot slot nog een mengvorm tussen een appartement en een rijwoning voor, de zogenaamde schakelwoning. Dat is een zelfstandige gezinswoning met twee of meer slaapkamers, die onderdeel is van een gebouw waarin twee of meer woningen verweven zijn. Het kan dus bijvoorbeeld ook gaan om een woning bovenop een andere. Voorwaarde is dat elke schakelwoning een eigen hoofdtoegang op de straat heeft en over een voldoende grote eigen tuin of een ruim terras beschikt.

RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat een wettelijk bindend grafisch plan en daarbij horende stedenbouwkundige voorschriften. Als gemeente kun je een ruimtelijk uitvoeringsplan gebruiken om voor verschillende deelgebieden de bouwdichtheden en de daarbij horende vloer/terrein-index vast te leggen.

Een voorbeeld daarvan is het 'RUP Kern' van de gemeente Vorselaar. Het plan omvat de volledige woonkern van Vorselaar, die ingedeeld is in drie deelruimtes. In elke deelruimte streeft de gemeente naar een aangepaste verdichting. In de meest centrale deelruimte moeten nieuwe woonprojecten een dichtheid van minstens 25 woningen per hectare halen. Appartementsbouw is hier onder bepaalde voorwaarden toegelaten. In de aangrenzende deelruimte hebben woonprojecten een dichtheid van 17 tot 20 woningen per hectare. Gekoppelde tweegezinswoningen en zorgwonen worden hier gestimuleerd. In de verder afgelegen derde deelruimte streeft het plan naar 15 woningen per hectare bij woonprojecten.

HET GOEDE VOORBEELD: RUP WIJZIGING VAN WOONLAGEN IN OPWIJK



Het ruimtelijk uitvoeringsplan 'wijziging van woonlagen' van Opwijk is een goed voorbeeld van hoe ook in een landelijke dorpskern op een verantwoorde manier hogere bouwdichtheden gerealiseerd worden. Twee bouwlagen zijn in Opwijk de standaard. In het RUP ging de gemeente op zoek naar strategische locaties in het centrum, waar drie of vier bouwlagen mogelijk zijn. Het gaat onder meer om de stationsomgeving, de centrale boulevard en de ringlaan. Bij het aanduiden van deze zones hield de gemeente rekening met de wegbreedte, de ontsluiting en de draagkracht van de omgeving.

Beeld: gemeente Opwijk

MEER INFORMATIE

Woningtypetoets Kortrijk: publius.be/download/Woningtypetoets.pdf

Woningtypetoets Gent: stad.gent/sites/default/files/page/documents/Woningtypetoets%20web%20juni%202013_def_0.pdf

Rup Kern Vorselaar: www.vorselaar.be/inhoud/rup-kern

RECEPT 13. CRITERIA VOOR GOEDE HOOGBOUW

Vlaanderen heeft geen ervaring met aantrekkelijke hoogbouw. We hebben geen goede voorbeelden, integendeel: hoogbouw associëren we met grijze sociale huisvesting, waar je niet uit vrije wil gaat wonen. Of er is de slechte herinnering aan speculatieve hoogbouw uit de jaren 70, waar vooral bedenkelijke vastgoedmagnaten rijk van werden. Of het draagt het stigma van de zeedijkarchitectuur of van onaangepaste appartementen in dorpskernen. Allemaal voorbeelden van hoe het niet moet.

Toch mag je als gemeente de discussie niet uit de weg gaan. Door de groei van de bevolking hebben we tegen 2030 330.000 extra woningen nodig. Als we verder blijven verkavelen zoals de afgelopen twintig jaar, gaat elke dag 6 hectare open ruimte op de schop. Daarom moet compact wonen in de stads- of dorpskern voor de doorsnee Vlaming minstens even aantrekkelijk worden als wonen in een alleenstaande villa in het groen.

CRITERIA VOOR GOEDE HOOGBOUW

Heel wat besturen weten niet goed hoe ze om moeten gaan met hoger bouwen. Het is dan ook geen zwart-wit verhaal. Onaangepaste hoogbouw kan een wijk helemaal verknoeien. Goede hoogbouw heeft vele voordelen. Op basis van het geslaagde hoogbouwbeleid in enkele buitenlandse gemeenten, lijsten we alvast enkel criteria op:

- De woonwensen van mensen die in een flatgebouw wonen zijn niet anders dan de die van mensen in een gezinswoning. De vraag is hoe je als gemeente die woonwensen vertaalt in je ruimtelijk beleid. We willen graag grote buitenruimten: een ruim balkon is daarom een must. Daarnaast houden we van een mooi uitzicht, veel lichtinval, een ruimtelijk gevoel, rust en privacy. Die woonwensen moeten het uitgangspunt zijn bij hoogbouw.
- Hoogbouw moet zich inpassen in de buurt. Op de begane grond en de eerste verdiepingen horen functies thuis die nuttig zijn voor de hele wijk: buurtwinkels, een café, een kinderdagverblijf of sportfaciliteiten. Zo biedt hoogbouw een meerwaarde aan alle buurtbewoners.
- Een belangrijk voordeel van hoger bouwen ligt in de gewonnen open ruimte. Hoogbouw hoort daarom steeds samen met een norm voor publiek groen. Minstens 20 m² publiek toegankelijk groen per wooneenheid is een veel gebruikte norm in het buitenland. Die groennorm kan je als gemeente opnemen in een ruimtelijk uitvoeringsplan.
- Door zijn schaal biedt hoogbouw meer kansen voor gezamenlijke energienetten, zoals een warmtenet op geothermie of een vergistingsinstallatie voor gft. Daar kun je als gemeente volop op inzetten.
- Waar kan het wel en waar niet? De locatie is bepalend. Hoogbouw hoort bijvoorbeeld niet thuis op zichtassen naar historische gebouwen. Nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer is een must: meer woningen zorgen voor meer verkeer, om dat op te vangen is een volwaardig alternatief voor de auto een noodzaak.
- Hoger bouwen heeft alleen maar kans van slagen als het gebeurt in dialoog met de buurtbewoners. De

buurt moet vooraf betrokken worden, niet pas nadat vergunningen zijn afgeleverd. Voorstellen en vragen van buurtbewoners kunnen een project alleen maar beter maken.

HET GOEDE VOORBEELD: THE COSMOPOLITAN IN BRUSSEL

Het project The Cosmopolitan is de verbouwing van een voormalige kantoor- en ziekenhuistoren aan de Arduinkaai in hartje Brussel. De grijze toren maakt plaats voor een dynamisch, wit gebouw. De witte gevelbekleding zal het gebouw beter integreren in de wijk. Ook de nieuwe groene doorgang tussen Arduinkaai en Vaartstraat draagt daartoe bij.

In de toren van 60 meter hoog komen 156 wooneenheden, van studio's tot appartementen met drie slaapkamers. De appartementen hebben een plafondhoogte van bijna 3 meter, wat zorgt voor overvloedig licht en veel ruimte. Alle appartementen in de toren krijgen een terras, verschuifbare zonneweringen zorgen voor een constant veranderend gevelpatroon.

Door de centrale ligging midden in de stad, is alles vlakbij: het werk, winkels, café's, alles ligt op wandel- of fietsafstand. Ook de metro is vlakbij. Bewoners kunnen perfect zonder auto door het leven gaan.

In een doorsnee Vlaamse verkaveling ligt de woningdichtheid rond de 10-15 woningen per hectare. Daarmee vervangt The Cosmopolitan 10 tot 15 hectare verkaveling in de open ruimte.



The Cosmopolitan in Brussel ontworpen door BOGDAN & VAN BROECK in opdracht van Besix RED, voorziet ruime terrassen en groen in hoogbouw. Deze woontoren vervangt 10 à 15 hectare verkaveling.

MEER INFORMATIE

Hoogbouwvisie Rotterdam: www.rotterdam.nl/Stadsontwikkeling/Document/Hoogbouwvisie.pdf

Hoogbouwbeleid Eindhoven: eindhoven.notudoc.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=94342/type=pdf/Raadsvoorstel_tot_het_vaststellen_van_het_Hoogbouwbeleid_raadsnummer_08.R2815.001_.pdf

The Cosmopolitan: www.thecosmopolitan.be/nl

RECEPT 14. ONTWERPEND ONDERZOEK: DE WEG NAAR AANGENAME VERDICHTING

In het verkavelde Vlaanderen wordt traditioneel aan een lage dichtheid gebouwd, met weinig woningen per hectare. In landelijke gemeenten is tien woningen per hectare geen uitzondering. Dat betekent veel ongebruikte restructuurruimte en verspilling van grond.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat ondertussen al twintig jaar oud is, voorziet richtinggevend bouwduichtheden van 15 woningen per hectare voor gemeenten in het buitengebied en 25 woningen per hectare voor stedelijke gemeenten. In vergelijking met onze buurlanden zijn dat nog steeds lage bouwduichtheden. En zelfs die magere cijfers zijn een eigen leven gaan leiden: de minimumnorm wordt bij nieuwe verkavelingen al te vaak gehanteerd als een maximum.

Hogere bouwduichtheden roepen snel tegenstand op. Mensen vrezen voor onleefbare, overbevolkte buurten met een hoge verkeersdruk. Nochtans kunnen hogere bouwduichtheden net zorgen voor meer leefbaarheid. Door compacter te bouwen blijft er meer ruimte voor publiek toegankelijk groen, er is meer sociaal contact, meer openbaar vervoer en het delen van auto's wordt rendabeler.



VAUBAN TOONT HOE HET KAN

De wijk Vauban in Freiburg, dé internationale standaard voor duurzame woonwijken, heeft een woningduichtheid van 95 woningen per hectare. Het autoluwe karakter van de wijk en het vele groen zorgen voor een leefbaar geheel. Doordat het private deel van de tuinen naadloos overloopt in het publiek toegankelijk groen, blijft er ook bij deze hoge woondichtheden voldoende buitenruimte voor iedereen. En hebben alle kinderen volop speelruimte.

Foto: Carfree cities

VERSCHILLENDE MENINGEN BETREKKEN

Door als gemeente in te zetten op ontwerpnd onderzoek, kun je aantonen dat hogere bouwduichtheden zorgen voor aangename en leefbare woonbuurten. Ontwerpnd onderzoek is een techniek die 'ruimtelijk ontwerp' en 'onderzoek' combineert, om zo de toekomst van verschillende ruimtelijke scenario's te verbeelden. Door gebruik te maken van verschillende thematische kaarten, maquettes, driedimensionele schetsen of foto's van buitenlandse voorbeelden, kun je uiteenlopende mogelijkheden voor de inrichting van een gebied in beeld brengen. En kun je hoge dichtheden bekomen zonder dat dit door de mensen die er wonen zo wordt gevoeld.

Voor een goed ontwerpnd onderzoek betrek je verschillende experts en belanghebbenden: stedenbouwkundigen, architecten, verkeersdeskundigen, mensen die de geschiedenis van het gebied kennen, bewoners, eigenaars, allerlei verenigingen, noem maar op. Zo weerspiegelt het ontwerpnd onderzoek

de verschillende meningen en belangen in de samenleving. En kan een ontwerpend onderzoek mee een maatschappelijk draagvlak creëren voor toekomstige bouwprojecten.

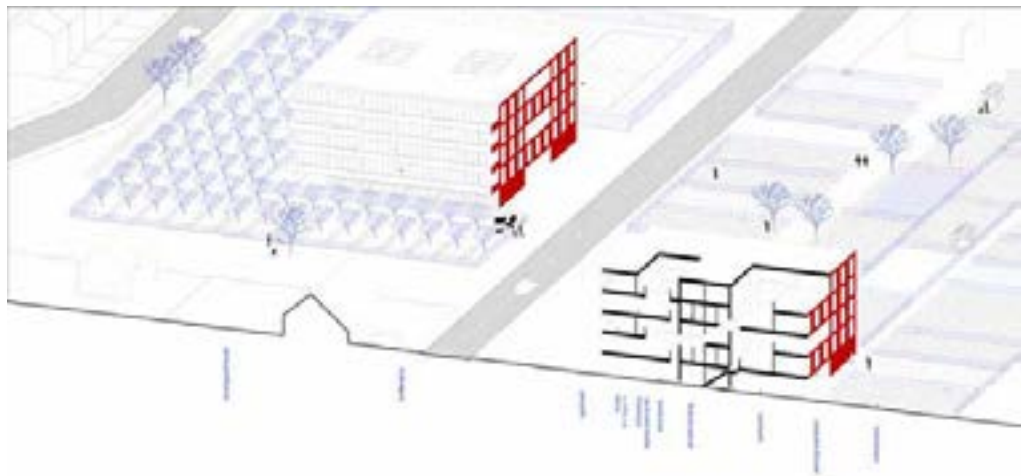
Ontwerpend onderzoek kan uitmonden in een beeldkwaliteitsplan of een masterplan, dat vervolgens als basis kan dienen voor een wettelijk bindend ruimtelijk uitvoeringsplan, een verkavelings- of bouwvergunning. Of het kan het vertrekpunt zijn voor een goede projectdefinitie voor een private ontwikkelaar. Het biedt dus veel mogelijkheden - het is aan het gemeentebestuur om de meest opportune keuze te maken.

HET GOEDE VOORBEELD: PILOOTPROJECTEN COLLECTIEF WONEN

De Pilotprojecten Collectief Wonen zijn een initiatief van het Team Vlaams Bouwmeester. Het uitgangspunt voor dit ontwerpend onderzoek is de nood aan bijkomende woningen in Vlaanderen, binnen een beperkt beschikbare ruimte. Met het ontwerpend onderzoek ging het team na hoe de focus kan verschuiven van de individuele woning op een eigen kavel naar een meer gemeenschappelijke woonomgeving. Diverse teams voerden vijf ontwerpende onderzoeken uit voor verschillende soorten gebieden, gaande van een verkavelingswijk over een typisch randstedelijk gebied tot een dichtbebouwd stedelijke bouwblok.

Door niet langer alles privaat te organiseren, wint de hele wijk bij een nieuw bouwproject, zoals door gegarandeerd levenslang wonen en betaalbaar wonen. Gemeenschappelijk wonen staat gelijk aan minder maatschappelijke kosten, onder meer voor riolering of groenbeheer.

Deze vijf ontwerpende onderzoeken waren de start voor evenveel masterplannen.



Bron: Team Vlaams Bouwmeester

MEER INFORMATIE

Het onderzoek van VITO: emis.vito.be/nl/artikel/ontwikkelingskansen-obv-knooppuntwaarde-en-voorzieningen

Regionet Leuven. Provincie Vlaams-Brabant, Stad Leuven, De Lijn Vlaams-Brabant en Interleuven: www.regionetleuven.be

TOD/Transit Oriented Development; zie het VRP-Manifest voor een betere samenhang tussen mobiliteit, stad en regio (2015), www.vrp.be/nl/manifest-mobiliteit/

'Naar een visionaire woningbouw', Vlaams Bouwmeester, 2012, www.vlaamsbouwmeester.be/sites/default/files/uploads/AWB_StudieWonen_Pages_low.pdf

RECEPT 15. SLOPEN EN VERDICHTEN: SCOREN OP ENERGIEVLAK

Een belangrijk aandeel van het woningenbestand in Vlaanderen is verouderd. Ongeveer een derde van onze huizen is ouder dan zestig jaar. En hoe ouder de woning, hoe slechter de energetische kwaliteit. Een recente nieuwbouwwoning scoort gemiddeld bijna drie keer beter op energievlak dan een woning van voor 1970 en dubbel zo goed als een woning uit de periode 1971-1985.

Het energieverbruik van woningen bedraagt zo'n 20% van het totale energieverbruik in Vlaanderen. Energiegebruik in huizen speelt dan ook een sleutelrol in het terugdringen van CO₂-emissies en het behalen van onze klimaatdoelstellingen. Om die doelstellingen waar te maken, moet het energieverbruik meer dan 90% dalen tegen 2050.

Probleem: het energetisch renoveren van al die oude woningen kost veel geld. Een vijfde van onze huizen heeft nog steeds geen dakisolatie. Minder dan de helft heeft muurisolatie en slechts een derde heeft een geïsoleerde vloer. Bovendien zijn veel van die oude woningen ook heel groot, terwijl er door de kleinere gezinnen en meer alleenstaanden net een grotere vraag is naar kleinere woningen. Daarom is het een interessante piste om oude, grote villa's te slopen en te vervangen door meerdere kleine, energiezuinige woningen.

TWEE VLIEGEN IN ÉÉN KLAP

Met die aanpak sla je twee vliegen in één klap: er wordt zuinig omgesprongen met de schaarse ruimte en het energiepeil van het woningenbestand verbetert. Die twee gaan hand in hand: door minder energieverlies via de muren zijn rijwoningen over het algemeen energiezuiniger dan halfopen of open bebouwingen. Een open bebouwing heeft per m² gemiddeld 20% meer energie nodig voor verwarming dan een gesloten bebouwing. Bovendien zorgen sloop- en nieuwbouwprojecten automatisch voor drastische verbeteringen in het energiegebruik. De nieuwe woningen zijn immers onmiddellijk onderworpen aan de nieuwe, strenge normen voor energie-efficiëntie.

Ook fiscaal kan slopen en nieuwbouw voordelig zijn. In de dertien centrumsteden geldt er voor de afbraak van een oud gebouw dat vervangen wordt door nieuwe woningen een btw-tarief van 6% in plaats van 21%. De voorwaarde hierbij is wel dat de woningen na de werken uitsluitend of hoofdzakelijk als privéwoning gebruikt. Er is niet vereist dat het afgebroken gebouw een privéwoning was, de aanwending van het gebouw vóór de afbraak is van geen belang.

HOU REKENING MET DE LIGGING

Uiteraard is het belangrijk om bij slopen en verdichten rekening te houden met de ligging. Als je dit recept toegepast op villa's in het buitengebied die ver weg liggen van winkels en scholen en waar er geen openbaar vervoer beschikbaar is, zal het autoverkeer door de verdichting nog verder toenemen. Samen met de daarbij horende klimaatimpact.

HET GOEDE VOORBEELD: DE DUURZAME WIJK VAN WIENERBERGER IN WAREGEM

In het centrum van Waregem kocht de firma Wienerberger een oude villa aan op een ruim perceel van 2.900 m². Hier wordt momenteel hard gewerkt aan een pioniersproject voor bouwen en wonen in Vlaanderen. De oude, energieverslindende villa maakt plaats voor zeven rijwoningen met een gezamenlijke tuin. De woningen scoren uitstekend op energetisch en ecologisch vlak. Het duurzaamheidsniveau wordt gemeten en gecertificeerd door middel van de BREEAM-duurzaamheidsmeter. In dit project is duurzaamheid bovendien gekoppeld aan betaalbaarheid, door maximaal gebruik te maken van gekende bouwtechnieken en materialen.

Het project is gelegen in de kern van Waregem, op wandelafstand van de bushalte. Winkels, scholen en andere voorzieningen zijn vlakbij. Zo kan de wagen vaker thuis blijven staan. Dit voorbeeld toont bovendien aan dat er in de bestaande woonzones nog heel wat mogelijkheden liggen voor intensiever en klimaatvriendelijk ruimtegebruik.



Bron: Wienerberger

AANDACHTSPUNTEN

Als de verkavelingsvoorschriften gewijzigd worden, moet minstens de helft van de eigenaars in een verkaveling akkoord gaan. Het is dus van belang om vooraf te overleggen met de burens.

MEER INFORMATIE

De Duurzame Wijk in Waregem: www.deduurzamewijk.be/nl

RECEPT 16. GEMEENSCHAPPELIJK WONEN: SOCIAAL, RUIMTE- ÉN ENERGIEZUINIG

Gemeenschappelijk wonen is in opmars. Er bestaat duidelijk een groeiende belangstelling, zowel bij de bevolking, besturen als projectontwikkelaars. Peilingen wijzen uit dat ongeveer een kwart van de bevolking interesse heeft om in een gemeenschappelijk woonproject te stappen. Dat kan gaan van een kangoeroewoning tot een volwaardig cohousingproject.

En dat stijgende enthousiasme is niet zonder reden. Dit woonmodel biedt een antwoord op verschillende maatschappelijke uitdagingen: er wordt minder beslag gelegd op de open ruimte, het bevordert de sociale samenhang en is een goed instrument om te komen tot energiezuinige, klimaatvriendelijke woonkernen.

Wat staat de boom van gemeenschappelijk wonen dan nog in de weg? Administratieve obstakels, in de eerste plaats. Gemeenschappelijke woonvormen botsen vaak op stedenbouwkundige voorschriften, die op maat geschreven zijn van eengezinswoningen of appartementen. Gemeenschappelijke woonprojecten vallen tussen twee stoelen: in feite bestaan ze niet voor de wet. Daardoor ontstaan er tal van problemen en onduidelijkheden op vlak van vergunningverlening of eigendomsverdeling. Heel wat potentiële projecten lopen hier op vast.

DEFINIEER GEMEENSCHAPPELIJK WONEN

Hoe kun je dit als lokaal bestuur verhelpen? De gemeente kan zelf voor een wettelijk kader zorgen door gemeenschappelijk wonen te definiëren in een stedenbouwkundige verordening of in een ruimtelijk uitvoeringsplan. Twee elementen zijn essentieel voor de definiëring van een gemeenschappelijk woonproject: het ruimtelijk ontwerp en het beheer. Het ruimtelijk ontwerp is een combinatie van private woonruimten met gemeenschappelijke ruimten. Dit moet verder gaan dan een gemeenschappelijke traphal of lift, zoals in een appartement. Het beheer van het woonproject gebeurt participatief door de bewoners van het woonproject. Het is vooral dit tweede element dat gemeenschappelijke woonvormen onderscheidt ten opzichte van appartementen of kamerwoningen.

Hieronder vind je twee voorbeelden van een definitie van gemeenschappelijk wonen, opgenomen in een ruimtelijk uitvoeringsplan en in een bouwverordening.

Definitie uit een RUP van de gemeente Boechout

Cohousing: ook gemeenschappelijk wonen of samenhuizen genoemd. Hierbij wonen verschillende gezinnen of personen samen en hebben ze elk eigen privérúimtes, naast een aanzienlijk aantal gemeenschappelijke ruimtes zoals bijvoorbeeld een tuin, speelruimte, vergaderlokaal, polyvalente ruimte, televisie- of computerkamer, kindercrèche, werkplaats, wasruimte en dergelijke.

Eigen aan een project van gemeenschappelijk wonen is de combinatie van de uitgebreide gemeenschappelijke voorzieningen en het participatief proces met alle bewoners voor zowel planning en ontwerp van het project als voor management van de site. Om binnen voorliggend RUP in aanmerking te komen voor een cohousingsproject dienen minstens drie gemeenschappelijke leefruimten te worden gerealiseerd. Hierbij worden vides, open terrassen, garages, gemeenschappelijke bergingen, gemeenschappelijke gangen, gemeenschappelijke

traphallen en technische lokalen niet meegerekend.

Definitie uit de stedenbouwkundige verordening van de Stad Mechelen

Cohousing (samenhuizen): een vorm van gemeenschappelijk wonen waarbij verschillende mensen een eigen privéwoning hebben, en dus hun privacy behouden. Tegelijk zijn er ook gemeenschappelijke ruimten waar bewoners een aantal dingen samen doen. Samenhuisprojecten hebben vier kenmerken waaraan cumulatief voldaan moet zijn om als samenhuisproject aanzien te kunnen worden:

- a) Een participatief proces: bewoners maken deel uit van een initiatiefgroep die de planning en het ontwerp van het project organiseert. De bewoners participeren dus actief aan het hele proces en nemen de beslissingen als groep;
- b) Het stichten van een intentionele gemeenschap: de bewoners willen bewust een gemeenschap stichten. Dit uit zich in de constructie en organisatie van de site. Plaatsen waar kinderen kunnen spelen worden bijvoorbeeld centraal gepland zodat iedereen een oogje in het zeil kan houden;
- c) Uitgebreide gemeenschappelijke voorzieningen: elk project heeft een gemeenschappelijke ruimte die de spil en het hart van de site uitmaakt. Bewoners kunnen er samen eten, kinderen kunnen er spelen enzovoort. Het lokaal kan ook opengesteld worden voor activiteiten uit de buurt. Gemeenschappelijke voorzieningen zijn niet beperkt tot de gemeenschappelijke ruimte. Er wordt vaak ook een ruimte voorzien die dienst doet als 'werkplaats', of een ruimte waar een wasmachine ter beschikking staat van de bewoners, en dergelijke meer;
- d) Management van de site door de bewoners zelf: de belangrijke beslissingen worden genomen in een gemeenschappelijke vergadering van alle bewoners. Taken en verantwoordelijkheden (bijvoorbeeld het onderhoud van de gemeenschappelijke ruimte of het organiseren van gemeenschappelijke activiteiten) worden verdeeld onder alle bewoners.

STIMULEER GEMEENSCHAPPELIJK WONEN

Naast het definiëren van wat gemeenschappelijk wonen is, kan een gemeentebestuur ook heel concreet cohousing stimuleren. Zo kan het gemeentebestuur of een autonoom gemeentebedrijf bij de verkoop van eigen gronden actief op zoek gaan naar een geïnteresseerde groep van gezinnen om een gemeenschappelijk woonproject op te starten.

HET GOEDE VOORBEELD: COHOUSING TOLHUISLAAN IN GENT



Dat gebeurde bijvoorbeeld bij de verkoop van vijf verkrotte rijwoningen aan de Tolhuislaan in Gent. Het stadsontwikkelingsbedrijf wees deze gronden exclusief toe aan een groep gezinnen voor een cohousingproject. Geïnteresseerde groepen dienden een projectvoorstel in, het beste werd gekozen. De groepen kregen daarbij begeleiding van de vzw Samenhuizen om het cohousingproject in goede banen te leiden.

Foto: Sogent

MEER INFORMATIE

Cohousing Tolhuislaan: www.sogent.be/nieuws/gent-eerste-lokale-overheid-die-cohousingproject-lanceert

THEMA 3 MOBILITEIT



DOEL: EEN AUTOLUWE WIJK

Onze chaotische ruimtelijke ordening met vele verspreide woningen en verkavelingen in het buitengebied, veroorzaakt elke dag grote verkeersstromen. Dat maakt ons afhankelijk van onze wagen, want heel wat woonwijken zijn enkel met de auto echt goed bereikbaar. Uit diverse onderzoeken op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau blijkt dat autoverkeer een van de belangrijkste bronnen is voor de uitstoot van broeikasgassen. Het heeft een aandeel van ongeveer 30%, en door de groei van het autoverkeer blijft dat aandeel stijgen.

Klimaatvriendelijke kernversterking streeft naar verdichting van wonen en werken op goed gelegen plekken, nabij voorzieningen, winkels of scholen. Die nabijheid kan heel wat verplaatsingen voorkomen. Wonen in nabijheid biedt ook meer kansen om te voet te gaan of te fietsen. Het STOP-principe is de leidraad voor duurzame mobiliteit: Stappers en Trappers krijgen voorrang, daarna komt het Openbaar vervoer, pas dan Privaat vervoer met de auto. Door dit STOP-principe toe te passen op stedenbouwkundige projecten in de stads- of dorpskern, dring je het autogebruik terug en is stappen en trappen de eerste keuze.

Voor de korte afstanden is te voet gaan en fietsen de beste keuze. Voor de langere afstanden is openbaar vervoer de meest klimaatvriendelijke verplaatsing. Daarom is het belangrijk dat het wonen, werken en andere activiteiten zich enten op de nabijheid van het openbaar vervoersnetwerk, als alternatief voor autoverplaatsingen. Dat komt aan bod bij hefboom 1.

Kernversterking betekent meer woningen in de stads- of dorpskern, en dat brengt onvermijdelijk meer auto's met zich mee: helemaal schrappen kunnen we de wagen niet, er is het risico dat verdichting de verkeer- en parkeeroverlast in het centrum vergroot. Hoe maak je dan werk van een autoluwe wijk waar kinderen op straat spelen zonder het autoverkeer naar andere wijken te verplaatsen? Met een beperking van het aantal parkeerplaatsen (recept 17), inzetten op autodelen (recept 18) en voorzien in voldoende fietsenstalling (recept 19) kom je al een heel eind. Een gemeenschappelijke parking aan de rand van de wijk zorgt ervoor dat je de woonstraten autoluw kan inrichten (recept 20). Een stedenbouwkundig plan dat gebaseerd is op wandel- en fietsafstanden (recept 21) maakt het plaatje compleet.

Maar ruimtelijke ordening kan dit niet alleen. Een keerpunt in ons mobiliteitsgedrag is nodig en vraagt om een duurzaam mobiliteitsbeleid dat deze maatregelen samenneemt en omkadert: de autoluwe wijk is niet gewoon een fietsenstalling hier en een deelauto daar, maar het resultaat van een nieuwe visie op ons verplaatsen. Een gemeente met een duurzaam beeld over woondichtheid en mobiliteit is het best gewapend om echt duurzame wijken realiteit te maken. ⁽¹⁾

Recept 17: Lage autoparkeernormen

Recept 18: Garage swap: meer deelauto's zonder kosten voor de gemeente

Recept 19: Hoge fietsparkeernorm

Recept 20: Autoluwe straten met een gemeenschappelijke parking aan de rand

Recept 21: Trage wegen als basis voor een ruimtelijk plan

⁽¹⁾ Zie: http://www.vibe.be/downloads/Project-duurzame-wijken/Klankbordgroepen/KBG4/KBG4_quiz.pdf

RECEPT 17. LAGE AUTOPARKEERNORMEN

Verdichten van kernen betekent meer huishoudens, gewoontegetrouw ook meer auto's en dus nood aan meer parkeerruimte. Vele gemeentebesturen en omwonenden vrezen dat de extra wagens die meekomen met nieuwe, kernversterkende bouwprojecten omliggende straten en wijken zal doen dichtslippen.

Daarom voorzien de meeste gemeentebesturen bij bouwprojecten minimale parkeernormen. Die norm gaat al te vaak uit van meer dan één parkeerplaats per woning. Gemiddeld gaat het om anderhalve tot twee parkeerplaatsen per woning, afhankelijk van de ligging en de oppervlakte van de woning. Soms worden zelfs drie parkeerplaatsen per woning opgelegd, twee voor bewoners en één voor bezoekers. Dat lijkt logisch als je de vraag volgt: het autobezit in Vlaanderen bedraagt 1,3 auto's per huishouden. Maar het is allesbehalve logisch als je streeft naar klimaatneutraliteit. Om tot autoluwe wijken te komen, is het belangrijk om de parkeernormen zo laag mogelijk te houden.

Parkeernormen kun je als gemeente algemeen vastleggen in een verordening. Het kan ook op maat van een wijk in een verkavelingsplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan. Of op maat van een bouwproject in de bouwvergunning.

GA VOOR EEN KRAPPE EN MAXIMALE PARKEERNORM

Het berekenen van de parkeerbehoefte is maatwerk en verschilt van project tot project. Het aantal benodigde parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal bewoners, het sociaal-economisch profiel van de bewoners, het type woning, de woningbezetting, de verstedelijkingsgraad, het aantal werknemers als er ook bedrijfsactiviteiten aanwezig zijn, parkeerplaatsen voor klanten als er winkels zijn, het al dan niet aanwezig zijn van openbaar vervoer, enzovoort.

Ook de verstedelijkingsgraad speelt een grote rol. In steden is het autobezit per gezin opmerkelijk lager dan in buitengebied. In Oostende is het autobezit met 0,76 auto/gezin het laagst. In Antwerpen en Gent ligt het autobezit rond 0,8. In buitengebiedgemeenten is dat al gauw 1,4 wagens per gezin. Bovendien zijn stedelijke gebieden beter ontsloten door openbaar vervoer en liggen winkels en voorzieningen meer op wandelafstand. In stedelijke zones kunnen parkeernormen dus lager liggen.

Om je als gemeentebestuur te helpen, bestaan er zogenaamde parkeerkencijfers: gemiddelde cijfers met een vork tussen een minimum en maximum naargelang het soort activiteit en type omgeving. Het minimum (de ruime parkeernorm) heeft als doel om parkeeroverlast in de omgeving voorkomen. Dat is niet het doel van een klimaatvriendelijke wijk: daar wil je het autogebruik beperken. Daarom opteer je als gemeente best voor een krappe parkeernorm, die je oplegt als maximum.

Om parkeeroverlast in de omliggende straten te voorkomen, is het dan wel belangrijk om genoeg alternatieven te voorzien. Dat kan door voldoende fietsstapplaatsen aan te leggen (zie recept fietsparkeernormen), vlotte en veilige verbindingen voor fietsers en voetgangers (zie recept trage wegen) of deelwagens (zie recept garage swap) te realiseren. Let erop dat je daarbij voldoende aandacht hebt voor de inplanting van parkeerplaatsen:

fietsparkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor deelwagens horen het dichtst bij de woningen te liggen en het makkelijkst bereikbaar te zijn. Plekken om lang te parkeren voorzie je best op verdere afstand.

VERRUIM JE BLIK NAAR EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID

Het voorzien van parkeerplaatsen staat niet op zich. Een structurele aanpak maakt parkeren deel van duurzaam mobiliteitsbeleid, dat het autobezit in vraag stelt en het autogebruik wil verminderen. Het voorzien van betalend parkeren met gedifferentieerde tarieven is een eerste stap. Het uitbouwen van gratis park and ride- of park and bike-zones aan de rand van de stad of gemeente is een tweede mogelijkheid. Met bewonerskaarten en voorbehouden plaatsen voor bewoners garandeer je dat zij voorrang krijgen op bezoekers. Met kortparkeerplaatsen naast winkels zorg je voor een goed draaiende economie. Een goede doorstroming voor het openbaar vervoer, met vrije tram- en busbanen op frequent bediende lijnen, bevorderen de overstap naar tram of bus. Veilige en comfortabele fietspaden als onderdeel van een gemeenteoverschrijdend fietsroutenetwerk stimuleren het fietsgebruik.

HET GOEDE VOORBEELD: DE SCHIPPERSKAAI IN GENT

Het project de Schipperskaai is gelegen aan de Oude Dokken in Gent, nabij het station Gent-Dampoort. Het gaat om een verlaten deel van het vroegere havengebied, waar de volgende jaren een volledig nieuw stadsdeel voor duizenden bewoners zal verrijzen. Het project Schipperskaai is het eerste onderdeel van dit nieuwe stadsdeel.



Dit project voor 300 nieuwe woningen, winkels en een school heeft een van de laagste parkeernormen van Vlaanderen die als maximum wordt opgelegd: 0,8 parkeerplaatsen per woning. Er wordt gewerkt met een parkeercoöperatieve, waarvan je als bewoner lid wordt door een aandeel te kopen. Deze coöperatieve biedt alternatieve oplossingen voor het private autogebruik, zoals elektrische deelauto's en een elektrische winkelkar om je aankopen van de lokale supermarkt naar huis te brengen. De kaaien aan het water blijven autovrij en zijn er enkel voor fietsers en voetgangers.

Beeld: stad Gent

MEER INFORMATIE

Vademecum duurzaam parkeerbeleid, met parkeerkencijfers: www.mobieltvlaanderen.be/vademecums/parkeerbeleid/vademecum-totaal.pdf

De meest vooruitstrevende voorbeelden uit Europese steden vind je hier: Europe's Vibrant New Low Car(bon) Communities (ITDP), N. Foletta, S. Field (2011)

aps.vlaanderen.be/lokaal/domeinen/mobiliteit/maak_zelf_een_rapport_mobiliteit.html

Het Gentse Parkeerplan, met ambitieuze parkeerregimes en richtlijnen: mobiliteit.stad.gent/parkeerplan

RECEPT 18. GARAGE SWAP: MEER DEELAUTOS ZONDER KOSTEN VOOR DE GEMEENTE

Nieuwe woningen brengen extra autoverkeer met zich mee. Om de parkeerdruk niet af te wentelen op de straten errond, leggen gemeentebesturen een minimum aan bijkomende parkeerplaatsen op bij bouwprojecten. Gemiddeld vragen gemeentebesturen dat de projectontwikkelaar anderhalf tot twee parkeerplaatsen per wooneenheid realiseert, afhankelijk van de grootte van de woning (zie recept parkeernormen). Zeker bij grotere projecten vraagt de gemeente vaak dat die ondergronds aangelegd worden.

Een negatief gevolg: extra ondergrondse parkeerplaatsen houden de omliggende straten dan wel vrij, maar maken het tegelijk moeilijker om op termijn te werken aan autoluwe, klimaatvriendelijke woonwijken. Hoe los je dat op? Door ondergrondse parkeerplaatsen te schrappen en te ruilen voor één of meer deelauto's, bijvoorbeeld. Ondergrondse parkings worden zo 'geswapt' met deelmobiliteit.

VOORDELEN

Een gedeelde wagen vervangt gemiddeld vijf tot tien privéwagens. Autodelen helpt zo het autoverkeer en de parkeerdruk te verminderen, waardoor meer publieke ruimte beschikbaar komt. Autodelers gaan bewuster om met mobiliteit. Ze gebruiken minder de auto dan mensen die een eigen wagen bezitten. Bovendien is het ook goed voor de portemonnee. Waar een gemiddeld gezin jaarlijks 5.000 euro uitgeeft aan een eigen wagen, bespaar je met een deelauto 1.000 tot 3.000 euro per jaar.

Dat autodelen een positief effect heeft op het klimaat, is geen verrassing. Enkele cijfers: het Nederlandse Planbureau van de Leefomgeving berekende dat autodelers per jaar 300 kg minder CO₂ uitstoten dan autobezitters. Per gedeelde wagen betekent dat een gemiddelde daling van de CO₂-uitstoot van 5.800 kg per jaar.

En ook voor de projectontwikkelaar heeft dit heel concrete financiële voordelen: een ondergrondse parkeerplaats aanleggen is duur en kost gemiddeld 20.000 euro per parkeerplek. In ruil daarvoor lokale deelmobiliteit financieren via een 'garage swap' is een stuk goedkoper..

HET GOEDE VOORBEELD: NIEFHOUT IN TURNHOUT

Niefhout is een nieuwe woonwijk van een 300-tal woningen nabij het station van Turnhout. In de vergunningsfase van het project werd een contractuele mogelijkheid voorzien om de opgelegde parkeernorm te verlagen, indien een standplaats met een deelauto wordt voorzien. De ontwikkelaar heeft die keuze ook gemaakt. Meer concreet mag de ontwikkelaar 12 ondergrondse parkeerplaatsen minder bouwen, in ruil voor een Cambio-standplaats. Het gaat om een open standplaats: zowel de nieuwe bewoners als de bewoners van de omliggende wijken kunnen er gebruik van maken. In het contract is voorzien dat de standplaats gedurende minstens acht jaar uitbaat moet worden.

Voor de Stad Turnhout heeft dit het voordeel dat ze sneller over een extra Cambio-plaats beschikt. Er zijn nu 5 standplaatsen, de stad wil er graag meer, maar heeft niet de middelen om zelf te investeren. Op deze manier lukt dat via een private ontwikkeling.



Bron: niefhout.be

AANDACHTSPUNTEN

De ligging van het bouwproject is belangrijk. Als de plaats goed bereikbaar is met openbaar vervoer, kan de behoefte aan een (tweede) auto flexibel ingevuld worden. Op een autolocatie zonder openbaar vervoer is een deelauto vaak geen optie, omdat de auto noodzakelijk is voor woon-werkverkeer.

MEER INFORMATIE

Bond Beter Leefmilieu werkt samen met Impact Projects en andere partners aan proefprojecten in de provincie Vlaams-Brabant om deze garage swap toe te passen.

Interesse? Neem contact op met BBL (jessika.de.lille@bblv.be) of met Impact Projects (kris@impactprojects.be)

RECEPT 19. HOGE FIETSPARKEERNORM

Stappen en Trappen staan vooraan in het STOP-principe. Verdichting in kernen, in de nabijheid van voorzieningen, diensten en openbaar vervoer is het eerste uitgangspunt om duurzame mobiliteit mogelijk te maken: enkel zo kun je te voet of met de fiets naar winkel, werk, school, het station of de bushalte. Een dicht netwerk van vlotte en veilige fietsroutes, korte doorsteken en trage wegen maakt deel uit van duurzaam mobiliteitsbeleid op het gemeentelijk niveau. En voldoende fietsenstallingen binnen handbereik zetten aan tot dagelijks gebruik van de tweewieler.

De fietslogica zou in onze genen moeten zitten, want fietsen bevordert de lichaamsbeweging, is goed voor de gezondheid en het gaat nog sneller ook. In de stad is een fietser gemiddeld 5% sneller op bestemming dan een automobilist. In grotere steden zelfs meer dan 10% sneller. Voor de verplaatsingen tot 3km wint de fiets bijna altijd. Met goede fietsvoorzieningen kun je dat concurrentieel voordeel nog groter maken. In Kopenhagen, de fietsstad bij uitstek, fietst meer dan de helft van de inwoners elke dag naar het werk of naar school, gewoon omdat het sneller is. De stad telt dan ook meer fietsen dan auto's - en zelfs meer fietsen dan inwoners.

FIETSPARKEERNORMEN

Heel wat gemeenten hebben bij stedenbouwkundige projecten enkel aandacht voor parkeernormen voor wagens. Om het fietsen te stimuleren is het belangrijk om bij bouwprojecten vooraf na te denken over ruimte om fietsen te stallen, op een veilige manier.

Daarom is het een goed idee om als gemeente een fietsparkeernorm te voorzien. Om fietsgebruik te stimuleren kies je, in tegenstelling tot een lage maximale parkeernorm voor auto's, voor een ruime minimale parkeernorm voor fietsenstallingen. Meer mag altijd. Net zoals een autoparkeernorm kun je fietsparkeernormen voorzien in een algemeen bouwreglement, of meer op maat van projecten in een ruimtelijk uitvoeringsplan, een verkavelings- of een bouwvergunning.

Net zoals voor autoparkeerplaatsen bestaan er ook voor fietsstallingen algemene richtlijnen of kencijfers. De algemene basisregel is dat je meer fietsenstallingen voorziet dan autoparkeerplaatsen: dubbel zo veel, indien mogelijk. Je hanteert een minimumnorm van 2 fietsparkeerplaatsen voor iedere eerste slaapkamer, verhoogd met één fiets per extra slaapkamer. Voor kantoren of bedrijven voorzie je minimum 1 fietsstalplaats per werknemer en minstens 1 stalplaats per 100m² vloeroppervlakte voor bezoekers. Voor klanten van winkels in het centrum worden dat 5 fietsstalplaatsen per 100m² vloeroppervlakte.

ORGANISEER HET FIETSCOMFORT

Naast het aantal plaatsen is ook de plaatsing, het comfort en de veiligheid van fietsstallingen van belang. Zorg ervoor dat fietsenstallingen dichtbij liggen dan autoparkeerplaatsen, dat geeft een extra stimulans om de wagen te laten staan en snel op de fiets te springen. Om diefstal te voorkomen is het noodzakelijk dat fietsenstalplaatsen afgesloten kunnen worden. Met andere woorden: voorzie plek voor fietsen als een

logisch onderdeel van nieuwe gebouwconcepten. Maak de in/uitrit van fietsers zichtbaar en herkenbaar voor autobestuurders en beperk de hellingsgraad naar een ondergrondse parkeergarage.

Als een binnenfietsberging niet haalbaar is, kun je als gemeente een oplossing zoeken op straat, zoals fietsrekken, fietskluizen of fietstrommels. Of vervang een autostaanplaats door 5 duo-staanders voor 10 fietsen, zoals de stad Brugge doet. Denk verder ook na over voldoende ruimte voor bakfietsen en laadpalen voor elektrische deelfietsen.

ONDERDEEL VAN EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID



Bron: wegcode

Voldoende, veilige en comfortabele fietsenstallingen zijn belangrijk om het fietsgebruik te promoten, maar ze staan niet op zich. Met een duurzaam mobiliteitsbeleid richt je de hele gemeente zo in dat de fietser voorrang krijgt op de auto. Het invoeren van zones 30, tweerichtingsverkeer voor fietsers in éénrichtingsstraten en goed onderhouden fietspaden zijn daar een onderdeel van. Verder kun je fietsstraten voorzien: dit is een zone 30 waar de auto te gast is. In fietsstraten mogen de fietsers de hele breedte van de rijbaan gebruiken, auto's mogen fietsers niet inhalen. Sinds enkele jaren heeft de wegcode een officieel verkeersbord voor fietsstraten.

HET GOEDE VOORBEELD: FIETSENSTALLING EN BUGGYPUNT IN LEUVEN



De stad Leuven kent als centrum- en studentenstad een groot aantal fietsers. De fietsparkeervraag is er dan ook erg hoog en het toegankelijk houden van voetpaden en doorgangen is een uitdaging voor de stad. Bij de heraanleg van het Rector De Somerplein (het vroegere Fochplein) in het hart van de binnenstad, besloot de stad Leuven om een gratis, ondergrondse en bewaakte fietsparkeergarage voor 550 fietsen te voorzien. Hier kun je ook terecht voor kleine herstellingen aan je fiets, er zijn oplaadpunten voor elektrische fietsen, lockers voor boodschappen, openbare toiletten en zelfs een buggyruimte, waar je buggy's voor de kleinsten kan uitlenen.

Foto: Fietsberaad Vlaanderen

MEER INFORMATIE

Richtlijnen en kencijfers voor fietsenstallingen vind je in het Vademecum Fietsvoorzieningen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken: www.mobielvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php

Voor goede voorbeelden van in pandige oplossingen voor fietsenstallingen, zie de 'Fietssuite' van Mobiel21: www.mobiel21.be/nl/content/fiets-suite-een-warm-plekje-voor-je-fiets

Fietsenstalling Rector De Somerplein in Leuven: www.leuven.be/leven/mobiliteit-openbare-werken/leuven-fietst/fiets-parkeren/bezoekers/rector-desomerplein/index.jsp

RECEPT 20. AUTOLUWE STRATEN MET EEN GEMEENSCHAPPELIJKE PARKING AAN DE RAND

Een autoluwe woonwijk is de droom van alle kinderen. Ze kunnen samen buiten op straat spelen en veilig bij de vriendjes in de wijk op bezoek gaan. Als je geen parkeerplaatsen op straat moet voorzien, creëer je ruimte voor groen en voor ontmoetingen. En omdat er weinig verkeer is, is er ook minder luchtvervuiling en CO₂-uitstoot.

EEN BUURTPARKING ALS OPLOSSING

De ‘auto voor de deur’ zit ingebakken in de Vlaamse wooncultuur. Nochtans kent Vlaanderen sinds jaar en dag het ‘woonerf’. Volgens de wegcode mogen de voetgangers op een woonerf de hele breedte van de openbare weg gebruiken en zijn spelende kinderen expliciet toegelaten. Bestuurders mogen de voetgangers niet hinderen, de snelheid is beperkt tot 20 km per uur.

Maar ook op woonerven zijn de auto's en parkeerplaatsen nog niet uit het straatbeeld verdwenen. Dat kun je wel bereiken met een gezamenlijke parking aan de rand van de wijk, op wandelafstand van de woningen: zo maak je parkeerplaatsen in woonstraten en verharde opritten overbodig. Hierdoor kun je de wegverharding smal houden en beperken tot de breedte van één auto in plaats van voor dubbelrichtingsverkeer. Een andere optie: je kunt de verharding beperken tot twee stroken asfalt. Zo blijft er meer ruimte voor groen en speelruimte in de straat.

In dichtbebouwde stedelijke woonwijken kun je kiezen voor een gezamenlijk parkeergebouw, al dan niet ondergronds. In de duurzame voorbeeldwijk Vauban in Freiburg zijn bewoners verplicht om bij het kopen of huren van een woning ook een parkeerplaats te kopen of te huren in het gemeenschappelijke parkeergebouw aan de rand van de wijk. Wie geen auto heeft, krijgt korting op het openbaar vervoer of op een abonnement voor een deelwagen. De haltes voor openbaar vervoer liggen bovendien dicht bij de wijk dan de ingang van het parkeergebouw.

Als de ruimte voor een wijkparking niet beschikbaar is, kun je zoeken naar mogelijkheden voor het meervoudig gebruik van reeds bestaande parkings, bijvoorbeeld bij grote handelszaken of ziekenhuizen. Die hebben immers vooral overdag nood aan parkeerplaats, terwijl bewoners eerder 's avonds na de werkuren parkeren. Je kunt dit ondersteunen met aangepaste parkeertarieven: betalend voor bezoekers, met een abonnement voor werknemers en met een bewonerskaart voor omwonenden.

Doorgaand autoverkeer door de wijk kun je weren met een verkeersbord ‘enkel toegankelijk voor bewoners’ of door straten in het midden te knippen, bijvoorbeeld met verzinkbare paaltjes, zodat doorgaand verkeer fysiek onmogelijk wordt. Fietsers en voetgangers kunnen wel nog door.

Het resultaat van al deze ingrepen: een autoluwe wijk waar het fijn wonen is, en waar je tegelijk wel nog met de auto aan je woning geraakt om boodschappen uit te laden, waar er vlotte doorgang voor hulpdiensten is, en waar minder-mobiele mensen aan de voordeur kunnen worden opgehaald. Bovendien kun je als gemeente een gezamenlijke parkeerhaven combineren met andere functies, zoals een wijkcompostering of een sorteerplaats voor selectieve afvalinzameling.

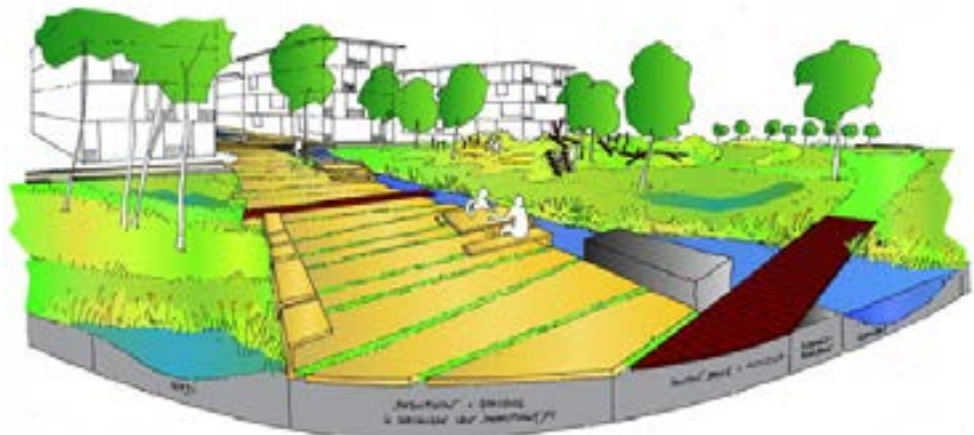
TIJDELIJK AUTOLUW ALS EXPERIMENT

Wil je bewoners laten ervaren hoe het is om in autoluwe of -vrije straten te leven, dan kun je experimenteren met een tijdelijke autoluwe inrichting. Dat doen de steden Gent en Leuven met het concept 'leefstraten'. Straten worden tijdelijk ingericht als als autovrije ontmoetingsruimte, waardoor stadskinderen weer ervaren hoe het is om buiten te spelen. Volwassenen kunnen samen eten en mekaar beter leren kennen. Dat gebeurt volledig op vraag en door de bewoners. Leefstraten zijn een groot succes. Zo plant je ook in stadswijken de kiemen voor leefbare, gezellige en autoluwe woonwijken. En het is de start om na te denken over structurele oplossingen, bijvoorbeeld in de vorm van buurtparkings.

HET GOEDE VOORBEELD: DE CLEMENTWIJK IN SINT-NIKLAAS

In de noordelijke stadsrand van Sint-Niklaas wordt de bestaande Clementwijk uitgebreid met een duurzame groene woonwijk. In de nieuwe Clementwijk komen 1.100 woningen, een school, kinderopvang, een buurtwinkel en een park van 4 ha. De wijk is onderverdeeld in verschillende woonvelden met rijwoningen en appartementen. Elk woonveld beschikt aan de rand over een gebundelde parkeerhaven. De woningen zijn wel bereikbaar voor laden en lossen. Voor bezoekers zijn er parkings aan de rand van de wijk voorzien.

In de woonwijk krijgen fietsers en voetgangers voorrang. Een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk loopt door de wijk en verbindt de woningen, het park, de winkel, de school en het kinderdagverblijf. Via een gehetwaardeerde buurtweg sta je in een mum van tijd met de fiets aan het station. Het doortrekken van buslijn 1 zorgt voor een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.



Bron: Stad Sint-Niklaas

MEER INFORMATIE

Leefstraten in Gent: www.leefstraat.be

Leefstraten in Leuven: www.leuvenklimaatneutraal.be/werf-11-leefstraten

De Clementwijk: www.clementwijk.be

RECEPT 21. TRAGE WEGEN ALS BASIS VOOR EEN RUIMTELIJK PLAN

Autoverkeer is in Vlaanderen de activiteit met de grootste toename van de uitstoot van broeikasgassen. De autoafhankelijkheid verminderen is dan ook een belangrijke sleutel om tot klimaatvriendelijke woonkernen te komen. En voor verbeteringen is er nog heel wat werk aan de winkel: volgens het Verplaatsingsonderzoek Vlaanderen neemt 1 op de 3 Vlamingen de auto voor verplaatsingen van minder dan een kilometer. Globaal gebeurt slechts 12 procent van alle verplaatsingen met de fiets. In 7 van de 10 gevallen kiezen we voor de auto. Nochtans bedraagt de afstand van meer dan de helft van de verplaatsingen die we maken minder dan 5 kilometer. Zeker voor die korte afstanden is te voet gaan en fietsen de ideale mobiliteit.

Hoe kun je dat als gemeente stimuleren? Door sterk in te zetten op veilige en aantrekkelijke trage wegen. Dat zijn verbindingen die enkel toegankelijk zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer, zoals buurtwegen of de vroegere kerkwegels. Of er al trage wegen aanwezig zijn en waar dan wel, kun je nagaan in de Atlas van de Buurtwegen. Als lokaal bestuur kun je die trage wegen dan volop gebruiken in het stedenbouwkundig plan.

DE FIETS EN TE VOET ALS UITGANGSPUNT

Bij nieuwe woonontwikkelingen vertrekken we nog te vaak vanuit de bereikbaarheid met de auto. Dat hoort net omgekeerd te zijn: bij klimaatvriendelijke woonprojecten vormen fiets- en voetgangersafstanden het uitgangspunt. Zo bepalen fietsers en voetgangers waar nieuwe woningen, winkels of diensten wenselijk zijn en waar niet. Winkels en voorzieningen zijn gelegen op wandel- en fietsafstand, wijken zijn onderling verbonden via wandel- en fietsassen. Dat zorgt ervoor dat we sneller geneigd zullen zijn de fiets te nemen dan de auto. Ook en vooral voor korte afstanden, om naar de bakker te gaan bijvoorbeeld.

Om van de fiets een concurrentieel alternatief te maken voor de auto, zoekt u best aansluiting tussen lokale trage wegen en bovenlokale fietsroutenetwerken of 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. Het herwaaren van bestaande of het aanleggen van nieuwe trage verbindingen zet je dus best op de agenda meteen bij het eerste schetsontwerp van nieuwe woonontwikkelingen.

HET GOEDE VOORBEELD: DE BMT-SITE IN BOECHOUT

De reconversie van de voormalige BMT-site is een nieuw woonproject in de dorpskern van Boechout. Het stedenbouwkundig project is opgebouwd aan de hand van een groene kamstructuur met trage verbindingen voor voetgangers en fietsers (zie de witte stippellijn op het plan). Die kamstructuur zorgt voor een noord-zuid-hoofdverbinding en oost-west-aftakkingen, onder meer naar de scholencampus en het station. Zo sturen voetgangers- en fietsafstanden de inrichting van de nieuwe wijk aan en zijn alle woningen, de school en de commerciële functies te voet of per fiets bereikbaar. En dat op een verkeersveilige en aangename manier, midden door het groen.

Deze nieuwe trage wegen maken tegelijk ook een aansluiting op de fietssnelweg langs de spoorlijn tussen Antwerpen en Lier. Zo is de fiets ook voor de iets langere afstanden een alternatief voor autorijden.

Hoewel het exacte tracé van de trage wegen enkel indicatief is aangeduid op het grafisch plan, verplichten de stedenbouwkundige voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan wel degelijk om zulke wegen aan te leggen: "De zone wordt bestemd voor openbare trage wegen. Toegelaten zijn voetgangers, fietsers, onderhouds- en hulpdiensten. De verbinding tussen de twee uiteinden van de trage wegen, aangeduid op het grafisch plan, dient steeds te worden gegarandeerd." Dat is belangrijk, omdat heel wat trage wegen die enkel indicatief op een ruimtelijk plan worden aangeduid, vaak niet tot uitvoering komen.



Bron: Masterplan BMT-site. Witte stippellijn = trage wegen

AANDACHTSPUNTEN

De vzw Trage Wegen kan je gemeente ondersteunen om een herwaarderingsplan voor buurt- en trage wegen uit te werken. Zie www.tragewegen.be/professionals/snelsteweg

MEER INFORMATIE

De Atlas der Buurtwegen is gedigitaliseerd en kun je via de websites van de provincies nakijken.

Voor Vlaams-Brabant: gis.vlaamsbrabant.be/webgis/bin/view/AtlasBuurtwegen

Het masterplan van de BMT-site: www.lne.be/merdatabank/uploads/b1028.pdf

THEMA 4

ANDERS OMGAAN MET EIGENDOM



DOEL: RUIMTE MAKEN VOOR DUURZAME INVESTERINGEN

De Vlaamse woningmarkt is vooral gebaseerd op individuele, private eigendom: een gezin zoekt een bouwperceel, neemt een architect onder de arm, sluit een lening af en bouwt samen met een aannemer of een sleutel-op-de-deurbedrijf een woning. Meer dan 70 procent van de woningen in Vlaanderen wordt door de eigenaar bewoond. Het wetgevend kader, de bestemmingsplannen, verkavelingsvoorschriften, bankleningen en de woonfiscaliteit zijn hier grotendeels op afgestemd.

Dit hoeft niet zo vanzelfsprekend te zijn: anders omgaan met private eigendom biedt heel wat kansen om de duurzaamheid van bouwprojecten te vergroten. Een eerste voorbeeld van dit out-of-the-boxdenken is een collectieve aanpak van een bouwproject. Door gezamenlijk te bouwen moet er per gezin minder grond aangekocht worden. Ook de bouwkosten en kosten voor een architect dalen. Zo vergroot de financiële ruimte voor ecologische investeringen.

Een tweede voorbeeld is het instellen van een erfpacht of een opstalrecht. Hierdoor hoeven de toekomstige bewoners of de projectontwikkelaar geen dure bouwgrond aan te kopen. En kan er dus een ruimer deel van het budget geïnvesteerd worden in duurzaamheid.

Ook bij klassieke eigendom kan de lokale overheid voorwaarden of criteria inbouwen om bouwprojecten klimaatvriendelijker te maken. Via stedenbouwkundige lasten bijvoorbeeld kan de overheid ervoor zorgen dat de projectontwikkelaar zelf investeert in fiets- en wandelpaden of in een warmtenet. Door eigen gronden te verkopen onder voorwaarden, kan de gemeente zelf bepalen hoe er nadien op die gronden wordt gebouwd.

Indien de overheid zelf over eigendommen beschikt, zet ze die best strategisch in om bouwprojecten te sturen richting klimaatneutraliteit. Door de moeilijke budgettaire situatie zijn nogal wat gemeentebesturen geneigd om grondposities te verkopen aan de hoogste bidder, om zo de begroting op orde te krijgen. Zo verlies je als gemeentebestuur een belangrijke hefboom voor klimaatneutrale wijken. Door de juiste criteria op te nemen in een bestek voor een bouwproject of door een publiek private samenwerking (PPS) op te zetten met een projectontwikkelaar, blijft de gemeente regisseur.

Recept 22: Erfpacht

Recept 23: Opstalrecht

Recept 24: Stedenbouwkundige lasten

Recept 25: Verkoop onder voorwaarden

Recept 26: Publiek-Private Samenwerking

RECEPT 22. ERFPACHT: NIET DE KOSTEN, WEL DE RECHTEN OP BOUWGROND

Bouwen kost geld, zeker als je voor een klimaatneutraal woonproject gaat. Erfpacht kan een oplossing zijn om de kosten te drukken. Door als gemeente eigen gronden in erfpacht te geven, hoeft de bouwheer geen bouwgrond aan te kopen: de grond blijft eigendom van de gemeente. De opstal is dan voor rekening van de bewoner. De bouwheer betaalt een jaarlijkse erfpachtvergoeding of canon aan de eigenaar van de grond.

Een erfpacht bedraagt minimum 27 en maximum 99 jaar. In de praktijk wordt vaak voor dit maximum gekozen. De verpachter rekent dan vanwege de lange termijn slechts een kleine rentevergoeding als jaarlijkse canon. Als de erfpacht afgelopen is, dient de verpachter een vergoeding voor de waarde van de opstal te betalen, waarna de woning in zijn bezit komt.

VOORDELEN

Zonder dure bouwgrond blijft er meer budget over om te investeren in duurzaam bouwen, energiebesparing of hernieuwbare energie. Als gemeente kun je als eigenaar van de grond bovendien voorwaarden voor energiezuinig bouwen of andere klimaatmaatregelen voorzien in de erfpachtovereenkomst.

Volgens de wet is erfpacht een zakelijk recht om het 'volle genot' te krijgen van een grond die aan een ander toebehoort. Dat wil zeggen dat de erfpachter op de grond een gebouw kan zetten of de grond kan beplanten. De erfpachter is volwaardig eigenaar van de opgerichte opstallen gedurende de looptijd van de pachtovereenkomst. Hij kan het gebouw dat hij op de erfpachtgrond bouwde ook gewoon verbouwen, doorverkopen of er een hypotheek op nemen zonder tussenkomst van de verpachter. Hij heeft dus net dezelfde rechten als bij een woning met grond in volle eigendom.

Bovendien biedt erfpacht een aantal fiscale voordelen. Zo moet geen belasting betaald worden op de grondaankoop en is de erfpachtvergoeding fiscaal aftrekbaar.

HET GOEDE VOORBEELD: DE SIJS, COHOUSING VIA ERFPACHT IN LEUVEN

Eind januari 2014 lanceerden Bond Beter Leefmilieu en vzw Samenhuizen een oproep aan steden en gemeenten om een gemeenschappelijk ecologisch woonproject op te starten. Leuven stelde zich kandidaat met een stuk grond aan de Geldenaaksebaan. Het terrein is eigendom van het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsontwikkeling Leuven (AGSL). Er werd een oproep gelanceerd aan potentiële woongroepen om op deze gronden een duurzaam cohousingproject van tien woningen te realiseren. Daarbij konden de cohousers kiezen of ze de grond aankochten of in erfpacht namen.

De Sijs, een woongroep van zeven gezinnen, koos voor erfpacht, voor een periode van 99 jaar en tegen een jaarlijkse canon van 13.865 euro. In geval van een verkoop bedroeg de verkoopprijs voor het terrein 965.000 euro. Dankzij de erfpachtformule kunnen de cohousers dus heel wat geld besparen, dat extra geïnvesteerd kan worden in duurzaamheid. Daarvoor werken zemet de Vlaamse Maatstaf duurzaam bouwen, waarop het project minstens de score 'very good' zal behalen.

De enthousiaste gezinnen van De Sijs werkten een project voor 11 woningen en appartementen uit, met zeer strikte energie-eisen. De organische binnentuin is gemeenschappelijk, net zoals het paviljoen met grote eetruimte, keuken en atelier. Het atelier staat ook open voor buurtbewoners: zo betreft het cohousingproject ook hen in het sociale leven van De Sijs. Daarnaast komen er ook enkele gemeenschappelijke auto's.



AANDACHTSPUNTEN

Nogal wat banken zijn onvoldoende vertrouwd met erfpacht en staan hier weigerachtig tegenover. Onbekend is onbemand, maar het is zeker niet onmogelijk om je erfpachtproject gefinancierd te krijgen. Informeer je bij verschillende banken en laat je niet met een kluitje in het riet sturen.

Complicaties voor de overheid/eigenaar: voor een gemeentebestuur kan een erfpacht een aantal complicaties meebrengen. Daarom is het interessanter om de te verpachten gronden eerst over te dragen aan een autonoom gemeentebedrijf, dat hier beter voor uitgerust is.

MEER INFORMATIE

Het projectdossier van cohousing De Sijs in Leuven: www.agsl.be/binaries/120037_8_003_projectdossier%20finaal_goedgekeurd_tcm64-74909.pdf

Juridische, fiscale en technische achtergrondinformatie over erfpacht: www.fed-net.org/downloads/ErfpachtOpstal.pdf

RECEPT 23. OPSTALRECHT: DE REGIE OVER BOUWPROJECTEN IN HANDEN HOUDEN

Als je als lokale overheid gronden in eigendom hebt voor een bouwproject, kan het interessant zijn om te werken met een recht van opstal in plaats van de gronden te verkopen. Dat heeft verschillende voordelen. Voor de projectontwikkelaar is dit voordelig, omdat hij de dure aankoop van de grond niet moet prefinancieren. Daardoor blijft er meer budget beschikbaar om te investeren in een klimaatvriendelijk bouwproject. Voor de overheid biedt dit het voordeel dat ze de regie van het project beter kan aansturen; de grond blijft immers eigendom van de gemeente. Bovendien profiteert de lokale overheid van de meerwaarde die de grond krijgt door de woningen of appartementen die er komen te staan.

Bij de uiteindelijke verkoop van de woningen wordt het grondaandeel rechtstreeks van de gemeente aan de particulier verkocht, samen met de woning. Op dat moment neemt het recht van opstal een einde.

DE OPSTALWET

Het recht van opstal is opgenomen in de wet van 10 januari 1824. Dit recht van opstal is een onroerend en tijdelijk zakelijk recht: een opstalhouder mag tijdelijk gebouwen, werken of beplantingen in eigendom hebben op de grond van iemand anders, gedurende een periode van maximaal 50 jaar. De persoon die de eigenaar van de grond is en die dit recht verleent, is de opstalgever. De persoon of de vennootschap die het recht verkrijgt, is de opstalhouder.

De eigendom van de grond wordt dus afgesplitst van de eigendom van de gebouwen of opstallen. Dat noemt men een horizontale splitsing van de eigendom. De opstalgever blijft eigenaar van de grond, terwijl de opstalhouder eigenaar wordt van de gebouwen. Op een recht van opstal moet de opstalhouder registratierechten betalen. Die bedragen 0,2% op het bedrag van de vergoeding en op de lasten voor de duur van het opstalrecht.

De bepalingen van de Opstalwet zijn niet van dwingend recht, wat wil zeggen dat er vele mogelijkheden zijn om een op maat uitgewerkte overeenkomst op te stellen. Enkel van de maximumduur van 50 jaar kan niet afgeweken worden. In het contract voor een bouwproject via opstalrecht kunnen dus heel wat criteria worden opgenomen, onder meer over de klimaatneutraliteit van het project.

HET GOEDE VOORBEELD: PROJECT TONDELIER IN GENT

Tondelier is een volledig nieuwe stadswijk langs de Gasmeterlaan in de Gentse Rabotwijk. Op de gronden van de voormalige stadsgasfabriek komt een duurzame wijk met 530 woningen, zowel appartementen als gezinswoningen met een tuin en woon-werkwoningen. Verder komen er een kinderkribbe, een buurtsporthal, kantoren, handelsruimte en een park van 17.000 m². Alle huizen en appartementen worden volgens de passiefstandaard gebouwd: hier staat binnenkort dan ook de grootste passiefwijk van Vlaanderen. En het stadswarmtenet van EDF Luminus voorziet de chauffage van alle woningen.

De Stad Gent gaf de gronden in opstal aan de ontwikkelaar die erop bouwt. De woningen en de grond worden na realisatie van de woningen particulier verkocht. Dankzij het recht van opstal kan het stadsbestuur sterk wegen op het stedenbouwkundig project. In het bestek werden diverse criteria opgenomen om tot een duurzaam project te komen. Hiervoor gebruikten ze de duurzaamheidsmeter van de Stad Gent, waarop minimaal 65% moet gescoord worden.



Bron: Stad Gent

In 2017 verwacht de wijk zijn eerste bewoners. De volledige ontwikkeling zal tien jaar duren, in vijf fases van telkens twee jaar.

MEER INFORMATIE

www.complexestadsprojecten.be/Documents/2.2_Gent_Tondelier/2.2_Gent_Tondelier_Projectdefinitie.pdf

RECEPT 24. STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN: LAAT PROJECTONTWIKKELAARS HEEL CONCREET BIJDRAGEN AAN DE LOKALE KLIMAATSTRIJD

Met het instrument stedenbouwkundige last kan de overheid een ontwikkelaar laten bijdragen aan het publiek belang door te investeren in openbaar domein of gemeenschapsvoorzieningen. De overheid vraagt als het ware een ‘prijs’ voor het bekomen van een vergunning. Daarbij wijzigt ze niet de aanvraag op zich door het opleggen van een last, maar vult ze die wel aan. Een voorbeeld: als overheid kun je een stedenbouwkundige last opleggen om een projectontwikkelaar zo gratis een stukje grond te laten afstaan voor een wandel- en fietsdoorsteek.

WETGEVING

De wettelijke basis voor stedenbouwkundige lasten vinden we terug in de Codex ruimtelijke ordening (artikel 4.2.20). De mogelijke toepassing van stedenbouwkundige lasten is zeer breed omschreven. Volgens het decreet moeten stedenbouwkundige lasten uitvoering geven aan de beleidstaken van de gemeente. Het is een beleidstaak van de gemeente om de klimaatdoelstellingen te realiseren, dus kan ze daarvoor stedenbouwkundige lasten inzetten.

Het decreet stelt verder dat de lasten evenredig moeten zijn: ze moeten in verhouding zijn tot de vergunde werken en de meerwaarde die deze bouwwerken opleveren. De aanvrager zelf moet de stedenbouwkundige last kunnen uitvoeren. De gemeente kan stedenbouwkundige lasten opleggen. De lasten kunnen ook in een ruimtelijk uitvoeringsplan ingebouwd worden.

Stedenbouwkundige lasten kunnen verschillende vormen aannemen: de projectontwikkelaar die kosteloos een stukje grond afstaan de gemeente bijvoorbeeld, of die groene ruimte, nutsvoorzieningen of een openbaar gebouw aanlegt. Nog een mogelijke stedenbouwkundige last: het betalen van een geldsom door de projectontwikkelaar, waarmee de overheid dan zelf investeert in ruimtelijke ordening. Om te garanderen dat de ontwikkelaar de opgelegde lasten ook effectief uitvoert, is het bovendien mogelijk om als gemeente een financiële waarborg te vragen.

IN DE PRAKTIJK

Vandaag worden stedenbouwkundige lasten niet zo vaak toegepast. Dat is spijtig, want dit instrument biedt veel mogelijkheden om bouwheren mee te laten werken aan het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Door bijvoorbeeld een doorsteek voor fietsers en wandelaars aan te leggen, zoals we hierboven beschreven. Of door een groenvoorziening aan te leggen in de vorm van een groendak of een wadi, om regenwater langer vast te houden. Een derde voorbeeld: via een stedenbouwkundige last voor nutsvoorzieningen kan de gemeente de ontwikkelaar vragen een warmtenet aan te leggen. Het resultaat is lokale en concrete klimaatadaptatie, die de buurt ook fris en leefbaar maakt. Dat is uiteindelijk in het voordeel van gemeente én bouwheer.

HET GOEDE VOORBEELD: DE BMT-SITE IN BOECHOUT

Na de sanering van de industriële site BMT in het centrum van Boechout is het de bedoeling dat er een duurzame, kernversterkende woonontwikkeling op maat van het dorp komt. Naast een driehondertal nieuwe woningen voorziet dit project in een uitbreiding van het Sint-Gabriëlcollege, meer kinderopvangplaatsen, nieuwe administratieve ruimtes en een betere en veiligere mobiliteit in de dorpskern.



Bron: gemeente Boechout

Bij dit project legde de gemeente Boechout stedenbouwkundige lasten op aan de projectontwikkelaar om een deel van de winsten van het bouwproject aan te wenden voor ingrepen die de gemeenschap dienen. Meer bepaald worden de stedenbouwkundige lasten in dit project ingezet om publiek toegankelijk groen en trage verbindingen aan te leggen, om sociale woningen te voorzien en om het Sint-Gabriëlcollege uit te breiden.

AANDACHTSPUNTEN

Om op een goede manier stedenbouwkundige lasten op te leggen, is het belangrijk dat het gemeentebestuur inzicht heeft in de rentabiliteit en meerwaarde van bouwprojecten.

MEER INFORMATIE

BMT site: www.boechout.be/productgroep.aspx?pg=1492&id=1021

RECEPT 25. VERKOOP ONDER VOORWAARDEN

De economische crisis sloeg gaten in budgetten overal, ook bij de gemeenten. Nogal wat gemeenten zijn geneigd eigen gronden te verkopen aan de hoogste bidder om zo de begroting op orde te krijgen. Begrijpelijk maar spijtig: zo geeft de gemeente immers een belangrijke hefboom voor klimaatvriendelijke kernversterking uit handen. Toch hoeft niet meteen alles verloren te zijn. Naast de prijs kun je bij de verkoop van een grond ook andere voorwaarden voorzien. Zoals bij een offerte kun je bij een verkoop een puntensysteem voorzien waarbij je bijvoorbeeld de helft van de punten op de biedingsprijs zet en de andere helft invult met duurzaamheidsvoorwaarden. Met een verkoop onder voorwaarden vraag je als gemeentebestuur aan een ontwikkelaar om naast een minimum biedingsprijs ook een projectvoorstel in te dienen dat voldoet aan de gestelde voorwaarden.

BOUWMARKT UITDAGEN

Zo kun je als gemeente de bouwmarkt uitdagen en nagaan hoe ver die wil gaan in bijvoorbeeld energieprestaties. Als je bijvoorbeeld de helft van punten in de verkoopsvoorwaarden toekent aan de energieprestaties van een toekomstig bouwproject, zullen projectontwikkelaars mekaar beconcurreren met betere energieprestaties. Uiteraard kun je ook andere voorwaarden voorzien, bijvoorbeeld rond autoluw wonen, ruimte voor voetgangers en fietsers, het aandeel betaalbare woningen, enzovoort.

Hoe pak je dat aan, zo'n verkoop onder voorwaarden? Het beste vertrekpunt is een vooraf opgesteld kader: een ruimtelijk uitvoeringsplan of een verkavelingsplan. In een ruimtelijk uitvoeringsplan worden de bestemming en inrichting eerder algemeen per bouwblok bepaald. In een verkavelingsplan kun je al meer in detail en per kavel voorschriften voor bestemming en inrichting opleggen. De verkoopsvoorwaarden kunnen hier dan op voortbouwen.

Met dat goede referentiekader in handen kunnen de verkoopsvoorwaarden vervolgens flexibel ingevuld worden. Zaken die snel veranderen door technische evoluties - zoals de energieprestaties - of door nieuwe maatschappelijke trends, zoals de deeleconomie of andere manieren van autogebruik, hou je beter open in een RUP of een verkavelingsplan. Anders ligt dit voor jaren vast en loop je het risico dat de feiten je inhalen. Daarom is een dynamisch instrument als verkoopsvoorwaarden hier beter geschikt voor.

HET GOEDE VOORBEELD: DE CADIXWIJK IN ANTWERPEN

De Cadixwijk is een groot nieuw stadsontwikkelingsproject van 26 ha op het Eilandje in Antwerpen. De nadruk bij de ontwikkeling ligt op het aantrekken van jonge gezinnen en op duurzaamheid. Het gebied is onderverdeeld in verschillende bouwblokken die gefaseerd worden aangelegd. Het ruimtelijk uitvoeringsplan bevat enkel algemene voorschriften op schaal van de bouwblokken. Meer gedetailleerde voorschriften voor nieuwbouwprojecten binnen de bouwblokken, zoals de bouwhoogte, parkeernormen of energieprestaties, staan niet in het ruimtelijk plan, maar wel in het verkavelingsplan of de verkoop onder voorwaarden. Het verkavelingsplan kan de voorschriften immers makkelijk koppelen aan de kavelopdeling die aan bod komt in het RUP. In de verkoop onder voorwaarden kun je makkelijk elementen opnemen die zeer variabel zijn, of die beter contractueel vastgelegd worden.

Bij de verkoop onder voorwaarden van het eerste bouwblok wilde de Stad testen wat de private bouwmarkt kon bieden op vlak van duurzaam energiegebruik. In de verkoopvoorwaarden werd een maximum E-peil van 60 en een K-peil van 30 opgelegd, strenger dan de toen geldende EPB-eis. Het energiepeil woog sterk door in de te behalen punten in de verkoopbundel: 70 punten van de in totaal 200 punten voor de ruimtelijke criteria, 100 punten stonden op het financieel bod. Resultaat: de helft van de bidders stelde voor om passief te bouwen, één bidder stelde bijna-energie neutraal voor. Dat lag een stuk hoger dan de verwachtingen van de stad. Het toonde aan dat er op de bouwmarkt de bereidheid is om energiezuiniger te bouwen dan de wettelijke normering.

Bij de verkoop van het volgende bouwblok werd passiefbouw daarom als de standaard vastgelegd in de verkoopvoorwaarden. In deze nieuwe voorwaarden stonden dan weer meer punten op duurzaam watergebruik en hergebruik van afvalwater.



Bron: AG Vespa

MEER INFORMATIE

Over de voorwaarden in het RUP, het verkavelingsplan en de verkoopvoorwaarden van de Cadixwijk: http://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/Bestemmingsplannen/RUP_11002_214_10003_00001/RUP_11002_214_10003_00001_0000Document_tn.html

RECEPT 26. PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING: EEN FORMULE VOOR EXTRA EXPERTISE EN FINANCIERING

De publieke en de private sector die de handen in mekaar slaan om samen een stedenbouwkundig project te realiseren, dat is de PPS-formule: publiek-private samenwerking. Via PPS kunnen kernversterkende bouwprojecten worden gerealiseerd waarvoor de overheid niet de middelen of de expertise heeft. De private partijen brengen hun expertise in, dragen het ondernemingsrisico voor de bouwwerken en de kosten. PPS wordt daarom ook een systeem van alternatieve financiering genoemd, waarbij de overheid de opdrachtgever is. In essentie gaat het om een bouwinitiatief dat een projectontwikkelaar financiert en realiseert, volgens een lastenboek dat de overheid opstelt.

PPS IN VERSCHILLENDE VORMEN

Er is niet één standaardvorm van PPS, het is een overkoepelende term voor een breed scala aan mogelijkheden. Een eerste voorbeeld: de gemeente heeft al een volledig uitgewerkt project en kiest voor PPS om de meest gunstige realisatie en financiering te vinden. Een tweede mogelijkheid: een 'design, build and finance'-formule, waarbij de ontwikkelaar het project zelf ontwerpt en bouwt, op basis van criteria van de lokale overheid. Dat kan ook in combinatie met het onderhoud en de exploitatie nadien. In dat geval spreekt men van 'design, build, finance and maintain', de zogenaamde DBFM-formule.

Er is een belangrijk verschil tussen contractuele publiek-private samenwerkingen, die onderworpen zijn aan de reglementering voor overheidsopdrachten, en de institutionele publiek-private samenwerkingen, waarvoor een aparte vennootschap speciaal voor het project wordt opgericht. Het begrip PPS dekt dus vele ladingen. Er is niet één wetgeving van toepassing, doorgaans moet rekening gehouden worden met verschillende wettelijke bepalingen.

WIN-WIN

De uiteindelijke bedoeling van PPS is om winsten te boeken op verschillende terreinen: ruimtelijk, ecologisch en economisch. Bij een goed PPS-project hebben zowel de gemeente als de private ontwikkelaar voordeel. De ontwikkelaar maakt winst met een bouwproject. De overheid en de burgers krijgen in ruil maatschappelijke meerwaarden, in de vorm van een kernversterkend project, een publiek toegankelijke groenzone of extra fiets- en voetgangersverbindingen.

Maar: zo'n win-winsituatie is geen automatisme bij PPS-projecten. Een vaak gehoorde kritiek is dat de overheid nagenoeg alle niet-winstgevende onderdelen van een project moet betalen, terwijl de private partner vooral uit is op de winstgevende delen. Daarom is het van belang om vooraf goed na te denken over de financiële winsten die geboekt zullen worden en duidelijke afspraken te maken over de financiering van de niet-winstgevende onderdelen van een stedenbouwkundig project. Om daarbij te helpen, stelde het Kenniscentrum PPS 10 "PPS-geboden" op, met vuistregels om tot een succesvolle publiek-private samenwerking te komen.

HET GOEDE VOORBEELD: HET GROEN KWARTIER IN ANTWERPEN

Het Groen Kwartier is de herontwikkeling van het vroegere Militair Hospitaal in Antwerpen tot een duurzaam woonproject. Er komen ongeveer 400 woningen, met een mix van trendy penthouses, gezinswoningen met tuin, budgetwoningen en sociale woningen. Er is ook ruimte voor handels- en kantooractiviteiten. Dat alles in een autoluwe en groene omgeving, met verschillende fiets- en wandelpaden die de zone opnieuw verbinden met de stad. Zo wordt een plek die 150 jaar lang een ommuurde barrière was in het stadsweefsel, opnieuw een betrokken en toegankelijk stukje stad.

Het Groen Kwartier is een goed voorbeeld van een PPS-project waarbij de overheid, in dit geval het autonoom gemeentebedrijf AG Vespa, een sterke regie voerde. Tegelijk werden de knowhow, de kennis en de risicobereidheid van de private actor op een goede manier ingezet.



Bron: Vanhaerents Development

Dit PPS-project is het resultaat van een heel traject. In de eerste fase zette een plangroep de grote lijnen uit: verschillende experts op vlak van geschiedenis van de site, groenvoorzieningen of financieel beheer werden geconsulteerd en er kwamen denkdagen om de omwonenden vanaf de start van het proces inspraak te geven. De plangroep rapporteerde aan het stadsbestuur en werkte een visienota uit.

Op basis van de visienota organiseerde het stadsbestuur een marktbevraging. Drie kandidaten kregen de mogelijkheid om een projectvoorstel uit te werken. Deze drie voorstellen werden tentoongesteld voor het brede publiek. Een jury onder leiding van de Vlaamse Bouwmeester koos het winnende project.

Het stadsbestuur werkte dat project uit tot een uitvoerbaar masterplan. In de daaropvolgende onderhandelingsfase tussen het stadsbestuur en de ontwikkelaar werd het masterplan vastgelegd in een publiek-private samenwerkingsovereenkomst, met een recht van opstal. Deze overeenkomst voorziet in de aanstelling van een overlegcomité, dat de uitvoering van het project opvolgt.

AANDACHTSPUNTEN

Van PPS naar PPPS: om het draagvlak voor nieuwe bouwprojecten te vergroten, is het belangrijk om omwonenden vanaf het prille begin te betrekken. Als je als bestuur achter de schermen onderhandelt over een PPS project en pas naar buiten komt als het contract getekend is, riskeer je tegenstand vanuit de bevolking die zich buitenspel gezet voelt. Zet daarom vanaf het begin in op PPPS: publiek publieke private samenwerking.

MEER INFORMATIE

Het Kenniscentrum PPS stelde 10 'PPS-geboden' op met vuistregels om tot een succesvolle publiek-private samenwerking te komen: www2.vlaanderen.be/pps/informatie/info_10geboden.html

Het Groen Kwartier: www.groenkwartier.be

Meer informatie over de PPS-formule bij het Groen Kwartier: www.thuisindestad.be/sites/default/files/atoms/files/TidS2014_Antwerpen_tGroenKwartier.pdf

HEFBOOM 3

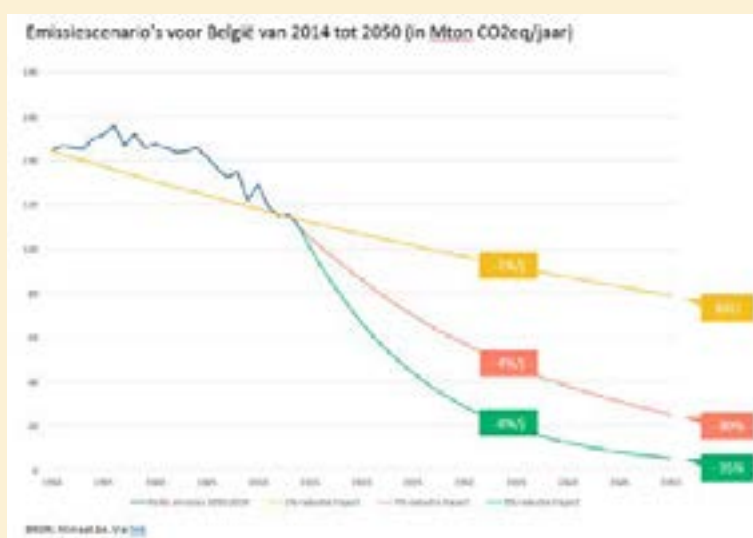
RUIMTELIJKE ORDENING EN HERNIEUWBARE ENERGIE



DOEL: VAN FOSSIEL NAAR 100% HERNIEUWBAAR

In december vorig jaar sloten de wereldleiders in Parijs een historisch klimaatakkoord. Het doel: de klimaatopwarming beperken tot 1,5°C. Om dat te realiseren, moeten we afstappen van fossiele brandstoffen en voluit voor hernieuwbare energie zoals zon en wind gaan. Er wacht ons nu een grote uitdaging: ook in Vlaanderen dat verdrag waarmaken in de hernieuwbare, klimaatneutrale gemeenten.

Om de 1,5°C-doelstelling uit het klimaatakkoord te halen, moeten de broeikasgasemissies tegen 2050 met 80 tot 95% afnemen. Onderstaande grafiek toont dat de emissietrend in België nog sterk afwijkt van die doelstelling. Tussen 1990 en 2014 namen de emissies met 1% per jaar af. Als we het minimale dan wel het maximale reductiedoel willen halen, hebben we een daling van respectievelijk 4 tot 8% per jaar nodig tussen 2014 en 2050. Idealiter moet dat dus acht keer sneller.



In 2014 was gebouwenverwarming verantwoordelijk voor 16,5% van de Vlaamse broeikasgasemissies. De verbeterde energieprestaties van gebouwen, de shift van stookolie naar gas en efficiëntere verwarmingstechnieken maken dat de totale broeikasgasuitstoot bij gebouwen stabiliseert en zelfs licht daalt.

Dat kan beter: vandaag gaan nog meer dan de helft van de investeringen naar verwarmingstoestellen op basis van gas en stookolie. Er is wel een verschuiving merkbaar weg van de inefficiënte toestellen op stookolie naar efficiënte ketels op gas. De installatie van nieuwe toestellen die gebruikmaken van fossiele brandstoffen zou rond 2025 moeten uitdoven.

De investeringen in groene warmte zoals warmtepompen en zonneboilers versnellen echter nauwelijks. Nochtans zijn veel toepassingen voor hernieuwbare warmte nu al competitief met de fossiele varianten. Analisten verwachten verdere prijsdalingen en efficiëntieverbeteringen van warmtepompen, zonneboilers en warmtenetten op basis van geothermie. Door technologische innovaties en een groter marktaandeel zullen hernieuwbare alternatieven steeds beter en goedkoper worden.

HERNERVERSTERKING ALS BASIS

Positieve evoluties dus, maar toch gaat de overstap van fossiel naar hernieuwbaar niet vanzelf gebeuren. Kernversterking speelt hier een belangrijke rol. Compacte kernversterkende bouwprojecten bieden meer kansen voor gemeenschappelijke energienetten: die zijn veel rendabeler aan te leggen en uit te baten bij aaneengesloten bebouwing dan bij huizen die ver uit elkaar liggen.

Om je als gemeente te helpen bij de zoektocht naar hernieuwbare energie voor kernversterkende projecten, bestaan handige hulpmiddelen. De provincie Vlaams-Brabant maakte energiekansenkaarten op (recept 27): die tonen dat de meeste mogelijkheden voor hernieuwbare energie in de provincie liggen bij zonne-energie en ondiepe geothermie.

De LATENT-scan is een gebruiksvriendelijke tool die een eerste inschatting geeft van de mogelijkheden van een energienet op lage temperatuur (recept 28). Zo kun je als gemeente makkelijk nagaan wat de meest kansrijke vormen van hernieuwbare energie zijn die je kunt inzetten voor een concreet bouwproject. En weet je meteen welke hernieuwbare energievormen verder onderzoek verdienen en welke niet.

Als gemeente kun je bijdragen aan de uitbouw van lokale energienetten door mee je schouders te zetten onder een lokale energievoorzieningsorganisatie, die de uitbating van een plaatselijk energienet op zich neemt (recept 29). Een coöperatieve voor hernieuwbare energie kan een hefboom zijn voor een zelfvoorzienende wijk, onafhankelijk van buitenlandse fossiele energie.

En dan is er nog de zon, een onuitputtelijke bron van energie. Met een zongericht stedenbouwkundig ontwerp maak je door een goede oriëntatie maximaal gebruik van passieve en actieve zonne-energie (recept 30). Zo kun je met een slim stedenbouwkundig ontwerp heel wat gratis energie scoren.

Recept 27: De energiekansenkaart: van fossiel naar hernieuwbaar

Recept 28: De LATENT-scan: een energienet op lage temperatuur

Recept 29: Een lokale coöperatieve voor een gezamenlijk warmtenet

Recept 30: Zongericht stedenbouwkundig ontwerp: gratis energie

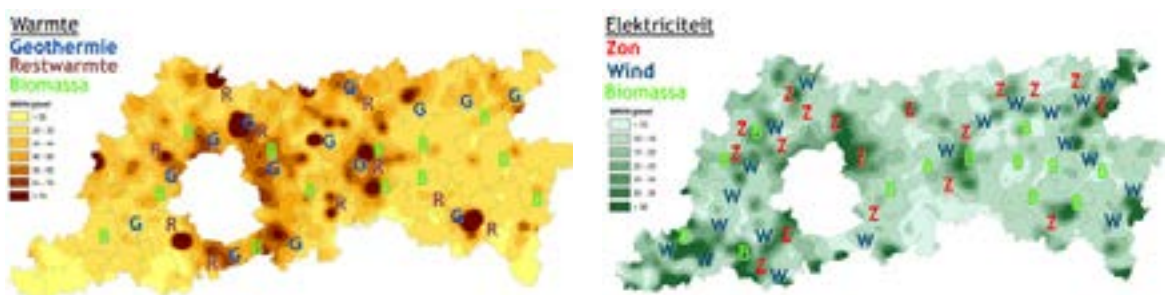
RECEPT 27. DE ENERGIEKANSENKAART: VAN FOSSIEL NAAR HERNIEUWBAAR

Geen klimaatneutrale wijken zonder hernieuwbare energie. Doel: op termijn volledig overschakelen van verwarmingsketels op stookolie en gas naar groene warmte van zonneboilers of warmtepompen.

WAAR EN WELKE HERNIEUWBARE ENERGIE?

Om te weten te komen welke hernieuwbare energievormen beschikbaar zijn op welke locatie, maakte de provincie Vlaams-Brabant energiekansenkaarten op. Het onderzoek werd uitgevoerd door VITO, de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek. In dit onderzoek kwamen acht vormen van hernieuwbare energie aan bod: zonne-energie, wind, energie uit lokale biomassa, waterkracht van watermolens en sluizen, diepe en ondiepe geothermie, riothermie en restwarmte van bedrijven. De onderzoekers hielden rekening met verschillende ruimtelijke en maatschappelijke factoren, zoals hinder voor omwonenden en het behoud van natuurwaarden.

De conclusie: in Vlaams-Brabant valt te meeste hernieuwbare energie te rapen bij zonnepanelen en ondiepe geothermie. De meeste kansen voor windenergie zijn er in het noordoosten en het zuidwesten van de provincie. Lokale biomassa (snoeihout en dergelijke) biedt kansen in groene, landelijke gemeenten. Waterkracht, energie uit afvalwater en restwarmte zijn sterk gebonden aan specifieke locaties.



Bron: provincie Vlaams-Brabant

Vervolgens vergeleken de onderzoekers de resultaten met de doelstellingen voor hernieuwbare energie van de provincie. De uitkomst is positief: technisch gezien is er voldoende ruimte voor hernieuwbare energie om de hele provincie klimaatneutraal te maken tegen 2040.

Deze energiekansenkaarten bieden een goede vertrekbasis om bij nieuwe bouwprojecten na te gaan welke hernieuwbare energie ingezet kan worden voor verwarming of elektriciteitsvoorziening. Het is nu aan de gemeenten om hiermee aan de slag te gaan.

HET GOEDE VOORBEELD: COHOUSING DE KERSELAAR IN OOSTAKKER

De Kerselaar is een nieuw cohousingproject van vijftien gezinnen in Oostakker, een deelgemeente van Gent. Recent is de bouw van de woningen gestart. Elk van de woningen heeft een privétuintje, de rest van de bouwgrond wordt een grote gedeelde tuin. In die tuin komt een gemeenschappelijk paviljoen, met een wasplaats, een feestzaal, een speelzolder en werkruimte.

Het paviljoen biedt ook onderdak aan de collectieve warmtebron: een warmtenet op basis van geothermie stuurt warm water voor sanitair en verwarming door de wijk. Het warmtenet wordt gecombineerd met zonnepanelen en een zonneboiler. Omdat alle woningen laagenergie- of passiefwoningen zijn, wordt dit een volledig niet-fossiele, CO₂-neutrale wijk. De eerste in Gent. Wie volgt?



Bron: cohousing projects

MEER INFORMATIE

De energiekansenkaarten van de provincie: www.vlaamsbrabant.be/wonen-milieu/milieu-en-natuur/vlaams-brabant-klimaatneutraal/energiekansenkaart/index.jsp

Cohousingproject De Kerselaar: www.cohousingprojects.be/index.php/oostakker

RECEPT 28. DE LATENT-SCAN: EEN ENERGIEKET OP LAGE TEMPERATUUR

Als we het over energievoorziening hebben, kijken we meestal naar individuele woningen en gebouwen. Het kan ook anders: gemeenschappelijke warmtenetten bieden heel wat voordelen. Door het schaalvoordeel wordt efficiënter omgesprongen met energie, je hoeft geen aparte verwarmingsketel te voorzien in elk huis en het biedt meer mogelijkheden om gebruik te maken van hernieuwbare energie.

Met de LATENT-scan beschik je nu over een eenvoudig hulpmiddel om snel na te gaan wat de mogelijkheden zijn voor een collectief energienet. LATENT staat voor LAge Temperatuur EnergieNet evaluatieTool. Het project LATENT onderzoekt de operationele en juridische randvoorwaarden om een gemeenschappelijk energienet op lage temperatuur aan te leggen.

OP LAGE TEMPERATUUR

Tot nu toe worden warmtenetten meestal voorzien voor de verdeling van warmte op hoge temperatuur, tussen 70 en 100° Celsius. Die hoge temperaturen zijn slechts beperkt beschikbaar. Maar omdat woningen (zeker nieuwbouwhuizen) vandaag veel beter geïsoleerd zijn, kan ook een warmtenet op lage temperatuur volstaan. Een temperatuur tussen de 5° en 40° is voldoende. Bovendien zal de vraag naar koeling in de toekomst belangrijker worden door de klimaatverandering. Warmtenetten die werken op lage temperatuur maken het mogelijk om de beschikbare energie via een warmtewisselaar te gebruiken voor zowel koeling als verwarming.

Een lagetemperatuurnet maakt gebruik van natuurlijke energiebronnen, zoals de warmte uit een rioolbuis of aardwarmte. Het kan ook de restwarmte van een bedrijfsactiviteit hergebruiken. Een lagetemperatuurengienet is dan ook een klimaatvriendelijke oplossing die ervoor zorgt dat we minder fossiele energie nodig hebben. En dat is een must voor klimaatneutrale kernen.

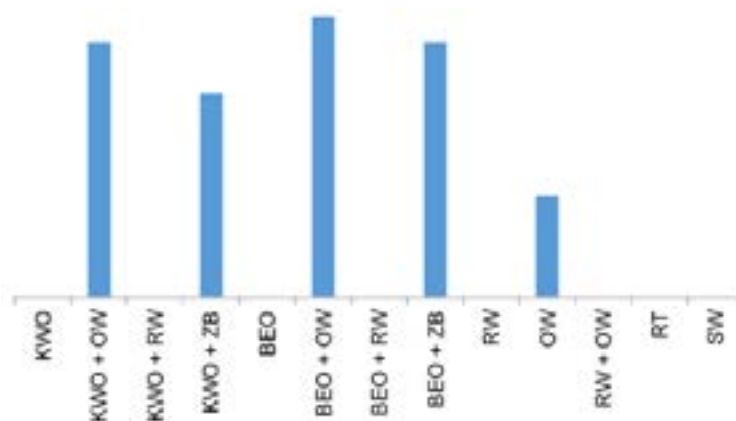
GEBRUIKSURIENDELIJKE SCAN

De LATENT-scan is een beknopte analysetool die een eerste inschatting geeft van de mogelijkheden van een lage temperatuur energienet. Aan de hand van een zestal vragen helpt de test de technische, economische, organisatorische en juridische haalbaarheid in te schatten. Dit op maat van het bouwproject. Verder wordt bekeken wat het potentieel is van energiebronnen in de omgeving. Daarbij onderzoekt de scan zeven mogelijke bronnen en combinaties daarvan: uitwisseling van restwarmte, twee vormen van geothermie (een open en een gesloten systeem), warmte uit oppervlaktewater, riothermie (warmte uit riolering), warmte uit drinkwaterleidingen en zonne-energie.

Het resultaat van de scan is een overzichtstabel die voor elke mogelijke hernieuwbare energiebron aangeeft wat de potentie ervan is voor het betrokken bouwproject. Zo kun je op een gebruiksvriendelijke manier nagaan wat de meest kansrijke vormen van hernieuwbare energie zijn die je kunt inzetten voor je bouwproject. En weet je meteen welke hernieuwbare energievormen verder onderzoek verdienen en welke niet.

TOEGEPAST OP LONDERZEEL

Deze LATENT-scan werd tijdens de workshop toegepast op een inbreidingsproject in Londerzeel. Het gaat om de Egmontsite, een bouwproject in het centrum voor nieuwe woningen, handel en een fitnessruimte. De LATENT-scan geeft voor dit bouwproject aan dat de grootste potentie voor een energienet op lage temperatuur te vinden is in een combinatie van geothermie (BEO, wat staat voor boorgat-energieopslag: een gesloten buizensysteem in de bodem) met oppervlaktewater uit de Molenbeek. Als de Molenbeek door zijn ligging ten opzichte van het bouwproject niet makkelijk aan te sluiten is, ligt de grootste potentie bij een combinatie van geothermie met een zonneboiler.



Een derde optie is de combinatie van een open systeem voor geothermie (KWO, wat staat voor koude-warmte-opslag) dat gebruik maakt van de warmte uit het grondwater. Omdat de waterlagen in de bodem van Londerzeel bijzonder diep zitten (225 - 275 m), zal eerst een proefboring moeten komen om de haalbaarheid na te gaan.

HET GOEDE VOORBEELD: JANSSENIUSHOF IN LEUVEN



Het project Janssenius Hof is een kernversterkend bouwproject in het centrum van Leuven. Een deel van dit bouwproject zal gebruik maken van een gemeenschappelijk energienet. In totaal worden 91 appartementen en 13 woningen van energie voorzien via een open systeem voor geothermie. Vier centrale warmtepompen, gecombineerd met individuele warmtepompen, zorgen voor de uitwisseling van de energie uit de aarde naar de vloerverwarming en -koeling in elke wooneenheid. Een klimaatvriendelijk pilootproject dat navolging verdient in de rest van Vlaanderen.

MEER INFORMATIE

www.latent.be

RECEPT 29. EEN LOKALE COÖPERATIEVE VOOR EEN GEZAMENLIJK WARMTENET

Een tiende van de warmtevraag in Europa wordt gedekt door lokale warmtenetten. In IJsland, waar geothermie overvloedig aanwezig is, komt maar liefst 95% van de energie uit warmtenetten. In Denemarken is dat 60%, in Zweden 55%. In België is er nog marge voor verbetering: wij halen minder dan 1% van onze warmte uit gezamenlijke energienetten.

Bij een warmtenet levert een centrale installatie energie voor een hele wijk of een volledig stadsdeel. De warmte wordt verdeeld over de woningen via geïsoleerde buizen die warm water of stoom verdelen. Dat is veel efficiënter en energiezuiniger dan in elke woning een aparte verwarmingsinstallatie te voorzien. De energiebron voor die centrale installatie kan divers zijn: geothermie, lokale biomassa of restwarmte van een huisvuilverbrandingsinstallatie of een fabriek in de omgeving.

Als gemeente kun je bijdragen aan de uitbouw van lokale energienetten door mee je schouders te zetten onder een lokale energiecoöperatieve, die de uitbating van een plaatselijk energienet op zich neemt. In een coöperatieve nemen burgers, al dan niet samen met de gemeente, het heft in eigen handen en zorgen ze zo voor lokale energieautonomie.

Een coöperatieve voor hernieuwbare energie kan een hefboom zijn voor een zelfvoorzienende wijk, onafhankelijk van buitenlandse fossiele energie. REScoop, de koepel van coöperaties voor hernieuwbare energie, berekende dat als we zon, wind en biomassa coöperatief zouden inschakelen voor onze energievoorziening, we 1.600 tot 2.000 euro per persoon per jaar in België kunnen houden, in plaats van dat geld uit te geven aan gas of olie uit het buitenland.

De rol van de gemeente in zo'n lokale coöperatieve: die van katalysator. Door financiële ondersteuning te voorzien of mee in te staan voor de aanlegkosten van een gemeenschappelijk warmtenet, effen je de weg voor een burgercoöperatie in je gemeente. En je zorgt tegelijk voor lokale jobs en duurzame, hernieuwbare energie.

COMPACT BOUWPATROON ALS VERTREKPUUNT

De grootste kost voor een lokaal warmtenet is het aanleggen en onderhouden van de leidingen. Het aanleggen en uitbaten van een gezamenlijk energienet is goedkoper en rendabeler bij een hoge verbruiksdichtheid. Dat betekent: veel woningen op een korte afstand van mekaar. Bij een compact bouwpatroon moeten minder lange buizen worden aangelegd en blijven de kosten voor onderhoud onder controle.

Voor de aanleg van een lokaal warmtenet kun je als gemeente inspelen op openbare werken die zich aandienen, zoals de heraanleg van straten of het vernieuwen van de waterleiding. Als de straten sowieso opengelegd moeten worden, heb je alvast die extra kosten niet bij de uitbouw van je warmtenet.

HET GOEDE VOORBEELD: MALEMPRÉ, VAN STOOKOLIE NAAR LOKAAL SNOEIHOUD



In het landelijke Waalse dorp Malempré werd enkele jaren geleden een lokaal warmtenet aangelegd dat plaatselijk snoeihout als energiebron gebruikt. De aanleiding voor het warmtenet kwam er toen de drinkwaterleiding aan vervanging toe was. Met ondersteuning van de gemeente richtten de inwoners een dorpscoöperatie op om het warmtenet te beheren. Daarnaast startten ze ook een producentencoöperatie, die instaat voor de levering van de lokaal geoogste biomassa, in dit geval snoeihout en restproducten van de land- en bosbouw.

Bron: Malempré

De burgercoöperatie beschikte slechts over een zeer beperkt eigen kapitaal. De inwoners van Malempré haalden investeringsmiddelen bij verschillende overheden, zoals het Waals Energiefonds, subsidies voor het gebruik van duurzame energie en investeringen in de landbouwsector. De rest van het kapitaal werd aangevuld met een klassieke financiering door de bank, waarvoor de gemeente borg staat. In ruil zorgt de producentencoöperatie voor het onderhoud van meer dan 400 km houtkanten op openbare bermen.

Dankzij die verschillende inkomensbronnen is het gelukt om een lokaal energienet aan te leggen. Dat net voorziet 42 woningen en 4 openbare gebouwen in het dorpscentrum van lokaal geproduceerde energie. Zo spaart Malempré jaarlijks 120.000 liter stookolie uit en vermijden ze per jaar ongeveer 300 ton CO₂-uitstoot.

NOG EEN GOED VOORBEELD: LOKALE ENERGIE IN BOCHOLT DANKZIJ DIPLA

Ook in Vlaanderen lopen projecten om snoeihout te gebruiken voor lokale energievoorziening. Om het periodiek onderhoud van hagen en houtkanten efficiënter te laten verlopen startte het Regionaal Landschap Lage Kempen het digitaal platform landschap (DIPLA) op. Dat is een geografisch softwaresysteem voor de planning van het onderhoud van hagen en knotbomen. Zo kom je tot een gemeentelijk houtkantenplan dat voor de volgende jaren zekerheid geeft over de oogst van snoeihout. Dat vergroot de kans op valorisatie.

Op basis hiervan werd in de gemeente Bocholt een lokaal energieproject opgestart. Het landschapsonderhoud van de 100 km hagen en houtkanten in de gemeente zorgt voor lokale biobrandstof. De scholencampus van De Driehoek, het Biotechnicum en het PVL gebruikt de geoogste houtsnippers als brandstof voor de nieuwe verwarmingsinstallatie. De school werd voordien verwarmd op aardgas. Deze fossiele energie is nu overbodig.

MEER INFORMATIE

Over coöperatieven: www.coopburo.be

Over coöperatieven voor hernieuwbare energie: www.rescoopv.be/index.php/nl

Malempré: www.malempre.be

RECEPT 30. ZONGERICHT STEDENBOUWKUNDIG ONTWERP: GRATIS ENERGIE

De zon is een onuitputtelijke bron van energie. De hoeveelheid zonne-energie die Vlaanderen per jaar ontvangt, is ongeveer 40 keer zo groot als ons totale energieverbruik. Ook steden en gemeenten kunnen hier voordeel uit halen: met slimme stedenbouwkundige ontwerpen is heel wat gratis energie te scoren.

Ieder huis ontvangt warmte en licht van de zon. De mate waarin hangt echter sterk af van hoe het huis naar de zon is gericht. Bij een zongericht stedenbouwkundig ontwerp maak je door een goede oriëntatie maximaal gebruik van passieve en actieve zonne-energie. Passieve zonne-energie betekent dat het licht en de warmte van de zon optimaal benut worden zonder tussenkomst van apparaten. Bij actieve zonne-energie wordt zonlicht omgezet in elektriciteit via zonnepanelen, of in warmte met een zonneboiler.

PASSIEVE ZONNE-ENERGIE

Als gebouwen optimaal georiënteerd zijn naar de zon, kan passieve zonne-energie tot 40% van de energiebehoeften van een woning invullen. Dat is een kosteloze maatregel. De meeste mogelijkheden voor passieve zonne-energie zijn er bij huizen met een voor- of achtergevel op het zuiden. Dat kan door de hoofdasen in een stedenbouwkundig plan zoveel mogelijk noord-zuid óf oost-west te richten, met een maximale afwijking van 20 tot 30 graden. Zo kun je minstens één gevel van de woningen naar het zuiden oriënteren.

Als tweede maatregel is het nuttig om de glaspartijen maximaal op het zuiden te voorzien, eventueel aangevuld met een veranda of een serre om extra licht en warmte te vangen. Om de temperatuur in huis te beheersen, gebruik je zonwering of natuurlijke ventilatie. Dat alles zorgt niet alleen voor een energiezuinig, maar ook voor een licht en comfortabel huis. Bij woningen met gevels naar oost en west bestaan deze mogelijkheden niet of veel minder.

Hoe eerder zonne-energie in een bouwproces wordt meegenomen, hoe meer mogelijkheden er aan het eind van de rit zijn. Als gemeente kun je daarom bij het uitwerken van een plan voor een nieuw bouwproject, minimale eisen opleggen voor de oriëntatie en inrichting van een nieuwbouwlocatie: bijvoorbeeld door te bepalen hoeveel procent van de woningen een voor- of achtergevel tussen zuidoost en zuidwest moeten hebben.

ACTIEVE ZONNE-ENERGIE

De twee meest toegepaste technieken die zonne-energie actief omzetten in een bruikbare vorm van energie, zijn fotovoltaïsche zonnepanelen voor elektriciteit en thermische zonneboilers voor warmte. Een goede oriëntatie is ook voor een optimaal gebruik van actieve zonne-energie belangrijk. Al speelt dat voor zonnepanelen minder een rol: tussen zuidoost en zuidwest en van 20 tot 60° helling ligt de jaarlijkse opbrengst slechts 5% lager dan pal op het zuiden en met 35° helling.

Sinds 2014 moet elke nieuwbouw of grondige renovatie een verplicht aandeel hernieuwbare energie realiseren. Om te helpen bij het zoeken naar de juiste inplanting van gebouwen voor actieve zonne-energie, brengt de Vlaamse overheid tegen eind 2016 in een 'Vlaamse zonneatlas' alle beschikbare oppervlakte hiervoor in detail in kaart. De Stad Gent maakte in het kader van haar klimaatplan zelf al zo'n zonnekaart. Dit is een handig hulpmiddel om na te gaan op welke daken het rendabel is om zonnepanelen te plaatsen.

Investeren in zonnepanelen is niet alleen goed voor het klimaat, maar ook voor de portemonnee. De investeringskost voor 16 zonnepanelen (4 kilowattpiek) bedraagt ongeveer 6.000 euro. Die leveren over een periode van 25 jaar in totaal 90.000 kWh zonnestroom, genoeg voor het verbruik van een doorsnee gezin. De terugverdientijd is ongeveer elf jaar. Het levert elk huishouden een jaarlijkse besparing van om en bij de 750 euro op.

HET GOEDE VOORBEELD: DE STAD VAN DE ZON

De Stad van de Zon is een grote nieuwe woonwijk van bijna 3.000 woningen en tal van voorzieningen in de Nederlandse gemeente Heerhugowaard. De zon was de inspiratiebron voor zowel het stedenbouwkundig patroon als voor de architectuur van de woningen. De gemeente koos ervoor het bouwpatroon te verdraaien naar een noord-zuid-oriëntatie: hierdoor ontstaat voor de meeste woningen een zongerichte verkaveling en zijn de mogelijkheden voor toepassing van zonnepanelen maximaal benut.



De Stad van de Zon is energieneutraal: er wordt net zoveel duurzame energie opgewekt als wat er aan energie wordt verbruikt. Dat lukt door de toepassing van liefst 2,45 megawatt aan zonnepanelen (in totaal meer dan 40.000 stuks), het bouwen van energiezuinige woningen en het plaatsen van drie windturbines aan de rand van de wijk. Veel woonstraten zijn bovendien autovrij, door gebruik te maken van parkeren in speciale binnengebieden of op achtererven. Ook dat zorgt opnieuw voor minder energieverbruik.

MEER INFORMATIE

Met de energiewinstcalculator van VEA kan je zelf eenvoudig je winst met fotovoltaïsche zonnepanelen berekenen: www.energiesparen.be/bouwen-en-verbouwen/energiewinstcalculators/energiewinst-fotovolta%C3%AFsche-zonnepanelen

Stad van de Zon: www.heerhugowaardstadvandezon.nl/default.aspx

COLOFON

Verantwoordelijke uitgever: Danny Jacobs, Tweakerkenstraat 47, 1000 Brussel

Teksten: Erik Grietens

Eindredactie: Julie Reniers

Projectcoördinatie: Jessika De Lille

Foto's: Veerle Frissen, tenzij anders vermeld

Lay-out: Geert Jespers. *Concept: zap all people (www.zap.be)*

Wil je in jouw gemeente met kernversterking aan de slag? Zoek je nog naar wat en hoe? Neem contact op met ons. We kijken hoe we je kunnen vooruithelpen. Contact: Jessika De Lille, 02/282.17.48, jessika.de.lille@bblv.be

Overname en gebruik van deze publicatie wordt aangemoedigd mits bronvermelding. Deze brochure is louter ter informatie opgesteld. De uitgever noch de auteurs kunnen aansprakelijk gesteld worden voor onjuiste gegevens.

Bond Beter Leefmilieu, mei 2016
www.bondbeterleefmilieu.be



BOND BETER LEEFMILIEU

Tweekerkenstraat 47 - 1000 Brussel - Tel: +32 2 282 17 27 - bondbeterleefmilieu.be