

Informatienota voor de raad

Datum 16 juni 2020

Onderwerp	Woningbouwimpuls
Versienummer	V1.1

Portefeuillehouder Ed Anker

Informant P.C. Gerrits
Afdeling Ruimte en Economie
Telefoon 038 498 2088
Email PC.Gerrits@zwolle.nl
Bijlagen I Verbeelding aanvraag Woningbouwimpuls
II Financiële opbouw aanvraag Woningbouwimpuls, vertrouwelijk
III Aanvraag Vitale Steden

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

1. De eerste aanvraag Woningbouwimpuls, voor het versnellen van de woningbouwopgave in de Spoorzone.

Datum 16 juni 2020

[Toelichting op het voorstel](#)

Inleiding

Tot 2035 zijn er 1 miljoen woningen nodig in Nederland. Die opgave is onderdeel van de toekomstige inrichting van Nederland, langs een sterk stedelijk netwerk.

Zwolle heeft een goede plek in dit netwerk, zoals blijkt uit de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de visie op het openbaar vervoer (OV2040). Voor een sterke positie van Zwolle in dat netwerk is een schaa sprong nodig. Een die uitgaat van de stad en de klimaatbestendige groeiregio die Zwolle wil zijn.

Zwolle wil de komende decennia 25.000 woningen bouwen. Dat vraagt om een gezamenlijke inspanning van de overheden, de regio en de marktpartijen. Woonakkoord Oost, waarin Overijssel en Gelderland met elkaar optrokken, heeft voor Zwolle niet tot een woondeal geleid. Met het ministerie en de provincie samen wordt wel gewerkt aan een regionale verstedelijkingsstrategie en versnellingsagenda. Met het Concilium is een versnellingstaskforce samengesteld en is een Zwols pakket gemaakt die meer betaalbare woningen beschikbaar moet maken voor de juiste doelgroepen. Zodat wonen in onze mooie stad mogelijk blijft voor iedereen.

In de komende 4 tot 5 jaar kan gestart worden met de bouw van 5.000 woningen. In de afgelopen tijd zijn er veel gebieds- en woningbouwplannen gemaakt. Die bieden kansen en uitdagingen. Binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen zijn veelomvattend en vragen om grote publieke investeringen. In bereikbaarheid, klimaatbestendige inrichting en beheer, economische programmering, etc. Groenstedelijk liggen er ook ambitieuze plannen klaar, maar is de beperkte stikstofruimte een probleem. Beide vraagstukken passen bij de bedoeling van de regeling Woningbouwimpuls.

Het rijk stelt 1 miljard euro beschikbaar om sneller nieuwe betaalbare woningen te realiseren in een kwalitatief goede leefomgeving. Er is een specifieke regeling ontworpen, waar gemeentes een beroep op kunnen doen, in 4 rondes. Door mee te investeren, kan er sneller gebouwd gaan worden. Spoorzone is voor Zwolle de grootste kanshebber in deze eerste ronde. Zwartewaterallee, Oosterenk en Stadshagen – in relatie tot stikstof - zijn in potentie kansrijke gebieden voor latere aanvragen.

De Woningbouwimpuls biedt Zwolle de mogelijkheid om een inhaalslag te maken in het oplossen van het tekort aan (betaalbare) woningen. Zodat de stad bereikbaar blijft voor alle mensen. Het is een kans op een substantiële financiële bijdrage voor het creëren van een goede leefomgeving.

Uw gemeenteraad is medio juni bijgepraat over de Woningbouwimpuls. In deze informatienota vindt u nadere informatie over de eerste aanvraag.

Kernboodschap

De regeling Woningbouwimpuls

Wanneer woningen worden toegevoegd aan een gebied, vraagt ook de omgeving vaak om extra publieke investeringen. Zodat die gezond en veilig is. Bij grotere ontwikkelingen en in gebieden die door de toevoeging van woningen van karakter veranderen, zijn dit grote investeringen. Hierover maken gemeente, grondeigenaren, ontwikkelaars en corporaties afspraken. Toch is de totale begroting vaak niet sluitend waardoor woningbouw vertraagt, helemaal niet plaatsvindt of op een ad-hoc manier.

Datum 16 juni 2020

In de regeling Woningbouwimpuls komt 1 miljard euro beschikbaar om specifiek deze tekorten te dichten. Basis voor de regeling is het Besluit Woningbouwimpuls 2020. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) stelt een toetsingscommissie in die de aanvragen beoordeelt. De regeling is nogal specifiek van karakter. Steden met de hoogste woningnood hebben voorrang. Zwolle zit waarschijnlijk in de middelste categorie.

Aan deze voorwaarden moet minimaal worden voldaan:

- Versnelling in het gebied behelst minimaal 500 nieuwe woningen;
- Minimaal 50% van de te realiseren woningen is betaalbaar (goedkoop/middelduur);
- Start bouw vindt plaats binnen 3 jaar na aanvraag;
- Er is aantoonbaar een tekort in publieke investeringen;
- Minimaal 50% van het tekort wordt gedragen door gemeente en provincie.

De eerste aanvraag: Spoorzone

Uit de voorbesprekingen met het ministerie, de provincie, onafhankelijke woonexperts en het Concilium blijkt dat Spoorzone nu de grootste kanshebber is voor een succesvolle aanvraag. Het is direct gelegen aan het stedelijk netwerk, met een belangrijk openbaar vervoer-knooppunt en is van grote regionale betekenis.

Het Ontwikkelkader Spoorzone gaat uit van een flinke transformatie. Er kunnen zo'n 3.000 woningen worden toegevoegd, waardoor het aandeel wonen stijgt van 4 naar ruim 40 procent. Tevens wordt het voorzieningenprogramma vergroot, voor o.a. onderwijs en wordt ingezet op de creatieve maakindustrie. Samen met de al aanwezige bedrijven ontstaat een interessante mix.

Voor 1.000 woningen in de Spoorzone is het mogelijk om uiterlijk in 2023 te starten met bouwen. De doorlooptijd is 10 jaar. Deze woningen zijn gelegen in de deelgebieden Hanzebad, Lurelui Oost en Lurelui West. Ruim 60 procent hiervan is betaalbaar, conform de definitie uit de regeling en de Zwolse prijscategorieën goedkoop en middelduur.

Voorwaardelijk voor het versnellen van de woningbouw in een goed woonklimaat is het maken van meer verbindingen met de omliggende wijken, het verbeteren van de toegang voor auto's en het maken van goede langzaamverkeersroutes. Het gebied is nu nog te beperkt ontsloten. Een meer fijnmazig netwerk is nodig, zoals het centrumgebied aan de noordkant van het spoor. Een autoluwe omgeving is wenselijk. Hiervoor zijn ook mobiliteitsoplossingen nodig. Tevens is een klimaatbestendige (her)inrichting van het gebied nodig, voor de mensen die er wonen, werken en onderwijs genieten.

Concreet gaat het om:

- het realiseren van een autoverbinding aan de westkant en de oostkant, door aanpassing van de Kogge- en Van Karnebeek tunnel, of vergelijkbare oplossingen;
- aanbrengen van een scheiding met verbindingen voor fietsers en voetgangers, door herprofilering van de Veerallee en verleggen van het fietspad richting Stadshagen;
- klimaatbestendige herinrichting van de hoofd(water)structuur;
- een eerste mobiliteitshub of parkeervoorziening

De betrokken marktpartijen ondersteunen deze aanvraag met een steunverklaring. De provincie steunt de aanvraag ook, met een bijdrage en een afspraak over het vervolgproces.

Datum 16 juni 2020

Zwolle lijkt een reële kans te maken. Omdat regio Oost niet de hoogste tekorten kent, maken we landelijk gezien een gemiddelde kans. Een kwalitatief goede aanvraag is nodig, met steun van de provincie. Op basis van het voortraject en de NOVI-aanwijzing zijn we positief gestemd. Als het nu niet lukt, dan kan de aanvraag bij de tweede ronde in november opnieuw worden ingediend

Cofinancieringsafspraken en een perspectief voor het vervolg

Om kans te maken op een bijdrage van het ministerie van € 9,2 miljoen, dienen gemeente en provincie samen garant te staan voor 50 procent van het investeringsbedrag uit de aanvraag.

Voor de gemeente gaat het in eerste instantie om een bijdrage van € 8,5 miljoen. Mogelijk wordt dit bedrag lager, als de provincie in een later stadium meer bijdraagt uit middelen die nog beschikbaar komen. Onze bijdrage is mogelijk uit de structurele middelen die er zijn (gespaard worden) voor de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone.

De Provincie Overijssel kan nu € 1 miljoen ter beschikking stellen, vanuit de beschikbare middelen uit het Investeringsbesluit Ruimte, Wonen, Vitale (Binnen)Steden en Retail. Het college heeft hiervoor een aanvraag ingediend. Deze bijdrage is onafhankelijk van honorering van de aanvraag Woningbouwimpuls door het ministerie. Hiervoor realiseren we in de Spoorzone een eerste (tijdelijke) mobiliteitshub en een gedeelte van de klimaatbestendige herinrichting van de hoofdinfrastructuur. Uitwerking hiervan vindt plaats in overleg met de provincie en de betrokken marktpartijen.

De komende tijd werken we met de provincie verdergaande mogelijkheden uit. Met als doel om vanuit een gelijke financiële inzet zo veel mogelijk steun bij het ministerie te organiseren. Voor de Zwolse woonopgave, transformaties van gebieden en bijbehorende opgaves van bereikbaarheid, klimaat, economie, etc. Hiervoor is verbreding naar andere portefeuilles en een verkenning van mogelijke (nieuwe) investeringsmiddelen of een fonds nodig.

Consequenties

De gemeenteraad heeft structurele middelen ter beschikking gesteld voor de gebiedsontwikkeling.

Bij honorering van de aanvraag worden deze middelen voor een groot deel bestemd.

De aanvraag past binnen de kaders van het concept-ontwikkeldkader, dat deze maand ter besluitvorming wordt aangeboden aan de raad. De regeling biedt nu een kans om tot versnelde concretisering van de ontwikkeldkaders over te gaan. Ten behoeve van het inlopen van het tekort aan woningen. Het college legt te zijner tijd de specifieke toekenning van middelen ter besluitvorming voor aan de raad.

De regeling omvat de bepaling dat de kosten van bijv. een fietspad niet helemaal, maar voor een deel opgevoerd kunnen worden. Het deel dat rechtstreeks te koppelen is aan het aantal woningen.

In deze aanvraag is dat gemiddeld 30 procent. Sommige maatregelen kunnen gefaseerd worden uitgevoerd, andere niet. Dit leidt tot een indirect groter financieel commitment, voor het niet toerekenbare deel van de kosten. Op termijn zal dat leiden tot een aanvullende financiële claim op de structurele middelen, of heroverweging van de strategische agenda.

Tegelijkertijd verkleint een grote cofinancieringsbijdrage de toekomstige financiële opgave van de gemeente voor dit gebied. Ook zijn er in de toekomst aanvullende cofinancieringsbijdragen mogelijk.

Financiën

De maatregelen zijn geraamd voor een bedrag van € 50 miljoen.

Hiervan is 25 tot 30 procent toe te schrijven aan deze 1.000 woningen.

Datum 16 juni 2020

De kosten voor de mobiliteitshub/parkeervoorziening zijn opgebouwd vanuit een bijdrage per woning.

De onrendabele top van de publieke investeringen bedraagt 18,7 miljoen.

De potentiële bijdrage van het ministerie daaraan is € 9,2 miljoen.

De provincie draagt nu € 1 miljoen bij, later mogelijk meer.

De bijdrage van de gemeente is daarom in eerste instantie € 8,5 miljoen, later mogelijk minder.

Met de ontwikkelende partijen worden afspraken gemaakt over hun bijdrage.

De structurele middelen voor de gebiedsontwikkeling kunnen deze bijdrage dekken.

Voor een volledig voorschot moeten over een jaar een aantal stappen zijn gezet, in het bestemmingsplan, de afspraken met de marktpartijen en de voorbereiding op de werkzaamheden.

Communicatie

Er komt een persbericht en een communicatiemiddel om de Zwolse bijdrage aan de

woningbouwopgave te visualiseren. Met als doel om de aanvraag en de lobby te ondersteunen.

Het Concilium is betrokken via het dagelijks bestuur, en via deelname aan de stuur- en werkgroep.

De communicatie over het ontwikkelkader Spoorzone en deze aanvraag ligt in elkaars verlengde.

Vervolg

Indienen officiële aanvraag tussen 1 en 15 juli, via Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

Het besluit van het ministerie wordt begin oktober verwacht.

In oktober is een gezamenlijke koers nodig voor de volgende rondes van de Woningbouwimpuls.

De tweede aanvraagronde volgt waarschijnlijk in november.

Start bouw van de eerste woningen in de deelgebieden start uiterlijk in 2023.

Openbaarheid

De nota en bijlagen zijn openbaar, met uitzondering van bijlage II. De financiële informatie daarin is geheim tot 2023, totdat de onderhandelingen over de ontwikkeling van het gebied zijn afgerond en het werk is aanbesteed. Op grond van artikel 55 van de Gemeentewet met een beroep op het financiële belang van de gemeente, zoals genoemd in artikel 10 lid 2 sub b Wet openbaarheid van bestuur.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Ingrid Geveke