

Kopzorgen rond duur vastgoed

Het leven is duur. En het lijkt almaar duurder te worden. Opeenvolgend de bankencrisis, coronacrisis en energiecrisis duwen de onzekerheid over de financiële toekomst naar nieuwe niveaus. Terwijl grondstoffentekorten onze kosten verhogen, is er ook een vastgoedcrisis in de maak. Vastgoed, zowel voor wonen als werken, wordt duurder wat leidt tot discrepanties in de markt. Niet enkel de leegstaande winkelstraten staan bovenaan het prioriteitenlijstje van de gemeentebesturen, maar ook de razendsnel evoluerende woningmarkt baart kopzorgen. En ondertussen dreigt ook de bouwshift onderhuids.

Sinds enkele jaren blijkt de woningmarkt in continue staat van oververhitting. Huizen en appartementen worden, zonder bezoek, telefonisch verkocht tegen astronomische prijzen. Begin 2022 leek er echter licht aan het einde van de tunnel. De woningmarkt koelde af. De sprint was voorbij. Jammer genoeg treden er nu nieuwe problemen op. De stijgende energie- en grondstoffenprijzen tillen de vraag naar en kostprijs van renovatie naar omhoog, terwijl deze vanaf 2023 verplicht wordt voor beperkt energetische woningen (vanaf energielabel D). De overheden zitten met de handen in het haar. Alhoewel, de bouwshift belooft een oplossing te bieden voor de meest prominente ruimtelijke vraagstukken, zoals betaalbaarheid en duurzaamheid, met populaire termen als verdichting en verweving. Maar is dit wel zo? De praktijken van de afgelopen tien jaar leren ons het tegengestelde.

Parkeerplaatsen in balans met de verkoopprijs

Wanneer we denken aan een betaalbaar woonaanbod, komt al snel de meergezinswoning in het vizier. Compact wonen is namelijk een eenvoudige oplossing voor de groeiende grondprijzen. Uit schrik voor verdere *appartementisering* en de negatieve impact ervan op mobiliteit, zichtlijnen en het dorps karakter, besloten veel gemeenten voorschriften op te leggen. Zo hebben de meeste gemeenten wel een bouwcode, RUP centrumgebied of parkeernorm. Alles om de overlast van deze hoge gedochten te beperken.

Op deze wijze worden projectontwikkelaars beperkt in bouwlagen en woningdichtheden en worden er minimale groennormen opgelegd. Afwijken van deze normen wordt juridisch beschouwd als niet vergunbaar, want zo komt de goede ruimtelijke ordening in het gevaar. Hoogkwalitatieve intenties van de architect kunnen zo sneuvelen tijdens de ontwerpfasen, omdat zij botsen op de juridische limieten van de verdichtingsvisie van de bouwcode. De administratie moet soms jammerlijk toegeven dat een ontwerp wel geslaagd is, maar niet vergund kan worden.

Maar rigide bouwvoorschriften hebben niet alleen kwalitatieve gevolgen. Ook financieel spelen zij vaak hun rol. Om hinder op het openbaar domein te vermijden, wordt de bouw van een meergezinswoning stevast onderworpen aan een parkeernorm, rekening houdend met het aantal bewoners en verwacht aantal bezoekers. Vaak wordt het kencijfer van 1,5 autoparkeerplaats per woonentiteit toegepast. Recente cijfers (Statbel, 2020) tonen echter aan dat in Vlaanderen een huishouden gemiddeld 1,14 wagens bezit. Dan lijkt deze norm eerder hoog, rekening houdend met het gemiddeld aantal bewoners van een appartement. Bijgevolg geraken parkeerplaatsen niet verkocht, en wachten zij geduldig op een bezoeker.

Het belangrijkste gevolg is echter dat de realisatiekosten van een project in totaliteit zo stijgt. De ontwikkelaar weet bovendien ook dat het moeilijk wordt om alle parkeerplaatsen mee te verkopen aan de eigenaars. Bijgevolg zal de prijs per unit telkens stijgen. Het aantal parkeerplaatsen ligt dus in de balans met de betaalbaarheid van een woonproject. Hetzelfde geldt ook voor verharding voor brandweer, waterinfiltratie en groenaanleg. Hoewel soms noodzakelijk voor een kwalitatief en duurzaam project, vertaalt dit zich telkens naar een verhoogde verkoopprijs. En dat voelt uiteindelijk enkel de bewoner of uitbater.

Touwtrekken met de klager

Ondanks de vele voorschriften rond meergezinswoningen en grootschalige projecten, worden deze vergunningsaanvragen geenszins met open armen ontvangen. Klachten over de schaalgrootte en mobiliteitsimpact stromen rijkelijk binnen bij administraties en beleid. Ontwikkelaars komen zo in een eindeloze procedureslag terecht, waarbij de kleinste details zorgen voor een weigering, in eerste aanleg of beroep.

Zoals steeds wordt dan gezocht naar de weg van de minste weerstand. In veel gemeenten zal er dan wel een perceel te vinden zijn waar het interessant is om een grootschalig project neer te poten, zonder te moeten voldoen aan de lijst van overmatige voorschriften en zonder klagers in de buurt. Op deze wijze worden nog steeds talloze projecten opgericht weg van de te verdichten en verweven locaties. Zo staan baanwinkels al langer ter discussie, maar blijft de wildgroei hardnekkig duren. In tegenstelling tot centrumlocaties is de vergunbaarheid hier gegarandeerd en is de flexibiliteit vaak hoger. Zo wordt het juridisch getouwtrek, en de navenante kosten, vermeden. Om nog niet te spreken over de tijdswinst die projectontwikkelaars hierdoor boeken.

Als gevolg blijven de historische panden in het centrum met lege handen achter. Dit leegstaand vastgoed heeft vaak nood aan renovatie, waarbij verdere verdichting moet leiden tot een financieel haalbaar project. Een extra bouwlaag of wooneenheid kan namelijk de renovatie aantrekkelijk maken en de transitie versnellen. Zonder activatie van deze panden zal het spel van vraag en aanbod blijven leiden tot een verhoogde huurprijs van de beperkt beschikbare, gerenoveerde handelspanden en een verdere verloedering van de kernen. Opnieuw het tegenstelde effect dan de bouwshift, waar de kernen uitverkoren zijn als hub voor de sociale cohesie van een dorp.

Continu finetunen

Het is duidelijk dat de gevolgen van gekozen beleidsdoelstellingen niet steeds een eenduidig positief effect hebben. Hierbij moet trouwens niet met de vinger gewezen worden naar de overheden. Het toont vooral aan dat ruimtelijk beleid een *ongoing process* is, waarbij continu gesleuteld moet worden aan interpretaties en voorschriften. Het is wel duidelijk dat een integrale werking onoverkomelijk is. Het finetunen van een ruimtelijk voorschrift kan namelijk grote gevolgen hebben op lokale economie of mobiliteit. Het is niet zo eenvoudig als het afschaffen van een parkeernorm.

Bovendien vraagt een ruimtelijk vraagstuk op lokaal niveau telkens opnieuw maatwerk, waarbij de verkozen beleidsvisie op lokaal niveau dient getoetst te worden aan het draagvlak bij de inwoners én in overeenstemming moet zijn met de regelgeving van hogere overheden. Deze complexe puzzel lost zichzelf niet op en vraagt veel tijd en geduld. Het is echter een noodzakelijk kwaad om de beoogde ruimtelijke kwaliteit na te streven en op tijd in te kunnen grijpen bij nieuwe tendensen.

CityD staat steden en gemeenten bij in het versterken van de lokale en regionale dynamiek. Hierbij streven we naar een integrale aanpak met kennis van zaken in vijf pijlers: 1) handel en horeca, 2) toerisme en vrije tijd, 3) vastgoed en gebiedsontwikkeling, 4) lokale en regionale economie en 5) centrummanagement en citymarketing.

We gaan op zoek naar de juiste instrumenten om beleidsmatige oplossingen te bieden, denken hiervoor ook buiten de grenzen van de beleidsdomeinen en gaan het gesprek aan met alle stakeholders. Op deze manier ondersteunen we de duurzame transitie nodig voor een kwalitatieve omgeving op alle fronten.

Ben je geïnteresseerd in de versterking van jouw stad of gemeente op ruimtelijk vlak? Contacteer dan zeker onze experts!

Quinten Cormenier

Dynamic Consultant Spatial Economics

quinten.cormenier@cityd-wes.be / info@cityd-wes.be

