

Synthesenota knelpunten complexe projecten op basis van de cases Neerland (Antwerpen), Gasmetersite (Gent) en Sledderlo (Genk)

Project Neerland (Antwerpen)

De knelpuntenlijst voor het project Neerland werd opgemaakt op basis van enerzijds het reeds afgelegde traject en anderzijds de te verwachten problemen en onduidelijkheden in het verdere proces. De knelpunten hebben daarom niet alleen betrekking op het projectdeel dat voor de enveloppefinanciering werd weerhouden (zones B/D, gemengde ontwikkeling privaat en sociale huisvesting) maar ook op de andere projectonderdelen (zones C, A1-6 en A7-9).

Knelpunt 1: Beleidsinstrumenten RO versus normeringen Sociale Huisvesting

Knelpunt 2: Vrijheid voor een ontwerpwedstrijd versus aanmeldingsprocedure Sociale Huisvesting

Knelpunt 3: Kwaliteitsbewaking versus fasering in het totaalproject

Knelpunt 4: Verkoop onder voorwaarden en Wetgeving op overheidsopdrachten

Knelpunt 5: Ontwerp, uitvoering en subsidie openbaar domein

Knelpunt 6: Duurzaamheid versus financiële haalbaarheid

Verdere overwegingen en afspraken bij de knelpunten:

1. Beleidsinstrumenten RO versus normeringen Sociale Huisvesting

De beleidsdocumenten Ruimtelijke Ordening (vb: BPA's, bouwcode,...) worden vaak opgemaakt zonder dat met de specifieke locatie van sociale woningen kan rekening gehouden worden. In het geval van het Bijzonder Plan van Aanleg Neerland was er tijdens het planproces geen duidelijkheid over welke sociale woningmaatschappij partner zou worden en wat de exacte locatie van de 30% te voorziene sociale woningen zou worden. Het decreet laat ook niet toe expliciet naar sociale woningen te verwijzen. Enkel aan de hand van de bestemmingszones en voorschriften kan een differentiatie gemaakt worden. Dit betekent concreet dat binnen het BPA enkele zones qua vorm en voorschriften zich meer lenen voor sociale woningen.

In het verdere traject, na goedkeuring BPA, werd pas de definitieve keuze voor bepaalde zones door Woonhaven gemaakt. Deze keuze werd echter niet alleen door de ruimtelijke criteria bepaald maar ook door andere praktische factoren. Hierdoor zijn de uiteindelijke zones niet altijd degene die zich het beste voor sociale huisvesting lenen en ontstaan er tegenstrijdigheden met de regelgeving voor sociale huisvesting. Er treedt dus een discrepantie op tussen de algemene ruimtelijke voorschriften en de specifieke regelgeving voor sociale woningen (vb: afmetingen wooneenheden, parkeernormen, ondergronds parkeren,...).

Voor knelpunt 1 werden de problemen voor Neerland opgelost, maar dit blijft een aandachtspunt voor toekomstige projecten.

2. Vrijheid voor een ontwerpwedstrijd versus aanmeldingsprocedure Sociale Huisvesting

Het is de bedoeling per zone een ontwerpwedstrijd te houden om tot kwalitatieve bebouwing te komen. In het BPA werden enkel maximale bebouwingscoëfficiënten en hoogten vastgelegd zodat bij de wedstrijd nog voldoende ontwerp vrijheid gegarandeerd wordt. Dit betekent ook dat het aantal woningen per zone nog moet kunnen variëren naargelang de ontwerpkeuzes. Bij de goedkeuring van het project door de VMSW (formulier O) in functie van de aankoop van de gronden wordt echter al een opgave van het exacte aantal woningen verwacht. Het vooraf bepalen van het aantal woningen zou echter de ontwerp vrijheid teveel beperken.

In het geval van Neerland speelt hierbij ook de doelstelling van 30% sociale woningen in het volledige project in functie van de dadingovereenkomst een rol.

Voor knelpunt 2 speelt ook de nieuwe Codex voor grond- en pandenbeleid (GPB) een rol. Het is belangrijk dat een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds de verschillende bouwzones (waarbij de zone B/D specifiek voor het pilootproject enveloppe-financiering werd weerhouden) en anderzijds de doelstellingen m.b.t. woonbeleid voor het ganse project. Bij de vergunningsaanvragen moet steeds duidelijk zijn dat een afzonderlijke zone (vb: 100% privaat) past binnen de doelstellingen van het totaalproject, waarin 1/3 van de bebouwbare gronden voor sociale huisvesting worden gereserveerd.

Om de invulling van de doelstelling m.b.t. sociale woningen te kunnen verzekeren wordt best met een monitoring gewerkt. De zones C en A7-9 worden als eerste gerealiseerd en zijn 100% voor sociale woningen bedoeld. Wanneer de ontwerpen voor deze zones gekend zijn, kan in functie van deze aantallen sociale woningen de voorwaarden voor zones A1-6 en B/D bijgestuurd worden. Dit betekent dat de projectdefinitie voor zone A1-6 nog aangepast zal worden en terug op het college wordt gebracht. De projectdefinitie voor zone B/D wordt eveneens aangevuld en verder goedgekeurd.

Voor de zones C en A7-9 worden de ontwerpwedstrijden zo snel mogelijk opgestart. De ontwerpen van deze zones zijn bepalend voor de projectdefinities van de andere zones (woningaantallen) en voor de verkoopprocedure (knelpunt 4). Er kan nu een globale schatting gemaakt worden, maar de definitieve verkoop van de zones dient te gebeuren op de reële BVO's. Als de ontwerpprocedures nu gestart worden, kunnen voor zones C en A7-9 tegen Pasen 2010 de ontwerpvoorstellen gekend zijn.

3. Kwaliteitsbewaking versus fasering in het totaalproject

De ontwikkeling van het ganse bouwproject Neerland werd in vier onderdelen of fasen opgesplitst. Het deel dat voor de enveloppefinanciering werd weerhouden (zone B/D) vormt een vrij coherent geheel, maar is toch ook redelijk sterk verweven met de volledige zone A. Deze laatste zone werd omwille van praktische redenen in twee delen opgesplitst en heeft dus twee aparte bouwheren. Dit betekent dat er voor de drie aan elkaar grenzende zones mogelijk drie ontwerpen parallel opgemaakt gaan worden. Via de projectdefinities en ontwerpwedstrijden (stadsbouwmeester als rode draad in de verschillende jury's) wordt getracht de afstemming te verzekeren, maar er zal in het verdere ontwerptraject nog voldoende kruisbestuiving nodig zijn om tot een optimale afstemming tussen de verschillende zones te komen. Er wordt bij voorkeur, naast de reguliere kanalen (vergunningverlening), een kader gecreëerd waarbinnen de nodige afspraken gemaakt kunnen worden om tussen wedstrijdphase en vergunningsaanvragen nog voldoende afstemming te realiseren.

Wat betreft knelpunt 3 moet de stadsbouwmeester voldoende in de ontwerpprocedures betrokken worden, om de ontwerpen van de verschillende zones op elkaar af te stemmen. Voor de zones A1-6 en B/D kan de ontwerper van zone A7-9 ook betrokken worden in de projectdefinities en de bijsturing.

4. Verkoop onder voorwaarden en Wetgeving op overheidsopdrachten

De vier onderdelen van het ganse project Neerland worden via een verkoop onder voorwaarden gerealiseerd. In geval van zones C en A7-9 gaat het over een verkoop aan de sociale huisvestingsmaatschappijen (respectievelijk Arro en woonhaven) waarbij o.a. als voorwaarde wordt meegegeven dat aan de hand van de projectdefinitie een ontwerpwedstrijd gehouden dient te worden. Dit is ook het geval voor zone A1-6 die aan een private ontwikkelaar wordt verkocht.

In geval van zone B/D betreft het een gemengde ontwikkeling waarbij aan een private ontwikkelaar wordt verkocht met o.a. als voorwaarden de projectdefinitie, ontwerpwedstrijd maar ook de realisatie van x-aantal sociale woningen die verkocht moeten worden aan Woonhaven/Arro. In dit geval is de verkoop onder voorwaarden gebonden aan de wetgeving op overheidsopdrachten, anders kunnen de sociale huisvestingsmaatschappijen geen woningen afnemen. Dit betekent dat ofwel met een vaste verkoopprijs gewerkt moet worden, ofwel er wegingsfactoren i.v.m. het belang van de grondprijs t.o.v. het ontwerpconcept moeten opgesteld worden.

Er moeten tevens duidelijke en transparante verkoopvoorwaarden waarin de rechten en plichten van de diverse partners omschreven kunnen opgesteld worden, de partners zijnde de sociale huisvestingsmaatschappijen, de private partner (koper) en de stad-vespa, deze laatste enerzijds als verkoper en bewaker van de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit en , anderzijds als toekomstig eigenaar van het openbaar domein. Er zijn duidelijke afspraken nodig over de kwaliteit van de woningen (zowel qua bewoonbaarheid als bouwfysische en bouwtechnische eisen) en over de prijs van de woningen (zowel grondwaarde als bouwkost). Bij dit alles moet het voor de stad-vespa mogelijk blijven in functie van de dadingovereenkomst de vooropgestelde resultaten, dit wil zeggen verkoopprijzen te behalen. Een eerste stap hierin en voordat op de markt kan gegaan worden met de verkoop, is afspraken maken met de sociale huisvestingsmaatschappijen over de door hen te betalen prijzen en op zich te nemen verplichtingen (inzake kwaliteit – aanleg openbaar domein)

5. Ontwerp, uitvoering en subsidie openbaar domein

Het openbaar domein neemt een prominente plaats in het project in en dient in één ontwerp vormgegeven te worden omwille van de waterproblematiek, reliëf en esthetiek. De stad zal één ontwerp voor het volledige openbaar domein maken. Aangezien een gedeelte hiervan in functie van de sociale woningen gesubsidieerd kan worden, dient de VMSW AGI best mee in de goedkeuringsprocedure betrokken te worden. Hoe kunnen de bestaande procedures (zowel bij stad als bij VMSW AGI) afgestemd worden? In de zone A wordt de uitvoering van het openbaar domein (exclusief twee delen boven een ondergrondse parking) bij voorkeur ook integraal door de stad gedaan. Hoe loopt dit traject (goedkeuring, verdeelsleutel subsidies,...)? In de zone B/D zal de uitvoering van het openbaar domein in functie van de ondergrondse parking door de private partner gebeuren. Hoe loopt dit traject (goedkeuring, verdeelsleutel subsidies,...)?

Voor knelpunt 5 bepaalt de optie van uitgeruste of niet-uitgeruste wegenis de aankoopprijs voor de sociale huisvestingsmaatschappijen. Er werd bij een overleg met VMSW/AGI (23 juni 2008) afgesproken dat de stad alle openbaar domein ontwerpt en dat de uitvoering per zone anders is. De uitvoering van openbaar domein in zone C gebeurt door de sociale huisvestingsmaatschappij, in de volledige zone A (zowel A1-6 als A7-9) door de stad en in de zone B/D door de private ontwikkelaar. AGI gaf aan dat men, wegens de complexiteit van het project, voor Neerland een uitzondering wou maken en zowel voor zone A7-9 als voor zone B/D de publieke infrastructuur via een verdeelsleutel gesubsidieerd zou kunnen worden. Bij de uitvoering door AGI dient rekening gehouden te worden met mogelijk een lange termijn.

De sociale huisvestingsmaatschappijen kopen in principe dus niet-uitgeruste wegenis. Voor zone A7-9 wordt best een nieuw overleg met VMSW/AGI belegd om een formeel akkoord te krijgen m.b.t. de aanleg en subsidie van de wegenis bij deze zone. De zone B/D zit in de enveloppe-financiering en hiervoor zou dus via dit kanaal een oplossing voor de subsidiëring geleverd kunnen worden.

6. Duurzaamheid versus financiële haalbaarheid

De bebouwingsmogelijkheden in Neerland werden gecreëerd in functie van de dadingovereenkomst en er dienen dus de vooropgestelde financiële resultaten gehaald te worden. Anderzijds werd inmiddels duurzaamheid een belangrijk thema in nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Bij de inrichting van de open ruimte (parkboulevard en park) investeert de stad alvast in een duurzaam ontwerp dat maximaal inspeelt op de ecologische en hydrologische kwaliteiten van het gebied. Bij de startvergadering over de enveloppe-financiering werd er aangegeven dat het project niet alleen qua procedure- en financieringskanalen een pilootproject zou kunnen zijn, maar ook qua duurzame stadsontwikkeling. Hoe kunnen enerzijds de financiële doelstellingen gecombineerd worden met de ambitie van een ecologisch voorbeeldproject? Welk ambitieniveau is realistisch en zijn er opties om een eventuele meerkost in functie van duurzaamheid extra te subsidiëren?

Voor knelpunt 6 blijken zowel de dadingovereenkomst als de kostprijs voor de sociale huisvestingsmaatschappijen factoren waardoor de realisatie van duurzame woningen bemoeilijkt worden. Het principe van de enveloppe-financiering zou hiervoor een oplossing moeten bieden om het de huisvestingsmaatschappijen mogelijk te maken van subsidiekanalen gebruik te maken.

Wat de financiering van de passieve woningen betreft is er geen budgettaire ruimte in Antwerpen Er moet bekeken worden hoe zowel Gent als Genk hiermee omgaan.

Naar aanleiding van het pilootproject enveloppe-financiering vond na het inleveren van de knelpuntennota een stuurgroep plaats om de Antwerpse actoren af te stemmen. Daar bleek dat vooral het openbaar domein en het duurzaamheidsthema twee issues zijn waarvoor duidelijk nog overleg en hopelijk ook oplossingen via de enveloppe-financiering mogelijk zijn.

Gasmetersite (Gent)

Algemeen kunnen we stellen dat reglementering, normen en gewoontes niet afgestemd zijn op duurzame ontwikkeling. Een lans breken kan alleen maar als er creativiteit, flexibiliteit aan de dag kan gelegd worden met hoe we met die reglementeringen, maar evengoed financieringsmechanismen kunnen omgaan. De duurzame, geïntegreerde, ontwikkeling (sociaal, economisch, ecologisch en ruimtelijk) van een stadsdeel is een hoger goed dan de uitwerking van aparte onderdelen, in dit geval door "afzondering" van het sociale. Een – ook in tijdsdimensie – duurzame aanpak vereist daarom een investering in creativiteit, samenwerking, gedrevenheid en uiteraard financiële middelen.

Knelpunt 1: Aanleg van de wegenis en nutsleidingen

Knelpunt 2: (Pre)-financiering van woningbouw

Knelpunt 3: Meerkosten voor extra kwaliteit

Knelpunt 4: Koppeling tussen ontwerp en onderhoud

Knelpunt 5: Oppervlakte van de woningen

Knelpunt 6: Mede-eigenaarschap

Knelpunt 7: Parkeerconcept versus financiering en beheer

1. Aanleg van de wegenis en nutsleidingen

Inherent aan de keuze om de sociale woningen te spreiden over het gebied is het gevolg dat de wegenis niet exclusief de sociale woningen, respectievelijk de private gebouwen zal bedienen. We willen absoluut vermijden dat de aanleg van de wegenis gefragmenteerd wordt tussen de private partner en AGI omdat de private partner op die manier te afhankelijk wordt van de planning van AGI. Het mag niet gebeuren dat een deel van de private ontwikkeling niet tijdig ontsloten raakt door een andere timing van het stuk wegenis voor de sociale woningen.

Dit betekent dat de aanleg van de wegenis zal gebeuren door de private partner. Voor de financiering van de wegenis voor de sociale woningen zien wij momenteel 2 uitgangspunten:

1. de kosten worden door het project gedragen en gerecupereerd via een supplement bij de verkoop van een uitgeruste grond aan de maatschappijen. Deze optie is momenteel in ons bestek opgenomen, maar kan aangepast worden. Ze lijkt naar werkbaarheid de meest eenvoudige, maar vanuit financieel oogpunt niet noodzakelijk de voor het project meest interessante. Ze veronderstelt ook een prefinanciering van de infrastructuurwerken die pas kan gerecupereerd worden na realisatie (en verkoop) van de woningen.
2. de gronden worden niet als uitgeruste grond verkocht en AGI deelt in de kosten voor de aanleg van de wegenis, volgens een af te spreken sleutel gebaseerd op het aantal sociale woningen. Belangrijk hierbij is dat de private partner een belangrijke graad van autonomie kan behouden.

We zoeken een formule:

- die aan de private partner de nodige controle over de planning van het project geeft
- waarbij we maximaal van de financieringsmiddelen kunnen genieten
- die de prefinanciering van de infrastructuurwerken zoveel mogelijk beperkt

2. (Pre)-financiering van woningbouw

Wanneer de SHM de woningen bouwen krijgen zij renteloze leningen volgens de NFS-2 normen naargelang de vordering van de werken. Een ontwikkelaar die de woningen als sociale last optrekt kan de woningen na realisatie verkopen aan dezelfde normen. Hierdoor moet de ontwikkelaar alle realisatiekosten prefinancieren. De facto betekent dit een kost die ze niet kunnen recupereren, waardoor het werkelijk beschikbare budget voor de bouw lager is dan hetgeen de SHM hebben. We vragen een oplossing die geen prefinancieringskosten vereist, of deze compenseert.

3. Meerkosten voor extra kwaliteit

De stad heeft met haar beslissing om sociale passiefwoningen te bouwen een ingrijpende maar bewuste beslissing genomen. De financiële baten van dergelijke energiezuinige woningen zullen ten goede van de bewoners komen, wat zeker voor deze sociale doelgroep interessant is.

De Stad meent dat ze hiermee een weg ingeslagen is die in de komende jaren navolging zal krijgen omwille van de sterke ecologische druk en het maatschappelijk groeiende besef hierover. Het project heeft daarom een pioniersfunctie want in schaalgrootte vele keren groter dan de geplande proefprojecten van de VMSW. De bouw volgens het passief-huisprincipe zal uiteraard extra kosten met zich meebrengen waarvoor momenteel geen compensatie vanuit de VMSW voorzien is, noch voor wat betreft de hogere investeringskost, noch voor de hogere onderhoudskost.

Het RUP legt een terras van minimum 10 m² op, net omdat een groter terras heel wat kwaliteit kan bieden.

Daarom de vraag aan de Vlaamse overheid voor extra middelen ter stimulering van de woon en ecologische kwaliteit. Dit voor zowel de investering als het onderhoud.

4. Koppeling tussen ontwerp en onderhoud

De bouw van passieve sociale woningen is op zich al een uitdaging, maar vereist ook de nodige vooruitziendheid naar exploitatie toe. De maatschappijen zullen uiteindelijk moeten instaan voor het onderhoud en zijn vertrouwd met de specifieke situaties bij sociale woningen. Zij hebben daarom belang bij een goed doordacht ontwerp en een goede uitvoering.

Het is dan ook wenselijk dat de maatschappijen van in het begin betrokken kunnen worden in een 'bouwteam', zodat het eindproduct optimaal onder hun beheer kan functioneren.

Probleem: momenteel is enkel voorzien dat de maatschappijen pas na de realisatie de woningen kunnen kopen. Zij kunnen vooraf geen formeel engagement geven/krijgen over de uiteindelijke afname. Het is dan ook niet vanzelfsprekend dat zij onder deze voorwaarden in het voortraject energie zouden steken in dit project.

Uit onze contacten met de maatschappijen ervaren we dit als een groot breekpunt. Ze voorspellen dat ze niet geneigd zullen zijn om de woningen op te nemen indien ze er niet van overtuigd zijn dat ze voldoende op het onderhoud doordacht zijn

Vraag: op welke manier kan de maatschappij bij aanvang een engagement tot aankoop koppelen aan haar betrokkenheid van het bouwproces?

5. Oppervlakte van de woningen

De verkoop gebeurt via het DGPB, en dus met toepassing van de kostennorm, met andere woorden de promotor zal vermoedelijk aanleunen aan de minimale interne oppervlaktes en enkel de supplementaire zaken leveren die expliciet vermeld zijn in het bestek. Dit voorspelt een oppervlakteprobleem en hieruit afgeleid een leefbaarheidsprobleem.

Op welke manier kan vermeden worden dat het financieringsmechanisme de ontwikkelaars doet neigen naar de minimale oppervlaktes?

6. Mede-eigenaarschap

Klassiek vermijden de maatschappijen mede-eigenaarschap omdat dit meestal kostenverhogend werkt en een aantal bijkomende besommeringen met zich meebrengt. Dit staat vaak haaks op de hogere doelstelling om geïntegreerd te werken.

In bijzonder geldt dit voor sociaal wonen boven een parking in gemeenschap, ook omwille van een duidelijke afgrenzing omwille van sociale problemen. Zij verkiezen dus een duidelijke scheiding tussen zones voor sociale woningen en garages en de andere zones. Dit conflicteert met de wens naar ruimtelijke spreiding en het (financiële) schaalvoordeel bij de bouw van ruimere ondergrondse parkings die verschillende bouwrentiteiten bedienen maar die dus ook een mede-eigendom kunnen vereisen.

Vraag: welke stimuli kan men voorzien om deze drempel voor de maatschappijen te verlagen?

7. Parkeerconcept versus financiering en beheer

Eén autobergplaats per woning is boven de behoefte van sociaal wonen. Een ondergrondse garage is zeker bij kleinschalige garages reeds een verliespost gedurende de afbetalingstermijn van de leningen, laat staan als er bovendien geen private huurder wordt gevonden om de overtollige garage te huren. Vanuit een stedenbouwkundig- en mobiliteitsstandpunt wordt tegelijk gevraagd om de auto's zoveel mogelijk uit het straatbeeld te weren, reden waarom het RUP ondergrondse of inpandige garages voorschrijft.

We willen op zoek gaan naar een flexibele en betaalbare formule om parkeren te organiseren. Met als uitgangspunt dat we geen dure parkings creëren die komen leeg te staan. Volgende elementen zouden hierbij kunnen helpen:

- Een regeling die toelaat dat de maatschappijen geen overtollige garages moeten aankopen, maar dat tegelijk sociale huurders met een wagen effectief wel hun wagen in een garage plaatsen.
- Het mogelijk maken van financiering van parkeerplaatsen die effectief voor sociale huurders dienen, maar die niet noodzakelijk direct bij een woning horen of er redelijkerwijs aan toegewezen kunnen worden. Dit komt de flexibele inzetbaarheid van deze garages ten goede: diegene die men niet voor de huurders kan inzetten kan men gemakkelijker aan anderen kwijt.
- Oplossingen waarbij een private eigenaar de garages aan economisch verantwoorde tarieven verhuurt aan de sociale huurders.

8. Potentiële conflicten tussen huidige normen en normen voor passiefbouw

Voor het bekomen van deelattest nr. 1 zal de VMSW de conformiteit van de plannen en lastenboeken nagaan, met de reglementaire normen die gelden in hoofde van de sociale huisvestingsmaatschappijen (DGPB art. 4.1.20 §3). Slechts beperkte afwijkingen zijn toegestaan, in zoverre ze bijdragen aan een meer kwaliteitsvolle architectuur en/of een betere prijszetting.

Deze afwijkingsmogelijkheden zijn dus erg beperkt en houden geen rekening met bijvoorbeeld aangewezen of zelfs noodzakelijke afwijkingen die nodig zouden blijken om passieve woningen te bouwen.

We vragen daarom een uitbreiding van de afwijkingsmogelijkheden, gericht op meer duurzame woningen.

9. Bewonersbegeleiding bij passiefbouw

Een harmonische integratie van de sociale woningen vereist op zich al de nodige aandacht, maar de bewonersbegeleiding zal in ons project nog extra inspanningen vergen om de bewoners optimaal vertrouwd te maken met de specifieke noden van een passief woning.

Hiertoe vragen wij ondersteuning van en ervaringsuitwisseling met de VMSW.

10. Sociale last verbonden aan de vergunning

Art 4.1.16 §1 DGPD voorziet dat de sociale last opgelegd zal worden in de verkavelingsvergunning, respectievelijk stedenbouwkundige vergunning. Het bestek voor de herontwikkeling van de gasmetersite voorziet minstens 20% sociale woningen en minstens 20% budgetwoningen, te realiseren op het projectgebied van ca 7 ha.

Op heden is nog niet geweten wat de ruimtelijke spreiding van dit woonaanbod zal zijn en met welke fasering dit zal gebeuren. Het is aannemelijk dat niet elke deelfase in het project aan de vereiste norm zal voldoen, terwijl er voor elke deelfase wel een bouwvergunning vereist zal zijn.

We vragen daarom een oplossing die aan partijen de gewenste zekerheid biedt dat op het volledige project de normen gehaald worden, zonder dat dit voor elk van de afzonderlijke vergunningen het geval moet zijn. Is dit een engagement dat, volgend op het Brownfieldconvenant, in een realisatieconvenant tussen de VMSW, de Stad Gent en de private partner kan ingebouwd worden?

11. Relatie met het Brownfieldconvenant

De Vlaamse regering, de Stad Gent, de OVAM, het Agentschap RO Vlaanderen en de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen hebben het Brownfieldconvenant "*Herontwikkeling Gasmetersite*" onderhandeld. Ter uitvoering van dit brownfieldconvenant zullen nog realisatieconvenanten worden gesloten.

Het realisatieconvenant met de VMSW heeft als bedoeling om een overlegplatform formaliseren die werkt rond een aantal knelpunten die ontstaan door de manier waarop de Stad de sociale woningen in het project wil realiseren, zoals:

- Bouwheerschap bij de private partner
- Juridische elementen
- Financiering
- Doorgedreven integratie van de woningen in de wijk
- Mogelijkheden voor de realisatie van gezamenlijke ondergrondse garages
- Bouw volgens passiefhuis principe:
 - Compatibiliteit met huidige normeringen voor sociale woningen
 - Nood aan bewonersbegeleiding
 - Wederzijdse ervaringsuitwisseling. De VMSW bereidt momenteel enkele (kleinschalige) proefprojecten voor passief woningen uit

De doelstellingen van dit convenant lopen dus in grote mate gelijk met het opzet van voorliggende synthesesnota.

De stad Gent wil vragen om de beide initiatieven op elkaar af te stemmen. Voorliggende synthesesnota bespreekt de knelpunten inhoudelijk en is de uitgelezen basis voor verder overleg. Een realisatieconvenant (en de stuurgroep voor het Brownfieldconvenant) kan als een geschikt medium dienen om de afspraken in te formaliseren. Zeker ook omdat de aan te duiden private partner eveneens in dit convenant kan treden.

12. Andere knelpunten

Wij hebben in deze nota de knelpunten opgesomd waar wij op heden zicht op hebben, met het besef dat hiermee niet alles gedetecteerd is. Uit de voorstellen van de private partners en bij de verdere voorbereiding zullen waarschijnlijk nog bijkomende knelpunten naar boven komen die wij, voor zoverre dit verenigbaar is met de onderhandelingsprocedure, mee in het debat willen brengen.

Project Sledderlo - Masterplan LO 2020 (Genk)

Knelpunt 1: Grondruiling

Knelpunt 2: Infrastructuur en omgevingswerken

Knelpunt 3: Onvoldoende financiële (en personele) middelen voor infrastructuur / Omgevingsaanleg bij VMSW - AGI

Knelpunt 4: Coördinatie van het globale project

Knelpunt 5: Gebrek aan sturingsinstrumenten bewonersdoelgroepen

Knelpunt 6: Aanpasbaarheid in de tijd

Knelpunt 7: Inplanting lagere school gecombineerd met een sportcomplex

Knelpunt 8: Beleidsinstrumenten RO

Knelpunt 9: Uitbouw van een lokale kleinhandel

Knelpunt 10: Milieuproblematiek

1. Grondruiling

Om dit project te realiseren dienen ofwel gronden geruild of verworven door verschillende betrokken partijen. Er dienen soepele formules ontwikkeld zodat grondruiling op een eenvoudige wijze kan gebeuren, rekening houdend met de wens van alle betrokken partijen om hiervan een gezamenlijk project te maken. Deze grondruiling zou ook de nodige vrijheidsgraden moeten krijgen (met mogelijk tussentijdse bijsturingen in functie van ingediende ontwerpen), waarbij administratie of andere geen hindernis mogen vormen voor de vooruitgang van het totaal project.

2. Infrastructuur en omgevingswerken

Er is nog geen duidelijkheid over het feit of de infrastructuur en omgevingswerken in Nieuw- Sledderlo in het verleden reeds gefinancierd werd met Vlaamse middelen en ook niet of dit ter zake is. In elk geval vereist de volledige vernieuwbouw (of afbraak en nieuwbouw) van de appartementen een volledig andere invulling van de omgeving, en tegelijk een complete aanpassing van de infrastructuur in het kader van herstructurering Nieuw – Sledderlo met nieuwe aspecten infrastructuur : gescheiden rioleringsstelsel, waterbuffering, afvalbeheer, parkeerproblematiek, Op welke wijze wordt hiermee omgegaan, ook rekening houdend met eventuele verrekeningen in het kader van private investeringen / woningen? Dit is ook van belang in functie van het beheer na oplevering.

3. Onvoldoende financiële (en personele) middelen voor infrastructuur / omgevingsaanleg bij VMSW - AGI

Volgens VMSW – AGI zijn de financiële (en personele) middelen voor infrastructuur / omgevingsaanleg totaal onvoldoende om de geplande projecten uit te voeren. Dit betekent momenteel voor heel wat projecten een serieuze vertraging. Hoe kan dit voorkomen worden?

4. Coördinatie van het globale project

Gezien de betrokkenheid van meerdere partijen (op lokaal en bovenlokaal niveau), die elk hun richtlijnen dienen te volgen, is een coördinatie van het geheel een must. Zowel op vlak van planning en organisatie, als op vlak van administratie, financiën, communicatie, ... Wie kan dit opnemen en onder welke formule? De afstemming van de verschillende ontwikkelingssnelheden van de verschillende projecten en aspecten zal een enorme uitdaging zijn.

Ook voor enkel Nieuw – Sledderlo, waar afbraak, woningbouw, infrastructuur, omgevingswerken, verhuisbewegingen en financiering hiervan op elkaar afgestemd moeten worden, is dit een grote uitdaging. Op welke wijze kunnen de betrokken partijen (stad Genk, Nieuw Dak, VMSW, Vlaams Gewest, ...) geëngageerd worden opdat deze afstemming ook effectief goed verloopt?

5. Gebrek aan sturingsinstrumenten bewonersdoelgroepen

Indien Nieuw Dak of de stad er in een bepaalde fase voor zou kiezen om gronden te verkopen aan particulieren / private promotoren, in het kader van sociale mix, is openbare verkoop hiertoe geen geschikt middel. Partijen zouden een gerichte keuze moeten kunnen maken, die past in het kader van de totaalontwikkeling. Het verwezenlijken van een evenwichtig samengestelde bewonersgroep (socio-economisch / etnisch) is essentieel om de draagkracht van en de leefbaarheid binnen de wijk te bevorderen.

6. Aanpasbaarheid in de tijd

Het gaat hier om een lange termijn visie en - ontwikkeling en dus ook financiering. Op welke wijze kan tussentijds bijgestuurd worden in functie van de middelen? (onder andere wat sociaal en wat privaat).

7. Inplanting lagere school gecombineerd met een sportcomplex

In het projectgebied wordt gezocht naar een nieuwe locatie voor een lagere school gecombineerd met een sportcomplex. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de milieuproblematiek (luchtverontreiniging). Momenteel worden er metingen uitgevoerd op twee mogelijke locaties. Het stadsbestuur wenst de resultaten van de metingen af te wachten en het school/sportgebouw in te planten op een strategische locatie als een impuls voor de hele buurt. Na een vooroverleg met AGION blijkt dat er de volgende jaren echter geen financieringsmogelijkheden zijn voor het schoolgebouw. Indien dit effectief zo is dan komt ook de realisatie van het sportcomplex in het gedrang, aangezien het medegebruik een belangrijke voorwaarde is om het complex rendabel te maken. Het wel of niet realiseren van dit geheel op korte termijn is essentieel voor het opwaarderen van Groot-Sledderlo, waarbij het school-en sportgebouw als "kapstok" zou fungeren. Dan spreken we nog niet over de praktische knelpunten zoals het aflopen van de tijdelijke stedenbouwkundige vergunning voor het onderbrengen van klaslokalen in containers...

8. Beleidsinstrumenten RO

1. In het masterplan worden een aantal nieuwe woonlobben voorzien, waarvan de ontwikkeling zal moeten bijdragen tot het verhogen van de draagkracht van de wijk Sledderlo. In deze woonlobben zullen verschillende woontypes ontwikkeld worden om tot een divers en evenwichtige bewonerssamenstelling te komen. Aangezien er gestreefd wordt naar het aantrekken van socio-economisch sterke(re) bewoners dient ook een aanbod gecreëerd worden dat de nodige "uitstraling" en "aantrekking" heeft en dat mee het imago van Sledderlo kan omgooien. Gezien de ligging (aansluitend op de Caetsbeekvallei) dienen er de gepaste bebouwingsdichtheden gehanteerd te worden. Dit moet leiden tot een evenwichtsoefening tussen het invullen met een minimum kritische massa om de draagkracht van de wijk aanzienlijk te verhogen en het behouden van de ecologische waarde van de bestaande groenstructuren. Hierbij dienen de volgende "hindernissen" overwonnen te worden: wijziging gemeentelijk structuurplan en afbakening stedelijk gebied Hasselt-Genk.
2. Het gehele project Nieuw - Sledderlo wordt ontwikkeld op een locatie die nu volgens het gewestplan volledig woonzone is. Er is echter geen BPA of RUP voor deze zone. Dit geeft de nodige onzekerheid over het al dan niet bekomen van een stedenbouwkundige vergunning.

9. Uitbouw van een lokale kleinhandel

De lokale handel is de laatste jaren sterk afgenomen. De weinige kleinhandel is bijna volledig "verturkst". Om van Sledderlo een volwaardige woonwijk te maken dient de lokale handel gestimuleerd te worden en zodanig samengesteld dat de bewoners hier terecht kunnen voor hun dagdagelijkse behoeften. Momenteel ontbreekt een op maat gemaakt instrumentarium om dit te bereiken.

10. Milieuproblematiek

Het hele herwaarderingsproject van Groot-Sledderlo "LO2020" valt of staat bij het oplossen van de milieuproblematiek. Het stadsbestuur kan druk uitoefenen op de vervuilende bedrijven, maar het ontbreekt aan een wetgevend kader om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluids- en geuroverlast te doen verdwijnen.